

Conjuntura Econômico-Financeira da Rêde Mineira de Viação

ALBERTO GONÇALVES GOMES

Chefe do Rodoviário da R.M.V.

SEM dúvida, foi a R.M.V. desbravadora da zona que serve: o estabelecimento do tráfego ferroviário, em fins do século passado, significou a substituição de um regime político, social e econômico de isolamento de pequenos núcleos, cuja origem remontava muitas vezes ao período da penetração das bandeiras — núcleos êsses esparsos em meio a um sertão hostil — pela integração dos mesmos, sob todos os aspectos e em tôda sua plenitude, no organismo da comunidade nacional. O aparecimento da locomotiva provocou o completo esmagamento do transporte rodoviário de então, que teve de se coordenar à força. A ferrovia gozou, até 1930, de um tranqüilo e absoluto monopólio dos transportes terrestres da sua zona.

Nas décadas de 1930 a 1950, começaram a surgir as rodovias exploradas por veículos movidos pelo motor de explosão, a princípio de pequena capacidade e, finalmente, de peso até 20 toneladas. Simultaneamente, os poderes públicos enveredaram por uma política de construção intensa de obras rodoviárias, fazendo a completa interpenetração da rêde ferroviária por uma rêde rodoviária de malhas bem mais serradas. A ferrovia deparou, então, com seu concorrente mais terrível, principalmente de 1947 para cá.

O transporte aéreo foi outro concorrente que surgiu em nossa zona, também de 1947 para cá, e vem tendo um crescente desenvolvimento.

Sob o ponto de vista técnico, a nossa inferioridade, com respeito ao transporte de mercadorias por rodovia, decorre, principalmente, de 3 fatores: *menor flexibilidade de horário, menor flexibilidade de traçado e nossa insignificante densidade de tráfego.*

A *menor flexibilidade de horário* resulta do fato do caminhão ser uma unidade de transporte pequena, independente, com horário-função unicamente da conveniência do transporte, enquanto que a ferrovia, operada por trens de capacidade sempre muito maior do que a do caminhão tem por consequência uma frequência muito limitada, o que faz do vagão um escravo do trilho: o horário dos comboios tem, assim, que se adaptar à média geral das conveniências dos clientes, o que significa, em muitos casos, contrariar, frontalmente, determinados casos particulares cujo tráfego não compensa a circulação de um novo trem.

A *menor flexibilidade de traçado*, também, decorre da autonomia do veículo motorizado; o caminhão permite efetuar diretamente o transporte da procedência ao destino, de porta a porta, sem as duplas baldeações na procedência e no destino e respectivas camionagens urbanas.

A *insuficiente densidade de tráfego* influi, fazendo com que o custo total do transporte ferroviário seja mais elevado que o custo do transporte rodoviário para linhas que exploram o transporte de fracas correntes de tráfego. Há uma densidade de tráfego limite, abaixo da qual é impossível uma exploração ferroviária sem *deficits*.

Ainda sob o ponto de vista técnico, a inferioridade da ferrovia, em relação ao transporte motorizado, no que diz respeito ao tráfego de passageiros, está nos seguintes fatores: entrada e desembarque dos passageiros no centro das cidades, evitando percursos adicionais de automóvel ou coletivo; horários mais cómodos, porque, sendo o ônibus um veículo de pequena capacidade, qualquer corrente de tráfego lhe basta (enquanto que o trem exigiria uma corrente de tráfego de 5 a 10 vezes maior do que a necessária para sustentar a circulação de um ônibus); ainda, em consequência da sua pequena capacidade, o ônibus permite horários mais freqüentes, satisfazendo melhor ao público, que pode sair do interior, pela manhã, tratar dos seus negócios durante o dia, na capital, e regressar à tarde, dormindo em casa e poupando a sempre onerosa despesa de hotel na capital; o ônibus evita as baldeações ferroviárias e os atrasos que a correspondência dos trens, nos entroncamentos, quase sempre produzem, repercutindo em todo o sistema ferroviário em correspondência; sendo em geral a distância ferroviária maior que a rodoviária, e, sendo a velocidade média dos trens da ordem de 30 a 35 kms por hora, o ônibus faz o percurso em menor tempo, ganhando, pois, em rapidez, à ferrovia; finalmente, o custo total do transporte do passageiro-quilômetro, por rodovia, é da ordem de Cr\$ 0,25 e, para fazer correr um trem que possa ter tal tarifa, seria necessário que o mesmo tivesse, pelo menos, 200 passageiros, caso contrário, daria prejuízo.

Com exceção do transporte coletivo de passageiros, que é controlado e fiscalizado pelo Departamento de Estradas de Rodagem, e tem as características de serviço público, tais sejam ho-

rários regulares, linhas com itinerário fixo, obrigação de transportar, igualdade de tratamento e tarifas aprovadas e fiscalizadas pelo governo — o transporte motorizado só é regular nas boas correntes de tráfego, que dão aproveitamento da lotação nos dois sentidos da circulação: nos demais casos, a organização de cada transporte é condicionada à obtenção do retorno do veículo. Quanto à segurança do transporte motorizado, os riscos são maiores e mais freqüentes do que na ferrovia; no caso dos ônibus, o D.E.R. exige do transportador a apólice de seguro de vida dos passageiros, na base de Cr\$ 50.000,00 por pessoa; no caso das cargas não há qualquer lei, regulamentação ou fiscalização, entretanto, é proverbial, para todo comerciante, a caução com que os transportadores rodoviários liquidam suas reclamações. O transporte coletivo de passageiros, por rodovia, é, sem dúvida, eficiente para as correntes de tráfego curtas e médias, com fraca densidade de tráfego. Nos demais casos não.

