

### *Problemas de Transporte no Brasil*

JOSEPH N. MARÇAL JR.

*O autor do presente artigo, técnico americano em transportes, atualmente exercendo o cargo de representante do Pôrto de New York para a América do Sul, tornou-se profundo conhecedor dos problemas de nosso país no campo de sua especialidade. Durante vários anos ligado ao Lloyd Brasileiro nas agências de New York e New Orleans, foi, posteriormente, assistente especial do Diretor daquela empresa de navegação, cargo que deixou após a entrada dos Estados Unidos na 2.<sup>a</sup> Guerra Mundial, durante a qual, servindo na Seção de Navegação do "Board of Economic Warfare", teve oportunidade para ficar conhecendo profundamente o Brasil, que percorreu de Norte a Sul, sempre em atividades ligadas à sua especialidade. Os pontos de vista externados no presente artigo — declara o Sr. MARÇAL — são estritamente pessoais. (N.R.)*

MUITOS que conhecem o Brasil têm dito e repetido que o maior óbice ao seu progresso reside, sem dúvida, nos seus meios de transporte inadequados. E' um ponto em que todos concordam, tanto brasileiros como estrangeiros. A concordância de idéias cessa, porém, quando se trata de definir opiniões. A maioria comenta a respeito das estradas ou da escassez destas, enquanto outros se interessam mais pela sua construção técnica do que pela sua extensão.

Há outros, ainda, que insistem na questão de verbas e sua aplicação além de um pequeno grupo em cuja opinião o transporte fluvial, costeiro e mesmo oceânico é a chave do problema. O assunto se assemelha ao caso notório daqueles cegos que examinavam um elefante com os seus sentidos remanescentes, cada um achando o problema idêntico àquele que mais lhe dizia respeito e mais lhe afetava, mas poucos encarando-o pelo que êle realmente é: Uma norma complexa, criada, em grande parte, pela necessidade existente em diferentes épocas, quando não havia ainda sido organizado um plano completo.

O problema do transporte no Brasil deve ser encarado na sua totalidade, e não parcialmente, como tem acontecido por tanto tempo. Deve êle ser abordado de um modo prático, envolvendo, sempre que possível, um maior esforço particular e individual, em oposição ao contínuo monopólio e supervisão exercidos pelo govêrno que, até o presente, tem sido o maior responsá-

vel pelo alto custo de operação e manutenção, isto sem mencionar-se a inadequacidade resultante não tanto de incompetência — que existe em todos os governos — mas também porque êste problema gigantesco está acima da habilidade de administração dêste ou de qualquer outro govêrno isoladamente, sem o necessário auxílio por parte do público de uma forma mais concreta do que aquela representada pela contribuição de taxas que nunca parecem suficientes para cobrir o vasto programa a ser pôsto em execução.

Há seis meios de transporte que requerem facilidades independentes e distintas para o seu desenvolvimento adequado. São êles: o transporte rodoviário, ferroviário, fluvial, costeiro, oceânico e aéreo. Um sistema completo de transporte é considerado bom e eficiente quando cada um dêstes meios é usado no tipo de negócio a que melhor se aplica, dentro das leis naturais de economia. E' lamentável quando, pela ineficiência de um dêste meios, impõe-se o movimento inatural de mercadorias através das facilidades mais onerosas de outro meio de transporte. Podemos citar como exemplo o transporte de certas mercadorias por rotas ferroviárias ou costeiras intermináveis, que poderia ser feito mais economicamente por caminhões, se dispuzessemos de boas estradas diretas para êste fim; ou o uso do transporte aéreo, ainda mais dispendioso, para o movimento de mercadorias que poderiam chegar ao seu destino em condições econômicas favoráveis, se dispuzessemos de melhores facilidades para o seu transporte oceânico ou rodoviário. Temos, também, a questão dos produtos que morrem ainda em produção, ou aos quais nem mesmo se dá a mínima consideração como fonte de renda, por ser a sua forma natural de transporte proibitiva ou inexistente.

