

## Princípios e Problemas de Governo

CHARLES GROVE HAINES (Professor de Ciência Política da Universidade da Califórnia)

E

BERTA MOSER HAINES

(Tradução de Espírito Santo Mesquita)

(Continuação do Cap. VI)

### REGULAMENTAÇÃO DAS ESTRADAS DE FERRO PELA COMISSÃO DE COMÉRCIO INTERESTADUAL

Um dos problemas mais importantes da regulamentação dos serviços de utilidade pública está implícito na questão do controle do sistema ferroviário interestadual na América do Norte. Durante dezenas de anos foram as estradas de ferro construídas e exploradas no país por força de concessões feitas por leis estaduais, estradas de ferro essas que estavam sujeitas a uma regulamentação relativamente insignificante por parte dos Estados ou da União. Construções rápidas e extensas eram o principal propósito em vista. A tradição individualista, a corrida no sentido do desbravamento e colonização de novas terras e o desejo de contribuir para o aproveitamento dos vastos recursos econômicos do continente, fizeram com que o governo assumisse uma atitude liberal e não restritiva para com essas iniciativas; mas a era da "construção altamente especulativa de estradas de ferro, da manipulação financeira irresponsável, da luta competitiva de efeitos destrutivos e dos reajustamentos aéreos e discriminatórios das taxas", provocou uma séria reação que tomou forma concreta afinal nas leis propostas por Granger no final do decênio de 1870-1880.

Os Estados criaram comissões reguladoras autorizando-as a controlar as estradas de ferro em nome do interesse público. Mas, como já vimos, a regulamentação estadual mostrou-se inoperante e deficiente, tornando-se cada vez mais sérios os abusos das companhias de estradas de ferro. As discriminações tomaram muitas formas mas nenhuma delas foi mais perniciosa do que a de dar-se preferência pessoal a uma certa clientela. As tarifas eram ajustadas para que certos grupos pudessem obter vantagens especiais em determinadas localidades. Os escândalos da especulação eram comuns e contribuíram para que se reforçasse a exigência do controle do Estado, uma vez surgido o alarme contra os perigos de monopólio. O ressentimento causado pelas injustiças que resultavam dos processos de descontos especiais, de favores e de discriminação das taxas foi, porém,

o principal motivo da legislação federal de regulamentação dos serviços ferroviários.

O fracasso das tentativas de regulamentação pelos Estados e a crescente convicção de que os negócios das estradas de ferro eram de interesse nacional contribuíram para que fosse aprovado o *Act to Regulate Commerce*, em 1887 (1).

O mais significativo dessa lei era o fato de que ela equivalia a uma reafirmação ou manifestação da autoridade federal e dispunha sobre a criação de uma comissão administrativa. (2). Não é prático e nem necessário acompanhar a evolução que se processou até conquistar o Governo Federal domínio sobre as estradas de ferro e companhias transportadoras interestaduais. Um ligeiro resumo dos atuais poderes da *Interstate Commerce Commission*, na palavra de uma importante autoridade nesse setor, revelará a natureza desse domínio exercido pelo Governo federal. Acha o Professor Sharfman, falando a respeito dos serviços de transportes interestaduais: "Todo o seu sistema de organização, financiamento, taxas e processos de trabalhos, está dentro do âmbito de ação da Comissão. A sua atribuição original de evitar a cobrança de taxas discriminatórias e desarrazoadas tornou-se instrumento positivo e muito eficiente de regulamentação dessas taxas e de controle dos lucros. Com a sua atual competência para determinar os preços a serem cobrados, a Comissão pode impedir o aumento dos fretes antes de serem cobrados; pode determinar as taxas mínimas e máximas para o futuro; pode estabelecer as sobretaxas e regular sua divisão ou distribuição por cotas em nome do interesse público; tem competência para confiscar os lucros em excesso auferidos pelos transportadores; tem autoridade para avaliar os bens das companhias de transportes para fins de determinação dos respectivos fretes e outros propósitos. Mas os poderes da Comissão não se limitam à regulamentação de fretes, taxas e de lucros.

(1) Lei de Regulamentação do Comércio.

(2) Vide *The Interstate Commerce Commission: A Study in Administrative Law, and Procedure*, de I. L. Sharfman (The Commonwealth Fund 1931) Parte I Cap. I.



