





Reunião Extraordinária dos Diretores
das
Estradas de Ferro Brasileiras

59 VOLUME

T R Á F E G O II



1948



CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES

REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA

DOS

DIRETORES

DAS

ESTRADAS DE FERRO BRASILEIRAS

1948

Rio de Janeiro
EMPRESA "ELTIN" Ltda.
AV. SALVADOR DE SÁ 195

3850981
ME 82

1298 1365/

TRÁFEGO

TEMÁRIO

A - PESSOAL

- 1 - PESSOAL DAS ESTAÇÕES, SEU NUMERO, REMUNERAÇÃO E PRODUÇÃO COMPARATIVA NO ULTIMO QUINQUENIO.
- 2 - ALOJAMENTO DO PESSOAL DAS ESTAÇÕES E APLICAÇÃO DOS 2% DAS TAXAS ADICIONAIS NA ASSISTENCIA A ESSE PESSOAL.
- 3 - MESMAS INQUISIÇÕES DOS INCISOS 1 E 2 PARA O PESSOAL DOS ARMAZENS, PÁTEOS E MOVIMENTO.
- 4 - POSSIBILIDADE NA MECANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DE ESTAÇÕES, ARMAZENS E PÁTIOS DE MANEIRA A REDUZIR O NUMERO E AUMENTAR O SALÁRIO DO SERVIDOR ESPECIALIZADO.

B - INSTALAÇÕES NOS SERVIÇOS DE ESTAÇÕES, ARMAZENS, PÁTIOS E MOVIMENTO:

- 1 - INSTALAÇÕES EXISTENTES EM CADA UM DESSES SERVIÇOS - SUAS DEFICIÊNCIAS E MEIOS PRÁTICOS DE REMEDIÁ-LAS - RECURSOS NECESSÁRIOS.

C - SERVIÇO DAS TERMINAIS E INTERMEDIÁRIAS I

1 - INSTALAÇÕES EXISTENTES E PROCESSOS ADOTADOS NOS SERVIÇOS DAS TERMINAIS E INTERMEDIÁRIAS.

2 - CAUSAS DO ALTO CUSTO DÊSSES SERVIÇOS - ANÁLISE DÊSSE CUSTO - MEDIDAS INDICADAS PARA A REDUÇÃO DO MESMO.

3 - MEDIDAS DE ORDEM ADMINISTRATIVA ESSENCIAIS AO BARATEAMENTO DO SERVIÇO - INSTALAÇÕES ESTUDADAS E POSSIVEIS REDUÇÕES DE CUSTO - PROGRAMA DE AÇÃO JÁ ESTUDADO.

4 - RÁPIDO E CORTÊS ATENDIMENTO DAS RECLAMAÇÕES DO PÚBLICO - EDUCAÇÃO DO PESSOAL ORIENTADO, SOB ÊSSE CRITÉRIO - VOLUME CRESCENTE OAS RECLAMAÇÕES DO PÚBLICO, COMO FATOR DE DESMORALIZAÇÃO DO TRANSPORTE PELO TRILHO - MEDIDAS DE REAÇÃO ADOTADAS - RESULTADO OBTIDO.

D - FORMAÇÃO DE TRENS:

1 - MÉTODOS ADOTADOS NA FORMAÇÃO DOS TRENS - ATENDIMENTO DO INTERESSE DO PÚBLICO - DEFESA DE INTERESSES DAS ESTRADAS.

2 - ESTUDO MINUCIOSO DA FORMAÇÃO OOS TRENS NOS RAMAIS, DITOS DEFICITÁRIOS, ATENDENDO SE A NECESSIDADE DO PÚBLICO DEFENDENDO-SE O INTERESSE DA ESTRADA.

- 3 - FORMAÇÃO DE TRENS LEVES, DE PAS-
SAGEIROS E CARGAS, DE ALTA VELO-
CIDADE E FLEXIBILIDADE, NO COM-
BATE À CONCORRÊNCIA DOS OUTROS
MEIOS DE TRANSPORTES.
- 4 - INOBSERVÂNCIA DOS HORÁRIOS, COMO
FATOR PRECÍPUD DO DESFAVOR DO PÚ-
BLICO, EM RELAÇÃO AS FERROVIAS -
PREFERÊNCIA DE HORÁRIO MAIS DILA-
TADO, PORÉM, RIGOROSAMENTE CUM-
PRIDO - OBSERVAÇÕES E COMENTÁRIOS
A RESPEITO - PROGRAMA DE MEDIDAS
ESSENCIAIS.

E - DEFICIÊNCIA DE INSTALAÇÕES:

- 1 - DEFICIÊNCIA DE INSTALAÇÕES OBSER-
VADAS NOS SERVIÇOS DE FORMAÇÃO
DOS TRENS.
- 2 - MEDIDAS NECESSÁRIAS À EXECUÇÃO DOS
MELHORAMENTOS E RECURSOS DISPONÍ-
VEIS - AUXÍLIOS ESSENCIAIS ESCA-
LONADOS NUM PERÍODO DE CINCO ANOS.

TARIFAS:

F - MÉTODOS ATUAIS:

- 1 - A FORMAÇÃO DA TARIFA ATUAL É BA-
SEADA NOS CUSTOS ESPECÍFICOS E
OBEDECE A LEI DE SOLLACROUP (A QUE
A MERCADORIA PODE SUPORTAR) OU É
MAIS OU MENOS EMPÍRICA?
- 2 - DEFICIÊNCIAS VERIFICADAS NOS MÉ-
TODOS ADOTADOS - SUGESTÕES PARA
MELHORÁ-LAS.
- 3 - AS INDICAÇÕES ESTATÍSTICAS E CON-
TÁBEIS FORNECIDAS SÃO SUFICIENTES
A CUIDADOSA FORMAÇÃO TARIFÁRIA?

G - REFORMA INDISPENSÁVEL;

- 1 - NECESSIDADE DA REFORMA DO PROCESSO ATUAL DA TARIFA E CLASSIFICAÇÃO - OBSERVAÇÕES COLHIDAS - INCONVENIENTES ENCONTRADOS.
- 2 - POSSIBILIDADE DA FIXAÇÃO DE UMA TARIFA, COM FUNÇÃO DO VALOR VENAL DA MERCADORIA NA ORIGEM E COM A VARIAÇÃO INDICADA NA BASE PADRÃO ATUALMENTE ADOPTADA.
- 3 - FIXAÇÃO DO CUSTO PARCIAL DO TRANSPORTE COMO TARIFA MÍNIMA FERROVIÁRIA.
- 4 - RENOVAÇÃO BIENAL OBRIGATÓRIA DAS TARIFAS.

COORDENAÇÃO

H - COORDENAÇÃO DOS TRANSPORTES;

- 1 - O QUE EXISTE EM COORDENAÇÃO DE TRANSPORTE - RESULTADOS OBTIDOS E DEFICIÊNCIAS OBSERVADAS.
- 2 - SERVIÇO DE COLHETA E ENTREGA A DOMICÍLIO NOS PEQUENOS DESPACHOS, INCLUÍDO NO PREÇO TARIFÁRIO.
- 3 - AJUSTES DE FRETES NO SERVIÇO COORDENADO - RESULTADOS, VERIFICADOS AS DEFICIÊNCIAS OBSERVADAS.
- 4 - EXTENSÃO OBRIGATÓRIA DO SERVIÇO DE COORDENAÇÃO - MEDIDAS NECESSÁRIAS E AUXÍLIOS INDISPENSÁVEIS.

8a. SESSÃO

**R e a l i z a d a e m 4 d e A g o s t o
d e 1 9 4 8**

8ª. S E S S Ã O

REALIZADA NO DIA 4 DE AGOSTO DE 1948

R E G I S T R O D E P R E S E N Ç A

PRESIDÊNCIA - Engº Arthur Pereira de Castilho

L I S T A D E P R E S E N Ç A

CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES

Engº Edmundo Brandão Pirajá
Engº Sebastião Guaracy do Amarante
Engº Nelson Freitas da Rocha

E. F. ARARAQUARA

Engº F. Eugenio de Campos Jr.

E. F. RIO GRANDE DO NORTE

Engº Ruben Eugenio de Freitas Abreu

REDE DE VIAÇÃO CEARENSE

Engº Hugo Rocha

E. F. BAHIA A MINAS

Engº Wenefredo Bacelar Portela

E. F. BRAGANCA

Engº Francisco Coutinho

VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL

Engº Aymoré Drummond
Engº João Corrêa Pires
Engº Cristiano Ebers
Engº Manoel Parreira

E. F. NOROESTE DO BRASIL

Eng° Fernando de Freitas Melro

CIA. PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO

Eng° Humberto Soares de Camargo

CIA. MOGIANA DE ESTRADAS DE FERRO

Eng° Odir Dias da Costa

E. F. SOROCABANA

Eng° Edgard Werneck

Eng° Ruy da Costa Rodrigues

Eng° Luiz Orsini de Castro

THE GREAT WESTERN

Eng° José Luiz Batista

REDE MINEIRA DE VIAÇÃO

Eng° Benjamim M. de Oliveira

VIAÇÃO FÉRREA LESTE BRASILEIRO E ILHÉOS CONQUISTA

Eng° Nelson Spínola Teixeira

E. F. SANTOS A JUNDIAI

Eng° Algacyr Guimarães

THE LEOPOLDINA RAILWAY

Eng° Feliciano de Souza Aguiar

SECRETÁRIO

Sr. Newton Moniz Gonçalves

Dr. ARTHUR CASTILHO: - ESTÁ INSTALADA A SESSÃO.

COMO FRIZEI, ONTEM, A SESSÃO DE HOJE DÁ INÍCIO ÀS REUNIÕES DE GRAVE RESPONSABILIDADE NAS SOLUÇÕES QUE VAMOS ADOTAR E NECESSITAMOS, PORISSO, DE UMA BEM EXPLÍCITA DECLARAÇÃO DE PONTO DE VISTA DE CADA REPRESENTANTE DAS DIVERSAS ESTRADAS, PORQUE NÓS PRECISAMOS TIRAR DESSAS NOSSAS DISCUSSÕES, NAS 3 - ÚLTIMAS REUNIÕES DO DEPARTAMENTO DO TRÁFEGO, A DIRETRIZ PARA A SOLUÇÃO DOS PROBLEMAS DE FORMAÇÃO TARIFÁRIA.

É ESSA EXATAMENTE A SITUAÇÃO EM QUE O EXM^o SR. MINISTRO DA VIAÇÃO COLOCOU A QUESTÃO, A FIM DE RESOLVER OS PROBLEMAS PARTICULARES, QUE ESTÃO PENDENTES DA SOLUÇÃO DE S. EXCIA.

ABRO, AQUI, UM PARENTESIS PARA FAZER UM REPARO EM RESPONDA À VIBRANTE ORAÇÃO DO NOBRE COLEGA, ILUSTRADO TÉCNICO QUE É O DR. RUY DA COSTA RODRIGUES, QUANDO SE REFERIU AO PROBLEMA DAS TARIFAS DA SOROCABANA, QUE AINDA AGUARDAM SOLUÇÃO. TODOS NÓS OUVIMOS COM A DEVIDA ATENÇÃO E COM TODO O ACATAMENTO QUE MERECE A PALAVRA DO NOSSO EMINENTE COLEGA AS SUAS CONSIDERAÇÕES E, EM OUVINDO A SUA ORAÇÃO TERIAMOS FICADO, INCLUSIVE EU MESMO, SE NÃO TIVESSEMOS CIÊNCIA DA SITUAÇÃO NA CONVICTÃO DE QUE O ÚNICO PROBLEMA AINDA PENDENTE DE SOLUÇÃO, EM RELAÇÃO AO AUMENTO DAS TARIFAS, ERA O DA SOROCABANA. ENTRETANTO, A REALIDADE NÃO É ESSA. EM SITUAÇÃO MUITO PIOR DO QUE A SOROCABANA, ESTÁ A VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL, QUE VEM ACUMULANDO DEFICITS HÁ ALGUNS ANOS E PEDIU AUMENTO TARIFÁRIO O QUAL FOI IMPEDIDO PELA MESMA AÇÃO DA COMISSÃO CENTRAL DE PREÇOS. AINDA DA MESMA FORMA ESTÁ A REDE DE VIAÇÃO PARANÁ-SANTA CATARINA, QUE TAMBÉM JÁ ENTROU EM REGIME DEFICITÁRIO, E NÃO TEVE A SOLUÇÃO PLEITEADA PARA VENCER O "DEFICIT". O CASO ESPECIAL DA MOGIANA FOU RESOLVIDO POR UMA RAZÃO TÔDA PARTICULAR. TRATAVA-SE DE UMA COMPANHIA DE CAPITAL PRIVADO, QUE ESTAVA NA EMINÊNCIA DE, OU OBTER UMA SOLUÇÃO SATISFATÓRIA, OU ENTREGAR A ESTRADA AOS RESPECTIVOS CONCESSIONÁRIOS.

S. EXC^{ta}.o SR. MINISTRO DA VIAÇÃO, RESOLVEU, PARA VOLTAR AO ASSUNTO DAS DEMAIS ESTRADAS COM PROJETOS TARIFÁRIOS PENDENTES, OUVIR OS DIRETORES GERAIS POR INTERMÉDIO DOS SEUS DELEGADOS, PARA A FIXAÇÃO DE UMA NORMA GERAL QUE PERMITA SUPRIMIR TÔDA A CONTROVÉRSIA QUE SE HAVIA ESTABELECIDO. PORTANTO, EM PEDINDO A ESPECIAL ATENÇÃO DOS SENHORES REPRESENTANTES DAS ESTRADAS E ILUSTRADOS COLEGAS, NÓS IREMOS, NO CORRER DA PRESENTE REUNIÃO, FAZER UMA MODIFICAÇÃO RADICAL DO SISTEMA QUE VINHAMOS ADOTANDO NA DIREÇÃO DESTE TRABALHO. EM LUGAR DE OUVIRMOS TODOS OS ORADORES E DEPOIS FORMULARMOS AQUELAS PROPORÇÕES CONDENSANDO O PENSAMENTO PREDOMINANTE, PREFERIMOS QUE CADA ORADOR FORMULE AS SUAS CONCLUSÕES, COM A REDAÇÃO PRÓPRIA E, DEPOIS, SE RÃO ESSAS CONCLUSÕES ANALIZADAS CONVENIENTEMENTE.

EM ASSIM PROCEDENDO, EU TENHO RESOLVIDO DAR A CADA UM A RESPONSABILIDADE DIRETA NA SOLUÇÃO DO SEU CASO, PORQUE NEM SEMPRE EU PODERIA SER O INTÉRPRETE FIEL DESSE PENSAMENTO, NO CASO DE TÃO RELEVANTE IMPORTÂNCIA. NAS SESSÕES A ANTERIORES NÓS TIVEMOS MAIS OU MENOS, PENSAMENTOS CONVERGENTES, MAS NA SESSÃO DE TRÁFEGO HÁ UMA DISCORDÂNCIA SERIA, A COMEÇAR POR MIM, PRÓPRIO, POIS ESTOU NA VERTENTE OPOSTA, HÁ MUITO TEMPO JÁ. DE MANEIRA, QUE, COMO HABITANE DA VERTENTE OPOSTA, POR CERTO NAO PODEREI ME AMBIENTAR BEM NAS SOLUÇÕES QUE DEVEM SER TOMADAS. OS SENHORES TODOS VÃO ME DESCULPAR, POR ESTAR FALANDO NA PRIMEIRA PESSOA DO SINGULAR, MAS EU SOU A ISSO OBRIGADO PORQUE ESTOU AQUI, NESTA CADEIRA, HÁ 15 ANOS E HÁ 15 ANOS VENHO PROCURANDO ORIENTAR ESSES TRABALHOS. TIVE A HONRA DE SER REPRESENTANTE DO MINISTRO JOSÉ AMÉRICO, MINISTRO MARQUES DOS REIS, MINISTRO MENDONÇA LIMA, MINISTRO MAURÍCIO JOPERT, MINISTRO MACÊDO SOARESE, AINDA, DO MINISTRO CLÓVIS PESTANA. ESSE ACUMULO DE RESPONSABILIDADES DURANTE TODO ESSE TEMPO, ME DEU UMA FORMAÇÃO MENTAL A RESPEITO DOS PROBLEMAS ORIUNDO DE PROFUNDA MEDITAÇÃO SOBRE O CASO FERROVIÁRIO BRASILEIRO. FUI CRISMADO MESMO, DE MANÍACO PELAS ESTRADAS DE FERRO E DE FATO O SOU, SENDO ÊSTE UM EPÍTETO QUE ME HONRA MUITO MAS, NA QUESTÃO DA EXECUÇÃO REAL E POSITIVA DA PARTE TÉCNICO-COMERCIAL, TENHO ESTADO, ULTIMAMENTE, EM CONSTANTE DIVERGÊNCIA E DEVO DECLARAR QUE A MINHA DIVERGÊNCIA PROVÊM DE VÁRIAS CAUSAS, INCLUSIVE CONSIDERO QUE LEVANDO NESSA SEGUNDA BATALHA DO TRILHO, AS NOSSAS DEFESAS DE MANEIRA MUITO DIFERENTE DA QUE LEVAMOS NA PRIMEIRA BATALHA. QUE GANHAMOS GALHARDAMENTE E NUM PERÍODO ANTERIOR À PAZ, QUANDO MAIS INTENSA ERA A LUTA NOS CAMPOS DE BATALHA E MAIS FORTE O MOVIMENTO AQUI, NAS ESTRADAS DE FERRO, DANDO POSSIBILIDADES MAIORES E EXPECTATIVA

DE BOM ÊXITO DE TRANSPORTE PELO TRILHO, COMO FOI NO PERÍODO DA GUERRA, EU DESEMPENHEI AQUI, MALGRADO MEU, O PAPEL DE CAÇANDRA E, INFELIZMENTE, COMO SE DEDUZ DESSA IMAGEM, TÔDAS AQUELAS PRO FECIAS QUE FIZ DURANTE A GUERRA, PEDINDO A ATENÇÃO DE TÔDAS AS ESTRADAS DE FERRO PARA OS MALEFÍCIOS DEPOIS DESSA CONFLAGRAÇÃO, SE REALIZARAM MUITO ALÉM DA MINHA MÁ EXPECTATIVA DE ENTÃO.

DE MANEIRA QUE OS SENHORES SÃO OS RESPONSÁVEIS DIRETOS PELOS NEGOCIOS FERROVIÁRIOS E EU APENAS TENHO A MINA FUNÇÃO OFICIAL DE SUPERVISÃO NA QUAL TENHO PAPEL PREDOMINANTE EM DESEJAR VER AS ESTRADAS DE FERRO NO MAIS INTENSO GRÁU DE PROGRESSO, MAS NÃO SEI BEM COMO CONSEGUIREMOS ATINGIR ESSA SITUAÇÃO, PORQUE AS ESTRADAS TÊM EM SEU PATRIMÔNIO MORAL, EMPREGUEMOS O EUFONISMO, UMA GRANDE DOSE DE CONSERVANTISMO E É NNESSA DOSE DE CONSERVANTISMO QUE ESBARRO CONSTANTEMENTE, IMPLACAVELMENTE, SEM ENCONTRAR UMA SOLUÇÃO POSSÍVEL.

LEMBRO SEMPRE DA LIÇÃO DE GEAUFOIS. DIZIA ELE QUE, PARA SE COMBATER A CONCORRÊNCIA RODOVIÁRIA, ERA PRECISO SE PERDER MUITO DA MENTALIDADE FERROVIÁRIA E ADQUIRIR ALGO DA MENTALIDADE RODOVIÁRIA. CONTINUANDO, COM A DEVIDA PERMISSÃO DOS SENHORES REPRESENTANTES E, COM A ANTECIPADAS ESCUSAS QUE ESPERO, ME CONCEDERÃO, POSSO DIZER QUE CONSEGUIR, EM MUITO, ATINGIR ESSA SITUAÇÃO INTELECTUAL E VOU DIZER-VOS PORQUE: AINDA HÁ POUCOS DIAS EM CONVERSA COM UM EMINENTE COLEGA RODOVIÁRIO E DISCUTINDO OS PROBLEMAS DE COORDENAÇÃO, PERGUNTOU-ME ELE: PORQUE VOCE NÃO VEM PARA O NOSSO LADO, SE A SUA MENTALIDADE É A NÓSSA?

RESPONDI-LHE COM UM VELHO DITADO DOS MARÍTIMOS QUE ÊLE NÃO COMPREENDEU NO MOMENTO, DIZENDO: LUA DEITADA, MARINHEIRO DE PÉ. ISSO SIGNIFICA QUE NUMA VIAGEM, QUANDO OS MARINHEIROS VEM A LUA NO SENTDO HORIZONTAL, A MEIA-LUA, ÊLES TÊM UM PRENÚNCIO EXATO DE BORRASCA E, ENTÃO, FICAM TODOS EM ATIVIDADE E A MINHA RESPOSTA QUERIA DIZER ISSO EXATAMENTE, ISTO E, QUE NÃO ERA OCASIÃO PARA APARTAR-ME DE MEUS COMPANHEIROS FERROVIÁRIOS, PORQUE A BORRASCA ESTAVA EMINENTE.

TÔDAS ESSAS PALAVRAS, INÚTEIS SEM DÚVIDA, APENAS SEB

VEM PARA FOCALIZAR O ESTADO COM QUE EU VENHO PRESIDIR A ESSA REUNIÃO, NESTA PARTE IMPORTANTÍSSIMA.

É BEM VERDADE QUE EU JÁ TENHO AS INSTRUÇÕES DEFINITIVAS DO SR. MINISTRO A RESPEITO DO QUE SE DEVA APLICAR NAS ESTRADAS DE FERRO DE ADMINISTRAÇÃO FEDERAL, MAS, É DESEJO DE S. EXCI^a. COMO É MEU DESEJO, PRIMEIRO SABER O QUE OS SENHORES RESOLVEM. SE NÃO HOVER DISCORDANCIA NAS SOLUÇÕES, TANTO MELHOR PARA TODOS NÓS. SE HOVER, O RESULTADO DO QUE OS SENHORES RESOLVEREM EM CONTRÁRIO AO PENSAMENTO DE S. EXCI^a. SERÁ COMPARADO E DISCUTIDO E, ENTÃO, S. EXCI^a., EM ÚLTIMA ANÁLISE, TOMARÁ A DEFINITIVA DIRETRIZ.

NESSA ORDEM DE IDÉIAS EU DESEJO, COM A DEVIDA PERMISSÃO DOS SENHORES, FAZER A LEITURA DE DOIS ARTIGOS QUE PUBLIQUEI, HÁ TEMPO, QUE DEFINE DE ALGUM MODO A DIRETRIZ QUE TENHO PROCURADO SEGUIR NA MINHA MODESTA DIREÇÃO DO DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO NO SENTIDO TARIFÁRIO. DIZIA EU, EM JANEIRO DE 1947:

O VALOR DO SERVIÇO NA ELABORAÇÃO TARIFÁRIA

EM ANTERIOR ARTIGO FIXAMOS A DESPESA VIVA COMO LIMITE INFERIOR DA TARIFA FERROVIÁRIA: SEU LIMITE SUPERIOR É O VALOR DO SERVIÇO. FICA, ASSIM, BEM DEFINIDA A ZONA DE OBTENÇÃO DA RECEITA DO TRANSPORTE PELO TRILHO.

A DEFINIÇÃO MAIS VULGAR DO VALOR DE SERVIÇO É A DIFERENÇA DE PREÇO DUM ARTIGO NO LUGAR DE PRODUÇÃO E NO DE CONSUMO. SI UM PRODUTO VALE CR\$ 1,50 O QUILO NA ORIGEM A E É VENDIDO, NO PONTO DE CONSUMO B, POR CR\$ 2,00 O QUILO, O TRÁFEGO DESSE ARTIGO NÃO EXISTIRÁ ENTRE OS DOIS PONTOS REFERIDOS, SI A TARIFA FOR MAIOR QUE CR\$ 0,50 POR UNIDADE.

TEMOS, TODAVIA, QUE CONSIDERAR UMA EXISTÊNCIA DE CERTO LIMITE TEÓRICO DO VALOR DO SERVIÇO EM FUNÇÃO DE UMA NATURAL DIFERENÇA DE PREÇOS QUE EXISTIRIA, SI NÃO HOUVESSE POSSIBILIDADE DE TRANSPORTE ENTRE OS DOIS CITADOS PONTOS.

ISTO DECORRERÁ, NATURALMENTE, DO CUSTO DE PRODUÇÃO NOS DOIS PONTOS EM CAUSA.

PODERÁ, ENTRETANTO, SURGIR A VARIABILIDADE DE CUSTO NA FONTE DE PRODUÇÃO, ONDE, PORTANTO, SE PODERÁ OBTER FREGUEZ DE TRANSPORTE PARA MAIS ALTA TARIFA NO PRODUTOR A MENOR CUSTO, SI PERMANECER CONSTANTE O PREÇO DE COMPRA DO CONSIGNATÁRIO.

A MAIOR COTAÇÃO DO VALOR DO SERVIÇO ESTIMULARÁ EM OUTROS CENTROS DE CONSUMO A VOLTA À ANTIGA PRODUÇÃO LOCAL, ANTERIORMENTE ABANDONADA, EM FACE DE MAIS LUCRATIVO EMPREGO DE CAPITAL POR TER SE TORNADO MAIS BARATA A MERCADORIA IMPORTADA, ACRESCIDADA DO CUSTO DO FRETE FERROVIÁRIO.

AUMENTADO ÊSTE, O CUSTO FINAL NO MERCADO DE CONSUMO SERÁ MAIOR E ATINGIRÁ UM LIMITE QUE TORNARÁ NOVAMENTE ATRATIVA, FINANCEIRAMENTE, A PRODUÇÃO LOCAL.

MESMO SEM CONTAR COM ÊSTE ÚLTIMO ASPECTO DO PROBLEMA, HAVERÁ OCASIÕES, EM QUE A SUPERESTIMATIVA DO VALOR DO SERVIÇO PODERÁ DESVIAR AS CORRENTES DE TRÁFEGO PARA OUTRAS DIREÇÕES, COM A VARIAÇÃO DAS FONTES DE ABASTECIMENTO DO MERCADO.

DO RÁPIDO ESFORÇO DEDUZ A COMPLEXIDADE DE EXATA APRECIÇÃO DO VALOR DO SERVIÇO.

LOCKLIN O DEFINE, COM EXATIDÃO, DIZENDO SER O MÁXIMONUS QUE SE PÓDE FAZER PESAR SOBRE UM CARREGAMENTO, SEM IMPEDIRLO DE MOVER-SE. ÊSTE LIMITE COMO ELE AGENTUA, NÃO É DETERMINADO POR UM SÓ E ÚNICO FATOR.

ÁLGUMAS VEZES, O EFEITO DA TARIFA NA PROCURA DO ARTIGO FIXA AQUELE LIMITE; OUTRAS VEZES, O LIMITE É A DIFERENÇA DE PREÇOS EM DOIS LUGARES; AINDA, EM OUTROS CASOS, É A DIFERENÇA DE CUSTO DE PRODUÇÃO; MAIS AINDA: A DIFERENÇA DE CUSTO DE PRODUÇÃO É ACRESCIDADA, SI FÓR INCLUIDA A OPORTUNIDADE DE VARIAÇÃO DO CUSTO NO PONTO DE CONSUMO, E FINALMENTE, EM CERTOS CASOS, O LIMITE DO VALOR DO SERVIÇO É FIXADO PELO CUSTO DE OBTENÇÃO DO ARTIGO NUMA ALTERNATIVA FONTE DE PRODUÇÃO.

QUALQUER QUE SEJA A ORIGEM DE SUA FIXAÇÃO, O LIMITE É REAL E NÃO PODE SER DESPREZADO. COMO BEM SINTETIZA LOCKLIN, ESSE LIMITE DIZ AO ELABORADOR DA TARIFA, PERENTORIAMENTE: ATE AI PODES IR, NÃO MAIS ALEM.

VEZES, SE AFIRMA A FIXAÇÃO DAS TARIFAS EM FUNÇÃO DO VALOR DO SERVIÇO NADA MAIS É EM ÚLTIMA ANÁLISE, QUE UMA TARIFA AD-VALOREM. EXISTE, DE FATO A CORELAÇÃO, MAS NÃO HÁ UMA COINCIDENCIA DE PRINCÍPIOS.

PODEMOS TER UM ARTIGO DE ALTO VALOR NA ORIGEM E DE GRANDE PREÇO NO CONSUMO. A DIFERENÇA ENTRE OS DOIS PREÇOS PODE ENTRETANTO, SER MÍNIMA E, EM CONSEQUÊNCIA, MÍNIMO O VALOR DO SERVIÇO E BAIXA, TAMBÉM, EM CONSEQUÊNCIA, A TARIFA, FIXADA EM FUNÇÃO DAQUELE VALOR; TODAVIA, SI A TARIFA FOSSE DETERMINADA PELO VALOR VENAL ELA DEVERIA SER BEM ELEVADA.

INVERSAMENTE, NO TRANSPORTE DUM ARTIGO BARATO O VALOR DO SERVIÇO PODE SER GRANDE E A TARIFA ESTABELECIDA EM FUNÇÃO DO VALOR VENAL SERIA MÍNIMA.

DECORRE DO EXPOSTO QUE O FATO DA MERCADORIA SER DE ELEVADO CUSTO NÃO IMPLICA, NECESSÁRIAMENTE, NO ALTO VALOR DO SERVIÇO, QUE, A MAIORIA DAS VEZES, SE FUNDA NA DIFERENÇA DE PREÇOS NA ORIGEM E NO CONSUMO.

DAGGETT DIFINIU BEM:

"VALORES E DIFERENÇAS DE VALORES SÃO OBTIVAMENTE DISTINTOS".

ATRAVÉZ DO QUE EXPÔMOS, SE VERIFICA QUE NÃO HÁ RELAÇÃO COMPULSORIA ENTRE DISTÂNCIAS E VALOR DOS SERVIÇOS.

HÁ, NATURALMENTE, COMO EXPLICA LOCKLIN, DE QUEM ESTAMOS TRADUZINDO A MAGNÍFICA LIÇÃO, UMA RELAÇÃO ENTRE DISTÂNCIAS E CUSTO DE SERVIÇO; DAI EXISTIR MUITAS VEZES A RELAÇÃO ENTRE DISTÂNCIA E TARIFA APLICADA.

A RAZÃO POR QUE AS TARIFAS DISCRIMINATIVAS TANTAS VEZES IGNORAM A DIFERENÇA EM DISTÂNCIA DECORRE DO FATO DE NÃO HÁVER NECESSÁRIA RELAÇÃO ENTRE DISTÂNCIA E VALOR DE SERVIÇO.

SI UM ARTIGO PODE SER PRODUZIDO AO MESMO CUSTO A 100 QUILÔMETROS OU A 1 000 QUILÔMETROS DO PONTO DE CONSUMO, CUJO PREÇO DE MERCADO SEJA O MESMO PARA AS DUAS PROCEDÊNCIAS, O VALOR DO SERVIÇO É IGUAL PARA A DISTÂNCIA 10 VEZES MAIOR COMO PARA A 10 VEZES MENOR.

AS FERROVIAS, EM VIA DE REGRA, NÃO DEVEM INCLUIR INTEGRALMENTE O VALOR DO SERVIÇO NA TARIFA DA CADA MERCADORIA OU GRUPO DE MERCADORIAS.

O VALOR DO SERVIÇO, REPETIMOS, É O LIMITE SUPERIOR, ALÉM DO QUAL NÃO MAIS SERÁ POSSÍVEL O TRÁFEGO. O CUSTO PARCIAL OU DESPESA VIVA MARCA O LIMITE INFERIOR. ENTRE ESTES DOIS LIMITES, COMO SERÁ FIXADA A TARIFA? A RESPOSTA É A LEI DE SOLA-CROUP "COBRAR O QUE O TRÁFEGO PODE SUPORTAR".

É UM PRECEITO MUITO EXPLORADO.

EM MUITAS OCASIÕES É INTERPRETADO FALSAMENTE, COMO INDICANDO SER O ONUS MÁXIMO QUE SE PODE ARRANCAR DO CARREGADOR.

O PRECEITO, NO CONCEITO DO MESTRE, FICARIA MAIS PRECISO, EM SE DIZENDO:

NÃO COBRAR O QUE O TRÁFEGO NÃO PODE SUPORTAR.

EM POSTERIOR ARTIGO, ESTUDAREMOS A ESQUEMATIZAÇÃO DA TARIFA, SEGUINDO OS PRINCÍPIOS JÁ RECAPITULADOS.

LI ESSAS OBSERVAÇÕES E, COMO DISSE, APENAS DESEJO RELEMBRAR AOS NOBRES COLEGAS E COMPETENTÍSSIMOS TÉCNICOS FERROVIÁRIOS, COISAS POR DEMAIS CONHECIDAS DE TODOS, PROCURANDO COMO EXPLICAR, TORNAR PATENTE QUAL O CRITÉRIO QUE NÓS PENSAMOS UNIFORMIZAR, SEGUNDO A NOSSA IDÉIA FUNDAMENTAL DE ORGANIZAÇÃO TARIFÁRIA, DENTRO DA NOSSA REPARTIÇÃO OFICIAL, CONSOANTE O PENSAMENTO PESSOAL DE SEU DIRETOR.

DADAS AS EXPLICAÇÕES PASSAMOS, A ENTRAR NA ORDEM DO DIA DE HOJE. CONCEDO A PALAVRA AO SR. REPRESENTANTE DA VIAÇÃO FÉRREA.



Dr. JOÃO CORRÊA PIRES
VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL

SR. PRESIDENTE, EXM^{as}. SENHORES COMPANHEIROS DE TRABALHO E COLEGAS.

ANTES DE LÊR O MEU MODESTO TRABALHO, QUE FIZ COMO CO^o LABORAÇÃO A ESTA REUNIÃO, COMPOSTA DE TÉCNICOS DE MAIOR SABER E PRÁTICA DO QUE EU, PEÇO LICENÇA PARA DIZER ALGUMAS PALAVRAS.

ATÉ ONTEM, QUANDO TIVE O PRAZER DE LÊR O TRABALHO AO NOSSO ILUSTRE PRESIDENTE UM DOS LUMINARES DA ENGENHARIA BRASILEIRA, EU ESTAVA COM A TIMIDEZ QUE NÃO ERA PRÓPRIA DA GENTE LÁ DO SUL, MAS SEMPRE NATURAL PARA QUEM PESA A RESPONSABILIDADE QUE TEM NO FALAR A UM AUDITÓRIO COMO ÊSTE. MAS, COM A LEITURA DESSE TRABALHO, ANIMEI-ME E PUDE CONSTATAR, COM GRANDE PRAZER E SATISFAÇÃO, QUE AS MINHAS IDÉIAS NÃO ERAM TÃO ABSURDAS, QUE EU ANDAVA UM POUCO CERTO, PORQUE O MESTRE ESTAVA TAMBÉM COM A MESMA ORIENTAÇÃO QUE EU. POR ISSO, AGRADEÇO A OPORTUNIDADE QUE TI^{ve} DE LÊR ÊSSE TRABALHO AO NOSSO AMIGO E COMPETENTE COLEGA DR. PRESIDENTE DESTA ASSEMBLÉIA E, TAMBÉM AO ILUSTRE E INTELIGENTE COLEGA DR. EDMUNDO PIRAJÁ. PEÇO FINALMENTE AOS PRESADOS COLEGAS QUE LEVEM AS FALHAS DO MEU TRABALHO A CRÉDITO DA BOA VONTADE DE COOPERAR COM TODOS AQUI, DESCULPANDO-AS. ERA ESSA A EXPLICAÇÃO QUE EU ACHAVA NECESSÁRIA E IMPRESCINDIVEL, PASSANDO A LÊR OS DOIS TRABALHOS QUE PREPAREI, UM SOBRE "REGIME TARIFÁRIO EM FACE DA CONCORRÊNCIA" E OUTRO SOBRE "TARIFAS GERAIS", PARA ATENDER MAIS AO TEMÁRIO DO PROGRAMA DESTA TARDE.

REGIME TARIFÁRIO EM FACE DA CONCORRÊNCIA

A INDÚSTRIA DOS TRANSPORTES, SEGUNDO ALGUNS ECONOMISTAS, NASCEU COM O DESENVOLVIMENTO DA TROCA.

O TRANSPORTE DOS BENS MATERIAIS, COMO MUITO APROPRIADAMENTE DEFINIU BONAVIA, ENCERRA DOIS FATORES: "UM VEÍCULO, OU

UNIDADE DE TRANSPORTE E UM MEIO NO QUAL OU SOBRE O QUAL MOVE-SE. A ESCOLHA DO MEIO DETERMINA O TIPO E A CONSTRUÇÃO DO VEÍCULO".

ASSIM, NO COMEÇO DA CIVILIZAÇÃO, O ÚNICO MEIO DE TRANSPORTE ERA FEITO POR INTERMÉDIO DO HOMEM E DE ANIMAIS DOMÉSTICOS, ISTO PORQUE NÃO HAVIA ESTRADAS, SÓ EXISTIAM CAMINHOS OU TRILHAS FEITAS PELO TRÂNSITO DO PRÓPRIO HOMEM E SEUS ANIMAIS DOMÉSTICOS.

À MEDIDA QUE SE IAM DESENVOLVENDO O COMÉRCIO E A INDÚSTRIA, LOCALIZADOS NAS POVOAÇÕES E CIDADES, MAIS SE FAZIA SENTIR A NECESSIDADE DO TRANSPORTE. ASSIM COMEÇARAM A SER CONSTRUÍDAS AS PRIMEIRAS ESTRADAS PARA OS DIVERSOS TIPOS DE VEÍCULOS À TRACÇÃO ANIMAL. ESSES TRANSPORTES LIMITAVAM-SE, PRIMEIRO, ÀS VÍSNHAÇAS DAS POVOAÇÕES, PARA, DEPOIS, SE ESTENDEREM ENTRE ÀS CIDADES E INTERLAND.

A CONSTRUÇÃO E CONSERVAÇÃO DAS ESTRADAS ESTAVAM A CARGO DAS CIDADES, VILAS E PARTICULARES, COBRANDO-SE TAXAS PELO SEU USO ERA O REGIME DAS BARREIRAS (TURNPIKES).

JÁ, NESSA ÉPOCA, EXISTIA UMA LEGISLAÇÃO SOBRE O USO DAS ESTRADAS, DETERMINANDO-SE, POR ELA, A LARGURA DAS RODAS DOS VEÍCULOS E O PÊSO QUE A CARGA TRANSPORTADA NÃO PODIA EXCEDER.

APÓS O APERFEIÇOAMENTO DAS ESTRADAS, VIERAM AS CONSTRUÇÕES DOS CANAIS PARA BARCOS. ESSAS CONSTRUÇÕES TIVERAM INÍCIO LÁ PELO ANO DE 1655 A 1657, SEGUNDO NOS INFORMA O PROFESSOR N.S.B., GRAS, EM SUA OBRA INTRODUÇÃO À HISTÓRIA ECONÔMICA.

AS ESTRADAS DE FERRO SÓ EM 1825 A 1829 É QUE APARECERAM COM SUAS PRIMEIRAS CONSTRUÇÕES, NA INGLATERRA.

O EXEMPLO DA INGLATERRA FOI PRESSUROSAMENTE SEGUIDO PELAS OUTRAS NAÇÕES.

OS TRANSPORTES FERROVIÁRIOS, DESDE LOGO, SE IMPUZERAM NO CONCEITO DO PÚBLICO, PELAS REAIS VANTAGENS OFERECIDAS SOBRE OS OUTROS MEIOS EXISTENTES - SOBRE AS RODOVIAS, POR SEREM ÊSTES MUITO MOROSOS E MESMO DIFÍCEIS PELA SUA PEQUENA CAPACIDADE E SOBRE OS FLUVIAIS, POR FICAREM CIRCUNSCRITOS AOS CANAIS E RIOS, AO PASSO QUE O FERROVIÁRIO TINHA MAIOR ELASTICIDADE.

DEVIDO ÀS SUAS CONDIÇÕES, TÔDAS ESPECIAIS, E ÀS VANTAGENS OFERECIDAS, DOS TRANSPORTES DE GRANDES MASSAS A ALTA VELOCIDADE E A BAIXO CUSTO, NÃO FOI DIFÍCIL ÀS FERROVIAS ASSUMIREM O MONOPÓLIO DOS TRANSPORTES TERRESTRES.

O ADVENTO DA FERROVIA, PRODUZINDO, COMO ERA DE PREVER-SE, PELA SUA EFICIÊNCIA E VANTAGEM SOBRE OS DEMAIS MEIOS DE TRANSPORTE DA ÉPOCA, UMA VERDADEIRA RESOLUÇÃO NOS MEIOS DE COMUNICAÇÃO, DETERMINOU E FIRMOU O CONCEITO DE SERVIÇO PÚBLICO E, CONSEQUENTEMENTE, A DOCTRINA DE INTERVENÇÃO COORDENADORA DO ESTADO, SOB O FUNDAMENTO DE ASSEGURAR A SUA FINALIDADE DE SERVIR À COLETIVIDADE COM FINS ECONÔMICOS, POLÍTICOS E SOCIAIS. ÊSTE PRINCÍPIO FOI ACEITO POR QUASI TODOS OS PAÍSES.

AS RAZÕES PREDOMINANTES DESSA INTERVENÇÃO, SEGUNDO FENELON BASEAVAM-SE NAS CONSIDERAÇÕES SEGUINTE: "1º AS FERROVIAS SÃO, POR SUA NATUREZA, DE UMA IMPORTANTE UTILIDADE PÚBLICA; 2º AS FERROVIAS, ATÉ OS RECENTES PROGRESSOS DOS TRANSPORTES RODOVIÁRIOS, EXERCIAM UM MONOPÓLIO VIRTUAL NOS TRANSPORTES INTERNOS DOS PAÍSES; 3º EXISTIA O PERIGO DE QUE PUDESSEM REALIZAR FAVORITISMOS E INDEVIDAS PREFERÊNCIAS, COM PREJUÍZOS PARA CERTAS INDÚSTRIAS, LUGARES E INDIVÍDUOS; 4º UMA FERROVIA DE VE OBTER PODERES PARA ADQUIRIR TERRENOS E FACILIDADES PARA OBRIGAR, EM CASOS DE RESISTÊNCIA, FACULDADE DE EXCEPÇÃO QUE DIFIRAM DE UM SIMPLES PROPRIETÁRIO; 5º EM ALGUNS PAÍSES, CONSIDERAÇÕES POLÍTICAS, ADMINISTRATIVAS, ESTRATÉGICAS OU FISCAIS, FORAM ELEMENTOS IMPORTANTES".

A PRIMEIRA E VERDADEIRA LEI SOBRE ESTRADA DE FERRO FOI A BELGA, QUE DATA DE 1834, APESAR DE TER SIDO A INGLATERRA A PIONEIRA NA EXPLORAÇÃO DAS FERROVIAS (1825).

A LEI BELGA, FIRMANDO O PRINCÍPIO DA INTERFERÊNCIA

DO ESTADO, SOB A FORMA DE CONTRÔLE E COORDENAÇÃO NAS FERROVIAS, FOI O MARCO INICIAL DA LEGISLAÇÃO FERROVIÁRIA MUNDIAL.

O BRASIL NÃO PODERIA FUGIR A ÊSSE PRINCÍPIO, JÁ QUE SUA FORMAÇÃO INTELECTUAL E MORAL FOI MOLDADA SOB O INFLUXO DA CULTURA EUROPEIA.

A LEGISLAÇÃO FERROVIÁRIA NO BRASIL DATA DE 1828, ISTO É, DOIS ANOS APÓS O APARECIMENTO DO PRIMEIRO TREM NA INGLATERRA.

A LEI ESPECÍFICA DE INTERFERÊNCIA DO ESTADO NA EXPLORAÇÃO DOS SERVIÇOS FERROVIÁRIOS, SÓ FOI, ENTRETANTO, ELABORADA EM 1857 COM O DECRETO Nº 1 030, DE 26 DE ABRIL DESSE ANO.

ESSE DECRETO APROVOU O REGULAMENTO PARA A FISCALIZAÇÃO DA SEGURANÇA, CONSERVAÇÃO E POLÍCIA DAS ESTRADAS DE FERRO.

ESSE REGULAMENTO JÁ DITAVA NORMAS PARA CONFEÇÃO DE TARIFAS E SUBORDINAVA SUA APLICAÇÃO À APROVAÇÃO PRÉVIA DO GOVERNO.

A LEI ATUAL QUE REGE O COMPORTAMENTO DAS ESTRADAS DE FERRO NACIONAIS É O REGULAMENTO GERAL DOS TRANSPORTES, APROVADO PELA PORTARIA MINISTERIAL Nº 2 681, DE 23 DE NOVEMBRO DE 1939, BASEADA NOS DECRETOS Nºs. 2 681, DE 7 DE DEZEMBRO DE 1912 E 15 673, DE 7 DE SETEMBRO DE 1922.

DE ACÔRDO COM ESSE REGULAMENTO TÔDAS AS VARIAÇÕES DE TARIFAS E AJUSTES OU CONTRATOS DE TRANSPORTES, ESTÃO SUJEITAS, A PRÉVIA APROVAÇÃO DO GOVERNO OU À SUA HOMOLOGAÇÃO.

ISTO QUER DIZER, EM OUTRAS PALAVRAS, QUE O SISTEMA TARIFÁRIO DAS ESTRADAS NACIONAIS É RÍGIDO, NÃO TEM A ELASTICIDADE DOS OUTROS MEIOS DE TRANSPORTES, TAIS COMO OS TRANSPORTES FLUVIAIS E RODOVIÁRIOS.

NA ÉPOCA EM QUE FORAM ESTABELECIDAS ESSAS LEIS E REGULAMENTOS, SE JUSTIFICAVA PLENAMENTE ESSE PROCEDIMENTO, POIS, OS TRANSPORTES FERROVIÁRIOS GOZAVAM DE UM MONOPÓLIO DE FATO.

HOJE, PORÉM, COM O APERFEIÇOAMENTO DOS MOTORES A EXPLOÇÃO E OS MELHORAMENTOS, CADA VEZ MAIORES, DOS VEÍCULOS À TRACÇÃO MECÂNICA, SEGUIMOS DO APRIMORAMENTO DE NOSSAS ESTRADAS DE RODAGENS, E, TENDO AS ESTRADAS DE FERRO QUE LUTAR CONTRA A CONCORRÊNCIA RODOVIÁRIA, CADA VEZ MAIS INTENSA E PREJUDICIAL À SUA ECONOMIA, NÃO SE JUSTIFICA MAIS, TAL REGIME.

O PERÍODO ÁUREO DAS ESTRADAS DE FERRO TERMINOU EM 1930, SEGUNDO AFIRMA F. ONTIVEROS, MOTIVADO PELA CRISE FINANCEIRA MUNDIAL E O APARECIMENTO DA CONCORRÊNCIA RODOVIÁRIA.

ENQUANTO O ESTADO SUBMETE AS ESTRADAS DE FERRO A UM RIGOROSO CONTRÔLE, (ISTO É REGRA GERAL EM TODOS OS PAÍSES) OS TRANSPORTES RODOVIÁRIOS À SOMBRA DE UMA LIBERDADE ABSOLUTA, QUE EM NOSSO PAÍS CHEGA A TÓMAR AS CARACTERÍSTICAS DE LICENCIOSIDADE, SE DESENVOLVEM LIVREMENTE, APROVEITANDO-SE DESSA SITUAÇÃO PARA FAZEREM A MAIS TENAS E RUINOSA CONCORRÊNCIA ÀS FERROVIAS.

A SITUAÇÃO CRIADA COM ESSE REGIME É VERDADEIRAMENTE ANGUSTIOSA PARA AS FERROVIAS.

NÃO HÁ TERMOS DE COMPARAÇÃO NA LUTA - AS ARMAS SÃO DE SIGUAIS.

AS ESTRADAS DE FERRO ESTÃO SUJEITAS, EM FACE DO R.G. T., A: - RESPONSABILIDADE INTEGRAL PELA PESSOA, COISA OU ANIMAL QUE TRANSPORTA; DAR TRATAMENTO IGUAL A TODOS, INDISTINTAMENTE; SUBMETER SUAS TARIFAS À APROVAÇÃO PRÉVIA DO GOVÊRNO E TORNA-LAS PÚBLICAS; NÃO FAZER CONTRATO OU AJUSTE DE COORDENAÇÃO COM OUTROS MEIOS DE TRANSPORTES, SEM PRÉVIA AUTORIZAÇÃO DA AUTORIDADE SUPERIOR; TRANSPORTAR TÔDA A CARGA QUE LHE OFERECER, SEM DIREITO A RECUSA-LAS; OBSERVAR AS EXIGÊNCIAS DO FISCO FEDERAL E ESTADUAL E TÔDAS AS RESTRIÇÕES DE ORDEM GOVERNAMENTAL NOS TRANS-

PORTES DE SUAS CARGAS; OBRIGAÇÃO DE MANTER SEUS TRANSPORTES OBEDECENDO HORÁRIOS, ETC..

OS TRANSPORTES RODOVIÁRIOS NÃO TÊM RESPONSABILIDADE ALGUMA PELA PESSOAS OU COISAS QUE TRANSPORTAM; TÊM ABSOLUTA LIBERDADE TARIFÁRIA; NÃO TÊM OBRIGAÇÃO DE TRATAR IGUALMENTE AOS SEUS USUÁRIOS; PODEM CONTRATAR E AJUSTAR LIVREMENTE QUALQUER SERVIÇO DE TRANSPORTE; PODEM RECUSAR CARGA E TÊM LIBERDADE DE ESCOLHER, DANDO PREFERÊNCIA À MAIS REMUNERADORA; E, FINALMENTE, ESTÃO LIVRES DE TODA E QUALQUER RESTRIÇÃO NOS SEUS TRANSPORTES, QUER FISCAIS, QUER DE OUTRA NATUREZA QUALQUER E FAZEM O TRANSPORTE DE PORTA A PORTA.

ORA, COM TAL REGIME, NÃO PODERÃO AS ESTRADAS DE FERRO COMBATER, COM EFICIÊNCIA, A CONCORRÊNCIA DO RODOVIÁRIO.

URGE QUE SE MODIFIQUE TAL SITUAÇÃO, SI É QUE SE QUER SALVAR AS FERROVIAS NACIONAIS, DA RUINA TOTAL.

ESTAMOS NO SEGUINTE DILEMA: OU SE REGULAMENTA OS SERVIÇOS RODOVIÁRIOS, DANDO-LHES AS MESMAS OBRIGAÇÕES QUE TÊM AS FERROVIAS, OU SE DÁ ÀS ESTRADAS DE FERRO AS MESMAS LIBERDADES DO RODOVIÁRIO.

COM O FIM DE COMBATER A CONCORRÊNCIA RODOVIÁRIA, AS ESTRADAS DE FERRO DE QUASI TODOS OS PAÍSES EUROPEUS, PRINCIPALMENTE AS DA INGLATERRA, FRANÇA E, SOBRETUDO, DA ALEMANHA, FORAM AUTORIZADAS A EXPLORAREM, POR CONTA PRÓPRIA, OS TRANSPORTES RODOVIÁRIOS, BASEADOS NO PRINCÍPIO CHAMADO: "DE PARTICIPAÇÃO ATIVA DAS FERROVIAS NA REALIZAÇÃO DOS TRANSPORTES POR ESTRADAS DE RODAGEM".

MAS, A NOSSO VER, A SOLUÇÃO PARA COMBATER A CONCORRÊNCIA RODOVIÁRIA NÃO É SÓMENTE O ESTABELECIMENTO DA EXPLORAÇÃO DO SERVIÇO RODOVIÁRIO PELAS ESTRADAS DE FERRO, POIS, SE ASSIM O FOSSE, JÁ TERIAM AS ESTRADA REALIZADO ESSE DESIDERATO, DE VEZ QUE JÁ ESTÃO ELAS AUTORIZADAS A TAL.

É PRECISO E NECESSÁRIO QUE SE DÊM AOS SERVIÇOS RODO-FERROVIÁRIOS AS MESMAS LIBERDADES DE QUE GOZAM OS TRANSPORTES RODOVIÁRIOS.

SERIA O CASO, SI FOSSE DA ALÇADA DESTE BRILHANTE CON-CLAVE, DE SE ESTABELECEER O MESMO REGIME PARA AMBOS OS SERVIÇOS, ISTO É, A IGUALDADE DE TRATAMENTO.

BEM SABEMOS QUE A SOLUÇÃO DA SITUAÇÃO ECONÔMICA DAS ESTRADAS NÃO SERÁ RESOLVIDA SOMENTE COM O COMBATE À CONCORRÊNCIA, SÃO NECESSÁRIAS OUTRAS PROVIDÊNCIAS DE ORDEM TÉCNICA, ADMINISTRATIVAS E ECONÔMICA.

AS PRINCIPAIS CAUSAS DE ORDEM ECONÔMICA SÃO: 1º CONCORRÊNCIA DE OUTROS MEIOS DE TRANSPORTES; 2º CRISES NACIONAIS, E INTERNACIONAIS; 3º TARIFAÇÃO; 4º IMPOSTOS QUE GRAVAM AS EMPRESAS E OS TRANSPORTES; 5º ADMINISTRAÇÃO, OU MELHOR, ORIENTAÇÃO COMERCIAL; E 6º ENCARECIMENTO DO CUSTO DOS MATERIAIS.

PARA SOLUÇÃO DO PROBLEMA ECONÔMICO, ACONSELHA F. ONTIVEROS, AS SEGUINTE PROVIDÊNCIAS: "AUMENTO DA RECEITA QUE SE PODERÁ OBTER POR UMA SÁBIA REVISÃO DE TARIFAS, BASEADA NO ESTUDO CIENTÍFICO DAS COUSAS ECONÔMICAS; A COORDENAÇÃO DOS TRANSPORTES; A ADOÇÃO DE MEDIDAS TÉCNICAS E COMERCIAIS PARA A LUTA CONTRA A CONCORRÊNCIA; O APERFEIÇOAMENTO DO PROCESSO DE EXPLORAÇÃO (ELETRIFICAÇÃO, LINHAS DUPLAS, AUTOMOTRIZES, ETC); PROVIDÊNCIAS DO ESTADO (FOMENTO DO TURISMO, ELEVAÇÃO DO NÍVEL MÉDIO DE VIDA, INCREMENTO DA RIQUEZA AGRÍCOLA, MINEIRA, INDUSTRIAL, OBRAS PÚBLICAS, ETC) E DIMINUIÇÃO NOS GASTOS".

TRATAMOS, AQUI, SÓ DE PARTE DAS TARIFAS DE CONCORRÊNCIA, QUE OUTRO NÃO É NOSSO OBJETIVO.

ANTES, PORÉM, DE ENTRARMOS NO ASSUNTO, FAREMOS, DATA VÊNIA, UM PEQUENO ESBOÇO DE COMO SE PROCESSA A CONCORRÊNCIA.

COM A FACULDADE DA LIVRE ESCOLHA DA CARGA A TRANSPORTAR, O RODOVIÁRIO SÓ CONDUZ AS MERCADORIAS DE ALTO VALOR, QUE LHE DÃO UM FRETE REMUNERADOR, DEIXANDO AO FERROVIÁRIO AS MERCADORIAS DE BAIXO CUSTO, QUE NÃO SUPORTAM FRETES ELEVADOS E SÃO TRANSPORTADAS POR TARIFAS DEFICITÁRIAS.

NA VIAÇÃO FÉRREA TEMOS UM EXEMPLO MARCANTE, COMO PODEMOS VER PELO QUADRO ANEXO.

POR ESSE QUADRO VERIFICAMOS QUE, APESAR DE TEREM AUMENTADO OS TRANSPORTES DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL, NOS ANOS DE 1945 E 1947, O COEFICIENTE DE EXPLORAÇÃO PIOROU.

ISTO PORQUE OS TRANSPORTES DEFICITÁRIOS, REPRESENTADOS PELOS PRODUTOS DE AGRICULTURA, MATAS, MINAS E ANIMAIS VIVOS AUMENTARAM, ENQUANTO QUE OS REMUNERADORES, QUE SUSTENTAM AS TARIFAS, REPRESENTADOS PELOS PRODUTOS MANUFATURADOS, BAIXARAM SENSIVELMENTE. QUANTO AOS PRODUTOS DE ANIMAIS, QUE SE MANTIVERAM MAIS OU MENOS CONSTANTES, NÃO AFETARAM O RESULTADO, POR QUE SÃO TRANSPORTES EQUILIBRADOS, ISTO É SOBREM AS DESPESAS.

PARA QUE SE PRODUZA O EQUILÍBRIO ORÇAMENTÁRIO, NO CASO ESPECIAL DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL, É NECESSÁRIO QUE OS TRANSPORTES DOS PRODUTOS MANUFATURADOS, ATINJAM, PELO MÍNIMO, A 25% DO TOTAL DOS TRANSPORTES.

A QUEDA DESSE TRANSPORTE É UMA CONSEQUÊNCIA DIRETA DA CONCORRÊNCIA DOS CAMINHÕES, CONFORME SE VERIFICA PELOS DADOS ESTATÍSTICOS DO ESTADO, QUE NOS DEMONSTRA O AUMENTO DE CONSUMO DESSES PRODUTOS.

A LIBERDADE TARIFÁRIA É OUTRO FATOR DE GRANDE IMPORTÂNCIA, NO REGIME DE LIVRE CONCORRÊNCIA.

O RODOVIÁRIO JOGA COM A TARIFA DE ACÔRDO COM O MOMENTO E CONVENIÊNCIAS PESSOAIS.

NÃO TEM TARIFA GERAL PREFIXADA, VARIA CONFORME AS CONDIÇÕES E NECESSIDADE DE OCASIÃO.

NA CONFECÇÃO DE SUAS TARIFAS APLICA, EMBORA MUITAS DAS VEZES INCONCIENTEMENTE, O PRINCÍPIO DA LEI DA "OFERTA E PROCURA".

DE UM MODO GERAL FAZEM OS SEUS FRETES DE ACÔRDO COM A CARGA E APROVEITAMENTO DO VEÍCULO.

SE O TRANSPORTE É FEITO COM APROVEITAMENTO NOS DOIS SENTIDOS DO TRÁFEGO, O PREÇO É UM, SENÃO O FÔR, É OUTRO.

ACRESCE, AINDA, QUE, QUANDO O TRANSPORTE PRINCIPAL É FEITO NUM SÓ SENTIDO, NA VIAGEM DE RETÔRNO TOMAM QUALQUER TRANSPORTE POR FRETE SUFICIENTE SÓ PARA COBRIR AS DESPESAS DE CONDUÇÃO.

NO REGIME DESSA NATUREZA NÃO PODERÃO AS ESTRADAS DE FERRO TERÇAR ARMAS COM TAIS CONTENDORES, A MENOS QUE PREFIRAM A DERROTA CERTA.

NO REGIME DE LIVRE CONCORRÊNCIA, COMO É O CASO NACIONAL, AS TARIFAS PODEM SER CLASSIFICADAS, A NOSSO VÊR, SOB O PONTO DE VISTA DE TEMPO E VALOR.

ASSIM, SOB O PONTO DE VISTA DE TEMPO, PODERÃO SER ELAS: PERMANENTES, PROVISÓRIAS E OCASIONAIS.

PERMANENTES SÃO AS TARIFAS FIXAS, DE DURAÇÃO DE UM A MAIS ANOS, APROVADAS PELA AUTORIDADE COMPETENTE.

PROVISÓRIAS, AQUELAS CUJA DURAÇÃO É INFERIOR A UM ANO E SÃO HOMOLOGADAS A POSTERIORI PELA AUTORIDADE SUPERIOR.

OCASIONAIS, SÃO AQUELAS QUE PREVALECEM PARA UM DADO MOMENTO, OU MELHOR, PARA UM TRANSPORTE OCASIONAL, QUE NÃO PODE ESPERAR, SOB PENA DE DETERMINAR A SUA FUGA PARA OUTRO MEIO DE TRANSPORTE. PARA ESTA, O CÁLCULO DO FRETE DEVE SER FEITO NO ATO, TENDO EM VISTA O FRETE DE CONCORRÊNCIA.

QUANTO AO VALOR, AS TARIFAS PODERÃO SER LUCRATIVAS, COMPENSADORAS, DEFICITÁRIAS OU NEGATIVAS.

LUCRATIVAS SÃO AQUELAS QUE COBREM COM SOBRES AS DESPESAS DO CUSTO DO TRANSPORTE, DANDO MARGEM A LUCROS REAIS;

COMPENSADORAS, AS QUE COBREM, SIMPLEMENTE, AS DESPESAS DE CUSTO MÉDIO DO TRANSPORTE;

DEFICITÁRIAS, AS QUE NÃO COBREM AS DESPESAS DO CUSTO MÉDIO DO TRANSPORTE, MAS QUE, TODAVIA, FICAM ACIMA DO CUSTO DE CONDUÇÃO, OU CUSTO PARCIAL DO TRANSPORTE, SEGUNDO A EXPRESSÃO DO DR. JURANDYR PIRES FERREIRA.

NEGATIVAS, AS QUE NÃO COBREM NEM O CUSTO PARCIAL DO TRANSPORTE, SÃO PREJUDICIAIS, NÃO DEVEM EXISTIR.

PARA QUE SE POSSA COMBATER A CONCORRÊNCIA DO RODOVIÁRIO, QUE GOZA DE UMA ABSOLUTA LIBERDADE TARIFÁRIA, É INDISPENSÁVEL QUE OS SERVIÇOS RODO-FERROVIÁRIOS DAS ESTRADAS DE FERRO POSSAM, TAMBÉM, USUFRUIR DESSA MESMA LIBERDADE, SEM O QUE, SERÁ IMPOSSÍVEL A LUTA.

O CÁLCULO DA TARIFA RODO-FERROVIÁRIA, NO NOSSO CASO ESPECIAL DE LIVRE CONCORRÊNCIA, NÃO PODERÁ OBEDECER AOS PRINCÍPIOS DE TARIFAÇÃO FERROVIÁRIA.

DEVE ELE BASEAR-SE, TÃO SÔMENTE, NOS PREÇOS DE CONCORRÊNCIA, PARA ISTO O FERROVIÁRIO DEVERÁ CEDER AO RODOVIÁRIO,

COMO REGRA GERAL, UMA TARIFA BASEADA NO CUSTO MÉDIO DA TON/KM. OU DA RECEITA MÉDIA DA TON/KM., SEGUNDO FÔR O REGIME, DEFICITÁRIO OU DE SALDO, RESPECTIVAMENTE.

É, COMO EXCEPÇÃO, DEVE CEDER, TAMBÉM AO RODOVIÁRIO, UMA TARIFA DE EMERGENCIA, PARA OS CASOS EM QUE O CÁLCULO NESTA BASE AINDA SUPERË OS PREÇOS DA CONCORRÊNCIA, NA BASE DO CUSTO DE CONDUÇÃO DA TON/KM, ISTO É, CUSTO PARCIAL DO TRANSPORTE.

SÓ ASSIM PODERÁ, A NOSSO VER, O RODO-FERROVIÁRIO RECONQUISTAR A CARGA DESVIADA PELO RODOVIÁRIO, ISTO PORQUE JÁ SE FOI A ÉPOCA EM QUE SÓ O FATOR VELOCIDADE DETERMINAVA A PREFERENCIA DESTE OU DAQUELE TRANSPORTE, HOJE, O FATOR PREÇO, EM FACE DA NOSSA DEPRESSÃO ECONÔMICA, ESTÁ PESANDO MAIS NA BALANÇA DE PREFERÊNCIA DOS TRANSPORTES.

C O N C L U S Ã O

CONSIDERANDO QUE A CONCORRÊNCIA DOS TRANSPORTES RODOVIÁRIOS ÀS ESTRADAS DE FERRO TÊM SEU FUNDAMENTO NA BASE DA LIBERDADE ABSOLUTA DE SEU REGIME TARIFÁRIO;

CONSIDERANDO QUE A FACULDADE QUE TÊM OS TRANSPORTES RODOVIÁRIOS DE ESCOLHEREM OS PRODUTOS DE ALTO VALOR, DE FRETES MAIS REMUNERADORES, EM DETRIMENTO DOS DE BAIXO VALOR, DE FRETE DEFICITÁRIOS, É UMA ARMA EXTRAORDINÁRIA NA INDÚSTRIA DOS TRANSPORTES;

CONSIDERANDO QUE ESSA ARMA, PELA LEGISLAÇÃO FERROVIÁRIA EM VIGOR, NÃO SE PODE DAR AO FERROVIÁRIO, MAS QUE, NO ENTANTO, NÃO HÁ IMPEDIMENTO QUE SE ATRIBUA ESSA FACULDADE AOS SERVIÇOS RODO-FERROVIÁRIOS DAS ESTRADAS DE FERRO;

CONSIDERANDO QUE OS SISTEMAS DE CONTRATO E AJUSTES DE TRANSPORTES SÃO DE REAL EFICIÊNCIA PARA A RECUPERAÇÃO E GARANTIA DOS TRANSPORTES;

CONSIDERANDO QUE A FLEXIBILIDADE TARIFÁRIA É UMA ARMA IMPORTANTÍSSIMA NA RECUPERAÇÃO DOS TRANSPORTES;

PROPÕE A VIAÇÃO FÉRREA FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL QUE, COM A FINALIDADE DE FAZER FRENTE À CONCORRÊNCIA RODOVIÁRIA, SEJAM SUBMETIDAS À CONSIDERAÇÃO DESTA COLEÇÃO CONCLAVE, AS SEGUINTE PROPOSIÇÕES:

- 1º - SEJA DADA AOS SERVIÇOS RODO-FERROVIÁRIOS DAS ESTRADAS DE FERRO NACIONAIS, PELA LIBERDADE TARIFÁRIA, A FIM DE PODER CONFECCIONAR SUAS TARIFAS DE ACÓRDO COM OS PREÇOS DE CONCORRÊNCIA;
- 2º - QUE AS ESTRADAS DE FERRO CEDAM AOS SEUS SERVIÇOS RODO-FERROVIÁRIOS UMA TARIFA ESPECIAL, TENDO COMO BASE MÁXIMA, O CUSTO MÉDIO DA TONELADA QUILOMETRO OU DA RECEITA MÉDIA PRODUZIDA POR ELA, SEGUNDO ESTIVER EM REGIME DE DEFICIT OU DE SALDO E, COMO MÍNIMO, O CUSTO DE CONDUÇÃO, OU CUSTO PARCIAL DO TRANSPORTE;
- 3º - QUE SEJAM, AS ESTRADAS DE FERRO, AUTORIZADAS A ESTABELECEER POR CONTA PRÓPRIA, OS SERVIÇOS RODOVIÁRIOS DE COORDENAÇÃO, DE PASSAGEIROS E CARGA, ENTRE SUAS ESTAÇÕES E AS LOCALIDADES NÃO SERVIDAS POR ELAS, ONDE E QUANDO LHE APROUVER, INDEPENDENTEMENTE DE AUTORIZAÇÃO SUPERIOR, E EM CARATER PREFERENCIAL, POR SEREM SERVIÇOS PÚBLICOS;
- 4º - QUE SEJAM ATRIBUIDAS AOS SERVIÇOS RODO-FERROVIÁRIOS, DAS ESTRADAS, AS MESMAS VANTAGENS QUE SÃO CONCEDIDAS AOS TRANSPORTES RODOVIÁRIOS, QUANTO A ESCOLHA DE CARGA, EXIGÊNCIAS FISCAIS, ETC.;
- 5º - FINALMENTE, QUE SEJAM OS SERVIÇOS RODO-FERROVIÁRIOS AUTORIZADOS A CONTRATAR OU AJUSTAR LIVREMENTE QUALQUER SERVIÇO DE TRANSPORTE.

Dr. ARTHUR CASTILHO: - O SENHOR DESEJA TERMINAR AQUI, ESSA PRIMEIRA PARTE, OU DESEJA CONTINUAR?

Dr. JOÃO CORRÊA PIRES: - ACHO MELHOR CONTINUAR, PORQUE O TRABALHO ESTÁ ESCRITO. É O SEGUINTE:

T A R I F A S G E R A I S

ATENDENDO AO QUESTIONÁRIO ORGANIZADO PELO DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO, FAREMOS, PRIMEIRAMENTE, UM COMENTÁRIO SUCINTO SOBRE AS TARIFAS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL, PARA, EM SEGUIDA, FAZERMOS A NOSSA CRÍTICA E APRESENTARMOS AS SUGESTÕES QUE JULGAMOS NECESSÁRIAS.

AS TARIFAS EM USO NA VIAÇÃO FÉRREA AINDA SÃO AS MESMAS QUE ADOTAVA A CIA. BELGA POR OCASIÃO DA EMCAMPAÇÃO, COM PEQUENAS ALTERAÇÕES NA CLASSIFICAÇÃO DE ALGUNS PRODUTOS.

ATÉ 1947, QUANDO SE FEZ UM ESTUDO PARA FORMAÇÃO DE NOVAS CURVAS TARIFARIAS, LEVANDO-SE EM CONTA O CUSTO PARCIAL DO TRANSPORTE E OS FRETES DE CONCORRÊNCIA, ACOMPANHADO DE UMA RECLAMAÇÃO GERAL DE TÔDAS AS MERCADORIAS, A FIM DE ADAPTÁ-LAS À PADRONIZAÇÃO DA CGT-3, NADA OU QUASI NADA SE TINHA SOBRE RECLASSIFICAÇÃO DE MERCADORIAS.

PELO QUE NOS É DADO CONCLUIR DE SEU ESTADO, SUA FORMAÇÃO TEM BASE OU MENOS EMPÍRICA, TENDO, ENTRETANTO, TOMADO COMO ORIENTAÇÃO, EM MUITOS CASOS, O VALOR ESPECÍFICO DA MERCADORIA, PARA SUA CLASSIFICAÇÃO.

OBSERVANDO-SE, PORÉM, A NOSSA PAUTA DE CLASSIFICAÇÃO E COMPARANDO OS VALORES DE 1942 OU DE 1947, ATRIBUÍDOS ÀS MERCADORIAS, DE ACÓRDO COM OS DADOS FORNECIDOS PELA ASSOCIAÇÃO COMERCIAL, FICAMOS UM TANTO CONFUSOS E INDECISOS PARA ACREDITAR QUE TENHAM SIDO LEVADOS EM CONTA OS CUSTOS ESPECÍFICOS E APLICADOS O PRINCÍPIO DE SOLACROUP, NA SUA FORMAÇÃO.

EIS OS DADOS COMPARATIVOS:

VARIAÇÃO DO CUSTO ESPECIFICO DAS MERCADORIAS NAS DIVERSAS

TABELAS

TABELA	EM 1947		EM 1947		OBSERV.
	DE CR\$	A CR\$	DE CR\$	A CR\$	
1	9 000,00	45 000,00	15 000,00	80 000,00	
2	4 000,00	35 000,00	10 000,00	80 000,00	
3	5 000,00	11 000,00	9 000,00	15 000,00	
4	2 000,00	20 000,00	5 000,00	70 000,00	
10	1 500,00	12 000,00	3 000,00	60 000,00	
11	4 000,00	12 000,00	10 000,00	25 000,00	
12	610,10	3 000,00	1 400,00	10 000,00	
13	1 000,00	4 000,00	2 000,00	9 000,00	
14	4 800,00	9 000,00	8 000,00	21 000,00	
15	4 000,00	9 000,00	800,00	15 000,00	
16	500,00	5 000,00	1 500,00	9 000,00	
17	550,00	9 500,00	3 000,00	16 000,00	
18	950,00	5 000,00	3 500,00	10 000,00	
19	750,00	5 000,00	1 500,00	10 000,00	
20	100,00	900,00	200,00	2 000,00	
21	300,00	9 000,00	500,00	21 000,00	
22	500,00	1 100,00	800,00	3 000,00	
23	50,00	1 600,00	100,00	3 000,00	
24	250,00	2 400,00	400,00	5 000,00	
25	400,00	15 000,00	800,00	60 000,00	
26	120,00	800,00	350,00	1 500,00	
27	25,00	1 400,00	250,00	2 500,00	
28	60,00	250,00	500,00	1 800,00	

PELO EXAME DESSE QUADRO NÃO PODEREMOS TIRAR CONCLUSÃO ALGUMA QUE NOS PRECISE O PRINCÍPIO DE FORMAÇÃO DAS TARIFAS ATUAIS DA VIAÇÃO FÉRREA.

SÓ UMA COUSA PODEMOS AFIRMAR: - É QUE NÃO HOUVE PRINCÍPIO ALGUM FIRMADO, SALVO SE TIVESSEM LEVADO EM CONTA AS MAS-

SAS E CORRENTES DE TRANSPORTE, MAS, MESMO ESSA HIPÓTESE, NÃO POSSO ACEPTAR PORQUE AS CORRENTES DE TRANSPORTE NA VIAÇÃO FERREÁ, NÃO AUTORIZAM TAL CLASSIFICAÇÃO, TAL A DISPARIDADE DE DISTRIBUIÇÃO DAS MERCADORIAS PELAS DIVERSAS TABELAS.

Dr. ARTHUR CASTILHO : - É UMA COLABORAÇÃO QUE EU DESEJO DAR COMO MAIS VELHO.

FOI DOS TEMPOS DA AUXILIER. TIVE A VENTURA DE SER EMPREGADO DA COMPANHIA, DURANTE 4 ANOS, COMO ENGENHEIRO E POSSO DAR UMAS CERTAS INFORMAÇÕES. O QUE O DR. CORRÊA PIRES DIZ É EXATAMENTE A VERDADE. NÃO HOUVE, REALMENTE, SENTIDO FINAL. SÃO COISAS QUE JÁ ESTÃO DILUIDAS NO PASSADO, COMO, POR EXEMPLO: HAVIA, EM TEMPOS IDOS, NA OCASIÃO DO TRÁFEGO DA AUXILIER O PRINCÍPIO DE DEFESA DA CONCORRÊNCIA FLUVIAL.

PARA DEFENDER-SE DA CONCORRÊNCIA FLUVIAL DE CACHOEIRA A P. ALEGRE HAVIA UMA TARIFA ESPECIAL. DE MANEIRA QUE A AUXILIER, NAQUELA OCASIÃO, FEZ UMA TARIFA DIFERENTE DE SANTA MARIA A PÔRTO ALEGRE, DA DE CACHOEIRA A PÔRTO ALEGRE. NAQUELA ÉPOCA, TAMBÉM, O COLEGA NÃO LEMBRA, POIS ERA MUITO CRIANÇA, NÃO HAVIA TRILHO PARA PÔRTO ALEGRE, O QUE SÓ EM 1911 FOI CONSEGUIDO, DE FORMA QUE A CARGA CHEGAVA EM SANTO AMARO E ERA BALDEADA PARA O VAPOR. AGORA, QUANDO FOI FEITA A LIGAÇÃO FERROVIÁRIA COMPLETA, PROCUROU-SE ESTABELECEER UMA TARIFA BASEADA NO PREÇO DO ANTIGO BINÔMIO. POR OUTRO LADO, À MEDIDA QUE A CONCORRÊNCIA FLUVIAL FOI DIMINUIDO PELA OBSTRUÇÃO DO JACUÍ, QUE NÃO TEVE A DRAGAGEM SUFICIENTE PARA O VAPOR DE MAIOR CALADO, QUE NÃO ALCANÇAVA CACHOEIRA, FOI SE FAZENDO GRADATIVAMENTE A ELIMINAÇÃO, DAQUELAS TARIFAS ESPECIAIS. DE FORMA QUE, EM 1920 QUANDO A AUXILIER PASSOU OS SERVIÇOS AO ESTADO, JÁ AS TARIFAS TINHAM UM ASPECTO TUMULTUÁRIO DE ARRANJO. ESSE ASPECTO PREDOMINOU, CREIO QUE ATÉ AGORA, DEVIDO A QUE AS REFORMAS TARIFÁRIAS QUASI SEMPRE FORAM ACRÉSCIMOS SÔBRE AS JÁ EXISTENTES, SEM UM ESTUDO GERAL DE CLASSIFICAÇÃO E DAÍ, ESSA DISPARIDADE QUE SÃO ENCONTRADAS, ALIÁS, TAMBÉM NA PAUTA DA CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES. TAMBÉM TEMOS A MESMA COISA AQUI E NÃO SE SABE BEM PORQUE DETERMINADA MERCADORIA COUBE NAQUELA CLASSE, MAS ISSO É UMA INCOGNITA. EU EVITO FALAR NISSO PORQUE, A SITUAÇÃO FICA UM POUCO EXQUESITA E PARECE QUE ME COLOCO EM REGIME DE OPOSIÇÃO, QUE NÃO

EXISTE EM MIM SENÃO O PENSAMENTO DE QUE REALMENTE É NECESSÁRIO FAZER-SE UMAREVISÃO GERAL DOS MÉTODOS ATUAIS. ACHO, PORISSO, QUE O DR. CORRÊA PIRES TEM TÔDA RAZÃO. PEÇO QUE ME DESCULPE O APARTE.

Dr. LUIZ ORSINI DE CASTRO: - OS PREÇOS DE MERCADORIA CONSIDERADOS AÍ NO SEU TRABALHO, DR. CORRÊA PIRES, SÃO PREÇOS EM PÓRTO ALEGRE OU SÃO PREÇOS NA PROCEDÊNCIA DAS MERCADORIAS?

Dr. JOÃO CORRÊA PIRES: - ÊSSES PREÇOS QUE NÓS TEMOS AQUI, SÃO OS PREÇOS DE ATACADO, FORNECIDOS PELA FEDERAÇÃO DAS ASSOCIAÇÕES COMERCIAIS. ALIÁS NÓS TEMOS A PAUTA PARA O CÁLCULO DA TAXA "AD-VALOREM" E ESSA PAUTA NÓS FAZEMOS PELOS PREÇOS DADOS PELA ASSOCIAÇÃO. SERIA DESEJAVEL QUE AS ESTRADAS DE FERRO FIZESSEM A SUA ESTATÍSTICA PELOS VALORES VENAIS DE MERCADORIAS DECLARADOS NO DESPACHO, COMO PRESENTEMENTE FAZ A C.G.T., PARA O TRÁFEGO MÚTUO. NÓS LÁ EXIGIMOS ÊSSE VALOR, MAS TEMOS UMA PAUTA E POR ELA SÃO TOMADOS OS VALORES. TIVEMOS, ATÉ, UM CASO COM A SOROCABANA, O QUAL PARA SE RESOLVER, PRECISOU DE UMA CARTA PARTICULAR DO DR. LUIZ ORSINI DE CASTRO. PEÇO LICENÇA PARA RELATAR ÊSTE CASO. O REPRESENTANTE DO COMÉRCIO DE FUMOS PASSOU O SEU VAGÃO DESSE PRODUTO, PARA SÃO PAULO E FEZ A DECLARAÇÃO DO VALOR PELA NOSSA PAUTA, QUE ERA DE 35 CONTOS. ISSO FOI LOGO QUE A SOROCABANA CRIOU A TAXA-AD-VALOREM, QUE ELA NÃO TINHA, MAS NÃO NOS DEU INSTRUÇÃO DE QUE O VALOR ERA EM FUNÇÃO DA FATURA E NÓS ACEITAMOS O VALOR DECLARADO PELA NOSSA PAUTA. A SOROCABANA EXIGIU A FATURA, RESULTANDO QUE O VALOR DO FUMO NÃO ERA DE 35 CONTOS, MAS SIM DE OITENTA E SEIS CONTOS, O QUE LEVOU A SOROCABANA A APLICAR A MULTA POR FALTA DA DECLARAÇÃO.

Dr. LUIZ ORSINI DE CASTRO: - LEMBRO-ME DESSE CASO E TAMBÉM DE OUTROS QUE SURGIRAM LÁ NA SOROCABANA, MAS QUE SE REFEREM PRINCIPALMENTE AOS VALORES OU PREÇOS DE ANIMAIS DE RAÇA. A VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL, TINHA UMA PAUTA MUITO BAIXA. AS DECLARAÇÕES DE VALOR ERAM BASEADAS NESTA PAUTA, ENTRE TANTO, PELOS CERTIFICADOS DA FAZENDA, NÓS VERIFICAMOS QUE OS VALORES ERAM MUITO MAIORES, MUITO MAIS ELEVADOS E APLICAMOS DIVERSAS MULTAS POR FALSA DECLARAÇÃO EM BENEFÍCIO, ALIÁS, DA ESTRADA E DOS EMPREGADOS, QUE DESCOBRIRAM ESSA ESPÉCIE DE FRAUDE.

Dr. ARTHUR CASTILHO: - MAS AQUI MESMO, NA CONTADORIA, EXISTE ESSA DISPARIDADE, VALORES DA CLASSE C-1 ABAIXO DA C-9.

ESSA CLASSIFICAÇÃO NÃO É FEITA PELOS VALORES, MAS, TAMBÉM, NÃO SEI COMO É FEITA E CONFESSO A MINHA IGNORÂNCIA, EU A ENCONTREI JÁ FEITA. MESMO NO CASO DA VIAÇÃO FÉRREA, AS TARI-FAS, FORAM FEITAS PELOS BELGAS, E SEMPRE FORAM FEITOS ACRÉSCIMOS, NÃO SE REALIZANDO UM ESTUDO PARA REFORMA INTEGRAL. APENAS UMA DETERMINADA CLASSE TEVE CERTA MAJORAÇÃO, OU DIMINUIÇÃO, CON-FORME FOI POSSÍVEL NO MOMENTO, CONFORME AS ÉPOCAS E, DAI, FICOU ESSA DISPARIDADE.

Dr. FELICIANO DE SOUZA AGUIAR: - TALVEZ EU POSSA CONCORRER PARA ESCLARECER UM POUCO A C.G.T.3 NÃO É MAIS DO QUE UMA REPETIÇÃO DA PRIMEIRA PAUTA, ORGANIZADA PELA ENTÃO CONTADORIA CENTRAL FERROVIÁRIA, SOB A MINHA DIREÇÃO, E QUE TEVE NECESSIDADE DE JUNTAR UM GRUPO DE ESTRADAS, INCLUSIVE AQUELA DA QUAL HOJE EU FAÇO PARTE E, QUE TINHA 4 ZEROS, 4 CLASSIFICAÇÕES DIFERENTES, 4 TABELAS DIFERENTES E, QUE NÃO PODIA MODIFICAR UMA TA RIFA SEM QUE OS GOVÊRNOS DO ESTADO DO RIO, DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO OU MINAS GERAIS CONCORDASSEM, DE MODO QUE ERA DIFÍCILIMO OBTER-SE UM RESULTADO. TIVE UM TRABALHO LONGO COM AS ASSOCIAÇÕES COMERCIAIS, NAQUELA ÉPOCA, PARA FAZER AS CLASSIFI-CAÇÕES TANTO QUANTO POSSÍVEL, DENTRO DOS VALORES REAIS E A CON-CORRÊNCIA AINDA NÃO SE FAZIA SENTIR. POSTERIORMENTE, COMO É NA TURAL, ESSA PAUTA FOI SENDO MODIFICADA À PROPORÇÃO QUE A COMIS-SÃO DE TARI-FAS SE REUNIA E AS ESTRADAS APRESENTAVAM SUGESTÕES. DEPOIS, VEIO A QUESTÃO DA FUSÃO COM SÃO PAULO. AÍ ERA OCASIÃO OPORTUNA PARA FAZER UMA REVISÃO GERAL, MAS, TAMBÉM AS COMPLICA-ÇÕES ERAM TANTAS E TAIS PARA SE PODER ADAPTAR AS DUAS PAUTAS QUE FOI POSTERGADO ESSE TRABALHO E, HOJE, NÃO DEVIDO PRÓPRIA-MENTE À CLASSIFICAÇÃO, MAS DEVIDO À VERTIGINOSA ALTA DOS PRO-DUTOS, PRINCIPALMENTE DEVIDO À INFLAÇÃO, ESTÁ APRESENTANDO ES-SA DISPARIDADE QUE TODOS NÓS ÉSTAMOS SENTINDO. NUM TRABALHO QUE EU ESTOU FAZENDO E QUE PRETENDIA APRESENTAR, NÃO SABENDO SE TE REI TEMPO, EU ESTOU ORGANIZANDO ELEMENTOS PARA JUSTIFICAR A CLAS-SIFICAÇÃO DA LEOPOLDINA EM GRUPOS DA C-1 A C-4, C-5 A C-9, C-10 E C-11 A C-14, JUSTAMENTE PELA DISPARIDADE DOS VALORES ENTRE A C-1 E A C-4, A C-5 E A C-9, C-11 A C-14, MESMO PORQUE, NA MI-NHA OPINIÃO, A TENDÊNCIA SERÁ, ENQUANTO DURAR A INFLAÇÃO E TI-VERMOS O MALEFÍCIO DA CONCORRÊNCIA, PROCURAR, TANTO QUANTO POS-

SÍVEL, APROXIMAR O FRETE FERROVIÁRIO DO FRETE DO CAMINHÃO, PARA PODER SALVAR AS ESTRADAS, PELO MENOS A LEOPOLDINA.