O transporte de cargas é eficiente nas boas relações de transporte, onde o equilíbrio, nos dois sentidos do tráfego, permite uma circulação amiadada de caminhões. Nos outros casos não o é, ou si o é, tal exige um fruto exorbitante que indenize a ida e a volta do veículo (vazio).

O transporte motorizado de cargas não tem características de serviço público; não é controlado, fiscalizado, nem concedido por qualquer órgão governamental — é livre. Não têm os caminhões itinerários certos, pois, vão para qualquer lado, desde que dêem bom fruto. Não têm horários certos, porque o tráfego é função da demanda pelo público. Não têm obrigação de transportar, pelo que não aceitam senão aquilo que lhes dê boa renda, para a ida e a volta. Não têm tarifa aprovada nem fiscalizada pelo governo, podendo combinar o preço em cada caso, tendo sempre em vista a necessidade do cliente e o preço da ferrovia.

Não dispensam, pois, igualdade de tratamento ao público usuário, nem assumem a característica de serviço público, com a obrigação de transportar. O transporte aéreo é controlado pela Diretoria de Aeronáutica Civil e sujeito a um regime de serviço público, com tarifas aprovadas e fiscalizadas pelo governo, proibição de discriminações, horários e itinerários regulares: embora seu custo de transporte seja elevado (passageiro-quilômetro da ordem de Cr\$ 1,00 e tonelada quilômetro a Cr\$ 3,00), oferece insuperáveis condições de rapidez e comodidade, sendo ideal, para transportes de passageiros a longas distâncias.

Já, no entanto, oferece relativa irregularidade no cumprimento dos horários, devido à influência das condições atmosféricas.

O transporte de mercadorias, por avião, vem tendo apreciável incremento, sobretudo para encomendas, deterioráveis, carnes, jornais, e outros artigos, cuja demora no transporte significaria perda ou diminuição do valor da mercadoria.

E' difícil calcular o prejuízo exato decorrente do desvio dos transportes para os meios concor-

rentes, em virtude da perda do monopólio ferroviário.

Podemos distinguir cinco casos:

1) transportes motorizados de cargas pelas empresas rodoviárias, com seus caminhões e com caminhões de carreteiros particulares, que delas subempreitam os transportes.

2) transportes motorizados de cargas, pelos particulares seus proprietários (transportes privados), e que, no retorno, podem trabalhar para as empresas rodoviárias.

3) transporte privado rodoviário de passageiros em automóveis.

4) transporte motorizado coletivo de passageiros por rodovia, executado pelos ônibus, jardineiras e micro-ônibus.

5) transporte aéreo de passageiros e de mercadorias.

E' verdade que, em parte, os tráfegos acima são novos e decorreram do aparecimento do automóvel, do caminhão e do avião; mas, a maior parte dos mesmos foi, sem dúvida, retirada dos trilhos.

Uma maneira de estimar o montante de tal prejuízo consiste em comparar a variação das receitas da ferrovia, antes e depois do aparecimento da concorrência rodoviária (1944), com os índices de variação das atividades econômicas, antes e depois do aparecimento da concorrência.

O quadro anexo n.º 1 representa o cálculo da estimativa do tráfego rodoviário nas relações da zona Rêde com os grandes centros comerciais e seus resultados são assustadores.

A concorrência dos transportes é função simultânea de duas variáveis: preço e qualidade do transporte. Para u'a mesma qualidade de transporte, o público escolhe sempre o mais barato.

Para um mesmo preço de frete, o público escolhe o de melhor qualidade.

A qualidade consiste na segurança, na rapidez com que é feito o transporte, na comodidade do porta a porta, e na presteza e correção com que são indenizadas as reclamações.

A concorrência alcança de preferência as mercadorias de mais alto valor as quais, conforme o regime tarifário em vigor no Brasil, que é nitidamente orientado pelo valor das mercadorias, vencem fretes mais elevados. Tal concorrência é tanto mais intensa quanto maior a diferença na qualidade do transporte.

A concorrência atinge ainda tôdas as demais mercadorias sob a forma de frete de complemento ou então de frete de retorno.

Frete de complemento é o frete necessário para completar a lotação de um caminhão, quando a metade já o está com mercadorias de frete alto. E' claro que esta segunda metade pode dar qualquer frete vil.

Frete de retorno é o frete necessário para indenizar a volta do caminhão que, na ida, cir-

culou com mercadoria de frete alto. Muitas vezes o frete na ida é de tal ordem que já indeniza o custo da ida e da volta; nessas condições qualquer retorno, por qualquer preço, é lucro líquido.

A economia geral da zona parece estar em franco progresso, não só por observação, como também pelos estudos dos índices gerais de variação econômica, arrecadação de impostos etc. A produção e o comércio têm aumentado na zona da Estrada; apenas este acréscimo de produção deixou de circular sobre trilhos e passou para o transporte motorizado, conforme demonstram cabalmente os quadros ns. 1 e 2. Não se tem verificado despovoamento da zona da estrada; pelo contrário, as estatísticas acusam aumento de população. A produção agrícola talvez pudesse estar um pouco mais elevada se a política rural já estivesse norteada pelas diretrizes da reforma agrária que o governo pretende empreender e que terá um efeito salutar sobre a economia e estabilidade social do nosso país.