Tem autoridade para regular a maneira de execução dos serviços tendo em vista a sua segurança, podendo também regular seus processos de trabalhos, maneira de utilizar seu equipamento, a ampliação e o abandono de suas linhas, a emissão de ações, a criação de novas obrigações, e as fusões. Tem poderes para fiscalizar as contas das companhias de transportes, para exigir-lhes relatórios regulares e especiais e para ordenar que se dê publicidade a tôdas as suas operações financeiras. Muito embora se fale em respeito pela doutrina de que a interferência na administração privada tanto é inconveniente como ilegal, a liberdade das companhias de transporte está de tal modo limitada e em todos os sentidos, que a verdadeira independência das respectivas diretorias — não confundir com liberdade nos negócios de organização e administração interna — é, em grande parte, um assunto do passado no setor das estradas de ferro. Além disso, as companhias de transporte acabam sempre verificando que todos os seus planos e negócios estão efetivamente condicionados por uma atmosfera de legalidade que resultou do fato de atribuir o Congresso, no interesse do público, ampla autoridade às Comissões, e que, de muitos ângulos, as companhias de transporte em geral, a despeito de seus múltiplos donos ou do controle a que estão sujeitas, são consideradas partes de um sistema nacional de transportes, sendo pois obrigadas a atender às necessidades gerais de transporte do país, sem levar em conta os interesses individuais. As leis em vigor que dispõem sobre o controle administrativo envolvem grandes responsabilidades decisórias e amplos poderes para impor restrições. Quando regula os serviços particularmente em períodos de emergência ou de congestionamento do sistema, quando elabora planos de consolidação, quando fixa as tabelas de fretes, quando põe em ordem as várias classes desses fretes e quando confisca e utiliza os lucros considerados excedentes, está a Comissão virtualmente agindo como uma super-diretoria de todo o sistema ferroviário. Nas palavras da Suprema Corte, as estradas de ferro do país foram postas "sob a tutela e o controle benéficos da Comissão" (3).

Esta, dispondo embora de pouca autoridade a princípio e tendo sido muito embaraçado pelos tribunais o exercício de suas atividades, no que pese a realização de seus propósitos, conseguiu aos poucos colocar-se na posição de um dos mais importantes órgãos do governo.

Durante algum tempo foi ineficiente o seu trabalho por não possuir autoridade para obrigar as testemunhas interessadas a depor contra ou a favor das companhias e também por causa das provisões legais que dispunham que suas ordens só poderiam ser postas em vigor por sentença dos tribunais federais. A princípio, as cortes insistiram sobre o direito de considerar *de novo* cada caso, julgado pela Comissão, ignoraram a maior parte

dos trabalhos desse órgão e encorajaram mesmo as estradas de ferro a negar à Comissão os seus depoimentos e informações. Disso resultou serem freqüentemente inócuas as instruções e ordens da entidade. Com a aprovação, porém, das emendas propostas por Hepburn, em 1906, a Comissão adquiriu autoridade suficiente para decidir e em instância final sobre questões de taxas, serviços e processos de trabalho das ferrovias criando-se então um instrumento eficiente de execução de suas ordens. A jurisdição da comissão estendeu-se às Companhias de expressos, de noturnos e oleodutos. O controle que passou a exercer sobre as companhias de transportes foi posteriormente reforçado com a decisão da Suprema Corte de que consideraria como finais as conclusões da Comissão e que a revisão de suas portarias seria limitada a questões de constitucionalidade, de interpretação estatutária e a apreciação de seus atos quando implicassem em exercício de autoridade arbitrária (4).