Dr. ARTHUR CASTILHO : - CONTINUA COM A PALAVRA O **DR. CORRÊA PIRES**.

Dr. JOÃO CORRÊA PIRES : -(PROSSEGUINDO A LEITURA.).

DIANTE DE TAIS FATOS E NA FALTA DE UM HISTÓRICO DE NOSSAS TARIFAS, SÓ PODEMOS AFIRMAR QUE ELAS SÃO "MAIS OU MENOS EMPÍRICAS".

NO ESTUDO QUE APRESENTAMOS AO D.N.E.F. EM 1947 E QUE SE ACHA DEPENDENDO DE APROVAÇÃO DA C.C.P., PROCURAMOS CORRIGIR ESSA DISPARIDADE, TANTO QUANTO POSSIVEL, LEVANDO EM CONTA, PRINCIPALMENTE, O FATOR ECONÔMICO DE CADA MERCADORIA NOS TRANSPORTES DA VIAÇÃO FÉRREA E NA ECONOMIA GERAL DO ESTADO.

ENTRETANTO, APESAR DE TODO NOSSO ESFORÇO NÃO FOI, AINDA, POSSÍVEL APRESENTAR UM TRABALHO DE ACÓRDO COM AS NORMAS E PRINCÍPIO CIENTÍFICOS QUE DEVEM DETERMINAR UMA BOA TARIFA, ISTO PORQUE, POR MOTIVOS VÁRIOS E QUE NÃO CABE AQUI EXPOR, NÃO QUERIAMOS ENTRAR EM LUTA COM AS ASSOCIAÇÕES COMERCIAIS, SEMPRE INCOMPREENSÍVEIS E CIOSAS DE SEUS LUCROS NORMAIS E EXTRAORDINÁRIOS, POIS, COMO MUITO BEM DIZ EDWARD HARTING CHAMBERLIN, EM SUA OBRA TEORIA DA COMPETÊNCIA MONOPÓLICA: "O COMERCIANTE DE HOJE EM DIA SE INTERESSA MAIS PELA VENDA DO QUE PELA PRODUÇÃO".

E, APESAR DISSO, SE JULGAM PRODUTORES.

ESSA DISPARIDADE DE CLASSIFICAÇÃO PODERIA TER SIDO REMOVIDA SE TIVESSE A VIAÇÃO FÉRREA FEITO, COMO ALIÁS DETERMINA A CLÁUSULA XXIV DO CONTRATO DE ARRENDAMENTO, REVISÃO TRIENAL COMPLETA NAS SUAS TARIFAS, PROCURANDO RECLASSIFICAR AS DIVERSAS MERCADORIAS E PRODUTOS DE ACÓRDO COM O SEU CUSTO ESPECÍFICO E VALOR ECONÔMICO RELATIVO A SEUS TRANSPORTES E À ECONOMIA DO ESTADO, E NÃO SE LIMITASSE SÔMENTE A AUMENTOS GERAIS COMO ERRADAMENTE PROCEDEU.

SE ASSIM TIVESSE PROCEDIDO E, ALÉM DISSO, TIVESSE CORRIGIDO A SUA CURVA TARIFÁRIA, BASEANDO-A NO CUSTO PARCIAL DO TRANSPORTE, NÃO ESTARIA, HOJE, FAZENDO OS SEUS TRANSPORTES, DE UM MODO GERAL, ABAIXO DESSE CUSTO, COM REAL PREJUÍZO.

E PARA COMPROVAR ESSE ERRO BASTA FAZERMOS UM PEQUENO EXAME NO GRÁFICO ANEXO, QUE DÁ O "COMPARATIVO ENTRE A RECEITA, CUSTO PARCIAL MÉDIO DO TRANSPORTE E DESPESA MÉDIA POR TON/KM.

POR ESSE GRÁFICO VERIFICAMOS QUE OS PRODUTOS DE AGRICULTURA, MATAS E MINAS SÃO, COM EXCEÇÃO APENAS DE QUATRO ESPÉCIEIS, DEFICITÁRIOS E, MAIS AINDA, QUE SUA TOTALIDADE NÃO COBRE NEM O CUSTO PARCIAL MÉDIO DO TRANSPORTE.

VERIFICAMOS MAIS QUE, ENQUANTO OS TRANSPORTES DESESSES PRODUTOS AUMENTARAM, OS DOS PRODUTOS MANUFATURADOS, QUE SUSTENTAM AS TARIFAS, TENDEM A BAIXAR.

CONCLUIMOS, COMO CASO GERAL, QUE AS GRANDES MASSAS DE TRANSPORTE DA ESTRADA SÃO DEFICITÁRIOS.

EM UMA SITUAÇÃO DESSAS NÃO É POSSÍVEL EQUILÍBRIO ORÇAMENTÁRIO; ESTAMOS NO CASO DE UMA INDÚSTRIA QUALQUER QUE QUEIRA EQUILIBRAR O SEU ATIVO E PASSIVO, VENDENDO SEUS PRODUTOS ABAIXO DO CUSTO DE PRODUÇÃO.

PELAS RAZÕES ACIMA EXPOSTAS E TENDO-SE EM CONTA QUE AS TARIFAS PERMANENTES DECRESCEM AUTOMATICAMENTE, EM RELAÇÃO AO CUSTO DA MERCADORIA, À MEDIDA QUE OS VALORES DESTAS CRESCEM, SOMOS DE OPINIÃO QUE AS TARIFAS DEVEM SER REVISTAS, NO MÁXIMO, DE DOIS EM DOIS ANOS, SEM PREJUÍZO DE RECLASSIFICAÇÕES PARCIAIS DENTRO DESSE PERÍODO.

TEMOS NOTADO QUE AUMENTOS DA ORDEM DE 30%, E OS MEUS DADOS NÃO ESTIVERAM ERRADOS E CREIO, MESMO, QUE NÃO O ESTÃO, REDUNDARAM, NA REALIDADE, EM UM AUMENTO DE 6,8%, O QUE QUER DI-

ZER QUE A MERCADORIA FUGIU, OU ENTÃO, O PESSOAL NÃO TRANSPORTOU COMO DEVIA.

Dr. ARTHUR CASTILHO: - EM TODOS OS LUGARES SE DEU O MESMO FENÔMENO.

Dr. JOÃO CORRÊA PIRES: - FAZENDO-SE ESSES AUMENTOS DE 3 EM 3 ANOS OU DE 4 EM 4 ANOS, A ESTRADA, PARA COBRIR AS SUAS DEFICIÊNCIAS, TEM QUE PROPÔR SEMPRE AUMENTOS MAIORES DE 30, 40 OU DE 50%, RESULTANDO QUE AUMENTOS DESSA NATUREZA VÊM PREJUDICAR, PORQUE NÃO CORRESPONDEM AO QUE SE PRETENDE E, ALÉM DISSO, TRÁZ EM GRANDE DESAJUSTE ECONÔMICO DO MERCADO, PORQUE O INDIVÍDUO FAZ OS SEUS CÁLCULOS NUMA BASE DE FRETE E O AUMENTO DE 30 OU 40% ALTERA MUITO AS SUAS BASES DE NEGÓCIO. ESSE É UM GRANDE INCONVENIENTE. SOU PORISSO TUDO FAVORÁVEL ÀS REVISÕES MAIS SEGUIDAS E SEMPRE JUNTAS ÀS REVISÕES PARCIAIS QUE SE DEVEM FAZER.

O PROBLEMA DE TARIFAÇÃO DE UMA ESTRADA DE FERRO, DE UM MODO GERAL, É IDÊNTICO AO DE UMA INDÚSTRIA QUALQUER NA DETERMINAÇÃO DO CUSTO DE SEUS PRODUTOS.

NAS EMPRESAS DIRIGIDAS PELOS GOVERNOS, ELE DEVE DIFERIR UM POUCO DAS EMPRESAS PARTICULARES, POIS QUE NESTAS TEM-SE, FORÇOSAMENTE, QUE LEVAR EM CONTA O CAPITAL EMPREGADO E A DISTRIBUIÇÃO DE DIVIDENDOS, AO PASSO QUE NAS EMPRESAS OFICIAIS NÃO SE DEVE LEVAR EM CONTA O LUCRO, MAS, TÃO SÔMENTE, O EQUILÍBRIO ORÇAMENTÁRIO, E, ISTO MESMO, QUANDO SE ADOTA O SALUTAR PRINCÍPIO DE QUE A ESTRADA DEVE BASTAR-SE A SI MESMA.

ESTE PRINCÍPIO É MUITO ÚTIL E NECESSÁRIO, PORQUE, SÓ ASSIM, PODE-SE DAR ESTÍMULO E RESPONSABILIDADE AO ADMINISTRADOR CONSCIO DE SUA PERSONALIDADE E CONFIANTE NA SUA CAPACIDADE TÉCNICA.

ORA, DENTRO DESSE PRINCÍPIO, SÃO AS TARIFAS ORGANIZADAS DE MODO A PRODUZIREM O EQUILÍBRIO ORÇAMENTÁRIO, SEM, ENTRETANTO, MENOSPREZAR OS INTERESSES ECONÔMICOS DO ESTADO.

ASSIM, SE HOVER QUALQUER ALTERAÇÃO NA SUA CLASSIFICAÇÃO, EM CONSEQUÊNCIA DE UMA REDUÇÃO DE FRETE NESTA OU NAQUELA ESPÉCIE, SEJA PARA ATENDER UMA CRISE DE PRODUTO OU UMA CONCORRÊNCIA DO MERCADO, OU PARA CUMPRIR UMA DETERMINAÇÃO GOVERNAMENTAL, LÓGICO É QUE ESSA CIRCUNSTÂNCIA ACARRETARÁ UM DESIQUILÍBRIO NO ORÇAMENTO, POIS QUE A ESTIMATIVA PREVISTA NÃO SERÁ MAIS SATISFEITA. DEVO, AQUI, CITAR O SEGUINTE: QUANDO TIVE ORDEM DO CHEFE DO SERVIÇO DE TARIFAS PARA ORGANIZAR AS TARIFAS DE 1947, O ENTÃO DIRETOR, QUE ESTÁ AQUI A MEU LADO, ESSE ILUSTRE E EMINENTE COLEGA QUE É O DR. AYMORÉ DRUMOND CHEGOU E ME DISSE: OLHA DR. PIRES, EU PRECISO TIRAR 33 MIL CONTOS AQUI NESSE NEGÓCIO.

EU JÁ TINHA FEITO O SERVIÇO QUASI TODO, DE MANEIRA QUE, VOLTAR E DESMANCHAR TUDO, PORQUE NÃO DAVA O NECESSÁRIO, POIS O CÁLCULO ASSINALAVA 28 MIL E ELE QUERIA 33 MIL, PORQUE A NOSSA DESPESA ASSIM EXIGIA UMA COISA DIFÍCILÍSSIMA E O TEMPO NÃO PERMITIA, O QUE ME LEVOU A FORÇAR OS AUMENTOS E A TARIFA, AFINAL, FOI FEITA.

FIZ UMA TARIFA EQUILIBRADA, ISTO É, EQUILIBREI A TARIFA COM A NECESSIDADE DA ESTRADA, MAS DEPOIS VEIO O GOVERNO E DEU ABATIMENTO, POR EXEMPLO, PARA O ARROZ, PARA O BOI, ABATIMENTO PARA TUDO ENFIM E LÁ SE VAI O EQUILÍBRIO TODO. DE MANEIRA QUE A ESTRADA PRECISA QUANDO BAIXA UMA MERCADORIA, LEVANTAR OUTRA PARA COMPENSAR E ESSE É UM DOS PONTOS CRUCIAIS DAS NOSSAS ESTRADAS PORQUE, PARA BAIXAR, TODO MUNDO ESTÁ DE ACÓRDO MAS, PARA SUBIR, HÁ SEMPRE UMA INFINIDADE DE COISAS DIFICULTANDO.

A NOSSO VÊR, PARA EVITAR TAIS Desequilíbrios, SÓ HÁ UMA SOLUÇÃO QUE É TÔDA VEZ QUE FÔR DESCLASSIFICADA UMA MERCADORIA PARA UMA TABELA INFERIOR, DEVER-SE-Á, CONCOMITANTEMENTE, FAZER UMA RECLASSIFICAÇÃO EM SENTIDO CONTRÁRIO, DE OUTROS PRODUTOS, QUE COMPORTEM AUMENTO DE FRETE.

E ISSO NÃO É IMPOSSÍVEL, POIS O MERCADO DE PREÇOS OSCILA CONSTANTEMENTE.

- OUTRO FATOS QUE MUITO CONCORRE PARA O DESIQUILÍBRIO

TARIFÁRIO SÃO OS ABATIMENTOS QUE O GOVÊRNO CONCEDE A CERTOS PRODUTOS, SOB O FUNDAMENTO DE PROTEÇÃO À INDÚSTRIA OU À AGRÍ-CULTURA.

ESTAMOS DE PLENO ACÔRDO COM A PROTEÇÃO INVOCADA, SÓ DISCORDAMOS DO MODO DE COMO É FEITO O ABATIMENTO.

EM VIA DE REGRA, O ABATIMENTO É CONCEDIDO EM PERCENTAGEM SOBRE A TARIFA EM VIGOR, SEM SE COGITAR SE O FRETE QUE PAGA O PRODUTO COBRE OU NÃO, AO MENOS, AS DESPESAS DO CUSTO PARCIAL DO TRANSPORTE.

ORA, COMO MUITO BEM DIZ LUCKLIN, O CUSTO DO TRANSPORTE FAZ PARTE DO CUSTO DA PRODUÇÃO.

POR CONSEQUINTE, UMA INDÚSTRIA QUE PRODUZ UM PRODUTO, CUJO VALOR NÃO COBRE AS DESPESAS DE PRODUÇÃO, NÃO DEVE SER PRODUZIDO.

NÃO ARGUMENTAMOS COMO FERROVIÁRIOS, ARGUMENTAMOS COM AS PALAVRAS DO EX-SECRETÁRIO DAS OBRAS PÚBLICAS DO ESTADO, DR. MEIRELLES LEITE, QUE DECLAROU, PEREMPTORIAMENTE, EM DESPACHO OFICIAL: ~ "QUE TODO O PRODUTO QUE PRECISASSE DOS FRETES DE SACRIFÍCIO DA VIAÇÃO FÉRREA PARA VIVER, NÃO DEVIA SER PRODUZIDO!"

PARA SOLUCIONAR ÊSTE PROBLEMA TÃO PREJUDICIAL ÀS FERROVIAS NACIONAIS, ACHAMOS QUE A SOLUÇÃO SERIA O GOVÊRNO TOMAR COMO BASE MÍNIMA DE ABATIMENTOS, A SEREM CONCEDIDOS, OS FRETES CALCULADOS PELO CUSTO PARCIAL ESPECÍFICO DO TRANSPORTE PARA CADA MERCADORIA. QUER ISTO DIZER QUE NÃO SERIAM FEITOS TRANSPORTES ALGUNS ABAIXO DO CUSTO PARCIAL DO TRANSPORTE, EM OUTROS TERMOS, TÔDAS AS MERCADORIAS TRANSPORTADAS PAGARIAM AS DESPESAS DE CONDUÇÃO.

Dr. LUIZ ORSINI DE CASTRO: ~ O QUE O MEU ILUSTRADO COLEGA DR. PIRES VEM MOSTRANDO, COM BRILHANTISMO, NO SEU TRABA

LHO, PATENTÉIA A TODOS NÓS QUE A REVISÃO DAS TARIFAS NÃO PODE OBEDECER A PRAZOS PRE-FIXADOS. ALIÁS, A PRÓPRIA CONSTITUIÇÃO FEDERAL NO QUE RESPEITA ÀS EMPRÊSAS DE CONCESSÃO DIZ O SEGUINTE:

"SERÁ DETERMINADA A FISCALIZAÇÃO E A REVISÃO DAS TARIFAS, DOS SERVIÇOS EXPLORADOS POR CONCESSÃO A FIM DE QUE OS LUCROS DOS CONCESSIONÁRIOS, NÃO EXCEDENDO A JUSTA REMUNERAÇÃO DE CAPITAL, PERMITA ATENDER A NECESSIDADE DE MELHORAMENTO E A EXPANSÃO DESSES SERVIÇOS".

É O § ÚNICO DO ARTIGO 151 DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL VI
GENTE.

Dr. ARTHUR CASTILHO : - ESSE ARTIGO É A REPRODUÇÃO DA CONSTITUIÇÃO DE 1934. EU DESEJAVA SABER O QUE SE ENTENDE COMO JUSTA REMUNERAÇÃO, PORQUE FIZ PARTE DE UMA COMISSÃO COMPOSTA DE 40 MEMBROS, PARA DETERMINAR O QUE ERA JUSTA REMUNERAÇÃO DE CAPITAL E NÃO SE CHEGOU A UM RESULTADO.

Dr. LUIZ ORSINI DE CASTRO : - NÃO SR. PRESIDENTE, PORQUE ISSO ESTÁ DEFINIDO NA PRÓPRIA DISPOSIÇÃO QUE EU ACABO DE LÊR: "A FIM DE QUE OS LUCROS DOS CONCESSIONÁRIOS, NÃO EXCEDENDO A JUSTA REMUNERAÇÃO DE CAPITAL, PERMITA ATENDER ÀS NECESSIDADES E A EXPANSÃO DESSE SERVIÇO". ESSA JUSTA REMUNERAÇÃO, NATURALMENTE, TEM QUE SER FIXADA ANTE O VULTO DAS NECESSIDADES, ISTO É, O CUSTO DAS NECESSIDADES DAS EMPRÊSAS E DOS MELHORAMENTOS PROJETADOS.

Dr. ARTHUR CASTILHO : - DÁ LICENÇA DR. ORSINI. EU JÁ DISCORDARA DE UM PONTO E EU FIZ PARTE DA COMISSÃO QUE PROCUROU DEFINIR A JUSTA REMUNERAÇÃO E NESSA OCASIÃO UNS ACHAVAM QUE O CAPITAL QUE DEVERIA TER JUSTA REMUNERAÇÃO ERA O CAPITAL REAL, CAPITAL PRESENTE. NO ENTANTO, HÁ UMA GRANDE MAIORIA, QUE ERA PELO CUSTO HISTÓRICO. SE FÔR PELO CUSTO HISTÓRICO A REMUNERAÇÃO É UMA; SE FÔR PELO CUSTO DO CAPITAL REAL É OUTRA.

Dr. LUIZ ORSINI DE CASTRO : -ESSA SITUAÇÃO PARECE QUE FICOU RESOLVIDA, NÃO É?

Dr. ARTHUR CASTILHO : - AH! NÃO FICOU, ABSOLUTAMENTE, NÃO FICOU, ESTÁ AÍ ATÉ HOJE INDEFINIDA. PODE DIZÊ-LO O DR. JOSÉ LUIZ BAPTISTA QUE É OUTRO MEMBRO DA COMISSÃO DOS 40, OU O OUTRO MEMBRO DA COMISSÃO, QUE É O DR. UBALDO LOBO, TAMBÉM AQUI DESTA CASA, POIS NÃO SE CHEGOU A RESULTADO NENHUM. NO FINAL SE FEZ UMA DECLARAÇÃO DE VOTO E EU FUI UM DOS SIGNATÁRIOS DE QUE O CAPITAL DEVA SER O CAPITAL REAL. A MAIORIA É PELO CUSTO HISTÓRICO.

Dr. LUIZ ORSINI DE CASTRO : - NAS COMPANHIAS PARTICULARES O CAPITAL É PERFEITAMENTE CONHECIDO. NA CIA. PAULISTA, POR EXEMPLO, O CAPITAL É 700 MIL CONTOS.

Dr. ARTHUR CASTILHO : - CAPITAL HISTÓRICO.

Dr. LUIZ ORSINI DE CASTRO : - AÇÕES. CAPITAL AÇÕES. A PAULISTA PRECISA EXATAMENTE DISTRIBUIR OS DIVIDENTOS SOBRE 700 MIL CONTOS.

Dr. ARTHUR CASTILHO : - EU PERGUNTO SE A PAULISTA QUERERIA VENDER A ESTRADA POR 700 MIL CONTOS.

Dr. LUIZ ORSINI DE CASTRO : - PROVAVELMENTE ELA NÃO VENDERÁ, MAS ELA TEM QUE DISTRIBUIR 8% SOBRE O CAPITAL DE 700 MIL CONTOS. OITO VEZES SETE = 56. ELA PRECISARIA, PELO MENOS, DE 56 MIL CONTOS PARA PAGAR OS DIVIDENTOS.

Dr. ARTHUR CASTILHO : - NUMA ÉPOCA NORMAL, UMA AÇÃO DA PAULISTA ESTAVA MUITO ACIMA DO PAR, PORTANTO OS 7% OU 8% DE QUE O SENHOR ESTAVA FALANDO, NÃO DAVAM PARA REMUNERAR O CAPITAL, HOUE ATÉ O CASO DA MOGIANA HÁ UNS ANOS PASSADOS, QUE ESTEVE BEM ACIMA DO VALOR NOMINAL. ISTO QUE O SENHOR ESTÁ CITANDO É VALOR NOMINAL DO CAPITAL, QUER DIZER, É O VALOR HISTÓRICO.

Dr. LUIZ ORSINI DE CASTRO : - MAS O FATO CONCRETO É

QUE OS ACIONISTAS DA PAULISTA SE SATISFAZEM, PRESENTEMENTE, COM 8%. ÊLES NÃO SE SATISFAZEM COM 7%, MAS, DEPOIS QUE FORAM ELE- VADOS, PARECEM SATISFEITOS.

Dr. ARTHUR CASTILHO : - MAS, DR. ORSINI, HÁ UM CONTRA TRO E, DEPOIS DE PASSAR DE UMA CERTA PERCENTAGEM, AS EMPRÊSAS SÃO OBRIGADAS A BAIIXAR TARIFAS PORQUE, SE ASSIM NÃO FOSSE, CER- TAMENTE NÃO SE INCOMODARIAM POR RECEBEREM 15 OU 20%. MAS, O QUE É JUSTA REMUNERAÇÃO, EU CONFESSO QUE OUVÍ DEBATES FORMIDÁVEIS LÁ NA COMISSÃO DE REGULAMENTAÇÃO DO ARTIGO 144 DA ANTIGA CON- STITUIÇÃO, SEM QUE SE CHEGASSE A UM RESULTADO POSITIVO. A CON- TROVERSA SURTIU, DESDE LOGO, PARA SE SABER O QUE CAPITAL ERA: HISTÓRICO OU REAL.

Dr. LUIZ ORSINI DE CASTRO : - QUANTO ÀS EMPRÊSAS PAR- TICULARES, COMO A PAULISTA, PENSO EU QUE ESTA JUSTA REMUNERA- ÇÃO ESTÁ BEM DEFINIDA. NESSE CASO, COMO EU DISSE, SÃO OS 8% SÔ BRE O CAPITAL-AÇÕES QUE, SEGUNDO DIZ O DR. HUMBERTO DE CAMAR- GO, É DE 700 MIL CONTOS E O QUE EXIGEM OS ACIONISTAS DA PAULIS- TA SÃO AO TODO, 56 MIL CONTOS. AGORA, QUANTO ÀS EMPRÊSAS DE A- DMINISTRAÇÃO ESTATAL, COMO POR EXEMPLO A SOROCABANA, QUE TAM- BÉM NÃO DEIXA DE SER UMA EMPRÊSA DE CONCESSÃO, PORQUE ELA TEM UM CONTRATO COM O GOVERNO FEDERAL, COMO V. EXCI^a. SABE, SE SAT- ISFAZ COM UM SIMPLES EQUILIBRIO FINANCEIRO NO MOMENTO, EVIDEN- TEMENTE, PORQUE PARA ATENDER À RENOVAÇÃO E MELHORAMENTO, ELA TEM AS TAXAS DE QUE V. EXCI^a. FOI UM DOS CRIADORES, SINÃO O CRIADOR DO FUNDO DE MELHORAMENTO E FUNDO DE RENOVAÇÃO PATRIMO- NIAL. COM ESSAS TAXAS ELA PODERÁ IR ATENDENDO ÀS SUAS NECESSI- DADES DE DESENVOLVIMENTO, DE MELHORAMENTO E DE RENOVAÇÃO. QUAN- TO À PARTE DE CUSTEIO, PRÓPRIAMENTE DITA, ELA SE SATISFARIA, NO MOMENTO, COM O SIMPLES EQUILIBRIO QUE INFELIZMENTE ÊSTE ANO ELA NÃO CONSEGUIRÁ.

Dr. ARTHUR CASTILHO : - AINDA NESSA ORAÇÃO DO DR. COR- RÊA PIRES DOU MEUS PARABENS A S.S., VISTO QUE A VIAÇÃO FÉRREA ESTÁ SE ENCAMINHANDO PARA O VALE DA SOLIDÃO, ONDE EU ESTOU. PE LA LEITURA DO PROCESSO EU ESTOU VENDO, ESTOU ACHANDO INTERES- SANTÍSSIMO, COMO É NATURAL, POIS, QUANDO HÁ CONCORDANCIA DE I- DÉIAS, A GENTE AINDA ACHA MAIS INTERESSANTE O ASSUNTO, MAS, EU DEVO RELEMBRAR UMA CERTA SITUAÇÃO PECULIAR DA VIAÇÃO FÉRREA.

NA VIAÇÃO FÉRREA, INICIALMENTE, FOI FEITO EMPRESTIMO, COMO OS SENHORES DEVEM SE LEMBRAR, DE 20 MILHÕES DE DOLARES PARA EQUIPARAR AQUELES 88 MILHÕES DE CONTOS, QUE O GOVÊNRO FEDERAL PEGOU PELA ENCAMPAÇÃO, CORRESPONDENTE AOS 200 MILHÕES DE FRANÇOS BELGAS. OS ENCARGOS FINANCEIROS DECORRENTES DESSA OPERAÇÃO, EM LUGAR DE PESAREM SÔBRE A VIAÇÃO FÉRREA, PESARAM SÔBRE O TESOURO DO ESTADO. ISTO PARECIA UMA GRANDE VANTAGEM PARA A VIAÇÃO FÉRREA. POSTERIORMENTE, OS DEFICITS QUE FORAM SENDO VERIFICADOS, FORAM-SE ACUMULANDO E O GOVÊNRO DO ESTADO, PARECE-ME, MUITO POUCO PAGOU DESSES DEFICITS ACUMULADOS E A VIAÇÃO FÉRREA TEVE A VANTAGEM DE NÃO PAGAR OS JUROS DO EMPRESTIMO, QUE ERAM PEQUENOS, MAS FICOU SOBRECARRREGADA COM TÔDOS ESSES DEFICITS, PAGANDO OS JUROS DESSE CAPITAL QUE DEIXOU DE ENTRAR NA EXPLORAÇÃO DA EMPRÊSA. DAÍ SE AGRAVOU A CRISE E UM BENEFICIO ANTERIOR, QUE PARECIA MAGNIFICO, REDUNDOU NUMA POLÍTICA ERRADA QUE SOBRECARRREGOU ONEROSAMENTE A VIAÇÃO FÉRREA. SEI QUE ESTOU CERTO NESTA APRECIACÃO E QUE ESTA É UMA DAS CAUSAS DE DESEQUILIBRIO, QUE NÓS NOTAMOS. EU SEI QUE A VIAÇÃO FÉRREA PAGA, DE JUROS, UMA QUANTIA BASTENTE ELEVADA, QUE NÃO CABERIA A ELA MAS, SIM, AO ESTADO. MUITO OBRIGADO, DR. CORRÊA PIRES, E QUEIRA CONTINUAR.

Dr. JOÃO CORRÊA PIRES : - A EXTENSÃO DE NOSSO PAÍS, COM ZONAS CLIMÁTICAS E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO TÃO DIFERENCIADOS, DE UM ESTADO PARA OUTRO, NÃO COMPORTA, A NOSSO VER, UM REGIME DE CENTRALIZAÇÃO TARIFÁRIA, MORMENTE TENDO-SE EM VISTA QUE AS ESTRADAS DE FERRO NÃO GOZAM MAIS DOS BENEFÍCIOS DO MONOPÓLIO DOS TRANSPORTES E, POR CONSEGUINTE, SUJEITAS AO REGIME DE FRANCA CONCORRÊNCIA.

NO REGIME DE LIVRE CONCORRÊNCIA OS PREÇOS SÃO REGULADOS PELA LEI DE OFERTA E PROCURA, À QUAL ESTÃO SUBORDINADOS OS TRANSPORTES.

A SUBORDINAÇÃO DAS TARIFAS À RIGIDEZ DE UMA CENTRALIZAÇÃO, POR PARTE DO PODER DA UNIÃO, SÓ SE JUSTIFICAVA NO REGIME DO MONOPÓLIO DOS TRANSPORTES, ENTÃO MANTIDOS PELAS ESTRADAS DE FERRO, PORQUE NESSE PERÍODO, DE UM MODO GERAL, AS TARIFAS ERAM QUE DETERMINAVAM O CUSTO DAS UTILIDADES NO MERCADO DE CONSUMO.

HOJE, COM O APERFEIÇOAMENTO, CADA VEZ MAIOR, DOS TRANS

PORTES RODOVIÁRIOS E AÉREOS, COM AS LIBERDADES DE QUE GOZAM, E SÃO TÃO AS ESTRADAS DE FERRO, MAIS DO QUE QUALQUER OUTRA INDÚSTRIA, SUJEITAS A LEI DA "OFERTA E PROCURA".

COMO MUITO BEM DIZ A. PICARD: "AU LIEU DE PRÉTENDRE QUE LA TARIFICATION SOUMET Á SES LOIS LA PRODUCTION ET LA CONSOMMATION, IL SERAIT PLUS EXACT ET PLUS JUSTE DE DIRE QUE CE SONT LA PRODUCTION ET LA CONSOMMATION QUI RÉGENT LES TARIFS".

E, ÊSTE PRINCÍPIO QUE SE SUSTENTAVA JÁ NO SECULO PASSADO, É, HOJE, MAIS DO QUE NAQUELA ÉPOCA, CONFIRMADO PELA PRÁTICA.

A DETERMINAÇÃO DO VALOR DOS FRETES FERROVIÁRIOS JÁ NÃO PODE SER ARBITRADA PELA NECESSIDADES E DESEJOS DAS EMPRESAS, MAS, SIM, CALCADAS NA CAPACIDADE ECONÔMICA DOS PRODUTOS A TRANSPORTAR E INTENSIDADE E CORRENTES DE TRÁFEGO DAS FERROVIAS.

A CAPACIDADE ECONÔMICA DO PRODUTO É FUNÇÃO DIRETA DAS CARACTERÍSTICAS ECONÔMICAS DE CADA REGIÃO OU MERCADO.

UM PRODUTO QUALQUER PODE TER GRANDE VALOR ECONÔMICO, EM UM PONTO A E, NO ENTANTO, NÃO TER SIGNIFICAÇÃO ALGUMA EM B, DAÍ A SUBORDINAÇÃO DA DETERMINAÇÃO DAS TARIFAS ÀS CONDIÇÕES ECONÔMICAS DE CADA REGIÃO.

O ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL ANDOU MUITO BEM QUANDO DETERMINOU A CRIAÇÃO DO CONSELHO FERROVIÁRIO PARA SE OCUPAR DOS PROBLEMAS DE TARIFAÇÃO DA VIAÇÃO FÉRREA.

ÊSSE CONSELHO FORMADO COM REPRESENTANTES DA PECUÁRIA, AGRICULTURA, INDÚSTRIA E COMÉRCIO, ALÉM DE UM REPRESENTANTE DO DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO E OUTRO DA SOCIEDADE DE ENGENHARIA DO RIO GRANDE DO SUL, ESTÁ AMPLAMENTE CAPACITADO PARA RESOLVER COM AUTORIDADE E ACERTO, QUALQUER PROBLEMA

DE TARIFA, POIS QUE É CONSTITUIDO COM OS PRÓPRIOS INTERESSADOS NO ASSUNTO DE TRANSPORTE.

ÊSSE PROCEDIMENTO É SUI GENERIS, POIS QUE PÕE NAS MÃOS DO PRÓPRIO CONSUMIDOR A DETERMINAÇÃO DOS PREÇOS DOS PRODUTOS DE SEU CONSUMO.

PELO QUE NOS É DADO CONHECER, É CASO ÚNICO NO BRASIL.

OS SEUS RESULTADOS TÊM SIDO TÃO BENÉFICOS QUE NOS A-BALANÇAMOS A ACONSELHAR SUA GENERALIZAÇÃO AOS DEMAIS ESTADOS DA UNIÃO.

E, PARA ISTO, LEMBRAMOS, EM ABONO À NOSSA SUGESTÃO, A CELEBRE FRASE DE MACAULAY, QUE DIZ: "QUE EM TODOS OS PAÍSES HÁ UM PARTIDO DA ORDEM E OUTRO DO PROGRESSO, O PRIMEIRO, CONSERVADOR POR ÍNDOLE, APEGA-SE ÀS COISAS ESTABELECIDAS, AO PASSO QUE O ÚLTIMO, DE ESPÍRITO AVENTUREIRO, ANSEIA POR FAZER EXPERIÊNCIA".

SEJAMOS DO PARTIDO DO PROGRESSO E FAÇAMOS A EXPERIÊNCIA DESCENTRALIZANDO O SISTEMA TARIFÁRIO E ENTREGANDO-O AOS CONSELHOS FERROVIÁRIOS ESTADUAIS.

O TEMOR QUE PODERIA HAVER CONTRA OS ABUSOS DA ALTA EXCESSIVA DOS FRETES, ESTÁ PLENAMENTE AFASTADO, JÁ PELA REGULAÇÃO AUTOMÁTICA DA CONCORRÊNCIA DE OUTROS MEIOS DE TRANSPORTE, JÁ PELA AÇÃO FISCALIZADORA E CONTROLADORA DOS PRÓPRIOS CONSELHOS.

 *

UM DOS FATORES MAIS IMPORTANTES NA CONFECÇÃO DE UMA TARIFA É, SEM DÚVIDA ALGUMA, A ESTATÍSTICA.

PARA QUE SE POSSA FAZER UM ESTUDO EM BASES CIENTÍFICAS É INDISPENSÁVELMENTE QUE SE TENHA DADOS ESTATÍSTICOS COMPLETOS, NÃO SÓ DE EXPLORAÇÃO, COMO TAMBÉM DAS ZONAS DE PRODUÇÃO E DOS MERCADOS DE CONSUMO E PRODUÇÃO.

É COMUM NAS ESTRADAS DE FERRO FAZER-SE SÒMENTE A ESTATÍSTICA DAS TONELADAS QUILOMETROS TRANSPORTADAS E DETERMINAR A SUA RECEITA E SUA DESPESA; ENTRETANTO, PARA UM ESTUDO MAIS RACIONAL DAS TARIFAS, ESSES DADOS SÃO INSUFICIENTES, É PRECISO QUE SE TENHA OS DADOS REFERENTES A TONELADAS-QUILOMETROS-HORAS TRANSPORTADAS, POIS, MUITAS VEZES, NOS ESTUDOS ECONÔMICOS REALIZADOS SOBRE AQUELA BASE, PARA SE DETERMINAR AS CAUSAS DE DIMINUIÇÃO DOS INGRESSOS SE ATRIBUE A CAUSA À TARIFAÇÃO, QUANDO, EM REALIDADE ESTÁ NA MOROSIDADE DOS TRANSPORTES E CONSEQUENTE FALTA DE APROVEITAMENTO DO MATERIAL.

A FALTA DESSE IMPORTANTÍSSIMO DADO ESTATÍSTICO TORNA DIFÍCIL A DETERMINAÇÃO DO MATERIAL NECESSÁRIO AOS TRANSPORTES E O CÁLCULO DO CUSTO REAL DOS MESMOS.

A FALTA DE UM ESTUDO NESSA BASE É QUE TEM DADO MARGEM A QUE SE SUSTENTE, ENTRE NÓS, O VELHO PRINCÍPIO DE QUE O TREM MAIS ECONÔMICO É AQUELE QUE APROVEITA O MÁXIMO DA LOTAÇÃO DA LOCOMOTIVA, INDEPENDENTE DA VELOCIDADE.

NO QUE TANGE À ESTATÍSTICA COMERCIAL, PODEMOS, AFIRMAR, SALVO HONROSAS EXCEÇÕES, QUE NÃO EXISTEM EM NOSSAS ESTRADAS, APESAR DE SUA UTILIZAÇÃO SER DECISIVA NOS ESTUDOS ECONÔMICOS DA EXPLORAÇÃO COMERCIAL DE UMA ESTRADA DE FERRO.

TRATANDO DA ORGANIZAÇÃO DE ESTATÍSTICA FERROVIÁRIA EM SUA OBRA TRANSPORTES POR FERROCARRILES, ASSIM SE EXPRESSOU FRANCISCO ÓRTIVEROS: "LA INVESTIGACION MODERNA DE LAS LEYES QUE RIGEN LA PRODUCCION ECONOMICA DEL TRANSPORTE POR FERROCARRIL EXIGE QUE SE ORGANICE UN CENTRO U OFICINA APROPRIADA, DONDE SE LLEVARÁN CON TODO DETALLE Y RIGOR CIENTIFICO LAS ESTADÍSTICAS SABE DE LA PRODUCCION, LOS INDICES DE PRECIOS DE TODA SUERTE, EL DESARROJO ECONOMICO DE LA NACION, EL ESTUDIO DE LOS CENTROS PRODUCTORES Y CONSUMIDORES. ES DECIR TODAS LAS QUESTIONES DE

ORDEM ECONÔMICA, INTERNAS Y EXTERNAS A LA INDUSTRIA FERROVIÁRIA".

EM FACE DO EXPOSTO ACHAMOS QUE AS ATUAIS ESTATÍSTICAS DAS ESTRADAS DE FERRO NÃO ACOMPANHARAM OS PROGRESSOS DA TÉCNICA COMERCIAL DA EXPLORAÇÃO DOS TRANSPORTES FERROVIÁRIOS.

C O N C L U S ã O

CONSIDERANDO QUE A TARIFAÇÃO É UM DOS PROBLEMAS MAIS DELICADOS E IMPORTANTES DAS ESTRADAS DE FERRO;

CONSIDERANDO QUE O REGIME DE EQUILIBRIO ORÇAMENTÁRIO DE UMA FERROVIA DEPENDE ÚNICAMENTE DE UMA TARIFA EQUILIBRADA;

CONSIDERANDO QUE NÃO SE PODE CONCEBER O ESTUDO DE UMA BOA TARIFA QUE NÃO TENHA FUNDAMENTO NUMA PERFEITA E MINUCIOSA ESTATÍSTICA TÉCNICO-COMERCIAL;

A VIAÇÃO FÉRREA FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL SUBMETE À APROVAÇÃO DOS ILUSTRES DIRETORES E DE SEUS TÉCNICOS AS SEGUINTE PROPOSIÇÕES:

- A) - QUE AS TARIFAS SEJAM REVISADAS BIENALMENTE, EM CARACTER OBRIGATÓRIO, BASEANDO O SEU ESTUDO NO VALOR ECONÔMICO DAS MERCADORIAS EM RELAÇÃO AO TRANSPORTE E À ECONOMIA DO ESTADO OU ESTADOS A QUE A ESTRADA SERVIR;
- B) - QUE, INDEPENDENTEMENTE DESSA REVISÃO, SEJAM AS ESTRADAS AUTORIZADAS A FAZEREM RECLASSIFICAÇÕES PARCIAIS, TÔDA VEZ QUE TIVEREM QUE BAIXAR DE CATEGORIA UM PRODUTO, PARA QUE MANTENHA O EQUILIBRIO TARIFÁRIO, FICANDO ESSA ALTERAÇÃO TARIFÁRIA SUJEITA, APENAS, AO ESTUDO E APROVAÇÃO DO CONSELHO FERROVIÁRIO ESTADUAL A QUE ESTIVER SUBORDINADA A ESTRADA INTERESSADA;

- C) - QUE NENHUM ABATIMENTO CONCEDIDO PELOS GOVERNOS POSSAM PRODUZIR TARIFAS TAIS QUE O PRODUTO BENEFICIADO PAGUE FRETE INFERIOR AO CUSTO PARCIAL DO TRANSPORTE;
- D) - QUE NA CONFEÇÃO DAS CURVAS TARIFÁRIAS TENHA-SE COMO BASE O CUSTO PARCIAL DO TRANSPORTE E O VALOR DO FRETE DE CONCORRÊNCIA, INDEPENDENTEMENTE DE OUTROS FATORES DE ORDEM ECONÔMICA;
- E) - QUE AS ESTATÍSTICAS FERROVIÁRIAS ALÉM DE OUTROS DADOS TÉCNICOS DE EXPLORAÇÃO, ORGANIZEM OS APANHADOS NECESSÁRIOS PARA OBTER A DETERMINAÇÃO DA TONELADA-QUILÔMETRO-HORA;
- F) - ACONSELHE-SE ÀS ESTRADAS DE FERRO, QUE AINDA NÃO TENHAM, A CRIAÇÃO DA ESTATÍSTICA COMERCIAL ESPECIALIZADA, JUNTO AOS SEUS ORGÃOS COMERCIAIS.

Dr. ARTHUR CASTILHO: - FELICITO O DR. J. CORRÊA PIRES E A VIAÇÃO FÉRREA PELO BRILHANTE TRABALHO PRODUZIDO.

É QUANTO A MIM, ESTOU GRANDEMENTE SATISFEITO POIS EU VI QUE A VIAÇÃO FÉRREA JÁ FOI PARA O VALE DA SOLIDÃO, ONDE EU ESTOU E, PARA MIM, ISSO É UM MOTIVO DE GRANDE JÚBILIO.

AGORA O DR. BENJAMIM DE OLIVEIRA PEDIU-ME QUE MODIFICASSE O SISTEMA QUE HAVIA PRECONIZADO AQUI, DE INICIO, E DEIXASSE AS CONCLUSÕES PARA SEREM DISCUTIDAS EM CONJUNTO PORQUE PODERIA HAVER DISCORDÂNCIAS E PROPOSTAS E, NESSE CASO, SE APRESENTARIA A NECESSIDADE DE UM REAJUSTAMENTO PARA DISCUSSÃO ÚNICA DAS PROPOSTAS CONDENSADAS. ATENDENDO A ESSA SOLICITAÇÃO DO ILUSTRADO REPRESENTANTE DA REDE MINEIRA DE VIAÇÃO, EU VOU DEIXAR PARA A PARTE FINAL AS CONCLUSÕES PROPOSTAS PELO DR. CORRÊA

PIRES, COM TANTO BRILHO, COM TANTA PRECISÃO E QUE, COM TANTOS FATORES ESPECIAIS NA SUA DISSERTAÇÃO PRENDEU-NOS ATENTAMENTE À DISCUSSÃO DOS PROBLEMAS E ÀS OPORTUNAS SUGESTÕES QUE ABORDARAM OS ASSUNTOS PALPITANTES DA REDE SULRIOGRANDENSE.

EM VIRTUDE DO ADIANTADO DA HORA, EU VOU ENCERRAR A SESSÃO POR HOJE, DEVENDO FALAR AMANHÃ EM PRIMEIRO LUGAR, O DR. BENJAMIN DE OLIVEIRA, PELA REDE MINEIRA DE VIAÇÃO.

Dr. FELICIANO DE SOUZA AGUIAR: -ANTES DO ENCERRAMENTO DA SESSÃO, PEÇO AOS MEUS CAROS COLEGAS LICENÇA PARA REFERIR ME A UMA DECLARAÇÃO QUE FIZ, NA EXPOSIÇÃO SOBRE O SERVIÇO DE TRÁFEGO DA LEOPOLDINA. EU NOTEI QUE A LEOPOLDINA, EM TEMPOS, QUIZ FAZER UM SERVIÇO DE FOMENTO E PRODUÇÃO AO LONGO DA LINHA E FOI IMPEDIDA PELOS ESTADOS DO RIO E DE MINAS QUE CONSIDERAVAM OFENSIVA AO ESTADO A CRIAÇÃO DE TAL SERVIÇO, POR PARTE DA L.R.

DEVO AGORA DECLARAR, COM A MAIOR SATISFAÇÃO POSSÍVEL, QUE O GOVERNO DO ESTADO DE MINAS ACABA DE CRIAR UM SERVIÇO, QUE JÁ ESTÁ FUNCIONANDO EXATAMENTE NOS MOLDES EM QUE EU PRETENDIA FAZER.

ONTEM A NOITE, OUVI PELO RADIO UMA INTERESSANTE PALESTRA NA "RÁDIO GLOBO", DENOMINADA PALESTRA EM FAMÍLIA, NA QUAL O DIRETOR GERAL DOS CORREIS E TELÉGRAFOS LANÇOU UMA NOTÍCIA UM TANTO ANIMADORA PARA AS ESTRADAS DE FERRO. PARECE QUE HÁ UM DEPUTADO QUE APRESENTOU UM PROJETO NA CÂMARA, A PROPÓSITO DE TRANSPORTES DE MALAS POSTAIS E, NUMA DISCUSSÃO QUE DUROU DE 10 À MEIA NOITE, COM INTERRUPÇÕES, E QUE EU LAMENTEI NÃO ESTAR PRESENTE PARA PODER FAZER, TAMBÉM, AS MINHAS OBSERVAÇÕES, DECLAROU O DIRETOR DOS CORREIOS, TAXATIVAMENTE RECONHECER O DIREITO ÀS ESTRADAS DE FERRO DE SEREM AS ESTRADAS DE FERRO REMUNERADAS PELO TRANSPORTE E SALIENTOU ATÉ, UM TRABALHO JÁ FEITO PELO DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO, PROPONDO QUE ESSA REMUNERAÇÃO FOSSE NA BASE DE 60% DAS TARIFAS DE ENCOMENDAS, COM A QUAL ÊLE ESTÁ INTEIRAMENTE DE ACÔRDO. EMBORA MOSTRANDO AS DIFICULDADES QUE EXISTEM E ASSINALANDO QUE EM DIVERSAS PARTES DO MUNDO, O TRANSPORTE DE ENCOMENDAS É GRATUITO PARA O CORREIO, DIZ QUE AQUI, FOI CONSEGUIDA UMA LEI PARA A RODAGEM QUE VARIA DE 30 QUILOS PARA CARROS DE PASSEIO, 50 PARA ÔNIBUS E 100 PARA CAMINHÕES, GRATUITAMENTE, MAS RECONHECEU QUE O CORREIO SACRIFICAVA AS ESTRADAS DE FERRO, PORQUE O VOLUME DE TRÁFEGO, QUE ERA APENAS DE 3 MILHÕES DE QUILOS, MAIS OU MENOS, JÁ ESTÁ ALÉM DE 300 BILHÕES DE QUILOS, TRANSPORTADOS SÓ NAS ESTRADAS DE FERRO.

RO E QUE ACHA JUSTA E RAZOÁVEL A PRETENSÃO DAS FERROVIAS..

QUANTO AO PAGAMENTO, INFORMOU QUE DEPENDE DE VERBAS DO CONGRESSO. ADIANTOU, MAIS QUE, SEGUNDO OS DADOS QUE ÊLE POSSUIA O DEFICIT PRODUZIDO, OU POR OUTRA, O PREJUÍZO ACARRETADO ÀS ESTRADAS DE FERRO DO BRASIL PELO TRANSPORTE DOS CORREIOS ERA DA ORDEM DE 75 MILHÕES DE CRUZEIROS. DISSE AINDA, QUE O DEPARTAMENTO DOS CORREIOS, JÁ ESTAVA CONCORRENDO PARA DIMINUIR ÊS SE PREJUÍZO, PORQUE HAVIA FORNECIDO 10 CARROS CORREIOS À CENTRAL DO BRASIL. REALMENTE É INTERESSANTE ISTO MAS, SERIA MAIS INTERESSANTE, AINDA, SE O FORNECIMENTO FOSSE FEITO A TÓDAS AS ESTRADAS E NÃO SÓ A CENTRAL DO BRASIL.

ERA O QUE EU QUERIA DIZER.

Dr. ARTHUR CASTILHO: - AGRADECENDO AO DR. SOUZA AGUIAR AS SUAS PALAVRAS E AS BOAS NOTÍCIAS TRAZIDAS, CUMPRO O DEVER DE AGRADECER AOS ILUSTRADOS REPRESENTANTES DAS FERROVIAS BRASILEIRAS A SUA VALIOSA E ATENTA COLABORAÇÃO NO DIA DE HOJE.

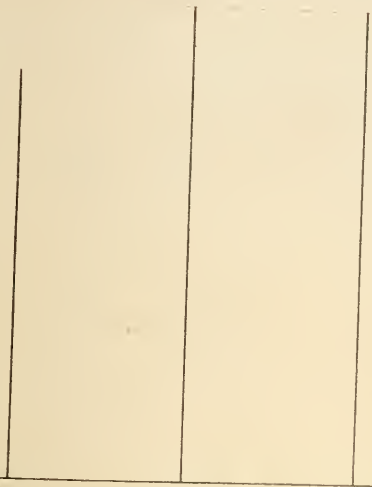
MUITO OBRIGADO. ESTÁ ENCERRADA A SESSÃO.

Handwritten text, possibly a title or header, is visible at the top of the page but is extremely faint and illegible.

800

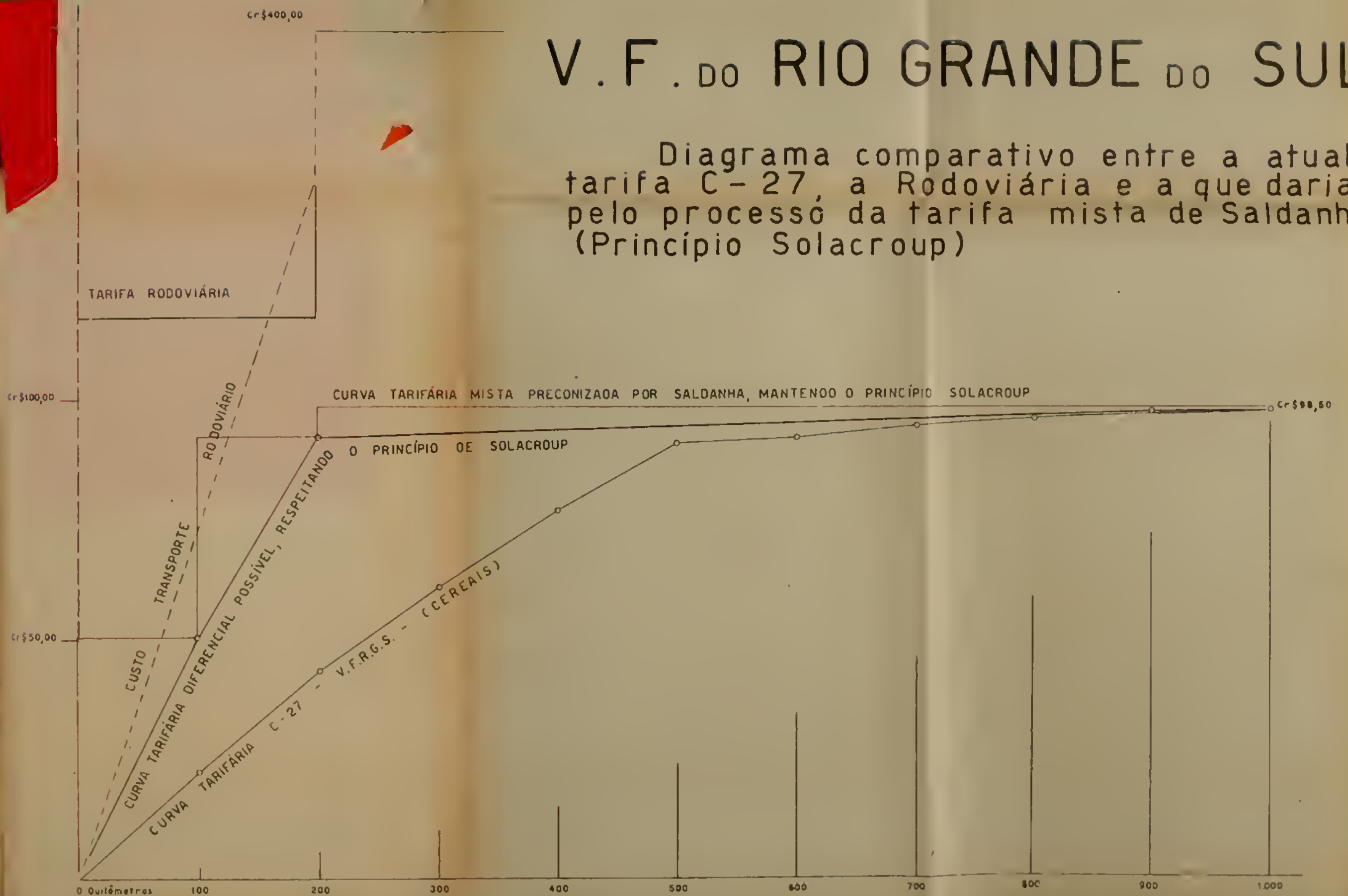
900

1.000



V.F. DO RIO GRANDE DO SUL

Diagrama comparativo entre a atual tarifa C-27, a Rodoviária e a que daria pelo processo da tarifa mista de Saldanha. (Princípio Solacroup)

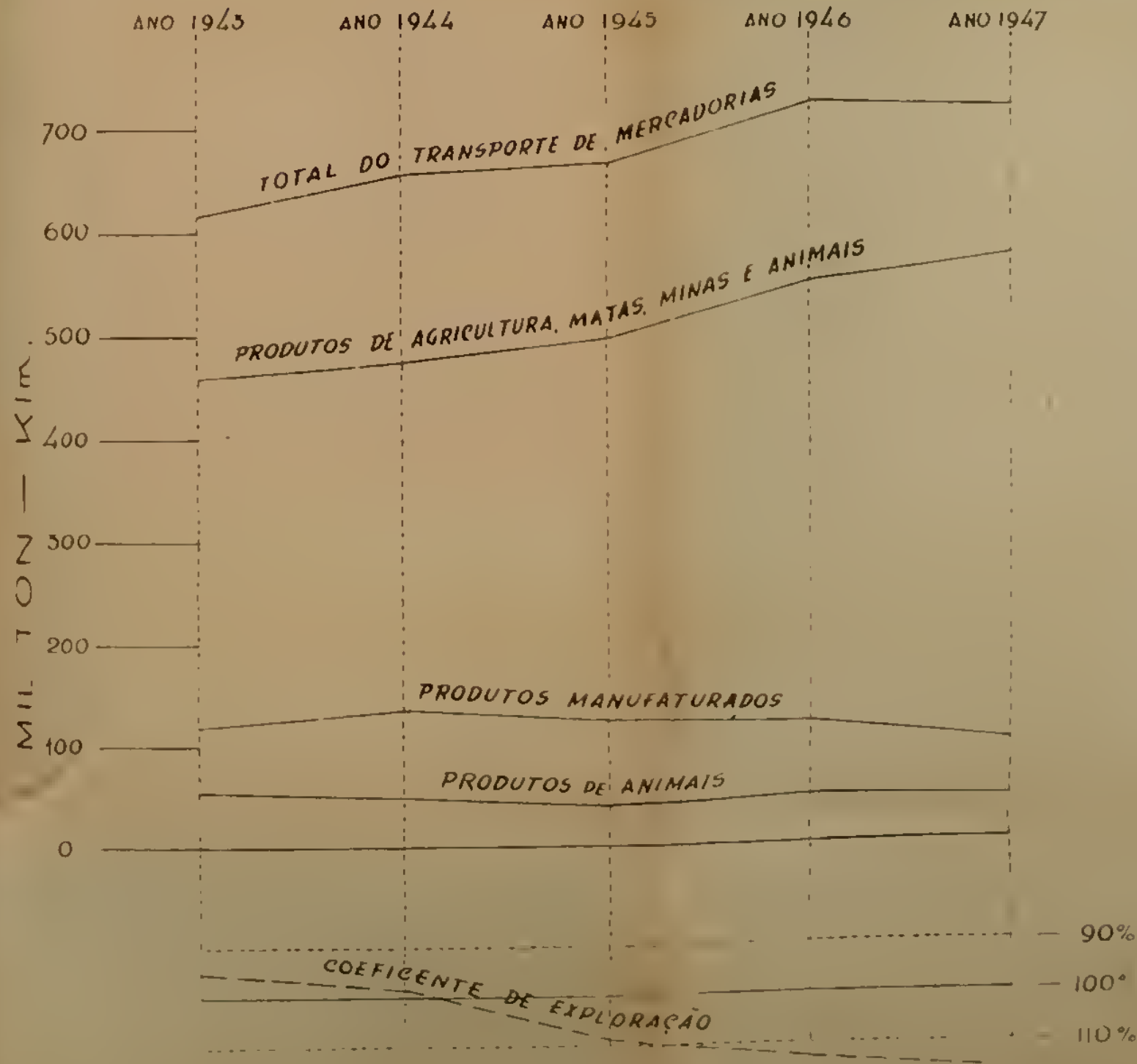


TOS NO RESULTADO ECONÔMICO

	1943	1944	1945	1946.	1947
	95,21%	92,31%	109,83%	113,13%	115,54%
}	19,3%	20,6%	18,8%	17,7%	13,8%

	1943	1944	1945	1946	1947
RA	197 665	232 752	220 142	281 643	239 410
	148 250	115 808	130 336	117.617	150 351
	68.247	76.816	92 698	99 731	114 487

GRÁFICO DEMONSTRATIVO DA INFLUÊNCIA RELATIVA DOS DIVERSOS PRODUTOS NO RESULTADO ECONÔMICO DE EXPLORAÇÃO DOS TRANSPORTES



	1943	1944	1945	1946	1947
COEFICIENTE EXPL.	95,21%	92,31%	109,83%	113,13%	115,54%
% MANUFATURADOS SOBRE O TOTAL	19,5%	20,6%	18,1%	17,7%	15,8%

	1943	1944	1945	1946	1947
PROD de AGRICULTURA	197.665	232.752	220.142	281.645	239.410
PROD de MATAS	148.250	113.808	130.336	117.617	150.551
PROD de MINAS	68.247	76.816	92.698	99.751	114.487
ANIMAIS	47.448	49.085	52.481	55.439	74.750
SOMA	461.610	474.461	495.657	554.430	578.998
PROD MANUFATURADOS	119.119	155.014	125.857	112.502	100.657
PROD de ANIMAIS	58.605	48.346	44.942	51.326	45.506
TOTAL	639.354	657.821	666.436	728.258	725.161

V.F.R.G.S. SUBDIRETORIA DE TRANSPORTES
SUPERINTENDÊNCIA RODOFERROVIÁRIA

9a SESSÃO

Realizada em 5 de Agosto
de 1948



9a. S E S S Ã O

REALIZADA NO DIA 5 DE AGOSTO DE 1948

R E G I S T R O D E P R E S E N Ç A

PRESIDENCIA - Eng° Arthur Pereira de Castilho

L I S T A D E P R E S E N Ç A

DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO

Eng° Virginio Santa Rosa

Eng° Yêdo Fiuza

CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES

Eng° Edmundo Brandão Pirajá

Eng° Sebastião Guaracy do Amarante

Nelson Freitas da Rocha

E. F. VITORIA A MINAS

Eng° Candido Trancoso

E. F. RIO GRANDE DO NORTE

Eng° Ruben Eugenio de Freitas Abreu

E. F. ARARAQUARA

Eng° F. Eugenio de Campos Jr.

REDE DE VIAÇÃO CEARENSE

Eng° Hugo Rocha

E. F. BAHIA A MINAS

Eng° Adalberto Pompilio

E. F. MADEIRA MAMORÉ

Eng° Benedito Pio Correa Lima

VIACAO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL

Eng° Cristiano Ehers
Eng° Aymoré Drummond
Eng° João Corrêa Pires
Eng° Manoel Parreira

CIA. PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO

Eng° Humberto Soares de Camargo

E. F. SOROCABANA

Eng° Edgard Werneck
Eng° Luiz Orsini de Castro
Eng° Ruy da Costa Rodrigues

CIA. MOGIANA DE ESTRADAS DE FERRO

Eng° Odir Dias da Costa

E. F. CENTRAL DO BRASIL

Eng° Caetano José de Andrade Pinto
Eng° Jair Oliveira

THE GREAT WESTERN

Eng° José Luiz Batista

E. F. NOROESTE DO BRASIL

Eng° Fernando de Freitas Melro

E. F. BRAGANCA

Eng° Francisco Coutinho

THE LEOPOLDINA RAILWAY

Eng° Feliciano de Souza Aguiar

REDE MINEIRA DE VIAÇÃO

Eng° Benjamim M. de Oliveira

VIAÇÃO FÉRREA LESTE BRASILEIRO E ILHÉOS CONQUISTA

Eng° Nelson Spínola Teixeira

SECRETARIO - Sr. Newton Moniz Gonçalves

Dr. ARTHUR CASTILHO: - ESTÁ INSTALADA A SESSÃO. TEM A PALAVRA O SR. REPRESENTANTE DA REDE MINEIRA DE VIAÇÃO.

Dr. BENJAMIN MAGALHÃES DE OLIVEIRA
REDE MINEIRA DE VIAÇÃO

SENHOR PRESIDENTE, PREZADOS COLEGAS:

RÊDE MINEIRA DE VIAÇÃO

(HOUE ACRÉSCIMO E EXPLANAÇÕES SUPLEMENTARES, A PARTES E RESPOSTAS)

ANTES DE RESPONDER AOS QUESITOS FORMULADOS NO TEMÁRIO, SINTO NECESSIDADE DE FAZER ALGUMAS BREVES CONSIDERAÇÕES EM TÔRNO DAS NOÇÕES DE CUSTO DO TRANSPORTE, A FIM DE NELAS ME APOIAR MAIS TARDE, PEDINDO DESCULPAS A ESTA DOUTA ASSEMBLÉIA DE TOCAR EM COUSAS TÃO SIMPLES E SABIDAS.

NOS GASTOS DE QUALQUER EMPRÊSA HÁ DUAS CATEGORIAS DE DESPESAS: UMA VARIÁVEL COM A PRODUÇÃO E OUTRA INDEPENDENTE DELA.

AS DESPESAS VARIÁVEIS SÃO AS QUE DECORREM DIRETAMENTE DA PRODUÇÃO E DESAPARECERIAM SE ELA CESSASSE; TAIS OS GASTOS COM MÃO-DE-OBRA, COMBUSTÍVEL E REPARAÇÃO CORRENTE DA MÁQUINA. AS FIXAS ABRANGEM TÔDAS AQUELAS QUE CONTINUARIAM A SER FEITAS MESMO DO CAPITAL, AS DESPESAS COM A ADMINISTRAÇÃO, A CONSERVAÇÃO DAS INSTALAÇÕES ETC.

O CUSTO DA PRODUÇÃO É O QUOCIENTE DE UMA DIVISÃO NA QUAL A PRODUÇÃO FIGURA SEMPRE COMO DIVISOR. QUANDO O DIVIDENDO

É REPRESENTADO PELAS DESPESAS TOTAIS, O QUOCIENTE CHAMA-SE CUSTO TOTAL; QUANDO SE TOMAM APENAS AS DESPESAS VARIÁVEIS, O QUOCIENTE É O CUSTO PARCIAL.

O CUSTO PARCIAL DE UM PRODUTO APRESENTA ASSIM A DESPESA DIRETA DA SUA FABRICAÇÃO. É NATURALMENTE INFERIOR AO CUSTO TOTAL E PODE SER DETERMINADO COM BASTANTE PRECISÃO.

SE UM ÚNICO PRODUTO É FABRICADO, A DETERMINAÇÃO DO SEU CUSTO É FÁCIL; NÃO ASSIM SE SÃO VÁRIOS OS PRODUTOS E EM QUANTIDADES DIFERENTES E VARIÁVEIS, ISTO É, SE SE TRATA DE UMA EMPRESA DE RESULTADOS CONJUNTOS. CONVENÇÕES ARTIFÍCIOS, APELO A DADOS INDETERMINÁRIOS, SÃO INDISPENSÁVEIS PARA CONSEGUIR-SE A APURAÇÃO DO CUSTO, AO MENOS APROXIMADO, DE CADA ARTIGO FABRICADO.

QUANTO AO PREÇO DE VENDA, É CLARO QUE ÊLE DEVERÁ, PARA O CONJUNTO DOS PRODUTOS FABRICADOS, COBRIR O CUSTO DA PRODUÇÃO; MAS PARA CERTOS PRODUTOS PODERÁ SER INFERIOR AO CUSTO PRÓPRIO UNITÁRIO, SE PARA OUTROS PODER ULTRAPASSÁ-LO.

POR OUTRO LADO, A EMPRESA ESTARIA PERDENDO DINHEIRO SE VENDESSE ALGUM PRODUTO POR PREÇO INFERIOR AO SEU CUSTO PARCIAL.

PARA CADA ARTIGO, O EXCESSO DO PREÇO DE VENDA SOBRE O SEU CUSTO PARCIAL REPRESENTA O LUCRO BRUTO ELEMENTAR OU UNITÁRIO.

NORMALMENTE, A SOMA DESSAS PARCELAS DE LUCRO BRUTO DEVE COBRIR AS DESPESAS FIXAS, PARA QUE HAJA SALDO LÍQUIDO.

MAS, SE AS DESPESAS FIXAS ESTÃO COBERTAS POR UMA PARTE JÁ ASSEGURADA DA PRODUÇÃO, UMA NOVA ENCOMENDA PODERÁ SER ACEITA POR PREÇO MENOR QUE O NORMAL, CONTANTO QUE ESSE PREÇO ULTRAPASSE O CUSTO PARCIAL.

O CONJUNTO DAS RECEITAS DEVE, POIS, COBRIR O CUSTO TOTAL; PORÉM CERTOS NEGÓCIOS PODEM SER FEITOS A UM PREÇO MAIS BAIXO, COMPREENDIDO ENTRE O CUSTO TOTAL E O CUSTO PARCIAL. CUMPRE QUE OUTROS NEGÓCIOS POSSAM SER FEITOS A UM PREÇO MAIS ELEVADO, A FIM DE QUE A MÉDIA PONDERADA DOS PREÇOS DE VENDA SEJA AO MENOS IGUAL AO CUSTO UNITÁRIO TOTAL MÉDIO.

AS ESTRADAS DE FERRO VENDEM TRANSPORTE SOB AS DENOMINAÇÕES DE PASSAGEIRO-QUILÔMETROS, TONELADA-QUILÔMETRO, ANIMAL-QUILÔMETRO.

O CÁLCULO DO CUSTO DESSAS UNIDADES DE TRÁFEGO EXIGE O CONHECIMENTO DE TUDO O QUE CONCERNE À EXPLORAÇÃO E AO FUNCIONAMENTO DA ESTRADA.

E O CÁLCULO É COMPLEXO PORQUE AS ESTRADAS DE FERRO SÃO EMPRESAS DE RESULTADOS CONJUNTOS, HAVENDO NECESSIDADE DO APÊLO A UNIDADES INTERMEDIÁRIAS, QUE SÃO O TREM-QUILÔMETRO, O VAGÃO-QUILÔMETRO E, SOBRETUDO, A TONELADA-QUILÔMETRO DE PÊSO BRUTO REBOCADO, TKBR.

O CUSTO TOTAL DA TKBR DEPENDE DE MUITAS VARIÁVEIS: TONELAGEM DO TREM CONSIDERADO ISOLADAMENTE;

CONDIÇÕES TÉCNICAS DA LINHA;

INTENSIDADE DE TRÁFEGO DO TRECHO DE LINA PERCORRIDO;

APROVEITAMENTO DA CAPACIDADE DOS VAGÕES UTILIZADOS, ETC.

O CUSTO TOTAL DA TKBR PODE ASSUMIR VALORES MUITO DIFERENTES, DE ACORDO COM AS CIRCUNSTÂNCIAS. É ESTE É UM DOS CARACTERÍSTICOS MARCANES DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO.

O CUSTO TOTAL DO TRANSPORTE DE UMA MESMA EXPEDIÇÃO EM

UM RAMAL DE TRÁFEGO INSIGNIFICANTE E DE MÁS CONDIÇÕES TÉCNICAS, TRANSPORTE FEITO EM VAGÃO MAL APROVEITADO E EM TREM INCOMPLETO, PODE APRESENTAR UM CUSTO POR TKBR 10 OU 20 VEZES MAIOR DO QUE SE ELE SE HOUVESSE REALIZADO EM CONDIÇÕES MAIS FAVORÁVEIS, ISTO É, LINHA DE BOM PERFIL, TREM COMPLETO, VAGÃO TOTALMENTE APROVEITADO.

TRATA-SE, NUM COMO NOUTRO CASO, DO CUSTO TOTAL. É APARECE CLARA A POSSIBILIDADE, QUE É CARACTERÍSTICA DA ESTRADA DE FERRO, DE FAZER A BAIXO CUSTO TRANSPORTES DE GRANDES MASSAS.

POR OUTRO LADO, O CUSTO DO TRANSPORTE DEPENDE, AINDA, DA ESPÉCIE DAS MERCADORIAS, DO ESPAÇO QUE SOB O MESMO PESO EXIGE, DOS CUIDADOS RECLAMADOS, DO RISCO DE AVARIA, DETERIORAÇÃO E INCÊNDIO, DA EXISTÊNCIA OU NÃO DE CARGA EM RETORNO ETC.

NÃO SENDO POSSÍVEL ENCONTRAR UMA FORMULA QUE LEVE EM CONTA TÔDAS AS CIRCUNSTÂNCIAS, ABANDONA-SE NA GENERALIDADE DOS CASOS O CUSTO TOTAL E EM VEZ DELE, CALCULA-SE O CUSTO MÉDIO PARA O CONJUNTO DAQUELA ESTRADA, REFERIDO A UM CERTO PERÍODO DE TEMPO, UM MÊS, UM ANO.

ENTRETANTO, CASOS HÁ EM QUE É INDISPENSÁVEL A DETERMINAÇÃO DO CUSTO REAL ESPECÍFICO, EFETIVO, DE UM TRANSPORTE BEM DEFINIDO, POR EXEMPLO, O TRANSPORTE REGULAR DE MINÉRIOS EM TREM COMPLETO ENTRE DUAS DETERMINADAS ESTAÇÕES, SENDO BEM CONHECIDAS AS CARACTERÍSTICAS DA TRAÇÃO E DO MATERIAL RODANTE EMPREGADOS.

É O QUE ULYSSE LAMALE DENOMINOU "CUSTO INDUSTRIAL".

O CÁLCULO CONDUZ ÀS VEZES A VALORES DE CUSTO SURPREENDENTEMENTE BAIXOS; ENTRETANTO, TRATA-SE DE CUSTO TOTAL, E NÃO AINDA DE CUSTO PARCIAL.

GUARDEMOS, POIS, ÊSTES DOIS IMPORTANTES CARACTERÍSTICOS DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO:

A EXTREMA VARIABILIDADE DO SEU CUSTO TOTAL;

A POSSIBILIDADE DESSE CUSTO TOTAL DESER A VALORES MUITO REDUZIDOS NOS TRANSPORTES EM MASSA.

POR ÚTIL E NECESSÁRIO QUE SEJA O CONHECIMENTO DO CUSTO MÉDIO GERAL, É INDISPENSÁVEL, PARA CERTOS TRANSPORTES, SOBRE TUDO OS DE RECUPERAÇÃO E OS NOVOS, CONHECER TAMBÉM O SEU CUSTO TOTAL, O SEU CUSTO ESPECÍFICO, O SEU CUSTO EXATO.

* * *
* *
*

QUANTO AO CUSTO PARCIAL HÁ EVIDENTEMENTE UM PARA CADA ESPÉCIE DE TRANSPORTE, FUNÇÃO QUE ELE TAMBÉM É DE MUITAS VARIÁVEIS, O QUE NOS LEVA NA MAIORIA DOS CASOS, À UTILIZAÇÃO DE CUSTOS PARCIAIS MÉDIOS.

O CUSTO PARCIAL DE DETERMINADO TRANSPORTE COMPÕE-SE SOBRETUDO DAS DESPESAS DE TRACÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DO MATERIAL UTILIZADO. MAS PODERÃO INTERVIR OUTRAS CIRCUNSTÂNCIAS PARA AUMENTÁ-LO OU DIMINUI-LO, TAIS COMO:

VOLUME DO TRANSPORTE;
ÉPOCA DE SAFRA OU DE ENTRE SAFRA;
O SENTIDO EM QUE ELE É FEITO: SENTIDO PRINCIPAL OU DE RETORNO;
NECESSIDADE DE CARROS, VAGÕES, OU TRENS A MAIOR;
DISTÂNCIA PERCORRIDA;
MANOBRAS, BALDEAÇÕES E SERVIÇOS DE TERMINAIS.

PORTANTO, O CUSTO PARCIAL É TAMBÉM UM VALOR ESSENCIALMENTE VARIÁVEL.

CASOS HÁ EM QUE ELE É PRATICAMENTE NULO, COMO QUANDO SE TRATA DE RECUPERAR PASSAGEIROS DE DETERMINADO TRECHO ISOLADO, SERVIDO POR TRENS REGULARES OBRIGATORIOS. JÁ HAVERÁ ALGUMA DESPESA, EMBORA MÍNIMA, QUANDO SE PODEM UTILIZAR VAGÕES EM RETORNO. É ASSIM POR DIANTE.

DA MESMA FORMA QUE PARA O CUSTO TOTAL, TORNA-SE NE-

CESSÁRIO RECORRER A VALORES MÉDIOS DO CUSTO PARCIAL DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS, MERCADORIAS, ANIMAIS, ETC.

E ÊLE É GERALMENTE TOMADO COMO CORRESPONDENDO DE 50 A 60% DO CUSTO TOTAL MÉDIO, RESULTADO ÊSTE DE PESQUISAS E INVESTIGAÇÕES ADEQUADAS.

MESMO QUE PRUDENTEMENTE TOMEMOS O COEFICIENTE DE 60% ÊSSE CUSTO PARCIAL MÉDIO GERAL NÃO PODE SER NUNÇA ENCARADO COMO UM VALOR FIXO. CASOS HÁ DE RECUPERAÇÃO DE TRÁFEGO QUE EXIGEM ESTUDO CUIDADOSO DA ESPÉCIE CONSIDERADA E, ATÉ MESMO, EXPERIÊNCIAS DIRETAS.

ENTRETANTO, MESMO CONSIDERANDO OS VALORES MÉDIOS, DO CUSTO TOTAL E DO CUSTO PARCIAL, É EVIDENTE A GRANDE MARGEM DE DIFERENÇA QUE ENTRE ÊLES EXISTE.

ÊSTE TAMBÉM É UM ASPECTO PECULIAR DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO; E UMA CIRCUNSTANCIA QUE LHE FORNECE ARMA PRECIOSA NA LUTA CONTRA OS CONCURRENTES.

PORQUE O MESMO NÃO SE PASSA COM O CAMINHÃO, CUJO CUSTO PARCIAL QUASI COINCIDE COM O CUSTO TOTAL. COM EFEITO, NO CAMINHÃO A MAIOR PARTE DAS DESPESAS É REPRESENTADA PELAS PARCELAS QUE CORRESPONDEM À TRAÇÃO-PESSOAL, CARBURANTE, CONSERVAÇÃO E AMORTIZAÇÃO DO VEÍCULO-DESPESAS QUE NA ESTRADA DE FERRO CONSTITUEM O CUSTO PARCIAL.

É NECESSÁRIO AÇENTUAR ÊSTE PONTO, INSISTIR NELE, PORQUE DELE DECORRE CONSEQUÊNCIA IMPORTANTE, NO QUE RESPEITA À TARIFAÇÃO.

A GRANDE DIFERENÇA ENTRE CUSTO PARCIAL E CUSTO TOTAL PERMITE À ESTRADA DE FERRO DIVERSIFICAR A SUA TARIFA, ADOTAR VÁRIAS TABÉLAS, COBRAR PREÇOS MUITO DIFERENTES CONFORME AS MERCADORIAS. MAS O CAMINHÃO É OBRIGADO À TARIFAÇÃO DENOMINADA DE PREÇO ÚNICO.

É A PRÓPRIA NATUREZA DAS COUSAS QUE IMPÕE AO CAMINHÃO ESSA RESTRIÇÃO E FACULTA À ESTRADA DE FERRO AQUELA VANTAGEM.

NÃO TRATAREI DOS PROCESSOS DE CÁLCULO, CERTAMENTE COMPLEXOS E AINDA CONDUZIDOS ENTRE NÓS COM HESITAÇÕES, INSUFICIÊNCIA DE ELEMENTOS E FALTA DE UNIFORMIDADE ENTRE AS DIVERSAS ESTRADAS DE FERRO. OUTROS COLEGAS CERTAMENTE VERSARÃO ESTE PONTO, QUE É DE SUMA IMPORTÂNCIA, PROPONDO PROVIDÊNCIAS ADEQUADAS.

MAS EM LINHAS GERAIS, AS ESTATÍSTICAS DA RÊDE MINEIRA DE VIAÇÃO JÁ PERMITEM OS CÁLCULOS ELEMENTARES MAIS NECESSÁRIOS PARA O TRABALHO DE RECUPERAÇÃO DO TRÁFEGO AO QUAL NOS LANÇAMOS.

SE HÁ DIFICULDADES E DÚVIDAS NA DETERMINAÇÃO DO CUSTO PARCIAL DO TRANSPORTE, LIMITE INFERIOR DE QUALQUER TARIFA, DIFICULDADES TAMBÉM SURGEM NA FIXAÇÃO DO LIMITE SUPERIOR, O VALOR DO TRANSPORTE, EXATAMENTE PELA FALTA DE ELEMENTOS CERTOS E INCONTESTÁVEIS SOBRE OS PREÇOS DAS MERCADORIAS NA ORIGEM E NO DESTINO, NÃO SE ACHANDO OS SERVIÇOS COMERCIAIS DAS ESTRADAS DEVIDAMENTE APARELHADOS E DEVIDAMENTE ENTROSADOS ENTRE SI.

PARA AS MERCADORIAS RICAS, ALIÁS, O LIMITE SUPERIOR DA TARIFA NÃO PODE MAIS SER O VALOR DO TRANSPORTE E SIM OS PREÇOS COBRADOS PELOS CONCURRENTES.

COMO QUER QUE SEJA, PORÉM, É FÁCIL DEMONSTRAR QUE DAS DUAS FORMAS DE TARIFAÇÃO USUAIS, A TARIFAÇÃO DE PREÇO ÚNICO E A TARIFAÇÃO AD-VALOREM, É ESTA QUE PROPORCIONA MAIOR RENDA PARA O TRANSPORTADOR E MAIORES BENEFÍCIOS PARA O PÚBLICO.

NA SUA TESE DE CAMPINAS O NOSSO ILUSTRE COLEGA LUIZ ORSINI APRESENTOU UMA DEMONSTRAÇÃO GRÁFICA CLARA E EXPRESSIVA.

A TARIFA DE PREÇO ÚNICO PRECISA CORRESPONDER, EVIDEN-

TEMENTE, AO CUSTO TOTAL MÉDIO, PARA QUE A ESTRADA NÃO SOFRA PREJUÍZO; TAMBÉM NESSE CASO NÃO TERÁ LUCRO.

E O PÚBLICO FICARÁ PREJUDICADO, PORQUE TÔDAS AQUELAS MERCADORIAS CUJO VALOR DE TRANSPORTE É INFERIOR A ESSE CUSTO MÉDIO NÃO PODERÃO SER TRANSPORTADAS.

É ESSE EXATAMENTE O CASO DOS CAMINHÕES, COMO SE SABE. A TARIFICAÇÃO A PREÇO POR ASSIM DIZER ÚNICO É, COMO JÁ VIMOS, UM IMPERATIVO DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO, E CONSEQUÊNCIA DA QUASI COINCIDÊNCIA, PARA OS CAMINHÕES, DO CUSTO TOTAL COM O CUSTO PARCIAL.

ELA IMPÕE A ESCOLHA DAS MERCADORIAS E O APROVEITAMENTO DO VEÍCULO NOS DOIS SENTIDOS. MAS A SUA SIMPLICIDADE É MUITO DO GOSTO DO PÚBLICO.

NA REALIDADE, PARA AS MERCADORIAS RICAS, ÚNICAS QUE TRANSPORTAM NO SENTIDO PRINCIPAL DO SEU TRÁFEGO, COBRAM OS CAMINHÕES FRETES BEM REMUNERADORES, PROCURANDO TRAZER NO RETORNO LOTAÇÃO COMPLETA E QUE POSSAM OBTER, E OS FRETES TOTAIS COBRADOS NA VIAGEM REDONDA É QUE DEVEM SER EM MÉDIA SUPERIORES À PESADA TOTAL:

GOZAM DE AMPLA LIBERDADE TARIFÁRIA E JOGAM COM AS VANTAGENS PRÓPRIAS DO SISTEMA PARA COBRAREM O MÁXIMO POSSÍVEL.

AS ESTRADAS DE FERRO GOZAM DE MAIOR AMPLITUDE TARIFÁRIA DEVIDO AO GRANDE AFASTAMENTO ENTRE O CUSTO TOTAL E O CUSTO PARCIAL E SERIA TANTO CONTRA O INTERESSE PÚBLICO COMO CONTRA O SEU PRÓPRIO INTERESSE, SERIA CONTRA A NATUREZA DAS COUSAS ADOTAREM TARIFAS DE PREÇO ÚNICO, COMO OS CAMINHÕES.

PARA ELAS A TARIFICAÇÃO INDICADA É A AD-VALOREM, COM UMA PAUTA DE CLASSIFICAÇÃO CONTENDO UMA TANTAS TABELAS GERAIS, ASSIM COMO UMA SÉRIE DE TARIFAS ESPECIAIS.

AD-VALOREM DEVE SER A PAUTA NA SUA ORGANIZAÇÃO, REU-

NUNDO NA MESMA TABELA AS MERCADORIAS DO MESMO VALOR. NATURALMENTE LEVAR-SE-Á TAMBÉM EM CONTA O CUSTO ESPECÍFICO DO TRANSPORTE E NÃO SÓ O VALOR DA MERCADORIA.

UM GRANDE NÚMERO DE TABELAS PARECE-ME, PORÉM, INÚTIL, PORQUE AS MERCADORIAS MAIS RICAS, EMBORA PUDESSEM SER DISTRIBUÍDAS EM VÁRIAS CLASSES, PERTENÇEM, NA VERDADE, A UMA CLASSE ÚNICA: A QUE É OBJETO DA CONCORRÊNCIA RODOVIÁRIA NO SENTIDO PRINCIPAL.

NÃO TEM, POIS, A RÊDE MINEIRA DE VIAÇÃO OBJEÇÕES A APRESENTAR CONTRA O NOSSO SISTEMA DE CLASSIFICAÇÃO DAS MERCADORIAS.

É O 12º ITEM DO NOSSO TEMÁRIO. A ORGANIZAÇÃO DA PAUTA É AD-VALOREM, COMO DEVE SER. AS ESTATÍSTICAS LEVANTADAS PELA PRÓPRIA CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES DEMONSTRAM, ENTRETANTO, QUE ALGUMAS CORREÇÕES DEVEM SER INTRODUZIDAS. O NÚMERO DE CLASSES É ELEVADO, MAS AS ESTRADAS PODEM REDUZÍ-LO, COMO FEZ A RÊDE MINEIRA DE VIAÇÃO, COMO FEZ A THE LEOPOLDINA RAILWAY, COMO FIZERAM OUTRAS ESTRADAS, GRUPANDO ALGUMAS TABELAS.

A TARIFAÇÃO NÃO É UMA CIÊNCIA; É UMA ARTE E DEPENDE, SOBRETUDO, DA EXPERIÊNCIA DE QUEM A PROJETA. ESSA EXPERIÊNCIA, PORÉM, DEVE SER ASSISTIDA POR UMA COMPREENSÃO CLARA DO QUE SE PASSA EM TÔRNO DO CUSTO DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO E APOIADA EM ESTATÍSTICAS E INFORMAÇÕES UTILIZADAS SÔBRE VOLUMES DE TRANSPORTES, PRODUÇÃO DA ZONA, PREÇOS DAS MERCADORIAS, EVASÃO DE TRÁFEGO, ETC., ELEMENTOS ENFIM QUE FORNEÇAM BASE PARA A TARIFAÇÃO NORMAL E A DE RECUPERAÇÃO E FERMITEM ACOMPANHAR MUITO OS RESULTADOS OBTIDOS.

O PROBLEMA DA RÊDE MINEIRA DE VIAÇÃO NESTE PONTO É O DA RECUPERAÇÃO DO TRÁFEGO, É TALVEZ O PROBLEMA DE MUITAS OUTRAS ESTRADAS DE FERRO.

PARA ISTO, TEMOS DENTRO DA NOSSA ORGANIZAÇÃO TARIFÁRIA OS ELEMENTOS NECESSÁRIOS, POIS A RÊDE MINEIRA DE VIAÇÃO SE

UTILIZA, E PRETENDE UTILIZAR-SE AINDA MAIS, DA FACULDADE DE ESTABELECER TARIFAS ESPECIAIS E CONCESSÕES AO PÚBLICO.