De todos os problemas do transporte no Brasil aquele que melhor probabilidade tem de uma rápida reforma e maior eficiência é o do transporte marítimo, especialmente costeiro e oceânico. Se êste ponto não parecer consistente com as nossas observações anteriores a razão reside no fato das circunstâncias serem diferentes, conforme tentaremos provar adiante. Em primeiro lugar, existe a tradição, técnica e experiência ganhas através de muitos anos de atividade no transporte marítimo, que os brasileiros não possuem em relação às estradas de ferro e de rodagem. Foi êle, em tempos remotos, o primeiro e único meio de transporte nacional e os portugueses, de quem descendem os brasileiros, manobravam suas embarcações tão bem ou melhor que muitos outros povos. Não apenas isso, mas entre as suas contribuições para a ciência mundial destacam-se aquelas relacionadas com a navegação marítima. Foram êles, e os seus descendentes ainda o são, bom navegantes e marinheiros. Da noite para o dia, entretanto, sofreram os brasileiros uma severa decaída, da qual, até o presente, ainda não se recuperaram, o que conseguirão somente com ajuda e treino por parte de terceiros e o necessário tempo. Referimo-nos à nacionalização da indústria marítima, que forçou a retirada de todos os oficiais estrangeiros, criando assim uma enorme lacuna na disponibilidade de pessoal especializado, que pôde ser preenchida somente pelos melhores elementos localmente disponíveis. Em muitos casos, tornou-se necessária a promoção de pessoal ainda não preparado para assumir cargos mais elevados, o que, entretanto, fizeram, concentrando-se apenas nas exigências mínimas das suas novas funções e precedendo assim os anos de experiência tão necessários à formação de um bom marinheiro. Foi precipitada a retirada

súbita e forçada dos portugueses, ingleses, alemães e outros capitães, engenheiros e oficiais estrangeiros. E' verdade que muitos dêles guardavam os seus conhecimentos para si, não permitindo que os seus subordinados chegassem a saber demasiado. Êste fator contrário poderia, entretanto, ser corrigido pela garantia do direito irrevogável, daqueles elementos de permanecerem a serviço dos navios nacionais, uma vez que concordassem em cooperar num programa de treinamento dos seus subordinados brasileiros. O plano, entretanto era livrar-se dêles todos de uma vez, o que foi feito certamente em detrimento dos seus sucessores, então cegos pela ânsia de rápidas promoções e melhores remunerações.

Uma organização marítima consiste em uma empresa de negócios promovedora do desenvolvimento sempre crescente do comércio entre os pontos que serve. O produto que vende é representado pelas suas taxas de transporte razoáveis e paralelas com as dos seus concorrentes e a sua fonte de renda pelo comércio estabelecido nas suas terminais. A indústria e o comércio sustentam-na em proporção aos benefícios que recebe, conseqüentes da rapidez e do cuidado no manejo de suas mercadorias. São estas as exigências mínimas, frequentemente suplementadas pelas personalidades individuais e pela perfeição de organização de cada empresa. Constitui êste um meio de negócio de grande concorrência, com as suas épocas boas e desfavoráveis, cuja maior eficiência e utilidade para o público é alcançada justamente pela existência da condição que essencialmente tenta eliminar — que é a concorrência — a fim de conseguir o seu objetivo principal — preferência. Atualmente, com a existência de inúmeras conferências reguladoras das taxas e normas marítimas, e, em alguns casos, as empresas associadas possuindo equipamento idêntico entre si, o fator primordial para o sucesso na navegação marítima é, sem dúvida, *serviço*. Serviço em todos os seus aspectos, desde umas condições mais amistosas de trabalho no cais até à gerência e relações públicas e mesmo até ao empregado ou à telefonista que fornece simples informações aos visitantes. Itinerários, tempo em trânsito, cuidados necessários com a carga e seu manuseio, reclamações de seguro e contato público, são todos êstes pontos muito importantes, pois uma falha em qualquer um dêles pode resultar deveras dispendiosa à companhia, especialmente se afetar um dos seus "Grandes Embarcadores". A navegação marítima é um meio de negócio que envolve enorme investimento de capital e requer, portanto, todos os bons princípios e a organização prevalescentes noutras empresas comerciais, mas, por alguma razão desconhecida — talvez devido ao elemento público — é sujeita à interferência dos governos, que julgam poder melhor dirigi-las do que as firmas particulares. Constitui esta a principal desvantagem sob a qual opera atualmente a marinha mercante brasileira: demasiada posse e contrôle governamentais, em lugar de uma suficiente posse particular e um auxílio governamental adequado.