Estabeleceu-se uma longa controvérsia a respeito dos poderes da comissão para regular os fretes para o comércio interno dos Estados, o que incidentalmente afetava os do comércio interestadual. Resolveu-se essa controvérsia a favor da comissão no famoso caso de Shreveport no qual se sustentou a tese de que a comissão tinha competência para fixar taxas de transporte para o comércio interestadual de Shreveport, Luisiânia, para outros pontos do Texas, e também a de que as estradas de ferro do Texas deviam abster-se de cobrar pelo transporte em distância igual a de Shreveport a Dallas e Houston fretes mais altos do que os cobrados pelo transporte de mercadorias de Dallas e Houston para Shreveport. (5). Sustentou-se que muito embora o Congresso não tivesse competência para regular o comércio interno dos Estados, tinha toda a autoridade para estimular e proteger o comércio interestadual. Para conseguir a realização de seus propósitos, pode tomar tôdas as medidas necessárias ou adequadas a esse fim, ainda que os negócios das companhias interestaduais de transporte dentro de um Estado possam, em consequência disso, vir a ser controlados. "Não vemos razão para duvidar", disse o Ministro, "que o Congresso tenha o direito de manter abertas ao tráfego as vias de comunicações interestaduais e em condições justas e iguais". Para isso, foi necessário, porém, aprovar leis que permitissem a implantação de um plano hábil e completo de controle das estradas de ferro em todo o território nacional.

#### CONTROLE DAS ESTRADAS DE FERRO DESDE 1917

Depois de várias tentativas feitas com o objetivo de reorganizar as estradas de ferro pertencentes a particulares a fim de que elas pudessem

(4) Interstate Commerce Commission contra Ill. Cent. R.R. Co: 215 U.S. 452 (1910).

(5) Houston, East and West Texas Railway Co. contra o Governo Federal Americano, 234 U.S. 347 (1914).

(3) Ibid., págs. 4 e 5.



cooperar com o govêrno e também para que se equipassem a fim de enfrentar a situação extraordinária criada pela Primeira Grande Guerra, a Comissão de Comércio Interestadual manifestou sua opinião de que, para atingir êsses fins, o único meio hábil era o de realizar uma completa unificação das estradas de ferro sob a direção do Govêrno. À vista disso, o Congresso autorizou o Presidente da República a encampar o nosso sistema de transporte com certas e determinadas exceções. O Chefe do Executivo assinou então um decreto pelo qual o govêrno encampava as estradas de ferro e os sistemas de abastecimento de água, ficando, ambos desde então, subordinados a um diretor-geral, escolhendo-se para ocupar desde logo o cargo o Secretário do Tesouro. Sob as ordens dêsse diretor-geral, passaram as estradas de ferro a funcionar "dentro de um sistema nacional de transportes, considerando-se, em todos os casos, as necessidades comuns e nacionais superiores aos interesses reais ou supostos das companhias privadas".

Entre as modificações introduzidas pelo diretor-geral referido e por seus auxiliares, ressaltaram-se as do aumento geral dos salários de todos os operários e empregados que ganhavam menos de \$250 por mês, e a da criação de um órgão especial incumbido de resolver os dissídios entre empregados e patrões do setor das estradas de ferro.

Autorizou-se, em conseqüência, a elevação das taxas, reajustando-se os fretes com o propósito de eliminar as linhas de circuito e de reduzir os cruzamentos e o conseqüente congestionamento. O uso comum das estações terminais, do equipamento e das oficinas de reparo foi instituído, tomando-se também outras medidas a fim de facilitar o melhor aproveitamento do material e das instalações das companhias ferroviárias para que elas pudessem enfrentar a situação de emergência criada pela guerra. Pelo *Federal Control Act* (6), de 21 de março de 1918, adiantou-se às estradas de ferro a importância equivalente à renda anual média para um período de três anos que terminava a 30 de junho de 1917, cabendo à Comissão de Comércio Interestadual determinar o montante que devia tocar a cada estrada. Conferiram-se então ao Presidente da República os necessários poderes para pôr em vigor os dispositivos das leis de regulamentação e contrôle. Os propósitos e a política de guerra do govêrno foram realizados com notável sucesso. Segundo a estimativa do Professor Sharfman, "Não obstante a generalizada convicção de que a experiência de vinte e seis meses de administração de estradas como órgãos do serviço público foi um fracasso — crença essa erroneamente baseada, em grande parte pelo menos, nos resultados financeiros do plano e insistentemente instigada pelos proprietários das companhias de transporte e respectivos

porta-vozes — o contrôle exercido pelo govêrno federal, em seu conjunto, pode ser considerado como uma das medidas mais eficientemente cumpridas pelo Estado durante os anos de guerra. (7)