É CERTO QUE A RECUPERAÇÃO DO TRÁFEGO SÓ PODE SER CONSEGUIDA COM O SERVIÇO RODOVIÁRIO COMPLEMENTAR E A REDE MINEIRA DE VIAÇÃO, QUE TANTO TARDOU EM CRIÁ-LO, O ESTÁ ORGANIZANDO AGORA. NO DECORRER DO MÊS DE AGOSTO, ELE COMEÇARÁ A FUNCIONAR, ESTANDO TUDO PREVISTO PARA UMA RÁPIDA EXPANSÃO, COM A CRIAÇÃO DE NUMEROSAS AGÊNCIAS RODOVIÁRIAS, UMAS EM ESTAÇÕES DA PRÓPRIA ESTRADA, OUTRAS EM CIDADES SITUADAS FORA DOS TRILHOS DA REDE.

APROVEITAREMOS CERTAMENTE DA LIBERDADE TARIFÁRIA DE QUE GOZA O TRANSPORTE RODOVIÁRIO, A QUAL SE ESTENDE EM LARGA MEDIDA AO TRANSPORTE RODO-FERROVIÁRIO.

FALA-SE EM RIGIDEZ DA TARIFAÇÃO FERROVIÁRIA. RIGIDEZ AQUI DEVE SER TOMADA NO SENTIDO DA FALTA DE LIBERDADE PARA ALTERÁ-LA PARA MAIS, NÃO EM OUTRO QUALQUER. PORQUE, QUANTO À AMPLITUDE, POR EXEMPLO, A TARIFAÇÃO FERROVIÁRIA A POSSUE EM MUITO MAIOR ESCALA QUE OS CAMINHOS CONFORME JÁ VIMOS.

ORA, ESSA FALTA DE LIBERDADE É ATENUADA EM LARGA ESCALA COM O SERVIÇO RODOVIÁRIO COMPLEMENTAR.

AS ALTERAÇÕES PARA MENOS, AS REDUÇÕES TARIFÁRIAS, JÁ AS ESTRADAS AS PODEM CONCEDER. É VERDADE QUE AS CONCESSÕES DE TARIFAS ESPECIAIS DEVERÃO SER SEMPRE EM CARATER GERAL, PARA TODOS OS EXPEDIDORES, O QUE É DE INTEIRA JUSTIÇA E NENHUM ENTRAVE TRÁZ À ECONOMIA DA ESTRADA. É PODE HAVER TARIFAS ESPECIAIS, DE ZONA, FAVORECENDO CERTAS ESTAÇÕES DE PROCEDÊNCIA OU DE DESTINO.

PODEM AINDA SER FEITAS CONCESSÕES NO SENTIDO DA APLICAÇÃO DAS TARIFAS DE LOTAÇÃO E EXPEDIÇÕES INFERIORES À CAPACIDADE DO VAGÃO REQUISITADO, O QUE SERÁ ÚTIL NA LUTA CONTRA OS CONCURRENTES.

AS ESTRADAS ESTÃO AINDA AUTORIZADAS A CELEBRAR AJUS-

TES COM GRANDES TRANSPORTADORES, OBEDECIDAS CERTAS CONDIÇÕES.

RIGIDEZ TARIFÁRIA, PROPRIAMENTE, NÃO HÁ. O QUE EXISTE É FALTA DE LIBERDADE PARA AUMENTOS, É GRANDE DEMORA NA OBTENÇÃO DELES, MESMO QUANDO JUSTOS E NECESSÁRIOS, MESMO QUANDO COMPLETAMENTE FUNDAMENTADOS E RESPONDIDAS TÓDAS AS OBJEÇÕES DE ORDEM TÉCNICA E ECONÔMICA. NESTE PARTICULAR, SIM, FALTA QUALQUER COUSA NO NOSSO MECANISMO; A NOSSA ORGANIZAÇÃO AINDA CARECE DE RETOQUES.

O QUE EXISTE AINDA NO TOCANTE À RIGIDEZ, É A OBRIGAÇÃO DE SER APLICADA A CADA DESPACHO A TARIFA PRÓPRIA DAQUELA MERCADORIA, AO PASSO QUE O CAMINHÃO CONCORRENTE NÃO TEM TARIFA E AJUSTA NA OCASIÃO O PREÇO COM O REMETENTE.

PODEM, PORÉM, AS ESTRADAS ESTUDAR CADA LINHA IMPORTANTE DE CONCORRÊNCIA RODOVIÁRIA, VERIFICANDO AS MERCADORIAS TRANSPORTADAS NO SENTIDO PRINCIPAL, AS MERCADORIAS TRANSPORTADAS NO SENTIDO DO RETORNO, OS PREÇOS COBRADOS EM CADA CASO E POR INTERMÉDIO DO SEU MECANISMO DE RECUPERAÇÃO RODO-FERROVIÁRIO ENFRENTAR COM DECISÃO A CONCORRÊNCIA, FAZENDO O MESMO TRANSPORTE COM MAIOR PRESTEZA E POR MENOR PREÇO.

NÃO DISPONDO O CAMINHÃO DE MARGEM APRECIÁVEL ENTRE O CUSTO PARCIAL E O CUSTO TOTAL, ELE JOGA ÚNICAMENTE COM A DIFERENÇA EXISTENTE ENTRE O CUSTO TOTAL E O VALOR DO TRANSPORTE, ALÉM DAS VANTAGENS PRÓPRIAS E INHERENTES AO SERVIÇO DE PORTA-A-PORTA.

Dr LUIZ ORSINI DE CASTRO: - Os CAMINHÕES, NO SERVIÇO URBANO, TÊM O CUSTO MÉDIO DO TRANSPORTE BEM SUPERIOR AO CUSTO PARCIAL, PORQUE O APROVEITAMENTO DESSES CAMINHÕES, EM FACE DAS CIRCUNSTÂNCIAS EM QUE ÊLES EXERCITAM AS SUAS ATIVIDADES, É, EM GERAL, MÁU. EU RECORRÔ A EXPERIÊNCIA DO COLEGA DR. ODIR COSTA PARA DIZER A RESPEITO, ISTO É, SE O CUSTO MÉDIO TOTAL DOS CAMINHÕES QUE OPERAM NA CIDADE, SEJA DIRETAMENTE EXPLORADOS PE LA ESTRADA DE FERRO, SEJA UTILIZADOS POR CONTRATO, EXATAMENTE DENTRO DOS PRINCÍPIOS DA COORDENAÇÃO DOS TRANSPORTES, É OU NÃO

MUITO MAIS ELEVADO QUE O CUSTO PARCIAL. DESEJAVA QUE O DR. ODIR, QUE TEM FEITO ESTUDOS A RESPEITO, SE PRONUNCIASSE SOBRE ESSA MATÉRIA.

Dr. ODIR DA COSTA RODRIGUES: - COM MUITO PRAZER. REALMENTE, É PRECISO DISTINGUIR ENTRE O TRÁFEGO RODOVIÁRIO DE PONTA A PONTA, PRÓPRIAMENTE DITO, E O QUE TEM DESPESAS DE TERMINAIS. ESSAS DESPESAS DE TERMINAIS EXISTEM NÃO SÓMENTE NO TRÁFEGO FERROVIÁRIO MAS, TAMBÉM, NO TRÁFEGO URBANO. É EVIDENTE QUE UM CAMINHÃO, INDO A CIDADE FAZER COLETA EM VÁRIOS PONTOS, TERÁ UM PERCURSO MUITO MAIOR DENTRO DA PRÓPRIA CIDADE E ESSE PERCURSO, NÓS SABEMOS, É MUITO ONEROSO DEVIDO, JUSTAMENTE, À DIVERSIDADE DE LOCAIS A COLETAR E ENTREGAR, E, AINDA, PELA DIFICULDADE DE TRÁFEGO QUE NÓS SABEMOS EXISTIR NUMA CIDADE GRANDE COMO SÃO PAULO, RIO, BELO HORIZONTE, ETC, PORQUE SÓ EM HORAS DETERMINADAS PODE O CAMINHÃO ENCOSTAR. DE MODO QUE O PERCURSO PRO TONELADA, PERCURSO MÉDIO DE UM CAMINHÃO DE COLETA, NUMA CIDADE GRANDE, É ELEVADO. É DA CMT, NO ANO PASSADO FOI DE 9,8 E O DO RES, COM PERMISSÃO DO DR. ORSINI, ESTÁ EM TÔRNO DE 11,0 PORQUE ELE TEM O ARMAZEM SITUADO EM BARRA FUNDA, UM POUCO MAIS DISTANTE DO NOSSO QUE É NO PARÍ. ASSIM É PRECISO DISTINGUIR PERFEITAMENTE O CASO DO TRANSPORTE FEITO DE EXTREMO A EXTREMO QUE É, DE FATO, COMO O DR. BENJAMIN DIZ, ENVOLVENDO APENAS O CUSTO PARCIAL DO TRANSPORTE, DO CASO TOTAL.

Dr. BENJAMIN DE OLIVEIRA: - EU ME REFIRO A TRANSPORTE A GRANDE DISTÂNCIA.

Dr. ODIR DA COSTA RODRIGUES: - VOU DAR UM CASO CLARO, QUE MOSTRA REALMENTE O PROBLEMA.

DE CAMPINAS A SÃO PAULO, COMO SE SABE, SÃO PRATICAMENTE 100 KM PELA RODOVIA. O CAMINHÃO LEVA POR R\$ 80,00 A TONELADA DE UMA CASA COMERCIAL DE CAMPINAS A OUTRA CASA COMERCIAL DE SÃO PAULO. EVIDENTEMENTE É DE UMA ÚNICA PROCEDÊNCIA A UM ÚNICO DESTINO, ENQUANTO QUE O TRANSPORTE URBANO DE SÃO PAULO, QUE É MAIS OU MENOS 12 KM, SE CONFUNDE, SE PROLONGA, QUASI PRATICAMENTE COMO O FERROVIÁRIO SE PROLONGA. AGORA, PARA MERCADORIAS PICADAS, ELAS COBRAM NA BASE DE R\$ 110,00 A R\$ 120,00, DAÍ

PARA MAIS, JUSTAMENTE PARA DAR CONTA DAQUELAS DESPESAS DE TERMINAIS DE AGENCIAS E OUTRAS. É MUITO SÉRIO O TRÁFEGO URBANO POIS ESTOU COM O CUSTO MÉDIO DA TONELADA KM. EM CR\$ 51,00, TOTAL NA CIDADE DE SÃO PAULO, QUE É BEM ELEVADO. AGORA, PARA O DIRETO, ESTOU EM CR\$ 26,00. ISSO MOSTRA, PERFEITAMENTE A INFLUÊNCIA DO TRÁFEGO RODOVIÁRIO ÚNICO, A LONGA DISTÂNCIA, DO TRÁFEGO RODOVIÁRIO DE CIDADE. É BEM DE VER QUE ESSAS GRANDES DESPESAS DE TERMINAIS, COMO NA CIDADE DE SÃO PAULO, NUM TRÁFEGO RODOVIÁRIO LONGO COMO, POR EXEMPLO, O DE SÃO PAULO A UBERLÂNDIA ELAS SE DILUEM DE UM MODO NOTÁVEL, A PONTO DE POUCO INFLUÍREM NO CUSTO TOTAL RODOVIÁRIO,

Dr. ARTHUR CASTILHO: - MAS TRABALHAM NO TRANSPORTE DE COLETA E ENTREGA COM OS MESMOS VEÍCULOS QUE USAM NO TRANSPORTE ESTRADAL?

Dr. ODIR DA COSTA RODRIGUES: - NÃO SENHOR. O TRANSPORTE DE COLETA E ENTREGA ATENDE À PECULIARIEDADE DE CADA SERVIÇO. NA ENTREGA DE GRANDES MASSAS, DE SACARIAS, ETC., HÁ VANTAGEM, MESMO NA CIDADE, DE FAZER ENTREGA EM CAMINHÕES DE 8 E 10 TONELADAS, VISTO COMO AS DESPESAS DO PESSOAL, (MOTORISTAS E AJUDANTES), EM GERAL, SÃO AS MESMAS DO CAMINHÃO PEQUENO. PARA A COLETA RÁPIDA, DE BAIRROS ISOLADOS, NÃO HÁ DÚVIDA NENHUMA DE QUE O CAMINHÃO PEQUENO É O MAIS INDICADO E É ISSO O QUE NÓS FAZEMOS. AGORA, NO TRANSPORTE ESTRADAL, SEMPRE QUE POSSÍVEL, CAMINHÕES GRANDES E DIESEL.

Dr. BENJAMIN DE OLIVEIRA: - AGRADEÇO OS ESCLARECIMENTOS QUE OS DIGNOS COLEGAS OBSEQUIOSAMENTE OFERECERAM E QUE CONFIRMAM A TESE POR MIM DEFENDIDA. NÃO DISPONDO O CAMINHÃO DE MARGEM APRECIÁVEL ENTRE O CUSTO PARCIAL E O CUSTO TOTAL, ELE JOGA ÚNICAMENTE COM A DIFERENÇA EXISTENTE ENTRE O CUSTO TOTAL E O VALOR DO TRANSPORTE, ALÉM DAS VANTAGENS PRÓPRIAS, INERENTES AO SERVIÇO DE PORTA A PORTA. REFIRO-ME EVIDENTEMENTE, AO LONGO PERCURSO, MAS A ESTRADA DE FERRO, ARMADA DE UM AMPLO SERVIÇO COMPLEMENTAR RODOVIÁRIO, PODE QUANTO À TARIFA, JOGAR COM MARGEM DUPLA. MAS A ESTRADA DE FERRO, ARMADA DE UM AMPLO SERVIÇO COMPLEMENTAR RODOVIÁRIO, PODE QUANTO À TARIFA, JOGAR COM MARGEM DUPLA, NÃO SÓ COM A DIFERENÇA ENTRE O VALOR DO TRANSPORTE

E O CUSTO MÉDIO, EM CERTOS CASOS UM CUSTO TOTAL INFERIOR AO CUSTO MÉDIO, PORÉM AINDA COM A GRANDE DIFERENÇA QUE SEPARA O CUSTO TOTAL DO CUSTO PARCIAL. PODE E DEVE CERTAMENTE AVERIGUAR MESMO, QUANDO NECESSÁRIO, O CUSTO PARCIAL EFETIVO, O QUAL DESCE AS VEZES A VALORES BAIXÍSSIMOS, E ADOTÁ-LO POR UM CERTO PRAZO.

DESDE QUE SE TRATE DE RECUPERAR TRÁFEGO PERDIDO, COMO NO CASO DA RÊDE MINEIRA DE VIAÇÃO, ISTO DEVE SER FEITO COM BASTANTE DECISÃO, SEM QUALQUER RECEIO.

A FLEXIBILIDADE ATRIBUÍDA AO CAMINHÃO, QUANTO A PREÇOS COBRADOS, SIGNIFICA MAIS AUSÊNCIA DE TARIFA OBRIGATÓRIA, QUER DIZER MAIS LIBERDADE TARIFÁRIA ABSOLUTA, DO QUE A POSSIBILIDADE DE FAZER GRANDES REDUÇÕES. SE O CAMINHÃO VIVE DE FRETES: NÃO PODERÁ FAZER GRANDES REDUÇÕES.

HAVENDO IGUALDADE DE PERFEIÇÃO NO SERVIÇO, O TRANSPORTE RODO-FERROVIÁRIO A GRANDE DISTÂNCIA TEM MELHORES ARMAS PARA LUTAR E TRIUNFAR.

O FATO DO AUTOMÓVEL FAZER PREÇOS DE OCASIÃO IMPRESSIONA À PRIMEIRA VISTA, POIS A FERROVIA É OBRIGADA A OBEDECER À TARIFA LEGAL. MAS SÃO CASOS ISOLADOS, PORQUE SE SE TRATAR DE UMA CORRENTE REGULAR, O RODO-FERROVIÁRIO FARÁ SENTIR IMEDIATAMENTE A SUA INTERVENÇÃO.

PARA A SOLUÇÃO DOS SEUS PROBLEMAS A RÊDE MINEIRA DE VIAÇÃO NECESSITA IMEDIATAMENTE DE APARELHAMENTO. NÃO TEM A RECLAMAR GRANDES COUSAS EM MATÉRIA DE MAIORES FACILIDADES TARIFÁRIAS. APARELHAMENTO, DIGO, E ELETRIFICAÇÃO, COUSAS QUE FORAM OBJETO DE ESTUDO NAS SESSÕES DEDICADAS A ÊSSES ASSUNTOS,

NATURALMENTE, PRECISARÁ TAMBÉM MELHORAR E APERFEIÇOAR SEUS MÉTODOS NO SENTIDO DE ACELERAR OS TRANSPORTES E EM TODOS OS SENTIDOS SERVIR MELHOR AO PÚBLICO.

ISTO POSTO, DARIA BREVES RESPOSTAS AOS QUESITOS FORMULADOS NO NOSSO TEMÁRIO.

LETRA F

- 1) - É MAIS OU MENOS EMPÍRICA, COMO NÃO PODE DEIXAR DE SER NESTE PERÍODO DE RECUPERAÇÃO DE TRANSPORTES. O LIMITE MÍNIMO JÁ É O CUSTO PARCIAL.

PARA AS MERCADORIAS RICAS A REGRA DE SOLACROUP JÁ NÃO TEM APLICAÇÃO; PARA AS POBRES PROCURAMOS APLICÁ-LA. QUANTO ÀS TARIFAS DE PASSAGEIROS, O CRITÉRIO PARA A SUA FIXAÇÃO É O CUSTO DA VIDA.

Dr. LUIZ ORSINI DE CASTRO: - MESMO PARA MERCADORIAS, RICAS E REGRA DE SOLACROUP AINDA PODE TER GRANDE APLICAÇÃO, PORQUE NÓS PRECISAMOS OBSERVAR QUE A CONCURRÊNCIA NÃO SE VERIFICA AO LONGO DE TÔDAS AS LINHAS DAS ESTRADAS DE FERRO. NA SOROCABANA, POR EXEMPLO, QUE TEM A SUA LINHA TRONCO COM A EXTENÇÃO DE 891 KM., DE SÃO PAULO A PRESIDENTE EPITÁCIO, A CONCURRÊNCIA NÃO SE VERIFICA AO LONGO DE TÔDA ESSA LINHA. A CONCURRÊNCIA SE VERIFICA NUMA EXTENÇÃO, VAMOS DIZER, DE 0 A 500 KM. MAIS OU MENOS, EXTENDENDO-SE, APROXIMADAMENTE UM POUCO ALÉM, MAS, O FATO É O SEGUINTE: É QUE A CONCURRÊNCIA SERIA MAIS ATIVO, É A QUE SE VERIFICA EM PEQUENAS DISTÂNCIAS, EM DISTÂNCIAS CURTAS. NESTAS CONDIÇÕES, PARA O GROSSO DO TRÁFEGO QUE AS ESTRADAS AINDA CONSERVAM, GRAÇAS A DEUS, PENSO EU QUE A LEI DE SOLACROUP AINDA É PERFEITAMENTE APLICÁVEL.

Dr. ARTHUR CASTILHO: - A LEI DE SOLACROUP VEM PARECE-ME, APLICÁVEL, DIANTE DA CONCURRÊNCIA DO CAMINHÃO, PORQUE A LEI DE SOLACROUP MANDA TIRAR DA MERCADORIA O QUE ELA PODE SUPOORTAR. AGORA O QUE É QUE DETERMINA SE HÁ UM TRANSPORTE RODOVIÁRIO QUE DETERMINA UM PREÇO MAIS BAIXO, NO PONTO DE CONSUMO? EVIDENTE É AQUELA MARGEM ENTRE A PRODUÇÃO E O CONSUMO, PERSISTINDO, AINDA, E APLICANDO A LEI DE SOLACROUP, QUE TEM SENTIDO GERAL. ANTERIORMENTE, TALVÉZ, EU JÁ TENHA FEITO MANIFESTAÇÃO UM POUCO DIVERSA MAS, PENSANDO BEM, A LEI DE SOLACROUP AINDA SE JUSTIFICA PLENAMENTE, PORQUE É RESUMIDA, CONDENSADA, NO QUE A MERCADORIA PODE SUPOORTAR E, EVIDENTE, É LIMITADA PELO PREÇO DA

PRODUÇÃO E O PREÇO DO CONSUMO. O PREÇO DO CONSUMO BAIXOU PORQUE O TRANSPORTE NO CAMINHÃO DETERMINOU MENOR CUSTO NO PONTO DE CONSUMO, PORTANTO O TETO TARIFÁRIO, NESSE PONTO, BAIXOU MAS O QUE A MERCADORIA PODE SUPORTAR AINDA ESTÁ ENTRE ESSE LIMITE MAIS BAIXO, NO PONTO DE CONSUMO E O CUSTO NA ORIGEM.

Dr. BENJAMIN DE OLIVEIRA : PROSEGUE A LEITURA.

2) - SERIA CONVENIENTE A ADOÇÃO DE TARIFAS MÓVEIS, BASEADAS NA COTAÇÃO EM BOLSA DE CERTAS MERCADORIAS QUE CONSTITUEM O GROSSO DOS TRANSPORTES.

3) - SÃO AINDA INSUFICIENTES, EMBORA A RÊDE MINEIRA DE VIAÇÃO JÁ TENHA UM REGULAR APANHADO DE INFORMAÇÕES ESTATÍSTICAS.

MAS AINDA NÃO TEM ELEMENTOS PARA SEPARAR AS DESPESAS DO TRÁFEGO DE PASSAGEIROS DAS DESPESAS COM O TRÁFEGO DE MERCADORIAS, NEM AQUELES QUE PERMITEM ENTRAR COM O FATOR TEMPO.

UM TRABALHO DE CONJUNTO PARA TÔDAS AS ESTRADAS DE FERRO SERIA DE GRANDE UTILIDADE PARA A DETERMINAÇÃO MAIS PRECISA DO CUSTO DO TRANSPORTE, ASSIM COMO DO VALOR DE USO.

LETRA G

1) - PARA A LUTA IMEDIATA CONTRA OS CONCURRÊNTES, NADA PEDE A RÊDE MINEIRA DE VIAÇÃO NESTE PONTO. A PAUTA ENTRETANTO, PODE SER REVISTA E MELHORADA, DE ACORDO COM AS PRÓPRIAS OBSERVAÇÕES ESTATÍSTICAS DA CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES.

É NECESSÁRIO FAVORECER COM TARIFAS DE LOTAÇÃO AS EXPEDIÇÕES QUE EQUIVALEM À CAPACIDADE DE UM CAMINHÃO, FICANDO A ESTRADA COM A FACULDADE DE CARREGAR OUTRAS EXPEDIÇÕES NO MESMO VAGÃO, APROVEITANDO-LHE A CAPACIDADE TOTAL.

HÁ AINDA TAXAS ACESSÓRIAS DE SERVIÇOS CORRENTES QUE CONVÉM SUPRIMIR.

- 2) - NÃO SOU FAVORÁVEL A ÊSSE SISTEMA, QUE CONDUZIRIA A UM NÚMERO EXCESSIVO DE TABELAS. PARA AS MERCADORIAS RICAS CONDUZIRIA À TARIFAS MUITO ALTAS, AGRAVANDO A EVASÃO DO TRÁFEGO. PARA AS MERCADORIAS DE SAFRA, PREFIRO AS TABELAS MÓVEIS BASEADAS NA COTAÇÃO EM BOLSA.
- 3) - DE PLENO ACÔRDO, COM AS OBSERVAÇÕES FEITAS NESTE TRABALHO.
- 4) - DE PLENO ACÔRDO. PODERIA TAMBÉM O GOVÊNRO ESTABELECER TETOS PARA TÔDAS AS ESTRADAS, OU GRUPOS DE ESTRADAS, DANDO-LHES ASSIM MAIOR LIBERDADE TARIFÁRIA.

LETRA H

- 1) - A RÊDE MINEIRA DE VIAÇÃO ESTÁ ORGANIZANDO AGORA O SEU RODOVIÁRIO, EM BASES AMPLAS E COM VARIAS AGÊNCIAS COLOCADAS FORA DOS TRILHOS DA ESTRADA. NÃO TEM AINDA RESULTADOS A COMUNICAR.
- 2) - SIM, EM MUITOS CASOS, MAS COM A LIBERDADE TARIFÁRIA PRÓPRIA DO SERVIÇO RODO-FERROVIÁRIO.
- 3) - REPRESENTAM FACULDADE PRECIOSA, INDISPENSÁVEL, QUE DEVE SER CONSERVADA. A RÊDE MINEIRA DE VIAÇÃO FEZ VÁRIOS AJUSTES COM BOM RESULTADO.
- 4) - O ESTABELECIMENTO DE AGÊNCIAS RODOVIÁRIAS EM CIDADES SITUADAS FÓRA, E ÀS VEZES BEM LONGE, DOS TRILHOS DA FERROVIA, COMO JÁ FIZERAM A SOROCABANA, A MOGIANA E ALGUMAS OUTRAS ESTRADAS, É UMA DAS PROVIDÊNCIAS MAIS FELIZES NO SENTIDO DA COORDENAÇÃO. O CONTRATO DE CARRETOS COM CAMINHÕES PARTICULARES, JÁ EM TRÁFEGO NA ZONA, CONTRIBUIRÁ PARA TRANSFORMA-LOS EM COLABORADORES. SENDO DE GRANDE IMPORTÂNCIA O TRÁFEGO MÚTUO ENTRE

OS SERVIÇOS RODO-FERROVIÁRIOS, CONVÉM ESTREITÁ-LO E AFERFEIÇÁ-LO, PARECENDO INDISPENSÁVEIS FREQUENTES CONTACTOS ENTRE OS DIRIGENTES DESSES SERVIÇOS, PARA O ESTABELECIMENTO NÃO SÓ DE PREÇOS MAS AINDA DE HORÁRIOS E FACILIDADES DE TODO GÊNERO.

RESPONDIDOS ASSIM OS ITENS DO TEMÁRIO, PASSO A INDICAR DE MODO SUCINTO ALGUMAS MEDIDAS QUE AINDA ME PARECEM NECESSÁRIAS, NENHUMA DAS QUAIS DEIXOU DE SER ABORDADA AQUI POR UM OU MAIS DOS ILUSTRES COLEGAS:

- 1) - O REGULAMENTO DE EMBARQUES DO DEPARTAMENTO NACIONAL DO CAFÉ É OBSERVADO APENAS PELAS ESTRADAS DE FERRO, NÃO PELOS CAMINHÕES, O QUE REPRESENTA TALVEZ O CASO MAIS TÍPICO DA DESIGUALDADE DE TRATAMENTO, POIS SE TRATA DE MERCADORIA AINDA SUJEITA AO REGIMEN DE ECONOMIA DIRIGIDA.

É INDISPENSÁVEL ABOLIR A PROIBIÇÃO DAS ESTRADAS DE FERRO DESPACHAR CAFÉ NOS MESES DE MAIO E JUNHO, CONSIDERADOS DE ENTRE-SAFRA, MESES EM QUE É MÁXIMO O TRANSPORTE DE CAFÉ PELOS CAMINHÕES.

É INDISPENSÁVEL DAR ÀS ESTRADAS INTEIRA LIBERDADE NO TRANSPORTE INTERESTADUAL DO CAFÉ, LIBERDADE DE QUE OS CAMINHÕES POSSUEM.

O CAFÉ É O SÍMBOLO DA DESIGUALDADE DE TRATAMENTO. AS ESTRADAS PODEM TRANSPORTAR CAFÉ DE TODO NOSSOS ESTADOS, NÃO PODEM TRANSPORTÁ-LO PORÉM DE UM ESTADO PARA OUTRO, SEM AUTORIZAÇÃO ESCRITA DO D.N.C.

CORONEL ADALBERTO POMPILIO: - NA MINHA ESTRADA NÃO SE PROCESSA ISSO, POIS HÁ UMA ÉPOCA EM QUE É NECESSÁRIA UMA LICENÇA ESPECIAL DO D.N.C. PARA TRANSPORTES DE ESTAÇÃO A ESTAÇÃO.

Dr. BENJAMIN DE OLIVEIRA: - MAS O REGULAMENTO DE EMBARQUE DE CAFÉ NÃO DIZ ISSO.

CORONEL ADALBERTO POMPILIO: - NÃO É O PRÓPRIO DEPARTAMENTO QUEM EXIGE ISSO.

Dr. BENJAMIN DE OLIVEIRA: - ENTÃO É UMA NOVA RESTRIÇÃO, IMPOSTA SÔMENTE À BAHIA-MINAS.

CORONEL ADALBERTO POMPILIO: - NÃO SEI. TANTO ASSIM, É, QUE SOLICITEI, EM TELEGRAMA, AUTORIZAÇÃO DO D.N.C. PARA FAZER O TRANSPORTE DE ESTAÇÃO PARA ESTAÇÃO.

Dr. BENJAMIN DE OLIVEIRA: - O ATUAL REGULAMENTO PERMITE.

Dr. LUIZ ORSINI DE CASTRO: - NA SOROCABANA O QUE TEM ACONTECIDO É O SEGUINTE: ANUALMENTE A SUPERINTENDÊNCIA DO SERVIÇO DE CAFÉ, DO ESTADO DE SÃO PAULO, OFICIA À ESTRADA COMUNICANDO-LHE QUE PODERÁ EFETUAR TRANSPORTE DE CAFÉ, QUE ÊLES CHAMAM DE SÉRIE INTERIOR, QUE É O CAFÉ DE ESTAÇÃO A ESTAÇÃO, E SÓ DEPOIS DE REBERERMOS ESSA AUTORIZAÇÃO É QUE NÓS EFETUAMOS ESSE TRANSPORTE, ASSIM MESMO PARA ESTAÇÕES QUE NÃO DISTEM MAIS DE 50 KM. DOS PORTOS.

CORONEL ADALBERTO POMPILIO: - HÁ DOIS OU TRÊS DIAS, EXPUZ AQUI, UM PLENÁRIO, A SITUAÇÃO ANGUSTIOSA DA MINHA ESTRADA, EM RELAÇÃO AO TRANSPORTE DE CAFÉ, POIS O GOVÊRNO DO ESTADO, POR UMA PORTARIA DO SR. SECRETÁRIO DAS FINANÇAS, PERMITE QUE A COLETORIA COBRE R\$ 14,00 E DÊ LIVRE TRÂNSITO AO CAFÉ. ENTRETANTO A ESTRADA DE FERRO NÃO PODE EMBARCAR UMA SACCA DE CAFÉ, PORQUE O D.N.C. NÃO PERMITE. DE MANEIRA QUE EXISTEM DOIS PÊSOS E DUAS MEDIDAS: UMA PARA O CAMINHÃO, COM LIBERDADE E VERÍFICO, AGORA, QUE A REDE MINEIRA DE VIAÇÃO, TAMBEM TEM ESSA LIBERDADE.

Dr. BENJAMIN DE OLIVEIRA: - ÊSTE LIVRE TRÂNSITO NÃO QUER DIZER QUE O SECRETÁRIO DAS FINANÇAS DO ESTADO DE MINAS TERIA, COM ISSO, REVOGADO O REGULAMENTO DE EMBARQUES DO D.N.C. LIVRE TRÂNSITO NO QUE RESPEITA A SECRETARIA DE FINANÇAS, SÓ.

CORONEL ADALBERTO POMPILIO: - HÁ UMA COLISÃO, HÁ UM CONFLITO ENTRE A PORTARIA DO SR. SECRETÁRIO DAS FINANÇAS DO GOVÊRNO DE MINAS GERAIS E UMA DISPOSIÇÃO DO DECRETO-LEI DO GO-

VÊRNO, REVIGORADO POR OUTRA PORTARIA DO MINISTRO DA FAZENDA, DE MAIO DÊSTE ANO.

Dr. LUIZ ORSINI DE CASTRO: - SENHOR PRESIDENTE, A PROPOSITO DESSA QUESTÃO DE TRANSPORTE DE CAFÉ PELOS CAMINHÕES EU DEVO INFÓRMAR AO PLENÁRIO QUE EXISTE NA ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DE SÃO PAULO UM PROJETO DE LEI QUE FACULTA O TRANSPORTE LIVRE DE CAFÉ PELOS CAMINHÕES, NO ESTADO DE SÃO PAULO. AINDA HÁ POUCO TEMPO EU TIVE ATÉ A OPORTUNIDADE DE FÓRNECER A UM ENGENHEIRO QUE TRABALHA JUNTO Á ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DE SÃO PAULO, ALGUMAS INFORMÇÕES SÔBRE ESSA MATÉRIA, MOSTRANDO EXATAMENTE O INCONVENIENTE GRAVE QUE RESULTARÁ PARA AS ESTRADAS DE FERRO DESTA FACULDADE DOS CAMINHÕES PODEREM TRANSPORTAR A VONTADE CAFÉ, SEJA DE ESTAÇÃO DE INTERIOR PARA ESTAÇÃO DE INTERIOR, SEJA DESTAS ESTAÇÕES PARA OS PORTOS MARÍTIMOS.

Dr. BENJAMIN DE OLIVEIRA: - ENFIM SENHOR PRESIDENTE, O CAFÉ É O SÍMBOLO DA DESIGUALDADE DE TRATAMENTO.

- 2) - AS ESTRADAS DE FERRO, MELHOR DIREI, AS EMPRÊSAS DE TRANSPORTES, NÃO DEVEM SER INCUMBIDAS DE ARRECADAR IMPOSTOS, NEM DIRETA NEM INDIRETAMENTE, DEVENDO SER REVOGADOS TODOS OS DISPOSITIVOS LEGAIS QUE DESTA OU DAQUELA MANEIRA CONSIDERAM AS FERROVIAS COMO PEÇAS DO APARELHO FISCAL.

AS ESTRADAS DE FERRO, MELHOR DIREI, AS EMPRÊSAS DE TRANSPORTE NÃO DEVEM SER INCUMBIDAS DE ARRECADAR IMPOSTOS, NEM DIRETA, NEM INDIRETAMENTE, DEVENDO SER REVOGADOS TODOS OS DISPOSITIVOS LEGAIS.

CERTOS ESTADOS EXIGEM QUE CADA EXPEDIÇÃO SEJA COBERTA COM UMA GUIA DEMONSTRANDO QUE ÊSTE OU AQUELE, IMPOSTO JÁ FOI PAGO OU ARRECADADO. ÀS VEZES NÃO EXIGEM QUE AS ESTRADAS DE FERRO ARRECADEM O IMPOSTO, MAS PASSA A GUIA A ACOMPANHAR O CONHECIMENTO, O QUE DÁ NA MESMA.

HÁ, PORTANTO, UM IMPOSTO SÔBRE O CAFÉ, ARRECADADO NO DESTINO. A ESTRADA NÃO COBRA ESSE IMPOSTO MAS, NO DESTINO, NÃO

PODERÁ ENTREGAR A EXPEDIÇÃO, A NÃO SER QUE O CONHECIMENTO OSTENTE O CARIMBO DA COLETORIA ESTADUAL, MOSTRANDO E PROVANDO QUE O TAL IMPOSTO FOI PAGO. DE MANEIRA QUE DÁ NA MESMA. A ESTRADA NÃO COBRA, MAS NÃO ENTREGA ENQUANTO O IMPOSTO NÃO FÔR PAGO.

- 3) - NÃO DEVEM TÃO POUCO AS ESTRADAS DE FERRO SER COAGIDAS A SÓ ACEITAR TRANSPORTES DE CERTOS GÊNEROS ALIMENTÍCIOS E ANIMAIS COBERTOS COM GUIA DE SANIDADE, POIS OS CAMINHÕES OS TRANSPORTAM SEM TAL EXIGÊNCIA. ENTRETANTO, SE A GUIA FÔR APRESENTADA PELO REMETENTE, DEVERÁ ELA SER ANEXADA AS FOLHAS DO DESPACHO E ACOMPANHAR A MERCADORIA ATÉ O DESTINO.
- 4) - É INDISPENSÁVEL ABOLIR A SELAGEM DOS CONHECIMENTOS, PODENDO AS FERROVIAS COBRAR POR VERBA O IMPOSTO, PRESTANDO CONTA DELE MENSALMENTE.
- 5) - O DEPARTAMENTO DE CORREIOS E TELÉGRAFOS DEVERÁ PAGAR PELO CUSTO O PERCURSO DOS CARROS - CORREIO NAS ESTRADAS DE FERRO.

Dr. ARTHUR CASTILHO: - HOUE UMA COMISSÃO, SUGERIDA

POR EXPEDIENTE DO D.N.E.F., PARA ESTUDAR ESSA QUESTÃO DO PAGAMENTO DAS MALAS POSTAIS E O DR. WALTER LUZ, FEZ, A RESPEITO, TRABALHO MINUCIOSO, MUITO BEM DOCUMENTADO, TRABALHO BRILHANTE MESMO, QUE FOI ENVIADO AO SR. MINISTRO DA VIAÇÃO. NESSE TRABALHO ERA PROPOSTO O PAGAMENTO DA CARGA POSTAL NA BASE DE 70% DO PÊSO TOTAL, EM FUNÇÃO DO CUSTO DO VEÍCULO-KM. FOI FIXADA A BASE DE 70% PORQUE O ESTUDO INDICOU QUE A CARGA "COLÍ" REPRESENTAVA 60% DO PÊSO TOTAL DA CARGA POSTAL, ENCONTRANDO-SE, ENTÃO, AQUELE LIMITE. DE MANEIRA QUE O ESTUDO ESTÁ NAS MÃOS DAS AUTORIDADES SUPERIORES DO MINISTÉRIO DA VIAÇÃO, E, AO MESMO TEMPO, HOJE NA CÂMARA UM PROJETO, UMA DISCUSSÃO A RESPEITO DESSE SERVIÇO E HÁ TAMBÉM UMA INDICAÇÃO DO DEPUTADO HERNANI SÁTIRO A PROPOSITO DO ASSUNTO. ONTEM, FALANDO AO DR. WALTER LUZ, LEMBROU ELE A CONVENIENCIA DE UM ENTENDIMENTO DA ASSOCIAÇÃO DAS ESTRADAS DE FERRO PARA ESTABELECEER MAIOR COLABORAÇÃO COM O CITADO DEPUTADO, CONVINDO, TALVEZ, A ENTREGA DO ORIGINAL DO TRABALHO FEITO PELO DR. WALTER LUZ, PARA FACILITAR A SOLUÇÃO. POSSO INFORMAR, AINDA, COMO DIRETOR DO D.C.T. TAMBÉM FEZ PARTE DA CO-

MISSÃO O CORONEL RAUL DE ALBUQUERQUE, O QUE CONCORDOU COM AS DIRETRIZES ATÉ AGORA ESTABELECIDAS.

Dr. BENJAMIN DE OLIVEIRA: - SR. PRESIDENTE. AGRADEÇO AS EXPLICAÇÕES E OS ESCLARECIMENTOS QUE V. EXCI^A SE DIGNOU FORNECER. EVIDENTEMENTE EU JÁ SABIA DO ESTUDO DO D.N.E.F., MAS COLOQUEI NO MEU TRABALHO APENAS UMA REFERÊNCIA PARA SE TORNAR LEMBRADO O ASSUNTO.

- 6) - É INDISPENSÁVEL A CRIAÇÃO DE UM FUNDO FERROVIÁRIO PARA ATENDER AOS MELHORAMENTOS E À EXPANSÃO DA REDE FERROVIÁRIA NACIONAL.
- 7) - CONVÉM PEDIR MAIS UMA VEZ A ATENÇÃO DOS GOVERNOS PARA A INCONVENIÊNCIA DA SUPERPOSIÇÃO INÚTIL DOS MEIOS DE TRANSPORTE. AS RODOVIAS DEVEM SER CONSTRUÍDAS NÃO AO LONGO DAS ESTRADAS DE FERRO, MAS EM CONTRIBUIÇÃO COM ELAS, O QUE ASSEGURARÁ MAIOR PENETRAÇÃO DO PAÍS E MAIOR DISSEMINAÇÃO DOS TRANSPORTES.
- 8) - AS MEDIDAS ACIMA APONTADAS DEMONSTRAM QUE A INTERVENÇÃO DO PODER PÚBLICO É POSSÍVEL NAS QUESTÃO DE IGUALDADE DE TRATAMENTO, EMBORA HAJA GRANDE DIFICULDADE NAS QUESTÕES ATINENTES À IGUALDADE DE REGIMEN JURÍDICO.

NÃO TRATAREI DESSAS QUESTÕES PARA NÃO TOMAR AINDA MAIS O PRECIOSO TEMPO DOS NOBRES COLEGAS E ENCERRO AQUI AS MINHAS CONSIDERAÇÕES, AGRADECENDO A ATENÇÃO QUE ME FOI DISPENSADA.

Dr. ARTHUR CASTILHO: - MUITO GRATO AO DR. BENJAMIN DE OLIVEIRA PELA SUA VALIOSA COLABORAÇÃO. TEM A PALAVRA O SR. REPRESENTANTE DA CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES.

Dr. SEBASTIÃO GUARACY DO AMARANTE
Rep. da Contadoria Geral de Transportes

QUANDO V. EXCI^a. INICIOU ESTAS REUNIÕES, DISSE QUE IRIAMOS FAZER O TOMBAMENTO DAS NOSSAS MISÉRIAS E O CADASTRO DAS NOSSAS REIVINDICAÇÕES. ALÉM DESSE PONTO DE VISTA PROCURAREMOS TAMBÉM, ATENDER AOS DOIS ITENS DO TEMÁRIO LETRAS H HL E H4: QUE EXISTE EM COORDENAÇÃO DE TRANSPORTE, RESULTADOS OBTIDOS, DEFICIÊNCIAS OBSERVADAS, EXTENSÃO OBRIGATÓRIA DO SERVIÇO DE COORDENAÇÃO, MEDIDAS NECESSÁRIAS E AUXÍLIOS INDISPENSÁVEIS. FEITAS ESTAS CONSIDERAÇÕES, PRELIMINARES PASSAREMOS COM A DEVIDA VÊNIA DO NOSSO ILUSTRE COLEGA E AMIGO DR. EDMUNDO PIRAJÁ A LÊR O TRABALHO QUE ORGANISAMOS COMO MODESTA CONTRIBUIÇÃO DA C.G.T.

O PRESENTE TRABALHO NÃO TEM OUTRO MÉRITO SENÃO O DE CONTRIBUIR PARA A SOLUÇÃO DO PROBLEMA DA COORDENAÇÃO DOS TRANSPORTES RODO-FERROVIÁRIOS, COM AS OBSERVAÇÕES COLHIDAS EM NOSSA EXPERIÊNCIA, QUANDO EM 1941 TIVEMOS A HONROSA INCUMBÊNCIA DE ORGANIZAR E DIRIGIR O SERVIÇO RODOVIÁRIO DA CENTRAL DO BRASIL.

DURANTE MUITO TEMPO PRETENDEU A CENTRAL RESOLVER O PROBLEMA DA CONCURRÊNCIA RODO-FERROVIÁRIA POR MEIO DE AJUSTES COM EMPRESAS QUE SE ORGANIZARAM PARA ESSE FIM, MEDIANTE OS QUAIS ESTAS APANHAVAM AS CARGAS NA PORTA DO EXPEDIDOR PARA ENTREGÁ-LAS NA DO DESTINATÁRIO.

OS PERCURSOS URBANOS, NA PROCEDÊNCIA E NO DESTINO, ERAM FEITOS, ENTÃO, PELOS CAMINHÕES DAS CONCESSIONARIAS E O DE LIGAÇÃO ENTRE AS CIDADES ERA FEITO PELOS TRILHOS.

CONFORME TIVEMOS OPORTUNIDADE DE MOSTRAR, NO NOSSO RELATÓRIO DO ANO DE 1942, ESSA SOLUÇÃO NÃO CORRESPONDEU À EXPECTATIVA PORQUE:

- 1º - SOB O PROTEXTO DE COMBATEREM A CONCURRÊNCIA RODOVIÁRIA AS EMPRESAS PASSARAM A EXIGIR DA CENTRAL FAVORES

EXCEPCIONAIS, TAIS COMO: PREFERÊNCIA NA REQUISIÇÃO DOS VAGÕES, PRIORIDADE NOS TRANSPORTES, INSTALAÇÃO DE AGENCIAS DENTRO DAS AGENCIAS DA ESTRADA, DISPENSA DOS MANIFESTOS DE CARGA E DAS TAXAS DE REQUISIÇÃO DE VAGÕES, TARIFAS EXCESSIVAMENTE BAIXAS, ALGUMAS VEZES ABAIXO DO CUSTO DOS TRANSPORTES. DE POSSE DESSAS CONCESSÕES, FÁCILMENTE DESVIAVAM PARA A SUA CLIENTELA TODOS OS FREGUEZES DA ESTRADA.

- 2) - AS TARIFAS EXIGIDAS POR ESSAS EMPRÊSAS, LONGE DE TRAZEREM UMA RECUPERAÇÃO COMPENSADORA DOS TRANSPORTES, AGRAVAVAM, DIA A DIA, A SITUAÇÃO ECONÔMICA DA ESTRADA QUE BAIXAVA O SEU PRODUTO MÉDIO TÔDA VEZ QUE ELAS ATUAVAM COM MAIOR INTENSIDADE NO TRÁFEGO. É ISTO O QUE NOS MOSTRA O SEGUINTE QUADRO:

MERCADORIAS DE TRÁFEGO PRÓPRIO, INCLUSIVE EMPRÊSAS

A N O S	PÊSO/TONS.	FRETES	PÊSO MÉDIO P/ TONELADA EMBAR CADA
1921	3.037.395	₡ 92.854.392,34	₡ 30,60
1932	1.117.199	" 40.219.200,80	" 36,00
1933	1.662.708	" 44.341.484,60	" 26,66
1934	1.834.117	" 47.021.424,90	" 25,63
1935	2.108.964	" 57.711.022,00	" 27,41
1936	2.441.316	" 65.530.018,40	" 26,84
1937	2.638.825	" 83.383.017,30	" 31,36
1938	3.659.710	" 86.865.496,80	" 23,36
1939	2.597.531	" 80.827.842,70	" 31,11
1940	2.838.093	" 111.152.887,20	" 39,15
1941	2.846.795	" 130.731.818,20	" 45,92

Obs: - HAVENDO AS EMPRÊSAS PARTICULARES INICIADO SUAS ATIVIDADES EM 1933. VERIFICA-SE QUE:

- A) - EM 1929, QUANDO NÃO HAVIA EMPRÊSA, O PRODUTO MÉDIO DA TONELADA EMBARCADA ERA DE ₡ 30,60;

- B) - EM 1932, QUANDO AINDA ELAS NÃO OPERAVAM NA CENTRAL, ESSE PRODUTO MÉDIO SE ELEVOU A Cr\$ 36,00;
- C) - EM 1933, 1º ANO EM QUE VIGORARAM OS AJUSTES, O PRODUTO MÉDIO CAIU PARA Cr\$ 26,66;
- D) - EM 1934, ANO EM QUE AS EMPRESAS COMEÇARAM A INTENSIFICAR OS SEUS TRANSPORTES, O PRODUTO MÉDIO DA TONELADA EMBARCADA, FOI MENOR AINDA, ISTO É DE Cr\$ 25,63;
- E) - EM 1935, TENDO SIDO MELHORADAS LIGEIRAMENTE AS TAXAS PAGAS PELAS EMPRESAS, O REFERIDO PRODUTO MÉDIO ELEVOU-SE PARA Cr\$ 27,41;
- F) - TENDO SIDO INTENSIFICADOS ESSES TRANSPORTES PELAS EMPRESAS EM 1936 NOVA BAIXA SE VERIFICOU, PASSANDO PARA Cr\$ 26,84;
- G) - EM 1937, COM O ADVENTO DO NOVO PLANO TARIFÁRIO, PROCESSOU-SE UMA ALTA NO PRODUTO MÉDIO QUE PASSOU A Cr\$ 31,31;
- H) - EM 1938, MODIFICADAS AS CONDIÇÕES DOS AJUSTES E INTENSIFICADOS OS TRANSPORTES POR INTERMÉDIO DAS EMPRESAS, NOVA E VIOLENTA QUEDA SE PROCESSOU Cr\$ 23,73;
- I) - EM 1939, MELHORADAS AS CONDIÇÕES DOS AJUSTES E INTENSIFICADA A FISCALIZAÇÃO DA RENDA, TIVEMOS UMA ALTA NO PRODUTO MÉDIO DA TONELADA EMBARCADA O QUAL ATINGIU A Cr\$ 31,11;
- J) - EM 1940, COM A IMPLANTAÇÃO DO NOVO PLANO TARIFÁRIO, A ALTERAÇÃO DOS FRETES DO MINÉRIO E A CESSAÇÃO, NO FIM DO ANO, DOS AJUSTES, MELHOROU OUTRA VEZ O PRODUTO MÉDIO QUE FOI DE Cr\$ 39,15;
- K) - QUE EM 1941, QUANDO NÃO VIGORAVA MAIS NENHUM AJUSTE O PRODUTO MÉDIO DA TONELADA EMBARCADA ATINGIU A Cr\$ 45,92.

É QUE AS VANTAGENS OFERECIDAS PELAS EMPRESAS RODO-

VIÁRIAS, PARTICULARES, FAZIAM CONVERGIR PARA ELAS AS MERCADORIAS DE TARIFAÇÃO MAIS ELEVADA QUE NOS TRAZIAM CERTA COMPENSAÇÃO DOS TRANSPORTES EFETUADOS COM TARIFAS BAIXAS, POR MOTIVO DE INTERESSE PÚBLICO. COMO AS ESTATÍSTICAS NÃO ACUSARAM A DIMINUIÇÃO DO CUSTO DOS TRANSPORTES, CONCLUÍMOS QUE O SERVIÇO DAS EMPRESAS AGRAVAVA O DÉFICIT DA ESTRADA.

- 3) - O CONTACTO DIRETO DAS EMPRESAS COM OS NOSSOS CLIENTES, PROPORCIONANDO-LHES O DOMÍNIO DAS PRAÇAS, PERMITIA QUE ELAS NOS IMPUZESSEM AS CONDIÇÕES MAIS ABSURDAS, E NENHUMA VANTAGEM AUFERIA O PÚBLICO COM ISSO, POIS ENQUANTO PAGAVAM À CENTRAL AS TAXAS REDUZIDÍSSIMAS A QUE NOS REFERIMOS, COBRAVAM DELE O QUE BEM ENTENDIAM. SUA PROSPERIDADE ERA, ASSIM, FEITA À CUSTÁ DO SACRIFÍCIO DA ESTRADA E DO PÚBLICO.
- 4) - A CRIAÇÃO DO SERVIÇO DA PRÓPRIA CENTRAL, ALÉM DE PROPORCIONAR-LHE APRECIÁVEL FONTE DE RECEITA, LHE DARIA BOA OPORTUNIDADE PARA OFERECER AO PÚBLICO UM SERVIÇO IDONÉO, DE PORTA A PORTA, MAIS RÁPIDO, MAIS EFICIENTE, MAIS BARATO E MAIS SEGURO, ALÉM DE DEMONSTRAR, AINDA, O NOSSO MELHOR ESFORÇO PARA BEM SERVÍ-LO.
- 5) - A ORGANIZAÇÃO DO NOSSO SERVIÇO RODOVIÁRIO PERMITIRIA O TRÁFEGO, DE PORTA A PORTA, ENTRE A CAPITAL DO PAÍS E AS CIDADES JÁ ATENDIDAS PELOS SERVIÇOS CONGÊNEROS, DAS OUTRAS ESTRADAS QUE NOS ANTECEDERAM NESTA INICIATIVA, COM EVIDENTES VANTAGENS PARA O INTERCÁMBIO COMERCIAL, ALÉM DE CONSTITUIR, COMO DE FATO CONSTITUIU, UM PASSO AVANÇADO NA ALMEJADA COORDENAÇÃO DOS TRANSPORTES RODO-FERROVIÁRIOS.
- 6) - ASSEGURADA A PREFERÊNCIA NA REQUISIÇÃO DE VAGÕES, CALCULADAMENTE, AS CONCESSIONÁRIAS REQUISITAVAM, COM ANTECEDÊNCIA, TODOS OS VEÍCULOS DISPONÍVEIS QUE ERAM CEDIDOS, ENTÃO, A QUEM LHE PAGASSE MELHOR PREÇO. TORNAVAM-SE, ASSIM, MONOPOLIZADORES DOS TRANSPORTES DA PRÓPRIA ESTRADA.

- 7) - EMBORA OS AJUSTES ESPECIFICASSEM AS MERCADORIAS QUE AS EMPRESAS PODIAM TRANSPORTAR, ELAS SE FURTAVAM, SOB PROTExTOS VÁRIOS, À EXIBIÇÃO DOS MANIFESTOS DE CARGA NO ATO DO CARREGAMENTO, TORNANDO IMPRATICÁVEL, QUALQUER FISCALIZAÇÃO A RESPEITO.
- 8) - AS CONCESSÕES DESSE GÊNERO CONSTITUIRAM UM ESTÍMULO AO FLORESCIMENTO DE NOVAS EMPRESAS IDENTICAS.

EM NOVEMBRO DE 1940, O ENTÃO DIRETOR, ENG^o WALDEMAR LUZ, CONSIDERANDO ESSES AJUSTES LESIVOS AOS INTERESSES DA CENTRAL, CANCELOU-OS TODOS, ORDENANDO, AO MESMO TEMPO, FOSSE INICIADO O ESTUDO DO PROJETO DE ORGANIZAÇÃO DO SERVIÇO COMPLEMENTAR DA CENTRAL. DURANTE A FASE DE TRANSIÇÃO FORAM UTILIZADOS OS PRÉSTIMOS DA AGÊNCIA PESTANA DE TRANSPORTES, EMPRESA IDÔNEA, COM A QUAL A CENTRAL MANTINHA, HAVIA MAIS DE 40 ANOS, UM CONTRATO DE ENTREGAS A DOMÍCILIO. ASSUMINDO, LOGO DEPOIS, A DIRETORIA DA ESTRADA, O MAJOR NAPOLEÃO DE ALENCASTRO GUIMARÃES ORDENOU A EXECUÇÃO DO PROJETO MANDADO ORGANIZAR PELO SEU DIGNO ANTECESSOR E, EM 20 DE DEZEMBRO DE 1941 INAUGURAVA O DEPARTAMENTO RODOVIÁRIO DA CENTRAL DO BRASIL, CUJA ESTRUTURA SE FIRMOU EM 4 PONTOS PRINCIPAIS:

- 1^a - AUTONOMIA ADMINISTRATIVA, VISANDO LIBERTAR O SERVIÇO DA ROTINA FERROVIÁRIA E DA BUROCRACIA. MUITOS NÃO COMPREENDEM A NECESSIDADE DE SE MANTER ÊSES SERVIÇOS INDEPENDENTES DOS DAS ESTRADAS DE FERRO, PRÓPRIAMENTE DITOS E, ACHAM, ATÉ, DESCABIDA ESSA MEDIDA.
- MAS, COMO SABEMOS, A ROTINA FERROVIÁRIA CONTÉM VICIOS E FALHAS QUE A ÉPOCA ATUAL NÃO COMPORTA MAIS. SÃO VICIOS E FALHAS QUE DIZEM RESPEITO NÃO SÓ AO MECANISMO DA EXECUÇÃO DOS TRANSPORTES, COMO, TAMBÉM, À CONSERVAÇÃO DO RESPECTIVO MATERIAL.
- AO TEMPO DO MONOPOLIO, AS ESTRADAS DE FERRO, COM AS SUAS AGÊNCIAS INSTALADAS A BEIRA DA LINHA, AGUARDAVAM, PLACIDAMENTE, O CLIENTE INTERESSADO EM TRANSPORTAR A SUA MERCADORIA. ERA ÊSTE QUE IA AO SEU ENCONTRO DISPUTAR A PREFERÊNCIA PARA O EMBARQUE DE SUA EXPEDIÇÃO, SUJEITANDO-SE A TODAS EXIGÊNCIAS E FORMALIDADES PARA NÃO INCORRER NO DESAGRADO DO FUNCIONÁRIO INCUMBIDO DE ATENDÊ-LO. O AGENTE, COM ARES QUASI

SENHOREAIS, COMPENETRADO DE SUAS ALTAS FUNÇÕES, APOSTAVALHES AS EXIGÊNCIAS DOS REGULAMENTOS E DAS LEIS, POR VEZES DRACONIANOS. ESSA MENTALIDADE, INFELIZMENTE, AINDA PERDURA ESTIMULADA E AMPARADA, POR CERTOS DISPOSITIVOS DO REGULAMENTO GERAL DE TRANSPORTES. RECONHECEMOS QUE ALGUMAS EXIGÊNCIAS AINDA SÃO NECESSÁRIAS QUANDO SE TRATA DE TRANSPORTES POR ESTRADAS DE FERRO; OUTRAS, ENTRETANTO, NÃO SE COADUNAM COM A ÉPOCA ATUAL, DA VELOCIDADE. ASSIM, QUANDO OS REGULAMENTOS ESTABELECE OS PRAZOS DE 6 E 30 DIAS, RESPECTIVAMENTE, PARA OS TRANSPORTES DE ENCOMENDAS OU MERCADORIAS, DA PROCEDÊNCIA AO DESTINO, ESTÁ DE CERTO MODO, ESTIMULANDO O DESINTERESSE PELA MAIOR VELOCIDADE. A INCERTEZA DA DATA DE CHEGADA, OBRIGA O CONSIGNATÁRIO A IR FREQUENTEMENTE A ESTAÇÃO VERIFICAR SE A SUA EXPEDIÇÃO JÁ CHEGOU. SE, POR QUALQUER CIRCUNSTÂNCIA, DEIXA DE PROCURÁ-LA 2 OU 3 DIAS, INCORRE EM ESTADIAS, MULTAS, E ARMAZENAGENS QUE, IMPLACAVELMENTE, LHE SÃO APLICADAS. POR SUA VEZ, O FUNCIONÁRIO EDUCADO NESSA PRAXE NÃO SE EMPENHA EM FORÇAR A RETIRADA DAS EXPEDIÇÕES, PORQUE, O REGULAMENTO DEFENDE OS INTERESSES DA ESTRADA, A MENTALIDADE FERROVIÁRIA PRESUPÕE A EXISTÊNCIA DO MONOPÓLIO DOS TRANSPORTES E NÃO TEM PRESSA. AS FORMALIDADES EXIGIDAS PARA A REQUISIÇÃO DE UM VAGÃO DIFICULTAM NÃO SÓ RAPIDEZ DE UM EMBARQUE COMO A SUA ARTICULAÇÃO COM O CAMINHÃO. MUITAS VEZES O COMERCIANTE TEM NECESSIDADE DE ESPAÇO EM SEU ARMAZEM OU O SEU CLIENTE TEM PRESSA EM RECEBER A MERCADORIA E NÃO PODE PERDÊ-LA. NO REGIME FERROVIÁRIO CABE AO EXPEDIDOR LEVAR A SUA CARGA À ESTAÇÃO DE EMBARQUE, RETIRA-LA NO DESTINO; NÃO PODE, ASSIM SE APERCEBER DA FALTA DE VEÍCULOS NA ESTRADA DE FERRO, AO PASSO QUE, NO SERVIÇO CONJUGADO, CABENDO AO CAMINHÃO (DA FERROVIA) PEGÁ-LA NA PORTA DO CLIENTE, SE ESTE NÃO VÊ SEU PEDIDO ATENDIDO IMEDIATAMENTE, SUPÕE MÁ ORGANIZAÇÃO DO SERVIÇO QUE DESMERECE LOGO EM SUA CONFIANÇA PERMITINDO QUE OS CONCURRENTES SE APROVEITEM DA CIRCUNSTANCIA PARA CONQUISTÁ-LO.

O CAMINHÃO PARADO DEIXA DE PRODUZIR RENDA E, PODE ENTÃO AFETAR O PRESTÍGIO DO SERVIÇO. COMO SABEMOS, O CAMINHÃO É UM VEÍCULO AUTOMOTOR, DE PEQUENAS PROPORÇÕES QUE REQUER POUCO TEMPO PARA AS SUAS REPARAÇÕES, AS QUAIS, NA MAIORIA DAS VEZES CONSISTEM NA SUBSTITUIÇÃO DE UMA PEÇA POR OUTRA SOBRESSALENTE. SUA PERMANÊNCIA NA OFICINA DEPENDERÁ, PORTANTO, DA DISPONIBILIDADE IMEDIATA DO MATERIAL NECESSÁRIO À SUA REPA-

RAÇÃO.

SÃO MATERIAIS DE PREÇOS TABELADOS. NÃO EXISTE, POIS RAZÃO PARA QUE SUA AQUISIÇÃO SE PROCESSE COM MOROSIDADE, DE FORMA MAIS LENTA, COMO OCORRE COM O MATERIAL FERROVIÁRIO QUE É EM GERAL PESADO E DE APLICAÇÃO MAIS COMPLEXA. CUMPRE CONSIDERAR AINDA O ASPECTO ECONÔMICO DESSAS REPARAÇÕES:

QUANDO O MATERIAL É COMPRADO À VISTA, OS POSSUIDORES DE FROTA GOZAM DE ABATIMENTOS QUE REDUZEM MUITO O CUSTEIO DO SERVIÇO E NÃO NOS PARECE JUSTO QUE O CAMINHÃO DA ESTRADA DE FERRO DEIXE DE APROVEITAR DESSAS VANTAGENS, QUE O PORTADOR UTILIZA, SOMENTE PELA FORMA DEFEITUOSA DE FAZER SUAS AQUISIÇÕES. ISTO OCORRE, PRINCIPALMENTE, QUANDO SE TRATA DE ESTRADA DE FERRO DO GOVÊRNO, SUJEITA SEMPRE À COMPLEXIDADE DOS CÓDIGOS E DOS REGULAMENTOS QUE REGEM A MATERIA E DIFICULTAM A EXPLORAÇÃO INDUSTRIAL DOS SERVIÇOS SOB FORMA ECONÔMICA. NÃO É POSSÍVEL MUDAR DE UM DIA PARA OUTRO ESSA MENTALIDADE. A APANHA E A ENTREGA DA CARGA TEM DE SER FEITA COM RAPIDEZ, PONTUALIDADE E PERFEIÇÃO. O CLIENTE DEVE SER OUVIDO E ATENDIDO NAS SUAS RECLAMAÇÕES E NAS SUAS NECESSIDADES; A SUA MERCADORIA TEM QUE SER ENCAMINHADA E ENTREGUE NO DESTINO COM TODO O CUIDADO, EM PRAZO CERTO, TAL COMO OCORRE NO SERVIÇO DOS CAMINHÕES RODOVIÁRIOS QUE NÃO LHEM CRIAM DIFICULDADES, TUDO LHEM FACILITANDO. A VIA FÉRREA NÃO PODE FICAR EM SITUAÇÃO DE INFERIORIDADE NA CONQUISTA DA CLIENTELA.

POR OUTRO LADO, A BUROCRACIA FERROVIÁRIA, ACOSTUMADA À RIGIDEZ DOS REGULAMENTOS, NÃO TEM A PRESSA DE SOLUCIONAR AS RECLAMAÇÕES DO PÚBLICO QUE, CADA VEZ MAIS, SE IRRITA, COM JUSTOS MOTIVOS, CONTRA AS ESTRADAS DE FERRO.

DAÍ A NECESSIDADE DE SER DADA AUTONOMIA ADMINISTRATIVA AOS SERVIÇOS RODOVIÁRIOS DAS ESTRADAS DE FERRO. SOMENTE ASSIM, O CHEFE PODERÁ ACOMPANHAR MAIS DIRETA E OPORTUNAMENTE A AÇÃO DE SEUS SUBORDINADOS, CORRIGINDO-LHEM AS FALHAS, REMOVENDO-LHEM AS DIFICULDADES, ACELERANDO-LHEM A AÇÃO DE MODO A ELEVAR O SERVIÇO A UM NÍVEL COMPATÍVEL COM A ÉPOCA DA CONCORRÊNCIA.

- 2) - CUNHO PRÁTICO E COMERCIAL DE MODO A PODER COMPETIR, COM AS EMPRESAS RODOVIÁRIAS PRÓPRIAMENTE DITAS. O CLIENTE DAS EMPRESAS RODOVIÁRIAS, ACOSTUMADO A VÊR

AS SUAS SOLICITAÇÕES SEMPRE BEM ACOLHIDAS, DESEJA QUE O PESSOAL DO CAMINHÃO LHE EMPILHE A CARGA NO ARMAZEM, A LIBERTE DE SUA EMBALAGEM, DESENTULHE O DEPÓSITO OU A LOJA DOS RESÍDUOS DAÍ RESULTANTES, QUE A SUA MERCADORIA SEJA TRANSPORTADA COM CUIDADOS ESPECIAIS, QUE PERMANEÇA UM OU DOIS DIAS NOS ARMAZENS DA EMPRESA. POR FALTA DE PRAÇA NOS SEUS DEPÓSITOS, ETC, COMO CONSEGUIR ISSO SEM DAR AO SERVIÇO UM CUNHO PRÁTICO E COMERCIAL? AS ESTRADAS DE FERRO, SE A MERCADORIA PERMANECE NO VAGÃO OU NO ARMAZEM, COBRAM ESTADIAS E ARMAZENAGENS, AO PASSO QUE OS DONOS DE CAMINHÕES AS GUARDAM SEM QUAISQUER ONUS PARA O FREGUEZ.

- 3) - SELEÇÃO E EDUCAÇÃO DO PESSOAL DE FORMA A OBTER FUNCIONÁRIOS CAPAZES, SUFICIENTEMENTE INTEGRADOS NO SERVIÇO, E EM CONDIÇÕES DE SE CONDUZIREM CORDEALMENTE NA LIDA COM O PÚBLICO.

BOA APRESENTAÇÃO.

COMO JÁ VIMOS AO TEMPO DO MONOPÓLIO O CONTACTO ENTRE AS ESTRADAS DE FERRO E O PÚBLICO ERA FEITO PELO AGENTE FERROVIÁRIO, HOMEM DE CONDIÇÃO SOCIAL MAIS COMPLETA DO QUE A DO MOTORISTA E A DO TRABALHADOR. NO SERVIÇO CONJUGADO, ESSE CONTACTO É FEITO ATRAVÉZ A EQUIPAGEM DO CAMINHÃO. HOMENS GERALMENTE RUDES NÃO PODERIAM SER LANÇADOS NUM SERVIÇO DESSA NATUREZA SEM UM PREPARO PRÉVIO. TIVEMOS QUE INSTRUI-LOS NA FORMA DE SE CONDUZIREM PERANTE O PÚBLICO, COM BOAS MANEIRAS, SOLICITUDE E URBANIDADE.

A APRESENTAÇÃO DO PESSOAL TAMBÉM PREOCUPOU A NOSSA ATENÇÃO.

PARA ISSO FORNECIAMOS OS UNIFORMES E EXIGIAMOS, SE APRESENTASSEM NO SERVIÇO SEMPRE BARBEADOS E PENTEADOS. CONSTITUIA, ISSO SEM DÚVIDA, IMPORTANTE FATOR DE CONFIANÇA.

- 4) - LIBERDADE TARIFÁRIA PARA QUE A RECUPERAÇÃO DA CARGA, SE PROCESSASSE RACIONALMENTE.

A LIBERDADE TARIFÁRIA, COMPREENDIDA ENTRE O CUSTO MÉDIO DO TRANSPORTE E AS TAXAS COBRADAS PELOS CAMINHÕES NAS RODOVIAS ERA MEDIDA NECESSÁRIA SEM A QUAL NÃO PODERIAMOS FAZER A RECUPERAÇÃO RACIONAL DAS CARGAS COMO, ALIÁS, BEM COMPREENDEU O CONSELHO DE TARIFAS QUANDO DEU AOS RODOVIÁRIOS DAS ESTRADAS DE FERRO ESSA LIBERDADE.

O SUCESSO ALCANÇADO, EM POUCO TEMPO, EXCEDEU MUITO A NOSSA EXPECTATIVA.

NUM ESPÍRITO DE ALTA TOLERÂNCIA PERMITIMOS, AINDA, QUE AS EMPRESAS RODOVIÁRIAS UTILIZASSEM OS NOSSOS VAGÕES, PREFERENCIAIS, NO TRANSPORTE DE SUAS CARGAS EM CONDIÇÕES DE IGUALDADE COM O PÚBLICO. DESCONTAVAMOS, APENAS, DAS TAXAS COBRADAS, A PARTE RELATIVA A CAMIONAGEM.

A CONCORRÊNCIA PASSOU, ENTÃO, A SER FEITA PELA MELHOR QUALIDADE DO SERVIÇO OFERECIDO.

DIA A DIA MAIS SE CONSOLIDAVA A NOSSA POSIÇÃO COM A PREFERÊNCIA E A CONFIANÇA DO PÚBLICO QUE NOS PRESTIGIAVA E ESTIMULAVA. A NOSSA CLIENTELA CRESCIA CADA VEZ MAIS.

ALARMADAS COM O NOSSO SUCESSO, AS EMPRESAS QUE HAVIAM ANTERIORMENTE, TENTADO UMA COMPETIÇÃO PELA RODOVIAS, APRESENTARAM NOVA PROPOSTA, VISANDO MODIFICAR ALGUMAS CONDIÇÕES DOS ANTIGOS AJUSTES E CONSERVANDO OUTRAS.

DENTRE AS CONDIÇÕES PROPOSTAS DISTINGUIREMOS E ANALISAREMOS AS SEGUINTE:

A) CONCESSÃO DE UMA TAXA ÚNICA POR VAGÃO.

ESSA CONCESSÃO SEM O ESTABELECIMENTO PRÉVIO DO TIPO DO VAGÃO, NUM PARQUE VARIADO COMO O NOSSO, IMPLICARIA EM FAZER VARIAR OS SEUS LUCROS NA RAZÃO DIRETA DA CAPACIDADE DOS VEÍCULOS OU, POR OUTRAS PALAVRAS, QUANTO MAIOR FOSSE O PREJUÍZO DA ESTRADA, MAIORES SERIAM OS LUCROS DAS EMPRESAS. DISPONDO DE BONS CORRETORES, PODENDO TRANSPORTAR EM VAGÕES A CARGA QUE ENTENDESSEM, FÁCIL LHESSA SEIA OBTER ÓTIMO APROVEITAMENTO, E, ASSIM, AS MERCADORIAS DE ALTA CLASSIFICAÇÃO TARIFÁRIA PAGARIAM À VIA-FÉRREA TAXAS VÍS ENQUANTO QUE AS DE BAIXA TARIFIAÇÃO, UTILISADAS COMO LASTRO, SERIAM POR ESTA TRANSPORTADAS GRATUITAMENTE.

NUM VAGÃO DE 40 OU 45 TONELADAS, POR EXEMPLO, AS 30 PRIMEIRAS TONELADAS PAGARIAM, ENTRE RIO E SÃO PAULO, 30 CENTAVOS POR QUILO E AS 10 OU 12 RESTANTES SERIAM LEVADAS GRATUITAMENTE NO PERCURSO FERROVIÁRIO.

SE AO ENVEZ DE CONSIDERARMOS O CASO SOB ÊSTE ASPECTO, QUIZESSEMOS FAZÊ-LO SOB O PRIMEIRO ISTO É, CONSIDERAR A VARIAÇÃO DOS LUCROS DAS CONCESSIONÁRIAS NA RAZÃO DIRETA DOS PREJUÍZOS DA ESTRADA, OCORRERIA COM UM VAGÃO DE 20, 30 E 40 TONELADAS O SEGUINTE:

NUM VAGÃO DE 20 TONELADAS A CENTRAL RECEBERIA 35 CENTAVOS POR QUILO (ABAIXO, PORTANTO, DA TABELA C-4), ISTO É PARA AS MERCADORIAS DA TABELA C-1, ELA RECEBE-

RIA MENOS 19,8 CENTAVOS POR QUILO, PARA AS DA TABELA C-2, MENOS 10,2 CENTAVOS POR QUILO, PARA AS DA TABELA C-3, MENOS 3,4 CENTAVOS POR QUILO, PARA AS DA TABELA C-4, MENOS 1,6 CENTAVOS POR QUILO. MAS OS VAGÕES DE VINTE TONELADAS SÓ LHESS INTERESSARIAM EM CASOS MUITO ESPECIAIS. NOS VAGÕES DE 30 TONELADAS A ESTRADA RECEBERIA SÔMENTE 23,3 CENTAVOS POR QUILO (ABAIXO, PORTANTO, DA C-9) OU SEJÁ MENOS 31,5 CENTAVOS NAS MERCADORIAS DA C-1; 21,9 CENTAVOS NAS DA C-2; 15,1 CENTAVOS NAS DA C-3; 13,3 CENTAVOS NAS DA C-4; 10,2 CENTAVOS NAS DA C-5; 7,5 CENTAVOS NAS DA C-6 E 6,2 CENTAVOS NAS DA C-7.

QUANDO UTILIZADO UM VAGÃO DE 40 TONELADAS, A CENTRAL RECEBERIA, POR QUILO, SÔMENTE 17,5 CENTAVOS (ABAIXO, PORTANTO, DA TABELA C-11) OU SEJÁ MENOS 37,3 NAS MERCADORIAS DA TABELA C-1; 27,7 CENTAVOS NAS MERCADORIAS DA TABELA C-2; 20,9 CENTAVOS NAS DA TABELA C-3; 19,1 CENTAVOS NAS DA TABELA C-4; 16 CENTAVOS NAS DA TABELA C-5; 13,3 CENTAVOS NAS DA TABELA C-6; 12 CENTAVOS NAS DA C-7; ETC. .

É O QUE NOS MOSTRAM OS QUADROS ABAIXO:

PARA UM VAGÃO DE 20 TONELADAS

TABELA	TAXA PAGA À CENTRAL CENTAVOS	TARIFA COMUM CENT.	DIFERENÇA C/A CENTRAL CENTAVOS	TAXA A COBRAR DO PÚBLICO CENTAVOS
C-1	35,0	54,8	19,8	80,0
C-2	35,0	45,2	10,2	70,0
C-3	35,0	38,4	03,4	62,0
C-4	35,0	36,6	01,6	60,0
C-5	35,0	33,5		56,0
C-6	35,0	30,8		52,0
C-7	29,5	35,0		48,0

PARA UM VAGÃO DE 40 TONELADAS

TABELA	TAXA PAGA À CENTRAL CENTAVOS	TARIFA COMUM CENT.	DIFERENÇA C/A CENTRAL CENTAVOS	TAXA A COBRAR DO PÚBLICO CENTAVOS
C-1	23,3	54,8	31,5	80,0
C-2	23,3	45,2	21,9	70,0
C-3	23,3	38,4	15,1	62,0
C-4	23,3	36,6	13,3	60,0
C-5	23,3	33,5	10,2	56,0
C-6	23,3	30,8	07,5	52,0
C-7	23,3	29,5	06,2	48,0

PARA UM VAGÃO DE 40 TONELADAS

T A B E L A	TAXA PAGA A CENTRAL CENTAVOS	TARIFA COMUM CENT.	DIFERENÇA C/A CENTRAL CENTAVOS	TAXA A COBRAR DO PÚBLICO CENTAVOS
C-1	17,5	54,8	37,3	80,0
C-2	17,5	45,2	27,7	70,0
C-3	17,5	38,4	20,9	62,0
C-4	17,5	36,6	19,1	60,0
C-5	17,5	33,5	16,0	56,0
C-6	17,5	30,8	13,3	52,0
C-7	17,5	29,5	12,0	48,0

AINDA QUE SE FIXASSE O TIPO DO VAGÃO OU SE DIFERENCIASSEM AS TAXAS EM FUNÇÃO DE SUAS CAPACIDADES, CAIRIAMOS NO REGIME DA TARIFA ÚNICA PARA MERCADORIAS DE VALORES DIFERENTES E DE RISCOS TAMBÉM DIFERENTES E OS ONUS DA, ESTRADAS NOS CASOS DE INDENIZAÇÕES POR FURTOS, FALTAS, AVARIAS OU ACIDENTES SERIAM, TAMBÉM, AGRAVADOS. CUMPRE SALIENTAR QUE, DENTRE AS MERCADORIAS TRANSPORTADAS EXISTEM MUITAS QUE, EMBORA NÃO SEJAM CONSIDERADAS INFLAMÁVEIS OU EXPLOSIVAS, PARA OS EFEITOS DE ORDEM LEGAL, OFERECEM TODAVIA TAIS RISCOS. É O CASO DE CERTOS PRODUTOS QUÍMICOS E FARMACEUTICOS, DE PERFUMARIAS, ALGODÃO, TECIDOS DIVERSOS, ÓLEOS, GORDURAS, ETC.

B) - PREFERENCIA NO ATENDIMENTO DAS REQUISIÇÕES DE VAGÕES

JÁ TIVEMOS OPORTUNIDADE DE MOSTRAR OS INCONVENIENTES DESSA CONCESSÃO.

C) - PAGAMENTO DE 15% DOS FRETES EM TÍTULOS DA DÍVIDA PÚBLICA

ISTO IMPORTAVA EM REDUZIR AINDA MAIS AS TAXAS PAGAS À ESTRADA POIS ÊSSES TÍTULOS DIFICILMENTE SÃO COTADOS AO PAR. PODERIA AINDA CONSTITUIR PERIGOSO PROCEDENTE PARA O PAGAMENTO INTEGRAL DOS FRETES.

D) - RESPONSABILIDADE EXCLUSIVA DA ESTRADA NOS CASOS DE FALTAS, FURTOS E AVARIAS VERIFICADAS DENTRO DOS VAGÕES

O CARREGAMENTO E A DESCARGA SERIAM FEITOS PELO SEU

PESSOAL.

OS VAGÕES SERIAM FECHADOS, LACRADOS E ABERTOS SEMPRE NA PRESENÇA DOS SEUS REPRESENTANTES. NÃO SE JUSTIFICAVA POIS ESSA EXIGÊNCIA.

- E) - PAGAMENTO DAS INDENIZAÇÕES PELO VALOR DECLARADO, INDEPENDENTEMENTE DE COMPROVAÇÃO.

NÃO EXISTIRIA A TAXA AD-VALOREM, O CARREGAMENTO SERIA FEITO, COMO VIMOS, PELO SEU PRÓPRIO PESSOAL QUE DESCONHECIA OS RISCOS QUE PODEM OFERECER CERTAS MERCADORIAS QUANDO CARREGADAS EM CONJUNTO, NUM MESMO VAGÃO, E A MISTURA DE OUTRAS, INFLAMÁVEIS, COM AS DE FÁCIL COMBUSTÃO ACARRETIARIAM CONSTANTES INCÊNDIOS, COMO ACONTECEU NOS CONTRATOS ANTERIORES, QUANTO TIVEMOS OPORTUNIDADE DE CONSTATAR VALORES DECLARADOS MUITO SUPERIORES AOS VALORES COMPROVADOS PARA EFEITO DE INDENIZAÇÃO.

- F) - DISPENSA DOS MANIFESTOS DE CARGA NO ATO DO CARREGAMENTO

O MANIFESTO APRESENTADO 48 HORAS APÓS O CARREGAMENTO, COMO PRETENDIAM, PERDERIA, COMO SABEMOS, A SUA FINALIDADE. EM INQUÉRITO REGULAR A QUE PROCEDEMOΣ NA ESTRADA, CERTA VEZ, APURAMOS QUE OS MANIFESTOS ENTREGUES À FERROVIA ERAM DIFERENTES DOS QUE ERAM REMETIDOS AOS SEUS REPRESENTANTES NOS DESTINOS. EM 25 DESPACHOS CONSTATAMOS UMA SONEGAÇÃO DE 275 TONELADAS, EM UMA MESMA EMPRESA, COM UMA DIFERENÇA DE FRETES CONTRA A CENTRAL NUM TOTAL DE R\$ 112.000.107,18. DAS 32 QUE UTILIZAVAM OS SERVIÇOS DA ESTRADA PARA OS SEUS TRANSPORTES, QUASI TÔDAS SONEGAVAM PÊSO E VALOR DAS MERCADORIAS!

- G) - FIXAÇÃO DE UMA TABELA DE PREÇOS A SER OBSERVADA, TAMBÉM, PELO NOSSO SERVIÇO

APARENTEMENTE INOCENTE, ESSA MEDIDA SERIA, ENTRETANTO, NOCIVA, COMO DEMONSTRAREMOS A SEGUIR: DISPONDO DE BONS CORETORES, ESCOLHENDO A CARGA E ELEVANDO AO MÁXIMO A TAXA DE APROVEITAMENTO DOS VAGÕES, COM PREFERÊNCIA SOBRE OS TRANSPORTES DA ESTRADA, TRANSPORTANDO NA VIA-FÉRREA GRATUITAMENTE AS MERCADORIAS DE FRACA RESISTÊNCIA, OFERECERIAM VANTAGENS QUE NÓS, OBRIGADOS A ACEITAR QUALQUER CARGA, SEM CORRETORES E SEM DISTRIBUIRMOS PECUNIAS NÃO PODERIAMOS FAZÊ-LO. LEVARIAM DE CIDADE A CIDADE, DE PORTA A PORTA, AS MERCADORIAS POBRES POR PREÇOS INFERIORES ÀS TARIFAS FERROVIARIAS.

CARREGANDO MERCADORIAS POBRES E RICAS, POR PREÇOS BAIXOS, NADA RESTARIA PARA A ESTRADA DE FERRO QUE FICARIA DESMORALIZADA POR SI MESMA PERANTE O PÚBLICO.

SOMOS DOS QUE ACREDITAM NA VITÓRIA DAS ESTRADAS DE FERRO, NESTE SEGUNDO PRÉLIO DA BATALHA DOS TRILHOS, ATRAVÉZ UMA PERFEITA COORDENAÇÃO RODO-FERROVIÁRIA POR DEPARTAMENTO DA PRÓPRIA ESTRADA OU POR EMPRESA SUBSIDIÁRIA E NÃO POR AJUSTES DO TIPO QUE ACABAMOS DE DESCREVER E CONDENAR.

O NOSSO ILUSTRE PRESIDENTE - DR. ARTHUR CASTILHO, QUE É, SEM FAVOR ALGUM, O MAIS DESTACADO GENERAL NESTA BATALHA, EM SEU MAGNIFICO ARTIGO PUBLICADO NA "REVISTA FERROVIÁRIA" DE JANEIRO DE 1946, SOB O TÍTULO "MENTALIDADE IMPRESCINDÍVEL", FOCALIZOU MAGNIFICAMENTE ESSE ASPECTO DA QUESTÃO COM AS SEGUINTE PALAVRAS, QUE PEDIMOS VÊNIA A S. EXCI^ã. PARA REPRODUZIR:

"TEMOS À MÃO A ARMA PODEROSÍSSIMA DA CONJUGAÇÃO DOS SERVIÇOS RODO-FERROVIÁRIOS E NÃO A UTILIZAMOS PORQUE A ROTINA FERROVIÁRIA, CIOSA DE SEU ANTIGO PRESTÍGIO, CRIA TÓDOS OS POSSÍVEIS ÓBICES AO DESENVOLVIMENTO DAQUELA OPERAÇÃO, SOB O PRETEXTO FUTIL E INEXATO DE PERDA DE RENDA FERROVIÁRIA. FALTA A ESTA PERNICIOSA ROTINA A MENTALIDADE PESQUISADORA QUE LHE IRIA MOSTRAR QUE A COORDENAÇÃO RODO-FERROVIÁRIA, POR DEPARTAMENTO OU EMPRESA SUBSIDIÁRIA FOI A CAUSA MÁXIMA DA VITÓRIA DA PRIMEIRA BATALHA DO TRILHO E SERÁ O DEFINITIVO ELEMENTO DE SUCESSO NESTE SEGUNDO PRÉLIO".

AINDA EM OUTRO ARTIGO AQUELE EMINENTE ENGENHEIRO APRECIANDO O "ESPÍRITO DE COORDENAÇÃO", FOCALIZA A NECESSIDADE DE EVOLUIR A NOSSA MENTALIDADE FERROVIÁRIA, CITANDO ENTÃO UM AFORISMO, NO SEU PRÓPRIO DIZER, DE ARGUTO OBSERVADOR: "PARA VENCER A COMPETIÇÃO LITOVIAÁRIA É NECESSÁRIO ELIMINAR GRANDE PARTE DO ESPÍRITO FERROVIÁRIO E ADQUIRIR ALGO DA MENTALIDADE LITOVIAÁRIA".

PENSAMOS QUE A REFORMA DESSA MENTALIDADE TERÁ QUE PARTIR DOS DIRIGENTES DAS ESTRADAS DE FERRO QUE COM O PRESTÍGIO DE SUAS AUTORIDADES APOIANDO, ESTIMULANDO E DESENVOLVENDO A AÇÃO DESSES SERVIÇOS ENCONTRARÁ NELES O RÉMÉDIO CAPAZ DE ATE-

NUAR OS EFEITOS PERNICIOSOS DA CONCURRÊNCIA RODOVIÁRIA E CONDUIRÁ OS MENOS AVISADOS A UM ESFORÇO COMUM NO SENTIDO DE CONJUGAR OS DOIS SERVIÇOS QUE SE COMPLETAM.