Pelos dados que possuímos baseados nas estatísticas rodoviárias existentes (quadro n.º 2) podemos, a grossomodo, admitir a seguinte distribuição dos tráfegos da zona: rodoviário 50% e ferroviário, 50%, como ordem de grandeza da média geral.

O pior ônus da ferrovia brasileira é o sistema tarifário atualmente em vigor: as mercadorias agrupadas em tabelas cujo preço da tonelada-quilômetro é nitidamente orientado segundo o valor da mercadoria. Resultam, em consequência, para qualquer distância de transporte, fretes excessivamente baixos, inferiores ao médio custo total, para as mercadorias pobres; e, para as mercadorias de elevado valor, fretes excessivamente altos que os tornam vulneráveis à concorrência rodoviária, a qual passa a arrebata-la, tornando, assim, a ferrovia aquilo que poderia, na concepção clássica do sistema tarifário *ad-valorem*, em regime de monopólio, dar fretes lucrativos. Assim, por exemplo, na R.M.V. a amplitude de variação do preço da tonelada-quilômetro varia de Cr\$ 0,36 a Cr\$ 2,10. O produto médio da receita da tonelada-quilômetro é de Cr\$ 0,420. O médio custo total da tonelada-quilômetro é de Cr\$ 0,70. O custo total da tonelada-quilômetro, por rodovia, é da ordem de Cr\$ 1,00. Vêem-se, claramente, os limites da concorrência em matérias de preço. Evidentemente, se o sistema tarifário não fôsse o em vigor, em vez do produto médio da receita da tonelada-quilômetro ser Cr\$ 0,420, poderia ser supunhamos Cr\$ 0,95 (desde que inferior ao custo total rodoviário). Só nisto teríamos um aumento de receita de Cr\$ 0,53 por tonelada-quilômetro ou seja um acréscimo de 126% na renda de mercadorias. Sendo o sistema aprovado por uma portaria do Ministro da Viação, a qual estabelece a pauta de classificação, está nas mãos do governo alterá-lo, sumariamente, na hora que quiser.

Quero frisar ainda que o atual regime tarifário representa uma gravíssima injustiça social. Isto porque as mercadorias de fretes elevados são,

em geral, as mercadorias de maior valor, artigos de importação da zona cujos fretes são pagos pelo consumidor da zona da estrada. Enquanto isto, os fretes das mercadorias de baixo valor, matérias-primas são pagos pelos industriais dos grandes centros. Pretendendo compensar o prejuízo dos fretes baixos com o lucro dos fretes altos, tal compensação é conseguida à custa da população da zona da Estrada que paga para o industrial uma parte do custo total.

Outro ônus é a obrigação de transportar, decorrente de ser a ferrovia um serviço público; a ferrovia é obrigada a transportar, tudo que lhe é apresentado pelo público, quer haja ou não retorno para os veículos, pelas tarifas em vigor. Já o caminhão, gozando de liberdade, por não ser considerado serviço público, só aceita mercadorias de bom frete e, quando há carga para a ida e volta. Em consequência temos: *primeiro* — o aumento do custo de transporte da ferrovia, pela grande quantidade de retornos vazios não remunerados; *segundo* — a diminuição do custo de transporte rodoviário (devido ao aproveitamento integral); e *terceiro* — um incentivo da concorrência à ferrovia, devido a diminuição do desvio entre os dois custos.

E' preciso que o governo compreenda que o transporte, quer seja ferroviário, rodoviário, marítimo ou aéreo, é sempre um serviço público; portanto é preciso disciplinar o transporte rodoviário do Brasil, como já o fizeram todos os países civilizados. E' preciso atribuir ao caminhão encargos de serviço público, como horários certos, itinerários certos, tarifas aprovadas e fiscalizadas pelo governo, obrigação de transportar tudo que lhe for apresentado e igualdade de tratamento como é feito com os ônibus. Basta adaptar à conjuntura brasileira a farta legislação a respeito, em vigor nos Estados Unidos (I.C.C.), na França, na Inglaterra e até na Argentina. Este é o verdadeiro sentido da Coordenação de Transportes.

Outro ônus é a exploração ferroviária das linhas de fraca densidade de tráfego, onde, evidentemente, o custo de transporte atinge valores elevados. Tais linhas construídas na época do monopólio não têm mais razão de ser: devem ser arrancadas, e, se o pequeno tráfego ferroviário que proporcionam tiver alguma importância, no conjunto do sistema ferroviário, pela sua contribuição para alimentação dos troncos, deverá ser estabelecido pela ferrovia um transporte rodoviário de coordenação com o ponto de contacto ferroviário mais próximo.

Por força de leis e decretos, a ferrovia é obrigada a dar abatimento de 50% para o Fomento Agrícola, nos transportes destinados aos agricultores e pecuaristas. Tais abatimentos não são indenizados pelo governo. E ainda, desse modo geral, os governos gozam dum abatimento de 15% sobre as tarifas em vigor, embora o pagamento nunca seja pontual.

Não menos funesta tem sido a intervenção da COFAP, impedindo o aumento das tarifas de leite e gêneros, embora a mesma COFAP, meses

depois, concedesse aumentos astronômicos nos preços do leite e dos gêneros, dezenas de vezes superiores ao aumento de tarifa pleiteado. Sob o ponto de vista econômico, não há uma falência do transporte sobre trilhos; o que há é uma desigualdade de tratamento, impondo à ferrovia um sistema de exploração comercial fatalmente deficitário. Se tal sistema fôsse impôsto a uma empresa rodoviária, o mesmo problema de concorrência apareceria sobre pneus, embora ambas as técnicas fôssem rodoviárias.