As duas maiores nações marítimas — Inglaterra e América do Norte — recebem mais auxílio e menos contrôle por parte dos seus respectivos governos. De fato, ambas nações impõem certas exigências às suas companhias de navegação, mas os detalhes e a sua incorporação são a estas confiados. Outra grande nação marítima, a Alemanha, não pode neste caso ser citada como uma comparação justa, pois os seus princípios de operação diferem daqueles obser-

vados pela América do Norte e Inglaterra. Conquanto os alemães sejam bons comerciantes marítimos, aptos a competir, sob todos os aspectos, com qualquer nação marítima, no passado subjugarão-se aos interesses do seu governo, oferecendo-lhe custos mínimos de embarque para o transporte das importações e importações alemães, beneficiando assim o comércio do país e a um custo relativamente pequeno ao governo, que as subvencionava. Tal arranjo, satisfatório ao povo alemão e ao seu sistema, é a interferência governamental mais feliz na administração de grandes interesses comerciais marítimos que pode esperar uma nação importante. A sua força e eficácia residem no acordo mútuo e na cooperação existentes entre os operadores e o governo no objetivo comum, que é a obtenção de benefícios máximos para o comércio alemão com o exterior, através de taxas mínimas para o transporte marítimo de suas mercadorias. E' esta a política, bem como o acordo observado, mas a sua execução é confiada a elementos realmente experientes no comércio, e não a funcionários ou nomeados do governo. Tal sistema funciona perfeitamente na Alemanha e pessoa alguma pode negar a sua eficácia no seu comércio, mas não é um sistema que possa ser empregado na América do Norte ou na Inglaterra, aonde o livre empreendimento e a independência individual resultantes da iniciativa e aplicação, constituem ainda o padrão de conquista.

A questão do equipamento da marinha mercante brasileira não nos parece ser de tão grande importância, pois acreditamos que a grandeza de uma marinha mercante não reside, necessariamente, no seu número de navios. E' mais importante, em nossa opinião, o fim em que são eles empregados e a organização dos serviços em que se empenham. Com uma costa de mais de 3.000 milhas, contendo, aproximadamente, 20 portos de grande profundidade e inúmeros outros de baixo calado, alguns dos quais serão eventualmente dragados e franqueados a transatlânticos, e com diversas vias fluviais navegáveis e de grande profundidade, ligadas ao oceano, não há dúvida de que a atual marinha mercante brasileira não encontra-se ainda devidamente equipada para suprir as necessidades do seu transporte costeiro. Ademais, uma vitória na sua frota revelaria também a escassez de tonelagem necessária para cobrir as exigências mínimas da navegação transoceânica. Em face do atual sistema, entretanto, pelo qual quase 100% da navegação transoceânica é mantida pelo Lloyd Brasileiro que, como sabemos, pertence ao governo, e mais de 60% da frota costeira é operada por companhias nacionais por este controladas, é nossa opinião de que, na realidade, não existe incentivo algum para o melhoramento e expansão destes serviços. Acreditamos que a marinha mercante brasileira seria grandemente beneficiada se a sua operação fosse exercida por empresas particulares, que, em muitos casos, teriam certamente que receber uma subvenção por parte do governo, mas cujos interesses e operações individuais cooperariam grandemente para uma melhor marinha mercante no futuro. Julgamos não haver substituto algum para a iniciativa particular e achamos que o governo, logicamente, não pode encontrar e tomar a seu serviço elementos que tenham o mesmo interesse pelo desenvolvimento da marinha mercante que os operadores particulares, os quais, embora por ele subvencionados, teriam os seus próprios interesses a proteger.