O *Esch-Cummins Act*, de 28 de janeiro de 1920, (8) que dispôs sobre o tempo de duração do domínio ou posse do govêrno sobre as estradas, determinando que êle terminaria com a guerra, ampliou o contrôle federal sobre as ferrovias. Essa lei, depois de prever a devolução das companhias de transporte aos seus proprietários, ampliou de certo modo o contrôle sobre elas exercido pelo Estado. Criou, em primeiro lugar, um *Railroad Labor Boards* (9) composto de nove membros representando igualmente as companhias de transporte, os empregados e o público, entidades essas que foram encarregadas de resolver os litígios não conciliados pelas partes interessadas e de "determinar as tabelas de salários e os padrões das condições de trabalho, que, na opinião do Conselho, forem justas e razoáveis". O Congresso recusou, porém, conferir aos órgãos dessas medidas, motivo por que foram extintos em 1926.

A Comissão de Comércio Interestadual foi, porém, ampliada, estabelecendo-se a regulamentação federal não somente para os transportes ferroviários, comerciais e por água, como também para as comunicações interestaduais telegráficas, telefônicas, de rádio e transportes de mercadorias, exceto o de gás por meio de encanamentos. No caso de falta de equipamento ou no de congestionamento do tráfego, a comissão pode determinar o uso comum e conjunto de terminais a fim de enfrentar a situação de emergência. A Comissão foi além disso incumbida de preparar um plano de fusão das ferrovias existentes num pequeno número de sistemas, cabendo-lhe também contribuir para os trabalhos de instituição e de manutenção de um adequado serviço de transporte (10).

O mais importante, porém, é que a Comissão foi encarregada de determinar as tabelas de fretes que permitiriam a cada companhia (reajustadas essas tabelas de acordo com as peculiaridades das zonas) a obtenção de um lucro razoável calculado na base do valor do seu ativo, cabendo porém à comissão determinar as taxas máximas e mínimas. Esta determinou qual a percentagem que devia constituir aquêle lucro razoável. Para um período de dois anos que começaria a 1 de março de 1920, êsse lucro teria que ser de 5,5 a 6 por cento. A renda que excedesse de 6 por cento teria que ser dividida, anualmente, entre a companhia e o Estado. Novas emis-

(6) Lei de Contrôle Federal.

(7) I. L. Sharfman, *op. cit.* pág. 168.

(8) Lei Esch — Cummins.

(9) Juntas do Trabalho das Estr. Ferro.

(10) Vide a opinião do Ministro Brandeis da Suprema Corte no processo 261 U.S. 184, 189 (1923).



sões de ações ou de títulos pelas companhias, emissões essas visando aumentar os respectivos capitais, deviam ser previamente aprovadas pela comissão. Os poderes extraordinários que lhe foram conferidos sobre o comércio interestadual por força dessa lei foram posteriormente sustentados pela Suprema Corte dos Estados Unidos. Primeiro, julgou esse órgão que era da competência da comissão determinar o aumento das tabelas de fretes de transporte dentro do território de um Estado quando fossem eles tão baixos que prejudicassem o intercâmbio interestadual (11). Segundo, sancionou sua autoridade para determinar a distinção dos fretes cobrados em comum pelas companhias de transporte, de modo a dar uma maior parte dos mesmos às companhias mais fracas para que pudessem funcionar eficientemente (12). Terceiro, foi considerado como de regulamentação legítima do tráfego interestadual o dispositivo do recolhimento dos lucros, por força do qual tem a comissão o direito à metade das rendas que excedam a um determinado lucro. (13)

Com as alterações das condições econômicas e com uma concorrência mais ativa e eficiente feita pelo avião, pelo automóvel e pelo transporte por água, as estradas de ferro não só perderam o monopólio do transporte como deixaram de constituir uma constante ameaça caso não fossem devidamente regulamentadas. A Comissão de Comércio Interestadual contribuiu para acabar com os abusos, mas fatores tecnológicos criaram novos problemas e condições que deveriam ser enfrentados. Hoje os casos de maior importância não são de regulamentação mas, sim, de determinação dos meios pelos quais manter em funcionamento, como empresas ativas, as estradas de ferro. Para esse fim a *Reconstruction Finance Corporation*, criada em 1932, prestou auxílio a muitas estradas de ferro. Piorando a situação, o Congresso, à vista de uma recomendação do Presidente Franklin Roosevelt, criou o cargo de coordenador geral dos transportes com a necessária competência para estimular ou impor mesmo a prática de determinados atos por parte das estradas de ferro a fim de evitar duplicação desnecessária de serviços e equipamentos, de controlar concessões e serviços de modo a impedir que se faça declaração falsa de lucros; de promover a reorganização financeira das companhias de transporte e de "promover o imediato estudo de outros meios de melhorar as condições dos transportes em todas as suas formas e a preparação de planos para esse fim". Com disposições legais destinadas a reforçar a Comissão de Comércio Interestadual com respeito à sua competência para determinar os fretes e exercer o controle sobre as companhias ferroviárias que fazem parte de consórcios e em reforço da cláusula de recolhimento dos lucros exce-