TEMOS OBSERVADO EM QUASI TÔDAS AS ESTRADAS DE FERRO, QUE AS SUAS ORGANIZAÇÕES RODOVIÁRIAS NÃO SÃO BEM COMPREENDIDAS PELA MAIORIA DOS FERROVIÁRIOS QUE AS ENCARAM NÃO COMO ORGÃOS DE DEFESA DA VIA FÉRREA MAS COMO UM APARELHAMENTO INUTIL E DE COM PETIÇÃO. A MENTALIDADE FERROVIÁRIA OPÕE TÔDAS AS DIFICULDADES À AÇÃO DE SUAS ORGANIZAÇÕES RODOVIÁRIAS, LEIGOS E TÉCNICOS, COM RÁRAS E HONROSAS EXCEPÇÕES, MAL ORIENTADOS, PROCURAM CONFUNDIR NA ROTINA FERROVIÁRIA A COOPERAÇÃO DOS DOIS SERVIÇOS. HÁ NECESSIDADE DE DIFUNDIR ENTRE AMBOS A MENTALIDADE RODOVIÁRIA PARA SE ALCANÇAR SUCESSO COMPLETO NA COORDENAÇÃO RODO-FERROVIÁRIA, POR DEPARTAMENTO OU EMPRESA SUBSIDIÁRIA.

CAMINHEMOS, POIS, NESTE SENTIDO, DESPERTANDO A MENTALIDADE RODOVIÁRIA ENTRE OS FERROVIÁRIOS, FAZENDO COM QUE ÊSTES COMPREENDAM QUE A SALVAÇÃO DAS ESTRADAS DE FERRO, NA ORA PRESENTE, DEPENDE PRINCIPALMENTE, DA CONJUGAÇÃO PERFEITA E HARMONICA DOS DOIS SERVIÇOS; OFEREÇAMOS AO PÚBLICO UM BOM TRANSPORTE, PONTUAL, RÁPIDO E SEGURO, E TEREMOS ASSEGURADA A VITÓRIA DAS FERROVIAS, QUE AINDA SÃO EMPRESAS DE IDONEIDADE INCONTESTÁVEL CUJAS RELAÇÕES COM O PÚBLICO ESTÃO CAPITULADOS EM LEIS E REGULAMENTOS.

PEÇO LICENÇA, AINDA, PARA LÊR AQUI UM TRECHO DO RELATÓRIO DO NOSSO SAUDOSO COLEGA, JÁ FALECIDO, DR. ALFREDO CASTILHO, QUANDO CHEFE DA DELEGAÇÃO DO CONTRÔLE DAS ESTRADAS DE FERRO AO ENCAMINHAR O RELATÓRIO DA CENTRAL DO BRASIL, RELATIVO AO ANO DE 1944, ONDE FEZ ÊLE UMA APRECIACÃO A RESPEITO DO SERVIÇO RODOVIÁRIO DA CENTRAL DO BRASIL, QUE ME PARECE TAMBÉM OPORTUNO CITAR NESTE COMENTÁRIO. DIZIA ÊLE:

DEPARTAMENTO RODOVIÁRIO

O PROBLEMA ATUAL DE TÔDAS AS FERROVIAS REFERENTES A RECUPERAÇÃO DOS TRANSPORTES DESVIADOS PARA AS EMPRESAS RODOVIÁRIAS FOI DEVIDAMENTE ATACADO PELA CENTRAL DO BRASIL NO SEU PERÍODO DE AUTONOMIA ADMINISTRATIVA COM A CRIAÇÃO DO SEU SERVIÇO PRÓPRIO DO TRANSPORTE DE PORTA A PORTA.

CRIADO O DEPARTAMENTO RODOVIÁRIO, FORAM LOGO EVIDENTES OS SEUS BENEFÍCIOS RESULTADOS NOS SERVIÇOS, E NA ECONOMIA DA ESTRADA.

ANTES, COMO EM OUTRAS FERROVIAS, ESSA MODALIDADE DE TRANSPORTE FICAVA A CARGO DE EMPRESAS PARTICULARES QUE CARREGAVAM AS MERCADORIAS OU EM SEUS CAMINHÕES PELAS ESTRADAS DE RODAGEM OU SE APROVEITAVAM DA CENTRAL E ASSIM FAZIAM UM TRANSPORTE MISTO, CAMINHÃO - TREM-CAMINHÃO.

PARA ISSO GOZAVAM DE UMA TARIFA FIXA ESPECIAL QUE, DE ORDINÁRIO, APROVEITAVAM PARA AS MERCADORIAS QUE PERMITIAM FRETE ELEVADO, FICAVA ASSIM, A CENTRAL DESFALCADA EM SEUS TRANSPORTES JUSTAMENTE DAS MERCADORIAS QUE MAIS LHE PODIAM INTERESSAR.

O SEU PRODUTO MÉDIO CAÍÁ, PORISSO, DE ANO A ANO.

COM A CRIAÇÃO DO DEPARTAMENTO RODOVIÁRIO SE RESTABELECEU LOGO À SITUAÇÃO, COM GRANDES VANTAGENS PARA A ECONOMIA, DA CENTRAL E COM A CIRCUNSTÂNCIA FAVORÁVEL AO PÚBLICO DE UM SERVIÇO PERFEITO.

PARA QUE SE POSSA BEM AQUILATAR OS BENEFÍCIOS ADVINDOS PARA A CENTRAL COM A CRIAÇÃO DO DEPARTAMENTO RODOVIÁRIO PRÓPRIO, BASTA QUE SE VERIFIQUE O RENDIMENTO MÉDIO AUFERIDO PELA ESTRADA POR TONELADA TRANSPORTADA PARA AS EMPRESAS PARTICU-

LARES E QUANDO PASSOU A SE EFETUAR PARA O RODOVIÁRIO DA CENTRAL. EM 1940, ÚLTIMO ANO DAS ATIVIDADES DAS REFERIDAS EMPRÊSAS, AQUELE RENDIMENTO ERA DE Cr\$ 91,31 E EM 1941, QUANDO COMEÇOU A FUNCIONAR O RODOVIÁRIO DA CENTRAL, PASSOU A Cr\$ 223,40 PARA ALCANÇAR EM 1942 Cr\$ 337,78 E EM 1943 Cr\$ 305,15.

A RENDA GLOBAL DO NOVO DEPARTAMENTO QUE EM 1941 FOI EM NÚMEROS REDUZIDO DE Cr\$ 3.000.000,00 SUBIU A 18.000.000,00 EM 42 E A Cr\$ 33.000.000,00 EM 43.

O SERVIÇO JÁ TEM TRÁFEGO MÚTUO COM DIVERSAS ESTRADAS DE FERRO E ESTÁ EM FRANCO DESENVOLVIMENTO.

PARA QUE ÊSSE NÃO SE ARREFEÇA E POSSA O DEPARTAMENTO CUMPRIR SEUS PESADOS ENCARGOS SERIA A NOSSO VÊR DE GRANDE VANTAGEM QUE A DIRETORIA DA ESTRADA AINDA LHE DESSE, SE POSSÍVEL, MAIOR AUTONOMIA DE AÇÃO CONSIDERANDO O DEPARTAMENTO RODOVIÁRIO COMO UMA AUTARQUIA DENTRO DA AUTARQUIA MAIOR QUE É A CENTRAL, LIVRE DAS PEIAS BUROCRÁTICAS SEMPRE ENTRAVADORAS DOS SERVIÇOS, PRINCIPALMENTE DAQUELES QUE TEM DE AGIR COM RAPIDEZ E DE SER MALEÁVEL PARA SE DEFENDER DA CONCORRÊNCIA DAS EMPRÊSAS PARTICULARES QUE SÃO DE ORDINÁRIO ARGUTAS E LIVRES PARA RESOLVER SEUS PROBLEMAS.

A DELEGAÇÃO CONSIDERA O DEPARTAMENTO RODOVIÁRIO DA CENTRAL UMA DAS MAIS MERITÓRIAS REALIZAÇÕES DA ATUAL ADMINISTRAÇÃO E UM DOS SERVIÇOS DE MAIS FLAGANTES OPORTUNIDADE.

AINDA, SNR. PRESIDENTE, PARA COMPLETAR A NOSSA EXPOSIÇÃO, RESPONDENDO AO ITEM 4, DA LITRA H - EXTENSÃO OBRIGATÓRIA DO SERVIÇO DE COORDENAÇÃO, MEDIDAS NECESSÁRIAS E AUXÍLIOS INDISPENSÁVEIS, DEVEMOS DIZER, Ó SEGUINTE:

QUANTO À EXTENSÃO OBRIGATÓRIA DO SERVIÇO DE COORDENAÇÃO, DENTRO DO ESPÍRITO QUE, ALIÁS, FOI FOCALIZADO PELO DR. ODIR COSTA, ACHAMOS QUE NÃO SE DEVERIA FAZER EXTENSÃO OBRIGATÓRIA, MAS RECOMENDÁ-LA NO TRÁFEGO MÚTUO, COM A MAIOR AMPLITUDE POSSÍVEL PORQUE, SOMENTE COM UM SERVIÇO CONJUGADO, OU COM A

COOPERAÇÃO DE TÔDAS AS ESTRADAS DE FERRO INTERESSADAS, PODEREMOS REALIZAR UMA OBRA VULTOSA NESSE TERRENO.

QUANTO ÀS MEDIDAS NECESSÁRIAS E AUXÍLIOS INDISPENSÁVEIS, PENSAMOS QUE FICARAM BEM ESCLARECIDOS EM A NOSSA EXPOSIÇÃO. É O QUE TINHAMOS A DIZER.

MUITO OBRIGADO A TODOS PELA ATENÇÃO.

Dr. ARTHUR CASTILHO: - MUITO OBRIGADO AO DR. AMARANTE PELA GENTILEZA DAS SUAS PALAVRAS A MEU RESPEITO, NA TRANSCRIÇÃO DE MODESTAS PALAVRAS QUE ESCREVI, HÁ ALGUM TEMPO, COM A MESMA FINALIDADE QUE TEVE O DR. AMARANTE NO SEU TRABALHO. O DR. AMARANTE JÁ ESTÁ NO MESMO VALE EM QUE ME ENCONTRO. É ELE UM BELO COMPANHEIRO E FICO MUITO SATISFEITO EM ACHAR-ME NA SUA HONROSA COMPANHIA.

O ADIANTADO DA HORA NÃO PERMITE MAIS A CONTINUAÇÃO DOS TRABALHOS E, DE RESTO, PRECISAMOS TAMBÉM COORDENAR, DESDE JÁ, ESTAS CONCLUSÕES, QUE FORAM INDICADAS PELOS NOBRES ORADORES.

A TODOS, MAIS UMA VEZ, COMO SEMPRE, O MEU MUITO OBRIGADO PELA VALIOSA COLABORAÇÃO PRESTADA.

ESTÁ ENCERRADA A SESSÃO.



10a S E S S Ã O

R e a l i z a d a e m 6 d e A g o s t o
d e 1 9 4 8



REALIZADA NO DIA 6 DE AGOSTO DE 1948

R E G I S T R O D E P R E S E N Ç A

PRESIDENCIA - Eng^o Arthur Pereira de Castilho

L I S T A D E P R E S E N Ç A

DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO

Eng^o Virginio Santa Rosa
Eng^o Yêdo Fiuza

CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES

Eng^o Edmundo Brandão Pirajá
Eng^o Sebastião Guaracy do Amarante
Eng^o Nelson Freitas da Rocha

THE LEOPOLDINA RAILWAY

Eng^o Feliciano de Souza Aguiar
Sr. C. Poter

E. F. VITORIA A MINAS

Eng^o Candido Trancoso

E. F. RIO GRANDE DO NORTE

Eng^o Ruben Eugenio de Freitas Abreu

E. F. ARARAQUARA

Eng^o F. Eugenio de Campos Jr.

E. F. BAHIA A MINAS

Eng^o Wenefredo Bacelar Portela
Eng^o Adalberto Pompilio

CIA. PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO

Eng^o Humberto Soares de Camargo

VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL

Eng° Cristiano Ehers
Eng° Aymoré Drummond
Eng° João Corrêa Pires
Eng° Pedro Italo Dalle Ore
Eng° Manoel Parreira

E. F. SOROCABANA

Eng° Luiz Orsini de Castro
Eng° Edgard Werneck
Eng° Ruy da Costa Rodrigues

CIA. MOGIANA DE ESTRADAS DE FERRO

Eng° Odir Dias da Costa

E. F. NOROESTE DO BRASIL

Eng° Fernando de Freitas Melro

REDE MINEIRA DE VIAÇÃO

Eng° Themistocles Barcellos
Eng° Benjamim M. de Oliveira

REDE DE VIAÇÃO CEARENSE

Eng° Hugo Rocha

E. F. BRAGANCA

Eng° Francisco Coutinho

E. F. CENTRAL DO BRASIL

Eng° Jair Oliveira

VIAÇÃO FÉRREA LESTE BRASILEIRO E ILHÉOS CONQUISTA

Eng° Nelson Spinola Teixeira

SECRETARIO

Sr. Newton Moniz Gonçalves

Dr. ARTHUR CASTILHO : - ESTÁ INSTALADA A SESSÃO.

COM A DEVIDA VÊNIA DOS SENHORES, VOU APRESENTAR AS SEGUINTE CONCLUSÕES PARA SEREM INCLUIDAS NO RESUMO DAS CONCLUSÕES A SEREM DISCUTIDAS E VOTADAS NO FINAL DA SESSÃO.

I - PODERÃO AS ESTRADAS DE FERRO, PARA O TRANSPORTE DE MERCADORIAS EM PREDOMINÂNCIA NO SEU TRÁFEGO, ESTABELECEER TARI-FAS ESPECIAIS VARIANDO PERCENTUALMENTE COM O VALOR VENAL DA MERCADORIA, NA PROCEDÊNCIA E NO DESTINO, E ADAPTANDO-SE AS Bases PADRÃO À SUA VARIAÇÃO;

II - PARA ESSAS TARI-FAS OS VALORES MÍNIMOS SERÃO OS CUS-TOS DAS DESPESAS VIVAS DOS TRANSPORTES;

III - CONSIDERA-SE DESPESA VIVA DE UM TRANSPORTE O TOTAL DA DESPESA ELIMINADA SUPRIMINDO AQUELE TRANSPORTE;

SÔBRE COORDENAÇÃO

I - ESTABELECEER A IGUALDADE E EQUIVALÊNCIA DE TRATAMENTO GOVERNAMENTAL DO PONTO DE VISTA FISCAL E ADMINISTRATIVO POR IN-TERMÉDIO DE UM ORGÃO GERAL ABRAGENDO TODOS OS TRANSPORTES;

II - A REGULAMENTAÇÃO GOVERNAMENTAL COERCITIVA DEVERÁ SER DIMINUIDA EM VEZ DE AUMENTADA. QUER ISSO DIZER, QUE A IGUALDADE DE QUE TRATA A PRIMEIRA DIRETRIZ DEVERÁ SER PELA DELIBERAÇÃO DO ÔNUS DE UM SISTEMA MAIS RIGIDAMENTE CONTROLADO;

III - A SITUAÇÃO GOVERNAMENTAL TENDENDO MAIS PARA O CRITÉ- RIO DE DIMINUIÇÃO DOS ÔNUS DO SISTEMA MAIS RIGIDAMENTE CONTRO-

LADO É INDISPENSÁVEL A CADA SISTEMA DE TRANSPORTE INICIAR A PESQUISA TÉCNICO-ECONÔMICA PRÓPRIA, PARA PODER AFERIR OS RESULTADOS COM AS QUE FORAM ESTABELECIDAS PELA ATUAÇÃO GOVERNAMENTAL SURGINDO ENTÃO, UM ACÔRDO PARA AS MEDIDAS INDISPENSÁVEIS AOS MELHORAMENTOS, QUE PERMITAM UM RENDIMENTO MÁXIMO A CADA GÊNERO DE TRANSPORTE;

IV - ESTABELECIDOS OS PADRÕES DA MAIOR EFICIÊNCIA, EM CADA SISTEMA, EM VIRTUDE DOS MELHORAMENTOS EXECUTADOS DE ACÔRDO COM AS DIRETRIZES DA PESQUISA TÉCNICO-ECONÔMICA, CIENTIFICAMENTE ORIENTADA, CHEGARÁ A VEZ DO PROBLEMA, DO TRANSPORTE A SER ENCARADO NO SEU CONJUNTO, PARA SE OBTER A SOLUÇÃO RACIONAL DA COORDENAÇÃO GERAL DOS TRANSPORTES, EM FUNÇÃO DO RENDIMENTO MÁXIMO DE CADA SISTEMA COMPONENTE;

V - ESSA SOLUÇÃO, AINDA, DA PESQUISA TÉCNICO-ECONÔMICA NA MAIS CIRCUNSCRITA ESPECIALIDADE, ALCANÇARÁ, TAMBÉM, O ESTUDO GERAL DOS TRANSPORTES. SURGE, DAÍ, A NECESSIDADE DA EXISTÊNCIA DE UM INSTITUTO GERAL DE PESQUISAS TÉCNICAS ECONÔMICAS DE TRANSPORTE, ORGÃO MANTIDO PELOS DIVERSOS TRANSPORTADORES, PARA FICAR EM RELAÇÃO PERMANENTE COM O DEPARTAMENTO GOVERNAMENTAL DE CONTRÔLE DA COORDENAÇÃO, A FIM DE DISCUTIREM OS RESULTADOS OBTIDOS E PUGNAR PELAS MEDIDAS IMPRESCINDÍVEIS A MANUTENÇÃO DE UMA SOLUÇÃO PERMANENTE DA HARMONIA NOS TRANSPORTES.

ESTAS CONCLUSÕES, QUE EU TENHO HONRA DE PROPÔR, SERÃO INCORPORADAS ÀS DISCUSSÕES DAS OUTRAS, ORIUNDAS DOS TRABALHOS APRESENTADOS E AS RESPECTIVAS JUSTIFICATIVAS DESSAS CONCLUSÕES SE ENCONTRAM NAQUELES DOIS ARTIGOS, QUE EU TIVE A HONRA DE LÊR, INICIALMENTE, E NA TESE LEVADA À CONFERÊNCIA REALIZADA NO CLUBE DE ENGENHARIA E QUE DISTRIBUI, EM TEMPO, AOS SNRS. EM SEPARATA DA REVISTA FERROVIÁRIA.

DOU A PALAVRA, AGORA, AO REPRESENTANTE DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA.

Dr. LUIZ ORSINI DE CASTRO

Rep. da E. F. Sorocabana

TUDO O QUE SE TEM DITO E OUVIDO NESTAS MEMORÁVEIS REUNIÕES, ATRAVÉS DE BRILHANTES E MINUCIOSOS TRABALHOS SÔBRE A NECESSIDADE DE CERTOS MELHORAMENTOS E MEDIDAS CONDUCENTES À MAIOR EFICIÊNCIA, MAIOR SEGURANÇA E MAIS BAIXO CUSTO DO TRÁFEGO DAS NOSSAS ESTRADAS DE FERRO, DE MODO A PODEREM ESTAS PROPORCIONAR À COLETIVIDADE O QUE DELAS A COLETIVIDADE ESPERA - ISTO É, BEM ESTAR E PROSPERIDADE, BASES DA PAZ SOCIAL, QUE TODOS ALMEJAM - PODE SINTETIZAR-SE EM APENAS DUAS PALAVRAS: DINHEIRO E ADMINISTRAÇÃO.

COM EFEITO, HAVENDO OS RECURSOS NECESSÁRIOS NÃO SÓ AO CUSTEIO DE EXPLORAÇÃO COMO AOS EMPREENDIMENTOS QUE VISAM A EFICIÊNCIA E O BARATEAMENTO DO TRÁFEGO E, PARA A BOA, A METICULOSA, EM SUMA, A CONVENIENTE APLICAÇÃO DÊSSES RECURSOS, ADMINISTRAÇÕES CAPAZES - VALE DIZER, CLARIVIDENTES, CRITERIOSAS, DINÂMICAS, JUSTAS E HONESTAS - ESTARÁ CABALMENTE RESOLVIDO DA MANEIRA MAIS FELIZ QUE SE POSSA DESEJAR, O PROBLEMA FERROVIÁRIO E, COM ÊLE, O PROBLEMA DOS TRANSPORTES TERRESTRES NO BRASIL.

DINHEIRO E ADMINISTRAÇÃO - EIS A FÓRMULA SIMPLES, OBJETIVA, GERAL E, AO MESMO TEMPO, GRANDIOSA NAS SUAS PROPORÇÕES E DIFÍCIL NA SUA APLICAÇÃO PRÁTICA; A FÓRMULA MÁGICA, CRIADORA, QUE, EM BREVE LAPSO, TUDO PODE TRANSFORMAR E TUDO PODERÁ REALIZAR.

ÊSTES DOIS CAPÍTULOS DO NOSSO TEMÁRIO - TARIFAS, CONJUNTO DE CONDIÇÕES MEDIANTE AS QUAIS SE REALIZA O DINHEIRO, PE LA VENDA, AO PÚBLICO, DO TRANSPORTE; E ADMINISTRAÇÃO, ENCÉFALO DAS ORGANIZAÇÕES EMPRESÁRIAS, CUJAS FUNÇÕES SUPERIORES FAYOL RESUMIU NESTES CINCO INFINITIVOS - PREVER, ORGANIZAR, COMANDAR, COORDENAR, CONTROLAR - COMO QUE CONSTITUEM O CENTRO, O FCCO, O " NÚCLEO " DO SISTEMA, EM REDOR DO QUAL GRAVITA TUDO MAIS,

FIGURAM PARA O FIM DOS NOSSOS TRABALHOS E FOI CERTAMENTE O SENSO PRÁTICO DO NOSSO ILUSTRE PRESIDENTE QUE ASSIM O DETERMINOU, REVELANDO-SE, MAIS UMA VEZ, A SUA INTUIÇÃO CLARA DAS MAGNAS QUESTÕES PROPOSTAS AO FERROVIARISMO NACIONAL.

ERA INDISPENSÁVEL, EFETIVAMENTE, UMA VISÃO EXTENSIVA E APROFUNDADA DAS NECESSIDADES IMENSAS DAS NOSSAS ESTRADAS DE FERRO, PARA BEM SE PODER AVALIAR E DESTACAR A IMPORTÂNCIA DOS DOIS PROBLEMAS VITAIS, SINTETIZADOS NESTAS PALAVRAS: TARIFAS E ADMINISTRAÇÃO, E DE CUJA SOLUÇÃO JUDICIOSA DEPENDERÃO A ECONOMIA, A BOA DIREÇÃO DOS NEGÓCIOS E O APARELHAMENTO ADEQUADO DAS RESPECTIVAS EMPRESAS.

VAMOS PENETRAR AGORA NESSE VERDADEIRO LABIRINTO, QUE É O ESTUDO DA TARIFAÇÃO FERROVIÁRIA E OS NOSSOS VOTOS SÃO POR QUE NOS SEJA DADO PERLUSTRA OS SEUS MEANDROS SEM NOS PERDERMOS E, POR FIM, DÉLE SAIRMOS GALHARDAMENTE, ISTO É, COM O PROBLEMA SATISFATORIAMENTE RESOLVIDO. VAMOS, POIS, ENTRAR NA CONSIDERAÇÃO DOS MEIOS DE ENCONTRAR O DINHEIRO - A MOLA REAL, O FULCRO PODEROSO CAPAZ DE DESLOCAR AS MAIS GIGANTESCAS MONTANHAS DA ACIDENTADA ECONOMIA NACIONAL. ACODE-NOS, POIS, AQUI A INTERROGAÇÃO ESTONTEADORA: ONDE ESTA O DINHEIRO? COMO CONSEGUI-LO? RESPONDE A CONHECIDA FÓRMULA, QUE SE TORNOU VERDADEIRO SLOGAN DOS ECONOMISTAS FERROVIÁRIOS NORTE-AMERICANOS: ESTABELECENDO TARIFAS JUSTAS E RAZOÁVEIS, RAZOÁVEIS E JUSTAS PARA O TRANSPORTADOR E PARA O PÚBLICO. ÉSTE O GRANDE E INTRINCADO PROBLEMA.

* * * *
* * *
* *
*

NA "INTRODUÇÃO" DO SEU LIVRO "ADMINISTRACION COMERCIAL DE FERROCARRILES", PUBLICADO EM 1926 E TÃO VULGANIZADO ENTRE OS NOSSOS TÉCNICOS FERROVIÁRIOS O EMINENTE ENGENHEIRO RAUL SIMÓN, ENTÃO CHEFE DAS FINANÇAS E ESTATÍSTICAS DAS ESTRADAS DE FERRO DO ESTADO DO CHILE, REPORTANDO-SE AO SEU ANTERIOR ESTUDO "LA SITUACIÓN ECONÓMICO-POLÍTICA DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO", LEMBRA QUE ÊSSE SEU PRIMEIRO LIVRO - CITEMOS TEXTUALMENTE AS SUAS PALAVRAS ~ "ESTABLECIA LA TESIS DE QUE NUESTROS

FERROCARRILES PODIAN Y DEBIAN RESOLVER PRIMERO SU CRISIS FINANCIERA POR MEDIO DE LA APLICACIÓN DE TARIFAS JUSTAS Y OPORTUNAS, TARIFAS QUE DEBIAN CUSTEAR A LA SOMA DE LOS GASTOS DE EXPLOTACIÓN, LA DEPRECIACIÓN DE LOS BIENES Y EL SERVICIO DE LOS EMPRÉSTITOS DE MEJORAMIENTO O DE AMPLIACIÓN. NO ES DIFÍCIL DEMONSTRAR QUE, EN REALIDAD, CONSISTIA JUSTAMENTE EN ELLO EL PROBLEMA DE NUESTROS FERROCARRILES Y QUE, AL MISMO TIEMPO, EN ELLO CONSISTIÓ TAMBIÉN SU SOLUCIÓN. EN EFECTO, DE LA PÉRDIDA EN LA RED SUR DE 36 MILLONES EN 1921 A LAS UTILIDADES DE 1923 Y AÑOS SIGUIENTES NO HA EXISTIDO OTRA RAZÓN MAYOR DE MEJORAMIENTO QUE EL ALZA ACUMULADA DE CIENTO TREINTA Y CUATRO POR CIENTO EN LAS TARIFAS.

"REALIZADA ASÍ LA PRIMERA OBLIGACIÓN DE CUALQUIERA EMPRESA INDUSTRIAL - O SEA LA DE VENDER A UN BUEN PRECIO SUS PRODUCTOS - HA SIDO NECESARIO CONSIDERAR UN NUEVO ASPECTO DEL PROBLEMA, ASPECTO ESTA VEZ DE CARÁCTER MÁS PARTICULAR Y MENOS ACCESIBLE A LOS CONCEPTOS GENERALES TAN FACILMENTE PERCEPTIBLES POR EL GOBIERNO Y EL PÚBLICO, Y QUE CONSISTE EN ESTABLECER UNA FORMA DE ADMINISTRACIÓN INTERNA QUE ASEGURE LA MAYOR EFICIENCIA INDUSTRIAL Y COMERCIAL A FIN DE QUE LAS TARIFAS APLICADAS, SEAN EQUITATIVAS, NO SÓLO PARA LA EMPRESA QUE LAS APLICA SINO TAMBIÉN PARA EL PÚBLICO QUE LAS SOPORTA".

E PASSA A REFERIR-SE AO MELHOR PARADIGMA QUE PÔDE ENCONTRAR - O DAS ESTRADAS DE FERRO NORTE-AMERICANAS - QUE SE ADMINISTRAM TÔDAS "DE ACÔRDO COM CONCEITOS INDUSTRIAIS". "PUEDE", DIZ ÊLE, UN FERROCARRIL RECIBIR 750 MILLONES DE DOLLARS AL AÑO, COMO EL "PENNSYLVANIA"; PUEDE RECIBIR SOLO 1 MILLON, COMO EL "MISSISSIPI CENTRAL"; PERO, EN CADA CASO, EXISTE UN CONCEPTO INDUSTRIAL SEGÚN EL CUAL SE DETERMINA SU FORMA DE ADMINISTRACIÓN".

EVIDENTEMENTE, NOS TEMPOS QUE CORREM E EM NOSSA TERRA, O PROBLEMA COMPLICA-SE:

12 - COM A QUEDA DA PRODUÇÃO, FENÔMENO QUASE GERAL NO PAÍS;

- 2º - COM A DESVALORIZAÇÃO DA MOEDA NACIONAL E CONSEQÜENTE DIMINUIÇÃO DA CAPACIDADE AQUISITIVA DE NOSSA GENTE;
- 3º - COM A PRESENÇA, NO MERCADO DOS TRANSPORTES, DE COMPETIDORES DE TERRA E AR - RÔDO E AEROVIÁRIOS - A DISPUTAREM ÀS ESTRADAS DE FERRO O TRÁFEGO "DE QUALIDADE", PRECISAMENTE O QUE LHE DEIXAVA COMPENSAÇÃO APRECIÁVEL AOS PREJUÍZOS ADVINDOS DO TRÁFEGO, EM REGRA O DE MAIOR VOLUME, DE MERCADORIAS POBRES E QUE SÃO, AO MESMO TEMPO, AS DE NECESSIDADE PRIMÁRIA DAS POPULAÇÕES;
- 4º - COM AS REDUÇÕES DE PREÇOS O MESMO GRATUIDADE DE TRANSPORTE, IMPOSTOS ÀS VIAS FÉRREAS POR ATOS RECENTES DOS PODERES PÚBLICOS, EM FAVOR DO PRÓPRIO GOVÊRNO E ATÉ DE PARTICULARES - ALÉM DAS VANTAGENS DE IDÊNTICA NATUREZA, TAMBÉM EM PROVEITO DO ESTADO, E A QUE, NO CASO DAS LINHAS DE CONCESSÃO, FICARAM ELAS OBRIGADAS ATRAVÉS DE DISPOSITIVOS DOS RESPECTIVOS CONTRATOS;
- 5º - COM ÔNUS FISCAIS DE VÁRIAS MODALIDADES DESCARREGADOS SOBRE AS EMPRESAS FERROVIÁRIAS E SOBRE OS TRANSPORTES QUE REALIZAM;
- 6º - COM A INTERFERÊNCIA, NA EXECUÇÃO DOS SERVIÇOS, DE CERTOS ÓRGÃOS PARAESTATAIS DE CONTRÔLE, COMO O DNC, PARA O CAFÉ; O INSTITUTO DO AÇÚCAR E DO ALCOOL; O INSTITUTO DO SAL; O INSTITUTO DO PINHO ETC, OS QUAIS SUBORDINAM OS TRANSPORTES A CERTAS EXIGÊNCIAS, UMAS SEM DÚVIDA SALUTARES, OUTRAS, PORÉM, DESCABIDAS, ENTRE ESTAS, NOTADAMENTE, AS QUE CONCORREM PARA LIMITAR A PRODUÇÃO, A IMPORTAÇÃO E A EXPORTAÇÃO DAS UTILIDADES.

DITAS ESTAS PALAVRAS, À GUIZA DE PREÂMBULO INDISPENSÁVEL, ENTREMOS NO EXAME DA MATÉRIA CONSIGNADA NA AGENDA DOS NOSSOS TRABALHOS, NA SUA PARTE ATINENTE À TARIFAÇÃO FERROVIÁRIA.

* * * *
* * *
* *
*

SÃO TAIS E TANTOS OS FATÔRES QUE INTERVÊM NA FORMAÇÃO DAS TARIFAS DE UMA ESTRADA DE FERRO, E TAMANHAS E DE TAL FORMA DESCONCERTANTES A SUA COMPLEXIDADE E A SUA VARIABILIDADE, NO ESPAÇO E NO TEMPO, EM NATUREZA E EXTENSÃO, QUE DIFÍCILMENTE SE PODERÁ ESTRUTURAR UMA "TEORIA DE TARIFAÇÃO FERROVIÁRIA", CAPAZ DE CONDUZIR AO ESTABELECIMENTO, ATRAVÉS DA ANÁLISE MATEMÁTICA, DE FÓRMULAS FIXAS, INDEFECTÍVEIS, APLICÁVEIS A QUALQUER DOS CASOS QUE SE PODEM APRESENTAR, NA PRÁTICA, AO ENGENHEIRO TARIFADOR. É O QUE MOSTRA LOUIS JOSSERAND NO SEU LIVRO "LES TRANSPORTS", EDIÇÃO DE 1926, PÁGINA 169: "LES TARIFS DES TRANSPORTS, PAR CELA MÊME QU'ILS OBÉISSENT À DES LOIS ÉCONOMIQUES TRÈS COMPLEXES ET QU'ILS DOIVENT SE PLIER À DES EXIGENCES COMMERCIALES AUSSI CHANGEANTES QUE MULTIPLES, NE SAURAIENT ÊTRE CRISTALLISÉS DANS DES FORMULES SIMPLES ET DÉFINITIVES; ŒUVRES DE CIRCONSTANCE, D'OPPORTUNITÉ, ILS RÉALISENT PAR LES COMBINAISONS LES PLUS INGÉNIEUSES L'ADAPTATION DES MOYENS DE TRANSPORT AUX BESOINS ACTUELS DE LA SOCIÉTÉ. AUSSI NE PEUT-IL ÊTRE QUESTION D'EN DRESSER UNE LISTE NE VARIETUR".

E A ESSAS PALAVRAS ADITA ESTA NOTA EXEMPLIFICATIVA:

"À DIVERSES REPRISÉS, DES PROPOSITIONS DE LOIS ONT ÉTÉ SOUMISES AU PARLEMENT QUI TENDAIENT À DONNER À CERTAINES RÉGLES SUIVIES DANS LA PRATIQUE, POUR L'ÉTABLISSEMENT DES TARIFS, UN CARACTERE LÉGISLATIF ET OBLIGATOIRE: CES TENTATIVES AU SUJET DESQUELLES LE GOUVERNEMENT A TOUJOURS FAIT EXPRESSES RÉSERVES, N'ONT JAMAIS ABOUTI. ON S'EST VITE APERÇU DE L'IMPOSSIBILITÉ OÙ L'ON SE TROUVAIT DE FIGER DANS UN MOULE IMMUABLE LES SOLUTIONS D'UN PROBLÈME DONT LES DONNÉES SONT ESSENTIELLEMENT MOUVANTES". (ISSO ESCRITO EM 1926, QUANDO AS VIAS FÉRREAS AINDA CONSERVAVAM, QUASE QUE INTEGRALMENTE, O MONOPÓLIO DOS TRANSPORTES. FOI, COM EFEITO, NESSA ÉPOCA OU POUCO ANTES, QUE SE VERIFICOU A IRRUPÇÃO DA CONCORRÊNCIA RODOVIÁRIA).

E ESSA COMPLEXIDADE E VARIABILIDADE TANTO MAIS AVULTAM, EM GERAL, QUANTO MAIS IMPORTANTE E DE MAIOR E MAIS DIVERSIFICADO TRÁFEGO A VIA FÉRREA CONSIDERADA.

O "FREIGHT TRAFFIC RED BOOK" NORTE-AMERICANO, QUE

TEMOS SOB AS VISTAS, NAS INTERESSANTES NOÇÕES GERAIS QUE MINISTRA SOBRE A MATÉRIA RATE FACTORS PRECEITUA: "FREIGHT RATES, "MUST BE CONSIDERED FROM TWO DIFFERENT STAND POINTS - PRIVATE "AND PUBLIC"... .."UNDER THE COMMON AND STATUTE LAWS, RATES "MUST BE FAIR AND REASONABLE, BOTH TO THE RAILROAD AND TO THE "PUBLIC".. É PONDERA: "THE REASONBLNESS OF A RATE INVOLVES MANY "CONSIDERATIONS AND IN MANY CASES PRESENTS A VERY DIFFICULT "PROBLEM". É ENUMERA, A SEGUIR, OS PRINCIPAIS FATÔRES QUE SE DEVEM CONSIDERAR NO TRABALHO DE FORMAÇÃO DAS TARIFAS FERROVIÁRIAS, A SABER:

- A) - COST OF THE SERVICE TO THE CARRIER.
- B) - VALUE OF THE SERVICE TO THE SHIPPER.
- C) - VALUE OF THE ARTICLE.
- D) - NATURE OF THE ARTIOLE - WHETHER CRUDE OR FINISHED, LIQUID OR DRY, ETC.
- E) - RISK IN HANDLING THE ARTIOLE.
- F) - DISTANCE OF HAUL (MILEAGE SCALES).
- G) - BULK (SIZE) AND WEIGHT OF THE ARTICLE (DENSITY).
- H) - WHETHER SPECIAL FACILITIES OR EXTRA SERVICES ARE REQUIRED.
- I) - EXPENSE AT TERMINALS.
- J) - VOLUME OF TRAFFIC, AND PERIODS OF MOVEMENT.
- K) - METHOD OF PACKING AND PROTECTING THE ARTICLE.
- L) - RATES ON SIMILAR ARTICLES MOVING UNDER SIMILAR CIRCUNSTANCES AND CONDITIONS.
- M) - RATES OF COMPETING CARRIERS.
- N) - COMPETITION BETWEEN PRODUCING CENTERS OR MARKETS.
- O) - WHETHER OR NOT THE RATE WILL BE CONDUCIVE TO AN INCREASING MOVEMENT OF THE ARTICLE.
- P) - PROSPECTS OF CARS BEING RETURNED LOADED OR EMPTY.
- Q) - RATES ACCOUNT FOURTH SECTION OF THE INTERSTATE COMMERCE ACT.

ÊSSES FATÔRES, QUE AQUI APENAS ENUMERAMOS, SÃO ESTUDADOS OS DE MAIOR PREPONDERANCIA NA TARIFAÇÃO FERROVIÁRIA, UM POR UM, NO ALUDIDO RED BOOK. DEVEMOS ESCLARECER QUE OS "RATES ACCOUNT FOURTH SECTION OF THE INTERSTATE COMMERCE ACT" REFEREM SE A CASOS, REGULADOS POR ESSA 4ª SECÇÃO, DE PREÇOS DE CONCORRÊNCIA MAIS ELEVADOS PARA CERTOS PERCURSOS DO QUE PARA DISTÂNCIAS MAIS LONGAS, PELA MESMA LINHA.

MUITO DE PROPÓSITO ALINHAMOS AQUI TODOS ÊSSES FATÔRES COLHIDOS DA MELHOR FONTE TARIFÁRIA NORTE-AMERICANA - A DO PRÓPRIO REPOSITÓRIO DAS TARIFAS DAS FERROVIAS DAQUELE GRANDE PAÍS, ORGANIZADO PARA MANUSEIO, ALI, DE INTERESSADOS EM TRANSPORTES PELO TRILHO - PARA CORROBORARMOS O QUE ATRÁS AFIRMAMOS SÔBRE A COMPLEXIDADE DO PROBLEMA E AS MÚLTIPLAS E MULTIFÁRIAS VARIÁVEIS DA RESPECTIVA EQUAÇÃO.

SÔBRE A IMPORTÂNCIA DO PROBLEMA, JÁ AQUI A REALÇOU O NOSSO PRESIDENTE, NAS DUAS PRIMEIRAS REUNIÕES DESTA SECÇÃO DA AGENDA PROPOSTA, EM MAGISTRAIS CONSIDERAÇÕES, COM A AUTORIDADE QUE TODOS LHE RECONHECEMOS, RESPEITAMOS E ADMIRAMOS.

"LA IMPORTANCIA DE LAS TARIFAS ES ENORME", DIZ O ENGENHEIRO E PROFESSOR MEXICANO MANUEL SALAZAR Y ARCE. E CITA, A RESPEITO, A CONCEITUAÇÃO DE W. T. JACKMAN, PROFESSOR DE ECONOMIA POLÍTICA, NA UNIVERSIDADE DE TORONTO:

"LAS TARIFAS PARA EL MOVIMIENTO DE PASAJEROS Y CARGA CONSTITUYEN EL PROBLEMA FUNDAMENTAL NO SÓLO PARA LAS EMPRESAS SINO TAMBIÉN PARA EL PÚBLICO. SI LAS TARIFAS SON ALTAS, O SE DIFICULTA EL MOVIMIENTO DE MERCANCIAS O LAS AGENCIAS DE TRANSPORTE SE BENEFICIAN A EXPENSAS DE OTROS INTERESES. POR OTRA PARTE, SE LAS TARIFAS SON DEMASIADO BAJAS, LAS EMPRESAS PORTADORAS NO PUEDEN TENER UN DESARROLLO SANO Y NORMAL; ESTÁN IMPOSIBILITADAS PARA CONSEGUIR EL CAPITAL SUFICIENTE PARA MANTENER SUS INSTALACIONES DE ACUERDO CON EL INCREMENTO DE TRÁFICO Y PARA MEJORAR SU LÍNEA Y SU EQUIPO. A LA LARGA, EL PÚBLICO RESULTA PERJUDICADO, PORQUE EL PAÍS NO PUEDE PROSPERAR INDEFINITAMENTE SI LOS MEDIOS DE TRANSPORTE, A CAUSA DE SUS REDUCIDOS INGRESOS, SE VEN IMPEDIDOS PARA COLOCARSE A LA ALTURA DE LAS EXIGENCIAS. LA INFLUENCIA DE LAS TARIFAS TODO LO INVADE. SI ES-

TAS SON INDEBIDAMENTE ALTAS, SE NOTA UNA TENDENCIA A DETENER TODA LA MAQUINARIA DE LA PRODUCCION Y TRANSMITIR A LOS CONSUMIDORES LA CARGA DE LOS ALTOS PRECIOS. LOS CONSUMIDORES SIENTEN ESTE PESO EN TODO LO QUE COMPRAN, PORQUE GENERALMENTE LAS TARIFAS ALTAS SE ACENTÚAN EN TODAS LAS LÍNEAS DE DISTRIBUCIÓN POR DONDE LLEGAN LAS MERCANCIAS A LOS CONSUMIDORES, DE TAL MODO QUE UN AUMENTO DE 5% EN LA TARIFA ES CON FRECUENCIA EL PRELIMINAR PARA UN AUMENTO DE 30 Ó UN 50% DE AUMENTO EN EL PRECIO AL ÚLTIMO CONSUMIDOR. SI LAS TARIFAS DE FLETES SON FAVORABLES, LA INDUSTRIA Y LA AGRICULTURA SE TRABAJAN COM MAYOR INTERÉS Y PROVECHO, Y DEL MAYOR PROVECHO SE DERIVA UN ALICIENTE PARA EMPRENDER NUEVAS FORMAS DE PRODUCCIÓN, O PARA AUMENTAR EL NÚMERO DE LOS TIPOS EXISTENTES. ES CIERTO, SIN DUDA, QUE APENAS HAY ALGUIEN QUE NO RESULTE AFECTADO POR LAS TARIFAS; Y UN CONOCIMIENTO COMPLETO DE ÉSTAS ES LA CLAVE PARA ENTENDER LOS MUCHOS INTRINCADOS PROBLEMAS QUE SE PRESENTAN EN EL AMPLIO CAMPO DE LOS TRANSPORTES."

O QUE ACIMA FICA EXPOSTO, CORROBORANDO O QUE JÁ FOI DITO NESTAS REUNIÕES, ACÉRCA DO PROBLEMA QUE ORA OCUPA A NOSSA ATENÇÃO, É MAIS DO QUE SUFICIENTE PARA PATENTEAR A IMPORTÂNCIA, A MAGNITUDE, A COMPLEXIDADE E AS SUTILEZAS DO TEMA.

DAÍ O CONCEITO DE W. M. ACKWORTH, CITADO POR LISSENDEN, NO SEU "INDUSTRIAL TRAFFIC MANAGEMENT" E QUE TIVE OPORTUNIDADE DE REPRODUZIR NO MEU MODESTO TRABALHO SÔBRE A MATÉRIA, APRESENTADO AO "CONGRESSO DE ENGENHARIA E LEGISLAÇÃO FERROVIÁRIAS DE CAMPINAS":

"FIXING A RATE IS, IN A WORD, AN ART, NOT A SCIENCE, AND IT IS AN ART WHICH, IN BAGEHOT'S PHRASE, MUST BE EXERCISED IN A SORT OF TWILIGHT... IN AN ATMOSPHERE OF PROBABILITIES AND OF DOUBT, WHERE NOTHING IS VERY CLEAR, WHERE THERE ARE SOME CHANCES FOR MANY EVENTS, WHERE THERE IS MUCH TO BE SAID FOR SEVERAL COURSES, WHERE, NEVERTHELESS, ONE COURSE MUST BE DETERMINED LY CHOSEN AND FIXEDLY ADHERED TO."

APESAR, POIS, DE TÔDA ESSA COMPLEXIDADE, DE TÔDA ESSA COMPLEXIDADE, ENFIM, DE TÔDAS AS DIFICULDADES DO PROBLEMA, HÁ UM MÉTODO A SEGUIR, HÁ UM CAMINHO A PERLUSTRAR, QUE A TEORIA NOS

DESVENDA E A EXPERIÊNCIA NOS ILUMINA. O NOSSO ILUSTRE PRESIDENTE, NOS SEUS VALIOSOS TRABALHOS PUBLICADOS NA REVISTA FERROVIÁRIA, AQUI POR ÊLE LIDOS, ANTEONTEM, EXPÔS, COM CLAREZA E RARA FELICIDADE, ÊSSE MÉTODO. E FOI COM GRANDE SATISFAÇÃO QUE VERIFICAMOS QUE Ê ÊLE, EM LINHAS GERAIS, O QUE TENTÁRAMOS INDICAR E PRECONIZAR NA CITADA TESE E TEMOS SEGUIDO NA FORMAÇÃO DAS TARIFAS DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA, DE 1935 A ESTA PARTE.

* * * *
* * *
* *
*

DOIS CASOS PRINCIPAIS TÊM-SE-NOS APRESENTADO, NA PRÁTICA:

- 1) - REFORMAS OU REAJUSTAMENTOS GERAIS DAS TARIFAS DA ESTRADA;
- 2) - ESTUDO DA TARIFA OU DO PREÇO E CONDIÇÕES A ESTABELE-CER PARA DETERMINADO TRANSPORTE, VISANDO-SE FAVORE-CER O SURTO OU INCREMENTO DE NOVAS INDÚSTRIAS, NOVAS PLANTAÇÕES OU NOVAS CORRENTES COMERCIAIS, INCLUSIVE QUANDO SE TRATA DE RECUPERAÇÃO DE TRANSPORTES PELO NOSSO SERVIÇO RODOVIÁRIO OU DE EVITAR DESVIOS DE TRÁFEGO PARA AS RODOVIAS COMPETIDORAS - CASOS ÊSSES MUITO ESPECIAIS, EM QUE SE IMPÕE A ADOÇÃO DE TAXAS EXCEPCIONALMENTE REDUZIDAS.

NO 1º DÊSSES CASOS, ANTES DE MODIFICARMOS AS POLIGONAIS TARIFÁRIAS OU "BAREMES", TRAÇAMOS, EM NOSSO GRÁFICO, A LÍ-NHA DO "MENOR CUSTO TOTAL MÉDIO", POR T-KM DE PÊSO ÚTIL E QUE Ê A DO TRANSPORTE EFETUADO NO VAGÃO MAIS ECONÔMICO DA ESTRADA -NO CASO, O VAGÃO DA SÉRIE VG, DE 36 T DE LOTAÇÃO E 12,7 T DE TARA COM APROVEITAMENTO DE 100%; A DO "CUSTO MÉDIO" GERAL; A DO "CUSTO MÉDIO" PARA O MESMO VAGÃO, COM APROVEITAMENTO MÉDIO E A DO "CUSTO MÉDIO", EM VAGÃO PLATAFORMA DA SÉRIE G, COM APROVEI-TAMENTO DE 70% (CASO DA MADEIRA, QUE, NA SOROCABANA, Ê A MER-CADORIA PREPONDERANTE EM TONELAGEM). Ê ESCUSADO DIZER QUE CON-SIDERAMOS AQUI "CUSTOS MÉDIOS" PORQUE SE TRATA DE ESTABELE-CER

TARIFAS GERAIS, APLICÁVEIS EM TÔDA A ESTRADA, AO GROSSO DOS TRANSPORTES POR ELA REALIZADOS.

NO 2º DÊSSES CASOS, PORÉM, EM SE TRATANDO DE NOVAS CORRENTES DE TRÁFEGO, SÓ POSSÍVEIS SE SUBORDINADAS A CONDIÇÕES MUITO FAVORÁVEIS, EXAMINAMOS, ALÉM DÁQUELES CUSTOS MÉDIOS TOTAIS, O "CUSTO PARCIAL ESPECÍFICO". EM TAIS CASOS, ACONSELHA-SE MESMO A DETERMINAÇÃO DÊSTE E DO "CUSTO INDUSTRIAL", POR MEIO DE EXPERIÊNCIAS E APROPRIAÇÃO DE DESPESAS, O QUE TIVEMOS OPORTUNIDADE DE FAZER, HÁ ALGUNS ANOS, MAS QUE, ÚLTIMAMENTE, NÃO NOS TEM SIDO DADO REALIZAR. ÊSSE "CUSTO PARCIAL" SERÁ O. "PISO DE PORÃO" DAS TARIFAS, ABAIXO DO QUAL NENHUMA CONCESSÃO É POSSÍVEL, ENQUANTO QUE O "CUSTO MÉDIO" ASSIMILA-SE AO SOALHO DO 1º PAVIMENTO DO EDIFÍCIO TARIFÁRIO, ABAIXO DO QUAL SÓ EXCEPCIONALMENTE SE PODERÁ DESCER. (*)

NO NOSSO ALUDIDO TRABALHO DO CONGRESSO DE CAMPINAS, PROCURAMOS ESTABELECEER, BASEANDO-NOS, ALIÁS, NOS AUTORES MAIS REPUTADOS, ENTRE OS QUAIS ÚLYSSE LAMALLE, O CONCEITO DO CUSTO DO TRANSPORTE, MÉDIO E PARCIAL, INDUSTRIAL OU ESPECÍFICO, ENFIM, DO CUSTO DO TRANSPORTE NAS SUAS DIVERSAS MODALIDADES. E MOSTRAMOS OS DIVERSOS PROCESSOS, EM USO, PARA A DETERMINAÇÃO DÊSSE ELEMENTO IMPORTANTÍSSIMO DA TARIFAÇÃO - DETENDO-NOS SOBRE OS VÁRIOS MODOS DE SEPARAR AS DESPESAS IMPUTÁVEIS AO SERVIÇO DE PASSAGEIROS DAS REFERENTES AO SERVIÇO DE MERCADORIAS; PRECONIZANDO, ENTÃO, O PROCESSO, HOJE ADOTADO NOS ESTADOS UNIDOS, DA APROPRIAÇÃO DAS DESPESAS PARA UM E OUTRO SERVIÇO, E AS COMUNS A AMBOS INDICANDO, AINDA, EMBORA DE MANEIRA UM TANTO VAGA, OS CRITÉRIOS QUE SE PODEM ADOTAR PARA REPARTIÇÃO DÊSSES GASTOS COMUNS ENTRE O SERVIÇO DE MERCADORIAS E O DE VIAJANTES

PROCURAMOS A ÊSSE VALOR - LIMITE SUPERIOR DO PREÇO

PROCURAMOS FIXAR, ADEMAIS, NESSE TRABALHO O CONCEITO DO "VALOR DO SERVIÇO", "VALEUR D'USAGE" OU SEJA O "VALOR DO TRANSPORTE" PARA QUEM DÊLE SE UTILIZA.

QUANTO A ÊSSE VALOR - LIMITE SUPERIOR DO PREÇO A COBRAR - HÁ QUE CONSIDERAR O SEGUINTE:

- *) - LEIAM-SE, A PROPÓSITO DA UTILIZAÇÃO DO "CUSTO PARCIAL" (PRIX DE REVIENT DE LA TONNE EN SUS) COM A BASE PARA O ESTABELECIMENTO DE DETERMINADA TARIFA REDUZIDA, AS INTERESSANTES E CRITERIOSAS, PONDERAÇÕES DO PROFESSOR PAUL DE GROUTE, DA UNIVERSIDADE LIVRE DE BRUXELAS, NO SEU LIVRO "TRAITÉ D'EXPLOITATION DES TRANSPORTS", 1946 EDITION BAUDE, LIVRARIA DUNOD, PÁGINA 240.

1º) - QUE ÊLE DEVE SER DEFINIDO COMO SENDO A DIFERENÇA ENTRE O VALOR COMERCIAL OU PREÇO DA MERCADORIA NA ESTAÇÃO DE DESTINO (V_D), MENOS O SEU CUSTO (V_P) NA DE PROCEDÊNCIA, POSTA EM ARMAZÉM OU SÔBRE VAGÕES, ACRESCIDO ÊSSE CUSTO DO LUCRO (L) RAZOÁVEL DO COMPRADOR.

$$V = V_D - (V_P + L)$$

EVIDENTEMENTE, O PREÇO DA MERCADORIA NA ESTAÇÃO DE PROCEDÊNCIA COMPREENDE O DE SUA AQUISIÇÃO, AUMENTADO, SE FÔR O CASO, DO DE EMBALAGEM, CARRETO, IMPOSTOS E MAIS ÔNUS QUE GRAVEM O PRODUTO.

Ê ÊSSE VALOR - ASSIM DEFINIDO - QUE DETERMINA O ESCOAMENTO DAS UTILIDADES, COMO A PRESSÃO, EM HIDRÁULICA, FAZ CIRCULAR A ÁGUA NOS CONDUTOS. Ê, NA EXPRESSÃO DE EMORY R. JOHNSON, "THE STRONGEST DETERMINANTE OF RAILWAY CHARGES".

MEDE, POIS, A RESISTÊNCIA MÁXIMA AO FRETE DOS ARTIGOS TRANSPORTADOS.

2º) - UMA DAS GRANDES DEFICIÊNCIAS DOS NOSSOS PROCESSOS DE TARIFAÇÃO Ê NÃO POSSUIRMOS AINDA MEIOS PARA A PESQUISA OU AVALIAÇÃO, QUANTO POSSÍVEL, DÊSSE ELEMENTO, COMO AINDA NÃO OS POSSUÍMOS, BASTANTE SEGUROS, PARA A DETERMINAÇÃO DOS CUSTOS DE TRANSPORTES COM SATISFATÓRIA APROXIMAÇÃO.

APLICAR A REGRA DE SOLACROUP Ê FAZER O PREÇO DO TRANS-

PORTE IGUAL A ÊSSE VALOR, TAL COMO O TEMOS DEFINIDO.

COMO O "CUSTO DO TRANSPORTE", NÃO É ÊSSE VALOR DE FÁCIL DETERMINAÇÃO, NO GERAL DOS CASOS. PARA AS MERCADORIAS COTADAS EM BOLSA, NOS GRANDES MERCADOS, É FÁCIL A DETERMINAÇÃO DO 1º TÊRMO V_D DA SUA EQUAÇÃO. MAS, AINDA NESSE CASO, O CONHECIMENTO DO SEU 2º TÊRMO - O VALOR DE AQUISIÇÃO DO PRODUTO, NA PROCEDÊNCIA, MAIS O QUE DENOMINAMOS "LUCRO RAZOÁVEL" DO COMPRADOR, DIFÍCILMENTE SE CONSEGUE. EM SÃO PAULO, A SECRETARIA DA AGRICULTURA TEM UMA SUB-DIVISÃO DE ECONOMIA RURAL QUE ESTUDA OS CUSTOS DE PRODUÇÃO DOS PRINCIPAIS PRODUTOS AGRÍCOLAS, ESPECIALMENTE OS QUE MAIS INTERESSAM À SUBSISTÊNCIA DA POPULAÇÃO. A SOCIEDADE RURAL BRASILEIRA POSSUI TAMBÉM UM INSTITUTO DE ECONOMIA RURAL QUE TEM POR OBJETIVO ESTUDAR TUDO O QUE CONCERNE À PRODUÇÃO, CIRCULAÇÃO E CONSUMO DA RIQUEZA AGRÍCOLA DO PAÍS.

COM A COLABORAÇÃO DÊSSES E DE OUTROS ÓRGÃOS CONGÊNERES DE ESTUDO, MUITO SE PODERÁ CONSEGUIR NO SENTIDO DA DETERMINAÇÃO DO "VALOR DO SERVIÇO" DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE CONFORME ACIMA DEFINIDO.

AS DIFICULDADES, PORÉM, COM QUE SE LUTA PARA DETERMINAÇÃO DÊSSE ELEMENTO DA TARIFAÇÃO, OBRIGARAM AS FERROVIAS A ADOTAR, EM SEU LUGAR, O SIMPLES "VALOR VENAL", OU SEJA, A COTAÇÃO OU PREÇO DOS ARTIGOS, QUE SE PODEM APRESENTAR, PARA TRANSPORTE, NOS GRANDES MERCADOS DAS REGIÕES SERVIDAS. MAS NÃO HÁ, EM GERAL, PROPORCIONALIDADE CERTA ENTRE UM E OUTRO.

COM EFEITO, PODE ACONTECER QUE DETERMINADA ESPÉCIE TENHA ALTO PREÇO, NO COMÉRCIO, E, PELA MARGEM DE LUCRO QUE OFEREÇA AOS NEGOCIANTES DO RAMO, EXÍGUA, NULA E ATÉ NEGATIVA, NÃO COMPORTE FRETES ELEVADOS.

A BANHA, POR EXEMPLO, QUE VALE PRESENTEMENTE CERCA DE R\$ 24,00 O KG, PODERÁ, EM DETERMINADAS CIRCUNSTÂNCIAS, DEIXAR AO COMERCIANTE MARGEM DE LUCRO INFERIOR À QUE LHE PROPORCIONAM OS CEREAIS, QUE ALCANÇAM PREÇOS MUITO MAIS BAIXOS.

ENTRETANTO, ADMITE-SE, NA PRÁTICA, QUE DETERMINADO GÊNERO DE PREÇO ELEVADO DEVERÁ COMPORTAR FRETE MAIS ALTO DO QUE OS DE MENOR VALOR VENAL, VISTO, QUE SE OS LUCROS COMERCIAIS SE EXPRIMEM, ORDINÁRIAMENTE, POR CERTA PORCENTAGEM SOBRE A DESPESA DE AQUISIÇÃO, PELO NEGOCIANTE, DA UTILIDADE A TRANSPORTAR, NATURAL É QUE O MESMO OCORRA COM OS FRETES COBRADOS PELO TRANSPORTADOR.

DAÍ A CLASSIFICAÇÃO DOS ARTIGOS EM GRUPOS OU CLASSES, PARA EFEITO DE INCIDÊNCIA DA TAXAÇÃO FERROVIÁRIA. ULYSSE LAMALLE E OUTROS AUTORES DEMONSTRAM QUE, QUANTO MAIOR A DIVERSIFICAÇÃO TARIFÁRIA, TENDO EM VISTA APROVEITAR, O MAIS POSSÍVEL, EM BENEFÍCIO DO TRANSPORTADOR, AQUÊLE "VALOR DO SERVIÇO", QUE HÁ POUCO DEFINIMOS - O QUE, EM OUTROS TÊRMINOS, CORRESPONDERIA À APLICAÇÃO MELHOR POSSÍVEL DA REGRA DE SOLACROUP - TANTO MAIOR SERÁ A UTILIDADE ECONÔMICA GERAL DECORRENTE DOS TRANSPORTES. BASTA MEDITAR SOBRE A VARIABILIDADE, NO TEMPO E NO ESPAÇO, DOS TERMOS (CUSTO, PREÇO E VALOR DO SERVIÇO) DA EXPRESSÃO:

$CUSTO < P < V$, PARA CHEGARMOS FÁCILMENTE A ESSA CONCLUSÃO.

NO JÁ CITADO TRABALHO DO CONGRESSO DE CAMPINAS E EM CONFERÊNCIA QUE TIVEMOS ENSEJO DE PROFERIR EM LA PAZ, EM MAIO DE 1943, APRESENTAMOS DUAS DEMONSTRAÇÕES GRÁFICAS DESSE FATO DE ALTA RELEVÂNCIA PARA O ESTUDO DO ASSUNTO QUE AQUI SE ESTÁ VERSANDO.

"A RATE THAT WOULD BE LOW ENOUGH TO INDUCE THE MOVEMENT OF ONE COMODITY MIGHT BE SO HIGH AS TO PROHIBITE THE MOVEMENT OF ANOTHER", DIZ LÁ O "RED BOOK" DOS NORTE-AMERICANOS.

E PROSEGUE:

"A HIGH RATE MAY BE AN INCONSIDERABLE ITEM TO ARTICLES OF LITTLE BULK AND GREAT VALUE. THEY HAVE THE ABILITY TO

"PAY THE RATE. THEREFORE DIFFERENT GRADES OF TRAFFIC MUST NECESSARILY PAY DIFFERENT RATES FOR THE SAME SERVICE."

CONSEQUÊNCIA DÊSSE FATO É A REPARTIÇÃO DOS ARTIGOS EM TANTAS CLASSES - 15 NAS FILIADAS À C.G.T., 28 NA VIAÇÃO FERREA DO RIO GRANDE DO SUL, 21 NAS ESTRADAS DA INGLATERRA, E, NOS ESTADOS UNIDOS, 8, 10 OU 12 CLASSES, CONFORME A REGIÃO, ETC. - ALÉM DE INÚMERAS TARIFAS ESPECIAIS.

EVIDENTEMENTE, A CONCORRÊNCIA DE OUTROS MEIOS DE TRANSPORTE INTERVÉM NESSE AGRUPAMENTO DAS UTILIDADES, PORQUE LIMITA O "VALOR DO SERVIÇO" AO PREÇO COBRADO PELOS COMPETIDORES".

"A CONCORRÊNCIA AUTOMOBILÍSTICA, INTERVINDO NO MERCADO DE TRANSPORTES, COM AMPLA LIBERDADE DE AÇÃO, EM MATÉRIA TARIFÁRIA E, O QUE MAIS IMPORTA, DE ESCOLHA DAS CARGAS QUE MAIS LHE CONVÉM - PRECISAMENTE AS QUE COMPENSAVAM ÀS ESTRADAS DE FERRO O PREJUÍZO ENORME QUE LHAS CAUSA O TRÁFEGO, EM GERAL VOLU-MOSÍSSIMO, DE PRODUTOS DE BAIXO VALOR, O DE PASSAGEIROS, EM MUITAS DELAS, BEM COMO CERTAS CONCESSÕES PRODIGALIZADAS AO ESTADO, À LAVOURA, ETC. DEPRIME O VALOR DE USO V E, CONCOMITANTEMENTE, ACARRETANDO-LHAS DIMINUIÇÃO CONSIDERÁVEL DE MOVIMENTO, FAZ CRESCER O CUSTO C. E A ÉSTE FAZ CRESCER TANTO MAIS VERTIGINOSAMENTE, QUANTO AS VIAS FÉRREAS, COMPELIDAS A REAGIR CONTRA O TEMERANDO ADVERSÁRIO, PROCURAM, DE TODOS OS MODOS, MELHORAR OS SEUS SERVIÇOS DO QUE LHAS ADVÊM DISPÊNDIOS, NÃO RARO, DE GRANDE VULTO".

"QUANTO ÀQUELE - VALOR V - A COMPETIÇÃO DAS RODOVIAS NÃO APENAS O DEPRIME, MAS O SUBSTITUI POR OUTRO QUASE SEMPRE MUITO MAIS BAIXO: O PREÇO COBRADO PELOS CAMINHÕES, QUE PASSARÁ A SER, NA ZONA DE CONCORRÊNCIA, O NÍVEL MÁXIMO DO PREÇO DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO (ACRESCIDO DA IMPORTÂNCIA DOS CARRETOS NA PROCEDÊNCIA E DESTINO), UMA VEZ QUE, TAXADA ACIMA DÊSSE NÍVEL, NENHUMA CARGA MAIS SE ENCAMINHARÁ PELOS TRILHOS.

"NÃO SE PODE, ENTRETANTO, FIXAR ÊSSE NOVO NÍVEL MÁ-

"XIMO, POIS OS PREÇOS DOS SERVIÇOS RODOVIÁRIOS VARIAM À INTEIRA "DISCRICÃO DOS TRANSPORTADORES (QUASE SEMPRE EM LUTA COMERCIAL "UNS COM OS OUTROS), AOS QUAIS UMA ÚNICA NORMA PARECE ORIENTAR "NA ORGANIZAÇÃO DAS SUAS TABELAS: SÓ COBRAREM FRETES, PARA A CON "DUÇÃO DE PORTA A PORTA, INFERIORES AOS COBRADOS PELA ESTRADAS "DE FERRO, DE ESTAÇÃO A ESTAÇÃO." (*)

NESSE CASO, PORÉM, DO LADO DOS TRANSPORTADORES SÔBRE TRILHOS, DEVERÁ HAVER ÓRGÃOS DE DEFESA E RECUPERAÇÃO, OPERANDO COM TARIFAS ESPECIAIS OU SEJA COM A LIBERDADE TARIFÁRIA JÁ AQUI TANTAS VÊZES PRECONIZADA, DE MODO QUE PARECE NÃO HAVER RAZÃO PLAUSÍVEL PARA ALTERAÇÃO DO NÚMERO DE CLASSES DA NOSSA ATUAL PAUTA DE CLASSIFICAÇÃO, POR MOTIVO DA COMPETIÇÃO REINANTE NO MERCADO DE TRANSPORTES.

DEVEMOS AQUI PONDERAR QUE O "VALOR DE SERVIÇO" V, COM O SENTIDO QUE LHE ATRIBUÍMOS, É O QUE DECORRE DO TRÁFEGO EM REGIME DE CONCORRÊNCIA E CONVERGENTE PARA DETERMINADA PRAÇA COMERCIAL.

SE SE TRATA, PORÉM, DE TRÁFEGO EM REGIME DE MONOPÓLIO, OUTRO SENTIDO TERÁ ESSA FUNÇÃO. EXEMPLO DO 1º CASO, É O DO CAFÉ, DOS CEREALIS ETC, QUE, DE VÁRIAS PROCEDÊNCIAS, CONVERGEM PARA AS GRANDES PRAÇAS DO RIO, SÃO PAULO, SANTOS ETC; EXEMPLO DO 2º É, PARA CITARMOS APENAS OS MAIS INTERESSANTES, O DO SAL, DE ARTIGOS DE IMPORTAÇÃO EM GERAL, QUE DESSAS OU DE OUTRAS GRANDES PRAÇAS DEMANDAM O HINTERLAND DO PAÍS E OUTROS TRANSPORTES EM REGIME DE MONOPÓLIO OU QUASE MONOPÓLIO, COMO A MADEIRA BRUTA DO SERTÃO PARA AQUELAS CAPITALS. PARA ÊSSES ARTIGOS, O VALOR É, PRÁTICAMENTE, O QUE A FERROVIA FIXA COMO FRETE, CUJO LIMITE SUPERIOR SERÁ TALVEZ O QUE VILFREDO PARETO DENOMINA OFELIMIDADE, RELAÇÃO DE CONVENIÊNCIA ENTRE UMA COISA QUALQUER E O DESEJO QUE DESPERTA, A QUE CHARLES GIDE CHAMARIA DESEJABILIDADE DE TRANSPORTE. E AÍ ESTÁ A DEFINIÇÃO QUE MELHOR SE AJUSTA AO CASO DOS VIAJANTES, QUE, NÃO RARO, EMPREENDEM SUAS EXCURSÕES COMPELIDOS POR FATÔRES DE ORDEM APENAS PSICOLÓGICA OU AO DE OBJETOS OU ANIMAIS DE ESTIMAÇÃO QUE, VALENDO, POR VÊZES, DO PONTO DE VISTA MERCANTIL, MENOS NO DESTINO DO QUE NA PROCEDÊNCIA, SÃO ENTRETANTO, DESPACHADOS, PAGANDO FRETES ELE-

(*) - DA TESE POR NÓS APRESENTADA AO CONGRESSO DE CAMPINAS, EM 1935.

VADOS, PARA SIMPLES SATISFAÇÃO DE UM DESEJO, QUIÇÁ DE MERO CAPRICHOS.

ENUMERAMOS DIVERSOS OUTROS FATORES QUE NÃO PODEM DEIXAR DE INFLUIR NA CLASSIFICAÇÃO DAS COISAS A TRANSPORTAR.

* * * *
* * *
* *
*
*

A PAUTA CGT-3 RELACIONAVA 3 033 CONSECUTIVOS, QUANDO DE SUA PUBLICAÇÃO. HOJE DEVE CONTAR CÉRCA DE 3 060, DADOS OS ACRÉSCIMOS NELA INTRODUZIDOS DE ENTÃO PARA CÁ. CONSOLEMO-NOS, PORÉM, COM A INGLÊSA, QUE ENUMERA CÉRCA DE 6 000 ARTIGOS (PAUTA DE 1928), SEGUNDO M.K.G. FENELON (ECONOMIA FERROVIÁRIA, TRADUÇÃO ESPANHOLA DE 1934), QUE DIZ: "ESTA - A CLASSIFICAÇÃO GERAL DE MERCADORIAS, DA INGLATERRA - COMEÇOU A APLICAR-SE NO DIA DESIGNADO (1º DE JANEIRO DE 1928); MAS, DEPOIS, A MEDIDA QUE APARECEM NOVOS ARTIGOS OU SE APROVAM ALTERAÇÕES PELO TRIBUNAL DE TARIFAS, MODIFICA-SE A CLASSIFICAÇÃO". LÁ, COMO JÁ DISSEMOS, HÁ 21 CLASSES, SENDO A Nº 1 A MAIS BAIXA E A 21 A MAIS ALTA (CLASSIFICAÇÃO GERAL, SECÇÃO 1-A).

QUADROS ESTATÍSTICOS ORGANIZADOS PELA C.G.T. E REFERENTES AO 1º TRIMESTRE DESTES ANO MOSTRAM:

NA CENTRAL DO BRASIL:

- QUE A TABELA C.1 ENCERRA ARTIGOS DE PREÇOS MÉDIOS INFERIORES AOS DA C.2;
- QUE A TABELA C.3 OS CONTÉM DE VALORES MÉDIOS INFERIORES AOS DA C.4;
- QUE A TABELA C.5, IDEM, IDEM, EM RELAÇÃO À C.6 E ESTÁ EM RELAÇÃO À C.7. O MESMO SE VERIFICA NA C.8, RELATIVAMENTE À C.9 ETC.

NA RÊDE MINEIRA DE VIAÇÃO:

O MESMO FATO SE VERIFICA:

- C.1 COM VALORES MÉDIOS INFERIORES AOS DA C.2;
- C.3 COM VALORES MÉDIOS INFERIORES AOS DA C.4, CUJOS VALORES MÉDIOS SÃO AINDA MAIORES DO QUE OS DA C-1;
- C.5 COM VALORES MÉDIOS INFERIORES AOS DA C.6 E C.7;
- C. 8 COM VALORES MÉDIOS INFERIORES AOS DA C.9 ETC.

NA LEOPOLDINA RAILWAY:

FATO ANÁLOGO SE OBSERVA.

NA COMPANHIA PAULISTA:

DA C. 1 À C.5 HÁ A GRADAÇÃO DECRESCENTE DE VALORES DECLARADOS MÉDIOS; MAS OS DA C.6 SÃO SENSIVELMENTE MAIS ELEVADOS DO QUE OS DA C.5 E OS DA C.8 SUPERIORES, DE MUITO, AOS DA C.7; OS DESTA MAIORES DO QUE OS DA C.6 E, OS DA C.11, MAIS ALTOS DO QUE OS DA C.10.

NA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA:

O QUE MAIS SE DESTACA SÃO OS VALORES DA C.8 MUITO SUPERIORES AOS DA C.4 À C.7, COMO ACONTECE NA CIA. PAULISTA.

NA COMPANHIA MOGIANA:

IDEM, IDEM.

IMPORTA, NESTE PASSO, NÃO NOS ESQUECERMOS DE UMA PARTICULARIDADE DE CAPITAL RELEVÂNCIA: FREQUËNTEMENTE UM ARTIGO DE BAIXO PREÇO É CLASSIFICADO EM TABELA ALTA PELO RISCO QUE OFERECE NO SEU MANUSEIO E TRANSPORTE, E CONSEQÜENTE RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR. É O CASO DA GASOLINA, CAPITULADA NAS TABELAS C.3/C.4 OU, QUANDO EM VAGÕES TANQUES PARTICULARES, NA C.4 COM 20% DE ABATIMENTO; O QUEROSENE, IDEM, IDEM, OU QUANDO EM VAGÕES TANQUES, TAMBÉM NA C.4 COM 20% DE REDUÇÃO; OS EXPLOSIVOS, EM GERAL, COMO A DINAMITE, NAS TABELAS C.1 E C.3; ETC. SÃO, ENTRETANTO, ESPECIALMENTE A GASOLINA, PRODUTOS DE BAIXO PREÇO (A GASOLINA CUSTA APENAS $\text{R}\$ 1,68$ O LITRO, NESTA CAPITAL), A CIRCUNSTÂNCIA DOS VALORES MÉDIOS DA C.8, NAS PAULISTAS, SEREM SUPERIORES AOS DAS C.4 A C.7, PODER-SE-Á EXPLICAR PELA PRESENÇA DO ALGODÃO EM PLUMA, QUANDO EM VAGÃO COMPLETO, NAQUELA TABELA. E TODOS SABEM QUE SE TRATA DE PRODUTO ALTAMENTE COTADO: $\text{R}\$ 12,00$, APROXIMADAMENTE, O QUILO, PREÇO MUITO SUPERIOR AO MÉDIO DAS ALUDIDAS C.4 A C.7 E MESMO DO CAFÉ (TABELA C.15).

DIR-SE-Á QUE O ALGODÃO ENFARDADO ESTÁ MAL CLASSIFICADO.

É FATO. MAS SE O TRANSFERIMOS PARA A TABELA EM QUE DEVERIA ESTAR - PELO SEU VALOR, PELO RISCO E RESPONSABILIDADE, DO SEU TRANSPORTE E AINDA PELO FATO DE NÃO APROVEITAR CONVENIENTEMENTE OS VEÍCULOS EM QUE É CARREGADO (AO CONTRÁRIO DO CAFÉ, QUE PERMITE A UTILIZAÇÃO INTEGRAL DA CAPACIDADE DOS VAGÕES), A GRITA DOS INTERESSADOS SERÁ TAL QUE NÃO SABEMOS SE PODERÁ SER MANTIDA A NOVA CLASSIFICAÇÃO.

EVIDENTEMENTE, HÁ ANOMALIAS NA PAUTA NOSSA, COMO NA DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL, AS DESTA POSTAS EM FOCO NO EXCELENTE TRABALHO LIDO NUMA DAS REUNIÕES ANTERIORES PELO NOSSO DISTINTO COLEGA J. CORRÊA PIRES. E AS DEVE HAVER EM OU-

TRAS, DÊSTE PAÍS E DO ESTRANGEIRO, AS QUAIS, INFELIZMENTE, ESCAPAM À NOSSA APRECIÇÃO POR NÃO DISPORMOS AQUI DE MEIOS E TEMPO SUFICIENTE PARA ANALISÁ-LAS.

PROCUREMOS, POIS, CORRIGIR, AS FALHAS DAS NOSSAS - TRABALHO ÊSSE QUE, A NOSSO VER, DEMANDA METICULOSO ESTUDO E UMA BOA DOSE DE CONHECIMENTO PRÁTICO DA MATÉRIA, MUITO CRITÉRIO E MUITA PRUDÊNCIA. ESSA TARIFA, DIFÍCIL E PENOSA, QUAL FOI A DA UNIFICAÇÃO DAS PAUTAS DAS ANTIGAS FILIADAS E DAS PAULISTAS, DEVERÁ - E É O QUE PROPOMOS - SER CONFIADA A UMA COMISSÃO PRESIDIDA PELO SR. CHEFE DA C.G.T. O C.T.T., ALIÁS ALGO TEM REALIZADO NESSE SENTIDO, SOB PROPOSTA DO PRÓPRIO DR. PIRAJÁ E TAMBÉM DA C.T.T. DE SÃO PAULO. HAJA VISTA O QUE FOI FEITO EM RELAÇÃO AO ALGODÃO EM PLUMA, NA ÚLTIMA REUNIÃO DAQUELE CONSELHO.

COM REFERÊNCIA À CLASSIFICAÇÃO VIGENTE, NAS FILIADAS À C.G.T. COLHE OBSERVAR TAMBÉM O SEGUINTE: NUMA MESMA TABELA, COMO, POR EXEMPLO, A C.9 DE SÃO PAULO, FIGURAM GÊNEROS DE VALORES VENAIS DE CHOCANTE DISPARIDADE. EXEMPLO:

A BANHA, CUJO PREÇO É DA ORDEM DE $\text{C}\$ 24,00$ O QUILO, E O MILHO, QUE NÃO VALE MAIS DE $\text{C}\$ 1,50$ E, EM ÉPOCAS DE SAFRA, CHEGA A CUSTAR MENOS DE $\text{C}\$ 1,00$ O QUILOGRAMA. E É BEM DE NOTAR QUE, PARA UM MESMO GÊNERO, COMO O ARROZ, OS PREÇOS VARIAM, NO TEMPO E NO ESPAÇO, COM A QUALIDADE DO PRODUTO E-O QUE É MAIS DE ESTRANHAR - ÀS VÊZES, NO MOMENTO DA OBSERVAÇÃO, DE UM ARMAZÉM PARA O VIZINHO OU MESMO DE UMA BARRACA OU BANCA DE MERCADO PARA A QUE LHE FICA BEM AO LADO. A MÉDIA DE COTAÇÃO DE "ARROZ", EM SÃO PAULO, FOI, EM JUNHO ÚLTIMO, DE $\text{C}\$ 210,30$ PARA O DE MAIS BAIXO PREÇO E DE $\text{C}\$ 260,48$ PARA O CONHECIDO PELA DENOMINAÇÃO DE "A MARELÃO EXTRA". NO CASO DO ARROZ, DEVEMOS ADUZIR, HÁ UMA DEZENANA DE QUALIDADES, CADA QUAL COM O SEU PREÇO ESPECÍFICO. COM O FEIJÃO OCORRE O MESMO FENÔMENO: A MÉDIA DE COTAÇÃO DO "MULATINHO", EM SÃO PAULO, NAQUELE MÊS, FOI DE $\text{C}\$ 187,16$ POR SACO, ENQUANTO O "ROXINHO" COMUM ALCANÇOU A DE $\text{C}\$ 281,70$. (E HÁ 33 QUALIDADES DE TIPOS DE FEIJÃO, CADA QUAL COM SUA COTAÇÃO ESPECÍFICA). O MESMO PODEMOS DIZER DO CAFÉ BENEFICIADO: O TIPO 5, RIO, FOI COTADO EM SANTOS, NO REFERIDO MÊS, A $\text{C}\$ 53,00$ POR 10 QUILOGRAMAS, ENQUANTO OS TIPOS FINOS, PAULISTAS E MINEIROS, ALCANÇAVAM $\text{C}\$ 94,00$ E MAIS.

DAÍ A NOSSA PERGUNTA: QUE INFLUÊNCIA TEM O FRETE NA FORMAÇÃO DÊSSES PREÇOS, QUANDO SE VERIFICA QUE ÊLE, NÃO RARO, REPRESENTA UMA FRAÇÃO ÍNFIMA NÃO APENAS DO VALOR VENAL DO PRODUTO, MAS DA PRÓPRIA AMPLITUDE DE OSCILAÇÃO DE PREÇOS DE UMA PARA OUTRA QUALIDADE OU, PARA A MESMA QUALIDADE DO ARTIGO, DE UM LUGAR PARA O VIZINHO OU DE UM DIA PARA O OUTRO?

O DIAGRAMA ANEXO, EM QUE FIGURAM OS FRETES COBRADOS PELA SOROCABANA, PARA GÊNEROS DE 1ª NECESSIDADE EM RELAÇÃO ÀS RESPECTIVAS COTAÇÕES MÉDIAS, NA PRAÇA DE SÃO PAULO, EM NOVEMBRO DO ANO PASSADO (1947), ILUSTRA A NOSSA ASSERTIVA E PATENTEIA A INSIGNIFICÂNCIA DE TAIS FRETES, QUANDO COTEJADOS COM OS PREÇOS DE MERCADO, PARA CADA ARTIGO, DEIXANDO ENTREVER, ADEMAIS, DADA A PORCENTAGEM MÍNIMA DAQUELES EM RELAÇÃO A ÊSTES, A ENORME PROPORÇÃO DOS AUMENTOS A ATRIBUIR ÀS RESPECTIVAS TABELAS SE AS QUISERMOS SUBORDINAR AO PRECEITO DE SOLACROUP. É O QUE DIZEMOS EM REFERÊNCIA A ÊSSES PRODUTOS, APLICA-SE A INÚMEROS OUTROS, RELATIVAMENTE AINDA MENOS ONERADOS PELA TAXAÇÃO FERROVIÁRIA.

E DAÍ A NOSSA AFIRMATIVA DE QUE SÓ HÁ UMA MEDIDA, ALÉM DA PRECONIZADA REVISÃO DA PAUTA CGT-3, CAPAZ DE CORRIGIR TAIS ANOMALIAS: A APLICAÇÃO OU, MELHOR, A MANUTENÇÃO DA TAXA AD-VALOREM - O MAIS SATISFATÓRIO CORRETIVO DA CLASSIFICAÇÃO-COM A SUA INCIDÊNCIA CONVENIENTEMENTE REGULAMENTADA. ÊSSA TAXA, A NOSSO VER, DEVE SER MELHORADA E NÃO ELIMINADA DA NOSSA TARIFICAÇÃO-E FOI O QUE PROPUSEMOS E JUSTIFICAMOS, EM DEZEMBRO ÚLTIMO, QUANDO APRESENTAMOS O PROJETO DE REAJUSTAMENTO TARIFÁRIO DA SOROCABANA, INFELIZMENTE AINDA SEM SOLUÇÃO.

* * * *
* * *
* *
*

UMA REESTRUTURAÇÃO DAS TARIFAS DAS FERROVIAS BRASILEIRAS, EM BASES RACIONAIS, DEMANDARIA LONGO E PENOSO ESTUDO E A ADOÇÃO DE CERTAS MEDIDAS, DE CARÁTER URGENTE, COMO A CONSISTENTE NA REFORMA DOS NOSSOS SERVIÇOS CONTÁBEIS E ESTATÍSTICOS, (INCLUSIVE O ESTABELECIMENTO DE NORMAS PARA COLETA DE DADOS) OU A SUA ADAPTAÇÃO A NOVOS MOLDES, TENDO-SE EM VISTA:

- A) - FORNECER-NOS MEIOS DE CALCULAR, COM MAIS APROXIMAÇÃO DA QUE HOJE SE CONSEGUIE, O "CUSTO MÉDIO" E "PARCIAL" DO PASSAGEIRO-KM, DA CABEÇA-KM DE ANIMAIS E DA TON-KM DE BAGAGEM, ENCOMENDAS E DE MERCADORIAS;
- B) - FORNECER-NOS O "VALOR MÉDIO COMERCIAL", MENSALMENTE E POR ESPÉCIE, DOS ARTIGOS TRANSPORTADOS, PELO MENOS DOS DE TRÁFEGO MAIS VOLUMOSO E A RELAÇÃO PORCENTUAL DO FRETE APLICADO, PARA ESSE VALOR. IDEM, IDEM, POR TABELA;
- C) - PROPORCIONAR-NOS ELEMENTOS ESTATÍSTICOS PARA CADA UMA DAS CORRENTES DE TRÁFEGO, POR ZONAS ECONÔMICAS E POR LINHAS (MOVIMENTO DE IMPORTAÇÃO E DE EXPORTAÇÃO, PARA CADA UMA DELAS);
- D) - FACULTAR-NOS O CONHECIMENTO DOS ELEMENTOS ESTATÍSTICOS MAIS IMPORTANTES (RECEITA, QUANTIDADE, TON-KM DE PÊSO ÚTIL, MORTO E BRUTO) PELAS DIVERSAS UNIDADES MOVIMENTADAS (LOCOMOTIVAS, VEÍCULOS, TRENS, ESPECIALMENTE DE PASSAGEIROS), ASSIM COMO NÚMERO DE PASSAGEIROS OU DE TON-KM DE PÊSO ÚTIL E BRUTO POR TREM-HORA ETC.