A situação da Estrada, em comparação com a rodoviária, no que diz respeito ao atendimento das requisições de transporte, não permite, de início, um confronto, porque, sendo a ferrovia um serviço público rigidamente controlado, o atendimento se faz na ordem cronológica dos pedidos, e pelas tarifas em vigor, enquanto que, no transporte motorizado, que é livre, a presteza no atendimento é tanto maior quanto melhor o preço do frete, e vice-versa. Aqui de novo se manifesta o conflito entre o serviço público orientado, de acôrdo com o interesse geral e as discriminações próprias da iniciativa privada, explorando o transporte rodoviário.

Já a situação da Estrada, em comparação com o transporte rodoviário, no que diz respeito à rapidez do transporte é de manifesta inferioridade. Etapas de 400 quilômetros de distância são facilmente vencidas pelo caminhão durante a parte útil do dia.

Já por ferrovia, tal só pode ser conseguido nos coletores que circulam nos trens mistos. Os vagões lotados têm suas etapas diárias limitadas aos trechos de tração e no fim de cada um há pernoite e uma recomposição para organização dos novos comboios. E os vagões com expedições variadas são sujeitos a recomposição e conferência, em cada destino do itinerário, o que aumenta ainda mais a demora.

Em comparação com o transporte ferroviário, o transporte rodoviário só é mais barato para o cliente, no caso das mercadorias das tabelas de classificação de C-1 até C-6.

Para a economia geral do país, a superposição dos transportes é sempre funesta, porque o transporte é uma mercadoria que tem de ser vendida, na hora em que é produzida; se o não fôr será perdida. Portanto, se a rodovia arrebatou um tráfego à ferrovia, a perda de receita pela ferrovia é sempre substancial, enquanto que não há uma proporcional diminuição na despesa da ferrovia, em virtude da perda do referido tráfego para a rodovia. No conjunto, pois, das explorações ferroviárias e rodoviárias, surge, para a economia geral do país, um *deficit* quase igual à receita que seria produzida pelo tráfego desviado (a rigor este *deficit* é medido, em cada caso, pela diferença entre a receita que seria produzida pelo tráfego desviado e a despesa viva do seu transporte). A superposição tem, pois, por efeito o encarecimento do custo de transporte ferroviário; com efeito, se o tráfego é perdido, sua receita também o é, enquanto que a despesa geral

de exploração só diminui da despesa viva, e o novo custo de transporte ferroviário terá que ser abatido, dividindo-se essa última despesa pelo novo tráfego total que é menor que o primitivo, em vista do desvio de uma parcela do tráfego para a via concorrente. A concorrência nos transportes provoca, assim, encarecimento do custo de vida. O *deficit*, para a economia geral, pode, pois, ser estimado como da ordem de grandeza do montante da receita dos transportes motorizados, nas rodovias (Quadro n.º 1) e mais a perda que o país sofre, com o consumo das diárias de combustíveis, peças, veículos etc.

A própria estrutura do sistema tarifário, em vigor nas estradas de ferro brasileiras, orientado nitidamente, segundo o valor das mercadorias, representa, para o público, e, principalmente, para as indústrias, um favor em matéria de preços, cujo valor pode ser estimado em outro tanto quanto a receita da verba mercadorias.

Com efeito, para o público usuário, as tarifas das mercadorias pobres e matérias-primas, situadas entre os custos médio e parcial, permitem seu transporte para as indústrias de transformação situadas longe, o que seria impossível, ou extremamente oneroso, se tais transportes fôssem taxados na base do custo total. Estão nestas condições tôdas as indústrias de transformação cujas matérias-primas são importadas por ferrovia, e podemos afirmar, ainda, que tais transportes são exclusivamente feitos por ferrovia. Já os artigos produzidos por tais indústrias que são objeto das tarifas de frete alto na mão do caminhão, sobrevivendo daí novo prejuízo para a ferrovia. A ferrovia mantém, ainda, tarifas especiais de redução de fretes para atender o barateamento do custo de vida, facilitando o abastecimento dos grandes centros, como por exemplo, para o leite.

A ferrovia transporta gratuitamente as malas postais do D.C.T. e, para isto, cada trem de passageiro dispõe de um carro. Em 1952, os carros correio-bagagens desenvolveram um trabalho de cerca de 4 milhões de carros-quilômetro. Ora, numa média de aproveitamento de 3 toneladas, teremos 12 milhões de toneladas-quilômetro úteis as quais, tarifadas na base do custo de transporte da tonelada-quilômetro de encomendas (Cr\$ 4,50), correspondem à vultuosa importância de Cr\$ 58.000.000,00. E' preciso notar que grande parte do pêsso deste transporte gratuito é feito em franca concorrência a Rêde, devido à utilização do D.C.T. para o transporte de encomendas e, principalmente, reembolso que outrora era objeto do setor da encomenda ferroviária.

O simples direito a passe livre em férias que todo ferroviário tem, para si e sua família, representa, admitindo-se família média de 4 pessoas, percurso médio de 300 quilômetros, uma perda de receita da ordem de quatro a cinco milhões de cruzeiros por ano. O passe com 75% pode ser estimado noutro tanto.