Que melhor precedente poderia desejar o Brasil que a experiência do Governo dos Estados Unidos adquirida após a primeira guerra mundial,

quando tentaram o contróle das operações internacionais dos seus navios através da Administração Marítima (Shipping Board)? Dispondo de meios financeiros ilimitados e, naquela época, contando com um quociente técnico maior do que dispõe o Brasil atualmente, o Governo dos Estados Unidos, através da Administração Marítima, chegou à inevitável conclusão de que uma frota, cujos serviços abrangessem o mundo inteiro, não poderia satisfatória e economicamente ser operada pelo governo. A conclusão a que chegaram as maiores autoridades em comércio marítimo existentes naquela época, após prolongados estudos e cuidadoso exame da matéria, foi no sentido de que melhor convinha aos interesses do governo permitir que as linhas de navegação fôsem operadas por empresas particulares, na base de subvenção, na qual seriam levadas em consideração as exigências mínimas do comércio e da defesa dos Estados Unidos, mas que não justificaria o não cumprimento, por parte dos operadores, de suas responsabilidades morais e financeiras de fazer com que as suas respectivas linhas corresponderem à altura, provendo, entretanto, uma recompensa, na forma de lucros, para as operações de êxito.

As primeiras atividades das linhas sob a sua nova operação revelaram condições que fizeram alguns dos defensores dêste plano duvidar da sua eficácia, mas mesmo desde o início alguns operadores sérios fizeram com que as linhas por êles operadas compensassem o governo e isto a um custo por todos julgado inatingível sob a operação contínua federal. A sucessiva concessão de novas linhas, levada a efeito pouco depois, resultou na grande marinha mercante que possui a América do Norte atualmente. Algumas pessoas possivelmente criticarão esta asserção, referindo-se ao custo da subvenção da marinha mercante americana, mas ninguém poderá negar a forma ordeira em que é a mesma operada e o papel importante que orgulhosamente desempenha no comércio mundial. Quanto ao seu custo, é necessário manter-se a bordo padrões idênticos àqueles do modo de vida americana existente em terra, e os bons comerciantes marítimos compreendem perfeitamente que, atualmente, êste resulta mais econômico do que na época em que a operação era efetuada sob o contróle total do governo, quando ainda existia a Administração Marítima.

E' minha opinião de que a marinha mercante brasileira somente representará o papel importante que lhe compete no desenvolvimento dêste grande país quando o governo confiar a sua operação a empresas particulares. Não há dúvida alguma de que, nos primeiros anos de tal experiência, muitos duvidarão de que esta a ter êxito, mas uma vez que fôsem afastados os operadores políticos e as linhas entregues a empresas particulares idôneas, a mudança não deixaria de se fazer notar, na forma de um serviço realmente eficiente, bem como no desenvolvimento e aperfeiçoamento das condições de trabalho para todos aqueles que se ocupam desta indústria no Brasil. O governo pode decidir quais os serviços mínimos necessários e então realisticamente calcular o custo de operação e a provável renda. Tendo chegado a esta conclusão, poderia o governo, então concordar com a concessão de uma subvenção ao operador, a qual não o protegeria contra quaisquer eventuais prejuízos, mas constituiria um incentivo ao melhoramento dos serviços, com o objetivo de alcançar maiores lucros. Os governos não podem evitar prejuízos em muitas das suas empresas, devido ao âmbito de sua administração e os múltiplos

problemas que acupam todo o tempo dos seus melhores técnicos, em detrimento de outros problemas que, em conjunto, não são considerados tão urgentes. Uma empresa particular, entretanto, usualmente tem um só problema, que consiste em oferecer bons serviços em qualquer que seja o seu ramo de negócio e, através dêles, alcançar maiores lucros. Sendo o serviço marítimo o seu meio de negócio, certamente fará com que este lhe dê bom rendimento ou, do contrário, o abandonará, mas não permitirá uma situação estacionária, deixando que as coisas tomem o seu próprio curso, simplesmente porque os seus compromissos não o permitem, e justamente por esta razão é ela melhor administradora, no setor da marinha mercante em que o seu capital se acha empregado, do que o govêrno, ao qual a mesma pertence em tôda a sua totalidade, mas que não dispõe do tempo e quociente técnico necessários a uma perfeita operação, e apenas a estuda ocasionalmente, quando os débitos ultrapassam a renda atingida.