dentos contido na lei de 1920 que não pôde ser posta em vigor, o coordenador federal dos transportes foi investido de autoridade para promover o melhoramento dos meios de transporte (quando o melhoramento desses meios pudesse ser realizado voluntariamente pelas companhias) e para exigir das empresas cooperação e tomada de medidas quando fôsse necessário.

A política federal relativa ao controle e à administração das estradas de ferro foi sintetizada pelo Professor Sharfman da seguinte maneira:

"A atual legislação, sejam quais forem seus méritos ou defeitos, não é uma expressão precipitada de uma filosofia econômica temporária e nem obra especial de um grupo particular de servidores públicos transitória e encarregados de dirigir essas atividades de caráter nacional. É o desenvolvimento, através de um demorado processo de tentativas, da irresistível pressão dos acontecimentos, conforme se revelou no funcionamento de uma indústria básica de caráter naturalmente monopolista. O desdobramento dos princípios e práticas da regulamentação ferroviária é apenas um reflexo, no campo da política pública, das tendências anti-sociais que se manifestam de vez em quando numa importante esfera do desenvolvimento econômico sob o regime de empreendimento privado ora em vigor. Pode ser, como se afirma às vezes, que o vasto escopo da intervenção governamental ultrapassou os limites do bom senso político e da técnica administrativa e está destinado a ruir sob o seu próprio peso; que o futuro pode assistir a renúncia do governo ao exercício do controle ou, o que é mais possível, a uma transição completa para o domínio absoluto do governo. Qualquer que seja, porém, a solução final, a atitude firme do Estado constitui um reajustamento realista e firmemente traçado entre os direitos privados e os interesses públicos; representa os frutos de um processo, evolutivo para cujos elementos essenciais toda uma geração de pensamento e de experiência fez a sua contribuição. Embora no correr dos anos se tenham verificado modificações numerosas e radicais de política, não houve retrocessos desde que o governo federal firmou sua autoridade sobre os transportes em 1887. Na verdade, ainda que o controle autoritário tenha sofrido progressivamente certas ampliações nesse setor e de maneira sorrateira, verificou-se um acordo universal hoje de que as limitações drásticas à liberdade das empresas privadas, limitações essas por esse meio impostas (na sua orientação em geral se não, especificamente, em certos e determinados setores específicos) são não somente salutares mas indispensáveis. O processo de regulamentação foi iniciado fracamente e com certa hesitação; a tentativa, depois de um lapso de quase duas décadas, no sentido de tornar esse processo um instrumento eficiente de defesa do bem-estar geral, encontrou uma severa oposição mas sem proveitos e as leis posteriores, de amplo alcance, que deram forma e definiram o atual esquema regulatório, foram reconhecidas como um resultado das caracte-

(11) *Wisconsin R.R. Commission contra C.B.Q. R.R. Co.* 257 U.S. 563 (1922).

(12) *New England Divisions Case*, 261 U.S. 184 (1923).