Exposta como acabou de o ser a conjuntura de exploração comercial dos transportes terres-

tres, passarei agora a sugerir as medidas e providências que me parecem necessárias para dar novo alento à economia ferroviária.

* * *

Nas atuais condições de concorrência, não há outra política capaz de produzir resultados financeiros imediatos senão *uma intensificação dos serviços coordenados rodoviários*. Estes serviços operam nas relações de transportes afetadas pela concorrência rodoviária, oferecendo transporte de porta a porta, coordenado com o transporte entre cidades pelos trilhos da ferrovia, por preço inferior ao dos concorrentes. Diante de dois serviços iguais, o público escolhe sempre o mais barato. E a ferrovia, mercê do grande desvio existente entre seus custos totais e marginais — coisa que não acontece com o caminhão — está sempre apta a vencer a luta dos custos, desde que haja uma relativa eficiência nos transportes sobre trilhos. Quando dois transportadores entram em luta, os preços descem e, finalmente, se estabilizam numa base ligeiramente inferior ao custo marginal de transporte do meio mais caro. Nas relações de transportes em que o frete na base do custo marginal, adicionado das camionagens, na procedência e no destino, fôr superior ao frete do caminhão, nestas relações, o tráfego deve ser considerado como irremediavelmente perdido pela ferrovia.

Nas demais relações de transporte, toda recuperação, acima do custo marginal, adicionado das camionagens terminais, dá um lucro líquido igual à diferença entre o frete e aquele valor. A posição da ferrovia, neste caso, é semelhante à dos trustes na luta de esmagamento dos concorrentes e toda a teoria dos trustes se aplica a esta parte da questão.

Para fixar idéias, vamos citar números atuais (1953): custo total de transporte ferroviário por t.k. Cr\$ 0,70; custo total de transporte da t.k. rodoviária; custo para o carreteiro Cr\$ 0,80; preço do carreteiro para a empresa Cr\$ 1,00; preço da empresa para o público Cr\$ 1,30.

Custo marginal da t.k. ferroviária Cr\$ 0,28.

Custo marginal da t.k. rodoviária Cr\$ 0,64

Enquanto o custo marginal da t.k. ferroviária é da ordem de 30 a 40 por cento do seu custo total, o custo marginal da t.k. rodoviária é da ordem de 80% do seu custo total.

E' manifesta a posição privilegiada da ferrovia, em matéria de custos. O *modus-faciendi* desta coordenação pode ser diretamente pela própria ferrovia (através do seu serviço rodoviário) ou, então, pelas próprias empresas competidoras (neste caso a ferrovia trabalha como carreteira das empresas rodoviárias). Em todos os casos, a tarifação de defesa é sob a forma de preços fixos que incidem, apenas, nas relações de transportes afetados pela concorrência, considerando-se cada caso específico para o estabelecimento da tarifação de defesa (distância rodoviária, equilíbrio de

cargas nos dois sentidos, tipo de estrada, veículos etc.).

Como a Rêde não entra nos grandes centros (Rio e São Paulo), a coordenação nos mesmos fica a cargo dos Rodoviários das ferrovias que os servem e com os quais o Rodoviário da Rêde tem tráfego mútuo.

Uma inovação a ser tentada e que, provavelmente, dará bons resultados seria o estabelecimento de agências do Rodoviário da Rêde no Rio e São Paulo, as quais fariam as coletas, entregas, despachos e carregamento dos vagões da Central do Brasil, que seriam despachados pela tarifa de taxa única, como a Central faz com as *empresas rodoviárias*, até o entroncamento com a Rêde, donde seriam baldeadas para os nossos vagões, seguindo até o destino. A penetração e a realização do serviço urbano de coleta e entrega pela própria Rêde, nos grandes centros, seria de extraordinário efeito, principalmente por colocar todo o mecanismo da exploração comercial em nossas mãos, e viria, também, beneficiar muito o público que teria suas relações simplificadas, com uma única empresa.

Com a finalidade de melhor atender ao público o serviço rodoviário deve fazer, também, os transportes de encomendas. E tal modalidade deve ser articulada em tráfego mútuo com as empresas de transporte aéreo.

Ainda com as companhias de aviação a Rêde deve se articular para transportar, pela tarifação de encomendas, como carreteira, as cargas e encomendas aéreas.

No tráfego de mercadorias, o principal motivo de desafeição do público para com a Estrada está, em primeiro lugar, no fator preço e, depois, na rapidez e no porta a porta.

Já no transporte de passageiros o fator preço da passagem não tem tanta influência, considerado isoladamente: a rapidez e a comodidade do horário, evitando-se pernoites ou despesas de alimentação em viagem, são os fatores decisivos. Quando o horário da ferrovia satisfaz, basta um pequeno movimento de preços para derrubar a empresa de ônibus. E, no tráfego de passageiros, a posição do custo marginal da ferrovia é espetacularmente propícia à luta, pois, para uma determinada relação de transporte, a ser tarifada com preço fixo, o custo marginal é praticamente igual ao custo de impressão do bilhete de passagem, quando existe um trem de circulação obrigatória na linha e com capacidade disponível para receber o novo tráfego.

Esta mesma tática, entretanto, não dá resultados satisfatórios, quando o horário não é cômodo para o público, exigindo pernoites e refeições em viagem, bem como, quando o tempo de percurso, por ferrovia, é muito maior do que por rodovia. A única solução para tais casos está em fazer correr sobre trilhos carros motores, com transmissão mecânica de capacidade igual à dos ônibus. Tais carros são capazes de efetuar os percursos com velocidade comercial igual ao dobro da velocidade

máxima atingida pelos trens rebocados com máquinas a vapor, nas mesmas linhas.