A PAR DE TAIS PROVIDÊNCIAS - E VOLTAMOS A PRECONIZAR AQUI O QUE SUGERIMOS AO CONGRESSO DE CAMPINAS, EM 1935, EMBORA SOB FORMA UM POUCO DIFERENTE - CRIAR-SE-ÍAM:

- A) - EM CADA ESTRADA DE FERRO, DE 1ª CATEGORIA, E EM CADA GRUPO DE FERROVIAS DE 2ª E 3ª, VIZINHAS, UM ÓRGÃO DE ESTUDOS ECONÔMICOS COM AS ATRIBUIÇÕES SEGUINTE, ENTRE OUTRAS QUE LHE FÔSSEM COMETIDAS:
- 1) - ORIENTAR E ACOMPANHAR AQUELA REMODELAÇÃO DE SERVIÇOS CONTÁBEIS E ESTATÍSTICOS, VISANDO DELES OBTER OS DADOS NECESSÁRIOS AOS ESTUDOS A SEU CARGO;

- 2) - PROCEDER, EMPREGANDO ÊSSES DADOS, A ESTUDOS PARA DETERMINAÇÃO DO "CUSTO MÉDIO DOS TRANSPORTES", PARA CADA UNIDADE DE TRÁFEGO. DETERMINAR, PELO CÁLCULO E APROPRIAÇÃO DE DESPESAS E AINDA POR EXPERIÊNCIA, PARA CORRENTES DE TRÁFEGO DEFINIDAS, O "CUSTO PARCIAL" DO TRANSPORTE;
 - 3) - REALIZAR PESQUISAS PARA DETERMINAÇÃO DO "VALOR DO TRANSPORTE", PARA CADA ESPECIE DE MERCADORIAS DAS PREPODERANTES NO MOVIMENTO GERAL DA ESTRADA, VALENDO-SE DA COOPERAÇÃO DE ÓRGÃOS SIMILARES OFICIAIS, OFICIOSOS E PARTICULARES EXISTENTES;
 - 4) - CONFRONTAR DADOS ESTATÍSTICOS DEFINIDORES DA EFICIÊNCIA DO SERVIÇO, DE DIVERSAS ESTRADAS, DE TIPOS ENTRE SI COMPARÁVEIS, DO PAÍS E DO ESTRANGEIRO, TENDO EM VISTA A MELHORA E BARATEAMENTO, DOS SERVIÇOS DA RESPECTIVA FERROVIA.
 - 5) - ESTUDAR A QUESTÃO DA CONCORRÊNCIA DE OUTROS MEIOS DE TRANSPORTE A SUGERIR À RESPECTIVA ADMINISTRAÇÃO MEDIDAS DE DEFESA E RECUPERAÇÃO DE TRÁFEGO.
- b) - UM ÓRGÃO OU INSTITUTO CENTRAL DE ESTUDOS ECONÔMICOS, PARA ORIENTAÇÃO GERAL SUPERIOR E COORDENAÇÃO DOS TRABALHOS DOS ÓRGÃOS REGIONAIS E AINDA PARA ESTUDO E FIXAÇÃO DE NORMAS A QUE DEVERÃO OBEDECER A ESTATÍSTICA E A TARIFAÇÃO FERROVIÁRIAS NO PAÍS. ÊSSE ÓRGÃO PODERÁ FUNCIONAR NESTA CONTADORIA, ANEXO AO C.T.T., SUPERINTENDIDO PELO CHEFE DA DIVISÃO ECONÔMICA DO DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO.

OS RESULTADOS DOS TRABALHOS DESSAS INSTITUIÇÕES SERIAM, SEM DÚVIDA, POSITIVOS E ANIMADORES, E, CERTAMENTE, CONTRIBUÍRIAM EFICAZMENTE PARA ARRANCAR AS ESTRADAS DE FERRO DO PAÍS DA SITUAÇÃO FINANCEIRA ANGUSTIOSA EM QUE ORA SE DEBATEM, NA SUA QUASE TOTALIDADE.

OUTRO ASPECTO DA MAGNA QUESTÃO QUE VIMOS EXAMINANDO -CONFIANTES NA INDULGÊNCIA E (POR QUE O NÃO DIZER?) NA PACIÊNCIA DO ILUSTRADO AUDITÓRIO - É O QUE CONCERNE À NECESSIDADE, JÁ AQUI MAIS DE UMA VEZ FOCALIZADA POR OUTROS COLEGAS QUE, BRILHANTEMENTE E COM GRANDE AUTORIDADE, VERSARAM A MATÉRIA, DE SE IMPRIMIR À TARIFAÇÃO DAS NOSSAS ESTRADAS DE FERRO A FLEXIBILIDADE OU MOBILIDADE DE QUE NECESSITA PARA QUE POSSAM ELAS, NA DEFESA DOS SEUS INTERESSES, QUE SÃO OS DA PRÓPRIA ECONOMIA NACIONAL, ARROSTAR EFICAZMENTE A CONCORRÊNCIA DE OUTROS MEIOS DE TRANSPORTE; E AINDA DE SE ADOTAR UM REGIME, PARA APRECIÇÃO, JULGAMENTO E APROVAÇÃO DAS PROPOSTAS DE REFORMAS TARIFÁRIAS, QUE LHEM NÃO PREJUIQUE AQUELA FLEXIBILIDADE E QUE LHEM ATENDA PRONTA E PROFICUAMENTE, À PERICLITANTE SITUAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA, NA SUPERVENIÊNCIA DE FATOS, NÃO RARO INTEMPESTIVOS, QUE LHEM POSSAM AFETAR O EQUILÍBRIO DESSA SITUAÇÃO E O PRÓPRIO CRÉDITO.

O QUE DE SALUTAR E EFICAZ SE PODERÁ SUGERIR, NESSE SENTIDO, É:

- A) - QUE O GOVÊRNO APROVE, PARA CADA CLASSE DA NOSSA PAUTA E PARA CADA EMPRESÂ, UM "BAREM" OU TABELA-TETO OU, AFEIÇOANDO A EXPRESSÃO UM POUCO MELHOR À FISIONOMIA DAS CURVATURAS TARIFÁRIAS, UMA ABÓBADA, SOB A QUAL POSSA A INTERESSADA MOVIMENTAR LIVREMENTE SUA TARIFAÇÃO, ALTEANDO-AS OU ABAIXANDO-AS, CONFORME AS VARIABILÍSSIMAS CONDIÇÕES ECONÔMICAS DO TRANSPORTE, COM A OBRIGAÇÃO APENAS DE COMUNICAR AOS ÓRGÃOS COMPETENTES AS ALTERAÇÕES ADOTADAS;
- B) - QUE O ATUAL C.T.T. SE CONSTITUA EM TRIBUNAL DE TARIFAS E TRANSPORTES, A EXEMPLO DO QUE SE INSTITUIU NA INGLATERRA E, MODELADO POR ÊSTE, DO QUE FUNCIONOU EM SÃO PAULO, HÁ ANOS, COM EXCELENTE RESULTADO. ÊSSE TRIBUNAL, QUE SERÁ PRESIDIDO PELO EXM^o SR. MINISTRO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS OU POR SEU REPRESENTANTE - O DIRETOR DO D.N.E.F. - CONSTARÁ EM SEU SEIO REPRESENTANTES DE TÔDAS AS ENTIDADES INTERESSADAS NA TARIFAÇÃO FERROVIÁRIA DO PAÍS, OFICIAIS E PARTICULARES.

TERÁ COMO FUNÇÃO PRECÍPUA ESTUDAR, APRECIAR E JULGAR, EM ÚLTIMA INSTÂNCIA, AS PROPOSTAS DE ELEVAÇÕES DE TETOS OU ABÓBADAS TARIFÁRIAS, DE ORGANIZAÇÃO OU REFORMA DAS TARIFAS DAS ESTRADAS DE FERRO DO BRASIL, INCLUSIVE ALTERAÇÕES DA PAUTA DE CLASSIFICAÇÃO QUE AFETEM A ESTRUTURA GERAL DOS MÁXIMOS AUTORIZADOS; E DE ESTUDAR E PROPOR AOS PODERES COMPETENTES MODIFICAÇÕES OU ADITAMENTOS NA LEGISLAÇÃO E REGULAMENTAÇÃO FERROVIÁRIAS EM VIGOR.

ESSAS DUAS MEDIDAS, DE PAR COM AS SUGERIDAS LINHAS ACIMA, VIRÃO, COMO É ÓBVIO, PROPORCIONAR OS MAIORES BENEFÍCIOS ÀS FERROVIAS NO TERRITÓRIO NACIONAL.

PARA JUSTIFICAR A SEGUNDA DELAS, BASTARÁ INVOCAR OS EXEMPLOS CITADOS E O DA I.C.C., DA UNIÃO NORTE-AMERICANA.

CASO MEREÇA ESSA ÚLTIMA PROPOSIÇÃO O "PLACET" DÊSTE PLENÁRIO E DO SR. MINISTRO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, ALVITRAMOS SEJA DESIGNADA TAMBÉM UMA COMISSÃO PARA ESTUDO E PROPOSTA DA ORGANIZAÇÃO DO FUTURO TRIBUNAL E SUA REGULAMENTAÇÃO.

* * * *
* * * *
* *
*

FINALMENTE, FALTA-NOS, PARA COMPLETARMOS A NOSSA DISERTAÇÃO SÔBRE OS DIVERSOS PONTOS DAS LETRAS F E G DA PARTE IV DO TEMÁRIO EM EXAME, PRONUNCIAR-NOS ACERCA DA QUESTÃO DA CONVENIÊNCIA DE SE ESTABELECEER A REVISÃO PERIÓDICA, EM CARÁTER OBRIGATÓRIO, DAS TARIFAS DAS NOSSAS ESTRADAS DE FERRO. NÃO VEMOS BEM O MOTIVO DO PRAZO "BIENAL" ALI SUGERIDO. PELO CONTRATO DE CONCESSÃO CELEBRADO ENTRE A UNIÃO E A ANTIGA CIA. SOROCABANA, CUJAS CLÁUSULAS BAIXARAM COM O DECRETO IMPERIAL Nº 10 090, DE 24/11/1888, CONTRATO ÊSSE REVALIDADO EM 30/10/1907, APÓS A AQUISIÇÃO DA ESTRADA PELO ESTADO DE SÃO PAULO E O SEU ARRENDAMENTO À SOROCABANA RAILWAY COMPANY, ESSA REVISÃO DEVER-SE-IA E

FETUAR, PELO MENOS, TODOS OS TRÊS ANOS. É O DISPOSITIVO, A RESPEITO, DE OUTROS CONTRATOS DA ESPÉCIE, VAZADOS TAMBÉM NO MODÉL DE CONTRATO DE CONCESSÃO ENTÃO EXISTENTE (DECRETO GERAL Nº 7959, DE 29/12/1880), EM GERAL DETERMINA A REVISÃO, "PELO MENOS, TODOS OS CINCO ANOS" OU TRIENALMENTE, COMO NO CONTRATO DA SOROCABANA. ANUAL, BIENAL, TRIENAL OU POR QUINQUÊNIOS, ESSA REVISÃO, EM CARÁTER OBRIGATÓRIO, NÃO DEVERÁ IMPEDIR QUE A OUTRA SE PROCEDA EM QUALQUER TEMPO, SE MOTIVOS DE ORDEM ECONÔMICO-FINANCEIRA, ORIUNDOS DE CIRCUNSTÂNCIAS DE FÔRÇA MAIOR, DEVIDAMENTE COMPROVADAS, IMPUSEREM TAL MEDIDA.

CONCLUSÕES

I

PARA DETERMINAÇÃO SATISFATÓRIA DOS ELEMENTOS QUE INTERVÊM NA FORMAÇÃO DAS TARIFAS FERROVIÁRIAS - ESPECIALMENTE DO "CUSTO" DO TRANSPORTE E DO "VALOR DO SERVIÇO" PARA QUEM DÊLE SE UTILIZA - RECONHECE A REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA DE DIRETORES DAS ESTRADAS DE FERRO BRASILEIRAS DE GRANDE CONVENIÊNCIA E RECOMENDA:

A) - A CONSTITUIÇÃO, EM CADA EMPRÊSA FERROVIÁRIA DE 1ª CATEGORIA DO PAÍS E EM GRUPOS DE EMPRÊSAS VIZINHAS DE 2ª E 3ª CATEGORIAS, DE UM ÓRGÃO DE PESQUISAS E ESTUDOS ECONÔMICOS, COM AS ATRIBUIÇÕES SEGUINTE:

- 1) - ORIENTAR E ACOMPANHAR A REMODELAÇÃO DOS SERVIÇOS CONTÁBEIS E ESTATÍSTICOS DA EMPRÊSA OU EMPRÊSAS, VISANDO DELES OBTER OS DADOS NECESSÁRIOS AOS ESTUDOS A SEU CARGO;
- 2) - PROCEDER, EMPREGANDO ÊSSES DADOS E OUTROS QUE DIRETAMENTE OBTIVER, A ESTUDOS PARA DETERMINAÇÃO DO "CUSTO MÉDIO" E "PARCIAL" DO TRANSPORTE, PARA CADA UNIDADE DE TRÁFEGO;

- 3) - REALIZAR PESQUISAS PARA DETERMINAÇÃO DO "VALOR DO TRANSPORTE" PARA CADA ESPÉCIE DE MERCADORIAS PREPONDERANTES NO MOVIMENTO GERAL DA ESTRADA, VALENDO-SE DA COOPERAÇÃO DE ORGANIZAÇÕES CONGÊNERES OFICIAIS, OFICIOSAS E PARTICULARES;
- 4) - CONFRONTAR DADOS ESTATÍSTICOS DE DIVERSAS ESTRADAS DO PAÍS E DO ESTRANGEIRO, DE TIPOS COMPARÁVEIS AOS DAS RESPECTIVAS FERROVIAS, VISANDO O VARATEAMENTO DA EXPLORAÇÃO E APERFEIÇOAMENTO DOS SERVIÇOS DESTAS ÚLTIMAS;
- 5) - ESTUDAR A QUESTÃO DA CONCORRÊNCIA DE OUTROS MEIOS DE TRANSPORTE E SUGERIR ÀS RESPECTIVAS ADMINISTRAÇÕES MEDIDA DE DEFESA E FOMENTO ECONÔMICO, DE RECUPERAÇÃO DE TRÁFEGO DESVIADO DAS LINHAS FÉRREAS OU DE COORDENAÇÃO RÔDO-AÉRO-ÁGUA-FERROVIÁRIA.
- B) - INSTITUIÇÃO DE UM ÓRGÃO CENTRAL DE ESTUDOS ECONÔMICOS, PARA ORIENTAÇÃO GERAL SUPERIOR E COORDENAÇÃO DOS TRABALHOS DOS ÓRGÃOS REGIONAIS E AINDA PARA ESTUDO E INDICAÇÃO DAS NORMAS A QUE DEVERÃO OBEDECER A ESTATÍSTICA E TARIFAÇÃO FERROVIÁRIAS DO PAÍS - CONVINDO QUE ESSE ÓRGÃO CENTRAL FUNCIONE ANEXO À C.G.T. E SEJA SUPERINTENDIDO PELO CHEFE DA DIVISÃO ECONÔMICA DO DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO.

II

PARA SIMPLIFICAÇÃO E MAIOR RAPIDEZ DO PROCESSO DE LEGALIZAÇÃO DAS TARIFAS FERROVIÁRIAS, NO BRASIL (REAJUSTAMENTO, REFORMAS, NOVAS TARIFAS, ACRÉSCIMOS E REDUÇÕES NA Pauta de CLASSIFICAÇÃO E QUALSQUER ALTERAÇÕES QUE IMPORTEM MAJORAÇÕES DE PREÇOS DE TRANSPORTES), RECOMENDA A REUNIÃO SE CONSTITUA O C.T.T. EM TRIBUNAL DE TARIFAS (SOB A PRESIDÊNCIA DO SR. MINISTRO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS OU DE SEU REPRESENTANTE, O DIRETOR DO D.N.E.F.), COM INSTÂNCIA SUPERIOR PARA AS QUESTÕES ATINENTES ÀS TARIFAS E REGULAMENTAÇÃO FERROVIÁRIAS EM NOSSO PAÍS.

O MINISTRO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS RESERVA-SE-Á, O DIREITO DE VETO ÀS DELIBERAÇÕES DESSE TRIBUNAL, DENTRO DO PRAZO DE 15 DIAS, CONTADO DA DATA DESSAS DELIBERAÇÕES.

III

EM FACE DAS CONDIÇÕES EM QUE SE OPERAM PRESENTEMENTE OS TRANSPORTES FERROVIÁRIOS, É DE TODO PONTO ACONSELHÁVEL ATRIBUIR-SE À TARIFICAÇÃO A MAIOR FLEXIBILIDADE POSSÍVEL, SOB UM TETO, PARA CADA TABELA, RAZOAVELMENTE ELEVADO, APROVADO PELO ÓRGÃO COMPETENTE. ESSE TETO PODERÁ SER UMA BASE-PADRÃO ESTABELECIDA SEGUNDO A REGRA DE SOLACROUP (O QUE O TRÁFEGO PUDER SUPORTAR).

IV

CONSIDERADA A SITUAÇÃO ATUAL DA TARIFICAÇÃO FERROVIÁRIA BRASILEIRA, ACONSELHA A REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA DE DIRETORES A MANUTENÇÃO PROVISÓRIA DAS 15 CLASSES OU TABELAS DA PAUTA CGT-3, PARA CARGAS E AS DEMAIS EXISTENTES PARA VIAJANTES, BAGAGEM, ENCOMENDA, VALORES E ANIMAIS, E RESPECTIVAS DERIVADAS, CONTINUANDO-SE A FACULTAR ÀS ESTRADAS DE FERRO ADOÇÃO DE TARIFAS ESPECIAIS E AJUSTES DE FRETES, NAS CONDIÇÕES DOS ARTIGOS 12 E 13 DO REGULAMENTO GERAL DE TRANSPORTES.

ACONSELHA AINDA A REVISÃO DESSA PAUTA, PARA RECLASSIFICAÇÃO DE CERTOS ARTIGOS, À VISTA DOS RESPECTIVOS VALORES VENAIS, E, SE FÔR POSSÍVEL, PARA AJUSTAR MELHOR SUA CLASSIFICAÇÃO AO PRECEITO DE SOLACROUP - PARA O QUE DEVERÁ SER DESIGNADA UMA COMISSÃO PRESIDIDA PELO CHEFE DA C.G.T.

V

ESSA COMISSÃO PROCEDERÁ AINDA À REVISÃO DOS PADRÕES DA PORTARIA Nº 141, DE 13 DE MARÇO DE 1937, DO MINISTÉRIO DA

VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, TENDO EM VISTA PERMITIR SE CONSIGA, NA COMPOSIÇÃO DAS POLIGONAIS TARIFÁRIAS, MELHOR CONFORMAÇÃO DESTAS ÀS CONDIÇÕES ECONÔMICAS DOS TRANSPORTES.

VI

A MESMA COMISSÃO PROCEDERÁ AINDA À REVISÃO DO QUADRO DE TAXAS ACESSÓRIAS E MÍNIMOS DE PREÇOS E DE CARREGAMENTOS, INCLUSIVE À DA TAXAÇÃO AD-VALOREM, QUE CONVIRÁ MANTER-SE, DADO O SEU PAPEL DE CORRETIVO DA CLASSIFICAÇÃO, DEVENDO, ENTRETANTO, SER A SUA APLICAÇÃO CONVENIENTEMENTE REGULAMENTADA.

VII

RECOMENDA-SE UMA REVISÃO DA LEI DE CONHECIMENTOS E DA LEGISLAÇÃO FISCAL DO PAÍS, NO QUE INTERFIRA COM O TRANSPORTE FERROVIÁRIO (OS CONHECIMENTOS COMO TÍTULOS NEGOCIÁVEIS, SELAGEM DE CONHECIMENTOS, FISCALIZAÇÃO DO IMPOSTO DE CONSUMO ETC) CABENDO AO MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS PROMOVER, JUNTO AO DA FAZENDA, OS ENTENDIMENTOS NECESSÁRIOS A ESSA REVISÃO, QUE SE REPUTA DE CARÁTER URGENTE. SUGERE-SE A DESIGNAÇÃO DE UMA COMISSÃO, PARA TAL FIM, COMPOSTA DE ELEMENTOS ESPECIALIZADOS DE AMBOS OS MINISTÉRIOS.

VIII

A REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA DE DIRETORES RECOMENDA AS NECESSÁRIAS PROVIDÊNCIAS PARA QUE OS SERVIÇOS CONTÁBEIS E ESTATÍSTICOS DAS ESTRADAS DE FERRO POSSAM FORNECER AOS ÓRGÃOS TÉCNICOS INCUMBIDOS DE ESTUDOS ECONÔMICOS E TARIFÁRIOS, OS DADOS E INFORMAÇÕES SEGUINTE, ENTRE OUTROS:

- A) - ELEMENTOS BÁSICOS PARA O CÁLCULO, COM MAIOR APROXIMAÇÃO DO QUE A QUE PRESENTEMENTE SE CONSEGUE, DO "CUSTO MÉDIO" E "PARCIAL" DO PASSAGEIRO-KM, DA CABEÇA-KM DE ANIMAIS E DA TON-KM DE BAGAGEM, ENCOMENDAS E MERCADORIAS;

- B) - O "VALOR MÉDIO COMERCIAL" DOS ARTIGOS TRANSPORTADOS MENSALMENTE, POR ESPÉCIE, PELO MENOS DOS DE TRÁFEGO MAIS VOLUMOSO E A RELAÇÃO PORCENTUAL DO FRETE APLICADO PARA ESSE VALOR. IDEM, IDEM, TAMBÉM POR TABELA;
- C) - ELEMENTOS ESTATÍSTICOS PARA CADA UMA DAS CORRENTES DE TRÁFEGO, POR ZONAS ECONÔMICAS E POR LINHAS, POR EXEMPLO: MOVIMENTO DE IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO, PARA CADA UMA DELAS;
- D) - ELEMENTOS ESTATÍSTICOS MAIS IMPORTANTES (RECEITA, QUANTIDADE, TON-KM DE PÊSO ÚTIL, MORTO E BRUTO) PELAS DIVERSAS UNIDADES MOVIMENTADAS (LOCOMOTIVAS, VEÍCULOS, TRENS, ESPECIALMENTE DE PASSAGEIROS), ASSIM COMO PASSAGEIROS-KM E TONELADAS-KM DE PÊSO ÚTIL E BRUTO, POR TREM-HORA, ETC.

IX

A REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA DE DIRETORES INDICA A CONVENIÊNCIA DE MAIOR APROXIMAÇÃO E ENTENDIMENTO DAS ADMINISTRAÇÕES FERROVIÁRIAS COM OS TOMADORES DE FRETE OU SEUS ÓRGÃOS REPRESENTATIVOS, COMO SEJAM AS ASSOCIAÇÕES COMERCIAIS, INDUSTRIAIS E AGRÍCOLAS, DE MODO A SE LHE ENCARECER E ESCLARECER A IMPORTÂNCIA DA FUNÇÃO ECONÔMICA DAS VIAS FÉRREAS NACIONAIS E SE LHE DEMONSTRAR QUE ESTAS EXISTEM PARA SERVI-LOS, DEVENDO CONSIDERAR-SE, UMA VEZ EM TRÁFEGO, COMO "PARTES INTEGRANTES" DOS PRÓPRIOS ESTABELECIMENTOS ONDE SE CRIA A RIQUEZA NACIONAL. É QUE, PORTANTO, DEVEM MERECE-LHE SEMPRE TODO O CARINHO, ATENÇÃO, INTERÊSSE E COMPREENSIVA BOA VONTADE, QUANDO SE VEJAM NA CONTINGÊNCIA DE MAJORAR SUAS TARIFAS- O QUE SÓ ACONTECE QUANDO NECESSITAM DE MEIOS PARA OCORREREM A INEVITÁVEIS DESPESAS DE CUSTEIO, DE MELHORAMENTOS OU DE RENOVAÇÃO DO SEU APARELHAMENTO FIXO OU MÓVEL.

X

PODER-SE-Á ESTABELECE A OBRIGATORIEDADE DE REVISÃO BIENAL DAS TARIFAS DE CADA ESTRADA DE FERRO DO PAÍS, DESDE QUE

NÃO FIQUEM IMPEDIDAS DE, EM QUALQUER TEMPO E EM CASO DE IMPE-
RIOSA E COMPROVADA FÔRÇA MAIOR, PROCEDEREM À REVISÃO QUE FÔR
ENTÃO RECONHECIDA NECESSÁRIA.

Dr. ARTHUR CASTILHO : - MUITO OBRIGADO AO DR. ORSINI
DE CASTRO; POR EXCELENTE TRABALHO APRESENTADO.

DOU, AGORA, A PALAVRA AO SR. REPRESENTANTE DA CIA. MO
GIANA.

Dr. ODIR DIAS DA COSTA:

Cia. Mogiana de Estradas de Ferro

Dr. ODIR DIAS DA COSTA: - SENHOR PRESIDENTE, EU JÁ TIVE OCASIÃO DE MANIFESTAR NESTA CASA, POR OCASIÃO DAS PRIMEIRAS REUNIÕES E DEIXEI-ME, DE PROPOSITO, PARA FALAR DEPOIS DO DR. ORSINI PARA, DE CERTO MODO E DE ACÓRDO COM ELE PRÓPRIO COMPLETAR QUALQUER FALHA QUE TIVESSE EM SUA ORAÇÃO. EVIDENTEMENTE, ESTA, COMO TODOS NÓS VIMOS, FOI UMA VERDADEIRA LIÇÃO QUE ACABAMOS DE RECEBER DO MESTRE, QUE É O DR. ORSINI. NO ENTRETANTO, TALVEZ POR MODESTIA, TALVEZ POR FALTA DE TEMPO, DEIXOU ELE DE ABORDAR O PROBLEMA TARIFÁRIO-RODOVIÁRIO E, COMO CREIO QUE SOU, NESTA CASA, O ÚNICO DIRETOR DE EMPRESA RODOVIÁRIA PRESENTE, VEJO-ME NA OBRIGAÇÃO DE ADUZIR ÀS CONSIDERAÇÕES DO MEU ILUSTRE COLEGA MAIS ALGUMAS SÔBRE O ASSUNTO.

Dr. LUIZ ORSINI DE CASTRO: - EU NÃO DEIXEI, PROPRIAMENTE, DE ABORDAR A PARTE TARIFÁRIA QUE INTERESSA AOS RODOVIÁRIOS. FALEI EM TAXAS ESPECIAIS E AJUSTES DE FRETES. EVIDENTEMENTE, SABENDO QUE A MEU LADO ESTAVA UMA GRANDE AUTORIDADE NESTA MATÉRIA, PREFERI DEIXAR QUE ESSA AUTORIDADE FORMULASSE O SEU PARECER.

Dr. ODIR DIAS DA COSTA: AGRADEÇO AS BONDOSAS PALAVRAS DO MEU COLEGA.

PARA NÃO PERDER MAIS TEMPO, DEVO DIZER QUE OUVI COM GRANDE ATENÇÃO O QUE EXPÔZ O DR. LUIZ ORSINI. NÃO TIVE TEMPO PARA ESCREVER AS MINHAS CONSIDERAÇÕES E NEM PODERIA FAZÊ-LO, EM VIRTUDE DE PROIBIÇÃO MÉDICA. TOMEI, APENAS UMAS NOTAS.

TÔDAS AS CONSIDERAÇÕES, TÔDAS AS QUEIXAS, DOS MEUS COLEGAS, DESDE O RIO GRANDE DO SUL, DESDE O DR. BENJAMIN DE OLIVEIRA, DR. AMARANTE, CORONEL POMPILIO, TODOS, ENFIM, QUE JÁ ABORDARAM O PROBLEMA, DEIXARAM PATENTE QUE O MAL É UM SÓ E É BRASILEIRO, É INTERNACIONAL, MESMO, E NÃO TEMOS UMA PENICILINA QUE O RESOLVA COMO ÚNICO REMÉDIO.

TEMOS QUE ESTUDAR CADA CASO ESPECIFICAMENTE, PROCURANDO O REMÉDIO ADEQUADO.

SÔBRE O PROBLEMA DA CONCORRÊNCIA RODOVIÁRIA JÁ ME MANIFESTEI. O SISTEMA TARIFÁRIO-FERROVIÁRIO É A VIDA E O SISTEMA RODOVIÁRIO É DEFESA DESTA VIDA. OS DOIS DEVEM E PODEM PERFEITAMENTE COEXISTIR. OS MEIOS QUE TEM SIDO USADOS SÃO: OS AJUSTES, COMO NA G.W., AS TARIFAS ESPECIAIS, COMO NA R.M.V., AS SUBSIDIÁRIAS, COMO EM ALGUMAS ESTRADAS DE FERRO PARTICULARES, EM SÃO PAULO, OS DEPARTAMENTOS PRÓPRIOS, COMO EM ALGUMAS ESTRADAS DE FERRO, SOBRETUDO NAS DO GOVÊRNO. TODAS APRESENTAM VANTAGENS E INCONVENIENTES MAS NÃO DEVEMOS ATRIBUIR O FRACASSO DE UM, OU O SUCESSO DE OUTRO, AO SISTEMA EMPREGADO, MAS TALVEZ, À SUA MÁ APLICAÇÃO. OUÇO DIZER, POR EXEMPLO, QUE O PROBLEMA PODERÁ SER BEM ESTUDADO SE O DIVIDIRMOS EM 3 PARTES: AS RELAÇÕES COM O PODER PÚBLICO, AS RELAÇÕES COM A PRÓPRIA ESTRADA DE FERRO E AS RELAÇÕES COM O PÚBLICO.

DO PODER PÚBLICO OUÇO QUEIXAS, ALGUMAS JUSTAS E OUTRAS PROFUNDAMENTE INJUSTAS. NA COORDENAÇÃO DOS TRANSPORTES, NA DEFESA DOS NOSSOS TRANSPORTES, NÃO NOS PODEMOS QUEIXAR DO PODER PÚBLICO, PRINCIPALMENTE NA PARTE QUE SE REFERE AO MINISTÉRIO DA VIAÇÃO, AQUI ILUSTRE E BRILHANTEMENTE REPRESENTADO PELO DR. ARTHUR CASTILHO.

NÃO TENHO PROCURAÇÃO PARA DEFENDER O DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO, E PARA FAZER JUSTIÇA, DELA NÃO PRECISO.

É PRECISO RECONHECER QUE, DESDE OS PRIMEIROS PASSOS, DESDE 1931, QUANDO A CONCORRÊNCIA RODOVIÁRIA SE FEZ SENTIR MAIS INTENSA, TEMOS TIDO A VENTURA DE POSSUIR, NO SETOR GOVERNAMENTAL, SEMPRE ATUANDO NO DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO., O DR. ARTHUR CASTILHO, IMPRIMINDO AQUELA UNIDADE DE CRITÉRIO, JUSTIÇA E TOLERÂNCIA, PERMITINDO-NOS OS AJUSTES, AS SUBSIDIÁRIAS OS DEPARTAMENTOS AUTÔNOMOS, COM A ELASTICIDADE TARIFÁRIA QUE DESEJAMOS E QUE DEVO ATÉ DIZER, EMPREGANDO, TALVEZ, UM TERMO UM POUCO FORTE DE VERDADEIRA LICENCIOSIDADE TARIFÁRIA QUE GOSAMOS PARA DEFEZA CONTRA A CONCORRÊNCIA. ESTOU, PORTANTO DE PLENO ACÔRDO COM O DR. BENJAMIN DE OLIVEIRA, POIS NÃO NOS PODEMOS QUEIXAR DA PARTE QUE CABE AO MINISTÉRIO DA VIAÇÃO. PODEMOS DESEJAR UMA COLABORAÇÃO MAIS INTENSA ENTRE ESSE MINISTÉRIO E O DA FAZENDA, PARA QUE TENHAMOS UMA IGUALDADE DE

TRATAMENTO, UM TRATAMENTO IGUAL EM TODOS OS SENTIDOS E, ISSO, PARECE QUE DEPENDE MAIS DO MINISTÉRIO DA FAZENDA, QUE DO DA VIACÃO.

O MAIS, O PRINCIPAL, DEPENDE DE NÓS, DEPENDE DAQUELE ESPÍRITO ELEVADO COM QUE AS ESTRADAS DE FERRO DEVEM OLHAR A SUA DEFESA, TAL COMO A NAÇÃO OLHA AS FÓRÇAS ARMADAS PARA DEFENDER A SUA VIDA.

OS DEPARTAMENTOS RODOVIÁRIOS FORAM RECEBIDOS, A PRINCIPIO, COM CETICISMO E, DEPOIS, PEJO-ME DE DIZER, ATÉ COM HOSTILIDADE. O DR. AMARANTE JÁ FIXOU BEM ÊSSE CASO. TENHO UM FATO, QUE NEM VALERIA A PENA CITAR, MAS QUE ILUSTRA BEM A QUESTÃO, QUANDO ME DERAM PARA COMBATER A CONCORRÊNCIA UMA TAXA ASSIM: TOMA LÁ 50 CENTAVOS POR TONELADA-KM E ARRANJA-TE COMO PUDES, EVIDENTEMENTE, ENTREGAR-ME UM ASSOALHO SUPERIOR AO TÊTO ERA O MESMO QUE JOGAR-ME NO SOTÃO E O FRACASSO, DEPOIS, CABERIA AO CHEFE DO SERVIÇO, QUE TERIA DE CONDUZIR UMA DEFESA DE LÁ DE CIMA DO SOTÃO, QUANDO DEVERIA FAZÊ-LO DO FUNDO DO PORÃO, COMO MUITO BEM CITOU O DR. ORSINI DE CASTRO.

SENHOR PRESIDENTE, DEVO INVOCAR PARA A CIA. MOGIANA DE ESTRADAS DE FERRO, A PRIMAZIA DE TER OBTIDO DE V. EXC^{IA}, E DE VOSSOS DIGNOS AUXILIARES DA DIVISÃO ECONÔMICA, PELA PRIMEIRA VEZ, NO ANO PASSADO, QUE O ASSOALHO TARIFÁRIO NÃO FOSSE O CUSTO DO TRANSPORTE, MAS O CUSTO PARCIAL DO TRANSPORTE, PORQUE TAL E QUAL PROPÔS AGORA O DR. ORSINI, COM UMA PEQUENA DIVERGÊNCIA DA MINHA PARTE. SE ÊLE PROPÔS O PORÃO E O ASSOALHO, E PROPÔS PARA TETO A LEI DE SOLAGROUP, EU PROPONHO PARA ASSOALHO O CUSTO PARCIAL DO TRANSPORTE NAS EMPRÊSAS RODOVIÁRIAS OU RODOFERROVIÁRIAS E PARA TETO O CUSTO DO CONCORRENTE. DE MODO QUE, DENTRO DESSES LIMITES, COM ESTA FOLGA, PODEREMOS AGIR, PODEREMOS VENCER, GOSANDO DE ELASTICIDADE, DO CONTRÁRIO, O MELHOR SERIA FECHAR OS DEPARTAMENTOS RODOVIÁRIOS.

Dr. ARTHUR CASTILHO: - NÃO PARECE AO SENHOR QUE O TRÁFEGO RODOVIÁRIO EM COORDENAÇÃO NÃO TENDO SIDO REGULAMENTADO, VIVE MELHOR? SE VAMOS, DE QUALQUER FORMA, CRIAR UMA PEIA

AO TRÁFEGO DE COORDENAÇÃO, NÃO ESTAREMOS NOS COLOCANDO NUMA SITUAÇÃO DE INFERIORIDADE? VAMOS FALAR COM SINCERIDADE. DENTRO DAS ESTRADAS DE FERRO, VIA DE REGRA, HÁ MANIFESTADA MÁ VONTADE COM RELAÇÃO AO SERVIÇO DE COORDENAÇÃO. AGORA SE DETERMINARMOS DIFERENÇAS DENTRO DOS SERVIÇOS FERROVIÁRIOS, É LÓGICO QUE ESSAS DIFERENÇAS INTERFERIRÃO NO TOTAL DO PREÇO RODOVIÁRIO, REGULAMENTADO COLOCANDO-O EM SITUAÇÃO INFERIOR AOS OUTROS RODOVIÁRIOS QUE NÃO TÊM REGULAMENTAÇÃO. ALÉM DISSO PODE, DE UM MOMENTO PARA OUTRO, O DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO, CRIAR REGRAS, INTERVIR NA ORGANIZAÇÃO TARIFÁRIA E NÓS VAMOS FICAR ENTRE DOIS FOCOS. ASSIM, PARECE-ME MAIS FÁCIL E ACONSELHÁVEL A AMPLA LIBERDADE. AGORA, ESSA QUESTÃO DENTRO DA PRÓPRIA FERROVIA, É APENAS UMA QUESTÃO DE INTELIGÊNCIA DAS DIREÇÕES, E UMA TOLERÂNCIA DA PARTE DO SR. MINISTRO DA VIAÇÃO QUE ALIÁS, SEMPRE A TEVE.

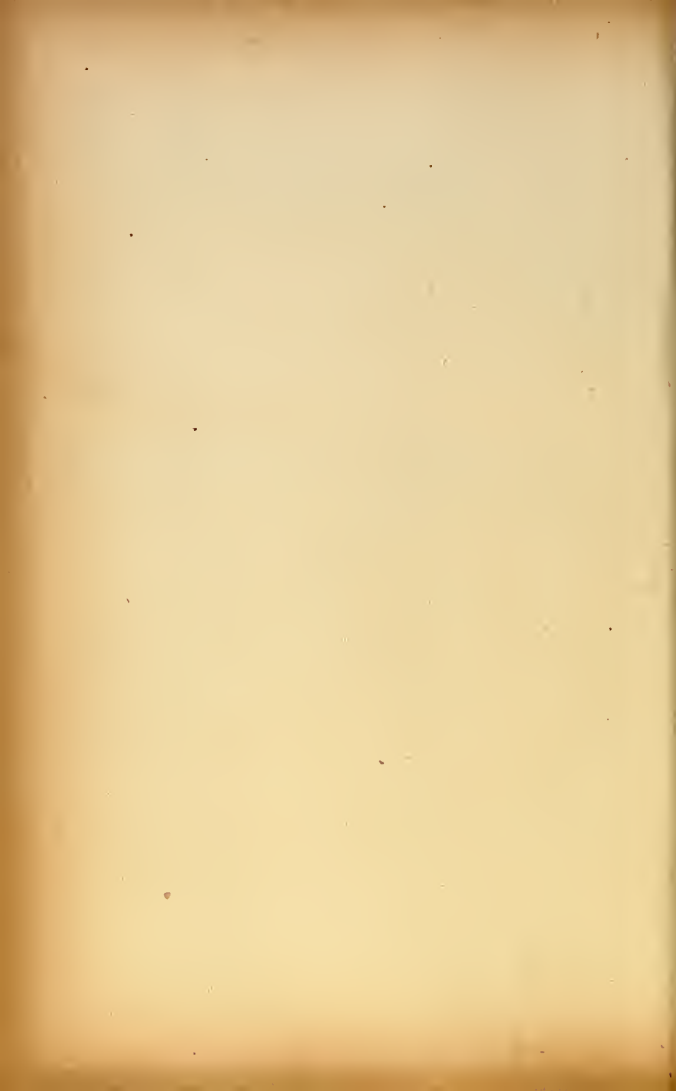
Dr. ODIR DIAS DA COSTA: - TALVEZ QUE EU NÃO TENHA ME FEITO COMPREENDER BEM, É QUE ÊSSES AJUSTES DE TRANSPORTE ENTRE AS ESTRADAS DE FERRO E AS SUAS SUBSIDIÁRIAS, SÃO METICULOSAMENTE ESTUDADOS E APROVADOS PELO DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO, V. EXCI^{ta}., TEVE EM MÃOS, HÁ POUCO TEMPO, O DA MOGIANA. É PARA ISSO QUE EU APELO. EU NÃO DESEJO FIXAÇÃO TETO. EU DESEJO FIXAÇÃO DE LIMITE MÍNIMO PORQUE, O QUE SE ESTÁ FAZENDO, ME PARECE ABSURDO PORQUE, FIXAR TETOS QUE SÃO ASSOALHOS DO CONCORRENTE, CORRESPONDE A NADA FIXAR. NESSE SENTIDO É QUE PEÇO A INTERVENÇÃO DO DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO, ISTO É, QUE ÊSSES AJUSTES SEJAM ESTUDADOS E HOMOLOGADOS PELO DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO, JÁ RESSALVEI QUE O DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO, APROVOU O ÚLTIMO AJUSTE DA MOGIANA CONTENDO TARIFAS DE CUSTO PARCIAL DE TRANSPORTE QUE TEM DADO RESULTADOS MARAVILHOSOS. DEVEMOS CONSIDERAR, TAMBÉM, AS RELAÇÕES ENTRE ESSAS EMPRÊSAS E O PÚBLICO, EM PERFEITA FIXAÇÃO DE TARIFAS RODOVIÁRIAS MÓVEIS, ELÁSTICAS, FACILMENTE MUTÁVEIS, E NÃO PARA OCORRER ÀS EXCEÇÕES E, FINALMENTE, DESEJO FAZER UM APELO PARA QUE SE ESTABELEÇA AQUELA UNIÃO QUE NECESSITAMOS EXISTIR ENTRE AS ESTRADAS DE FERRO E O SERVIÇO SUBSIDIÁRIO E, AINDA ENTRE OS DEPARTAMENTOS DE TRANSPORTE DAS MESMAS ESTRADAS DE FERRO, NO SENTIDO DE CONSEGUIRMOS UMA SITUAÇÃO MAIS COMPREENSÍVEL, AFIM DE QUE REALIZEMOS AQUILO QUE VENHO PLEITEANDO AQUI, HÁ 3 ANOS, OU SEJA A NOSSA COMISSÃO DE TARIFAS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO QUE, NÃO SEI PORQUE, ATÉ HOJE NÃO SE TEM ORGANIZADA. PARECE-ME QUE ALGUMAS ESTRADAS DE FERRO CONSERVAM O SERVIÇO RODO

FERROVIÁRIO COMO UMA ARMA SECRETA, COMO UMA ESPÉCIE DE BOMBA ATÔMICA, EM QUE O REPRESENTANTE DE UM TEM RECEIO DE COMPARECER DIANTE DO OUTRO, PARA QUE NÃO SEJA OBRIGADO A REVELAR QUE ÊLE ESTÁ SE SERVINDO DESSE APARELHO PARA FAZER QUALQUER CONCORRÊNCIA AOS SEUS VIZINHOS. EU NÃO DIGO QUE ASSIM O SEJA MAS, PARECE, PORQUE ESSA COLABORAÇÃO É NECESSÁRIA PARA NÓS MESMOS, DENTRO DESSE ESPÍRITO LIBERAL EM QUE COLOQUEI A COORDENAÇÃO, DE NÃO SER OBRIGATÓRIA, NÃO SER, POR OMISSÃO, UMA ESTRADA VENCIDA PELA INOBSERVÂNCIA DE CERTOS PRECEITOS DA PARTE DE OUTRAS DE QUE DEPENDA. ESTA COMISSÃO TERÁ A VANTAGEM DE ESTUDAR AS TARIFFAS, EM COMUM, PARA QUE, ÀS VEZES, SEJA EVITADA QUE, PARA A MESMA ZONA NÃO OBSERVEMOS PREÇOS DISPARES QUE, EM LUGAR DE LEVAR À FINALIDADE COMUM QUE É A DEFESA CONTRA A RODOVIA, ESTABELEÇA PARA UMA ESTRADA DE FERRO, VERDADEIRA DEFESA CONTRA A VIZINHA.

NÃO É ESSA FINALIDADE E DOS DEPARTAMENTOS RODOVIÁRIOS E APELO, MAIS UMA VEZ, PARA A CONTADORIA, QUE TÃO SÁBIAMENTE INTERFERIU QUANDO A MOGIANA QUIZ FAZER O SERVIÇO DE TRANSPORTE PARA SÃO PAULO, Á QUAL ELA SE SUBORDINOU, DISCIPLINADA COMO É. DESEJO QUE ESSA COMISSÃO TENHA A SUA EFETIVAÇÃO O MAIS BREVE POSSÍVEL, COMO UM DOS IMPERATIVOS, UMA DAS DECISÕES DESTA CONFERÊNCIA.

Dr. ARTHUR CASTILHO: - DEVO AVISAR AOS NOBRES COLÉGAS QUE NÃO PODEREMOS TERMINAR HOJE O TRABALHO DESTES SETOR PORQUE, ENTRE AS PROPOSTAS APRESENTADAS, HÁ ALGUMAS QUE EU PRECISO RECEBER A ORIENTAÇÃO DO SNR. MINISTRO DA VIAÇÃO E, NESSAS CIRCUNSTÂNCIAS, SÓ ENCERRAREMOS OS TRABALHOS NA PRÓXIMA SEGUNDA FEIRA MESMO PORQUE O NÚMERO DE ORADORES INSCRITOS NÃO PERMITE TERMINAR HOJE ESTA PARTE QUE ESTAMOS APRECIANDO.

DÒU, AGORA, A PALAVRA DO SR. REPRESENTANTE DA ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL.

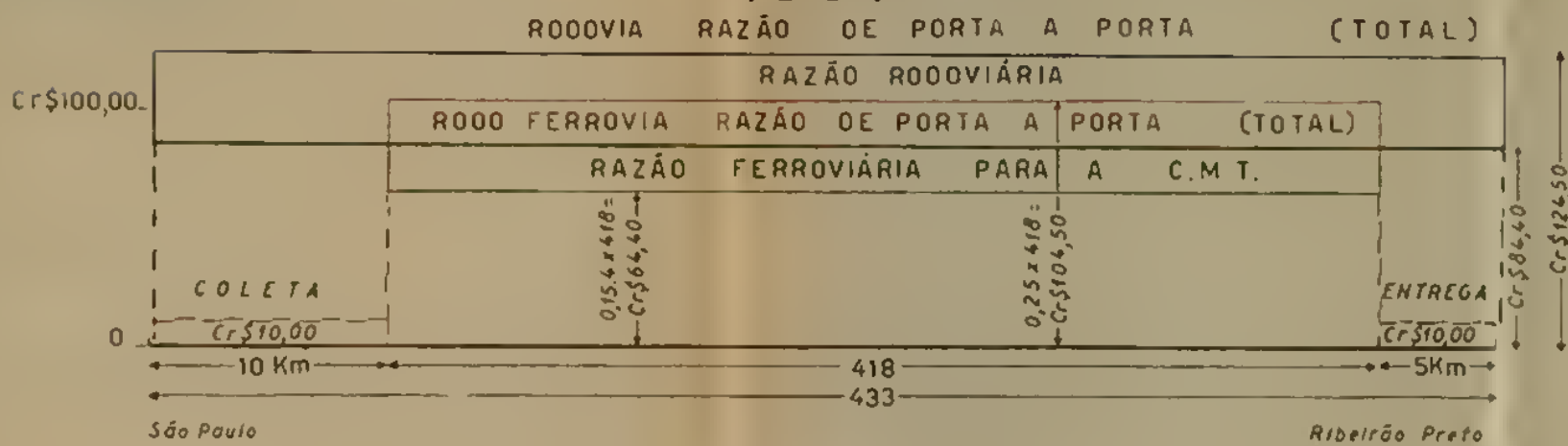




CIA. MOGIANA DE ESTRADAS DE FERRO

Estudo Comparativo do Custo do Transporte Rodoviário e Rodoviário de São Paulo a Ribeirão Preto em 1937, 1940 e 1947

1937



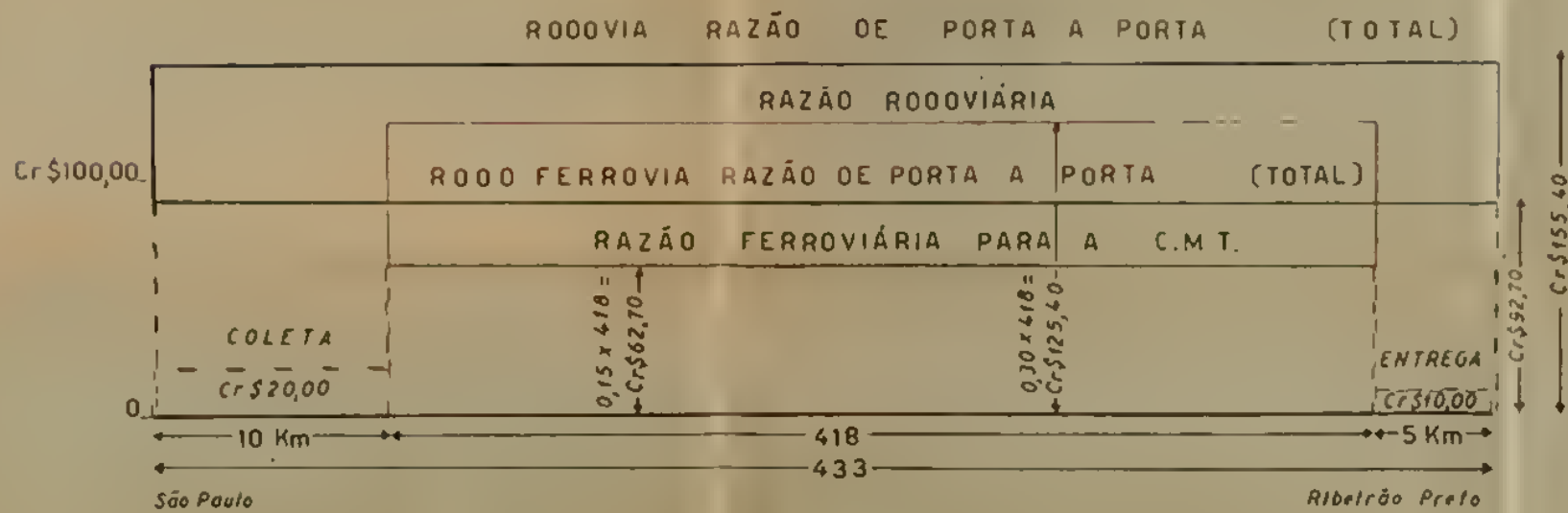
Por Ton. Km.

RODO FERROVIA:
 $\frac{84,40}{433} = \text{Cr}\$0,195$

RODOVIA:
 $\frac{124,50}{433} = \text{Cr}\$0,288$
 Dif Cr\$0,093

Rodovia > Rodo Ferrovia

1940



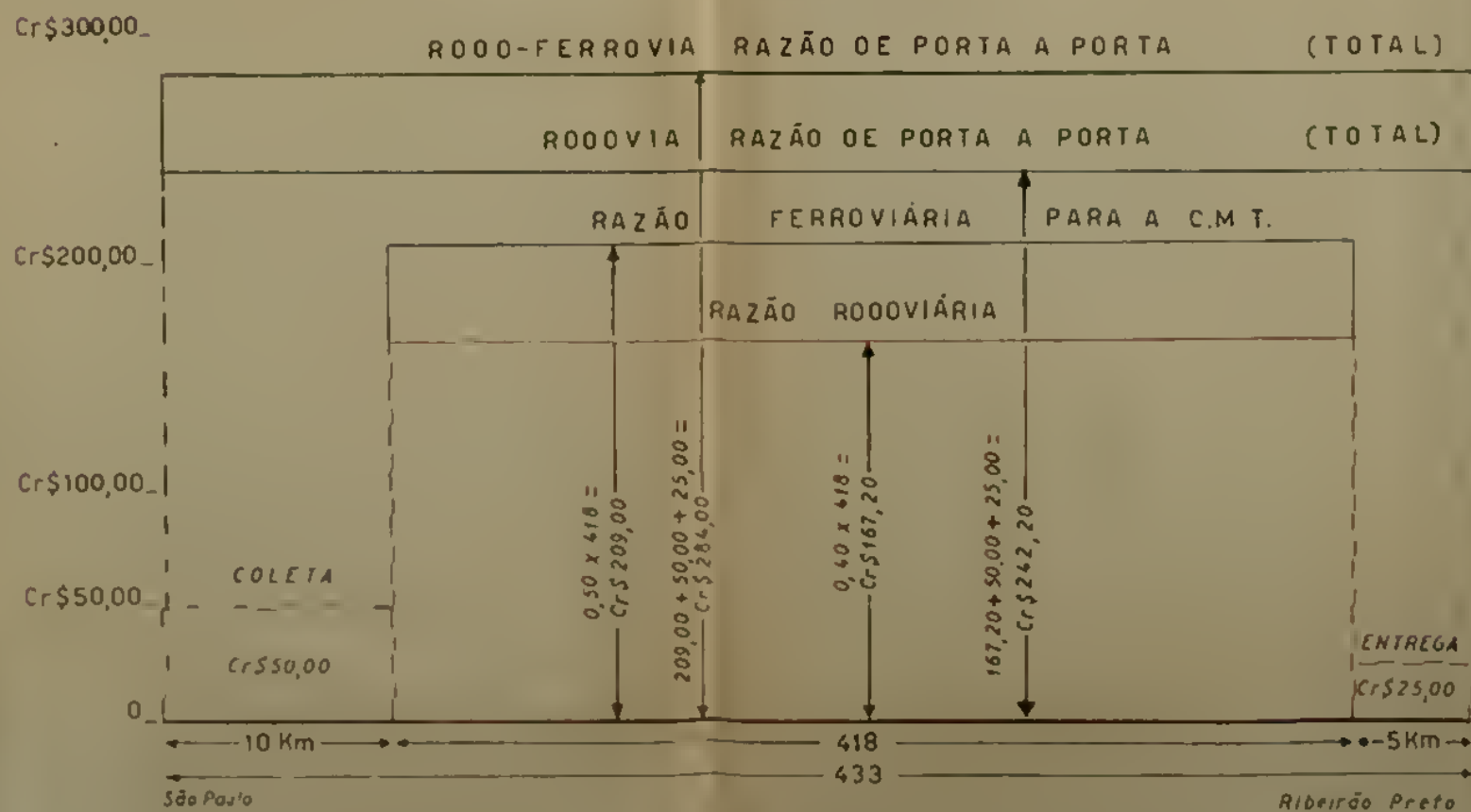
Por Ton. Km.

RODO FERROVIA:
 $\frac{92,70}{433} = \text{Cr}\$0,214$

RODOVIA:
 $\frac{155,40}{433} = \text{Cr}\$0,36$
 Dif. Cr\$0,146

Rodovia > Rodo Ferrovia

1947



Por Ton. Km.

RODO FERROVIA:
 $\frac{284,00}{433} = \text{Cr}\$0,667$

RODOVIA:
 $\frac{242,20}{433} = \text{Cr}\$0,56$
 Dif Cr\$0,097

Rodovia < Rodo Ferrovia

Dr. JAIR REGO DE OLIVEIRA:

Represent. da E. F. Central do Brasil

Dr. JAIR REGO DE OLIVEIRA: - SENHOR PRESIDENTE MEUS ILUSTRADOS COLEGAS.

RECEBI COM O MAIOR AGRADO A INCUMBÊNCIA DE REPRESENTAR A CENTRAL DO BRASIL, NUMA PARTE RESTRITA DO TEMÁRIO, RELATIVA ÀS QUESTÕES DO TRÁFEGO.

JÁ MUITO SE TEM DITO SÔBRE OS DIVERSOS ASSUNTOS QUE CONSTITUÍRAM ÊSSE PROGRAMA E, PORTANTO, POUCO SE PODE ESPERAR DA MINHA PALAVRA SÔBRE ESSES ASSUNTOS QUE AINDA ESTÃO EM DISCUSSÃO.

ENTRETANTO, DEVO COMEÇAR POR EXPRESSAR A MINHA SATISFAÇÃO E O MEU CONTENTAMENTO EM TER ASSENTO NESTA REUNIÃO, PORQUE AQUI MUITO SE APRENDE E SE GOZA DA MELHOR COMPANHIA FERROVIÁRIA POSSÍVEL.

NOTEI, DURANTE O CURTO PERÍODO QUE ME FOI DADO ESTAR PRESENTE AQUI, QUE OS COLEGAS FOCALIZARAM MUITO COMUMENTE AS FALHAS DA ORGANIZAÇÃO FERROVIÁRIA. MUITAS QUEIXAS OUVI SÔBRE AS DEFICIÊNCIAS DAS ESTRADAS DE FERRO E DAS DIFICULDADES COM QUE ELAS TÊM DE LUTAR, QUE PARECEM ESTAR CRESCENDO, COM A ÉPOCA.

OS MEUS COLEGAS TÊM TÔDA RAZÃO. REALMENTE AS DIFICULDADES ESTÃO CRESCENDO E AS RAZÕES FORAM EXPLICADAS AQUI SOBREVAMENTE E, COMO ESSAS FALHAS JÁ FORAM APONTADAS PELAS DIVERSAS EMPRESAS, SERIA DEMAIS, A MEU VER, ESTAR INSISTINDO NESSAS FALHAS QUE REPRESENTAM, UMA ALTA VISÃO DE CRÍTICA POR PARTE DOS FERROVIÁRIOS PORQUE, PARA O SERVIÇO MELHORAR, É PRECISO QUE OS REPRESENTANTES DAS DIVERSAS COMPANHIAS, TENHAM A SINCERIDADE DE CRITICAR OS SEUS DEFEITOS.

DE FORMA, POR MUITO QUE AS VEZES PAREÇA MELHOR CADA UM TRATAR DE CORRIGIR OS SEUS DEFEITOS, EU ACHO SER, REALMENTE, MAIS CONSTRUTIVO CRITICAR O QUE HÁ DE MAU, PARA QUE TODOS POSSAM IR MEDITANDO E CORRIGINDO AS DEFICIÊNCIAS.

MAS, POR OUTRO LADO, TAMBÉM SE VÊ, MEDITANDO-SE BEM, QUE ESSAS FALHAS REPRESENTAM UMA DAS RAZÕES MAIS FORTES, TALVEZ, DA SITUAÇÃO DAS ESTRADAS DE FERRO EM FACE DOS OUTROS MEIOS DE TRANSPORTES E, PRINCIPALMENTE, EM COMPETIÇÃO COM O TRANSPORTE RODOVIÁRIO.

TENHO OUVIDO FALAR, TAMBÉM, EM CERTA COMPETIÇÃO ENTRE AS ESTRADAS DE FERRO E AS ESTRADAS DE RODAGENS, APONTANDO-A COMO UMA LUTA, UM COMBATE, EXPRESSÕES SEMELHANTES E DEVO DIZER, COM TÔDA FRANQUEZA, QUE PREFERIA QUE ESSA LUTA NÃO FÔSSE ASSIM COMPREENDIDA, QUE ESSA COMPETIÇÃO FÔSSE MAIS PARA O LADO DE COOPERAÇÃO, SIGNIFICASSE A UNIÃO DE ESFORÇOS NO SENTIDO DE BEM SERVIR.

O COMBATE ENTRE MEIOS DE TRANSPORTES, DENTRO DO MESMO PAÍS, TERIA A SIGNIFICAÇÃO DE DESTRUIÇÃO DE FORÇAS E, É CLARO NÓS DEVERÍAMOS DESEJAR A COOPERAÇÃO DESSAS FORÇAS, O APROVEITAMENTO, O MELHOR POSSÍVEL, DESSAS FORÇAS, PARA CHEGARMOS AO RESULTADO MAIS DESEJADO. ENFIM, ESSAS PRIMEIRAS CONSIDERAÇÕES SÃO MAIS NO SENTIDO DE JUSTIFICAR A MINHA EXPOSIÇÃO DENÃO ACUSAR MAIS DEFEITOS DAS ESTRADAS DE FERRO DO QUE, PROPRIAMENTE, DE ENTRAR NO TERRENO DA COORDENAÇÃO DE TRANSPORTE.

NO SETOR DO TRÁFEGO JÁ O TEMÁRIO FOI TRATADO PELO MEU ANTECESSOR, NA REPRESENTAÇÃO DA CENTRAL DO BRASIL, DR. ARTHUR REIS, DE FORMA QUE CONSIDERO O ASSUNTO ESGOTADO, POR ESSA PARTE. POR OUTRO LADO, NA PRÓPRIA COORDENAÇÃO, JÁ UMA BOA PARTE NÃO FOI CITADA PELA REPRESENTAÇÃO DA CENTRAL DO BRASIL, MAS FOI FERIDA POR UM ENGENHEIRO DA CENTRAL, O DR. SEBASTIÃO GUARACY DO AMARANTE, QUE CONHECE MUITO BEM O SERVIÇO E TOMOU PARA SEU TEMA DE ORAÇÃO, JUSTAMENTE, O SERVIÇO RODOVIÁRIO DA CENTRAL DO BRASIL DE MODO QUE O DR. AMARANTE JÁ FERIU, COM BASTANTE PROFICIÊNCIA, ESSE ASPECTO SOBRE O QUAL VOLTAREI MUITO LI-GEIRAMENTE.

RESTA APRECIARMOS A QUESTÃO TARIFÁRIA, SÔBRE A QUAL NÃO TENHO AUTORIDADE PARA UMA APRECIACÃO MAIS FUNDA, MAS AINDA ASSIM APROVEITAREI O ENSEJO PARA DIZER QUALQUER COISA SOBRE O NOSSO PENSAMENTO NA CENTRAL DO BRASIL.

ASSIM ORIENTADO, ESTIMULADO PELAS QUESTÕES QUE FIGURAM NO TEMARIO, EU COMEÇARIA PELA QUESTÃO DA TARIFA E DO CUSTO DE TRANSPORTE.

MUITAS VEZES, NÃO DIREI AQUI DENTRO, PORQUE NESTA CASA NINGUEM FAZ ESSA CONFUSÃO MAS, LÁ FORA, SE CONFUNDE TARIFA COM O CUSTO DE TRANSPORTE. SÃO COISAS ESSENCIALMENTE DIVERSAS COMO VÓS SABEIS, POIS TARIFA PELA SUA ORIGEM, PELA SUA ACEPÇÃO ANTIGA, É MAIS CONTRIBUIÇÃO DO QUE MESMO RETRIBUIÇÃO EXATA DE CUSTO. A TARIFA, ESSA EXPRESSÃO AFIRMA-SE QUE COMEÇOU A SER USADA DESDE A ÉPOCA DO DOMINIO DOS ARABES, NA ESPANHA, E ELA TOU A ACEPÇÃO DE CONTRIBUIÇÃO PORQUE ERA A CONTRIBUIÇÃO EXIGIDA DO VENCEDOR SÔBRE O VENCIDO, CONTRIBUIÇÃO, ALIÁS, LIBERAL, MAS QUE VULGARIZOU A EXPRESSÃO. AINDA HOJE ENCONTRAMOS, LÁ NO SUL DA ESPANHA, TARIFA COMO NOME GEOGRÁFICO MAS, TARIFA, FICOU NA MENTALIDADE DO POVO ESPANHOL COMO UMA IDÉIA DE CONTRIBUIÇÃO EXIGIDA POR UM PODER SUPERIOR. NAS ESTRADAS DE FERRO, A TARIFA É UM MEIO, É A CONTRIBUIÇÃO DOS QUE SE SERVEM DA ESTRADA DE FERRO PARA QUE ELA POSSA SE MANTER E CONTINUAR A SERVIR BEM A SUA CLIENTELA. PORTANTO, O CUSTO É IMPORTANTE PARA A ORIENTAÇÃO DA TARIFA, MAS É COISA DIFERENTE. O CUSTO É A BASE PELA QUAL DEVE SER ORIENTADA A TARIFAÇÃO, MAS, COMO A ESTRADA DE FERRO É UMA INDÚSTRIA, O TRANSPORTE FERROVIÁRIO É UMA ATIVIDADE INDUSTRIAL, A APURAÇÃO DESSE CUSTO É DIFÍCIL. NOTAMOS, EM TÔDAS AS INDÚSTRIAS, QUE É UM PROBLEMA SERÍSSIMO DE CONTABILIDADE A APURAÇÃO DO CUSTO, NÃO É APENAS NAS ESTRADAS DE FERRO. O CUSTO DE PRODUÇÃO É SEMPRE UM PROBLEMA DOS MAIS DELICADOS NA ADMINISTRAÇÃO DAS INDÚSTRIAS. NÓS VERIFICAMOS QUE MUITAS INDÚSTRIAS PERDEM, DEIXAM DE GANHAR, PERDEM NA SUA FLORESCÊNCIA, NO SEU PROGRESSO POR MÁ APURAÇÃO DAS SUAS DESPESAS, MÁ CONTABILIZAÇÃO DAS SUAS DESPESAS, MÁ DEFINIÇÃO DOS CUSTOS.

EM TODA A INDÚSTRIA, EM TÔDAS AS ATIVIDADES QUE PRODUZEM POR UNIDADE E QUANDO ESSAS UNIDADES SÃO MUITO VARIADAS, O CUSTO TORNA-SE DIFÍCIL.

A ESTRADA DE FERRO É UM CASO TÍPICO. OS TRANSPORTES SÃO OS MAIS VARIADOS, A PRODUÇÃO FERROVIÁRIA, A PRODUÇÃO DE UM TRANSPORTE É VARIADÍSSIMA E, COMO OS CASOS SÃO MÚLTIPLOS, TAMBÉM A MULTIPLICIDADE DOS CASOS NOS CONDUZ A ESSAS DIFICULDADES DE DEFINIÇÃO DO CUSTO, SOMOS OBRIGADOS, PORTANTO, À DETERMINAÇÃO DE NÚMEROS OU DE ÍNDICES QUE SÃO MAIS SIMBÓLICOS DO QUE EXPRESSÕES EXATAS DE UM TRABALHO PARTICULAR REALIZADO. O CUSTO MÉDIO É UM ELEMENTO INTEIRAMENTE ARTIFICIAL, QUE NÃO SIGNIFICA NADA NO TRANSPORTE E QUE REPRESENTA, POR ASSIM DIZER, UM MARCO EM TORNO DO QUAL GRAVITAM OS DIVERSOS CUSTOS ESPECÍFICOS.

A TARIFAÇÃO SE SERVE DE UM RECURSO, ENTÃO MUITO INTELIGENTE, QUE É A COMPENSAÇÃO. ELA SE ORIENTA NOS CUSTOS PELA MANEIRA PORQUE ÊLES PODÊM SER DETERMINADOS. DO CUSTO MÉDIO PASSA-SE AO CUSTO ESPECÍFICO. O CUSTO REAL É IMPOSSÍVEL DE SE OBTER, JÁ SABEMOS, MAS PASSA-SE AO CUSTO QUE CADA CASO INDICA E, EM TORNO DESSE CUSTO ESPECÍFICO, COMEÇAMOS A PROCURAR A COMPENSAÇÃO POSSÍVEL. JUSTAMENTE ESSA PARTE É INDICADA AQUI NO TEMA: SE A FORMAÇÃO DA TARIFA ATUAL É BASEADA NOS CUSTOS ESPECÍFICOS QUE OBEDECE À LEI DE SOLACROUP OU SE É MAIS OU MENOS IMPÍRICA? É CLARO. ELA NÃO PODE DEIXAR DE OBEDECER TANTO AOS CUSTOS ESPECÍFICOS COMO A LEI DE SOLACROUP, COM O GRÁU DE APROXIMAÇÃO QUE SE TORNAR POSSÍVEL. NÃO É POSSÍVEL DEIXAR A TARIFAÇÃO DE ORIENTAR-SE NOS CUSTOS ESPECÍFICOS, PORQUE É O ÚNICO MEIO DE NÃO COMETERMOS ERROS GRAVES AO FIXARMOS UMA TARIFA EM RELAÇÃO À ECONOMIA DA EMPRÊSA QUE A ESTÁ ORGANIZANDO. MAS A LEI DE SOLACROUP É UMA IMPOSIÇÃO. NÃO DEPENDE DA VONTADE DE NINGUEM. QUEM PRETENDER INFRIGIR A LEI DE SOLACROUP, COBRANDO MAIS FRETE DO QUE A MERCADORIA PODE SUPORTAR, NÃO TERÁ MERCADORIA PARA TRANSPORTAR, EVIDENTEMENTE. DE MODO QUE A TARIFAÇÃO, POR FÔRÇA CONSCIENTE, OU INCONSCIENTEMENTE, TEM QUE CHEGAR A ÊSSE RESULTADO. A LEI SOLACROUP É ABSOLUTA E NÃO É POSSÍVEL SER DESPREZADA, COMO LIMITE SUPERIOR, E O CUSTO ESPECÍFICO NÃO DEVE SER DESPREZADO COMO LIMITE INFERIOR NO ESTABELECIMENTO DA TARIFA MAS, AINDA ASSIM, FICA UMA FAIXA, DENTRO DA QUAL, CADA ESTRADA DE FERRO PODE FAZER A SUA POLITICA, COMO MELHOR LHE CONVIER.

DENTRO DESSA PARTE É QUE SE PODE EXERCER ÊSSE EMPÍRISMO DE QUE FALA O ITEM E. ASSIM PROCEDE A CENTRAL DO BRASIL E CREIO QUE A MAIORIA DAS ESTRADAS DE FERRO DEVEM PROCEDER DA

MESMA FORMA, COM MAIOR OU MENOR PERFEIÇÃO, CONFORME OS ELEMENTOS QUE ESTÃO AO SEU DISPÔR, NA OCASIÃO. MAS, DIZIAMOS, A COMPENSAÇÃO É O GRANDE RECURSO QUE ENCONTRAM AS ESTRADAS DE FERRO PARA PODER CUMPRIR A SUA FINALIDADE E ESTAR, DENTRO DESSA ORDEM DE IDÉIAS, PORQUE ÀS VEZES, AS IMPOSIÇÕES, AS CONVENIÊNCIAS DO PÚBLICO, O TÍTULO DO SERVIÇO EXECUTADO NOS IMPÕE, NOS LEVAM A FORMAR PREÇOS QUE, PARA DETERMINADOS TRANSPORTES, ESTÃO FORA DESSSES LIMITES E TEMOS, IMEDIATAMENTE, QUE BUSCAR A COMPENSAÇÃO EM OUTRO TRANSPORTE, EM OUTRA DISTÂNCIA, EM OUTRO SENTIDO E, ATÉ MESMO, NOUTRA ZONA OU OUTRA OCASIÃO, PARA CHEGARMOS AO RESULTADO DESEJADO SEM INFRINGIR ESSES DOIS PRINCÍPIOS FUNDAMENTAIS. ESTABELECEMOS A COMPENSAÇÃO E OS RESULTADOS MÉDIOS PASSAM A SE ENQUADRAR NAS EXIGÊNCIAS FINANCEIRAS E ECONÔMICAS DA PRÓPRIA ESTRADA MAS, PARA CHEGARMOS A UMA TARIFAÇÃO CONSCIENTE TEMOS A NECESSIDADE IMPERIOSA DO ESTUDO DOS CUSTOS E DA VARIAÇÃO DOS CUSTOS DE TRANSPORTES. SE ESTUDAMOS A VARIAÇÃO DO CUSTO DA UNIDADE DE TRANSPORTE, DA TONELADA QUILOMETRO, POR EXEMPLO, ESSA SE TORNA POUCO EXPRESSIVA PORQUE AS VARIAÇÕES VÃO SE TORNANDO PEQUENAS AO LONGO DAS DISTÂNCIAS, TANTO MENORES QUANTO MAIOR A DISTÂNCIA, NÃO DANDO IDÉIA DA CURVA TARIFÁRIA. ESSA VARIAÇÃO, PORTANTO, DO CUSTO DA UNIDADE DE TRANSPORTE É POUCO EXPRESSIVA PARA A CONSTRUÇÃO DE UMA CURVA TARIFÁRIA MAS, SE PRETENDERMOS ESTUDAR, NESSA VARIAÇÃO, NÃO DA UNIDADE DE TRANSPORTE, MAS DA UNIDADE DE CARGA, DA TONELADA, E NÃO DA TONELADA QUILOMETRO, DA TONELADA AO LONGO DA DISTÂNCIA, VAMOS ENCONTRANDO UMA OUTRA CURVA QUE JÁ TEM SIDO DEFINIDA COMO UMA HIPERBOLE, TAMBÉM UMA OUTRA HIPERBOLE, MAS DIFERENTE PORQUE ELA AÍ VARIA, VAI CRESCENDO COM A DISTÂNCIA, PORQUE É O PRÓPRIO CUSTO ABSOLUTO DO TRANSPORTE E NÃO O CUSTO DA UNIDADE DE TRANSPORTE QUE VAI CRESCENDO COM A DISTÂNCIA E ACOMPANHA DE CERTO MODO A CURVA QUE DEVE SER ELEITA PARA REPRESENTAR A TARIFA. ESSA É MAIS EXPRESSIVA SE CONSIDERARMOS ISOLADO, POR EXEMPLO, O CASO DAS MERCADORIAS EM TRENS DE CARGA, PORQUE O TRANSPORTE SE COMPÕE DE DIVERSAS MODALIDADES E, PARA A FACILIDADE DE RACIOCÍNIO DEVEMOS, TOMAR UMA DAS ESPÉCIES DE TRANSPORTE E NO CASO A MAIS EXPRESSIVA QUE TEM SIDO DEBATIDA AQUI É JUSTAMENTE O TRANSPORTE DE MERCADORIAS. SE TOMAMOS O TRANSPORTE DE MERCADORIAS EM TRENS DE CARGA, QUE É O TRANSPORTE MAIS VOLUMOSO, E SE ADMITIRMOS A MERCADORIA MÉDIA PARA RACIOCINAR, NÃO ESTAMOS NOS PREOCUPANDO COM O CUSTO ESPECÍFICO E, SIM, COM A VARIAÇÃO DO CUSTO MÉDIO DA UNIDADE, AO LONGO DAS DISTÂNCIAS ASSUMINDO ENTÃO, IMPORTÂNCIA ÊSSE ESTUDO E, ESSA VARIAÇÃO, SE VEMOS QUE O TRANSPORTE SE COMPÕE DO CUSTO INICIAL, COMPREENDIDO ESSE NAS O

PERAÇÕES DE INÍCIO, ANTES DO TRANSPORTE INICIAR-SE E DE ENTREGA, QUANDO O TRANSPORTE ESTÁ TERMINADO. SOMADAS ESSAS DESPESAS COM AS DESPESAS QUE SE EFETUAM DURANTE O TRANSPORTE, SENSIVELMENTE PROPORCIONAIS À DISTÂNCIA, ESSAS INCLUINDO O CUSTO PRÓPRIO DO TRANSPORTE E MAIS ÀS DESPESAS GERAIS QUE NÓS CONVENCIONAMOS, CHEGAMOS A UMA HIPERBOLE QUE COMEÇA ANTES DO EIXO DOS VALORES, DOS CUSTOS, DO EIXO VERTICAL. ELA COMEÇA SÔBRE O EIXO DAS DISTÂNCIAS, CORTA O EIXO VERTICAL, NA IMPORTÂNCIA RELATIVA AO CUSTO INICIAL E SE DESENVOLVE, ENTÃO, DANDO INSPIRAÇÃO A UMA CURVA TARIFÁRIA. MAS EU DIGO APENAS INSPIRAÇÃO PORQUE A CURVA TARIFÁRIA NUNCA ACOMPANHA, NUNCA É EXATAMENTE O CUSTO.

ESTOU FOCALIZANDO ESSE DETALHE, A FORMA DA CURVA, NÃO PELO PRAZER DE REPETIR O QUE TODOS CONHECEM, MAS APENAS PARA TERMOS UMA IDÉIA DE QUE AS NOSSAS TARIFAS SÃO, PRESENTEMENTE E HÁ MUITOS ANOS, CONSTRUÍDAS COM O AUXÍLIO DE BASES PADRÃO E TEM A FORMA PARABÓLICA, FORMADA POR POLIGONAIS SENSIVELMENTE PRÓXIMAS DA PARÁBOLA, QUE TEM SEUS VÉRTICES SÔBRE A PARÁBOLA E, NÃO RESTA DÚVIDA, DESSA SIMPLES INSPEÇÃO, DEVEMOS CONCLUIR QUE DEVE HAVER DIFICULDADE EM COBRAR UMA DESPESA COM O AUXÍLIO DE UMA PARÁBOLA, QUANDO ESSA DESPESA SEGUÊ A LEI DE UMA HIPERBOLE. DIRÃO OS MEUS PRESADOS COLEGAS: ESTAMOS VENDO QUE A CENTRAL DO BRASIL QUER PROPÔR A CURVA TARIFÁRIA HIPERBÓLICA. NÃO, É ISSO. A CENTRAL DO BRASIL NÃO QUER PROPÔR QUE A CURVA TARIFÁRIA SEJA UMA HIPERBÓLE. A CENTRAL DO BRASIL ESTÁ CONVENCIDA QUE NÃO EXISTE, MESMO, UMA CURVA QUE POSSA SER CONSAGRADA COMO UMA CURVA INFALÍVEL O SISTEMA TARIFÁRIO.

O QUE ÊSSE RACIOCÍNIO INDICA, A NOSSO VÊR, É QUE SERIA TALVEZ PREFERIVEL UMA TENTATIVA NO SENTIDO DE SIMPLIFICAR ESSA CURVA TARIFÁRIA, PORQUE PODEMOS, COM AS BASES PADRÃO ATUAIS, FAZER TÔDAS AS TARIFAS. É BASTENTE QUE TOMEMOS A PRIMEIRA PARTE DA CURVA, OS PRIMEIROS 100 QUILOMETROS DE CADA BASE PADRÃO, PARA TERMOS UMA RETA CONTINUANDO A TOMAR OS PRIMEIROS 100 QUILOMETROS DE QUALQUER DAS BASES PADRÃO, TEREMOS A INCLINAÇÃO QUE QUIZERMOS. COMO ÊSSE ARTIFÍCIO, ENFIM, PODEMOS CONSTRUIR A CURVA QUE QUIZERMOS. ESTAMOS NA IMAGEM DE BOM DESENHISTA, QUE É CAPAZ DE, COM UMA CURVA FRANCESA, TRAÇAR POR PEQUENOS TRECHOS UM BELO SEGUIMENTO DE RETAS. O DESENHISTA É CAPAZ DE FAZER ISSO E NÓS, NA TARIFICAÇÃO, SOMOS CAPAZES DE FAZER TAMBÉM

QUALQUER CURVA COM ESSA PARÁBOLA MAS, QUEM SABE, TALVEZ POSSAMOS SIMPLIFICAR? ISSO TEM SIDO ATÉ UM ARGUMENTO DE DEFESA PARA A CURVA ADOTADA E EM VIGOR ATÉ HOJE.

DEVO DETER-ME UM INSTANTE, PARA RECONHECER OS GRANDES SERVIÇOS PRESTADOS PELA BASES PADRÃO AINDA EM VIGOR. TRIBUTO UMA GRANDE ADMIRAÇÃO A ESSA CRIAÇÃO, QUE PODE RESISTIR HÁ MAIS DE 20 ANOS DE USO, DEPOIS DE SISTEMATIZADA. ISSO SIGNIFICA QUE, REALMENTE, É UM EDIFÍCIO MUITO BEM CONSTRUÍDO E NÃO VIRIA SUGERIR QUALQUER COISA NO TERRENO DE SE ESTUDAR UMA ALTERAÇÃO, SEM MEDITAR MUITO NOS ENORMES SERVIÇOS QUE TEM PRESTADO AS BASES PADRÃO.

A FORMA ACHATADA DA CURVA PARABÓLICA, PRESTOU UM IMENSO SERVIÇO ÀS LOCALIDADES DO INTERIOR. ELA PERMITIU A TARIFAÇÃO MÓDICA, A LONGA DISTÂNCIA, PORQUE A CURVA VAI CAINDO DE 10 EM 10% E FICA REDUZIDA A 10% DA TAXA PRIMITIVA, NAS DISTÂNCIAS DE 900 QUILOMETROS EM DIANTE. SIGNIFICANDO ISTO UMA VANTAGEM IMENSA PARA A PRODUÇÃO DO INTERIOR, EU MESMO ESTOU DEFENDENDO A FORMA DA CURVA E ASSIM PROCEDO PORQUE SEI QUE ELA PRESTOU SERVIÇOS EXCELENTES E SERIA INJUSTO SE NÃO A VIESSE FRIZAR OU MESMO, DEFENDER, NO MOMENTO EM QUE ESTOU SUGERINDO O ESTUDO DA SUA PROPRIEDADE, PARA CONTINUAR A TARIFAÇÃO. MAS, OCORRE, COMO TODOS SABEM, QUE A CONCORRÊNCIA DOS OUTROS MEIOS DE TRANSPORTES, CONCORRÊNCIA ESSA QUE NÃO FOI ESTABELECIDADA COM OS MÉTODOS EM QUE PROSPERARAM, EM QUE TRABALHARAM AS ESTRADAS DE FERRO DURANTE TANTOS ANOS, ESTÁ NOS FORÇANDO A USAR DE RECURSOS ESPECIAIS PARA ESTABELECERMOS AS NOSSAS TARIFAS. NÃO SEI SE ISSO REPRESENTA A MELHOR SOLUÇÃO PARA A ECONOMIA DO PAÍS. PROVAVELMENTE NÃO REPRESENTARÁ PELA MANEIRA DESORDENADA COM QUE SE PRECESSA. MAS, TAMBÉM, NÃO TEMOS O DIREITO DE NOS DESESPERANÇARMOS DE QUE OS PODERES PÚBLICOS NÃO VENHAM A ENCARAR ESSA QUESTÃO DO CONJUNTO DE TRANSPORTE, NO PAÍS, COMO UMA QUESTÃO QUE PRECISA TER UM ESTUDO, PRECISA TER UMA DIREÇÃO UNIFICADA, NO SENTIDO, JUSTAMENTE, DA TARIFAÇÃO.

OS DEMAIS MEIOS DE TRANSPORTE PRECISAM TER UM SISTEMA DE TARIFAÇÃO QUE SE APROXIME DOS USADOS PELAS ESTRADAS DE FERRO, OU AS ESTRADAS DE FERRO TERÃO DE TENDER PARA A TARIFA-

ÇÃO DOS OUTROS MEIOS DE TRANSPORTE. O QUE NÃO É POSSÍVEL É A DESIGUALDADE DE TRATAMENTO, A DESIGUALDADE DE ORIENTAÇÃO, PORQUE ESSA NADA CONSTRÓE. CRIA UM MEIO DESIGUAL, NOS DIVERSOS SENTIDOS, COM UMA PERTURBAÇÃO ENORME EXATAMENTE PARA AQUELES QUE SE SERVEM, DAS ESTRADAS. VEM, ENTÃO A NECESSIDADE, DE RECUPERAÇÃO E, POR ESSA NECESSIDADE AS ESTRADAS DE FERRO CHEGAM A UMA SITUAÇÃO OPOSTA ÀQUELA QUE SERIA DE DESEJAR. SE PRESTARMOS ATENÇÃO À TARIFAÇÃO ESPECIAL DAS ESTRADAS DE FERRO AO CONJUNTO DE TARIFAS ESPECIAIS DAS ESTRADAS DE FERRO, VEREMOS OS RESULTADOS COMPLETAMENTE DIFERENTES, VEREMOS CURVAS COMPLETAMENTE DIVERSAS DA PARÁBOLA DAS BASES PADRÃO. ORA, NÃO PODEMOS COMPREENDER, NÃO SERÁ LÓGICO QUE AS ESTRADAS DE FERRO, ADOTEM AO MESMO TEMPO, NAS CLASSIFICAÇÕES GERAIS, CURVAS MAIS PRÓXIMAS DA ORIENTAÇÃO DAS BASES PADRÃO E, DEPOIS, COMECEM A FUGIR DESSAS CURVAS PARA ATENDER AOS CASOS ESPECIAIS. ELAS NÃO PODEM FAZER ISSO POR PRAZER. ÀS ESTRADAS DE FERRO ASSIM PROCEDEM É PORQUE TEM QUE CONSERVAR A SUA CLIENTELA E, ENTÃO, USAM OS ASPECTOS MAIS VARIADOS NAS SUAS CURVAS OU, ÀS VEZES, FAZEM A TARIFAÇÃO POR PONTOS, APENAS DANDO TARIFAS PARA DETERMINADOS PERCURSOS, EMBORA DE CARATER GERAL, PARA QUEM QUIZER PROCURAR, MAS PARA DETERMINADOS TRECHOS OU PERCURSOS DA SUA REDE.

OS AJUSTES TAMBÉM CONTRIBUEM MUITO PARA MODIFICAR O PANORAMA E SÃO OS AJUSTES QUE TRAZEM, PRINCIPALMENTE, OPORTUNIDADE PARA ESSA TARIFAÇÃO POR PONTOS, OBRIGANDO AS ESTRADAS DE FERRO A SAÍREM DA POLÍTICA NORMAL DAS CURVAS CONTÍNUAS. ASSIM SENDO, ATREVO-ME A PROPÔR QUE SE CONSIDERE A NECESSIDADE DE REVER A FORMA DAS BASES PADRÃO, NO SENTIDO DUMA POSSÍVEL SIMPLIFICAÇÃO. SE NÓS TENDEMOS PARA USAR APENAS PEQUENOS TRECHOS DAS CURVAS TARIFÁRIAS, PARA CONSTRUIR NOVAS CURVAS, ENTÃO, TALVEZ, SEJA PREFERIVEL QUE JÁ CONSIGNEMOS NAS NOSSAS TABELAS ESSE SEGUIMENTO E SE ESSES SEGUIMENTOS RETILÍNIOS FOREM SATISFATÓRIOS, QUE SEJAM SEGUIMENTOS RETILÍNIOS, OU SEJAM AS RETAS ADOTADAS PARA EFEITO DE TABELAMENTO E, COMBINANDO ESSAS RETAS, CHEGAREMOS ENTÃO A FORMA DA CURVA CONVENIENTE PARA CADA TARIFA QUE SE DESEJE CONSTRUIR.