(13) *Dayton-Goose Creek Ry. contra o Governo Federal Americano*, 263 U.S. 456 (1924).



terísticas econômicas básicas da indústria ferroviária e como um exercício inevitável do indispensável controle em defesa do interesse público. Por meio da ação voluntária ou da simples aquiescência, um grande número de legislativos e dez administrações federais de compleição política variada e que se estenderam por um período de reforma econômica revolucionária, de intensificação das idéias sociais e de acontecimentos políticos momentosos participaram da formulação ou manutenção, por meio de medidas legislativas, da política ferroviária nacional que está sendo hoje seguida. (14)

Em várias ocasiões procurou-se conseguir a cooperação das comissões estaduais com a Comissão de Comércio Interestadual, dispondo mesmo o *Transportation Act*, de 1920, sobre reuniões conjuntas dos membros daquelas com os desta para tratar de assuntos de interesse para controle estadual sobre o comércio entre Estados. Não se tomou, porém, durante alguns anos, nenhuma medida definida com base numa lei. O máximo que se conseguiu foi uma reunião em que tomaram parte cinco membros da Comissão de Comércio Interestadual e oito representantes de comissões estaduais. Nesta reunião concordou-se que a cooperação poderia ser conseguida com a realização de reuniões preliminares antes das audiências ou sessões plenas ou de uma sessão conjunta em que tomariam parte ambas as comissões, cooperação essa que também poderia ser conseguida convidando-se a Comissão de Comércio Interestadual os membros das comissões estaduais a fim de tomarem parte nas sessões em que seria apreciado um caso ou discutida a redação de uma de suas portarias. A Lei de Transporte de 1920 deu sanção estatutária à promoção de tal cooperação. Quando qualquer questão que diga respeito à autoridade estadual é submetida à comissão, dispõe-se que, antes de proceder ao exame do caso, se comunique o fato aos Estados interessados. A natureza e a extensão dessa cooperação fica à discricção da comissão. Como consequência dessas medidas, muitos processos são hoje resolvidos pela ação conjunta.

A posição e os poderes das comissões estaduais de serviços de utilidade pública, relativamente ao tráfego interestadual, a atitude dos respectivos governos para com as estradas de ferro que não podem pagar dividendos sobre os capitais nelas invertidos e a possibilidade da encampação, são problemas que ainda não foram resolvidos. Nos Estados em que os governos avançaram no setor da regulamentação tanto quanto avançou o governo federal no caso das estradas de ferro, os aspectos lógicos e práticos da situação parecem exigir a extensão daquele controle até que a encampação não seja uma medida de necessidade. Pode o governo assegurar um rendimento razoável dos capitais das empresas ferro-

viárias sem ampliar o controle e sem assumir, finalmente, as responsabilidades de dono dessas empresas?

As relações entre a União e os Estados no setor do controle dos serviços de utilidade pública e das empresas que os exploram complicou-se ainda mais com o crescente desenvolvimento do transporte a motor, com o avião ou com o rádio, que provocaram o aparecimento de difíceis problemas de âmbito interestadual. O transporte a motor de passageiros e carga aumentou tão rapidamente e provocou uma tal modificação das facilidades de comunicação que a regulamentação não conseguiu acompanhar o seu progresso. As companhias de ônibus e de caminhões caíram aos poucos sob o controle das comissões de serviços de utilidade pública. Exigem-se, frequentemente, atestados de conveniência e de necessidade pública para as companhias de transporte de passageiros e de carga em automóvel e caminhão respectivamente. Os fretes e as linhas dessas companhias estão sujeitos à fiscalização da comissão, exigindo-se também o preenchimento de certas condições como as que dizem respeito à segurança e à suficiência financeira. Devido às limitações impostas aos Estados por força de interpretação da lei pela Suprema Corte, os Estados enfrentam sérias dificuldades em regular as empresas empenhadas no transporte de carga em caminhões.

A despeito da aparente necessidade de regulamentações uniformes para o controle das comunicações por via aérea, a maior parte das leis sobre o tráfego são de autoria dos Estados. Em 1926, o Congresso conferiu uma limitada autoridade sobre a criação do Departamento de Comércio. Sob a direção dessa Secretaria de Estado, prestou-se a necessária assistência aos serviços de transportes aéreos para que criassem e explorassem linhas e realizassem pesquisas científicas para o aperfeiçoamento da navegação aérea. Os esforços empregados com o objetivo de colocar nas mãos da Comissão de Comércio Interestadual o controle da aviação civil obtiveram até agora bastante êxito. Afirmam que a aviação precisa de estímulo e não de regulamentação e que por esta razão o seu controle deve continuar nas mãos do Departamento do Comércio.