Ao encerrarmos estas observações, desejamos deixar aqui um aviso a todos aqueles que porventura venham a interessar-se pela operação marítima. Constitui este um ramo de negócio altamente especializado, exigindo longa experiência do indivíduo para uma operação eficiente e compensadora. Assim como não confiaríeis o tratamento de vossa saúde ao vosso melhor amigo que não é médico, e tampouco permitiríeis que o outro vosso amigo, que nunca esteve no mar, comandasse um navio de vossa propriedade, poderíeis, portanto, compreender que a inexperiência em navegação marítima trará resultados proporcionalmente desastrosos. Os advogados, médicos e engenheiros aprendem na universidade os princípios fundamentais de sua carreira e aperfeiçoam-se somente através da prática, devidamente regulada. Os marítimos, entretanto, operários e administradores, não dispõem de uma escola onde possam aprender princípios bem definidos sobre as suas funções. A sua escola é a experiência, onde eles aprendem através da prática e o tempo é o seu maior mestre. Os seus conhecimentos não são facilmente classificados e em alguns níveis, embora conhecedores da matéria, não sabem explicá-la. Sem um bom quociente destes elementos, entretanto, que possuem um perfeito conhecimento das suas diferentes funções, ganho através de anos de experiência prática, é impossível manter-se uma perfeita e eficiente organização marítima.

#### SUMMARY

1. *Inadequate transportation as the greatest obstacle to Brazil's development is a generally accepted view. Opinions differ, however, as to the means to overcome the difficulty, emphasis being laid on (1) establishing new facilities, (2) improving the existing facilities, (3) better utilization of available funds, (4) attention given primarily to water transportation, etc.*

2. *The transportation problem to be approached as a whole. Private enterprise should be encouraged since government monopoly and supervision largely account for the high costs of operation and maintenance, not to mention that the size of the problem places it beyond the ability of any isolated government.*

3. *The six means of transportation which require independent and different facilities for their adequate development, viz., roads, railways, river navigation, coastal navigation, transocean navigation and air transport. A complete transportation system*

is considered good and efficient whenever each of the means is utilized economically and at its best.

4. Maritime transportation in Brazil is likely to improve and become through sound reform, more efficient, than any other of the five types. Reasons for such probability analyzed. The necessity of private initiative and of the assistance of competent personnel recruited from abroad.

5. Maritime organizations as business enterprises that promote the development of trade. The relationship between industry, commerce and shipping companies. Competition between the different transportation companies results in improved service to the public, which is an essential element of success. The importance of the organization of the companies. The inconvenience of government ownership and control: the British and the American examples of private initiative as contrasted with the German, more dependent on state control.

6. The equipment of the Brazilian shipping companies; the relative importance of the problem, the heart of the matter being the organization and utilization of existing facilities. An analysis of the situation. The necessity of private initiative.

7. The experience of the American Government during World War II: the role of the Shipping Board. Such experience points to the advisability of fostering private enterprise, through a plan of subsidized operating companies. Analysis of the plan in existence in The United States.

8. Merchant shipping will prosper and assume the part it has to play in Brazil's development provided its operation is entrusted to private companies. A word of caution offered to those eventually interested in shipping as an enterprise: it requires first-class knowledge and broad experience.

O problema das comunicações resume fatos fundamentalmente geográficos, por isto que entende com a maior ou menor permeabilidade das linhas fisiográficas e com a maior ou menor articulação dessas linhas com o mar.

O problema dos transportes resume fatos essencialmente humanos, conseqüentemente variando com a época que se considere, isto é, segundo os recursos técnicos à disposição do homem".

MÁRIO TRAVASSOS — *Introdução à Geografia das Comunicações Brasileiras.*