NÃO ESTOU, ABSOLUTAMENTE, INSINUANDO UMA FORMA, PORQUE ESSE É UM ASSUNTO DELICADO E SÓ O ESTUDO LONGO PODERIA CON

DUZIR A UM RESULTADO PERFEITO, OU PELO MENOS SATISFATÓRIO, MAS EU LEMBRARIA A POSSIBILIDADE DE SE ESTUDAR ESSA MODIFICAÇÃO POR QUE VEJO CADA VEZ SE TORNAR MAIS DIFÍCIL A APLICAÇÃO DE UMA BASE PADRÃO COMPLETA NUMA TARIFA DESTINADA A UM TRANSPORTE IMPORTANTE, SUJEITO À COMPETIÇÃO DE OUTROS MEIOS. PEÇO QUE MEUS ILUSTRADOS COLEGAS MEDITEM SOBRE O ASSUNTO E, SE ESTIVEREM DE ACÓRDO, TRAGAM AS SUGESTÕES A ESSA REUNIÃO PARA QUE POSSA SER APROVEITADA COMO MELHOR ENTENDEREM.

OUTRO ASPECTO INTERESSANTE DA TARIFICAÇÃO FERROVIÁRIA, É O QUE SE REFERE À DIFERENCIAÇÃO DAS MERCADORIAS. A TARIFICAÇÃO FERROVIÁRIA É ESSENCIALMENTE ESPECÍFICA. ELA É ESPECIALMENTE VARIADA PARA AS DIVERSAS ESPÉCIES DE MERCADORIAS E AÍ TAMBÉM SE REVERTE NUMA OUTRA COMPENSAÇÃO E SE COLHEM OUTROS TANTOS BENEFÍCIOS, PORQUE NOS OUTROS MEIOS DE TRANSPORTE A DIFERENCIAÇÃO É MUITO MENOR. OS GRUPAMENTOS ESTÃO MUITO MAIORES. MESMO NO TRANSPORTE MARÍTIMO, NO TRANSPORTE AÉREO, NEM HÁ DÚVIDA, E NO TRANSPORTE RODOVIÁRIO TAMBÉM A DIFERENCIAÇÃO POR ESPÉCIE É PEQUENA. VÊ-SE QUE A ESTRADA DE FERRO, É O ÚNICO MEIO DE TRANSPORTE QUE SEPARA AS MERCADORIAS COM UMA PAUTA QUE TEM MAIS DE 3 000 TÍTULOS PARA PODER COLOCAR CADA MERCADORIA NO SEU LUGAR, DADA A PROTEÇÃO QUE ELA PRECISA TER PARA AMPARAR A PRODUÇÃO E PERMITIR QUE ELA SEJA LEVADA ATÉ AO MERCADO DE CONSUMO. DE FORMA QUE ESSA DIFERENCIAÇÃO ESPECÍFICA É DE UMA IMPORTÂNCIA CAPITAL E NÃO ME PARECE QUE HAJA ERRO NA PAUTA. DEVO DIZER, DE UM MODO GERAL, QUE A PAUTA É MUITO BEM FEITA E É O RESULTADO DE UM TRABALHO DE DEZENAS DE ANOS, QUE VEM SE APERFEIÇOANDO, EMBORA NÃO POSSAMOS SENTIR BEM ESSE APERFEIÇOAMENTO PORQUE LIDAMOS CADA DIA COM ELA. QUEIXAMO-NOS DE QUE ESTÁ MAU ISTO OU AQUILO, QUE HÁ UMA DESIGNAÇÃO IMPRÓPRIA, MAS ISTO É NATURAL NUMA PAUTA FEITA A RETALHO. ELA TEM QUE CONTER CERTAS INCOERÊNCIAS MAS, DE UM MODO GERAL, SE LEMOS A PAUTA, APRENDEMOS MUITO, VEMOS O QUANTO TEMOS NOS ESFORÇADO PARA CONSEGUIR QUE O TRANSPORTE TENHA CONTINUIDADE, PARA CONSEGUIR QUE AS ESTRADAS VIVAM, CONTINUEM A PRESTAR SERVIÇOS, SEM PREJUDICAR A ECONOMIA DO PAÍS. EU NÃO SERIA CAPAZ, PORTANTO, DE DESEJAR UMA DESTRUIÇÃO DA PAUTA. ACHO NATURAL QUE ELA SEJA REVISTA, COMO VEM SENDO, AOS POUCOS. PODERÁ HAVER UM TRABALHO UM POUCO MAIS INTENSO EM DETERMINADAS ÉPOCAS, MAS ELA NÃO DEVE SER ABANDONADA, ELA DEVE SER MELHORADA SEMPRE QUE POSSÍVEL.

A DIFERENCIAÇÃO DAS TARIFAS, TAMBÉM POR GRUPO, ESTA-

BELEGENDO AS CLASSIFICAÇÕES TARIFÁRIAS EM 15 GRUPOS, NÃO OFERECE DEFEITO. AS ESTRADAS DE FERRO, TEM VIVIDO MUITO BEM, PORQUE ELA TEM DIREITO A ESTABELECEER TARIFAS ESPECIAIS E 15 CLASSIFICAÇÕES JÁ REPRESENTAM UMA DIVERSIFICAÇÃO BASTANTE ELÁSTICA PARA QUE AS ESTRADAS DE FERRO POSSAM ENQUADRAR NELAS AS LINHAS MESTRAS DA SUA TARIFAÇÃO.

NÃO SOU APAIXONADO PELO NÚMERO EXATO DE 15. PODERÁ SER 15, 18 OU 20. ISSO É UMA QUESTÃO DE CONVENIÊNCIA, CONFORME A ÉPOCA QUE ESTEJAMOS ATRAVESSANDO, MAS PODEMOS VIVER MUITO BEM COM AS 15 CLASSIFICAÇÕES, DESDE QUE AS ESTRADAS DE FERRO SAIBAM SE APROVEITAR DELAS E POSSAM ORGANIZAR AS TARIFAS COMPLEMENTARES, ESPECIAIS, ENCHENDO AS CURVAS OU PREENCHENDO AS LACUNAS DESSAS CLASSIFICAÇÕES PARA OS CASOS ESPECIAIS QUE SE APRESENTAREM.

RESUMINDO, SÔBRE DEFICIÊNCIA NOS MÉTODOS ADOTADOS, NÃO ME PARECE QUE HAJA GRANDE DEFICIÊNCIA. O QUE ME PARECE É SIMPLEMENTE QUE AS ESTRADAS DE FERRO ESTÃO NUMA POSIÇÃO DE DESVANTAGENS EM RELAÇÃO AOS OUTROS MEIOS DE TRANSPORTES, PORQUE ELAS TEM GRANDES ENCARGOS DE PROTEÇÃO ÀS ZONAS QUE ELAS SERVEM E, PORISSO MESMO, O SEU MECANISMO TARIFÁRIO É UM MECANISMO DELICADO E DIFÍCIL.

SÔBRE A POSSIBILIDADE DA FIXAÇÃO DE UMA TARIFA, EM FUNÇÃO DO VALOR VENAL DA MERCADORIA NA ORIGEM E COM A VARIAÇÃO INDICADA NA BASE PADRÃO ATUALMENTE ADOTADA PARECE QUE, PELAS CONSIDERAÇÕES QUE ACABAMOS DE FAZER, ESTÁ CLARO QUE NÃO ACREDITAMOS NESSA POSSIBILIDADE, PORQUE NÓS VEMOS TODAS ÀS VEZES QUE ESTAMOS SUJEITOS À COMPETIÇÃO DE OUTROS MEIOS DE TRANSPORTES, QUE NÃO PODEMOS CONSTRUIR A NOSSA TARIFA SIMPLEMENTE COM ESSA FORMA JÁ ADOTADA E, MUITO MENOS, ENCONTRARIAMOS UMA TARIFA QUE CONVIÉSSE A TODOS OS CASOS, OU UM GRUPO DE TARIFAS QUE CONVIÉSSE A TODOS OS CASOS, SERVINDO-NOS DÊSSE MEIO. DE FORMA QUE SOU PESSIMISTA QUANTO À ESSA POSSIBILIDADE.

QUANTO À FIXAÇÃO DO CUSTO PARCIAL DO TRANSPORTE DE TARIFA MÍNIMA FERROVIÁRIA, PARECE-ME QUE ESSA FIXAÇÃO É LEGÍTIMA, PORQUE O CUSTO PARCIAL DO TRANSPORTE JÁ SIGNIFICA DESPE-

SAS DE OPERAÇÃO DO PRÓPRIO TRANSPORTE, EXCLUÍDAS AS DESPESAS GERAIS. ORA, POR MENOS DO QUE ISTO, EMBORA ESSE CUSTO SEJA CONVENCIONAL, EMBORA ESSE CUSTO NÃO SEJA ESPECÍFICO, EM PRINCÍPIO, A ESTRADA DE FERRO PERDE E, SE PERDE, É CLARO QUE NÃO DEVE ACEITAR O TRANSPORTE. DE FORMA QUE, COMO LIMITE MÍNIMO, EU ESTOU DE INTEIRO ACÓRDO QUE O CUSTO PARCIAL DO TRANSPORTE DEVE SER ADOTADO. GERALMENTE AS TARIFAS TEM QUE ESTAR ACIMA, PORQUE QUANTO MAIS TARIFAS FIZERMOS COM BASES NO CUSTO PARCIAL, MENOS ENCONTRAREMOS QUEM PAGUE AS DESPESAS GERAIS E AS ESTRADAS DE FERRO TENDERÃO PARA ISSO, PELO MENOS, COM O TEMPO. SE NO MOMENTO FAZEMOS UMA TARIFA BASEADA EXCLUSIVAMENTE NO CUSTO PARCIAL, PODEREMOS NÃO CAUSAR PREJUÍZO À ESTRADA DE FERRO, NAQUELE INSTANTE, PORQUE TUDO ESTAVA ORGANIZADO E NÃO SE ALTERAM AS DESPESAS GERAIS NAQUELE MOMENTO, MAS, COM A CONTINUAÇÃO COM O DESENVOLVIMENTO DESSE TRANSPORTE, AS DESPESAS GERAIS TEM QUE PENSAR NATURALMENTE. AS TRANSFORMAÇÕES VÃO SE EFETUANDO E OS TRANSPORTES FEITOS PELO CUSTO PARCIAL TEM QUE SE TORNAR TRANSPORTES ONEROSOS AO LONGO DO TEMPO, PORTANTO, É O MÍNIMO QUE DEVE SER ESTABELECIDO PARA PERMITIR A TARIFICAÇÃO, PARA PERMITIR A CONSERVAÇÃO DO TRANSPORTE MAS QUE NÃO SE DEVE ABUSAR DELE. É UM MÍNIMO QUE DEVE SER USADO COM PRUDÊNCIA, QUE SÓ SERVE PARA DETERMINADOS CASOS. ABAIXO DISSO NÃO ACREDITO QUE SE DEVA, QUE SE POSSA USAR COM SUCESSO. HAVERÁ ALGUMA EXCEÇÃO, MUITO ESPECIAL, QUE NÃO VALE A PENA SER TRATADA NUMA APRECIACÃO, ASSIM, DE UM MODO GERAL E LIGEIRO COMO ESTAMOS PROCURANDO FAZER.

DIANTE DOS LIGEIOS ARGUMENTOS QUE VIMOS EXPEDINDO, SOMOS PELA CONSERVAÇÃO, EM LINHAS GERAIS, DO SISTEMA DE TARIFICAÇÃO JÁ ADOTADO E PELO ESTUDO MAIS DETIDO DA CURVA DE TARIFICAÇÃO, A CURVA DAS BASES PADRÃO, EMBORA ELA TENHA PRESTADO GRANDES SERVIÇOS E PUDESSE, MESMO JUSTIFICAR-SE DESDE QUE AS ESTRADAS DE FERRO, NÃO TIVESSEM QUE ENTRAR NUM CONJUNTO ATIVO COM OS OUTROS MEIOS DE TRANSPORTES, COMO JÁ ESTÃO, E OS OUTROS MEIOS DE TRANSPORTE NÃO SE CONFORMARIAM EM ADOTAR ESSA CURVA.

PASSARIAMOS, ASSIM, AOS ASPECTOS DA COORDENAÇÃO E, SE TIVESSEMOS CHEGADO A MEIO SIMPLES DE ESTABELECEMER AS CURVAS DE TARIFAS, TABELAS OU GRÁFICAS QUE SE PRESTASSEM A ESSA TARIFICAÇÃO, DE UM MODO MAIS SIMPLES, ESTARIAMOS FACILITANDO NOSSA TAREFA PARA O FUTURO E TERIAMOS QUE TRABALHAR COM TARIFAS COMO OS

OUTROS MEIOS DE TRANSPORTE DEVEM TRABALHAR, COMO PENSO.

NO TOCANTE, PORTANTO, À COORDENAÇÃO, EU LEMBRARIA QUE A CENTRAL DO BRASIL JÁ TEM FEITO O QUE TEM PODIDO NO SENTIDO DE TRABALHAR ARTICULADA COM OS OUTROS MEIOS DE TRANSPORTE. CONTRATOU, CONFORME FOI DITO PELO MEU ILUSTRE COLEGA - DR. AMARANTE, - COM EMPRESAS, DIVERSAS, A COLETA E A ENTREGA DAS MERCADORIAS E ISSO, HÁ MUITO TEMPO, PORQUE CONTRATOU, PRIMEIRO, COM UMA EMPRESA DE ENTREGAS A DOMICÍLIO, A AGÊNCIA PESTANA, QUE HÁ MUITOS ANOS VEM TRABALHANDO EM CONTRATO COM A CENTRAL DO BRASIL A COLETA E A DISTRIBUIÇÃO DE MERCADORIAS NAS PRINCIPAIS CIDADES, EVITANDO O CARRETO. NÃO É UM TRABALHO DE GRANDE ESCALA, MAS A AGÊNCIA PESTANA TEM PRESTADO IMENSOS SERVIÇOS AO PÚBLICO E À CENTRAL DO BRASIL., NO RIO, EM SÃO PAULO, EM BELO HORIZONTE ETC. DEPOIS, MAIS TARDE, COM A INTENSIFICAÇÃO DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO, VEIO A IDÉIA DE A CENTRAL DO BRASIL ALUGAR VAGÕES A EMPRESAS PARA QUE ESSAS FIZESSEM O SEU TRANSPORTE PELA CENTRAL DO BRASIL, EM VEZ DE FAZÊ-LO PELA ESTRADA DE RODAGEM ENTRE RIO E SÃO PAULO. FOI A PRIMEIRA TENTATIVA. ERA O SISTEMA DO VAGÃO COMPLETO, ALUGADO POR UMA DETERMINADA TAXA, INDEPENDENTE DA ESPECIE DA MERCADORIA. ESTAVAMOS CONTRARIANDO A FINALIDADE DAS ESTRADAS DE FERRO PORQUE ELAS TEM TARIFAÇÃO ESSENCIALMENTE ESPECÍFICA. MAS, A QUESTÃO, É QUE ESSA MERCADORIA SEGUIA PELA ESTRADA DE RODAGEM POR ESSE PREÇO INDIFERENTE E SE NÓS NÃO PROCURASSEMOS TRAZER, COM O MESMO ASPECTO, ESSE TRANSPORTE PARA A ESTRADA, - NÃO DISCUTO TAXAS, O MEU COLEGA DR. AMARANTE CITOU-A MAS, ISSO NÃO VEM AO CASO, PORQUE NÃO É ESSA PARTE QUE EU DESEJAVA FRIZAR NO MEU RACIOCÍNIO, SE ESSA MERCADORIA NÃO PUDESSE SER TRANSPORTADA PELA ESTRADA DE FERRO., DE FORMA SEMELHANTE, ELA CONTINUARIA NA ESTRADA DE RODAGEM E, PORTANTO, A CENTRAL DO BRASIL TRATOU DE CONSERVAR O TRANSPORTE CONSIGO, NÃO TRATOU DE TIRAR AQUILO QUE ERA DA ESTRADA DE RODAGEM, TRATOU DE CONSERVAR AQUILO QUE ELA SEMPRE HAVIA TRANSPORTADO E QUE ESTAVA FUGINDO, PORQUE A TARIFAÇÃO FERROVIÁRIA ERA DIVERSA DAQUELA QUE OS CAMINHÕES ESTAVAM ADOTANDO. ESTAVAM ELES, PORTANTO, FORÇANDO A CENTRAL DO BRASIL A MUDAR A SUA POLÍTICA, PARA PODER CONSERVAR OS SEUS TRANSPORTES. É POSSÍVEL QUE O SISTEMA TIVESSE SIDO IMPERFEITO E, ATÉ MESMO, QUE ALGUMAS MERCADORIAS DA ESTRADA, COMO FRIZOU O DR. AMARANTE ONTEM, QUE ESTIVESSEM SENDO APARELHADAS PELA PRÓPRIA EMPRESA QUE CONTRATAVA O SERVIÇO COM A ESTRADA E A ESTA ENTREGUE. SÉRIA ISTO UM DEFETTO DA TENTATIVA MAS, EM PRINCÍPIO, ELA ESTAVA ORIENTADA NO SEN

TIDO DE CONSERVAR O TRANSPORTE E DE ESTABELECE O SERVIÇO COORDENADO DE CAMINHÃO - VAGÃO, EM VEZ DE TRANSPORTE SÓ PELO CAMINHÃO, OU DE OBRIGAR A PARTE A TRAZER, POR INICIATIVA PRÓPRIA, A SUA CARGA ATÉ A ESTAÇÃO, A ESTRADA DE FERRO FAZER O TRANSPORTE E ENTREGAR AO DESTINATÁRIO PARA FAZER, TAMBÉM COM SUA INICIATIVA, O TRANSPORTE DA ESTAÇÃO DE DESTINO ATÉ AO SEU ARMAZEM. MAS A CENTRAL DO BRASIL FOI MAIS LONGE, POIS CRIOU O SEU SERVIÇO RODOVIÁRIO PARA CONTROLAR, POR ASSIM DIZER, A TENTATIVA QUE HAVIA SIDO FEITA E FOI FELIZ NA CRIAÇÃO DESSE SERVIÇO RODOVIÁRIO PORQUE, REALMENTE, ELA PODE OBSERVAR AS FALHAS QUE HAVIA E, AOS POUCOS, FOI CORRIGINDO ESSAS FALHAS E PASSOU SERVIÇO RODOVIÁRIO DA CENTRAL DO BRASIL A FAZER UM SERVIÇO DE CARRETO, NÃO TRAFEGANDO PELAS ESTRADAS DE RODAGENS ENTRE CIDADES. ESSE SERVIÇO ESTÁ ADSTRITO À COLETA E A ENTREGA DAS MERCADORIAS, COMPLETANDO, ARTICULANDO, O SERVIÇO FERROVIÁRIO COMO SERVIÇO DE CAMINHÕES.

DE FORMA QUE A CENTRAL DO BRASIL, TEM SEMPRE OLHADO A POSSIBILIDADE DE CONSERVAR OS TRANSPORTES, DE CONTINUAR PRESTAR OS SEUS SERVIÇOS USANDO O CAMINHÃO PARTICULAR E O CAMINHÃO DE SUA PROPRIEDADE. MAS ISSO NÃO BASTA. PARA QUE AS ESTRADAS DE FERRO POSSAM CONTINUAR A PRESTAR OS SERVIÇOS QUE VINHAM PRESTANDO SEM PERTURBAÇÃO DA SUA ECONOMIA, É NECESSÁRIA A IGUALDADE DE TRATAMENTO. TODOS OS ORADORES QUE ME PRECEDERAM, JÁ FOCALIZARAM COM BASTANTE BRILHO ESSA QUESTÃO DA NECESSIDADE DA IGUALDADE DE TRATAMENTO. JÁ FORAM CITADOS OS CASOS DO DEPARTAMENTO NACIONAL DO CAFÉ, QUE SEGUE CRITÉRIOS DIFERENTES PARA O TRANSPORTE RODOVIÁRIO E O FERROVIÁRIO. NO MOMENTO EU CITARIA OUTRA DIVERSIDADE, QUE REPUTO INJUSTA EM RELAÇÃO ÀS ESTRADAS DE FERRO QUE É PROFUNDAMENTE INJUSTA: A DELIBERAÇÃO, OU A PROPOSTA, DA COMISSÃO CENTRAL DE PREÇOS, DE QUE NENHUMA TARIFA FERROVIÁRIA SEJA ALTERADA SEM QUE AQUELA COMISSÃO POSSA APRECIÁ-LA PREVIAMENTE. DEVO DIZER QUE É UM ASSUNTO QUE FOI EXPOSTO PELA COMISSÃO CENTRAL DE PREÇOS E MERECEU A APROVAÇÃO DAS AUTORIDADES SUPERIORES, A APROVAÇÃO DO SENHOR PRESIDENTE DA REPÚBLICA, MAS NÓS TEMOS O DIREITO DE ANALIZAR O CASO PORQUE, ASSIM COMO A COMISSÃO CENTRAL DE PREÇOS, PEDIU A PROVIDÊNCIA, NÓS TAMBÉM PODEMOS PEDIR A SUA ANÁLISE E, PROVAVELMENTE, A REVOGAÇÃO DESSA PROVIDÊNCIA OU A SUA MODIFICAÇÃO E NÃO ESTAREMOS FORA DA NOSSA MISSÃO.

A COMISSÃO CENTRAL DE PREÇOS INCUMBE O CONTRÔLE DOS PREÇOS DAS UTILIDADES ESSENCIAIS, DE GÊNEROS DE PRIMEIRA NECESSIDADE DO PAÍS, PRINCIPALMENTE. ELA, CONTROLANDO O PREÇO DA MERCADORIA, NÃO PODE DESPREZAR O VALOR DOS ELEMENTOS COMPONENTES DESSE PREÇO.

A FORMAÇÃO DOS PREÇOS DAS UTILIDADES ESSENCIAIS, DOS GÊNEROS DE PRIMEIRA NECESSIDADE, PRODUTOS INDUSTRIAIS EM GERAL, NÃO PODE PRESCINDIR DO CUSTO DO TRANSPORTE EVIDENTEMENTE MAS, NÃO QUER DIZER ISSO QUE A COMISSÃO CENTRAL DE PREÇOS TENHA O DIREITO DE LEGISLAR SOBRE TODOS ESSES DETALHES, PORQUE A COMISSÃO CENTRAL DE PREÇOS, PODE FAZER INQUÉRITOS SOBRE O CUSTO DE PRODUÇÃO MAS NÃO PODE ALTERAR O CUSTO DE PRODUÇÃO. ELA NÃO ALTERA O CUSTO DE PRODUÇÃO NAS INDÚSTRIAS, NEM NA LAVOURA. O CUSTO DE PRODUÇÃO TAMBÉM TEM RAZÕES IRREMOVÍVEIS QUE NÃO ESTÃO AO ALCANCE DA COMISSÃO CENTRAL DE PREÇOS., NEM DA BOA VONTADE DELA. ORA, SOMOS AQUI UMA INDÚSTRIA, SOMOS SERVIDORES DE INDÚSTRIA, DA INDÚSTRIA DO TRANSPORTE E ESSE PREÇO NÃO ESTÁ DEPENDENDO SÓ DA NOSSA VONTADE. ATÉ DEPENDE MUITO POUCO DA NOSSA VONTADE. LOGO A COMISSÃO CENTRAL DE PREÇOS NÃO TEM O DIREITO DE DIZER QUE O NOSSO PREÇO NÃO PODE SER ALTERADO. NÃO ABUSAMOS DA ALTERAÇÃO DESSE PREÇO. AS TARIFAS FERROVIÁRIAS SÃO ESTUDADAS NAS EMPRÉAS E TRAZIDAS AO CONSELHO DE TARIFAS E TRANSPORTES, QUE É UM CONSELHO RECONHECIDO POR LEI. EXISTE UM DECRETO QUE REGULAMENTOU A CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES E QUE RECONHECE A EXISTÊNCIA DO CONSELHO DE CARGAS E TRANSPORTES, DANDO-LHE ATRIBUIÇÃO PARA ESTUDAR AS TARIFAS. ORA, SE AS TARIFAS SÃO ESTUDADAS PELO CONSELHO GERAL DE TRANSPORTES., ANTES DA DECISÃO DO SR. MINISTRO, APROVANDO-AS OU DESAPROVANDO-AS, É CLARO QUE NÃO DEVE EXISTIR OUTRO ORGÃO PARA ESTUDAR O QUE DOI ESTUDADO. A LEI QUE CRIOU A COMISSÃO CENTRAL DE PREÇOS, DARIA AUTORIDADE A COMISSÃO CENTRAL DE PREÇOS, PARA INTERVIR NOS ASSUNTOS DE SUA ESPECIALIZAÇÃO, DE SUA FINALIDADE, MAS A COMISSÃO CENTRAL DE PREÇOS NÃO PODE INVADIR A FINALIDADE DO CONSELHO DE CARGAS E TRANSPORTES. PORTANTO, A LEI QUE CRIOU A COMISSÃO CENTRAL DE PREÇOS NÃO REVOGOU A LEI QUE CRIOU O CONSELHO DE CARGAS E TRANSPORTES, E RECONHECEU NELE A AUTORIDADE PARA ESTUDAR TARIFAS. PARA ISSO, SEGUNDO A INTRODUÇÃO DO CÓDIGO CIVIL, EU NÃO SEI SE EXISTE AQUI ALGUM BACHARÉL, PEÇO PERDÃO SE ESTIVER, INVADINDO ERRADAMENTE A SEARA ALHEIA MAS, A INTRODUÇÃO DO CÓDIGO CIVIL ESTABELECE QUE UMA LEI MAIS NOVA REVOGA UMA LEI ANTERIOR QUANDO MENCIONA ESSA REVOGAÇÃO EXPRESSAMENTE, QUANDO A

NOVA LEI SE TORNA INCOMPATÍVEL COM A PRIMEIRA, OU QUANDO A NOVA LEI REGULA INTEIRAMENTE O ASSUNTO. ORA, A LEI QUE CRIOU A COMISSÃO CENTRAL DE PREÇOS., NÃO É INCOMPATÍVEL COM A LEI QUE CRIOU O CONSELHO DE CARGAS E TRANSPORTES.

A LEI QUE CRIOU A COMISSÃO CENTRAL DE PREÇOS, NÃO REVOGA EXPRESSAMENTE A FACULDADE DE ANALIZAR AS TARIFAS DADA AO CONSELHO DE CARGAS E TRANSPORTES, E A LEI QUE CRIOU A COMISSÃO CENTRAL DE PREÇOS NÃO REGULA INTEIRAMENTE O ASSUNTO, ENQUANTO QUE A LEI QUE CRIOU O CONSELHO DE TARGAS E TRANSPORTES, REGULA INTEIRAMENTE AS ATIVIDADES DA CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES NÃO AGIU COM PERFEITA JUSTEZA PROCURANDO CHAMAR A SEU CONTRÔLE E DO SEU CONSELHO. LOGO, PREVALECE A LEI PRIMITIVA. ELA NÃO FOI REVOGADA E A C.C.P., AQUILO QUE É CAMPO DE AÇÃO DO CONSELHO DE TARGAS E TRANSPORTES COM ESSA ARGUMENTAÇÃO, QUANDO REPRESENTAN DO O SR. MINISTRO DA VIAÇÃO NA COMISSÃO CENTRAL DE PREÇOS, EU CONSEGUI, COM UNANIMIDADE, QUE NÃO SE VOTASSE ESSA DECISÃO QUE VINHA SENDO PLEITEADA JÁ DE INÍCIO, NA COMISSÃO CENTRAL DE PREÇOS E ENTÃO DECIDIU ELA QUE APENAS SE PROCUNCIARIA NO SENTIDO DE PEDIR DILATAÇÃO OU DE PEDIR QUE NÃO SE ELEVASSEM PREÇOS, DAN DO ÀS ESTRADAS DE FERRO A MARGEM DA COMPENSAÇÃO PARA ALGUMAS DAS MERCADORIAS QUE ERAM CONSIDERADAS GÊNEROS DE PRIMEIRA NECESSIDADE E QUE FORAM DEFINDIDAS. DEPOIS A COMISSÃO CENTRAL DE PREÇOS, SE PRONUNCIE, DE FORMA QUE EU VINHA PROPÔR, JÁ NO DOMÍNIO DA COORDENAÇÃO DOS TRANSPORTES EM GERAL, DO QUE DAS PRÓPRIAS ESTRADAS DE FERRO, QUE PLEITEIA-SE A REVOGAÇÃO DESSA DECISÃO.

DESSA FORMA, A NECESSIDADE DA COLOCAÇÃO, DA LIBERTAÇÃO DAS ESTRADAS DE FERRO DE VÁRIAS PEIAS QUE EXISTEM AINDA, QUE LHES TRAZEM GRANDES SACRIFÍCIOS E CITANDO ESSES DOIS EXEMPLOS, RECENTEMENTE FOCALIZADOS, O DO DEPARTAMENTO NACIONAL DO CAFÉ, E O DA COMISSÃO CENTRAL DE PREÇOS., PLEITEARIA QUE AS ESTRADAS DE FERRO FOSSEM TRATADAS EM PÉ DE IGUALDADE COM OS DEMAIS MEIOS DE TRANSPORTES. ASSIM, COLOCADAS AS ESTRADAS DE FERRO, NO MESMO PLANO DE IGUALDADE DE TRATAMENTO COM OS DEMAIS MEIOS DE TRANSPORTES, ELAS PODERIAM CONTINUAR A PRESTAR O SERVIÇO QUE SEMPRE PRESTARAM, SEM PERTUBAÇÃO DA SUA ECONOMIA. EVITANDO-SE A PERTUBAÇÃO DA ECONOMIA DAS ESTRADAS DE FERRO CONSEGUIRÍAMOS A

CONTINUIDADE DO SEU BOM SERVIÇO QUE, AFINAL DE CONTAS, É O INTERESSE DE TODOS, É O GRANDE INTERESSE DA ECONOMIA DO PAÍS.

ERAM ESSAS AS CONSIDERAÇÕES QUE, NO MOMENTO, EU TRAZIA PARA COLABORAR UM POUQUINHO NESSES TRABALHOS, PARA CUMPRIR O PRAZER DE TER FEITO ALGUMA COISA EM FAVOR DAS ESTRADAS DE FERRO.

Dr. ARTHUR CASTILHO: - AGRADECIDO PELA COLABORAÇÃO DO DR. JAIR DE OLIVEIRA.

EU DEVO REPETIR AOS NOBRES COLEGAS, AQUI PRESENTES, QUE NO INÍCIO DA SECÇÃO DE TRÁFEGO, EU TIVE OPORTUNIDADE DE DECLARAR, ANTERIORMENTE, QUE EVITARIA DE FAZER QUALQUER COMENTÁRIOS A RESPEITO. COMO, NOS DEMAIS DEPARTAMENTOS EU SEMPRE APRECIEI O TRABALHO DE CADA UM DOS NOBRES REPRESENTANTES., EU NÃO DESEJO QUE FIQUE, DE QUALQUER FORMA, DÚVIDA SÔBRE A MINHA GRANDE ADMIRAÇÃO POR TODAS AS IDÉIAS AQUI DESENVOLVIDAS COM BRILHANTISMO POR TODOS OS NOBRES ORADORES. APENAS, COMO EU JÁ TENHO ALGUMAS IDÉIAS, DIGAMOS, PRE-CONCEBIDAS, NÃO DESEJAVA, DE ALGUMA FORMA, DADA A GENEROSIDADE DE SEMPRE DOS NOBRES COLEGAS, INFLUIR POR QUALQUER COMENTÁRIO INOPORTUNO SÔBRE AS RESOLUÇÕES QUE DEVEM SER TOMADAS NO FINAL DESTA REUNIÃO EM QUE ESTÁ REPRESENTADA A ELITE DOS EFETIVOS NEGOCIADORES DAS ESTRADAS DE FERRO, QUER DIZER, AQUELES AGENTES QUE FAZEM A RECEITA DAS ESTRADAS DE FERRO E QUE GARANTAM A SUA VIDA. O TRÁFEGO É A REALIZAÇÃO INDUSTRIAL DAS ESTRADAS DE FERRO, E, PORTANTO, É UMA DIVISÃO EM QUE É NECESSÁRIO TER A MÁXIMA CAUTELA E AGIR SEMPRE DE ACÓRDO COM ESSA ORIENTAÇÃO, COM MUITA MEDITAÇÃO E MUITA PRUDÊNCIA. DAÍ ESSA MINHA ATITUDE NÃO IMPORTAR EM MENOSPREZO DE QUALQUER NOVA TEORIA, NEM EM MENOR APREÇO AO BRILHANTISMO DE TODAS AS IDÉIAS AQUI DEFENDIDAS MAS, APENAS, SEGUE ESSA MESMA DIRETRIZ QUE ACONSELHA AOS HOMENS.

FEITAS ESSAS EXPLICAÇÕES, DOU A PALAVRA AO SR. REPRESENTANTE DA LEOPOLDINA RAILWAY.

SNR. PRESIDENTE.

Dr. FELICIANO DE SOUZA AGUIAR

MEUS CAROS COLEGAS.

Leopoldina Railway

DEPOIS DAS LIÇÕES QUE OUVI NESTAS REUNIÕES, QUE SE OUTROS BENEFÍCIOS NÃO PRESTAREM ÀS ESTRADAS DE FERRO, COMO É DESEJO UNANIME, AO MENOS, NOS RESTA A CONSCIÊNCIA DO DEVER CUMPRIDO COM HONESTIDADE, CIVISMO E PATRIOTISMO, SEM MEDIR SACRÍFICIOS, NA AFANOSA E INGRATA TAREFA DE DIARIAMENTE OCUPARMOS A ATENÇÃO DO NOSSO QUERIDO PRESIDENTE, COMO TIMONEIRO SEGURO, INTELIGENTE E MESTRE DE TODOS NÓS NA EXPOSIÇÃO FRANCA E LEAL DA SITUAÇÃO DAS ESTRADAS QUE REPRESENTAMOS, PARA FACILITAR A AÇÃO DO GOVERNO NA SOLUÇÃO DE TÃO MAGNO PROBLEMA NO INTERESSE DA ECONOMIA NACIONAL E MESMO NA DEFESA DE NOSSA PATRIA.

TODOS NÓS ADMIRAMOS A CAPACIDADE E COMPETÊNCIA DO NOSSO PRESIDENTE E APOIAMOS A SUA AÇÃO ENERGICA, FRANCA E JUSTICEIRA NA ASSITÊNCIA QUE NOS DÁ, NA CHEFIA DO DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO, NA CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES E NO PLANO DE SUA AUTORIA EM COLABORAÇÃO COM DIGNOS E COMPETENTES COLEGAS DO MESMO DEPARTAMENTO PARA AUXÍLIO E SOERGUMENTO DAS ESTRADAS DE FERRO.

NÃO PRETENDIA TOMAR O PRECIOSO TEMPOS DOS CAROS AMIGOS PARA IMPORTUNÁ-LOS AINDA UMA VEZ SÔBRE O QUE SE PASSA NA LEOPOLDINA, MAS, NA DISCUSSÃO DO TEMÁRIO EM FOCO - TRÁFEGO - OUVI DIVERSAS OPINIÕES SÔBRE A ORGANIZAÇÃO DO REGIME TARIFÁRIO EM VIGOR, CONSIDERADO OBSOLETO E INUTIL.

NÃO ESPESO TAIS CONCEITOS, TALVÊZ POR TER SIDO O SEU INICIADOR, POIS TODOS SABEM QUE EM 1924 QUANDO TIVE A GRANDE HONRA DE SER ACLAMADO INSPETOR DA CONTADORIA CENTRAL FERROVIÁRIA, QUE ORGANIZEI PARA BEM SERVIR ÀS ESTRADAS, O COMÉRCIO, AS INDÚSTRIAS, A LAVOURA, ETC., TIVE O CUIDADO DE DURANTE ANOS (CONFORME CONSTA DAS ATAS) REUNIR O QUE HAVIA DE MAIS EXPRESSIVO NAS ENTIDADES CITADAS PARA ESTABELECEER TARIFAS JUSTAS E RAZOAVEIS COM A SUA COLABORAÇÃO, PROCURANDO INTERESSÁ-LAS PARA CONHECER EM MELHOR A ORGANIZAÇÃO DAS ESTRADAS E DAS SUAS NECESSIDADES, E OS SERVIÇOS QUE PRESTAM.

APESAR DAS VICISSITUDES POR QUE PASSEI EM 1930, CONSIDERO-ME FELIZ POR TER CONSEGUIDO ORGANIZAR UMA CLASSIFICAÇÃO GERAL DE MERCADORIAS PARA GRANDE NÚMERO DE ESTRADAS, UM REGULAMENTO GERAL DOS TRANSPORTES, UMA NOMENCLATURA DAS ESTAÇÕES E INTRODUIZIR O SISTEMA DE BASES PADRÃO.

SÓ QUEM, COMO EU, LUTOU CONTRA TODAS AS PREVENÇÕES, MALEDICÊNCIAS, MÁ VONTADE E PORQUE NÃO DIZER, COM OS CLASSICOS CHAVÕES: "NÃO PODE", "NÃO VALE A PENA", "É TEMPO PERDIDO", SABE APRECIAR O SABOR DA VITÓRIA QUE VEIO A SER COMPLETA RECENTEMENTE COM A FILIAÇÃO DAS ESTRADAS DE SÃO PAULO AO RIO GRANDE DO SUL E DOS SERVIÇOS RODOVIÁRIOS DAS ESTRADAS.

MAS, ESTOU ME ALONGANDO SEM QUERER.

NA LEÓPOLDINA, ANTES DO ADVENTO DA CONTADORIA CENTRAL FERROVIÁRIA, VIGORAVA A MAIOR BALBURDIA QUE SE POSSA IMAGINAR, E, OS HERÓIS DOS SEUS EMPREGADOS SÓ DAVAM CONTA DO RECADADO PELA SUA INEXEDIVEL DEDICAÇÃO, PELA FALTA DE CONCORRÊNCIA E PELA ASSITENCIA QUE LHES DAVA O NOSSO SAUDOSO COMPANHEIRO E MEU QUERIDO E PARTICULAR AMIGO SNR. A. H. ROBERTS QUE DURANTE MUITO YEMPO NOS HONROU COM A SUA PRESENÇA NA COMISSÃO DE TARIFFAS E A QUEM SUBSTITUI NESTA CASA, PELA SUA PACIÊNCIA E VISÃO PRÁTICA DE LIDAR COM O PÚBLICO E COM O PESSOAL. MAS, COMO DIZIA, REINAVA UM VERDADEIRO PANDEMONIO QUE SÓ A INTELIGÊNCIA E A PACIÊNCIA DO SNR. ROBERTS, AUXILIADO POR UM BOGADO, PODIA RESOLVER. HAVIA QUATRO CLASSIFICAÇÕES DIFERENTES, TANTOS ZEROS TARIFFÁRIOS QUANTAS AS TRAVESSIAS QUE AS MERCADORIAS TINHAM DE FAZER NAS DIVERSAS LINHAS DE CONCESSÃO FEDERAL, FLUMINENSE OU MINEIRA, LINHAS COM OU SEM REVERSÃO, COM OU SEM GARANTIA DE JUROS. QUALQUER ALTERAÇÃO ERA SIMPLEMENTE INFERNAL PARA OBTER A SUA EXECUÇÃO. OS PRÓPRIOS REGULAMENTOS E CONDIÇÕES DE TRANSPORTES ERAM DIFERENTES EM CADA ESTADO.

PARA RESUMIR E PROVAR O QUE DIGO BASTA CITAR O DECRETO Nº 2 221, DE 29 DE ABRIL DE 1927 QUE DIZ:

"O PRESIDENTE DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO, USANDO DA

ATRIBUIÇÃO QUE LHE CONFERE O ARTIGO 56, Nº 3 DA REFORMA CONSTITUCIONAL.

DECRETA:

ARTIGO ÚNICO - FICA ADOTADO NAS LINHAS DE CONCESSÃO E JURISDIÇÃO FLUMINENSE, A PARTIR DO DIA 15 DE MAIO DE 1927, O REGULAMENTO GERAL DOS TRANSPORTES, A PÁUTA OU CLASSIFICAÇÃO GERAL DAS MERCADORIAS E O RÉGIME TARIFÁRIO APROVADOS PELO MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS EM 1 DE ABRIL DE 1927, TUDO DE CONFORMIDADE COM O DECRETO Nº 2 220, DE HOJE DATADO.

O SECRETARIO DE ESTADO DA AGRICULTURA E OBRAS PÚBLICAS ASSIM O TENHA ENTENDIDO E FAÇA EXECUTAR.

PALACIO DO GOVÊRNO, EM NITERÓI, 29 DE ABRIL DE 1927 - FELICIANO P,RES DE ABREU SODRÉ - JOSÉ PIO BORGES DE CASTRO". E O DECRETO Nº 7 456, DE 21 DE JANEIRO DE 1927:

"O PRESIDENTE DO ESTADO DE MINAS GERAIS, DE CONFORMIDADE COM O ARTIGO 57, § 1º, DA CONSTITUIÇÃO MINEIRA, COM O ARTIGO 1 DA LEI Nº 810, DE 24 DE SETEMBRO DE 1921; O ARTIGO 70 DO REGULAMENTO APROVADO PELO DECRETO Nº 1 018, DE 30 DE MARÇO DE 1897; CLÁUSULA DECIMA OITAVA, TÍTULO QUINTO, DO TERMO DO CONTRATO DE 22 DE FEVEREIRO DE 1908, ENTRE O MESMO ESTADO E A "THE LEOPOLDINA RAILWAY COMPANY LIMITED"; E ATENDENDO AO QUE ESTA LHE REQUEREU, RESOLVE ADOTAR NA RÊDE MINEIRA, A PARTIR DE 1º DE FEVEREIRO DE 1927, O REGULAMENTO GERAL DOS TRANSPORTES, A PÁUTA OU CLASSIFICAÇÃO GERAL DAS MERCADORIAS E AS BASES PADRÃO, APROVADAS PELA PORTARIA DO SENHOR MINISTRO DA VIAÇÃO, DE 25 DE MARÇO DE 1925, E AS TAXAS ACESSÓRIAS APROVADAS PELA PORTARIA DO MESMO MINISTRO, DE 15 DE JULHO DE 1925, E QUE ESTÃO VIGORANDO EM TODAS AS ESTRADAS DE FERRO FILIADAS À CONTADORIA CENTRAL FERROVIÁRIA DO RIO DE JANEIRO; E APROVAR AS TARIFAS PARA A MESMA RÊDE QUE COM ESTE BAIXAM, ASSINADAS PELO SECRETARIO DE ESTADO DOS NEGOCIOS DA AGRICULTURA, INDÚSTRIA, TERRAS, VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS.

PALÁCIO DA PRESIDÊNCIA DO ESTADO DE MINAS GERAIS, EM BELG HORIZONTE, 21 DE JANEIRO DE 1927 - ANTÔNIO CARLOS RIBEIRO DE ANDRADA - DJALMA PINHEIRO CHAGAS."

FOI O PRIMEIRO PASSO.

FEITA ESSA UNIFICAÇÃO TRATAMOS LOGO DE INICIAR EM NOVOS MOLDES, ATUALISANDO PARA A ÉPOCA, O REGIME DE TRÁFEGO MÚTUO TAMBÉM OBSOLETO. AS CONTAS DE TRÁFEGO MÚTUO ERAM LIQUIDADAS PELAS ESTRADAS O MAIS RAPIDAMENTE EM 3 MÊSES E COM O ADVENTO DA CONTADORIA PASSARAM A SER EM UM MÊS.

NÃO FORAM MENORES AS DIFICULDADES PARA A UNIFICAÇÃO COM OUTRAS ESTRADAS E NAVEGAÇÃO FLUVIAL DO SÃO FRANCISCO, SENDO DE SALIENTAR QUE NA CENTRAL DO BRASIL, ONDE EXERCIA CUMULATIVAMENTE O CARGO DE CONTADOR, AO EM VÉS DE MERECEER LOUVORES PELOS SERVIÇOS QUE SEM VAIDADES E MODESTAMENTE PROCURAVA ORGANISAR, VALEU-ME O AFASTAMENTO EM 1930, QUANDO SE DESENCANDEOU TREMENDA COMPANHA CONTRA A CONTADORIA, QUE SÓ NÃO FOI FECHADA PELO PRESTÍGIO, CAPACIDADE E HONESTIDADE DO NOSSO PRESIDENTE QUE NESTA OCASIÃO REVELOU-SE UM DOS AMIGOS MAIS LEAIS E MAIS SINCEROS QUE ENCONTREI, APESAR DE NÃO CONHECE-LO PESSOALMENTE NAQUELA ÉPOCA.

O QUADRO ANEXO MOSTRA A EVOLUÇÃO DAS TARIFAS DA LEOPOLDINA A PARTIR DE 1939 QUANDO ASSUMI A DIREÇÃO COMERCIAL.

AO ENTRAR NA PARTE TARIFÁRIA DAS NOSSAS APRECIÇÕES, DEVEMOS AGENTUAR, DE ÍNICIO, OUTRA MEDIDA GOVERNAMENTAL QUE GRANDES VANTAGENS TROUXE PARA O SERVIÇO DA ESTRADA. REFERE-SE À UNIFICAÇÃO EM 1938 DAS FISCALIZAÇÕES QUE OS ESTADOS DE MINAS GERAIS E DO RIO MANTINHAM NA LEOPOLDINA. SUBORDINANDO A OPERAÇÃO E FISCALIZAÇÃO DA ESTRADA À JURISDIÇÃO FEDERAL, MUITO FACILITOU O SERVIÇO E AO PÚBLICO EM GERAL.

AS TARIFAS DA COMPANHIA, QUANDO DA SUA INAUGURAÇÃO,

ERAM FORMADAS DE MANEIRA A TAXAR MAIS ONEROSAMENTE OS ARTIGOS DE MAIOR VALOR E OS DE LUXO, DE MODO A COMPENSAR A TAXAÇÃO MÍNIMA ADOTADA PARA OS ARTIGOS E PRODUTOS DE PEQUENO VALOR E, AINDA, AQUELES CONSIDERADOS MATÉRIAS PRIMAS OU DESTINADOS AO EMPREGO NA LAVOURA, COMO FERTILIZANTES OU, AINDA, MÁQUINAS PARA INDÚSTRIA, LAVOURA, ETC. DESSA FORMA, A SUBSTÂNCIA PERDIDA NO TRANSPORTE DESTAS ÚLTIMAS MERCADORIAS ERA PERFEITAMENTE COMPENSADA COM A ADQUIRIDA NO TRANSPORTE DAS PRIMEIRAS. ENTRE UMA E OUTRA DESSAS TARIFAS HAVIA AS DE TERMO INTERMEDIÁRIO, APLICÁVEIS ÀS MERCADORIAS DE PRODUÇÃO DA ZONA DA COMPANHIA, CONSIDERADAS TARIFAS DE RESISTÊNCIA.

EM 1940 TEVE LUGAR UMA REFORMA GERAL NAS TARIFAS DA COMPANHIA QUANDO FORAM AGRUPADAS AS MERCADORIAS DAS TABELAS C.1 A C.4, C.5 A C.9 E C.11 A C.14. VISAVA, PRINCIPALMENTE, A DEFESA DO TRÁFEGO E DA RENDA DA COMPANHIA CONTRA A CONCORRÊNCIA RODOVIÁRIA, REDUZINDO-SE OS FRETES DAS MERCADORIAS MAIS DISPUTADAS E, EM COMPENSAÇÃO, ELEVANDO-SE RAZOAVELMENTE OUTROS FRETES. CONSTITUIU, ASSIM, O PRIMEIRO PASSO NO SENTIDO DE SIMPLIFICAR AS TARIFAS, TORNANDO A SUA APLICAÇÃO MAIS CONSENTÂNEA COM O SISTEMA TARIFÁRIO ADOTADO PELAS EMPRESAS CONCORRENTES.

ESTA REFORMA GERAL FOI BEM ACEITA PELO PÚBLICO E ALCANÇOU OS RESULTADOS ESPERADOS, ISTO É, A RECUPERAÇÃO DO TRÁFEGO PERDIDO, SEM CONTUDO IMPEDIR O DESENVOLVIMENTO DO TRÁFEGO NÃO SUJEITO À CONCORRÊNCIA.

POSTERIORMENTE, EM FEVEREIRO DE 1942, ATENDENDO À SITUAÇÃO DE EMERGÊNCIA CRIADA PELOS EFEITOS ECONÔMICOS DA GUERRA MUNDIAL, FOI BAIXADA PELO SNR. MINISTRO DA VIAÇÃO A PORTARIA Nº 143, AUTORIZANDO AS ESTRADAS DE FERRO AUMENTAREM AS ATUAIS TARIFAS GERAIS ATÉ O MÁXIMO DE 10%. A CRITÉRIO DAS PRÓPRIAS ADMINISTRAÇÕES, PODENDO PÔR EM VIGOR IMEDIATAMENTE AS MODIFICAÇÕES ATÉ AQUELE LIMITE, MEDIANTE SIMPLES COMUNICAÇÃO ÀS AUTORIDADES COMPETENTES.

PELAS RAZÕES E PONDERAÇÕES EXPOSTAS, A ADMINISTRAÇÃO CONSIDEROU NECESSÁRIO E CONVENIENTE EFETIVAR IMEDIATAMENTE O AUMENTO NAS TARIFAS GERAIS ATÉ O LIMITE DE 10% AUTORIZADO, EX-

CLUINDO PORÉM, AS TARIFAS ESPECIAIS E OUTRAS QUE JÁ HAVIAM SIDO MODIFICADAS (VIDE ATA 63 DA REUNIÃO REALIZADA EM 16 DE JULHO DE 1942 - CONSELHO DE TARIFAS E TRANSPORTES).

PARA ATENDER A UM APELO DO NOSSO PRESIDENTE, FEITO AO CONSELHO DE TARIFAS E TRANSPORTES E TENDO EM VISTA SIMPLIFICAR OS SERVIÇOS NAS ESTAÇÕES, A COMPANHIA PROCUROU ADOTAR NOVAS BASES PADRÃO QUE CORRESPONDESSEM APROXIMADAMENTE AOS FRETES ENTÃO EM VIGOR, ACRESCIDOS DOS 10% DA PORTARIA ACIMA REFERIDA, DAS TAXAS ACESSÓRIAS, DO "FUNDO DE MELHORAMENTOS" E DA TAXA DE 2% DA CAIXA DE APOSENTADORIA E PENSÕES, FICANDO A CARGO DA CONTADORIA DEDUZIR POSTERIORMENTE OS DOIS FUNDOS DE 10% E OS 2%.

PARA O PÚBLICO, TAMBÉM HOUVE GRANDE VANTAGEM, PORQUANTO A SIMPLIFICAÇÃO DAS TARIFAS PERMITIU A SUA DIVULGAÇÃO ENTRE O COMÉRCIO EM AMPLA ESCALA E FACILITOU O CÁLCULO DO FRETE TOTAL EM QUALQUER CASO.

PARA O EFEITO DA TAXA AD-VALOREM FORAM CONSIDERADOS, OS VALORES MÉDIOS DOS DESPACHOS NA PROCEDÊNCIA, CORRESPONDENTES AO ANO DE 1941, DE ACÓRDO COM A ESTATÍSTICA DA CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES (QUADRO ABAIXO, DOS VALORES MÉDIOS EM DEZEMBRO DE 1939, ANOS DE 1940 E 1941, MESES DE JANEIRO E FEVEREIRO DE 1942 E MÊS DE MARÇO DE 1948).

A VARIAÇÃO DO VALOR MENSAL E POR ESPÉCIE DE MERCADORIA É MUITO GRANDE, ASSIM, PARECEU-NOS MAIS EQUITATIVA A MÉDIA ANUAL DA TABELA.

PARA OS GRUPOS DAS TABELAS C.1 A C.4, C.5 A C.9 E C.11 A C.14 FOI CONSIDERADO O VALOR MAIS ALTO DA MÉDIA ANUAL DE CADA GRUPO, CORRESPONDENTE RESPECTIVAMENTE AOS DAS TABELAS C.2, C.9 E C.11.

NAS NOVAS BASES O CRITÉRIO FOI O DE CALCULAR O FUNDO DE 10% SOBRE AS TAXAS, MAS AS ACESSÓRIAS, DE MODO A CONSTITUIR UM REAJUSTAMENTO EXATO EM NOVAS BASES PADRÃO COM INCORPORAÇÃO

PELAS NOVAS BASES O PÚBLICO NÃO MAIS PAGA SEPARADAMENTE AS TAXAS DE EXPEDIENTE, MANOBRAS PARA COLOCAÇÃO E RETIRADA DE VAGÔES EM SERVIÇOS, CARGA, DESCARGA E AD-VALOREM QUE FOREM IN-CORPORADAS NAS RAZÕES, SALVO NOS CASOS DE LOTAÇÃO DE VAGÃO EM QUE NÃO FORAM INCLUIDAS AS TAXAS DE CARGA E DESCARGA E SOMENTE QUANDO A COMPANHIA TIVER DE EFETUAR A OPERAÇÃO É QUE SERÁ COBRADA.

O QUADRO ABAIXO MOSTRA O CRITÉRIO SEGUIDO QUE FOI O SEFUINTE:

VALOR MÉDIO DAS MERCADORIAS EXPEDIDAS PELA LEOPOLDINA RAILWAY, NAS TABELAS C.1 A C.14, POR

TONELAGA

TABELAS	DEZEMBRO DE 1939 (*)	JANEIRO A DEZEMBRO DE 1940	JANEIRO A DEZEMBRO DE 1941	JANEIRO A FEVEREIRO DE 1942	MARÇO DE 1942
C. 1	9.463,00	11.440,00	10.815,00	12.659,00	20.602,60
C. 2	6.534,00	8.655,00	11.282,00	11.649,00	24.104,30
C. 3	10.191,00	8.297,00	10.886,00	13.855,00	9.707,40
C. 4	5.085,00	4.643,00	6.031,00	6.276,00	26.358,20
C. 5	5.035,00	3.451,00	1.714,00	1.056,00	4.317,80
C. 6	1.733,00	2.464,00	2.806,00	1.983,00	8.164,50
C. 7	3.192,00	2.925,00	1.875,00	4.524,00	4.858,80
C. 8	1.924,00	1.725,00	2.179,00	1.563,00	7.400,80
C. 9	1.648,00	3.470,00	3.859,00	3.853,00	5.830,80
C. 10	1.402,00	541,00	777,00	614,00	7.877,40
C. 11	1.019,00	496,00	514,00	303,00	893,20
C. 12	300,00	231,00	461,00	265,00	975,60
C. 13	428,00	646,00	480,00	565,00	693,60
C. 14	329,00	345,00	422,00	343,00	877,60

(*) - C. SERVIÇO DE APURAÇÃO DO VALOR MÉDIO FOI INICIADO EM DEZEMBRO DE 1939.

AS MERCADORIAS CHAMADAS DE RESISTÊNCIA CUJO VALOR ERA SUPERIOR A $\text{C}\$ 5.000,00$ FORAM GRUPADAS NUMA MESMA BASE PADRÃO, ISTO É, C.1 A C.4:

AS DE VALOR INFERIOR A $\text{C}\$ 5.000,00$ E SUPERIORES A $\text{C}\$ 1.000,00$ NO SEGUNDO GRUPO, NA MESMA BASE PADRÃO, C.5 A C.9.

A C.10 FICOU COM UMA BASE ISOLADA PORQUE POR ELA COBRAMOS O RETORNO EM GERAL.

AS MERCADORIAS DE VALOR INFERIOR A $\text{C}\$ 1.000,00$ FORAM COLOCADAS SOB OUTRO GRUPO COM UMA BASE COMUM C.11 A C.14.

EXAMINANDO OS ÚLTIMOS VALORES TIRADOS DA ESTATÍSTICA DA CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES PARA A LEOPOLDINA RAILWAY, NO 1º TRIMESTE DO CORRENTE ANO, VERIFICAMOS QUÃO ACERTADO AINDA ESTÁ O GRUPAMENTO FEITO.

N ^o s.	ESTRADAS		PERCURSO MÉDIO 1948		PRODUTO MÉDIO 1948		VALOR MÉDIO EM CR\$ 1948		% DO FRETE SOBRE O VALOR DECLARADO	
			MARÇO	1 ^o TRIMESTRE	MARÇO	1 ^o TRIMESTRE	MARÇO	1 ^o TRIMESTRE	MARÇO	1 ^o TRIMESTRE
1	E. F. CENTRAL DO BRASIL	385	390	1.52	-	19.256,00	20.478,40	3.06	2.85	
2	REDE MINEIRA DE VIAÇÃO	407	383	1.26	-	17.029,70	16.869,50	3.02	2.92	
3	E. F. LEOPOLDINA.....	183	217	1.74	-	19.996,20	20.602,60	1.61	1.57	
4	E. F. VALE DO RIO DOCE.	113	-	1.08	-	8.599,40	-	1.42	-	
5	E. F. SANTOS A JUNDIAI.	30	-	1.59	-	23.851,00	-	0.20	-	
6	E. F. SOROCABANA.....	425	431	1.26	-	16.916,00	18.293,10	3.17	2.72	
7	E. F. PAULISTA.....	208	164	1.40	-	20.254,00	25.765,90	1.44	0.89	
8	E. F. MOGIANA.....	344	398	1.44	-	24.912,20	21.592,00	2.30	2.27	
						TABELA C.2				
1	E. F. CENTRAL DO BRASIL	639	481	1.53	-	19.256,00	26.478,40	1.72	1.64	
2	REDE MINEIRA DE VIAÇÃO	366	363	1.33	-	20.951,30	22.023,50	2.33	2.15	
3	E. F. LEOPOLDINA.....	296	269	1.10	-	21.279,10	24.184,30	1.54	1.60	
4	E. F. VALE DO RIO DOCE.	97	-	3.92	-	29.548,00	-	1.28	-	
5	E. F. SANTOS A JUNDIAI.	41	-	1.43	-	19.422,00	-	0.30	-	
6	E. F. SOROCABANA.....	446	435	1.04	-	19.217,00	19.721,40	2.41	2.24	
7	E. F. PAULISTA.....	95	81	1.21	-	19.577,00	20.441,90	0.58	0.47	
8	E. F. MOGIANA.....	429	459	1.23	-	18.429,00	21.305,80	2.85	2.53	
						TABELA C.3				
1	E. F. CENTRAL DO BRASIL	330	308	1.07	-	12.198,30	11.886,30	2.91	2.70	
2	REDE MINEIRA DE VIAÇÃO	305	311	1.34	-	10.281,60	10.828,20	3.99	3.94	
3	E. F. LEOPOLDINA.....	268	260	1.59	-	12.123,50	9.707,40	3.55	3.14	
4	E. F. VALE DO RIO DOCE.	99	-	2.79	-	15.150,50	-	1.83	-	
5	E. F. SANTOS A JUNDIAI.	49	-	1.28	-	10.862,00	-	0.57	-	
6	E. F. SOROCABANA.....	542	424	0.84	-	17.562,00	16.209,60	1.99	1.86	
7	E. F. PAULISTA.....	94	78	1.01	-	12.786,00	13.592,90	0.74	0.61	
8	E. F. MOGIANA.....	175	425	0.69	-	8.500,00	13.105,60	1.41	3.16	

Nrs.	ESTRADAS	PERCURSO MÉDIO		PRODUTO MÉDIO		VALOR MÉDIO EM CR\$		% DO FRETE SOBRE O VALOR DECLARADO	
		1948		1948		1948		1948	
		MARÇO	1º TRIMESTRE	MARÇO	1º TRIMESTRE	MARÇO	1º TRIMESTRE	MARÇO	1º TRIMESTRE
1	E.F. CENTRAL DO BRASIL	381	405	0,95	-	21.386,40	19.084,30	1,71	1,54
2	REDE MINEIRA DE VIAÇÃO	255	248	1,41	-	19.786,60	17.292,70	1,82	2,04
3	E.F. LEOPOLDINA.....	214	204	1,75	-	25.405,30	26.358,20	1,49	1,37
4	E.F. VALE DO RIO DOCE.	102	-	2,75	-	31.613,40	-	0,89	-
5	E.F. SANTOS A JUNDIAI.	32	-	1,33	-	6.316,00	-	0,68	-
6	E.F. SOROCABANA.....	496	477	0,71	-	4.794,	4.109,10	7,14	8,11
7	E. F. PAULISTA.....	112	109	0,85	-	8.748,00	8.858,20	1,09	1,07
8	E. F. MOGIANA.....	487	498	0,75	-	7.492,00	6.785,40	4,84	5,31
TABELA C.5									
1	E.F. CENTRAL DO BRASIL	436	326	0,62	-	6.321,90	5.303,00	4,31	4,59
2	REDE MINEIRA DE VIAÇÃO	357	299	0,74	-	6.444,90	4.915,60	4,13	5,00
3	E.F. LEOPOLDINA.....	209	238	0,91	-	4.208,20	4.317,80	4,57	4,74
4	E.F. VALE DO RIO DOCE.	76	-	3,02	-	5.058,90	-	4,59	-
5	E.F. SANTOS A JUNDIAI.	19	-	0,94	-	3.125,00	-	0,57	-
6	E. F. SOROCABANA.....	416	425	0,49	-	4.158,00	4.111,30	4,93	5,00
7	E. F. PAULISTA.....	116	125	0,69	-	4.733,00	4.824,30	1,69	1,69
8	E. F. MOGIANA.....	363	406	0,59	-	3.460,00	3.663,10	6,19	5,64
TABELA C.6									
1	E.F. CENTRAL DO BRASIL	322	327	0,76	-	10.145,00	7.531,00	2,44	3,22
2	REDE MINEIRA DE VIAÇÃO	266	359	0,91	-	9.106,00	6.054,00	2,68	5,12
3	E.F. LEOPOLDINA.....	196	172	0,98	-	8.923,90	8.164,50	2,16	2,13
4	E.F. VALE DO RIO DOCE.	41	-	3,69	-	15.488,00	-	0,98	-
5	E.F. SANTOS A JUNDIAI.	35	-	1,13	-	3.315,00	-	1,19	-
6	E. F. SOROCABANA.....	425	269	0,49	-	4.628,00	4.936,80	25,55	4,11
7	E.F. PAULISTA.....	118	127	0,60	-	5.509,00	5.124,40	1,27	1,09
8	E. F. MOGIANA.....	476	372	0,49	-	5.256,00	4.032,40	4,46	4,99

NOS.	ESTRADAS		PERCURSO MÉDIO		PRODUTO MÉDIO		VALOR MÉDIO EM CR\$		% DO FRETE SOBRE O	
			1948		1948		1948		VALOR DECLARADO	
			1º	2º	1º	2º	1º	2º	1º	2º
		MARÇO	TRIMESTRE	MARÇO	TRIMESTRE	MARÇO	TRIMESTRE	MARÇO	TRIMESTRE	
TABELA C.7										
1	E.F. CENTRAL DO BRASIL	296	298	0.85	-	11.185,50	9.782,10	2.27	2.52	
2	REDEMIÑEIRA DE VIAÇÃO	404	472	0.69	-	12.618,90	7.005,00	2.22	4.28	
3	E. F. LEOPOLDINA.....	270	231	0.91	-	5.090,60	4.858,80	4.86	4.52	
4	E. F. VALE DO RIO DOCE	53	-	8.25	-	9.515,20	-	4.64	-	
5	E. F. SANTOS A JUNDIAI.	45	-	1.01	-	12.437,00	-	0.36	-	
6	E. F. SOROCABANA.....	440	433	0.33	-	3.386,00	3.774,00	4.27	3.81	
7	E. F. PAULISTA.....	93	87	0.47	-	7.535,00	6.096,00	0.58	0.72	
8	E. F. MOGIANA.....	623	573	0.32	-	7.393,00	5.611,00	2.72	3.41	
TABELA C.8										
1	E. F. CENTRAL DO BRASIL	150	104	0.62	-	3.199,60	2.292,70	2.94	3.14	
2	REDEMIÑEIRA DE VIAÇÃO	236	218	0.73	-	3.434,00	3.852,60	5.06	4.31	
3	E. F. LEOPOLDINA.....	211	159	0.97	-	5.672,00	7.400,80	3.62	2.04	
4	E. F. VALE DO RIO DOCE.	120	-	1.00	-	2.706,60	-	4.47	-	
5	E. F. SANTOS A JUNDIAI.	63	-	0.98	-	5.031,00	-	1.21	-	
6	E. F. SOROCABANA.....	421	419	0.32	-	7.235,00	6.347,60	1.84	2.10	
7	E. F. PAULISTA.....	62	81	0.52	-	9.827,00	10.037,60	0.33	0.37	
8	E. F. MOGIANA.....	477	442	0.31	-	8.150,00	7.675,50	1.82	1.90	
TABELA C.9										
1	E. F. CENTRAL DO BRASIL	406	373	0.54	-	6.824,50	6.008,90	3.25	3.50	
2	REDEMIÑEIRA DE VIAÇÃO	388	360	0.54	-	6.299,00	5.259,60	3.34	3.77	
3	E. F. LEOPOLDINA.....	204	226	1.01	-	5.555,60	5.630,80	3.74	3.66	
4	E. F. VALE DO RIO DOCE.	26	-	6.77	-	7.134,10	-	2.56	-	
5	E. F. SANTOS A JUNDIAI.	33	-	0.80	-	3.994,00	-	0.67	-	
6	E. F. SOROCABANA.....	341	368	0.26	-	3.431,00	2.493,40	2.07	3.49	
7	E. F. PAULISTA.....	185	120	0.24	-	3.865,00	3.597,40	1.16	1.09	
8	E. F. MOGIANA.....	560	530	0.24	-	3.767,00	3.143,70	3.53	4.26	

N.ºs.	E S T R A D A S	PERCURSO MÉDIO 1948		PRODUTO MÉDIO 1948		VALOR MÉDIO EM CR\$ 1948		% DO FRETE SOBRE O VALOR DECLARADO	
		1º TRIMESTRE	2º TRIMESTRE	1º TRIMESTRE	2º TRIMESTRE	1º TRIMESTRE	2º TRIMESTRE	1º TRIMESTRE	2º TRIMESTRE
		MARÇO	MARÇO	MARÇO	MARÇO	MARÇO	MARÇO	MARÇO	MARÇO
<u>TABELA C.10</u>									
1	E. F. CENTRAL DO BRASIL	213	0.62	-	2.120,70	6.31	6.30		
2	REDE MINEIRA DE VIAÇÃO	324	0.58	-	1.999,60	9.55	7.27		
3	E. F. LEOPOLDINA.....	116	0.67	-	2.155,70	3.66	3.58		
4	E. F. VALE DO RIO DOCE.	137	0.94	-	1.061,90	12.25	-		
5	E. F. SANTOS A JUNDIAI.	50	0.52	-	2.168,00	1.21	-		
6	E. F. SOROCABANA.....	399	0.22	-	944,00	9.32	8.28		
7	E. F. PAULISTA.....	160	0.26	-	1.879,00	2.20	1.75		
8	E. F. MOGIANA.....	414	0.25	-	1.613,00	6.34	6.43		
<u>TABELA C.11</u>									
1	E. F. CENTRAL DO BRASIL	253	0.55	-	933,20	15.12	14.38		
2	REDE MINEIRA DE VIAÇÃO	216	0.47	-	1.565,80	6.59	6.11		
3	E. F. LEOPOLDINA.....	232	0.42	-	740,10	13.40	11.84		
4	E. F. VALE DO RIO DOCE.	129	4.50	-	2.940,00	4.57	-		
5	E. F. SANTOS A JUNDIAI.	47	0.51	-	3.606,00	0.67	-		
6	E. F. SOROCABANA.....	449	0.20	-	710,00	12.59	11.97		
7	E. F. PAULISTA.....	128	0.24	-	5.630,00	0.54	0.97		
8	E. F. MOGIANA.....	573	0.20	-	5.626,00	2.05	0.49		
<u>TABELA C.12</u>									
1	E. F. CENTRAL DO BRASIL	319	0.42	-	637,60	21.16	23.63		
2	REDE MINEIRA DE VIAÇÃO	587	0.33	-	2.793,90	7.11	6.39		
3	E. F. LEOPOLDINA.....	105	0.61	-	1.059,70	6.08	6.46		
4	E. F. VALE DO RIO DOCE.	55	1.17	-	165,20	39.74	-		
5	E. F. SANTOS A JUNDIAI.	39	0.55	-	592,00	3.58	-		
6	E. F. SOROCABANA.....	320	0.19	-	347,00	17.99	18.47		
7	E. F. PAULISTA.....	92	0.24	-	834,00	2.63	2.04		
8	E. F. MOGIANA.....	133	0.49	-	909,00	7.12	11.38		

N.º	ESTRADA S		PERCURSO MÉDIO 1948		PRODUTO MÉDIO 1948		VALOR MÉDIO EM CR\$ 1948		% DO FRETE SOBRE O VALOR DECLARADO	
			MARÇO	1.º TRIMESTRE	MARÇO	1.º TRIMESTRE	MARÇO	1.º TRIMESTRE	MARÇO	1.º TRIMESTRE
1	E. F. CENTRAL DO BRASIL	284	0,44	-	687,40	690,00	18,36	18,45		
2	REDE MINEIRA DE VIAÇÃO	430	0,39	-	623,70	667,00	27,23	25,51		
3	E. F. LEOPOLDINA.....	250	0,50	-	756,70	693,60	16,58	16,55		
4	E. F. VALE DO RIO DOCE.	124	1,61	-	633,30	-	12,11	-		
5	E. F. SANTOS A JUNDIAI.	32	0,44	-	470,00	-	2,97	-		
6	E. F. SOROCABANA.....	56	0,30	-	633,00	512,40	2,65	1,65		
7	E. F. PAULISTA.....	38	0,26	-	133,00	118,612,00	7,50	0,01		
8	E. F. MOGIANA.....	714	0,16	-	114,00	124,90	101,50	91,92		
					TABELA C.13					
1	E. F. CENTRAL DO BRASIL	223	0,21	-	501,40	540,00	14,03	12,26		
2	REDE MINEIRA DE VIAÇÃO	106	0,36	-	214,20	472,70	18,16	10,00		
3	E. F. LEOPOLDINA.....	337	0,47	-	1.029,00	877,60	15,47	13,76		
4	E. F. VALE DO RIO DOCE.	149	0,66	-	1.006,70	-	9,94	-		
5	E. F. SANTOS A JUNDIAI.	10	1,40	-	1.017,00	-	1,38	-		
6	E. F. SOROCABANA.....	498	0,22	-	1.070,00	976,20	10,71	10,79		
7	E. F. PAULISTA.....	-	-	-	-	-	-	-		
8	E. F. MOGIANA.....	-	-	-	-	-	-	-		
					TABELA C.14					
1	E. F. CENTRAL DO BRASIL	323	0,98	-	9.168,80	11.243,00	3,48	3,47		
2	REDE MINEIRA DE VIAÇÃO	254	1,47	-	10.659,70	7.984,40	3,52	2,34		
3	E. F. LEOPOLDINA.....	166	1,12	-	4.201,50	3.866,00	4,46	5,22		
4	E. F. VALE DO RIO DOCE.	170	1,12	-	5.265,70	-	3,83	-		
5	E. F. SANTOS A JUNDIAI.	90	0,81	-	6.978,00	-	1,12	-		
6	E. F. SOROCABANA.....	268	3,49	-	7.851,00	7.125,30	1,75	1,77		
7	E. F. PAULISTA.....	73	0,61	-	6.492,00	7.173,90	0,65	0,92		
8	E. F. MOGIANA.....	326	0,43	-	7.356,00	7.512,30	1,91	1,80		

COM EFEITO NOS QUADROS ACIMA VERIFICAMOS QUE NOS GRUPOS DAS 4 MAIORES ESTRADAS DO RIO E NAS 4 DE SÃO PAULO HÁ AS SEGUINTE VARIÇÕES DE VALORES NO TRIMETRE:

C. 1	DE	₡	16.869,50	A	₡	25.765,90
C. 2	DE	₡	19.721,40	A	₡	26.478,40
C. 3	DE	₡	9.707,40	A	₡	16.209,60
C. 4	DE	₡	4.109,10	A	₡	26.358,20
C. 5	DE	₡	3.663,10	A	₡	5.303,00
C. 6	DE	₡	4.032,40	A	₡	8.164,50
C. 7	DE	₡	3.774,00	A	₡	9.782,10
C. 8	DE	₡	2.292,70	A	₡	10.037,60
C. 9	DE	₡	2.493,40	A	₡	6.008,90
C. 10	DE	₡	1.067,00	A	₡	2.316,20
C. 11	DE	₡	740,70	A	₡	4.224,70
C. 12	DE	₡	560,00	A	₡	2.848,60
C. 13	DE	₡	124,90	A	₡	693,60
C. 14	DE	₡	540,00	A	₡	976,20
C. 15	DE	₡	7.173,90	A	₡	11.343,00

A VARIÇÃO DEMONSTRA QUE TOMANDO OS MÁXIMOS AINDA SE JUSTIFICA O GRUPAMENTO FEITO, E QUE A DIVERSIDADE DE VALORES TEM COMO CAUSAS PRINCIPAIS A INFLAÇÃO E A DIMINUIÇÃO DA PRODUÇÃO.

É PRECISO RENDER HOMENAGEM AO DR. BENJAMIN DE OLIVEIRA QUE NA RÊDE MINEIRA DE VIAÇÃO PRIMEIRO FEZ O GRUPAMENTO DE TABELAS E DE ONDE APRENDI O SEU VALOR.

COM O DESENVOLVIMENTO DOS MEIOS DE CONCORRÊNCIA, ESPECIALMENTE O RODOVIÁRIO, FORAM TOMADAS MEDIDAS QUE, PODE-SE DIZER, MODIFICARAM E DESVIRTUARAM COMPLETAMENTE AQUELES PRINCÍPIOS, UMA VEZ QUE ESSA CONCORRÊNCIA PASSOU A SE FAZER SENTIR COM TODA INTENSIDADE SOBRE AS MERCADORIAS DE MAIOR VALOR, TAIS SEJAM AS DE LUXO E MUITAS OUTRAS DE FÁCIL MANUSEIO, MAS DE DENSIDADE ELEVADA. E HOJE SE FAZ ATÉ MESMO NAS MERCADORIAS DE BAIXO VALOR, POIS NÃO SÓ OS CARRETOS SÃO MAIS CAROS, COMO TAMBÉM O CAMINHÃO ESTÁ FAZENDO O PAPEL DE INTERMEDIÁRIO E FAZENDO TROCA DE PRODUTOS DESORGANIZANDO O PRÓPRIO COMÉRCIO.

PARA COMPROVAR O 1º CASO PEÇO PERMISSÃO PARA CITAR DOIS CASOS CONCRETOS:

O 1º SE PASSOU COM O NOSSO PRESIDENTE QUE SENDO CHEFE DO DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO E INDO VERANEAR EM PETRÓPOLIS, APESAR DE TER FRETE GRATUITO NA ESTRADA, PAGOU MENOS AO CAMINHÃO PARA LEVAR SEUS MÓVEIS DE COPACABANA A PETRÓPOLIS DO QUE PAGARIA PARA LEVÁ-LOS A NOSSA ESTAÇÃO DE CARGAS.

O 2º - OS TIJOLOS E TELHAS DE ITAIPAVA AO LEBLON PAGAM MENOS PELO CAMINHÃO DIRETAMENTE DO QUE ELAS COBRAM PARA LEVÁ-LOS E RETIRÁ-LOS DAS NOSSAS ESTAÇÕES EM ITAIPAVA E NO RIO, E ATÉ MENOS DO QUE SÓ O CARRETO NO RIO.

ALÉM DISSO, AS TARIFAS DE CARATER ESPECIAL, QUE ANTERIORMENTE ERAM MUITO RESTRITAS, SÃO HOJE EM GRANDE NÚMERO. ESSAS TARIFAS ESPECIAIS SÃO APLICADAS, DE MODO GERAL, MAS ALÉM DELAS SÃO MANTIDAS AS TARIFAS ESPECIALÍSSIMAS, DENOMINADAS "REGIONAIS", DE E PARA DETERMINADAS ESTAÇÕES OU REGIÕES. ÚLTIMAMENTE FOI ADOTADA AINDA UMA TARIFA MAIS REDUZIDA PARA UM SÓ DESPACHO DE DIVERSAS MERCADORIAS, ATÉ 4 ESPÉCIES, FORMANDO MÍNIMO DE 3 000 QUILOS, DE PRAIA FORMOSA E NITERÓI, PARA O INTERIOR, TARIFA DE RECUPERAÇÃO E DE APROVEITAMENTO DE VAGÕES VAZIOS PARA O INTERIOR.

FÓRA AS TARIFAS ESPECIAIS ACIMA ENUMERADAS, TÊM SIDO ASSINADOS "AJUSTES" PARA TRANSPORTES, TUDO ISSO COM O OBJETIVO DE ATRAIR TRÁFEGO DESVIADO E FAZER FACE À CONCORRÊNCIA QUE, A CADA MOMENTO, VEM MAIS SANGRANDO AS RENDAS JÁ MUITO MINGUADAS E COM DRÁSTICOS REFLEXOS NA VIDA ECONÔMICA DA COMPANHIA.

NESTA PARTE DE TARIFAS, CONVEM AINDA FAZER AS SEGUINTESS CONSIDERAÇÕES:

OS TRANSPORTES FERROVIÁRIOS SÃO EMBARAÇADOS DE MIL E UMA DIFICULDADES, COMO SE VERÁ DO EXPOSTO: NÃO PODEM SER REA-

LIZADOS SEM OBSERVAR AS EXIGÊNCIAS DOS GOVERNOS ESTADUAIS SOBRE A ARRECAÇÃO DE SEUS IMPOSTOS, QUE SÃO: NO ESTADO DO RIO - VENDAS E CONSIGNAÇÕES, 3%, SÊLO DE ₨ 1,00 POR DESPACHO; E TADA DE EXPORTAÇÃO, 5%, SOBRE O VALOR, QUANDO SE TRATAR DE CAFÉ PARA EXPORTAÇÃO; - NO ESTADO DE MINAS - VENDAS E CONSIGNAÇÕES, 1,40%; TAXA DE ESTATÍSTICA; TAXA DE SERVIÇO DE RECUPERAÇÃO ECONÔMICA; TAXA DE CAFÉ, ₨ 14,00 POR SACO; SÊLO DE ₨ 2,00 OU ₨ 5,00; - NO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO - VENDAS E CONSIGNAÇÕES, 2%; TAXA DE DEFESA DO CAFÉ, ₨ 5,00 POR SACO; TAXA DE SEGURANÇA E ASSISTÊNCIA SOCIAL, 10%; TAXA ESCOLAR, 1%, GUIA DE RECOLHIMENTO, ₨ 1,00 POR DESPACHO; SÊLO POR VERBA, ₨ 1,00 POR DESPACHO. ESSE SERVIÇO É FEITO COM O MÁXIMO RIGOR E EXATIDÃO, OBEDECENDO FIELMENTE AOS CONTRATOS, O QUE É DE SUMA CONVENIÊNCIA, NÃO SÓ DA ESTRADA COMO DOS SEUS CLIENTES, TENDO EM VISTA QUE AS ARRECAÇÕES MAL FEITAS REDUNDAM EM DISSABORES FUTUROS, COM PAGAMENTOS DE DIFERENÇAS OU RESTITUIÇÕES DE COBRANÇAS A MAIOR, POIS A PERFEITA ORGANIZAÇÃO DA ESCRITURAÇÃO PERMITE, EM QUALQUER TEMPO, DESDE QUE NÃO EXCEDA DO LIMITE DE PRAZO QUE SE GUARDA O ARQUIVO, QUALQUER REVISÃO NAS ARRECAÇÕES FEITAS.

ESSA PERFEIÇÃO DO NOSSO SERVIÇO, QUE DEVERIA ATRAIR PARA AS NOSSAS LINHAS TODO O TRÁFEGO, SERVE PARA AFUGENTÁ-LOS CONSIDERANDO A LIBERALIDADE DE QUE GOSA O SERVIÇO RODOVIÁRIO, SEM UMA FISCALIZAÇÃO RIGOROSA E DA NATURAL COMPLEXIDADE QUE UM SERVIÇO ORGANIZADO DE TRANSPORTE ESTÁ SUJEITO.

O DEPARTAMENTO NACIONAL DO CAFÉ, CONTROLADOR DO MAIOR PRODUTO DE EXPORTAÇÃO, COMO É O CAFÉ, ESTABELECE CONDIÇÕES LIMITANDO O PERÍODO DE DESPACHOS, OBRIGAÇÃO DE REGISTRO DE CONHECIMENTOS, E ÉPOCA EM QUE PODEM SER ENTREGUES AO MERCADO.

O INSTITUTO DO AÇÚCAR E DO ALCOOL LIMITA A PRODUÇÃO, O QUE NÃO DEIXA DE SER PREJUDICIAL ÀS ESTRADAS, PORQUE REDUZ O TRÁFEGO E ACARRETA AUMENTO DE SERVIÇO COM A ANOTAÇÃO NOS DESPACHOS E REMESSA JUNTO AOS MESMOS DE "NOTA DE REMESSA" OU "NOTA DE ENTREGA", CONFORME JÁ SALIENTEI NA PRIMEIRA PARTE DO TEMÁRIO SOBRE "TRÁFEGO".

A SAUDE PÚBLICA EXIGE DESINFEÇÃO DOS ENGRADADOS QUE

SERVEM NOS TRANSPORTES DE AVES E PEQUENOS ANIMAIS E PROIBE OS DESPACHOS DESTAS EM CONJUNTO COM AQUELES.

A PREFEITURA DO DISTRITO FEDERAL EXIGE QUE OS DESPACHOS DE MERCADORIAS SÓ PODEM SAIR DO DISTRITO FEDERAL ACOMPANHADOS DE GUIA DE EXPORTAÇÃO.

O INSTITUTO DO PINHO NÃO PERMITE A SAÍDA DE MADEIRA, SEM GUIA, E ATÉ COBRA UMA TAXA MESMO NAS MADEIRAS DE LEI.

O ESTADO DO RIO NÃO PERMITE DESPACHO SAINDO DO SEU TERRITÓRIO SEM QUE SEJA ACOMPANHADO DE GUIA DE EXPORTAÇÃO.

EM PRAIA FORMOSA NÃO SÁEM E NEM ENTRAM DESPACHOS DE VOLUMES DE INFLAMÁVEIS OU EXPLOSIVOS SEM GUIA DA PREFEITURA, SENDO QUE OS DE EXPLOSIVOS E MUNIÇÕES AINDA FICAM SUJEITOS AO "VISTO" DO MINISTÉRIO DA GUERRA E DA POLÍCIA.

NÃO PODEM SAIR DO DISTRITO FEDERAL GÊNEROS DE PRIMEIRA NECESSIDADE SEM AUTORIZAÇÃO DA COMISSÃO CENTRAL DE PREÇOS E ATÉ AS COMISSÕES ESTADUAIS, VOLTA E MEIA, PROIBEM A SAÍDA DE DETERMINADOS PRODUTOS, QUE FOGEM PARA OS CAMINHÕES.

NÃO SE FAZ ENTREGA DE MERCADORIAS SUJEITAS AO IMPOSTO DE CONSUMO SEM "VISTO" DOS RESPECTIVOS FISCAIS OU COLETORES FEDERAIS, MAS ACONTECE QUE AS COLETORIAS NÃO FUNCIONAM NAS MESMAS HORAS QUE AS NOSSAS ESTAÇÕES, CAUSANDO, ASSIM, DIFICULDADES NAS ENTREGAS E, ALGUMAS VEZES, AO PAGAMENTO DE ARMAZENAGENS.

O MESMO FATO SE DÁ COM OS FISCAIS ESTADUAIS NAS ESTAÇÕES DE PRAIA FORMOSA E NITERÓI, OS QUAIS DEIXAM O SERVIÇO ANTES DA TERMINAÇÃO DO NOSSO.

DESPACHOS DE CARNE E PRODUTOS DERIVADOS NÃO PODEM SER EFETUADOS SEM O CERTIFICADO DA INDÚSTRIA PASTORIL.

ENQUANTO TUDO ISSO E MAIS ALGUMAS COUSAS SÃO EXIGIDAS NO TRANSPORTE FERROVIÁRIO, OS CAMINHÕES, EMBORA DEVAM TAMBÉM OBEDECÊ-LAS, TRANSITAM LIVREMENTE OU PAGAM TRIBUTOS INFERIORES AO DEVIDO, ISSO PORQUE NAS "BARREIRAS" NÃO HÁ UMA FISCALIZAÇÃO RIGOROSA E NÃO FUNCIONAM À NOITE E, UMA VEZ ATRAVESADAS, NÃO CORREM MAIS RISCO ALGUM, VISTO NÃO TEREM DOCUMENTOS OU REGISTROS QUE POSSAM SER VERIFICADOS POSTERIORMENTE, E NEM OS FISCAIS SABEM ONDE FORAM ENTREGUES AS MERCADORIAS TRANSPORTADAS.