O custo do veículo-quilômetro é bem baixo, da ordem de Cr\$ 6,00 e, conseqüentemente, o custo do passageiro-quilômetro, pois, dada sua pequena capacidade, oferecem bom aproveitamento. E, por serem uma unidade de transporte pequena, proporcionam um máximo de flexibilidade e independência de horários. O extraordinário resultado dos carros motores, em estrada de ferro, se deve à introdução dos progressos da técnica automobilística, tais sejam motor de explosão ou de combustão interna, rodas livres, baixo centro de gravidade, veículos leves, boa suspensão, rolamento sobre pneumáticos ou sobre aros com amortecedores de borracha. O risco de saturação da capacidade do tráfego da linha, devido à circulação de grande número de carros motores não existe, porque tais veículos podem ser acoplados dois a dois ou três a três e, quando seu tráfego crescer ainda mais, cada grupo de mais de três já dá para sustentar a circulação de um trem que os substituirá.

Nos casos das rodovias de alta velocidade e situadas em diagonal, em relação ao traçado ferroviário, não há outro recurso para recuperar o tráfego senão explorando, também, o transporte coletivo com ônibus sobre a rodovia competidora.

* * *

O sistema tarifário em vigor, nitidamente orientado, segundo o valor das mercadorias deve ser modificado por um outro que seja orientado, segundo o maior ou menor custo de transporte das diversas mercadorias, tendo em vista seu peso específico, fragilidade, dificuldade de manipulação, risco de incêndio etc.

As novas tabelas não devem ter decrescividade: devem ser retilíneas, de 100 em 100 (tarifas por tonelada-quilômetro). Nenhuma tabela deve ser lançada abaixo do custo total de transporte da tonelada-quilômetro.

E tais tabelas não devem se preocupar com o teto imposto pelo preço da tonelada-quilômetro rodoviária. A correção para evitar as perdas devidas à concorrência deve ser feita no Rodoviário, sob a forma de preços fixos em cada caso específico de relação de transporte e nunca sob a forma de uma tarifa especial de poligonal contínua aplicável a todas as relações de transporte (porque desta forma a recuperação de renda do caso específico de concorrência é menor que a perda decorrente da incidência da redução da tarifa especial sobre os outros tráfegos que ainda estavam na ferrovia).

Nestes casos de preços fixos, para defesa de tráfego, é que se poderá recorrer a fretes cuja tonelada-quilômetro oscile entre os custos total e marginal.

Como se vê, o apêlo ao custo marginal deve ficar reservado para os casos de concorrência e só para os mesmos, enquanto que, no sistema em

vigor, é reservado para matérias-primas e mercadorias pobres em geral.

A política tarifária sugerida terá por efeito:

1) o aumento do produto médio da receita da t.k., que ficará acima do custo total, no caso geral.

2) a recuperação dos tráfegos desviados que poderá se dar com produto médio de sua receita variável entre o custo da t.k. rodoviária e o custo marginal do transporte ferroviário Cr\$ 1,30 a Cr\$ 0,30) possivelmente em média superior ao custo total da t.k. ferroviária.

3) fim à subvenção que as ferrovias estão dando às indústrias, cujas matérias-primas são transportadas por fretes situados entre o custo parcial e o total.

* * *

As ferrovias devem-se empenhar a fundo, junto aos poderes públicos, com todos os esforços ao seu alcance, no sentido de obter dos mesmos a legislação de que o País necessita, em matéria de *Coordenação de Transportes*. A palavra *Coordenação* é aplicada aqui no sentido de uma intervenção do governo no setor de exploração comercial dos transportes, substituindo o atual regime de liberdade anárquica, que tão funestos resultados vem produzindo, por um regime de serviço público — e todo transporte o é, pois, se trata de uma necessidade individual que só pode ser satisfeita pela associação coletiva — com características de monopólio, socialmente regulado, mediante judiciosa distribuição dos tráfegos, de acordo com o meio de transporte mais apto, técnica e economicamente, para encaminhá-lo. A Coordenação resultará em se pôr termo às superposições de transporte ruinosas, tanto para os transportadores como para a economia nacional de um modo geral, pois, o transporte é uma mercadoria que tem de ser vendida na hora em que é produzida e, se não o for ficará irremediavelmente perdida: tal perda significa diminuição do aproveitamento da capacidade oferecida e tem por efeito, não só o encarecimento do transporte para o usuário, como também o ônus para a economia geral decorrente do esbanjamento de capacidade de transporte oferecida sem aproveitamento.

A Coordenação propicia um ensêjo feliz para a substituição pelo transporte motorizado das linhas ferroviárias de fraca densidade de tráfego, onde, de fato, o caminhão é o meio de transporte mais apto para satisfazer as exigências do público e mesmo da economia geral. Existe um limite de densidade de tráfego abaixo do qual é impossível manter uma exploração comercial financeiramente equilibrada. Pode-se compreender que a conjuntura de ordem geral exija a manutenção de certas linhas, por motivos de ordem política, social e mesmo pelas imposições da defesa nacional. Mas, então, é preciso que tais linhas sejam subvencionadas da diferença entre seu custeio e a renda que proporciona pela exploração comercial do seu tráfego.