O rádio trouxe à baila problemas novos e extraordinários no setor da regulamentação. Devido às limitações ao uso do ar, tornou-se necessária a intervenção do governo federal para regular o licenciamento dos campos de pouso, tendo em vista a conveniência e o interesse do público. Em 1927 a *Federal Radio Commission* foi criada com a atribuição de supervisionar e determinar as frequências, potência e tempo de funcionamento das estações radiodifusoras, ordenando logo em seguida essa comissão uma nova determinação das ondas para as radiodifusoras. Por força de uma emenda à lei do rádio, determinou-se que "a autoridade encarregada do licenciamento determinará e manterá, no que for possível, uma distribuição

(14) I. L. Sharfman, *op. cit.* págs. 282-283.



igual das licenças para radiodifusão, ondas de frequência, extensão das ondas ou períodos de tempo ou potência das estações” entre as diferentes zonas em que o país foi dividido. (15)

Numa recente decisão da Suprema Corte dos Estados Unidos, o Ministro Hughes observou: “Não se levanta nenhuma questão quanto ao poder do Congresso para regular o comércio interestadual... e as radiocomunicações. Não há fronteiras estaduais que separem as ondas do rádio, sendo pois não só adequada mas também essencial ao uso eficiente das facilidades do rádio a regulamentação nacional. Em vista do limitado número de ondas disponíveis, o Congresso autorizou sua determinação e licenciamento. Criou-se a Comissão como órgão encarregado de conceder essas licenças, investida que foi de amplos poderes de distribuição dessas frequências entre as radiodifusoras a fim de assegurar uma razoável igualdade de oportunidades em radiotransmissão e recepção. As decisões e ordens da comissão estão sujeitas a ser revistas pelas côrtes mas só podem ser revogadas quando suas conclusões forem arbitrárias ou extravagantes porque o Congresso determinou que suas decisões fôsem finais caso estivessem apoiadas por provas substanciais”. (16)

As comunicações por rádio criaram problemas internacionais, alguns dos quais foram resolvidos nas Conferências de Copenhague e Madrid. As mais sérias dificuldades desta espécie surgem, porém, em função do choque de interesses como o que houve entre os Estados Unidos e o Canadá, entre México, Cuba e outros países vizinhos. Para sanar algumas dessas dificuldades, as nações vizi-

nhas dos Estados Unidos promoveram uma conferência na Cidade do México. Considerando porém o fato de que os interesses do rádio americano têm a primazia porque são mais antigos e também porque foram os americanos os primeiros a explorar as ondas disponíveis, a solução das controvérsias nesse terreno ultrapassa as fronteiras nacionais e passa a constituir uma questão séria. Um passo a frente foi dado pela 73.<sup>a</sup> Sessão do Congresso com a passagem de uma lei que criava a *Communication Commission*, encarregada de regular as comunicações radiofônicas, telefônicas e telegráficas.

#### BIBLIOGRAFIA SUPLEMENTAR

- HOLMES, FRED L., *Regulation of Railroads and Public Utilities in Wisconsin* (D. Appleton-Century Inc. 1915) Mosher, William E., e Crawford, Finla G., *Public Utility Regulation* (Harper & Brothers, 1933).
- Public Utility Regulation*, editado por Morris Llewellyn Cooke (The Ronald Pren Company, 1924).
- BAWER, JOHN, *Effetive Regulation of Public Utilities* (The Macmilian Company, 1925).
- Electrical Utilities: The Crisis in Public Control*, editado por William E. Mosher (Harper & Brothers, 1929).
- DINOCK, MARSHALL E., *British Public Utilities and National Development* (George Allen & Unwira, 1933).
- VERGER, D. M., e MAY, S., *The Public Control of Business* (Harper & Brothers, 1930).
- YOUNG, JAMES T., *The New American Government and Its Work* (The Macmillan Company, 1933) terceira edição, cap. X.
- KEEN, F. N., *The Law Relating to Public Service Undertakings* (London, 1925).
- BARNES, IRSTON R., *Public Utility Control in Massachusetts* (Yale University Press, 1930).
- Fim do Capítulo VI.

(15) W.E. Mosher e F. Crawford, *op. cit.* Caps. XXV e XXVI.

(16) Federal Radio Commission contra Nelson Bros. B. & M., 289 U.S. 266 (1933).