O REGIMEN TARIFÁRIO ATUALMENTE ADOTADO, O DA CONTADORIA GERAL DOS TRANSPORTES, É RECOMENDAVEL. AS DIFICULDADES QUE SÃO NOTADAS TÊM COMO CAUSA OS MOTIVOS EXPLANADOS ACIMA, ISTO É: DEVIDO À CONCÔRRENCIA.

AS REUNIÕES DO CONSELHO DE TARIFAS E TRANSPORTES MENUSALMENTE EXAMINAM AS QUESTÕES SURGIDAS E AS RESOLVEM COM ACERTO, COMO SOMOS TESTEMUNHAS. O REGULAMENTO DA CONTADORIA GERAL DOS TRANSPORTES, NO SEU ARTIGO 34 E §, DÁ AS ESTRADAS A LIBERDADE E ELASTICIDADE QUE ELAS NECESSITAM.

AS ESTRADAS SÃO, POR VEZES, OBRIGADAS A TOMAREM MEDIDAS DE EMERGÊNCIA QUE TRAZEM GRANDE NÚMERO DE MODIFICAÇÕES, DO QUE RESULTA A EXPEDIÇÃO DE ORDENS SEGUIDAMENTE. O IDEAL SERIA CIRCUNSCREVER AS OPERAÇÕES DE TARIFAS, NOMENCLATURAS, ETC., DE MANEIRA A QUE SÔMENTE SEMESTRALMENTE FOSSEM FEITAS ALTERAÇÕES, O QUE REDUZIRIA O TEMPO DAS ESTAÇÕES EM CORRIGENDAS QUE ATUALMENTE SE VERIFICAM NO MÍNIMO UMA VEZ POR MÊS E ALGUMAS TÃO EXTENSAS QUE TOMAM O TEMPO DE UM FUNCIONÁRIO, CERTAS VEZES POR UM DIA OU MAIS. DE MODO QUE NAS ESTAÇÕES É QUASI IMPRATICÁVEL UM SERVIÇO DE CORRIGENDAS COM EFICIÊNCIA, DANDO ISSO MOTIVO A UMA SÉRIE DE INFINDÁVEIS IRREGULARIDADES. CREMOS QUE SÔMENTE QUANDO SE RESTABELECE O EQUILÍBRIO ROTO PELA INFLAÇÃO CONSEGUIREMOS ESSE DESIDERATUM.

AS TARIFAS GERAIS ATUAIS, CARACTERIZADAS POR BASES-PADRÕES JÁ ESTÃO DE CERTO MODO CALCULADAS EM CONSIDERAÇÃO AO VALOR DA MERCADORIA NA PROCEDÊNCIA, POIS SOFRENDO AS BASES UMA REDUÇÃO DE 0,1 DA BASE INICIAL DE 100 EM 100 QUILOMETROS, DOS

PONTOS MAIS AFASTADOS, PORTANTO, ONDE A MERCADORIA DEVE SER MAIS BARATA, O FRETE É PROPORCIONALMENTE MENOR QUE OS DOS PONTOS MAIS PROXIMOS DO DESTINO. ALÉM DISSO, NO ATUAL SISTEMA DE TARIFAS, HÁ A TAXA "AD-VALOREM" DE 0,4% OU 0,2%, QUE, INCIDINDO SOBRE O VALOR DA MERCADORIA DESPACHADA, A ONERA MAIS SE ELA TIVER MAIOR VALOR NA PROCEDÊNCIA - (NO CASO QUANDO A PROCEDÊNCIA FICA MAIS PROXIMA DO CENTRO CONSUMIDOR) - E ONERA MENOS SE ELA TIVER MENOR VALOR - (MAIS AFASTADA FÔR A PROCEDÊNCIA DO CENTRO CONSUMIDOR).

AQUI DEVO UMA EXPLICAÇÃO.

COM AS CONSEQUÊNCIAS DA INFLAÇÃO, TORNANDO ASTRONÔMICOS OS PREÇOS DE ALGUMAS MERCADORIAS E DESORGANIZANDO POR COMPLETO OS ORÇAMENTOS DE TODOS NÓS, INCLUSIVE, É CLARO, DAS ESTRADAS DE FERRO, A COMPANHIA, APROVEITANDO O RESTABELECIMENTO DA TAXA AD-VALOREM, ATÉ ENTÃO SEM APLICAÇÃO NAS ESTRADAS DE SÃO PAULO, RESOLVEU VALER-SE DESSE RECURSO COMO REFÔRÇO DAS SUAS TARIFAS.

É PRECISO DIZER QUE UMA BATALHA QUE APARENTEMENTE PERDI QUANDO DA ORGANIZAÇÃO DA CONTADORIA CENTRAL FERROVIÁRIA, HOJE GERAL DOS TRANSPORTES, ERA PRECISAMENTE A QUE ADOTAMOS - A LEOPOLDINA E A REDE MINEIRA DE VIAÇÃO, COMO PRIMEIRO PASSO, NO GRUPAMENTO DE TABELAS PARA QUE A TAXA AD-VALOREM CORRIGISSE OS DEFEITOS DA CLASSIFICAÇÃO.

A IDÉIA DO SNR. PRESIDENTE, QUE VEM HÁ MUITO BATALHANDO PARA UMA REFORMA DE TARIFAS BASEADA NO CUSTO DO TRANSPORTE COM UMA TAXA AD-VALOREM PROPORCIONAL AO PERCURSO, PARECE ESTAR CAMINHANDO PARA UMA SOLUÇÃO.

PARECE-ME QUE, FIXAR-SE UMA TARIFA PARA CADA PROCEDÊNCIA E CADA VALOR VENAL DA MERCADORIA, É IMPRATICAVEL, SE CONSIDERARMOS QUÃO GRANDE É A QUANTIDADE DE ESPECIES DE MERCADORIAS E, AINDA, A DIFERENCIAÇÃO DE VALORES, COISA QUE SE DÁ, ATÉ MESMO, PARA MERCADORIA DUMA MESMA DESIGNAÇÃO, CONFORME ESTÁ DEMONSTRADO NOS QUADROS JÁ REFERIDOS. ISSO EXIGIRIA ESTABELECE

SE UMA INFINIDADE DE TARIFAS, O QUE REDUNDARIA EM CONFUSÃO E FOMENTAR MAIS A CONCORRÊNCIA RODOVIÁRIA, QUANDO OS CAMINHÕES ADOTAM UMA ÚNICA BASE PARA QUALQUER ESPÉCIE DE MERCADORIA.

SERIA IDEAL PODER-SE FIXAR NO CUSTO MÉDIO DO TRANSPORTE O PREÇO DA TARIFA MÍNIMA, PORÉM, DADA A SITUAÇÃO QUE ENFRENTAMOS, COM A INFLAÇÃO E COM UMA DESENVOLVIDA E DESLEAL CONCORRÊNCIA, SOU DE PARECER QUE SE DEVE RETARDAR A SUA EXECUÇÃO PARA MOMENTO MAIS OPORTUNO.

A REVISÃO BIENAL DAS TARIFAS SERIA INTERESSANTE E ATENDERIA ÀS OSCILAÇÕES ECONÔMICAS DO MOMENTO, TÃO FLEXÍVEIS.

NÃO QUERO TERMINAR A PARTE DE TARIFAS SEM PEDIR A ESPECIAL ATENÇÃO DOS MEUS DISTINTOS COLEGAS PARA O REGIMEN ESTABELECIDO NO ARTIGO 34 DO REGULAMENTO ATUAL DA CONTADORIA GERAL DOS TRANSPORTES, QUE DÁ A MAIOR FLEXIBILIDADE POSSÍVEL DENTRO DO PANORAMA ATUAL, ÀS ESTRADAS FILIADAS.

PODEM ELAS JOGAR COM AS SUAS TARIFAS ESPECIAIS PARA CIMA OU PARA BAIXO, CONTANTO QUE NÃO ULTRAPASSEM O MÁXIMO APROVADO PELO GOVERNO.

E, MESMO NO CASO DE ULTRAPASSAR, SOMOS TESTEMUNHAS DO CARINHO COM QUE SE ESTUDA NESTA CASA CADA CASO, DA MESMA FORMA QUE NO DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO, CUJO APOIO E ASSISTÊNCIA NÃO NOS TEM FALTADO.

SOMOS DOS QUE PENSAM QUE O NÍVEL ATUAL DAS TARIFAS AINDA NÃO ATINGIU AO MÁXIMO A QUE PODERIA CHEGAR.

OS FRETES EM RELAÇÃO AO VALOR VENAL DAS MERCADORIAS É BASTANTE BAIXO, SALVO RARAS EXCEÇÕES, PORÉM, DADA A DESIGUALDADE DE TRATAMENTO, O ESTADO DAS NOSSAS ESTRADAS DE FERRO E A INFLAÇÃO, CONSIDERAMOS SUICÍDIO, PELO MENOS NA LEOPOLDINA, QUALQUER AUMENTO DE FRETES DE CARGAS, SALVO NAS TARIFAS REGIONAIS

OU ESPECIAIS, DE PREÇOS REDUZIDOS.

ALÉM DAS TARIFAS GERAIS, TEMOS TARIFAS ESPECIAIS PARA RECUPERAÇÃO DE TRÁFEGO, TARIFAS REGIONAIS DE CONCORRÊNCIA E AJUSTES. SI NÃO CONSEGUIMOS RECUPERAR O TRÁFEGO NÃO É POR DE FEITO DAS TARIFAS MAS PELAS CAUSAS JÁ DESCRITAS NESTAS REUNIÕES.

TODOS NÓS SABEMOS QUE O PÚBLICO E A IMPRENSA, MAL ORIENTADOS E MAL INFORMADOS, E ATÉ MESMO AUTORIDADES E ENTIDADES, SEM O ESTUDO PRÉVIO INDISPENSÁVEL, ATRIBUEM ÀS TARIFAS FERROVIÁRIAS, INJUSTAMENTE, O PRINCIPAL SINÃO O MAIOR FATOR NO EN CARECIMENTO DOS PRODUTOS. JÁ DEMONSTRAMOS O CONTRÁRIO NOS QUADROS JUNTOS - COLUNA % DO FRETE SÔBRE O VALOR DECLARADO.

NO PRÓPRIO GOVÊRNO PARECE HAVER QUEM ASSIM PENSE, POIS, EM MENSAGEM RECENTE AO CONGRESSO SÔBRE UMA LEI DE LIMITAÇÃO DE LUCROS, FOI PROPOSTO QUE OS FRETES FERROVIÁRIOS NÃO ULTRAPASSEM DE 15% DO VALOR DAS MERCADORIAS, O QUE CONSIDERAMOS COMO DE ALTA VALIA PARA AS ESTRADAS DE FERRO, POIS, COM RARAS EXCEÇÕES ELAS CHEGAM ATÉ LÁ.

A NOSSA EXPERIÊNCIA DEMONSTRA QUE RARAMENTE QUALQUER INDÚSTRIA SE ESTABELECE TENDO O CUIDADO ELEMENTAR DE CONSULTAR A ESTRADA DE QUE SE VAI UTILIZAR SÔBRE AS POSSIBILIDADES, CONDIÇÕES E FRETES QUE TERÁ DE SATISFAZER PARA ORGANIZAR OS SEUS PREÇOS DE VENDA, E, SÓ DEPOIS DE ESTABELECIDOS, É QUE VÃO CONHECER ESSAS CONDIÇÕES E ENTÃO PRETENDEM QUE AS ESTRADAS FAÇAM FRETES REDUZIDOS PARA QUE ELAS POSSAM CONCORRER COM PRODUTOS IGUAIS OU SEMELHANTES E FAZER VANTAGENS.

AS ESTRADAS SÃO ENTÃO RESPONSABILIZADAS PELO FRACASSO E ACUSADAS DE NÃO PERMITIREM O DESENVOLVIMENTO DO COMÉRCIO, DAS INDÚSTRIAS E DA LAVOURA.

RECENTEMENTE TIVEMOS MAIS DE UM CASO DESSES. UM DE UMA USINA DE LEITE, INSTALADA A CERCA DE 500 QUILOMETROS DO RIO

E QUE SÓ PRETENDIA FORNECER LEITE PARA A CAPITAL FEDERAL. EMPATOU GRANDES SOMAS E SÓ DEPOIS DE PRONTA PARA FUNCIONAR SE LEMBROU DE PROCURAR A COMPANHIA PARA SABER AS CONDIÇÕES DO TRANSPORTE E OS FRETES.

OUTRA, - UMA FÁBRICA DE CIMENTO, NAS MESMAS CONDIÇÕES, E QUE PARA CONCORRER COM AS JÁ EXISTENTES, ERA PRECISO ESTABELECEER UM FRETE CHAMADO DE SACRIFÍCIO, QUE NEM SIQUER DAVA PARA PAGAR O COMBUSTÍVEL.

INÚMEROS SERIAM OS CASOS A RELATAR.

TODOS VÓS DEVEIS ESTAR LEMBRADOS DE RECLAMAÇÕES FEITAS AO CONSELHO DE TARIFAS E TRANSPORTES SÔBRE ELEVAÇÕES DE FRETES, NOS CASOS DE REVISÃO DE TARIFAS NAS DIVERSAS ESTRADAS E QUE, NA REALIDADE, O AUMENTO NÃO ERA O APONTADO, E, MUITAS VEZES ATÉ, OS PRODUTOS RECLAMADOS HAVIAM SIDO BENEFICIADOS COM REDUÇÕES, POR DESCLASSIFICAÇÃO DE TABELAS OU POR TARIFAS ESPECIAIS.

SÓ ME RECORDO DE UM CASO, NA LEOPOLDINA, EM QUE A FÁBRICA DE CIMENTO MAUÁ LEVOU MAIS DE ANO CORRENDO AS DIVERSAS PRAÇAS CONSULTANDO AS SUAS NECESSIDADES E POSSIBILIDADES DA COLOCAÇÃO DO CIMENTO E NOS CONSULTANDO CADA CASO DO PREÇO A PAGAR E DAS CONDIÇÕES E PRAZOS DO TRANSPORTE.

TEMOS UM SERVIÇO DE ESTATÍSTICA COMERCIAL PARA SE COÑHECER, COM FACILIDADE, O MOVIMENTO POR ESTAÇÕES DOS PASSAGEIROS TRANSPORTADOS E DA EXPORTAÇÃO E IMPORTAÇÃO DAS PRINCIPAIS MERCADORIAS DESPACHADAS, COMO CARGAS E COMO ENCOMENDAS - TESE APRESENTADA E APROVADA NO CONGRESSO DE CAMPINAS. OS ELEMENTOS DESSA ESTATÍSTICA CONSTAM DAS SEGUINTES FICHAS:

FICHA DE RENDA - MOVIMENTO, POR MÊS, DA QUANTIDADE E RENDA DOS BILHETES VENDIDOS, TONELAGEM E RENDA DE ENCOMENDAS E CARGAS DESPACHADAS E RECEBIDAS, RENDA DE TELEGRAMAS E RENDAS DIVERSAS, DA QUAL ANEXAMOS UM MODELO.

FICHA DE BILHETES - ENCOMENDAS E BAGAGENS - MOVIMENTO,

POR MÊS, DA QUANTIDADE DE BILHETES EMITIDOS POR CLASSE, CADERNETAS QUILOMÉTRICAS, LEITOS E INGRESSOS, QUANTIDADE DE DESPACHOS DE ENCOMENDAS E CARGAS, EFETUADOS E RECEBIDOS, QUANTIDADES DE CABEÇAS DE ANIMAIS DESPACHADOS E RECEBIDOS E O PÊSO, EM QUILOS, DE ENCOMENDAS E BAGAGENS DESPACHADAS E RECEBIDAS, CONSOANTE MODELO ANEXO.

FICHA DE MERCADORIAS - MOVIMENTO, POR MÊS, DA TONELAGEM TOTAL DOS ARTIGOS CONSTANTES DA FORMULA T.582,

DESPACHADOS E RECEBIDOS, COMO CARGAS, E TAMBÉM A TONELAGEM DOS ARTIGOS DESPACHADOS COMO CARGAS, PARA RIO E NITERÓI; MOVIMENTO DA TONELAGEM DE CARGAS DESPACHADAS, FORNECIDO PELO SERVIÇO "HOLLERITH", DA CONTADORIA, PARA EFEITO DE COMPARAÇÃO, TAMBÉM COM MODELO JUNTO.

FICHA ANUAIS - Os TOTAIS DA FICHA DE RENDA, FICHA DE BILHETES, ENCOMENDAS E BAGAGENS E FICHA DE MERCADORIAS, SÃO

ESCRITURADOS EM FICHAS ANUAIS, QUE MOSTRAM O RESPECTIVO MOVIMENTO, A PARTIR DO ANO DE 1933, COMO MODELO ANEXO.

FORMULA T. 582 - Essa FORMULA, QUE É CONFECCIONADA

PELAS ESTAÇÕES E REMETIDA AO ESCRITÓRIO CENTRAL, POR INTERMÉDIO DOS INSPETORES DISTRITAIS, FORNECE TODOS OS DADOS PARA AS FICHAS, COM EXCEÇÃO DO QUE COMPREENDE RENDA PROPRIAMENTE DITA, CUJOS DADOS SÃO TIRADOS DA FICHA "HOLLERITH". ALÉM DESSA ESTATÍSTICA, TEMOS OUTROS REGISTROS, TAIS SEJAM: CARTÕES DE CAFÉ E AÇÚCAR DESPACHADOS DURANTE O ANO (TONELAGEM), E DO ESTIMADO E TRANSPORTADO NO PERÍODO DA SAFRA (TONELAGEM E SACOS); RELAÇÃO DE VAGÕES REQUISITADOS, FORNECIDOS E PENDENTES, ETC. TAMBÉM DESSA FORMULA ESTÁ JUNTO UM EXEMPLAR.

CUMPRE-NOS REGISTRAR QUE ESSAS ESTATÍSTICAS TÊM SATISFEITO, COM BASTANTE ÊXITO, SEU OBJETIVO ESPECIALMENTE QUANDO RECORRIDAS PARA QUALQUER ESTUDO DE TARIFAS, DANDO-NOS UMA NOÇÃO DAS OSCILAÇÕES DE TRÁFEGO, AINDA MAIS COM OS INFORMES À GUIZA DE RELATÓRIOS QUE RECEBEMOS MENSALMENTE DOS INSPETORES, DANDO-NOS CONTA, NO MAIS APROXIMADO POSSÍVEL, DO QUE TENHA O

CORRIDO DURANTE O MÊS. EM CASO DE DÚVIDAS, MANDAMOS UM INSPECTOR COMERCIAL AVERIGUAR NO LOCAL.

TAMBÉM DISPOMOS DE ESTATÍSTICAS PARA MERCADORIAS ENQUADRADAS NAS TARIFAS ESPECIAIS E REGIONAIS, CONHECENDO-SE DO MESMO MODO E A QUALQUER MOMENTO, O RESULTADO DO APROVEITAMENTO DESSAS TARIFAS.

O QUE EXISTE ATUALMENTE, EM MATÉRIA DE COORDENAÇÃO DE TRANSPORTES, CONSISTE NO SEGUINTE:

- A) - SERVIÇO DE TRÁFEGO MÚTUO COM AS EMPRÊSAS FILIADAS À CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES;
- B) - SERVIÇO DE TRÁFEGO MÚTUO COM A COMPANHIA FERROVIÁRIA ITABAPOANA;
- C) - SERVIÇO DE INTERCÂMBIO DE VAGÕES COM A ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL;
- D) - SERVIÇO DE TRÁFEGO MÚTUO COM O CAIS DO PÔRTO DO RIO DE JANEIRO;
- E) - SERVIÇO DE ENTREGA A DOMICÍLIO EM VÁRIAS CIDADES;
- F) - SERVIÇO COMBINADO, DENOMINADO DE "PORTA A PORTA", ENTRE VÁRIAS LOCALIDADES E QUE CONSISTE NA COLETA DA MERCADORIA A DESPACHAR NO DOMICÍLIO DO REMETENTE E ENTREGA NO DOMICÍLIO DO CONSIGNATÁRIO. MANTEMOS ESSE SERVIÇO EM COMBINAÇÃO COM A AGÊNCIA PESTANA DE TRANSPORTES, A PREÇO REDUZIDO, E CONSIDERADO DE RESULTADOS SATISFATÓRIOS;
- G) - SERVIÇO COMBINADO RÔDO-FERROVIÁRIO COM AS FILIADAS À

CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES, POR SEU INTERMÉDIO.

À LEOPOLDINA PREFERIU, E FEZ MUITO BEM, FAZER O SERVIÇO RODOVIÁRIO POR INTERMÉDIO DA AGÊNCIA PESTANA DE TRANSPORTE E NÃO EXPLORÁ-LO DIRETAMENTE.

DIGO QUE FEZ MUITO BEM, PORQUE ESTOU INTEIRAMENTE DE ACÓRDO E SUBSCREVO COM A DEVIDA VÊNIA OS CONCEITOS EMITIDOS NO TRABALHO DO DR. GUARACY AMARANTE, QUE COM FELICIDADE E MAESTRIA ABORDOU O ASSUNTO SOB TODOS OS SEUS ASPECTOS.

A AGÊNCIA PESTANA DE TRANSPORTES FAZ O SERVIÇO DE ACOMPANHAMENTO E ENTREGA NAS CIDADES E O SERVIÇO DE ENTREGA A "DOMICÍLIO", NÃO PERCORRENDO AS ESTRADAS DE RODAGEM.

FAZ TAMBÉM SERVIÇO DE CARRETOS E DE AGENCIAMENTO, INCLUSIVE AÉREO E MARÍTIMO E FACILITA AO COMÉRCIO OS SERVIÇOS DE DESPACHANTES, MANTENDO CONTA-CORRENTE COM AS PRINCIPAIS CASAS COMERCIAIS EM DIVERSAS PRAÇAS NO PAÍS, ADIANTANDO PAGAMENTOS DE DESPESAS COM DESPACHOS, TRANSPORTES, ETC. E LIQUIDANDO ANTES MESMO DE REHAVER DAS ESTRADAS AS RECLAMAÇÕES QUE RECEBE.

APESAR DISSO, AINDA NÃO TEVE O DESENVOLVIMENTO ESPERADO, NÃO SÓ PELA CRISE QUE VIMOS PASSANDO COMO TAMBÉM O COMÉRCIO, AS INDÚSTRIAS, ETC., AINDA NÃO COMPREENDERAM BEM A SUA FINALIDADE E GARANTIAS QUE OFERECEM OS SEUS SERVIÇOS, PREFERINDO JOGAR COM A SORTE E POR QUALQUER DIFERENÇA INSIGNIFICANTE ARRISCAR O TRANSPORTE COM OS AVENTUREIROS QUE NÃO TALTAM.

ECONOMIA DIRIGIDA

SEUS EFEITOS NOS TRANSPORTES FERROVIÁRIOS

NESTE TÓPICO SÔBRE ECONOMIA DIRIGIDA, QUEREMO-NOS RE

FERIR, APENAS, Á PARTE ENVOLVENDO O CONTROLE - NÓS DIRIAMOS O "PSEUDO-CONTROLE" - DE ELEMENTOS BÁSICOS DA PRODUÇÃO NACIONAL, TAIS COMO DE CAFÉ, AÇÚCAR E CEREALIS. OUTRAS ESTRADAS AQUI REPRESENTADAS TERÃO, DE CERTO, OS SEUS PRÓPRIOS PROBLEMAS COM PRODUTOS REGIONAIS, COMO SEJAM, O PINHO E O MATE, NO PARANÁ, O CAU NA BAHIA, ETC. ETC..

E É COM O CONTROLE DE TAIS PRODUTOS, COMO O MESMO AFETA O TRANSPORTE FERROVIÁRIO, QUE DESEJÁVAMOS TEÇER ALGUNS COMENTÁRIOS ANTES DE CONCLUIR AS NOSSAS DISSERTAÇÕES PERANTE ESTA AUGUSTA ASSEMBLÉIA.

POR MAIS JUSTIFICADO QUE SEJA ÊSSE CONTROLE, POR MAIS BENÉFICOS SEUS RESULTADOS PARA O PRÓPRIO PRODUTO OU PARA O POVO EM GERAL, NÃO QUEREMOS DUVIDAR, MAS A SUA APLICAÇÃO TEM SIDO INVARIAVELMENTE DANOSA PARA A ESTRADA, NINGUEM PODE CONTESTAR.

A CRIAÇÃO DE VÁRIOS INSTITUTOS POR DECRETOS-LEI, COM PODERES DITATORIAIS, OUTRA COISA NÃO FEZ SENÃO PREJUDICAR SÉRIAMENTE A OPERAÇÃO E A ECONOMIA FINANCEIRA DAS ESTRADAS. ALIÁS, A PRECÁRIA SITUAÇÃO FINANCEIRA ATUAL DA LEOPOLDINA RAILWAY TEVE O SEU INICIO COM A INAUGURAÇÃO DO INSTITUTO DO CAFÉ. LIMITANDO, DESDE LOGO, A PRODUÇÃO, INICIOU-SE UMA ERA DE DESÂNIMO E DESINTERESSE DO HOMEM PELO CAMPO. O ABANDO OU DERRUBADA OBRIGATÓRIA DE PLANTAÇÕES VELHAS E A PROIBIÇÃO DE PLANTAÇÕES NOVAS, TEVE UM EFEITO PSICOLÓGICO DESASTROSO. E QUANDO NÃO CRIOU O DESÂNIMO E DESINTERESSE, CRIOU-SE COUSA MUITO MAIS PERNICIOSA, QUAL SEJA O ESPÍRITO GANANCIOSO DO MUITO QUERER PELO POUCO QUE PRODUZIA, EJS A RAZÃO, ALIADA A OUTROS FATORES SUBSEQUENTES, DA SITUAÇÃO DE MARASMO QUE SE NOTA POR NOSSAS LINHAS, POIS QUE, SE A LAVOURA E A INDUSTRIA NÃO RETROCEDERAM, TAMBÉM EM NADA PROGREDIRAM.

COMEÇOU, ENTÃO, A DIVISÃO DO PRODUTO EM QUOTAS: QUOTA LIVRE E QUOTA RETIDA; A PRIMEIRA COM TRANSPORTE ATÉ O PÓRTO DE EMBARQUE, E A SEGUNDA PARA ARMAZENS REGULADORES, NAS REGIÕES DE PRODUÇÃO, PARA POSTERIOR LIBERAÇÃO E TRANSPORTE ATÉ O PÓRTO DE EMBARQUE. NESSA ÉPOCA AS QUOTAS ERAM IGUAIS, NÃO HA-

VENDO EMBARAÇOS QUANTO AOS CARREGAMENTOS EM VAGÕES COMPLETOS. PARA UM VAGÃO DE DETERMINADA TONELAGEM DE QUOTA LIVRE HAVIA OUTRO IGUAL DE QUOTA RETIDA. NÃO HOUE, ASSIM, QUALQUER FALTA DE APROVEITAMENTO DE ESPAÇO NOS VAGÕES. DUROU POUCO, ENTRETANTO, SEMELHANTE DIVISÃO, POIS A QUOTA LIVRE PASSOU A SER DIFERENTE DA QUOTA RETIDA, E COMEÇOU O MAU APROVEITAMENTO DE VAGÕES PARA OS CAFÉ DE QUOTA MENOR, POIS, PARA UM CARREGAMENTO, DIGAMOS, DE VINTE (20) TONELADAS DE QUOTA LIVRE, OU SEJAM 333 SACOS, SÓ PODIA HAVER 217 SACOS DE QUOTA RETIDA, NÃO DANDO, ASSIM, PARA LOTTAR UM VAGÃO.

VEIU, ENTÃO, A DIVISÃO EM TRÊS QUOTAS, OU SEJA A QUOTA LIVRE, A QUOTA RETIDA E A QUOTA DE SACRIFÍCIO, TODAS AS POR CENTAGENS DIFERENTES E DESTINOS DIFERENTES, COMPLICANDO AINDA MAIS OS CARREGAMENTOS E ONERANDO O CUSTEIO DOS SERVIÇOS.

E DURANTE TODO ESSE TEMPO O CAFÉ, CHAMADO LIVRE, SOFRIA DEMORAS PROLONGADAS NA LIBERAÇÃO E IMOBILIZANDO, ÀS VEZES POR DIAS, ÀS VEZES POR SEMANAS E ÀS VEZES POR MESES, VAGÕES NECESSÁRIOS PARA OUTROS TRANSPORTES, SEM GANHAREM SEU JUSTO PAGAMENTO DE ESTADIA. E NÃO ERAM POUCOS OS VAGÕES IMOBILIZADOS DESSA MANEIRA. CHEGAVAM A CENTENAS, COM O COMÉRCIO CLAMANDO PARA O TRANSPORTE DE OUTRAS MERCADORIAS, QUE NÃO PODIAM SER ATENDIDAS.

AS QUOTAS RETIDAS E DE SACRIFÍCIO SOFRIAM DEMORAS MAIS ACENTUADAS NA SUA LIBERAÇÃO. PASSARAM-SE ANOS NOS ARMAZENS REGULADORES E, EM SE TRATANDO DE MERCADORIAS DESPACHADAS SEMPRE COM FRETE E PAGAR, TEVE A ESTRADA DE ESPERAR ANOS SEGUIDOS O RECEBIMENTO DO FRETE DUM TRANSPORTE MEIO EFETUADO, COM DESPESAS EFETIVAMENTE FEITAS E NÃO PAGAS. E NÃO PARARAM AÍ OS SACRIFÍCIOS EXIGIDOS OU IMPOSTOS Á LEOPOLDINA. QUANDO FICOU RESOLVIDA A INCINERAÇÃO DOS CONSIDERADOS EXCESSOS DO PRODUTO, O FRETE ORIGINAL SOFRIA MODIFICAÇÃO E SENSIVEL REDUÇÃO, QUANDO NÃO ERA GRATUITO COMO NO CASO DE "DOAÇÃO".

E ATUALMENTE, QUANDO MAIS NECESSITA A ESTRADA DO CAFÉ, BASE DE TODA A SUA ECONOMIA, PARA REHABILITAR AS SUAS FI-

NANÇAS COMBALIDAS, VÊ-SE O SEU ESCOAMENTO PELAS ESTRADAS DE RODAGEM SEM IMPECILHOS, LIVRE DOS EMBARAÇOS BUROCRÁTICOS E EXIGÊNCIAS FISCAIS, QUE ENTRAVAM O SEU DESPACHO PELA ESTRADA DE FERRO.

NÃO MENOS PREJUDICIAL TEM SIDO A INTERFERÊNCIA OFICIAL NO TRANSPORTE DO AÇÚCAR E CEREAIS.

DETERMINAÇÕES PEREMPTÓRIAS PARA TRANSPORTAR QUANTIDADES ELEVADAS DE DETERMINADO PRODUTO, DENTRO DE DETERMINADO PRAZO E DE DETERMINADA PROCEDÊNCIA PARA DETERMINADO DESTINO, TUDO ISSO FÓRA DAS POSSIBILIDADES NORMAIS DA ESTRADA, ACARRETAM UMA DESLOCAÇÃO DE MATERIAL RODANTE QUE, TENDO DE VIAJAR OU REGRESSAR VAZIO, AS VEZES DE PONTOS LONGINQUIS, RESULTA EM PERCURSOS NÃO REMUNERADOS E PREJUÍZOS EVIDENTES PARA OUTROS SETORES DA VIDA DA ESTRADA. Desequilibra, por completo, a MARCHA OU DISTRIBUIÇÃO NORMAL, ECONÔMICA E LUCRATIVA DOS VAGÕES E PROVOCA RECLAMAÇÕES E CRÍTICAS ACERBAS DAS PARTES PREJUDICADAS, DESMORALIZANDO AS ADMINISTRAÇÕES E O TRANSPORTE FERROVIÁRIO.

ANTES DE TERMINAR, SNR. PRESIDENTE, NÃO QUERO DEIXAR DE ME CONGRATULAR COM OS QUERIDOS AMIGOS E PRESADOS COLEGAS CORRÊA PIRES E BENJAMIN DE OLIVEIRA PELOS EXCELENTES TRABALHOS QUE NÓS APRESENTARAM E QUE PEÇO PERMISSÃO TAMBÉM PARA SUBSCREVER, TÃO PERFEITOS OS CONSIDERO.

TAMBÉM DEVO SALIENTAR O EXCELENTE TRABALHO DO NOSSO MESTRE DR. ORSINI, QUE MAIS UMA VEZ CONFIRMOU O ALTO CONCEITO EM QUE O TEMOS NESTA CASA, E AGRADECER A DEFESA BRILHANTE DO REGIMEN TARIFÁRIO QUE ACABA DE SER FEITA PELO NOSSO DISTINTO COLEGA DR. JAIR DE OLIVEIRA, REPRESENTANTE DA ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL.

PEÇO QUE SEJAM SUBMETIDAS A PLÊNÁRIO, ALÉM DAS CONCLUSÕES QUE SUBSCREVI DOS DRS. CORRÊA PIRES E BENJAMIN DE OLIVEIRA, MAIS AS SEGUINTE:

- A) - QUE SEJAM AS ESTRADAS DE FERRO LIBERTADAS DOS ENCARGOS A QUE JÁ ME REFERI (INTROMISSÃO DE INSTITUTOS, COMISSÕES DE TABELAMENTO, ETC). DE MODO QUE HAJA IGUALDADE DE TRATAMENTO NOS DIVERSOS MEIOS DE TRANSPORTES.
- B) - QUE TAMBÉM SEJAM AS ESTRADA LIBERTADAS DA OBRIGAÇÃO DE FORNECER ESTATÍSTICAS, QUE ONERAM SEM VANTAGEM O SEU CUSTEIO, PARA OS ESTADOS, MUNICÍPIOS, ETC., DEVENDO CINGIR-SE AO DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO.
- C) - QUE NOS ESTUDOS DE REFORMA DE TARIFAS SEJA ESCOLHIDA CLASSIFICAÇÃO OU BONIFICAÇÃO PARA CARREGAMENTOS EM PEQUENAS EXPEDIÇÕES, MAIS DE 5 TONELADAS OU DE ACÓRDO COM A CAPACIDADE DOS VAGÕES OU TRENS COMPLETOS.
- D) - QUE SEJAM ATUALIZADOS O REGULAMENTO DE POLÍCIA, SEGURANÇA E TRÁFEGO E A LEI DE RESPONSABILIDADE CIVIL DAS ESTRADAS DE FERRO, DE MODO A QUE ATENDAM AS NECESSIDADES DAS EXIGÊNCIAS MODERNAS DOS TRANSPORTES, TORNANDO-OS EXTENSIVOS A OUTROS MEIOS DE TRANSPORTES.

Dr. ARTHUR CASTILHO: - TENHO A AGRADECER AO DR. SOUZA AGUIAR, TODA A GENEROSIDADE DAS SUAS PALAVRAS A MEU RESPEITO E TENHO QUE REAFIRMAR, AQUI, MAIS UMA VEZ, QUE A AÇÃO DESENVOLVIDA AQUI, EM DEFESA DA CONTADORIA CENTRAL FERROVIÁRIA, EM 1930 E 1931, FOI UMA CONSEQUÊNCIA DAS ORDENS EXPRESSAS DO MEU SAUDOSO CHEFE DR. ALVARO CRESPO DE OLIVEIRA, COM A MINHA COMPLETEZA E ABSOLUTA SOLIDARIEDADE; DE VEZ QUE EU ESTAVA CONVENCIDO DE QUE ESTAVAMOS PROCEDENDO COM A MAIS ESTRITA JUSTIÇA EM RELAÇÃO À CONTADORIA CENTRAL FERROVIÁRIA, E, PARTICULARMENTE, AO DR. SOUZA AGUIAR. O DR. SOUZA AGUIAR, NÃO NOS DEVE NADA E ESSE RESPEITO, NEM JULGUEI QUE FOSSE OPORTUNO QUALQUER REFERÊNCIA A UM CASO EM QUE NÓS APENAS CUMPRIMOS O NOSSO DEVER.

O POSTERIOR CONVÍVIO COM O DR. SOUZA AGUIAR, NO PERÍODO QUE JÁ SE APROXIMA DE DUAS DEZENAS DE ANOS, VEIO CONFIRMAR, AMPLIANDO A MINHA CONCIÊNCIA, A RESPEITO DE QUE EU TINHA AGIDO DENTRO DO MAIS ESTRITO DEVER DE JUSTIÇA. O QUE NÓS FIZEMOS, O QUE NÓS DISSEMOS DO DR. SOUZA AGUIAR, FOI MUITO POUCO EM RELAÇÃO AO MUITO QUE ÊLE SEMPRE NOS MERECE E MERECEERÁ, EM TODO O NOSSO CONTACTO PERMANENTE COM TÃO ILUSTRADO COLEGA, QUE HONRA A ENGENHARIA FERROVIÁRIA BRASILEIRA.

AS SESSÕES SEGUINTE DEVERIAM COMEÇAR NA 2ª FEIRA, PARA OS ASSUNTOS RELATIVAS À ADMINISTRAÇÃO GERAL. ENTRETANTO, COMO OS SENHORES VIRAM, NÃO FOI POSSÍVEL TERMINAR A PARTE RELATIVA AO TRÁFEGO, DE MANEIRA, QUE 2ª FEIRA, ÀS 15 HORAS, EM CONTINUANDO NOSSOS TRABALHOS, OUVIREMOS A EXPOSIÇÃO SOBRE COORDENAÇÃO, ORGANIZADA PELO ILUSTRADO ENGENHEIRO YEDO FIUZA E RESOLVEMOS SOBRE AS CONCLUSÕES AQUI AJUSTADAS.

OS POSTERIORES TRABALHOS REFERENTES À ADMINISTRAÇÃO GERAL, CERTO, DEVERÃO SER INICIADOS 3ª FEIRA ÀS 9,30. COMO SEMPRE, EU TENHO A AGRADECER AOS NOBRES COLEGAS A VALIOSA COLABORAÇÃO PRESTADA, NAQUELE ALTO PADRÃO DE EFICIÊNCIA, CLARIVIDÊNCIA E PATRIOTISMO. A TODOS MUITO OBRIGADO.

ESTÁ ENCERRADA A SESSÃO.

DISCRIMINAÇÃO		MARÇO			
		ANO CORRENTE		ANO ANTE	
		Quant.	Renda	Quant.	Renda
PASSAGENS					
INCOM. E BAGAG.	DESPACH.	Trafego Proprio			
		Trafego Mutuo			
		Sub-Total			
RECEB.		Trafego Proprio			
		Trafego Mutuo			
		Sub-Total			
Total Encom. e Bag.					
C A R G A S	DESPACH.	Trafego Proprio			
		Trafego Mutuo			
		Sub-Total			
RECEB.		Trafego Proprio			
		Trafego Mutuo			
		Sub-Total			
Total Cargas					
Telegramas					
Rendas Diversas					
Total Renda					
		JUNHO			
PASSAGENS					
INCOM. E CARGAS	DESPACH.	Trafego Proprio			
		Trafego Mutuo			
		Sub-Total			
RECEB.		Trafego Proprio			
		Trafego Mutuo			
		Sub-Total			
Total Encom. e Bag.					
C A R G A S	DESPACH.	Trafego Proprio			
		Trafego Mutuo			
		Sub-Total			
RECEB.		Trafego Proprio			
		Trafego Mutuo			
		Sub-Total			
Total Cargas					
Telegramas					
Re das Diversas					
Total Renda					
RENDA					

ESTAÇÃO		N.º		DISTR.		ESTADO		ANO 19						
DISCRIMINAÇÃO	DEZEMBRO DO ANO ANTERIOR		JANEIRO				FEBREIRO				MARÇO			
			ANO CORRENTE		ANO ANTERIOR		ANO CORRENTE		ANO ANTERIOR		ANO CORRENTE		ANO ANTE	
	Quant.	Renda	Quant.	Renda	Quant.	Renda	Quant.	Renda	Quant.	Renda	Quant.	Renda	Quant.	Renda
PASSAGENS														
INCOM. E BAGAG.	DESPACH	Trafego Proprio												
		Trafego Mutuo												
		Sub-Total												
RECEB.	Trafego Proprio													
	Trafego Mutuo													
	Sub-Total													
Total Incom. e Bag.														
CARGAS	DESPACH	Trafego Proprio												
		Trafego Mutuo												
		Sub-Total												
RECEB.	Trafego Proprio													
	Trafego Mutuo													
	Sub-Total													
Total Cargas														
Telegramas														
Rendas Diversas														
Total Renda														
ABRIL														
MAIO														
JUNHO														
PASSAGENS														
INCOM. E BAGAG.	DESPACH	Trafego Proprio												
		Trafego Mutuo												
		Sub-Total												
RECEB.	Trafego Proprio													
	Trafego Mutuo													
	Sub-Total													
Total Incom. e Bag.														
CARGAS	DESPACH	Trafego Proprio												
		Trafego Mutuo												
		Sub-Total												
RECEB.	Trafego Proprio													
	Trafego Mutuo													
	Sub-Total													
Total Cargas														
Telegramas														
De das Diversas														
Total Renda														

RENDA

DISCRIMINAÇÃO	MAIO		JUNHO	
	ANO CORR.	ANO ANTER.	ANO CORR.	ANO ANTER.
1 } 1.ª CLASSE Singelos				
2 } Ida e Volta				
3 } Excursão				
4 } Cobrado em via				
TOTAL				
1 } 2.ª CLASSE Singelos				
2 } Ida e Volta				
3 } Excursão				
4 } Cobrado em via				
TOTAL				
5 Caderneta 3.000 km.				
6 » 6.000 »				
7 » 12.000 »				
8 » 6.909 » c/a				
9 » 12.000 »				
10 Assinaturas				
11 Letros				
12 Ingressos				
TOTAL				
TOTAL GER				
Encomendas				
Mercadorias				
TOTAL				
Encomendas				
Mercadorias				
TOTAL				

ESTAÇÃO

N.º

DISTR.

ESTADO

BILHETES VENDIDOS (QUANTIDADES)

DISCRIMINAÇÃO	EXEMPLO DO BILHETE	JANEIRO		Fevereiro		MARÇO		ABRIL		MAIO		JUNHO	
		192	192	192	192	192	192	192	192	192	192	192	192
1	1.ª CLASSE	Singela											
2		Ida e Volta											
3		Ficursão											
4		Cobrado em viagem											
TOTAL													
1	2.ª CLASSE	Singelos											
2		Ida e Volta											
3		Ficursão											
4		Cobrado em viagem											
TOTAL													
5	Caderneta 1 000 km.												
6	" " 2 000 "												
7	" " 3 000 "												
8	" " 4 000 " cabal.												
9	" " 5 000 " "												
10	Aminaturas												
11	Lêitões												
12	Suprimentos												
TOTAL													
TOTAL GERAL													
TOTAL NUMERO DE DESPACHOS EFETUADOS													
Encomendas													
Mercadorias													
TOTAL													
TOTAL NUMERO DE DESPACHOS RECEBIDOS													
Encomendas													
Mercadorias													
TOTAL													

DISCRIMINAÇÃO	ANterior Recebido	MARÇO			
		ANO CORRENTE		ANO ANTERIOR	
		Despach.	Recebido	Despach.	Recebido
1	Bagagens de Passageiros				
2	Encomendas diversas				
3	Frutas e Legumes				
4	Aves				
5	Ovos				
6	Leite				
7	Creme, Manteiga e Queijos				
8	Peixe e Gelo				
	TOTAL				

1	Gado vacum				
2	Suinos				
3	Gado cavalari e muar				
4	Outros animais				
	TOTAL				

DISCRIMINAÇÃO	ANterior Recebido	JUNHO			
		ANO CORRENTE		ANO ANTERIOR	
		Despach.	Recebido	Despach.	Recebido
1	Bagagem de Passageiros				
2	Encomendas diversas				
3	Frutas e Legumes				
4	Aves				
5	Ovos				
6	Leite				
7	Creme, Manteiga e Queijo				
8	Peixe e Gelo				
	TOTAL				

1	Gado vacum				
2	Suinos				
3	Gado cavalari e muar				
4	Outros animais				
	TOTAL				

ENCOMENDAS E BAGAGENS (QUILOS)

DISCRIMINAÇÃO	DEZEMBRO DO		JANEIRO				FEVEREIRO				MARÇO			
	ANO ANTERIOR		ANO CORRENTE		ANO ANTERIOR		ANO CORRENTE		ANO ANTERIOR		ANO CORRENTE		ANO ANTERIOR	
	Despach.	Recebido	Despach.	Recebido	Despach.	Recebido	Despach.	Recebido	Despach.	Recebido	Despach.	Recebido	Despach.	Recebido
1 Bagagens de Passageiros														
2 Encomendas diversas														
3 Frutas e Legumes														
4 Aves														
5 Ovos														
6 Leite														
7 Creme, Manteiga e Queijos														
8 Leite e Gelo														
TOTAL														

ANIMAIS (QUANTIDADE)

1 Gado vacum														
2 Suínos														
3 Gado cavalari e muar														
4 Outros animais														
TOTAL														

DISCRIMINAÇÃO	ABRIL				MAIO				JUNHO					
	ANO CORRENTE		ANO ANTERIOR		ANO CORRENTE		ANO ANTERIOR		ANO CORRENTE		ANO ANTERIOR			
	Despach.	Recebido	Despach.	Recebido	Despach.	Recebido	Despach.	Recebido	Despach.	Recebido	Despach.	Recebido		
1 Usagem de Passageiros														
2 Encomendas diversas														
3 Frutas e Legumes														
4 Aves														
5 Ovos														
6 Leite														
7 Creme, Manteiga e Queijos														
8 Leite e Gelo														
TOTAL														

ANIMAIS (QUANTIDADE)

1 Gado vacum														
2 Suínos														
3 Gado cavalari e muar														
4 Outros animais														
TOTAL														

ENCOMENDAS E BAGAGENS
ANIMAIS

ESTAÇÃO

DISCRIMINAÇÃO	MARÇO						
	ANTERIOR	CONTADORIA		CORRENTE		ANTERIOR	
	Recebido	Local	Total	Despac.	Recebido	Despac.	Recebido
1	Produtos Agrícolas e Café em côco						
2	Café cru em grão						
3	Café moído ou torrado						
4	Açúcar bruto						
5	Açúcar refinado						
6	Arroz em casca e bene						
7	Feljão						
8	Milho e outros cereais						
9	Farinha de trigo						
10	Outras farinhas						
11	Massas alimenticias						
12	Fumo em rolo ou folha						
13	Algodão em rama ou ca						
14	Cana de açúcar						
15	Legumes, raizes, batatos						
16	Mamona e outras semen ginosas						
17	Alcool anidro e absolut						
18	Alcool potavel e comum						
19	Aguardente simples e co						
20	Melaço ou mel de tanqu						
21	Laranjas						
22	Bananas						
23	Outras frutas						
24	Capim, fibras e pelhas						
25	Produtos Animais Carne seca salgada ou co						
26	Banha ou toucinho de pe						
27	Peles, couros e outros pr animais						
28	Produtos Minerais Pedra comum, argila, cascal						
29	Sal grosso ou moído						
30	Carvão em pedra, moído produtos minerais						

ESTACÃO

N.º

DISTR.

ESTADO

MERCADORIAS (TONELADAS)

DISCRIMINAÇÃO	CONTADORIA		JANEIRO						Fevereiro						MARÇO						
	Total Ano Corrente		CONTADORIA		CORRENTE		ANTERIOR		CONTADORIA		CORRENTE		ANTERIOR		CONTADORIA		CORRENTE		ANTERIOR		
	Local	Total	Local	Total	Despac.	Recebido	Despac.	Recebido	Local	Total	Despac.	Recebido	Despac.	Recebido	Local	Total	Despac.	Recebido	Despac.	Recebido	
1	Produtos Apícolas e de Usos Café em grão																				
2	Café torrado em grão																				
3	Café moído ou torrado em grão																				
4	Açúcar bruto																				
5	Açúcar refinado																				
6	Arroz em sacos e beneficiado																				
7	Feijão																				
8	Milho e outros cereais																				
9	Farinha de trigo																				
10	Outros farinhas																				
11	Margarinas e similares																				
12	Fumo em ralo ou folha																				
13	Algodão em semente ou caroço																				
14	Cana de açúcar																				
15	Legumes, raízes, batatas em geral																				
16	Mamona e outros resmões oleaginosos																				
17	Alcool uva e absoluto																				
18	Alcool potável e comum																				
19	Aguardente simples e composta																				
20	Melado ou mel de cana																				
21	Licores																				
22	Bebidas																				
23	Outros frutos																				
24	Cepim, fibras e palhas																				
25	Produtos Animais Carne seca salada ou conservada																				
26	Banha ou toucinho de porco																				
27	Pele, couros e outros produtos animais																				
28	Produtos Minerais Pedernomes, argila, concheta e areia																				
29	Sal grosso ou moído																				
30	Cresão em pedra, moído e outros produtos minerais																				

DISCR	JUNHO						
	Recebido	CONTADORIA		CORRENTE		ANTERIOR	
		Local	Total	Despac.	Recebido	Despac.	Recebido
1	Produtos Agrícolas e de						
	Café em côco						
2	Café cru em grão						
3	Café moído ou torrado e						
4	Açúcar bruto						
5	Açúcar refinado						
6	Arroz em casca e benefici						
7	Feijão						
8	Milho e outros cereais						
9	Farinha de trigo						
10	Outras farinhas						
11	Massas alimentícias						
12	Fumo em rolo ou folha						
13	Algodão em rama ou caroc						
14	Cana de açúcar						
15	Legumes, raízes, batatas en						
16	Mamona e outras sementes ginosas						
17	Alcool anidro e absoluto						
18	Alcool potavel e comum						
19	Aguardente simples e comp						
20	Melaço ou mel de tanque						
21	Laranjas						
22	Bananas						
23	Outras frutas						
24	Capim, fibras e palhas						
25	Produtos Animais Carne seca salada ou cons						
26	Banha ou toucinho de por						
27	Peles, couros e outros pro animais						
28	Produtos Minerais Pedra comum, argila, cascalh						
29	Sal grosso ou moído						
30	Carvão em pedra, moído e produtos minerais						

DISCRIMINAÇÃO	AERL						MAIO				JUNHO							
	CONTADORIA		CORRENTE		ANTERIORES		CONTADORIA		CORRENTE		ANTERIORES		CONTADORIA		CORRENTE		ANTERIORES	
	Local	Total	Despesa	Recebido	Despesa	Recebido	Local	Total	Despesa	Recebido	Despesa	Recebido	Local	Total	Despesa	Recebido	Despesa	Recebido
1 Produtos Agrícolas e de Usos C/á em obra																		
2 Cedo cru em grão																		
3 Cedo moído ou torrado em grão																		
4 Açúcar cru																		
5 Açúcar refinado																		
6 Amêndoas em casca e beneficiadas																		
7 Leite																		
8 Manteiga e outros caseiros																		
9 Farinha de trigo																		
10 Outras farinhas																		
11 Massas alimentícias																		
12 Leite em pó ou lácteos																		
13 Algodão em rama ou torço																		
14 Cera de açúcar																		
15 Legumes, ervilhas, batatas em geral																		
16 Mamão e outras sementes oleaginosas																		
17 Alho e cebola																		
18 Açúcar beterraba e cana																		
19 Assado simples e compostos																		
20 Melão ou mel de tanque																		
21 Laranjas																		
22 Bananas																		
23 Outros frutos																		
24 Café, chá e outras																		
25 Produtos Animais																		
26 Carne seca salgada ou temperada																		
27 Salsa ou toucinho de porco																		
28 Peles, ossos e outros produtos animais																		
29 Produtos Minerais																		
30 Pedra-empulpa, trip e cascalho etc.																		
31 Sal grosso ou moído																		
32 Cereja em pedras, moída e outros produtos minerais																		

ESTAÇÃO

SETEMBRO

D		SETEMBRO						
		TERIOR	CONTADORIA		CORRENTE		ANTERIOR	
		Recebido	Local	Total	Despac.	Recebido	Despac.	Recebido
1	Produtos Agrícolas Café em côco							
2	Café cru em grão							
3	Café moído ou torra							
4	Açúcar bruto							
5	Açúcar refinado							
6	Arroz em casca e be							
7	Feijão							
8	Milho e outros cerea							
9	Ferinha de trigo							
10	Outras farinhas							
11	Massas alimenticias							
12	Fumo em rolo ou folh							
13	Algodão em rama ou							
14	Cana de açúcar							
15	Legumes, raizes, batata							
16	Mamona e outras seme ginosas							
17	Alcool andro e absol							
18	Alcool potavel e comu							
19	Aguardente simples e							
20	Melaço ou mel de tan							
21	Laranjas							
22	Bananas							
23	Outras frutas							
24	Capim, fibras e palhas							
25	Produtos Animais Carne seca salgada ou d							
26	Banha ou toucinho de							
27	Peles, couros e outros animais							
28	Produtos Minerais Pedra comum, argila, casc							
29	Sal grosso ou moído							
30	Cervão em pedra, moído produtos minerais							

CERCADORIAS JUL. / SET.

ESTAÇÃO

N

DISTR

ESTADO

DISCRIMINAÇÃO	MERCADORIAS (TONELADAS)															
	JULHO					AGOSTO					SETEMBRO					
	CONTÁBIL A		CORRENTE		ANTEPOS	CONTÁBIL A		CORRENTE		ANTEPOS	CONTÁBIL A		CORRENTE		ANTEPOS	
Loja	Total	Loja	Total	Loja	Estado	Loja	Total	Loja	Total	Loja	Estado	Loja	Total	Loja	Total	
1 Produtos Agrícolas de Uva																
2 Cereais em grão																
3 Cereais em farinha																
4 Açúcar																
5 Açúcar refinado																
6 Amidos em pó e outros derivados																
7 Fubão																
8 Milho em casca e outros																
9 Farinha de trigo																
10 Outros farinhas																
11 Massas e massas																
12 Fubão em casca ou fubão																
13 Algodão em rama ou semente																
14 Cera de abelha																
15 Legumes, raízes, batatas em geral																
16 Maniôcas e outras sementes e raízes																
17 Alho, cebola e alho poró																
18 Azeitona, azeitona e azeitona																
19 Apurados e outros derivados																
20 Milho em casca de torção																
21 Lentilhas																
22 Feijões																
23 Outros feijões																
24 Cereais fitos e outros																
25 Produtos Animais																
26 Carne seca e outros derivados																
27 Banha suína e outros derivados																
28 Leite, creme e outros derivados																
29 Produtos Minerais																
30 Sal e outros derivados																
31 Cereais em pó e outros produtos																

DISCRIMIN	DEZEMBRO					TOTAL ANO CORRENTE	
	TOTAL	CORRENTE		ANTERIOR		Despac.	Recebido
		Despac.	Recebido	Despac.	Recebido		
1	Produtos Agrícolas						
	Café em côco						
2	Café cru em grão						
3	Café moído ou torra						
4	Açúcar bruto						
5	Açúcar refinado						
6	Arroz em casca e be						
7	Feijão						
8	Milho e outros cere						
9	Farinha de trigo						
10	Outras farinhas						
11	Massas alimentícias						
12	Fumo em rolo ou foll						
13	Algodão em rama ou						
14	Cana de açúcar						
15	Legumes, raízes, bat						
16	Mamona e outras sem ginosas						
17	Alcool andro e abso						
18	Alcool potavel e con						
19	Aguardente simples e						
20	Melaço ou mel de ta						
21	Laranjas						
22	Bananas						
23	Outras frutas						
24	Capim, fibras e palha						
	Produtos Animais						
25	Carne seca salgada ou						
26	Banha ou toucinho de						
27	Pele, couros e outro animais						
	Produtos Minerais						
28	Pedra comum, argila, ca						
29	Sal grosso ou moído						
30	Carvão em pedra, mo produtos minerais						

MERCADORIAS OUT. / DEZ.

DISCRIMINAÇÃO	OUTUBRO						NOVEMBRO						DEZEMBRO						TOTAL ANO CORRENTE	
	CONTADORIA		CORRENTE		ANTERIOR		CONTADORIA		CORRENTE		ANTERIOR		CONTADORIA		CORRENTE		ANTERIOR		Despac.	Recebido
	Local	Total	Despac.	Recebido	Despac.	Recebido	Local	Total	Despac.	Recebido	Despac.	Recebido	Local	Total	Despac.	Recebido	Despac.	Recebido		
1 Produtos Agrícolas e de Usos Café em grão																				
3 Café cru em grão																				
3 Café moído ou torrado em grão																				
6 Açúcar bruto																				
6 Açúcar refinado																				
8 Amas em massa e beneficiado																				
7 Leite																				
9 Milho e outros cereais																				
9 Tortado de trigo																				
10 Outros farinha																				
11 Massas alimentícias																				
12 Fumo em folha ou folha																				
13 Algodão em semente ou caroço																				
14 Cera de açúcar																				
16 Legumes, raízes, batatas em geral																				
16 Manteiga e outros produtos oleaginosos																				
17 Alcool anidro e absoluto																				
18 Alcool potável e comum																				
19 Aguardente simples e composta																				
20 Melaço ou mel de cana																				
21 Licores																				
22 Vinhos																				
22 Outros licores																				
24 Cachaça, fubão e palhas																				
25 Produtos Animais Carne seca salgada ou conservada																				
26 Banha ou toucinho de porco																				
27 Peles, carnes e outros produtos animais																				
28 Produtos Minerais Fósforos comuns, estrie, enxofre e sílica																				
29 Sal grosso ou moído																				
30 Cereais em pedras, massas e outros produtos minerais																				

DISCRIMINAÇÃO	NO 194			ANO 194			
	VALOR	TRÁFEGO		CONTADORIA DESPACHADO		TRÁFEGO	
		Despac.	Recebido	Local	Total	Despac.	Recebido
Produtos Agrícolas e de Usinas							
1	Café em côco						
2	Café em grão						
3	Café moído ou torrado						
4	Açúcar bruto						
5	Açúcar refinado						
6	Arroz						
7	Feijão						
8	Milho e outros cereais						
9	Farinha de trigo						
10	Outras farinhas						
11	Massas alimenticias						
12	Fumo						
13	Algodão						
14	Cana de açúcar						
15	Legumes, raízes, batatas en						
16	Mamona e outras sementes oleoginosas						
17	Alcool						
18	Alcool desnaturado						
19	Aguardente						
20	Mel de tanque						
21	Laranjas						
22	Bananas						
23	Abacaxis e outras frutas						
24	Capim, fibras e palhas						
Produtos Animais							
25	Carne, carne seca ou conse						
26	Banha						
27	Peles, couros e outros produ animais						
Produtos Minerais							
28	Pedra, argila, cascalho e ar						
29	Sal						
Outros produtos minerais							

MERCADORIAS - TONELADAS

DISCRIMINAÇÃO	ANO 194				ANO 194				ANO 194				ANO 194			
	CONTADORIA DESPACHADO		TRAFEGO		CONTADORIA DESPACHADO		TRAFEGO		CONTADORIA DESPACHADO		TRAFEGO		CONTADORIA DESPACHADO		TRAFEGO	
	Local	Total	Dr. em R.	D. e Itens	Local	Total	D. e Itens	Itens	Local	Total	Dr. em R.	D. e Itens	Local	Total	D. e Itens	Itens
Produtos Agrícolas e de Outras																
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
9																
10																
11																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																
24																
Produtos Industriais																
25																
26																
27																
Produtos Minerais																
28																
29																
Outros produtos minerais																

Produtos Florestais

- 31 Madeiras em tóros
32 Madeira serrada ou aparelhada
33 Lenha
34 Dormentes
35 Carvão vegetal e outros produtos florestais

Materiais de Construção

- 36 Cimento e cal
37 Ferro e aço para construção
38 Tijolos, telhas, manilhas e artigos de cerâmica

Artigos Manufaturados e Diversos

- 39 Gasolina
40 Querosene
41 Óleo combustível
42 Óleos lubrificantes
43 Ferragens e ferramentas
44 Maquinismos e acessórios
45 Automoveis e outros veículos
46 Moveis novos e usados
47 Tecidos de algodão
48 Outros tecidos
49 Papel e papelão
50 Cerveja, bebidas minerais e artificiais
51 Artigos de varejo (secos e frescos, charutaria, armarinho, etc. em consignação mista)
52 Drogas e produtos químicos
53 Doces e frutas conservadas
54 Adubos
55 Arame liso ou farpado
56 Vasilhames e sacos vazios
57 Sabão
58 Diversos não classificados
59 Material da Companhia
60 Animais

TOTAL GERAL

AS - OBSERVAÇÕES

MÊS

ESTAÇÃO

DE 194

MERCADORIAS — TONELADAS

Discriminação	Despachadas (E. 31)			Recebidas (E. 32)		
	Mês Correspondente	Mês Presente	Diferença	Mês Correspondente	Mês Presente	Diferença
TRANSPORTE..						
Produtos Florestais						
Madeiras em tóros, roliça ou falquejada						
Madeiras serradas e aparelhadas						
Lenha ..						
Dormentes de madeira						
Carvão vegetal e outros produtos florestais						
Materiais de Construções						
Cimento e cal						
Ferro e aço em vergalhões ou barras						
Tijolos, telhas, manilhas e outros produtos de cerâmica						
Itens Manufaturados e Diversos						
Gasolina e seus compostos ..						
Querosene ..						
Oleos combustíveis ..						
Oleos lubrificantes ..						
Ferragens e ferramentas ..						
Maquinas para lavoura e industria e seus pertences ..						
Automoveis e outros veiculos ..						
Móveis novos ..						

Ocorrendo motivos que possam influir na renda, ou qualquer a instalação de indústrias novas, ou supressão de algumas já

RELAÇÃO MENSAL DO TRAFEGO (PROPRIO E MUTUO)

BILHETES VENDIDOS - (E. 14)							MERCADORIAS TONELADAS			MERCADORIAS TONELADAS												
Discriminação	1ª CLASSE			2ª CLASSE			Discriminação	Despachadas (E. 31)			Recebidas (E. 32)			Discriminação	Despachadas (E. 31)			Recebidas (E. 32)				
	Mês Corrente	Mês Presente	Diferença	Mês Corrente	Mês Presente	Diferença		Mês Corrente	Mês Presente	Diferença	Mês Corrente	Mês Presente	Diferença		Mês Corrente	Mês Presente	Diferença	Mês Corrente	Mês Presente	Diferença		
1 Bilhete simples de ida e volta - 500							Produtos Agrícolas e de Usinas							TRANSPORTE								
2 Idêntico simples de ida e volta - 1000								1 Café em grão								1 Mês de frete de frete ou de frete						
3 Bilhete simples de ida e volta - 1500								2 Café em grão - 1000								2 Mês de frete de frete ou de frete						
4 Bilhete simples de ida e volta - 2000								3 Café torrado em grão								3 Mês de frete de frete ou de frete						
5 Bilhete simples de ida e volta - 2500								4 Açúcar bruto								4 Mês de frete de frete ou de frete						
6 Bilhete simples de ida e volta - 3000								5 Açúcar refinado								5 Mês de frete de frete ou de frete						
7 Bilhete simples de ida e volta - 3500								6 Açúcar com impureza								6 Mês de frete de frete ou de frete						
8 Bilhete simples de ida e volta - 4000								7 Açúcar com impureza								7 Mês de frete de frete ou de frete						
9 Bilhete simples de ida e volta - 4500								8 Açúcar com impureza								8 Mês de frete de frete ou de frete						
10 Bilhete simples de ida e volta - 5000								9 Açúcar com impureza								9 Mês de frete de frete ou de frete						
11 Bilhete simples de ida e volta - 5500								10 Açúcar com impureza								10 Mês de frete de frete ou de frete						
12 Bilhete simples de ida e volta - 6000								11 Açúcar com impureza								11 Mês de frete de frete ou de frete						
TOTAL							12 Açúcar com impureza							12 Mês de frete de frete ou de frete								
BAGAGENS E ENCOMENDAS - QUILOS							MERCADORIAS TONELADAS			MERCADORIAS TONELADAS												
Discriminação	Despachadas (E. 31)			Recebidas (E. 32)			Discriminação	Despachadas (E. 31)			Recebidas (E. 32)			Discriminação	Despachadas (E. 31)			Recebidas (E. 32)				
	Mês Corrente	Mês Presente	Diferença	Mês Corrente	Mês Presente	Diferença		Mês Corrente	Mês Presente	Diferença	Mês Corrente	Mês Presente	Diferença		Mês Corrente	Mês Presente	Diferença	Mês Corrente	Mês Presente	Diferença		
1 Bagagem de passageiros							Produtos Animais							TRANSPORTE								
2 Encomendas diversas								1 Carne salgada seca ou com molho								1 Mês de frete de frete ou de frete						
3 Frutas e legumes								2 Carne salgada fresca								2 Mês de frete de frete ou de frete						
4 Arroz								3 Carne salgada cozida								3 Mês de frete de frete ou de frete						
5 Óleo								4 Carne salgada cozida								4 Mês de frete de frete ou de frete						
6 Leite								5 Carne salgada cozida								5 Mês de frete de frete ou de frete						
7 Creme, manteiga, queijos								6 Carne salgada cozida								6 Mês de frete de frete ou de frete						
8 Fios e galo								7 Carne salgada cozida								7 Mês de frete de frete ou de frete						
TOTAL								8 Carne salgada cozida								8 Mês de frete de frete ou de frete						
ANIMAIS - NÚMERO								MERCADORIAS TONELADAS			MERCADORIAS TONELADAS											
Discriminação	Despachados (E. 31)			Recebidos (E. 32)				Discriminação	Despachados (E. 31)			Recebidos (E. 32)			Discriminação	Despachados (E. 31)			Recebidos (E. 32)			
	Mês Corrente	Mês Presente	Diferença	Mês Corrente	Mês Presente	Diferença			Mês Corrente	Mês Presente	Diferença	Mês Corrente	Mês Presente			Diferença	Mês Corrente	Mês Presente	Diferença	Mês Corrente	Mês Presente	Diferença
1 Ovelho comum							Produtos Minerais							TRANSPORTE								
2 Buzos								1 Pedra comum, pedra para construção								1 Mês de frete de frete ou de frete						
3 Ovelho castrado e montado								2 Pedra comum, pedra para construção								2 Mês de frete de frete ou de frete						
4 Outros animais								3 Pedra comum, pedra para construção								3 Mês de frete de frete ou de frete						
TOTAL								4 Pedra comum, pedra para construção								4 Mês de frete de frete ou de frete						
Número de despachos	TOTAL			TOTAL				5 Pedra comum, pedra para construção								5 Mês de frete de frete ou de frete						
Encomendas								6 Pedra comum, pedra para construção								6 Mês de frete de frete ou de frete						
Mercadorias								7 Pedra comum, pedra para construção								7 Mês de frete de frete ou de frete						
TOTAL								8 Pedra comum, pedra para construção								8 Mês de frete de frete ou de frete						

Observações sobre o tráfego de passageiros

Observações sobre o tráfego de bagagens e encomendas

Deve ser preenchido pelo chefe do distrito

Requisito ao chefe do distrito... Chefe do Distrito

11a SESSÃO

**Realizada em 9 de Agosto
de 1948**



11a. S E S S Ã O

REALIZADA NO DIA 9 DE AGOSTO DE 1948

R E G I S T R O D E P R E S E N Ç A

PRESIDENCIA - Eng° Arthur Pereira de Castilho

L I S T A D E P R E S E N Ç A

DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO

Eng° Virginio Santa Rosa

Eng° Yêdo Fiuza

CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES

Eng° Edmundo Brandão Pirajá

Eng° Sebastião Guaracy do Amarante

E. F. VITORIA A MINAS

Eng° Candido Trancoso

E. F. RIO GRANDE DO NORTE

Eng° Ruben Eugenio de Freitas Abreu

THE LEOPOLDINA RAILWAY

Eng° G. B. F. Neele

THE LEOPOLDINA RAILWAY E RÊDE MINEIRA DE VIAÇÃO

Eng° Feliciano de Souza Aguiar

E. F. ARARAQUARA

Eng° F. Eugenio de Campos Jr.

RÊDE DE VIAÇÃO CEARENSE

Eng° Hugo Rocha

E. F. BRAGANÇA

Eng° Francisco Coutinho

VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL

Eng° João Corrêa Fries
Eng° Pedro Italo Dalle Ore
Eng° Cristiano Ehers
Eng° Mario Goulart Reis

E. F. ARARAQUARA E E. F. MONTE ALEGRE

Eng° Fernando Vincent

E. F. NOROESTE DO BRASIL

Eng° Marico L. da Silveira
Eng° Fernando de Freitas Melro

CIA. PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO

Eng° Durval de Azevedo

CIA. MOGIANA DE ESTRADAS DE FERRO

Eng° Odir Dias da Costa

THE GREAT WESTERN

Eng° José Luiz Batista

E. F. SOROCABANA

Eng° Luiz Orsini de Castro
Eng° Ruy da Costa Rodrigues

E. F. SANTOS A JUNDIAÍ

Eng° Renat Feio

E. F. MADEIRA MAMORÉ

Eng° Benedito Pio Correa Lima

E. F. CENTRAL DO BRASIL

Eng° Jair Oliveira

VIAÇÃO FÉRREA LESTE BRASILEIRO E ILHÉOS CONQUISTA

Eng° Nelson Spínola Teixeira

SECRETARIO — Sr. Newton Moniz Gonçalves

Dr. ARTHUR CASTILHO: - ESTÁ ABERTA A SESSÃO. CONTINUANDO OS NOSSOS TRABALHOS, DOU A PALAVRA AO DR. YEDO FIUZA.

Dr. YEDO FIUZA
Depart. Nacional de E.E. de Ferro

SR. PRESIDENTE:

SENHORES ENGENHEIROS.

O SENHOR DIRETOR DO DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO, POR BONDAD E GENEROSIDADE, QUE TANTO O CARACTERIZA, ATRIBUINDO CAPACIDADE E COMPETÊNCIA, QUE NÃO POSSUO, DETERMINOU QUE, ANALISANDO, EMITISSÍMOS O NOSSO PARECER SÔBRE O PROJETO DE COORDENAÇÃO DE TRANSPORTES, DA AUTORIA DO PROFESSOR JURANDYR PIRES FERREIRA, ORA EM CURSO NA CÂMARA. É A SUMULA DESTA ANÁLISE, DÊSTE ARRAZOADO QUE AQUI VAMOS LÊR, QUE JUSTIFICA A NOSSA PRESENÇA NESTE CONGRESSO.

PARA MELHOR COMPREENSÃO DESTA NOSSA EXPOSIÇÃO, DEPOIS DE OUVIR NOTÁVEIS COMUNICAÇÕES NAS DUAS SESSÕES A QUE TIVEMOS A SATISFAÇÃO DE ASSISTIR, PARECE-NOS NECESSÁRIO TORNAR CONHECIDAS AS CONSIDERAÇÕES QUE, RESUMIDAMENTE, VAMOS EXPÔR, E QUE NOS INDUZIRAM ÀS CONCLUSÕES CONSEQUENTES.

ESTAS NOSSAS CONCLUSÕES, COM PRAZER AQUI REGISTRAMOS, FORAM AMPLAMENTE CONFIRMADAS E REFORÇADAS DEPOIS DO CONHECIMENTO QUE TRAVAMOS COM O CRUEL GABARITO DE ANTAGÔNICOS, VARIÁVEL PARA CADA ESTRADA QUE SE OPÔE, INSISTENTEMENTE, Á VALOROSA PERSISTÊNCIA, E CAPACIDADE DOS ILUSTRES ENGENHEIROS, ALGUNS DOS QUAIS EMERITOS MESTRES, QUE ATUAM NO SETOR FERROVIÁRIO.

REALMENTE, SÓ O EXTENUO TRABALHO, INVULGAR TENACIDADE E GRANDE ABNEGAÇÃO TERIAM FORÇAS SUFICIENTES, PARA EQUILIBRAR, NÃO PARA ANULAR, AS PORTARIAS, AS LEIS, AS COMPULÇÕES E

INJUNÇÕES DE ORDEM POLÍTICA ENFIM, A QUE, A CADA MOMENTO, SE SUBMETEM AS FERROVIAS, ESTA PARCELA, TALVEZ A MAIOR OU, PELO MENOS UMA DAS MAIORES E MAIS RESPEITÁVEL DO SISTEMA DE TRANSPORTE DO PAÍS. ENTRETANTO, APESAR DE SUA ORIGEM, E, POR ISSO MESMO, ACUMULANDO EM SUAS TRADIÇÕES ERROS E ACERTOS, POSSÍVELMENTE SOLUÇÕES QUE PARECERAM CERTAS QUANDO TOMADAS, SÃO HOJE FONTES DE EFEITOS QUE ENTRAVAM OU DIFICULTAM, APESAR DE TUDO ISTO, AGINDO E LUTANDO, MAIS PARA A SUA MANUTENÇÃO DO QUE PARA EXERCER A SUA VERDADEIRA FINALIDADE, QUE É A DE COOPERAR NA DISTRIBUIÇÃO DA PRODUÇÃO, A FERROVIA AÍ ESTÁ NAS HORAS AGUDAS QUASI QUE EXCLUSIVAMENTE ENFRENTANDO AS MAIS TREMENDAS RESPONSABILIDADES, FAZ E COM FIRMEZA, A CIRCULAÇÃO DOS PRODUTOS ESSENCIAIS, IMPRESCINDIVEIS Á SUBSISTÊNCIA HUMANA. PASSADA A HORA NEGRA, QUANDO A CRISE ENTRA EM DECLÍNIO, OU TORNA-SE TÃO INTENSA QUE HABITUA; AINDA OFEGANTE, EXAURIDA, QUASI QUE MUTILADA, É OBRIGADA A INCREMENTAR SEUS ESFORÇOS, PARA PODER COMPETIR COM AS OUTRAS MODALIDADES DE TRANSPORTES, QUE, DADAS AS SUAS CARACTERÍSTICAS INTRÍNSICAS EM PERÍODOS ANORMAIS, RESTRINGEM SUA ATUAÇÃO, OU MESMO DESAPARECEM DA CIRCULAÇÃO. ESTA É A VERDADE, A DURA LIÇÃO QUE NOS PROPORCIONOU A GUERRA, A NÓS E AO MUNDO TODO, NOS ENSINANDO, QUE O TRÁFEGO FERROVIÁRIO É UM DOS ÚNICOS, QUE TEM CAPACIDADES INTRÍNSICAS, PARA SUBSISTIR COM EFICIÊNCIA AOS MAIS TREMENDOS CONFLITOS.

ANALISANDO O PROJETO REFERIDO, NÃO PARA CRITICÁ-LO, MAS SIM PARA COMPREENDÊ-LO, LEVADOS PELA NOSSA EXPERIÊNCIA PRÓPRIA E PELOS ENSINAMENTOS DE VELHOS MESTRES, ENTRE OS QUAIS ESTÁ O NOSSO PRESIDENTE, VELHO NA EXPERIÊNCIA, NA PERSEVERANÇA, NA OBSERVAÇÃO, NA COMPREENSÃO, MAS NÃO NA IDADE, NEM NO DISCERNIMENTO, NEM NA AÇÃO CONCILIADORA, COMO BEM DEMONSTRA EM TODOS OS SEUS TRABALHOS E ESTUDOS, VEJA-SE A SUA CONFERÊNCIA "O SENTIDO REAL DA COORDENAÇÃO DE TRANSPORTES" NA QUAL TANTO NOS APOIAMOS, LEVADOS COMO DIZIAMOS, POR ÊSTES ELEMENTOS, EXAMINAMOS, SEPARADAMENTE, AS DIVERSAS MODALIDADES, DE UMA MANEIRA SUPERFICIAL EMBORA, DAS VIAS QUE FORMAM O SISTEMA DE TRANSPORTE DE NOSSO PAÍS.

REGISTRANDO OS RESULTADOS DESTA NOSSA INVESTIGAÇÃO, ALGUMAS DAS QUAIS AQUI FIXAMOS, VERIFICAMOS DESDE LOGO "QUE NÃO SE PODE IMAGINAR SISTEMAS DE VIAÇÃO-TERRESTRE, MARÍTIMA, FLUVIAL E AÉREA, COMO SE FOSSEM INDEPENDENTES UM DOS OUTROS, E QUE

NÃO É POSSÍVEL MANTEREM-SE EM ESTANQUEIDADE, OS DIVERSOS PLANOS DE VIAÇÃO, ORGANIZADOS POR ESPECIALISTAS, DE CADA UM DOS RAMOS, SEM CONTACTO E ENTENDIMENTOS RECÍPROCO, COMO QUE TENDO, CADA GRUPO DE TÉCNICOS, A PREOCUPAÇÃO DE SOBREPUJAR O OUTRO", E MAIS, NÃO SE PODEM ORGANIZAR TAIS PLANOS Á REVELIA DOS CENTROS ECONÔMICOS DA PRODUÇÃO.

ENTRETANTO, POR CIRCUNSTÂNCIA E CONDIÇÕES VÁRIAS, O NOSSO SISTEMA DE TRANSPORTE, NÃO TEVE JAMAIS, QUANDO ELABORADO NAS SUAS PARTES, EM CONSIDERAÇÃO TAIS VERDADES...

SE NÃO FOSSE NECESSÁRIO ALONGAR-ME POR DEMAIS, EU AQUI ME PENITENCIARIA DOS ERROS QUE CONTÉM O ATUAL PLANO RODOVIÁRIO, EM EXECUÇÃO NO PAÍS, E PELO QUAL SOU O MAIOR RESPONSÁVEL.

PARA BEM COMPREENDERMOΣ O PROBLEMA DE TRANSPORTE, INICIAMOS A NOSSA INVESTIGAÇÃO NOS CAMINHOS VICINAIS, NAS VIAS AS MAIS PRIMITIVAS, E FOI NESTAS VIAS PRIMITIVAS QUE VERIFICAMOS ESTA ASSERÇÃO INEXORÁVEL: TODA A VIA DE TRANSPORTE DEVE SE JUSTIFICAR PELOS SISTEMAS PRÓPRIOS DA PRODUÇÃO.

CONTINUAMOS NOSSA PROCURA: NA RÊDE FERROVIÁRIA, ENCONTRAMOS E SENTIMOS SUAS PECULIARIDADES, OS SEUS DEFEITOS DE ORIGEM, ACRÉSCIDOS DE MUITOS OUTROS, FORMADOS DE REGULAMENTOS OBSOLETOS, DE LEIS, DE PORTARIAS, DE COMPULSÕES, ENFIM, QUE FORMAM VERDADEIROS GABARITOS DE DIMENSÕES, QUE SE APERTAM MAIS PAIS UMA ORGANIZAÇÃO FERROVIÁRIA, DO QUE PARA OUTRA, GABARITO DE EFEITOS ANTAGÔNICOS, APERTADOS, TODOS E DE TAL FORMA, QUE MAL DÃO PASSAGEM Á SUA VERDADEIRA FINALIDADE, QUE É A DE DISTRIBUIR, ECONOMICAMENTE, A PRODUÇÃO.

ENCONTRAMOS ORGANIZAÇÕES QUE SÃO OBRIGADAS A MANTER TRÁFEGO DEFICITÁRIO EM ESTRADAS DE FERRO CONSTRUÍDAS EXCLUSIVAMENTE POR EXIGÊNCIAS DA DEFESA NACIONAL, ENQUANTO QUE POR-TOS, ENTRE OS QUAIS CITAMOS O DE CARAVELAS, DE MAIOR INTERESSE ESTRATÉGICO TALVEZ, QUE SALVADOR; BASES AÉREAS, TAMBÉM DE CA-

RATER ESTRATÉGICO, E CONSTRUÍDOS COMO AQUELAS FERROVIAS, POR EXIGÊNCIAS DE DEFESA NACIONAL; E RODOVIAS, TAMBÉM SOB TAIS CONDIÇÕES, TRAÇADAS, EXECUTADAS OU EM EXECUÇÃO - TRATADOS, ÊSTES CENTROS ESTRATÉGICOS, DIGAMOS ASSIM, COM ESPECIAL CARINHO, AMANHADOS DIRETAMENTE COM O LEITE MATERNO, QUE É O ERÁRIO PÚBLICO.

POR QUE NÃO SE PERMITIR ÀS FERROVIAS ESTRATÉGICAS, UM TRATAMENTO SEMELHANTE?

NÃO SERIA MAIS JUSTO, QUE, COMO AS BASES AÉREAS, SE TORNASSEM INATIVAS, TIRANDO-SE A OBRIGAÇÃO DE UM TRÁFEGO REGULAR, TALVEZ BENEFICIADOR APENAS À GRUPOS, MAS DEFICITÁRIO, MANTENDO-SE APENAS, UMA RIGOROSA CONSERVAÇÃO, PARA, A QUALQUER EMERGÊNCIA, ESTAS FERROVIAS CORRESPONDEREM À ÚNICA FINALIDADE PARA QUE FORAM CONSTRUÍDAS, ALGUMAS EM ZONAS IMPRÓPRIAS À PRODUÇÃO? NÃO TERIA EXPRESSÃO ECONÔMICA, PARA A ORGANIZAÇÃO QUE AGORA AS MANTÉM, SE, SEU PESSOAL E O MATERIAL NO TRÁFEGO DEFICITÁRIO, REPETIMOS, FOSSEM EMPREGADOS, ONDE HÁ CORRESPONDÊNCIA ECONÔMICA POSITIVA? NÃO SERIA EM BENEFÍCIO DA COLETIVIDADE, SE TAIS ESTRADAS ESTRATÉGICAS RECEBESSEM TAMBÉM UM AMANHAMENTO ESPECIAL, ATRAVÉZ DE UM PLANO DE FINANCIAMENTO IDÊNTICO AO QUE CONSERVA OS PORTOS, AS BASES AÉREAS, E CONSTROE E CONSERVA AS ESTRADAS DE RODAGEM, QUANDO ÊSTES CENTROS TEM O CARATER EXCLUSIVAMENTE ESTRATÉGICO?

EM GERAL ESTES PONTOS, AQUI EVIDENCIADOS, ESTÃO SITUADOS, ONDE AS POSSIBILIDADES INDUSTRIAIS NÃO EXISTEM.

FIRMAMOS AINDA NOSSAS OBSERVAÇÕES NAS FERROVIAS À PROCURA DAS MATAS, DA SELVICULTURA, ENCONTRAMOS CULTURAS INTENSIVAS NA PAULISTA, VERIFICAMOS SUAS SÓLIDAS BASES ECONÔMICAS, E SEM SABER BEM POR QUE, FOMOS TENTADOS A LEVAR NOSSO OLHAR AOS PAÍSES NÓRDICOS QUE CULTIVAM A FLORESTA.

LÁ ENCONTRAMOS A NORUEGA, FIRME NAS SUAS ECONOMIAS, APESAR DO TEMPORAL TREMENDO QUE ATRAVESSOU, CONTINUANDO, PERSEVERANTEMENTE, NO PLANTIO DA FLORESTA, JÁ AGORA, QUASI QUE COM

PLETAMENTE EXTERMINADA A FOME DE SEU POVO, TAMBÉM ISENTO DO FRIO.

NÃO CONTERÁ ESTA NOSSA OBSERVAÇÃO, ALGUM ENSINAMENTO? NÃO QUERERÁ ISTO DIZER, EM RELAÇÃO ÀS FERROVIAS, QUE, ENQUANTO A ARVORE CRESCE, SE DESENVOLVE E TRANSFORMA-SE EM DINHEIRO, O TRILHO SE DESGASTA, SE REDUZ? NÃO SERÁ A MATA UMA FONTE PERENE DE RECURSOS PARA A MANUNTENÇÃO DO TRILHO?

PARA NÓS, ÊSTE É O ENSINAMENTO QUE NOS PROPORCIONA A COMPANHIA PAULISTA. ONDE HÁ MATA, HÁ AGRICULTURA, PRODUÇÃO, RIQUEZA, CONFORTO, SEGURANÇA DE EQUILÍBRIO NATURAL.