O transporte motorizado deve ser regulado pela Coordenação, de tal forma que haja estações rodoviárias de cargas operadas pelas municipalidades ou por particulares às quais as mesmas deleguem as referidas atribuições. Os carreiros rodoviários continuarão trabalhando, mas, entre as estações rodoviárias. As tarifas serão controladas e fiscalizadas pelos governos estadual ou federal, conforme se trate de relação de transportes interestaduais ou intermunicipais. Isto significa o regime de serviço público para o caminhão e terá por efeito o aumento dos fretes do caminhão, para poder suportar os retornos vazios etc. E, para a municipalidade, será uma fonte de renda, porque terá uma porcentagem sobre os fretes.

A concessão para exploração de transporte coletivo deve sair dos Departamentos de Estradas de Rodagem e passar para os órgãos estaduais da Coordenação.

Sendo as ferrovias as grandes transportadoras dos minérios e matérias-primas para exportação, transportes estes efetuados por fretes situados entre os custos total e parcial, e, portanto, deficitários, seria de inteira justiça que o governo, consoante a nova política financeira de leilões das divisas, atribuisse às ferrovias uma parte do ágio que obtém com a venda das mesmas a exemplo do que já está fazendo com a Cia. Vale do Rio Doce. O montante do total arrecadado seria partilhado entre as ferrovias do país, proporcionalmente à sua extensão, constituindo o Fundo Ferroviário Nacional; seria de certa forma uma analogia do atual Fundo Naval que incide sobre as remessas de capitais para o exterior. Aí vai a idéia que não é de concretização difícil.

* * *

A necessidade da medida acima vem ao encontro às exigências de garantias que o Banco de Desenvolvimento Econômico necessita para proporcionar às ferrovias o financiamento do reaparelhamento.

* * *

Os recursos financeiros obtidos com o meio acima citado deverão ser aplicados, parte no programa de emergência elaborado pela Comissão Mista, e parte num programa quinquenal de revisão e reforma de traçados, dotando as nossas ferrovias de diretrizes compatíveis com as atuais condições geo-econômicas. Nesta última parte deverá ser considerado, também, o alargamento das bitolas e sua unificação dentro do possível.

O Fundo Ferroviário deverá se reger análogamente aos Fundos Rodoviários e Naval, isto é, ser extra-orçamentário, ser livremente manipulado pelos seus administradores, ser objeto de programas quinquenais de primeira urgência; deverá ser administrado pelos próprios Diretores das ferrovias, com prestação de contas ao Ministro da Viação e ser distribuído trimestralmente às ferrovias.

* * *

Outra fonte de recursos para financiamento do reequipamento e remodelação do sistema ferroviário é a tributação dos produtos das indústrias cujas matérias-primas são transportadas pelas ferrovias, como as indústrias siderúrgica e do cimento.

* * *

A concorrência rodoviária, também, pode ser compensada com uma tributação sobre combustíveis e lubrificantes cujo montante indenize as ferrovias pelos prejuízos decorrentes da concorrência rodoviária. Atualmente, o imposto único sobre combustíveis e lubrificantes só atende ao Fundo Rodoviário e a Petrobrás. A regulamentação do artigo 15, parágrafo 2.º, da Constituição poderá permitir esta solução.

* * *

Foi a seguinte a arrecadação das duas taxas de 10% nos últimos quatro anos (Renovação e Melhoramentos):

	Cr\$
1949.....	25.860.852,60
1950.....	25.913.123,00
1951.....	29.112.238,40
1952.....	27.952.492,40
TOTAL.....	<u>108.838.706,40</u>

A situação de penúria financeira do período de arrendamento da Rede ao Estado fez com que a Estrada, consoante permissão ministerial, lançasse mão destes fundos para atender seu custeio.

* * *

O programa da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos virá, sem dúvida, beneficiar as ferrovias, proporcionando-lhes a remodelação e os recursos de primeira emergência.

Falham, entretanto, os recursos financeiros que constituem as garantias de que o Banco de Desenvolvimento Econômico necessita, para fornecer os empréstimos destinados ao reaparelhamento.

Procurando obter as necessárias garantias, o governo elaborou o projeto de lei de transformação de suas ferrovias em sociedades anônimas de economia mista: assim, transformadas em entidades de direito privado, as ferrovias dariam como garantia seu patrimônio atual, o que permitiria o investimento de outro tanto financiado pelo Banco de Desenvolvimento Econômico. Esta proposição de lei não encontrou, porém, receptividade e, até hoje, está parada no Congresso Nacional. E com isso, o problema caiu em ponto morto.

* * *

Especial atenção deve merecer a análise da diferença de regimes jurídicos entre as ferrovias e o transporte motorizado.

Não adiantará nada o reequipamento e a remodelação se o governo não resolver o problema da Coordenação e o problema comercial das ferrovias: os mesmos problemas atuais continuarão a se apresentar como se apresentariam se houvesse duas empresas rodoviárias em competição, uma trabalhando com o atual regime jurídico das ferrovias, e a outra, em regime de liberdade

de transportes, embora ambas as técnicas fôssem rodoviárias..

O conflito é, pois, mais jurídico e comercial do que técnico.

Não é o transporte sobre o trilho que está fracassando: o que está acontecendo é a imposição de um regime de exploração comercial, fatalmente, funesto a qualquer meio de transporte que o siga numa conjuntura como a atual.

ESTIMATIVA DO TRÁFEGO DAS RODOVIAS NAS RELAÇÕES DOS GRANDES CENTROS COM A ZONA DA R. M. V.

QUADRO N.º 1

RELAÇÃO DE TRANSPORTE	PONTO DE OBSERVAÇÃO	MÉDIA DIÁRIA		pkm DIÁRIOS	tkm DIÁRIAS	pkm ANUAIS	tkm ANUAIS	RECEITA ANUAL PASSAGEIROS Cr\$	RECEITA ANUAL CARGAS Cr\$
		Ônibus	Caminhões						
1-Belo Horizonte para Oeste, Triângulo e Alto Paranaíba — 1953 (a).	Cidade Industrial.....	55	276	412.500	414.000	150.562.500	151.110.000	45.168.750,00	106.443.000,00
2-Belo Horizonte para Centro, Oeste e Sul de Minas — 1953 (a).	Crucilândia.....	10	50	75.000	75.000	27.375.000	27.375.000	8.212.500,00	35.587.500,00
3-Barbacena — São João — Lavras — Oeste — 1952 (b).	Barbacena.....	6	58	30.000	58.000	10.950.000	21.170.000	3.285.000,00	27.521.000,00
4-Barbacena — Caxambu — Sul de Minas — 1952 (b).	Barbacena.....	2	10	10.000	10.000	3.650.000	3.650.000	1.095.000,00	4.745.000,00
5-Almeida Campos — Araxá — Oeste — 1953 (a).	A. Campos.....	15	90	112.500	135.000	41.062.500	49.275.000	12.318.750,00	64.057.500,00
6-Poços de Caldas — Varginha — Sul de Minas — 1953 (b).	Varginha.....	14	42	70.000	42.000	25.550.000	15.330.000	7.665.000,00	19.929.000,00
7-Cruzeiro — Passa Quatro — Sul de Minas — 1952 (c).	Divisa de São Paulo.	11	44	41.250	33.000	15.056.250	12.045.000	4.516.875,00	15.658.500,00
8-Areias — Caxambu — Sul de Minas — 1952 (b).	Divisa de São Paulo.	12	110	60.000	110.000	21.900.000	40.150.000	6.570.000,00	52.195.000,00
9-Piquete — Itajubá — Sul de Minas — 1953 (c).	Divisa de São Paulo.	12	100	45.000	75.000	16.425.000	27.375.000	4.927.500,00	35.587.500,00
10-São José dos Campos — São Bento — Itajubá — Sul de Minas — 1953 (c)	Sapucai-Mirim.....	4	45	15.000	33.750	5.475.000	12.318.750	1.642.500,00	16.014.375,00
11-Extrema — Pouso Alegre — Sul de Minas — 1953 (b).	Extrema.....	6	18	30.000	18.000	10.950.000	6.570.000	3.285.000,00	8.541.000,00
12-Monte São — Ouro Fino — Sul de Minas — 1953 (c).	Divisa de São Paulo.	10	50	37.500	37.500	13.687.500	13.687.500	4.106.250,00	17.793.750,00
13-Araguari — Monte Carmelo — Oeste — 1952 (c).	Araguari.....	8	20	30.000	15.000	10.950.000	5.475.000	3.285.000,00	7.117.500,00
TOTAL GERAL.....				968.750	1.056.250	353.593.750	385.531.250	106.078.125,00	501.190.625,00

RECEITA TOTAL DO TRÁFEGO: Cr\$ 607.268.750,00

Segundo os dados estatísticos de 1951-52-53 — ônibus de capacidade média 25 lugares — caminhões de 5 toneladas. a) percurso médio 300 quilômetros. b) percurso médio 200 quilômetros. c) percurso médio 150 quilômetros. Só se computou o percurso na zona da R. M. V. Calculado na base do frete rodoviário de Cr\$ 1,30 por TKM e Cr\$ 0,30 por passageiro-quilômetro.

DISTRIBUIÇÃO DOS TRÁFEGOS ENTRE A FERROVIA E A RODOVIA NAS RELAÇÕES DA ZONA DA R. M. V. COM OS GRANDES CENTROS

QUADRO N.º 2

RELAÇÃO DE TRANSPORTES	TRÁFEGO FERROVIÁRIO DENSIDADE DIÁRIA		TRÁFEGO RODOVIÁRIO DENSIDADE DIÁRIA		TRÁFEGO TOTAL TON.	DISTRIBUIÇÃO PERCENTUAL	
	Valor Ton.	Observação	Valor Ton.	Observação		Ferrov.	Rodov.
Belo Horizonte para Oeste, Triângulo e Alto Paranaíba e vice-versa.....	720	Belo Horizonte-Divinópolis	1.380	Dados 1 do quadro n.º 1	2.100	34,5%	65,5%
Barbacena - S. João — Lavras — Sul de Minas e vice-versa.....	539	A.Carlos a Campolide — Barbacena — São João del Rei	340	Dados 3 — 4 do quadro n.º 1	879	61,5%	38,5%
Rio e São Paulo para Sul de Minas e vice-versa..	400	Cruzeiro — Passa Quatro	1.170	Dados 7—8—9—10 do quadro n.º 1	1.570	25,7%	74,3%
São Paulo para o Sul de Minas e vice-versa....	330	Sapucai—Itajubá —Juréia T. Coações	485	Dados 6—11—12 do quadro n.º 1	815	40,5%	59,5%
Triângulo para Oeste, Centro e vice-versa.....	440	Uberaba—Araxá Ibiá—M. Carmelo	550	Dados 5—13 do quadro n.º 1	990	44,5%	55,5%