ESTENDENDO ÀS VISTAS ÀS RODOVIAS, ENCONTRAMOS, A PAR DE QUALIDADES CONSEQUENTES DE SUA FLEXIBILIDADE, UMA QUALIDADE QUE CHAMO DE NEGATIVA. É QUANDO QUERO ME REFERIR, A UMA ESPÉCIE DE EXPLORAÇÃO QUE ELA PROPORCIONA EM PREJUÍZO FLAGANTE DA COLETIVIDADE, A VALORISAÇÃO DOS TERRENOS, QUE DÁ MARGEM A ÊSTE SURGIMENTO DESORDENADO DE FAVELAS ESTILIZADAS, QUE VÃO PROLIFERANDO NAS CERCANIAS DOS CENTROS POPULOSOS, INUTILIZANDO, ESTERILIZANDO, RICOS TERRENOS, ONDE AS MATAS, QUE DEVERIAM SER INTENSIFICADAS PARA SOB ELAS SE DESENVOLVER NATURALMENTE A AGRICULTURA, SÃO SACRIFICADAS, EM PREJUÍZO DA COLETIVIDADE, MAS EM BENEFÍCIO DE GRUPOS. NO SEU TRÁFEGO, OS DEFEITOS SÓ ESCONDEM, QUANDO ALTRAPASSAM OS SEUS JUSTOS E NATURAIS LIMITES, NA SUA COOPERAÇÃO EM DISTRIBUIR A PRODUÇÃO. A SUA MANUNTENÇÃO DEPENDE: DE VEÍCULOS DE DURAÇÃO EFÊMERA, DE UMA SUPERFÍCIE DO ROLAMENTO EM PERMANENTES CONDIÇÕES TÉCNICAS E, COMO ÊSTES ELEMENTOS SÃO FUNÇÃO, NA MAIORIA DAS VEZES E, SUBSTANCIALMENTE, DE PRODUÇÃO, DE IMPORTAÇÃO, E, ASSIM TAMBÉM, O COMBUSTÍVEL LÍQUIDO QUE ALIMENTA ÊSTE TRÁFEGO, DESENVOLVE-SE UMA TAL CADEIA DE OBJECÇÕES, TÃO COMPLICADO PROCESSO FAZENDÁRIO, DE TARIFAS, DE DIVISAS, E ATÉ DE CARATER DIPLOMÁTICO, QUE, SE FORMOS BEM APURAR, SE CONSEGUIRMOS PENSAR NO ASSUNTO, ISENTOS DO QUE NOS INDUZ A PROPAGANDA, POSSÍVELMENTE CORRIGIRIAMOS MUITO, DA DISPERSÃO DE ENERGIA ECONÔMICA, QUE SE ATRIBUE, MUITA VEZ, AO RODOVIARISMO.

É COMO QUALQUER OUTRA MODALIDADE DE TRANSPORTE, QUAN-

DO NÃO ESTÁ ORDENADO SOB O PONTO DE VISTA ECONÔMICO; LEVA A MAIOR PARTE DO PRODUTO ENCARECENDO-O. DIGO LEVAR, NO SENTIDO DE DESGASTAR, CONSUMIR, REDUZIR VALORES.

FOI O QUE OBSERVAMOS, RIGOROSAMENTE, NAS OUTRAS MODALIDADES, MARÍTIMAS, FLUVIAIS E AÉREAS, SEMPRE QUE UTILIZADAS INDEVIDAMENTE, É CONSTATAMOS ESTA CONSTANTE: OS MEIOS DE TRANSPORTES QUE NÃO SE JUSTIFICAM PELA NECESSIDADE DA PRODUÇÃO, DEVEM DESAPARECER, GRADATIVAMENTE, EM BENEFÍCIO DO PRÓPRIO TRANSPORTE E DE COLETIVIDADE. ISTO QUER DIZER QUE É PRECISO INTENSIFICAR A PRODUÇÃO PARA EVITAR ÊSTE DESPARECIMENTO.

ASSIM ANALISANDO, FOMOS SENTINDO QUE TÔDAS AS MODALIDADES DE TRANSPORTE SÃO EFEITOS, E QUE, INVESTIGANDO EFEITOS, FICAMOS SEMPRE DENTRO DE UMA RÊDE DE OBSTÁCULOS, E QUE, A MEDIDA QUE PROCURAMOS UMA SOLUÇÃO PARA DELA SAIR CONTRAPOMOS UMA OUTRA DE APARENTE ABRIGO, MAS AUMENTANDO SEMPRE AS DIFICULDADES, NADA CONSEGUINDO PARA DERIMÍ-LAS PELA COMPULSÃO. EM TÔDAS AS MODALIDADES, PORÉM, ENCONTRAMOS UMA COUSA COMUM: DISTRIBUIÇÃO DA PRODUÇÃO DISTRIBUIÇÃO ECONÔMICA DA PRODUÇÃO.

FOMOS ENTÃO EXAMINAR A PRODUÇÃO NAS SUAS FONTES DE ORIGEM.

A PRODUÇÃO OBSERVA-SE DESDE OS TEMPOS FEUDAIS, NO REGIME DA SIMPLES TROCA.

E, COMO TROCA IMPLICA EM AÇÃO E MOVIMENTO DE UM OBJETO OU COUSA, TRANSPORTE, CONSEQUENTEMENTE, A INTERDEPENDÊNCIA ENTRE O TRANSPORTE E A PRODUÇÃO OBSERVA-SE TAMBÉM DESDE AQUELES TEMPOS. À NECESSIDADE REAL OU PRESUMIDA CRESCENDO, OS MEIOS DE PRODUÇÃO E DE CONSUMO SE DESENVOLVERAM E, CONSEQUENTEMENTE, O DESENVOLVIMENTO DO TRANSPORTE. ASSIM SENDO O TRANSPORTE, PARA ATENDER À PRODUÇÃO, PARA DISTRIBUI-LA NA SUA AÇÃO COMPELTIVA, DEVE SER ORGANIZADO COM A CONTESTURA ECONÔMICA DE EQUILÍBRIO PARA CORRESPONDER NO TEMPO E NO ESPAÇO ÀS NECESSIDADES QUE DÃO ORIGEM À PRODUÇÃO, DA QUAL ELE É CONSEQUÊNCIA, DA QUAL ELE É FUNÇÃO.

ASSIM SE MANIFESTA A PRODUÇÃO, O TRANSPORTE E O CONSUMO; NESTA ÍNTIMA LIGAÇÃO E, NESTE ENTRELAÇAMENTO. DO SEU EQUILÍBRIO DEPENDE O CONFORTO COLETIVO, A HARMONIA DOS POVOS.

PERIODICAMENTE, O MUNDO É SACUDIDO POR CONVULSÕES QUE SE TORNAM CADA VEZ MAIS CRUEIS, E QUE DECORREM, INEXORAVELMENTE DO DESEQUILÍBRIO DAS RELAÇÕES ENTRE A PRODUÇÃO, O TRANSPORTE E O CONSUMO. ORA É A PRODUÇÃO QUE FALTA OU EXCEDE ÀS NECESSIDADES COLETIVAS, ORA É O TRANSPORTE QUE NÃO EXISTE OU NÃO CORRESPONDE À DISTRIBUIÇÃO DA PRODUÇÃO, ORA É A AUSÊNCIA OU EXCESSO DO CONSUMIDOR, OU AINDA QUANDO QUALQUER UM DELES NÃO ESTÁ FIRMADO NA REALIDADE DE FATOS NATURAIS.

RARAMENTE, AS OSCILAÇÕES DESSES ELEMENTOS SE CORRESPONDEM EM SENTIDO E GRANDEZA. DURANTE OS PERÍODOS DE CALMA, DE APARENTE PROSPERIDADE, UMA SÉRIE DE FATORES SATÉLITES DOS TRÊS ELEMENTOS CONSIDERADOS, TEM FORÇAS BASTANTES PARA SE COMPENSAREM, EM PREJUÍZO DE ALGUÉM OU DE ALGUMA COUSA, EVIDENTEMENTE, MAS, COMO ÊSTES PREJUÍZOS SE RETARDAM NA SUA MANIFESTAÇÃO, AS COMPENSAÇÕES VÃO SE AJUSTANDO, E TEM-SE A IMPRESSÃO QUE HÁ NORMALIDADE.

O PROGRESSO, ENTRETANTO, DA MECÂNICA, DAS CIÊNCIAS E, DA AMBICÃO DESMEDIDA, AGINDO SEMPRE ÀS VEZES GRADATIVAMENTE, OU TRÁS VIOLENTAMENTE, VAI INTRODIZINDO OS APERFEIÇOAMENTOS QUE OS LABORATÓRIOS, VÃO ENTREGANDO À PRÁTICA, NESSES ELEMENTOS, INDISTINTA E DESORDENADAMENTE, E À MEDIDA QUE ELAS VÃO APARECENDO. OBSERVA-SE, ENTÃO, QUE TAIS APERFEIÇOAMENTOS AO INVÉZ DE CONSOLIDAREM AQUELA NORMALIDADE - APARENTE, AQUELA PSEUDOARMONIA, NAS RELAÇÕES ENTRE O PRODUTO, O TRANSPORTE E O CONSUMO, TRAZENDO CONSIGO O EQUILÍBRIO, E MAIOR EFICIÊNCIA, PRECIPITAM AO CONTRÁRIO O DESEQUILÍBRIO, CRIAM CONFLITOS, ENTRAVANDO, COM CRISES SUCESSIVAS, AS RELAÇÕES SOCIAIS, ORIGINANDO O MAL COLETIVO E PROVOCANDO SOLUÇÕES OU SISTEMAS, IMPROVISAÇÕES MOMENTÂNEAS, FIRMADAS NA COMPULSÃO, CRIANDO SEMPRE OBRIGAÇÕES.

ESTAS RELAÇÕES SÃO ENCONTRADAS DE TAL FORMA NA SOCIEDADE, QUE, DESDE OS TEMPOS FEUDAIS, CONSTITUÍRAM SEMPRE AS MAIORES FORÇAS RESPONSÁVEIS POR TODOS OS MOVIMENTOS POLÍTICOS.

TICOS SOCIAIS; QUE A HISTÓRIA VEM REGISTRANDO.

FOI O DESENVOLVIMENTO E O APERFEIÇOAMENTO DESTES ELEMENTOS, QUE, INCREMENTANDO SUAS RELAÇÕES, ANULARAM O REGIME DA TROCA EM SUAS CARACTERÍSTICAS ORIGINÁRIAS, FAZENDO SURGIR OS SISTEMAS PELO QUAL CADA INDIVÍDUO PRODUZ, TRANSPORTE E CONSUME, DE ACÓRDO COM AS LIMITAÇÕES PRÓPRIAS DA EXPRESSÃO DE CADA UM, DESORDENADAMENTE PORTANTO. FORMADO POR UMA INFINIDADE DE MODALIDADES, ÊSTE SISTEMA, CAUSA DAS DIVERSAS CLASSES EM QUE SE SUBDIVIDE A SOCIEDADE, ORIGINOU O AMBIENTE PARA A GANÂNCIA, A COMPETIÇÃO, E A DISPERSÃO DE ENERGIA, SOB OS MAIS VARIADOS ASPECTOS.

FOI, SOB ÊSTE CONJUNTO DE MODALIDADES QUE CHAMAMOS DE SISTEMA, PARA MELHOR OBJETIVAR NOSSO PENSAMENTO, QUE SURTIRAM OS CENTROS ECONÔMICOS EXISTENTES, TAMBÉM SUJEITOS ÀS LIMITAÇÕES PRÓPRIAS DE SUAS EXPRESSÕES, NO TEMPO E NO ESPAÇO. ÊSTE SISTEMA TAMBÉM PERMITE QUE O INTERESSE DE GRUPOS SOBREPONHA-SE AOS INTERESSES DA COLETIVIDADE. MANTEM-SE REAGINDO CONTRA AS LEIS HUMANAS, SEPARANDO-SE PELA COMPULSÃO, PARA RESTRINGIR DIREITOS NATURAIS E PARA OCULTAR A SUA VERDADEIRA E ÚNICA FINALIDADE: O BEM DA COLETIVIDADE ACIMA DOS INTERESSES DE GRUPOS OU CLASSES. PORTANTO, É, NESTE AMBIENTE, QUE DEVEMOS ENCONTRAR OS INÚMEROS FATORES QUE DIFICULTAM A PRÓPRIA AÇÃO DO TRANSPORTE E PREJUDICAM AS RELAÇÕES ECONÔMICAS DO TRIO, PRODUÇÃO-TRANSPORTE-CONSUMO.

DAI, CONHECER OS CENTROS ECONÔMICOS DE PRODUÇÃO, REAIS OU DISVIRTUADOS, COMO SE APRESENTAM, QUAIS SUAS CARACTERÍSTICAS, E, EM SEGUIDA, COMO DELES, DE SUAS MANIFESTAÇÕES, SURGE O TRANSPORTE PARA MANTER O EQUILÍBRIO, A HARMONIA DA PRODUÇÃO DO PAÍS.

OS CENTROS ECONÔMICOS SE FORMAM, EVIDENTEMENTE, DE ACÓRDO COM AS CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS DA PRODUÇÃO, E PODEMOS ASSIM CLASSIFICÁ-LOS:

CENTRO ECONÔMICO
DE

PRODUÇÃO { VEGETAIS
ANIMAIS

CENTROS ECONÔMICOS DE

VEGETAIS

EXTRAÇÃO

MINERAIS

TRANSFORMAÇÃO OU BENE-
FICIAMENTO

INDUSTRIALIZAÇÃO

CONSUMO

É CLARO QUE O CONHECIMENTO DA VIDA DOS CENTROS DE PRODUÇÃO, SÓ SE PODE FIRMAR E INTERPRETAR POR MEIO DE OBSERVAÇÕES DE ESTATÍSTICAS ELABORADAS, COM O NECESSÁRIO RIGOR PARA EXPRESSAREM A REALIDADE DOS ACONTECIMENTOS. SUA INTERPRETAÇÃO DEVE SER FEITA POR ESPECIALISTAS, ECÔNOMISTAS, ENGENHEIROS, AGRÔNOMOS, TÉCNICOS DA PRODUÇÃO, QUE CORRESPONDE À MATÉRIA PRIMA BÁSICA ENCONTRADA NOS RESPECTIVOS CENTROS JÁ FORMADOS OU POR SE FORMAREM.

ASSIM, PELAS ESTATÍSTICAS REFERENTES À PRODUÇÃO, SERÃO DETERMINADOS OS CENTROS ECONÔMICOS EM EXPRESSÃO E POTENCIAL. SUA SITUAÇÃO GEOGRÁFICA E, CONSEQUENTEMENTE, SUA CONEXÃO COM O TRANSPORTE SOB SUAS DIVERSAS MODALIDADES.

À COLETA DESSES ELEMENTOS, PARA QUE CORRESPONDA AO QUE SE PRETENDE, DEVERIA SER FEITA EM DUAS FASES. NA PRIMEIRA, SERIA ESTUDADA, ATRAVÉS DAS FONTES DE ESTATÍSTICAS EXISTENTES, A PRODUÇÃO DOS CENTROS ECONÔMICOS JÁ FIRMADOS, DOS QUAIS ALGUNS DISVIRTUADOS, SERVIDOS OU INFLUENCIADOS POR QUALQUER DAS MODALIDADES DE TRANSPORTE: - RÔDO-FERROVIÁRIO, FLUVIAL, MARÍTIMO, LACUSTRES E AÉREOS; NA SEGUNDA FASE, DE AÇÃO MAIS DEMORADA, SERIAM INVESTIGADOS "IN LOCUM" ELEMENTOS QUE INDICAREM A POSSIBILIDADE DE NOVOS SURTOS DE PRODUÇÃO PARA A FORMAÇÃO DE OUTROS CENTOS ECONÔMICOS, CONSOANTE OS RESULTADOS DAS INFORMAÇÕES COLHIDAS.

PRECISAMOS DE ELEMENTOS DE ESTATÍSTICAS QUE NOS INFORMEM QUAIS OS CENTROS ECONÔMICOS QUE ESTÃO FORMADOS AO PÉ DA MATÉRIA PRIMA E QUAIS OS QUE DELA SE AFASTARAM EM BENEFÍCIO DE GRUPOS, E INDAGAR A ORIGEM DESTA MATÉRIA PRIMA, SEJA ELA DO SOLO NACIONAL OU NÃO. É DE CAPITAL IMPORTÂNCIA A INVESTIGAÇÃO DESES ELEMENTOS PARA BEM CONHECER A SITUAÇÃO DOS CENTROS DE TRANSFORMAÇÃO OU BENEFICIAMENTO, INTERMEDIÁRIOS EM RELAÇÃO AOS CENTROS DE PRODUÇÃO E DE CONSUMO, ESTA INFORMAÇÃO INDICARÁ CAUSAS DE SENSÍVEIS REPERCUSÕES NA ECONOMIA DO SISTEMA DE TRANSPORTE E DO PRÓPRIO PAÍS.

MAIS SENTINDO DO QUE BASEADOS EM ELEMENTOS AINDA NÃO APURADOS, PODEM AFIRMAR-SE COMO SENSÍVEIS SE MOSTRAM Á ECONOMIA GERAL, OS RESULTADOS QUE ADVÊM DOS CENTROS ECONÔMICOS FIRMADOS NA TRANSFORMAÇÃO BENEFICIAMENTO OU INDUSTRIALIZAÇÃO DE MATERIA PRIMA QUE DELES NÃO SÃO ORIGINÁRIAS. SEM ENTRAR, MESMO GENERALIZANDO, NOS EFEITOS QUE TAIS CENTROS PRODUZEM EM VARIOS SETORES DA SOCIEDADE, UM SE MANIFESTA FÁCIL DE SER IDENTIFICADO DESDE LOGO: QUEREMOS REFERIR-NOS A RELAÇÃO ENTRE O VALOR INTRÍNSICO, ENTRE O VOLUME DA MATÉRIA RECEBIDA, E O VALOR E A GRANDEZA QUE ELA ADQUIRE PARA SER DIRIGIDA A OUTROS CENTROS.

PARA JUSTIFICAR, BASTA QUE SE FIXE O RACIOCÍNIO NOS PRODUTOS DA PECUÁRIA E DA MADEIRA, QUANDO OS CENTROS DE TRANSFORMAÇÃO OU BENEFICIAMENTO, INTERMEDIÁRIOS E DE INDUSTRIALIZAÇÃO, DISTAM DOS CENTROS ONDE SE ORIGINAM AQUELAS MATÉRIAS PRIMAS. ENCARANDO, APENAS, O ASPECTO MATERIAL, CONSTATA-SE, DESDE LOGO, A ABSOLUTA FALTA DE COMPENSAÇÃO ENTRE O CENTRO QUE PRODUZ A MATERIA PRIMA E O QUE A TRANSFORMA, OU BENEFICIA OU INDUSTRIALIZA. ESTA CARÊNCIA DE COMPENSAÇÃO INSIDE, IMEDIATAMENTE, NO TRANSPORTE, E AS OSCILAÇÕES NEGATIVAS E POSITIVAS QUE DISSO DECORREM, SE ESTENDEM, REPERCUTINDO, SUCESSIVAMENTE, EM TÓDAS AS DIREÇÕES, SENDO QUE, COM SINAL POSITIVO, SÔMENTE AS QUE CONVERGEM PARA O GRUPO TRANSFORMADOR OU BENEFICIADOR E INDUSTRIALIZADOR DA MATERIA PRIMA EM CAUSA.

FIXAMO-NOS, AINDA, NOS CENTROS PASTORIS FICTÍCIOS QUE SE FORMARAM AO LONGO DAS VIAS TERRESTRES COM A QUEIMA DAS MATAS, QUE, ESTERILIZANDO O SOLO, TRANSFORMA A TOPOGRAFIA PELA EROSÃO. SÃO CENTROS FICTÍCIOS, CAMPOS SEM TRATO, DANDO GADO DE

BAIXO CUSTO, MAS QUE COMPENSAM O GRUPO CRIADOR PORQUE ESTÃO ÀS PORTAS DO TRANSPORTE, ENQUANTO, QUE A AGRICULTURA, OS PRODUTOS MILAGROSOS DE CÉRES, CADA VEZ SE AFASTA MAIS DAQUILO DE QUE PRECISA, DAQUILO QUE AS COMPLETA, DE TRANSPORTE. É UM PARADOXO SANCIONADO PELO HÁBITO, MAS QUE TEM MALÉFICOS REFLEXOS NA ECONOMIA DO TRANSPORTE. VEJA-SE A SITUAÇÃO DOS FRIGORÍFICOS OU CENTROS DE INDUSTRIALIZAÇÃO DA CARNE, QUANDO DISTANTES DOS CAMPOS PASTORIS. COMO SÃO ELES BENEFICIADOS EM DETRIMENTO DA COLETIVIDADE, DISTANTES DOS CENTROS PASTORIS, PORÉM, PROXIMOS DOS PORTOS, ISTO É DOS CENTROS DE CONSUMO. ENTRETANTO, ÊSTES GRUPOS, AO ESTABELECEM A INDÚSTRIA DOS DERIVADOS DO LEITE, TIVERAM O CUIDADO DE SE SITUAREM NO CENTRO DE GRAVIDADE, O MAIS POSSÍVEL DOS CENTROS PASTORIS, SEM COGITAREM, NESTE CASO, DA EXISTÊNCIA DE PORTOS NAS SUAS PROXIMIDADES.

E, MAIS UM EXEMPLO, PARA BEM DEFINIRMOS O NOSSO PENSAMENTO: A INDÚSTRIA QUÍMICA NACIONAL QUE SUBSISTE, EXCLUSIVAMENTE, EM CONSEQUÊNCIA DE MEDIDAS DE PROTEÇÃO, E QUE SÓ BENEFICIA A GRUPOS, ELEVANDO O PREÇO DE SEUS PRODUTOS EM DETRIMENTO DO PODER AQUISITIVO DA COLETIVIDADE. É DE SE INSISTIR POR ISSO NO ASSUNTO, PARA A HÁRMONIA DO TRANSPORTE.

PARA O BEM DA COLETIVIDADE SE FAZEM MISTÉR ENSEINAMENTOS, ESTÍMULOS, PARA QUE, SE DESENVOLVAM AS MATAS, PARA QUE A INDUSTRIALIZAÇÃO, OU TRANSFORMAÇÃO SEJA FEITA SEMPRE JUNTO DA ORIGEM, DA MATÉRIA PRIMA CORRESPONDENTE.

HÁ PRODUTOS QUE DEVEM SER ARMAZENADOS, MAS NAS PROPRIEDADES QUE LHES DÃO ORIGEM PARA O QUE O BENEFÍCIO QUE PROPORCIONAM AO TRÁFEGO, TAMBÉM SEJA PARA O AGRICULTOR, PARA O DONO DO PRODUTO, E NÃO PARA OS INTERMEDIÁRIOS. O AGRICULTOR, O DONO DO PRODUTO DEVE CONSTRUIR SEUS PRÓPRIOS SILOS, PEQUENOS, QUANDO PARA SUA PRÓPRIA PRODUÇÃO, E DE MAIORES PROPORÇÕES, EM CADEIA, SE ASSIM FÔR O CASO, PROPORÇÕES QUE NÃO DEVEM EXCEDER, PORÉM, À CAPACIDADE DAS COOPERATIVAS AGRÍCOLAS, AS ÚNICAS ENTIDADES QUE DEVEM FINANCIAR ÊSTES SILOS. NOS ESTADOS UNIDOS, A CADEIA DE GRANDES SILOS, FINANCIADA POR GRUPOS CAPITALISTAS, TRANSFORMOU-SE EM OBJETO DE EXPLORAÇÃO, CONTRA O AGRICULTOR E CONTRA O CONSUMIDOR. A INTERVENÇÃO DO GOVERNO, ENCAMPANDO FS-

TAS CADEIAS, FOI A SOLUÇÃO. ENSINANDO O AGRICULTOR COMO SE FAZEM CONSERVAS, COMO SE TRATA O FEIJÃO, O MILHO PARA ARMAZENÁ-LOS, PARA AS PRIMEIRAS TRANSFORMAÇÕES, O PROBLEMA PERDE SUA COMPLEXIDADE; BENEFICIA-SE O TRÁFEGO E TEREMOS PELO MENOS FEIJÃO, EM CONSERVA, MAS NOSSO.

Os ASPECTOS QUE SINTETIZAMOS GENÉRICA E SUPERFICIALMENTE, DESENVOLVIDOS, ESTENDIDOS E APURADOS; A RIGOR, PELAS VARIAS ESPECIALIZAÇÕES QUE ENCERRAM EXPLICANDO A CAUSA DE FATORES RESPONSÁVEIS PELAS CRISES PERIÓDICAS QUE SOFREM A SOCIEDADE, APONTARÃO AS INCÓGNITAS QUE IMPEDEM O TRANSPORTE DE AGIR DENTRO DE SUA VERDADEIRA FINALIDADE: DISTRIBUIR A PRODUÇÃO, NATURALMENTE SEM GABARITOS DE OPOSTOS. ÉSTES ASPECTOS DE TANTO SE REPETIREM, ESCAPAM ÀS OBSERVAÇÕES SUPERFICIAIS, ESCONDIDOS, COMO ESTÃO, NO HÁBITO E NOS PRINCÍPIOS DOGMÁTICOS POR ELLES PRÓPRIOS CRIADOS. ÉSTAS SÃO AS CONSIDERAÇÕES QUE NOS PARECERAM NECESSÁRIAS. SÃO IDÉIAS E ENSINAMENTOS CONHECIDOS POR TODOS AQUELES, QUE LIDAM COM TRANSPORTE, E QUE SE ARRUMARAM NA MINHA MENTE FLIXANDO O PONTO DE VISTA QUE EXTERNAMOS, E QUE PODERÃO SEGURAMENTE, ORDENAR O TRANSPORTE, PARA QUE SE AJUSTEM AS DIVERSAS MODALIDADES, COMPLETANDO O TODO QUE É O SISTEMA DE TRANSPORTE.

MENCIONAMOS, EM SEGUIDA, ALGUMAS DAS DIFICULDADES QUE ENCONTRAMOS, AO ANALISAR O PROJETO DE LEI DO PROFESSOR JURANDYR PIRES FERREIRA, SÔBRE COORDENAÇÃO DE TRANSPORTE. ALIÁS, DEVO RESSALTAR, ANTECIPADAMENTE, CONSERVANDO EM MENTE OS ENSINAMENTOS SEMPRE OPORTUNOS DO SAUDOSO PROFESSOR PAULO FRONTIN, CUJA ESCOLA PARECE-ME SER SÉGUIDA PELO ILUSTRE AUTOR DO PROJETO. DAÍ SINTO-ME MAIS IDENTIFICADO COM O AUTOR DO TRATADO DE MECÂNICA ECONÔMICA AO SE REFERIR À COORDENAÇÃO DE TRANSPORTE ENUNCIANDO:

"A ORGANIZAÇÃO DE UM COMPLEXO RACIONAL DE RÊDES DE TRANSPORTE É UM DOS MAIS INTERESSANTES PROBLEMAS PARA SEREM RESOLVIDOS PELA MECÂNICA ECONÔMICA. A ORIENTAÇÃO QUE DEVE PRESIDIR A ESSE ESTUDO, BASEIA-SE NO TRAÇADO DE CENTROS DE IRRADIAÇÃO E NA MARCAÇÃO DAS DISTÂNCIAS EM QUE SE ENCONTRAM AS CURVAS DE CUSTO DE TRANSPORTE DOS VÁRIOS SISTEMAS ARTICULADOS". É DENTRO DESTES PONTOS DE VISTA QUE NOS MANTEMOS, PORQUANTO FUNDAMENTA UM PRINCÍPIO DE UNIDADE DE UM SISTEMA - AMPARADO TAMBÉM PELO PROFESSOR FELIPE DOS SANTOS REIS.

"É SOB ÊSTE ASPECTO QUE VEMOS UMA SOLUÇÃO CIENTÍFICA PARA A ANÁLISE MECÂNICA DA COORDENAÇÃO DE TRANSPORTE, CUJA TÉCNICA HODIERNA É AINDA EMPÍRICA E PESSOAL" (MECÂNICA ECONÔMICA).

A PRIMEIRA DIFICULDADE QUE SE NOS DEPAROU, FOI O PREESTABECIMENTO DE DISPOSITIVOS REGULAMENTARES EM ARTIGOS DA LEI.

ORA, FIXANDO-SE NA LEI DISPOSITIVOS REGULAMENTARES, ALGUNS DOS QUAIS JÁ FAZEM PARTE DE REGULAMENTOS DE LEIS EM VIGOR A REGULAMENTAÇÃO QUE DEVE SURTIR DO PROJETO, ANTECIPADAMENTE JÁ ESTÁ LIMITADA NA ESPONTANIEDADE QUE DEVERÁ TER. ÊSTE NOSSO PONTO DE VISTA NOS PARECE JUSTIFICADO, POIS QUE DA LEI EXIGE-SE A DOUTRINA DA QUAL EMERGEM OS REGULAMENTOS QUE VÃO EXECUTÁ-LA.

VERIFICAMOS, ASSIM, QUE O PROJETO NÃO CONTÉM MATÉRIA INTEIRAMENTE NOVA. DECORRENTE DE LEIS JÁ EM VIGOR, EXISTEM REGULAMENTOS QUE ELA TAMBÉM FIXA NO SEU CORPO; SÔBRE DETERMINADOS PONTOS DA LEI PROJETADA JÁ EXISTE DOUTRINA FIRMADA. E, DE FATO, ASSIM É, E FOI JUSTAMENTE POR ISSO QUE O PROJETO, INCLUINDO DISPOSITIVOS DE REGULAMENTOS DE OUTRAS LEIS ATINENTES AO ASSUNTO, QUIZ EVITAR, ATÉ CERTO LIMITE, A POSSIBILIDADE DE CONFLITOS PERTURBADORES NA SUA EXECUÇÃO.

ALIÁS, LOGO DE INICIO, UM DOS DISPOSITIVOS DECLARA, SEM SUBTERFUGIO, QUE O PROJETO TEM POR FINALIDADE REGULAMENTAR UM SERVIÇO QUE VAI CONJUGAR SERVIÇOS EXISTENTES. EVIDENTEMENTE, A MESMA NATUREZA, A MESMA MODALIDADE NA SUA ESSÊNCIA, O SERVIÇO QUE VAI CONJUGAR, DEVE POSSUIR; QUALIDADE INERENTE AO SERVIÇO DE DISTRIBUIÇÃO DA PRODUÇÃO, DE TRANSPORTE, QUER POR VIAS NATURAIS, QUER POR VIAS RODO-FERROVIÁRIAS. E OS SERVIÇOS EXISTENTES TEM SUA LEGISLAÇÃO PRÓPRIA E REGULAMENTADA, ATENDENDO SEMPRE ÀS CARACTERÍSTICAS CORRESPONDENTES AOS SISTEMAS, RESPECTIVAMENTE. Á PRIMEIRA VISTA, SE FOSSE POSSÍVEL UMA SIMPLES APLICAÇÃO DAS LEIS EXISTENTES AO SERVIÇO NOVO, CONJUGADOR, RESOLVERIA A QUESTÃO, PARECE-NOS, ENTRETANTO, QUE UMA DAS DIFICULDADES ENCONTRADAS, CONSISTE NA IMPOSSIBI-

LIDADE DO RODOVIÁRISMO A ELAS SE ADAPTAR, ALÉM DE DETALHES OUTROS, INCLUSIVE OS DE CARATER BUROCRÁTICO.

DE FATO, O TRÁFEGO RODOVIÁRIO, DEVIDO Á FLEXIBILIDADE DE SUAS CARACTERÍSTICAS, GOZA DE LIBERDADES TAIS QUE ESCAPA NÃO SÓ AOS REGIMENS TRIBUTÁRIOS EXISTENTES, COMO TAMBÉM A UMA SÉRIE DE OUTRAS OBRIGAÇÕES EXIGIDAS A QUALQUER OUTRO SISTEMA.

O TRANSPORTE RODOVIÁRIO CHEGA Á UNIDADE DA PESSOA JURÍDICA QUE TEM AÇÃO INDEPENDENTE DAS LEIS RESTRITIVAS DAS TARI-FAS; NÃO HÁ RESPONSABILIDADES DAS MASSAS; UMA EMPRÉSA, PORÉM, TEM RESPONSABILIDADE COLETIVA, PARA A COLETIVIDADE. NÃO PODEM POR ISSO, PERANTE UMA LEI SEREM COLÓCADAS SÔBRE O MESMO PLANO DE LEI.

PRETENDENDO CONJUGAR, ORDENAR, AJUSTAR SISTEMAS DE TRANSPORTE, NÃO QUER TER O PROJETO A PREOCUPAÇÃO DE ABRIGAR, DE FENDER OU PREFERIR QUALQUER PARCELA, QUALQUER MODO DE DISTRIBUIÇÃO, NEM PODERIA SER DE OUTRA FORMA. COGITA-SE DO TODO, DE FORMAR A CADEIA.

ENTRETANTO, O AUTOR DIVIDIU O TRANSPORTE EM VÁRIOS COMPARTIMENTOS, E CADA COMPARTIMENTO COM SEUS VALORES ESPECIAIS, E, POR TER ASSIM DIVIDIDO, FORAM CRIADOS VÁRIOS CONFLITOS E DESAJUSTAMENTO. ALIÁS, A REALIZAÇÃO DA REDE FERROVIÁRIA, COMO FOI EXECUTADA, A ATUAÇÃO DE REPARTIÇÕES AUTÔNOMAS E INDEPENDENTES ENTRE SI E Á REVELIA, DOS CENTROSECONÔMICOS DE PRODUÇÃO E DE SUA NATURAL DISTRIBUIÇÃO, DANDO ORIGEM, DESORDENADAMENTE, AOS PLANOS ESPECÍFICOS DE TRANSPORTES, SÃO AS CAUSAS DO ESTADO DE COUSAS QUE ATUALMENTE SE OBSERVA NESTE SETOR APESAR DA COMISSÃO CRIADA PELO DECRETO Nº 24 497, DE 29 DE JUNHO DE 1934 E DO DECRETO Nº 1 977, DE 24 DE SETEMBRO DE 1937 E O PARÁGRAFO 3º ARTIGO 219 DA LEI Nº 4 793, DE 7 DE JANEIRO DE 1924. O PROJETO LIMITA A CAPACIDADE, A AMPLITUDE DA LEI, QUANDO INSISTE SÔMENTE NA ELABORAÇÃO DE UM DE SEUS ÉLOS, CONSOANTE O ARTIGO 2º. ÊS-TE ARTIGO ESTABELECE, DEFINE O QUE A LEI VISA: CONJUGAR "SERVIÇOS REALIZADOS". O "CONJUGAR" É O ÉLO A SER CONSTRUÍDO PARA O QUAL SE INSTITUEM NORMAS, E OS SERVIÇOS FEITOS, SÃO OS ÉLOS EXISTENTES, QUE O ÉLO NOVO, O CONJUGAR, VAI LIGAR PARA A FOR-

MAÇÃO DE TODO. DUVIDAMOS DA RESISTÊNCIA DE UMA CADEIA COMPOSTA DE ÉLOS ASSIM CONSTITUÍDOS.

A TESE RESUME-SE EM CONSTRUIR UM ÉLO SOB DETERMINADAS PRESCRIÇÕES, NÃO PERMITINDO PORÉM A MODIFICAÇÃO DA REGULAMENTAÇÃO DE UMA DOS ÉLOS EXISTENTES, QUE VÃO SER LIGADOS PARA FORMAR A CADEIA. É QUE OS SERVIÇOS EXISTENTES FORAM ORGANIZADOS SOB DIRETRIZES E PONTO DE VISTA DIVERSAS, EM OCASIÕES E CIRCUNSTÂNCIAS VÁRIAS, SEM UNIDADE DE CONJUNTO, SOB REGULAMENTOS DIFERENTES E, AINDA, EM PLENO VIGOR.

PARECE-NOS, PORÉM, QUE AS DIFICULDADES QUE ENCONTRAMOS, SÃO CONSEQUENTES DO PONTO DE VISTA EM QUE NOS COLOCAMOS.

O PROJETO OLHA O PROBLEMA SOB O ASPECTO ECONÔMICO, DANDO AO VOCÁBULO ECONÔMIA O MESMO SIGNIFICADO QUE ENTESOURAMENTO, DIFERENÇA EM OURO, A MAIS, EM FAVOR DE GRUPOS. NÓS ENCARAMOS ECONÔMIA COMO EQUILÍBRIO ISENTO DE MERCANTILISMO. NÓS CONSIDERAMOS O TRANSPORTE NÃO COMO MULTIPLICIDADE DE SISTEMAS ISOLADOS, PORÉM INTEGRALMENTE, COMO UM TODO, SEM A PREOCUPAÇÃO PREMENTE DE BUSCAR SOLUÇÕES PARA COORDENÁ-LO. ASSIM CONSIDERANDO, O PROBLEMA ASSUME ASPECTO DIFERENTE E, CONQUANTO POSSA NÃO SER RESOLVIDO IMEDIATAMENTE, COMEÇAREMOS A PERCEBER A SUA CAUSA, A SUA ORIGEM REAL, E, CONSEQUENTEMENTE, A SOLUÇÃO QUE PARA NÓS É O EQUILÍBRIO.

O PROJETO ENCARA, SEPARADAMENTE, OS MEIOS DE TRANSPORTE PELOS QUAIS SE FAZ A DISTRIBUIÇÃO DA PRODUÇÃO, E, POR ISSO, ENCONTRAMOS UMA COMPLEXIDADE QUE NOS DIFICULTA E IMPOSSIBILITA A EXECUÇÃO DA LEI PRETENDIDA POR ÊLE. E, ASSIM, O FAZ PORQUE A DISTRIBUIÇÃO DO PRODUTO TORNOU-SE MERO OBJETO DE EXPLORAÇÃO MERCANTIL. ÀS CIRCUNSTÂNCIAS, O AMBIENTE E FATORES VÁRIOS ESCONDERAM GRADATIVAMENTE, A ORIGEM DA CAUSA FUNDAMENTAL, E EM SEU DETRIMENTO SE RESSALTOU E SE EVIDENCIOU A MERCANTILIZAÇÃO. TAL MERCANTILIZAÇÃO INVERTEU O PROBLEMA QUE, EM SUAS BASES, É AXIOMÁTICO: A PRODUÇÃO PROVOCA A DISTRIBUIÇÃO; O PRODUTO ORIGINA O TRANSPORTE. A MASSA DA PRODUÇÃO EXIGE UMA DISTRIBUIÇÃO CONCENTÂNEA COM SUA NATUREZA AOS CENTROS DE CONSUMO NA-

TURAI, NÃO DISVIRTUADOS. NÃO É O TRANSPORTE SOB ESTA OU AQUELA MODALIDADE, QUE DÁ ORIGEM AO PRODUTO, MAS, SIM, É O PRODUTO QUE O PROVOÇA, E SUA CAPACIDADE DE RESISTÊNCIA ECONÔMICA, DE EQUILIBRIO, É QUE, NATURALMENTE, DETERMINA O SEU CONDUTOR. O TRANSPORTE É UMA OPERAÇÃO DE ACABAMENTO COMPLETIVO DO PRODUTO.

À LEI PROJETADA PRETENDE FIXAR A RESULTANTE, UM SERVIÇO, UMA DIRETIVA, UMA SOLUÇÃO ENFIM, CAPAZ DE ELIMINAR OS EFEITOS, OS OBSTÁCULOS ORIUNDOS DAS DIVERSAS RÊDES ESPECÍFICAS DE TRANSPORTES EXISTENTES, NA DISTRIBUIÇÃO DA PRODUÇÃO? COMO, PORÉM, VAMOS PROCURAR NA RESULTANTE DA SOMA DE QUANTIDADES QUE REPRESENTAM O MESMO VALOR DE SIGNIFICAÇÃO, A SOLUÇÃO RELACIONADA A FATOS INDEPENDENTES DAQUELAS COMPONENTES, DAQUELES OBSTÁCULOS QUE SE PRETENDE, ELIMINAR? ESTÁ SOLUÇÃO PROCURADA, ESTA DIRETIVA, ESTE SERVIÇO CAPAZ DE ELIMINAR O RESULTADO DO DESENVOLVIMENTO OU DESARMONIA DOS FATORES INERENTES À INTEGRAÇÃO DE UMA UNIDADE DE PRODUÇÃO, COMO É O TRANSPORTE DEVE PESQUISAR DO NA CAUSA, E NÃO NOS EFEITOS.

ANALISADO SOB ÊSTE PRISMA O PROBLEMA, DESCOBRIREMOS DIVERSAS MURALHAS QUE ENCOBREM A INCÓGNITA DA EQUAÇÃO, A DISTRIBUIÇÃO ECONÔMICA, EQUILIBRADA, DA PRODUÇÃO, A FINALIDADE REAL É COMUM AS VÁRIAS MODALIDADES DE TRANSPORTE. ESTAMOS CERTOS DE QUE ÊSTE É O FITO DO AUTOR DO PROJETO: ESTABELECEER UM AJUSTAMENTO DOS SISTEMAS, UM POR OUTRO E TODOS POR UM, PARA A FORMAÇÃO DO CONJUNTO DE QUE RESULTARÁ O QUE SE PODE CHAMAR DE COORDENAÇÃO, MAS QUE É SIMPLEMENTE TRANSPORTE, EQUILIBRIO NA DISTRIBUIÇÃO DA PRODUÇÃO.

TENTAMOS ESQUEMATIZAR UM ESBOÇO CALCADO SOBRE O ORIGINAL, TENDO EM VISTA A ATUAL LEGISLAÇÃO EM VIGOR E AS CONSIDERAÇÕES ACIMA. MAS CEDO, CONCLUIMOS QUE TAL MODIFICAÇÃO IRIA EXIGIR A AMPLIAÇÃO E REVOGAÇÃO DE LEIS EXISTENTES, ATINGINDO, INCLUSIVE, O TRANSPORTE AÉREO, DE QUE O PROJETO NÃO COGITOU. FIRMARÍAMOS AMPLA AUTORIDADE PARA O QUE PRETENDE O PROJETO NAS LEIS A QUE NOS REPORTAMOS EM OUTRO LUGAR, POIS CONSIDERAMOS A CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTE E A COMISSÃO DE TARIFAS, UM PATRIMÔNIO VALIOSO QUE, PELAS RESPEITÁVEIS DECISÕES JÁ PREFERIDAS, JÁ PELAS DOUTRINAS QUE TEM FIRMADO, JÁ PELOS SEUS ARQUIVOS E PELO PROFUNDO CONHECIMENTO QUE POSSUI DOS ASSUNTOS ATI-

NENTES Á DISTRIBUIÇÃO DA PRODUÇÃO, SERIA, POR ISTO, ASSIM PENSAMOS, O ORGÃO INDICADO, E NÃO A COMISSÃO COORDENADORA DE TRANSPORTE, CRIADA PELO PROJETO.

RECONHECEMOS, ENTRETANTO, QUE O ESQUEMA ASSIM PROJETADO NÃO RESOLVERIA O ASSUNTO E IRIA CRIAR UMA INFINDAVEL SUCESSÃO DE OBSTÁCULOS NA MESMA PROPORÇÃO, OU MAIOR AINDA DAS QUE SURGIRÃO, A NOSSO VER, NA VIGÊNCIA DO DECRETO EM APREÇO.

AO REVER A ANÁLISE QUE FIZEMOS, VERIFICAMOS QUE, APESAR DE NOSSA PROLIXIDADE, ORA EMITINDO CONCEITOS MUITOS ATÉ QUE, APARENTEMENTE, SE CONTRADIZEM E SE REPETEM, ORA SUGERINDO MEDIDAS, ORA AINDA APONTANDO OBSTÁCULOS DE BARREIRAS, NÃO EXPRESSAMOS O QUE, REALMENTE, DESEJARÍAMOS DIZER, E POR ISSO RESUMIMOS O NOSSO PARECER NA SINOPSE QUE SE SEGUE:

É UMA VISÃO GERAL DO ASSUNTO PERCEBIDA E FIXADA ATRAVÉS DOS ENSEINAMENTOS DE VELHOS MESTRES E DE RECONHECIMENTOS E REPUTADOS TÉCNICOS ESPECIALIZADOS NA DISTRIBUIÇÃO DA PRODUÇÃO, ENTRE OS QUAIS APONTAMOS O ATUAL DIRETOR GERAL DO DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO, CUJOS CONCEITOS QUE FIRMAM DOCTRINAS, SEMPRE ACATADOS DESDE LONGA DATA, SE FAZEM RESPEITÁVEIS NOS CONGRESSOS E EM SEM NÚMEROS DE COMISSÕES ESPECIALIZADAS, E QUE É EMFIM O NOSSO:

PARECER: - UMA COORDENAÇÃO DE ELEMENTOS DESORDENADOS TERIA COMO RESULTADO UMA INFINITA CADEIA DE EFEITOS, DE UMA TÃO GRANDE COMPLEXIDADE QUE, EM POUCO TEMPO, ESCONDERIAM A UMA ESQUEMATIZAÇÃO LÓGICA, A ORIGEM DAS COUSAS CRIADORAS DO PROBLEMA BÁSICO.

ASSIM, PARECE-NOS QUE SE EVIDENCIA SER MAIS LÓGICO POR DE LADO A TENTATIVA DE UMA NOVA ORGANIZAÇÃO OU ARRANJO COM O FIM DE COORDENAR EFEITOS DE CAUSAS DESORDENADAS, E ESTUDAR QUANTO ANTES, A SÍNTESE DO PROBLEMA ÚNICO, QUE É, POR SI SÓ, FORMULADO DE ELEMENTOS RELACIONADOS E LIGADOS AO MESMO FIM - DISTRIBUIÇÃO DA PRODUÇÃO.

DO QUE, NO PRINCÍPIO, É DIVERSO PELA FRAGMENTAÇÃO OU MULTIPLICIDADE, ENCONTRA PELA ORDENAÇÃO E AJUSTE, UMA UNIÃO ÍNTIMA QUE, NO FIM TRANSFORMA O QUE A ECONOMIA CHAMA DE DIVERSIDADE DE ELEMENTOS, EM UM TODO QUE É UNO.

SENTIMOS QUE SERIA MAIS CONCETÂNEO TRAÇAR EM DOCUMENTO QUE SIRVA DE DIRETIVA GERAL E QUE PERMITA ORDENAR AS UNIDADES DE CADA MEIO DE TRANSPORTE, PROCURANDO SEMPRE QUADRAR NO TODO CADA UMA DELAS, COM O OBJETIVO DE AJUSTAR UM POR OUTRO E TODOS POR UM, TENDO-SE, NO ENTANTO, O CUIDADO DE CONSOLIDAR O TRABALHO NO PRINCÍPIO DA DESCENTRALIZAÇÃO, TANTO TÉCNICA, COMO ADMINISTRATIVA, FORMANDO COMO QUE UMA DOCTRINA DE AMPLA AÇÃO COM RESPONSABILIDADE UNITÁRIA DENTRO DOS LÍMITES DA PRÓPRIA DIRETIVA.

NO MECÂNISMO DA ANÁLISES E DA SÍNTESE REALIZADAS EM UM ESTUDO DOS INUMERADOS TRABALHOS JÁ REALIZADOS PELOS TÉCNICOS EM ASSUNTOS RELATIVOS A DISTRIBUIÇÃO DA PRODUÇÃO EM NOSSO PAÍS, É QUE PODEMOS ENCONTRAR OS ELEMENTOS PARA ALICERÇAR A DIRETIVA À QUE NOS REFERIMOS ACIMA.

SE ESTE NOSSO CONCEITO DE NADA SERVIR PARA O AJUSTE PARA A ORDENAÇÃO DOS MEIOS DE TRANSPORTE, UM APELO NOS FAZEMOS AOS COLEGAS, QUE FORMAM ESTE PLENÁRIO PORQUANTO O VULTUOSO PATRIMÔNIO QUE HOJE REPRESENTA, A NOSSA REDE FERROVIÁRIA EXIGE DE NÓS UMA AÇÃO DE UMA PRONTA SOLUÇÃO DO PROBLEMA ESTABELECIDO NA IMEDIATA FIXAÇÃO DE UM SISTEMA, SE BEM QUE TEÓRICO DE PRINCÍPIO, MAS ALICERÇADO NO EXEMPLO DA INDEPENDÊNCIA ECONÔMICA DE ALGUMAS FERROVIAS, DE MANEIRA A PERMITIR UM RESSURGIMENTO DE CENTROS PRODUTIVOS QUE REFLETIRÃO EM PROXIMO FUTURO NA ECONOMIA DAS FERROVIAS QUE CARECEM DE LEVANTAMENTO DE SEU PLANO ECONÔMICO.

AO FINALIZAR CABE DECLARAR QUE SINTO E COMPREENDO QUE A ASSERCIVA DOS PENSAMENTOS AQUI EXPOSTOS, E QUE CONCRETIZAM EM REALIDADE, A VERDADE SINTETIZADA NAS PALAVRAS AJUSTAR E OR-

DENAR, PODERÃO, PARA OUTROS, COM RELAÇÃO AO NOSSO PROBLEMA DE TRANSPORTES, SEREM CONSIDERADAS NO SENTIDO DE EXPRESSIVIDADE E SE CONFUNDIREM PELOS VÍNCULOS DE CAUSA E EFEITOS. ASSIM, DESEJAVAMOS QUE AS CONSIDERASSEM, TENDO EM VISTA, NÃO A OFUSCANTE COMPLEXIDADE DOS EFEITOS, MAS AS CAUSAS QUE SE ACHAM INTEGRADAS AO PROBLEMA DA PRODUÇÃO MAS O QUE DEVEMOS ASSINALAR, É QUE TODOS NÓS SENTIMOS A NECESSIDADE DE DAR UMA PRONTA SOLUÇÃO AO CHAMADO DE COORDENAÇÃO DE TRANSPORTE, CUJA GRANDIOSIDADE É TESTEMUNHADA PELA MAGNIFICIÊNCIA DESTA REUNIÃO CONSTITUÍDA DOS PRÓPRIOS ELEMENTOS SOBRE CUJOS HOMBROS RECAEM AS RESPONSABILIDADES DA SITUAÇÃO PRESENTE.

AGORA PEÇO-VOS QUE NÃO SEJAM SÓ OUVIDAS AS ÚLTIMAS PALAVRAS DO PROTOCOLAR AGRADECIMENTO EM DISPENSAREM A ATENÇÃO DE OUVIR-ME, NAQUILO QUE VOS FOI DITO, COM A RAZÃO E O DESEJO DE COMPARTILHAR COM VOSCO, EM UM TRABALHO, QUE, SEM DESEJAR DAR-LHE UM CUNHO PESSOAL, QUERO, ENTRETANTO, QUE SEJA REGISTRADO SEM RESTRIÇÕES PARA QUE HOJE OU AMANHÃ, POSSA AINDA RECEBER, DA VOSSA COLABORAÇÃO PROFISSIONAL, ALGUM ESCLARECIMENTO QUE TRANSPORTE A MINHA COMPREENSÃO PROFISSIONAL AO PLANO DA VERDADE DA CIÊNCIA POSITIVA.

Dr. ARTHUR CASTILHO: - AGRADEÇO AO DR. YEDDO FIUZA O SEU BRILHANTE TRABALHO, E PEÇO A S.S., TRANSMITIR À SECRETÁRIA O SEU TRABALHO PARA A DEVIDA PUBLICAÇÃO NOS ANUAIS.

O DR. YEDDO FIUZA TEVE A BONDADE DE TRABALHAR NO NOSSO DEPARTAMENTO, NESSE ASSISTÊNCIA DE COORDENAÇÃO E ACABASTES DE OUVIR UMA SINTESE, QUE CONSIDERO BRILHANTE, DO SEU TRABALHO, ANALIZANDO O PROJETO QUE ESTÁ EM DISCUSSÃO NA CÂMARA E DANDO AS IDÉIAS GERAIS QUE S.S., NA SUA COMPETÊNCIA, NA SUA EXPERIÊNCIA DE EX-DIRETOR GERAL DO DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE RODAGEM.

TEM A PALAVRA O SR. REPRESENTANTE DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA.

Dr. RUY DA COSTA RODRIGUES

Estrada de Ferro Sorocabana

A DIFERENÇA DE PREÇO DA ORIGEM AO DESTINO, REPRESENTANDO O VALOR DO SERVIÇO DA ESTRADA É, EM GERAL, MUITAS E MUITAS VEZES MAIOR QUE A PARCELA AUFERIDA PELA ESTRADA, PARA O DESLOCAMENTO DA MERCADORIA DA ORIGEM AO DESTINO.

MUITO POUCO FICANDO PARA A ESTRADA DE FERRO QUE REALMENTE CONTRIBUIU PARA O AUMENTO DO VALOR ECONÔMICO, NÃO É JUSTO QUE SE ESTABELEÇA UMA GRANDE MARGEM DE LUCRO NA TOTALIDADE DISPUTADA PELOS NEGOCIANTES, NA CADEIA QUE VAI DO PRODUTOR AO VAREJISTA.

OS AUMENTOS DE TARIFAS TEM SIDO SISTEMÁTICAMENTE, MAS INJUSTAMENTE, APONTADOS COMO UMA DAS CAUSAS DAS GRANDES ELEVAÇÕES DOS PREÇOS DE VENDA; QUANDO A VERDADE É QUE ESSAS MAJORAÇÕES DAS TARIFAS SÃO O BODE EXPIATÓRIO DE QUE SE SERVEM OS ESPECULADORES E INTERMEDIÁRIOS PARA JUSTIFICAR OS SEUS LUCROS EXORBITANTES.

RECONHEÇEMOS QUE O ÍNDICE PER CAPITA DA PRODUÇÃO EM NOSSO PAÍS, É MUITO BAIXO E QUE É PRECISO INCREMENTAR A PRODUÇÃO PARA QUE ESSE ÍNDICE SE ELEVE, MAS NÃO PODEMOS ADMITIR QUE O ACRÉSCIMO DE RIQUEZA QUE PODERIA ADVIR DE UMA TAL SITUAÇÃO, DEIXE DE BENEFICIAR EQUITATIVAMENTE, TANTO OS PRODUTORES, COMO OS CONSUMIDORES E OS INTERMEDIÁRIOS.

INFELIZMENTE, ÊSTES ÚLTIMOS SÃO OS MAIS BENEFICIADOS E OS RESPONSÁVEIS PELOS PREÇOS EXAGERADOS DAS UTILIDADES, VALENDO-SE, PARA TANTO, DA NOSSA DESORGANIZAÇÃO ECONÔMICA.

DIZEMOS DA NOSSA DESORGANIZAÇÃO ECONÔMICA, PORQUE RECONHECEMOS QUE, EM PARTE, OS PREÇOS EXAGERADOS DAS UTILIDADES, SE DEVE À INEXISTÊNCIA DE UM PLANO EFICIENTE E GERAL DE CONTROLE, VALENDO-SE DE UMA ESTATÍSTICA COMPLETA, NÃO SÓ EM RELAÇÃO À PRODUÇÃO AGRÍCOLA E PECUÁRIA, MAS À PRODUÇÃO INDUSTRIAL DA QUAL É INDISPENSÁVEL TAMBÉM CONHECER OS DEVIDOS VALORES, DESDE AS MATÉRIAS PRIMAS ATÉ OS PRODUTOS ACABADOS, DE MANEIRA A SE PODER POR TERMO AS MARGENS EXTRAORDINÁRIAS QUE, POR FALTA DAQUELE CONTROLE, HOJE SÃO PERMITIDAS.

PRODUZIMOS POUCO E ESSE PROBLEMA DE PRODUÇÃO PREOCUPA SERIAMENTE ÀS FERROVIAS, MAS SABEMOS QUE A ESCASSEZ É EM MUITOS CASOS, CRIADA PELOS PRÓPRIOS INTERESSADOS NESTA ESCASSEZ, A QUAL SEMPRE FAVORECE A ESPECULAÇÃO PARA A ALTA.

EM MUITOS CASOS, A SOLUÇÃO ESTARIA EM REDUZIR AO MÍNIMO OS INTERMEDIÁRIOS.

PARA TANTO É INDISPENSÁVEL UM MAIS EFICIENTE APARELHAMENTO DOS TRANSPORTES, PARA QUE O PRODUTOR, POR EXEMPLO, COM RELAÇÃO AOS PRODUTOS DA LAVOURA QUE SÃO, EM GERAL, GÊNEROS DE PRIMEIRA NECESSIDADE NÃO FALTANDO ARMAZENÁ-LOS E IMUNIZÁ-LOS PARA O SEU REGULAR ESCOAMENTO, SINTA, COM CONFIANÇA, QUE PODE LEVAR EM OCASIÃO OPORTUNA FÁCIL E DIRETAMENTE AS SUAS SAFRAS AOS CENTROS CONSUMIDORES.

O MELHORAMENTO E AMPLIAÇÃO DO NOSSO APARELHAMENTO DE TRANSPORTES QUE, V. EXC^{ta}, SR. PRESIDENTE, COM A SUA ALTA CLARIVIDÊNCIA, RECONHECE COMO INDISPENSÁVEL E EM FACE DO QUAL VEM ESTALHANDO COM TÔDAS AS SUAS FORÇAS E TÔDA A SUA INTELIGÊNCIA, É OBRA PATRIÓTICA E DE CARATER URGENTÍSSIMO.

É MESMO MEDIDA QUE SE IMPÕE SEM PERDA DE TEMPO E PARA EXECUÇÃO DENTRO DE UM PRAZO O MAIS REDUZIDO POSSÍVEL.

E FETIVAMENTE, DENTRO DO PRINCÍPIO DA UTILIDADE SOCIAL, A DESPESA PÚBLICA DEVE PREENCHER O IDEAL DO MÁXIMO BENEFÍCIO SOCIAL E DENTRO DA HIERARQUIA DAS ASPIRAÇÕES PÚBLICAS, DITADA PELAS CIRCUNSTÂNCIAS, POLÍTICAS E ECONÔMICAS, NÃO SE PODE NEGAR A PRIMASIA DE CERTAS MEDIDAS COMO ESSA DO APARELHAMENTO IMEDIATO DO NOSSO SISTEMA DE TRANSPORTES, CUJA UTILIDADE, EM RELAÇÃO A OUTRAS, DEVE SER CONSIDERADA EM PRIMEIRO PLANO PARA QUE SE POSSA MELHOR ATENDER Á RIQUEZA PRODUZIDA OU A PRODUZIR, MELHOR ATENDER AO BEM ESTAR GERAL, CRENDO MELHORES CONDIÇÕES DE VIDA PARA O POVO.

ESTE PROBLEMA ESTÁ INTIMAMENTE LIGADO AO PROBLEMA DA RIFÁRIO, POIS QUE, SI A TEORIA DE FIXAR A TARIFA PELO VALOR DO SERVIÇO, ISTO É, COBRAR AQUILO QUE O ARTIGO OU O PRODUTO RESISTE, TEM, COMO NÃO PODIA DEIXAR DE TER, IMPUGNADORES, O VALOR DO ARTIGO É UM DOS FATORES MAIS IMPORTANTES NA FIXAÇÃO DE UMA TARIFA, TENDO O PRINCÍPIO DO VALOR DO ARTIGO, QUE TEM CERTA ANLOGIA COM O VALOR DO SERVIÇO, SIDO MUITO BEM ACEITO, POIS QUE

PERMITE DISTRIBUIR O CUSTO DO TRANSPORTE DE ACÔRDO COM A CAPACIDADE DE PAGAMENTO DE CADA ARTIGO.

E, SI DADAS AS DEVIDAS PROVIDÊNCIAS AO FOMENTO DA PRODUÇÃO, - RECONHECEMOS QUE O PROBLEMA DO ABASTECIMENTO DEPENDE ESSENCIALMENTE DE DOIS FATORES: O TRANSPORTE E A ESPECULAÇÃO - VENHO DE FAZER ESSAS LIGEIRAS CONSIDERAÇÕES EM ASSUNTO JA TÃO DEBITADO E DO CONHECIMENTO DOS DISTINTOS COLEGAS - PARA CONCLUIR PELA CONVENIÊNCIA DE SE ENCARECER JUNTO AO GOVÊRNO A NECESSIDADE DE SER DADA MAIOR EFICIENCIA AO ORGANISMO INCUMBI-
DO DAQUELE CONTRÔLE A QUE TEMOS NO REFERIDO - PARA A FIXAÇÃO DE JUSTOS E RAZOÁVEIS VALORES - PRINCIPALMENTE TENDO EM VISTA QUE O GOVÊRNO, PELOS SEUS ORGÃOS COMPETENTES, EXERCE RIGOROSO CONTRÔLE SÔBRE AS TARIFAS FERROVIÁRIAS.

HÁ LEIS ECONÔMICAS QUE REGEM AS TARIFAS.

À UM AUMENTO DE PRODUÇÃO, POR EXEMPLO, NÃO CORRESPONDE, COMO SABEMOS, TODOS NÓS, UM AUMENTO DE DESPESAS NA MESMA PROPORÇÃO E, ASSIM SENDO, ÀS UTILIDADES SERÃO MAIORES.

É POIS, PELA LEI ECONÔMICA DE DIMINUIÇÃO DO CUSTO DE TRANSPORTE, OU O QUE VALE DIZER, AUMENTO DE UTILIDADES; DO MAIOR INTERESSE PARA AS ESTRADAS DE FERRO AUMENTAR A TONELAGEM DAS MASSAS A TRANSPORTAR.

SOMOS POR TARIFAS BAIXAS, QUE POSSIBILITEM O MOVIMENTO EM GRANDES MASSAS DE MERCADIRIAS DE BAIXO VALOR A GRANDES DISTÂNCIAS, MAS QUE NÃO COMPROMETAM A EXPLORAÇÃO DO TRÁFEGO, É TARIFAS BAIXAS ADVINDO COMO MANIFESTAÇÃO DE PROPRIEDADE E NÃO COMO AMEAÇA DE RUINA.

PORQUE ESSE SACRIFÍCIO POR PARTE DAS NOSSAS ESTRADAS DE FERRO, DEANTE DA NOSSA ORGANIZAÇÃO ECONÔMICA, DE NENHUM REFLEXO NO ÍNDICE DE CUSTO DE VIDA?

NÃO SE ARGUMENTE QUE ÊSSE SACRIFÍCIO SERIA COMPENSA-DO PELO ESTABELECIMENTO DE TAIS TARIFAS, PERMITINDO ESTAS O AUMENTO PROGRESSIVO DAS ATIVIDADES ECONÔMICAS EM FORMAÇÃO.

PODERIA ISSO SER ADMITIDO, SE, NO MESMO TEMPO SE OBTIVESSE A COMPENSAÇÃO DE PREÇOS, DENTRO DE JUSTOS LIMITES, E ELIMINANDO AS EXAGERADAS MARGENS DE LUCROS.

UM TAL SACRIFÍCIO POR PARTE DAS ESTRADAS DE FERRO PO-DE SER ADMITIDO EXCEPCIONALMENTE NUM PAÍS NOVO COMO O NOSSO, EM GRANDE PARTE AINDA INEXPLORADO E SEM MEIO DE TRANSPORTES E QUE PRECISA CONSTRUIR AINDA MILHARES DE QUILÔMETROS DE VIAS FÉRREAS, - PARECE QUE NÃO DEVERIA SER DESPREZADA A ADOÇÃO DE UMA POLÍTICA FERROVIÁRIA QUE OFERECESSE OS NECESSÁRIOS ESTÍMULOS DO DESENVOLVIMENTO DAS INICIATIVAS, PROCURANDO ATRAIR CAPITAIS PARA A ORGANIZAÇÃO DE EMPRESAS NACIONAIS OU ESTRANGEIRAS NÃO SÓ PARA A INICIATIVA DAS NOVAS CONSTRUÇÕES, MAS PARA A MANUTENÇÃO DO TRÁFEGO DAS ESTRADAS.

ALGO É PRECISO FAZER, DENTRO DA REALIDADE NACIONAL, QUE POSSIBILITE TAL POLÍTICA.

SERIA, SEM DÚVIDA, INDISPENSÁVEL A ORGANIZAÇÃO DE UMA LEGISLAÇÃO FERROVIÁRIA CONDIZENTE COM A MAGNITUDE DO PROBLEMA, - PARA NÃO SE CONCLUIR COMO O NOSSO COLEGA JORGE LEAL BURLAMAQUI NA CONFERÊNCIA QUE REALIZOU, EM 1945, NO CLUBE DE ENGENHARIA "EVOLUÇÃO NECESSÁRIA DAS VIAS FÉRREAS BRASILEIRA" QUE: "AS EMPRESAS PARTICULARES PARA A CONSTRUÇÃO E EXPLORAÇÃO DE FERROVIAS QUE HOJE EXISTEM NO PAÍS, COMO EXCEÇÃO, NÃO SERÃO ACRESCENTANDO TALVES, NUNCA MAIS CONSTRUÍDAS". "ÀS ESTRADAS DE FERRO, PORTANTO, DEVEM SER CONSTRUÍDAS OU MELHORADAS, PELO MENOS PARA QUE OBTENHA O EQUILÍBRIO ORÇAMENTÁRIO COM O QUE LUCRARÁ, TALVÉS MAIS A UNIÃO, DO QUE SE OBTIVESSE A REMUNERAÇÃO DO CAPITAL EMPATADO.

A LEI Nº 101, DE 31/10/1835 NA VIGÊNCIA DO PADRE AN-TÔNIO FEIJÓ, QUE FOI O MARCO INICIAL DA LEGISLAÇÃO FERROVIÁRIA BRASILEIRA.

A LEI Nº 641, DE 26/6/1852 QUE SE SEGUIU À PRIMEIRA VISANDO ATRAIR OS CAPITAIS INGLEZES PARA A CONSTRUÇÃO DAS NOS-SAS ESTRADAS DE FERRO, GARANTINDO:

- A) - PRIVILEGIO DE EXPLORAÇÃO POR 90 ANOS.
- B) - PRIVILEGIO DE ZONA, DE 5 LEGUAS PARA CADA LADO.
- C) - GARANTIA DE JUROS DE 5% SÔBRE O CAPITAL EMPREGADO.

A LEI 2 450, DE 24/9/1873, QUE SUBSTITUIU A SEGUNDA PARA ELEVAR A TAXA DE JUROS PARA 7%, CORRESPONDENTE AO CAPITAL PELO PRAZO DE 30 ANOS.

ESTAS TRÊS LEIS CITADAS, Nº 101 DE 1835; Nº 64L, DE 1852 E Nº 2 450 DE 1873, CONSTITUÍRAM OS VÉRTICES DO TRIÂNGULO BÁSICO DA LEGISLAÇÃO FERROVIÁRIA BRASILEIRA TENDO SIDO DO QUE HÁ DE MELHOR FEITO DURANTE O REGIME IMPERIAL.

NÃO SERIA POSSÍVEL AINDA NESSE SENTIDO FAZER QUAL-QUER COISA ADAPTAVEL Á ÉPOCA?

EM FINS DE 1920 O DEPUTADO FEDERAL, MESTRE ENGO SAM-PAIO CORRÊA, JUSTIFICANDO UM PROJETO DE LEI QUE APRESENTARA À CÂMARA DOS DEPUTADOS PARA REGULAR DE MODO DEFINITIVO A CON-STRUÇÃO E EXPLORAÇÃO DAS ESTRADAS DE FERRO EM NOSSO PAÍS, ASSIM SE EXPRESSOU:

"É INDISPENSÁVEL INSTITUIR NO BRASIL UM REGIME DE CON-CESSÃO DE ESTRADAS DE FERRO, A FIM DE EVITAR QUE, CONDENADO CO-MO FOI O DE GARANTIA DE JUROS E ELIMINADO AQUELE DA LEI Nº 1 126 DE DEZEMBRO DE 1903, COMO QUE SE O PRETENDESSE SUBSTITU-IR, - VENHAM A SER CONSTRUÍDAS E ADMINISTRADAS AS ESTRADAS PE-

LO ESTADO, COMO TEM ACONTECIDO ULTIMAMENTE".

COM ESSA LEI CITADA Nº 1 126 DE DEZEMBRO DE 1903, FIZ-
MOU-SE O ESBOÇO DE UM NOVO SISTEMA, INSTITUIDO, ENTÃO, PARA A
CONSTRUÇÃO DA ESTRADA DE FERRO DE TIMBÓ A PROPRIÁ, PELO QUAL O
PAGAMENTO DO CUSTO DA CONSTRUÇÃO PASSOU A SER FEITO EM TÍTULOS
DA DÍVIDA PÚBLICA. ARREDONDANDO-SE A ESTRADA, PARA A SUA EXPLOR
RAÇÃO A EMPRÊSA CONSTRUTORA. ÁS ESTRADAS DE FERRO DEVEM SER PER
MITIDA UMA TARIFAÇÃO RACIONAL, - E A MEU VER UMA REVISÃO GE
RAL SE IMPÕE DE MANEIRA A SEREM ESTABELECIDAS BASES PARA ESSA
NOVA TARIFAÇÃO.

ÁS TARIFAS DEVEM SER TAIS QUE CUBRAM AS DESPESAS DE
OPERAÇÃO, DEIXANDO MARGEM RAZOÁVEL, PARA RAZOÁVEL REMUNERAÇÃO
DO CAPITAL.

UMA POLÍTICA DE ESTREITA ECONOMIA ORÇAMENTÁRIA, VI
SANDO REDUZIR DEFICITS, OU MESMO A QUE POSSIBILITE O EQUILI
BRIO FINANCEIRA DA EMPRÊSA, TEM COMO RESULTADO SACRIFICAR A E
FICIÊNCIA DO SERVIÇO FERROVIÁRIO, CREANDO ENTRAVES AO DESENVOL
VIMENTO ECONÔMICO DO PAÍS.

E O QUE NÓS PRECISAMOS É AUMENTAR A EFICIÊNCIA DO
NOSSO SISTEMA FERROVIÁRIO, POIS " ESTAMOS PERDENDO NÃO PELO CUS
TO MAS PELA INEFICIÊNCIA DOS NOSSOS SERVIÇOS".

COMPREENDEMOS POR MARGEM RAZOAVEL DE REMUNERAÇÃO DO
CAPITAL, AQUELA NECESSÁRIA PARA ATRAI-LO - SUFICIENTE PARA INS
PIRAR CONFIANÇA NA ESTRUTURA FINANCEIRA DA EMPRÊSA A BEM DA CON
SERVAÇÃO INTEGRAL DO SEU CRÉDITO.

PENSAMOS COMO AQUELES QUE RECONHECEM QUE OS QUE TEM
FORNECIDO CAPITAIS PARA AS ESTRADAS DE FERRO, NÃO SÃO AQUELES
QUE MAIS APROVEITAM DA SUA EXPLORAÇÃO.

POR ISSO MESMO AO ESTUDAR-SE ASSUNTO, HOJE DE TAL COM

PLEXIDADE, COMO SEJA O DA CONSTRUÇÃO E EXPLORAÇÃO DE UMA ESTRADA DE FERRO DEVE-SE TER UMA VISTA O BENEFÍCIO FINANCEIRO TOTAL DA ESTRADA DE FERRO, BENEFÍCIO FINANCEIRO TOTAL ÉSTE QUE DEVE SER AVALIADO CONSIDERANDO: O BENEFÍCIO PARA AQUELES QUE FORNECEM CAPITAL PARA A SUA CONSTRUÇÃO; CONSIDERANDO O BENEFÍCIO, PARA AQUELES QUE A UTILIZAM; O BENEFÍCIO PARA AQUELES QUE OCUPAM AS REGIÕES POR ELA SERVIDAS E AINDA PELOS BENEFÍCOS RESULTANTES PARA AS EMPRESAS VISINHAS DE TRANSPORTES.

UMA ESTIMAÇÃO ÚTIL DO VALOR DE UMA ESTRADA DE FERRO PODE SER OBTIDA PELA APLICAÇÃO DESTE PRINCÍPIO.

ESTÁ CLARO QUE O DIVIDENDO QUE UMA ESTRADA DE FERRO DISTRIBUE A SEUS ACIONISTAS NÃO É UMA MEDIDA DOS SERVIÇOS QUE ELA PRESTA A COLETIVIDADE - MAS NINGUEM CONTESTA QUE SEJA DESEJAVEL SOB TÓDOS OS PONTOS DE VISTA QUE UMA ESTRADA DE FERRO SEJA DIRETAMENTE REMUNERADORA PARA OS SEUS PROPRIETÁRIOS, SEJAM ÉSTES PARTICULARES OU NÃO, CONTANTO QUE ESTA VANTAGEM NÃO SEJA COMPRADA COM PREJUÍZO DA COLETIVIDADE.

SI A RECEITA LÍQUIDA É INSUFICIÊNTE PARA JUSTIFICAR A SUA EXPLORAÇÃO COMO EMPRESA INDUSTRIAL, PARECE NÃO HAVER NEM HUMA OBJEÇÃO DE PRINCÍPIO A QUE UMA PARTE DOS ENCARGOS RECAIA SOBRE AQUELES QUE SE BENEFICIAM DE SUA EXISTÊNCIA.

ESTA É A MENTALIDADE EXISTENTE NA MAIOR ORGANIZAÇÃO FERROVIÁRIA DO MUNDO ONDE SE DEFENDE AQUELE PRINCÍPIO DEFENDIDO POR SAMPAIO CORRÊA DE NÃO SEREM AS ESTRADAS CONSTRUÍDAS E ADMINISTRADAS PELO ESTADO.

UMA DAS IDÉIAS FUNDAMENTÁIS DE FORD É A SUA CONCEPÇÃO DOS "NEGOCIOS".

OS NEGOCIOS, OS VERDADEIROS NEGOCIOS, SÃO E DEVEM SER, SEGUNDO O GRANDE INDUSTRIAL AMERICANO, UM "SERVIÇO PÚBLICO" E NADA MAIS, ISTO É, OS INTERESSES DO CAPITAL, DO TRABALHO

E DO CONSUMIDOR, DEVEM SER CONSIDERADOS COMO FUNDAMENTALMENTE SOLIDÁRIOS.

ASSIM NA CONCEPÇÃO HARMÔNICA DA INDÚSTRIA FERROVIÁRIA, OS BENEFÍCIOS, PRÊMIOS, GRATIFICAÇÕES, ETC., DADOS AO PESSOAL PARA ESTIMULÁ-LO, SÃO CONCEDIDOS DENTRO DO OBJETIVO CONCRETO DE REDUZIR O PREÇO DE CUSTO E DE MELHORAR O SERVIÇO E ISSO NÃO EXCLUSIVAMENTE EM PROVEITO DA EMPRESA, OU DO PÚBLICO, OU DO TRABALHADOR, - MAS PARA FAVORECER AOS TRÊS AO MESMO TEMPO DE UMA MANEIRA EQUITATIVA.

PARECE QUE NÃO PROCEDER DE CONFORMIDADE COM ESTA IDEIA, É COMPROMETER EM DEFINITIVO, NÃO SÓMENTE OS INTERESSES DOS TRABALHADORES E DO PÚBLICO, MAS AINDA DAQUELES QUE EMPATAM O SEU CAPITAL, QUE VERÃO DESAPARECER, UMA APÓS OUTRA, AS POSSIBILIDADES QUE, AO CONTRÁRIO SE OFERECEM CADA DIA, EM MAIOR NÚMERO E EM MELHOR QUALIDADE, AO INDUSTRIAL INTELIGENTE E DE ESPÍRITO LARGO.

DOIS INIMIGOS PRINCIPAIS DESTA CONCEPÇÃO DOS NEGÓCIOS FORAM ASSINALADOS PELO GRANDE INDUSTRIAL AMERICANO E ELE OS ATACA A AMBOS COM A MAIOR ENERGIA: "OS FINANCISTAS PROFISSIONAIS E OS APOSTOLOS TAMBÉM PROFISSIONAIS DO SOCIALISMO".

OS DOIS, DIZ ELE, CONSTITUEM UMA VERDADEIRA AMEAÇA.

DENTRO DESSA SUA CONCEPÇÃO HARMÔNICA DOS NEGÓCIOS INDUSTRIAIS, O PRINCÍPIO DO SERVIÇO PÚBLICO APLICADO AOS NEGÓCIOS SE ESPALHARIA POR TÓDAS AS PARTES E RECONSTRUIRIA O MUNDO.

O QUE NÃO É ADMISSIVEL, É QUE EMPRESAS INDUSTRIAIS, MESMO DE UTILIDADE PÚBLICA, COMO SÃO AS ESTRADAS DE FERRO, VIVAM EM REGIME DEFICITÁRIO.

O SERVIÇO PÚBLICO ECONÔMICO, NÃO PODE SER CONCEBIDO COMO DEFICITÁRIO, MUITO MENOS COMO GRATUITO - A NÃO SER QUE SE

DESTRUÁ UM MÍTO ECONÔMICO: O EQUILÍBRIO.

MESMO QUE FOSSE POSSÍVEL ALCANÇAR AQUELA ETAPA"DE CADA UM SEGUNDO AS SUAS FORÇAS E A CADA UM SEGUNDO AS SUAS NECESSIDADES" - O EQUILÍBRIO ECONÔMICO DO SERVIÇO PÚBLICO, EXTRAIRIA DE CADA HORA DE TRABALHO SOCIAL, A PARTE ALIQUOTA INDISPENSÁVEL.

PENSAR EM OUTRA COISA, É SITUAR-SE EM TERRENO DE UMA EXTRANHA UTOPIA SEM SENTIDO HUMANO OU DESCONHECER A MECÂNICA DO FATO OU LEI SOCIAL.

SE FOSSE POSSÍVEL ATINGIR O LIMITE DA PERFEIÇÃO HUMANA, O TRABALHO SERIA, TALVEZ, EM UMA INSTÂNCIA, A EXPRESSÃO DE TODOS OS VALORES E TÔDA A VIDA SOCIAL FORMARIA DE FATO UMA SOMA IMENSA DE SERVIÇOS PÚBLICOS.

SEJA COMO FÔR, PODE-SE FAZER O QUE QUIZER, MAS O QUE RESULTARÁ INDESTRUTIVEL É O EQUILÍBRIO ECONÔMICO, MUTAVEL E TRANSITÓRIO, COMO TUDO, É CERTO, PORÉM INDISPENSÁVEL PARA RESOLVER O PROBLEMA DA CONVIVENCIA HUMANA.

FAÇO ESSAS CONSIDERAÇÕES PARA CHEGAR A CONCLUSÃO DE QUE AS ESTRADAS DE FERRO ADMINISTRADAS PELO GOVERNO FEDERAL E PELOS ESTADOS, DEVEM ADOTAR UMA TARIFAÇÃO QUE LHE PERMITA, QUANDO NÃO A REMUNERAÇÃO DO CAPITAL EMPATADO, PELO MENOS UMA SITUAÇÃO, QUE CHAMARIAMOS DE PIOR SITUAÇÃO, A DO SEU EQUILÍBRIO ORÇAMENTÁRIO - EQUILÍBRIO QUE CRIA DIFICULDADES SÉRIAS AO ATENDIMENTO DE CERTAS NECESSIDADES, MUITAS DELAS IMPREVISTAS, QUE SE APRESENTAM EM CARATER URGENTE, QUE DEVERIAM SER ATENDIDAS EM BENEFÍCIO GERAL E DA PRÓPRIA VIA FÉRREA O QUE SÓ É POSSÍVEL CONTANDO ELA COM UMA CERTA FOLGA NA SUA SITUAÇÃO ECONÔMICA FINANCEIRA.

NÃO É BASTENTE O EQUILÍBRIO ORÇAMENTÁRIO. BATEMOS POR UMA SITUAÇÃO REMUNERADORA PARA AS NOSSAS ESTRADAS DE FERRO.

E SOROCA BA

FRDS PROPOSTO

PORROS DE 1a.

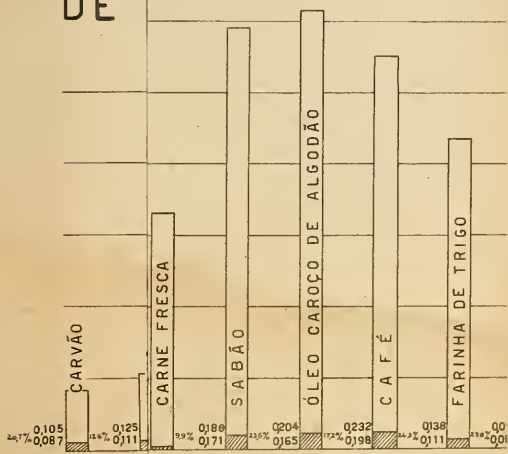
NEO COM OS

PREADISTA DA

CAP NOVEMBRO

DE

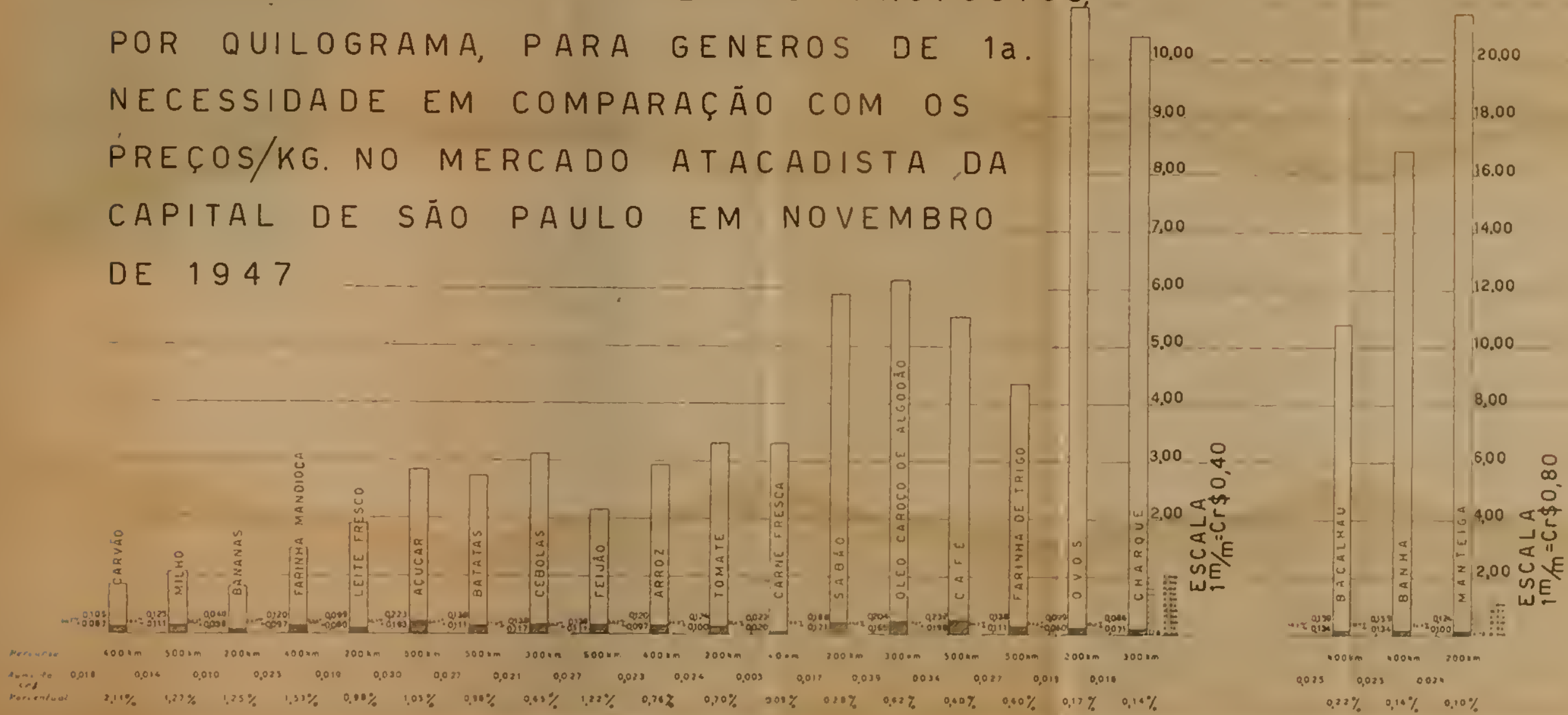
STA
NDO
LE-



<i>Percurso</i>	400 km	540 km	200 km	300 km	500 km	500 km
<i>Aumento Cr\$</i>	0,018	0,014	0,017	0,039	0,034	0,027
<i>Porcentual</i>	2,11%	1,09%	0,28%	0,62%	0,60%	0,60%

ESTRADA DE FERRO SOROCABANA

FRETES ATUAIS E AUMENTOS PROPOSTOS
 POR QUILOGRAMA, PARA GENEROS DE 1a.
 NECESSIDADE EM COMPARAÇÃO COM OS
 PREÇOS/KG. NO MERCADO ATACADISTA DA
 CAPITAL DE SÃO PAULO EM NOVEMBRO
 DE 1947



Dr. ARTHUR CASTILHO: - AGRADEÇO AO DR. RUY DA COSTA RODRIGUES, A SUA EXCELENTE COLABORAÇÃO NESTA REUNIÃO, EXPONDO A OPINIÃO DA E.F. SOROCABANA, NA MATÉRIA EM DISCUSSÃO, COMPLETANDO-A DE MANEIRA BRILHANTE.

* * * *
* * *
* *
*



PROPOSIÇÕES APRESENTADAS EM PLENÁRIO

Dr. ARTHUR CASTILHO : - AGORA, COM A DEVIDA VÊNIA DOS SENHORES, APRESENTO AS PROPOSIÇÕES FINAIS, ORGANIZADAS CONSOANTE AS DIVERSAS PROPOSTAS FORMULADAS NAS REUNIÕES CONSECUTIVAS QUE REALIZAMOS E TODOS TERÃO OPORTUNIDADE DE DISCUTI-LAS, PARA QUE SE CHEGUE Á REDAÇÃO FINAL.

COMO TENNO FEITO NAS REUNIÕES ANTERIORES, LEVEI CADA PROPOSIÇÃO E, APÓS BREVE PAUSA, DECLARA-LA-EI APROVADA, SE QUAISQUER OBJEÇÕES NÃO FOREM FORMULADAS.

- I - A ATUAÇÃO GOVERNAMENTAL, TENDENDO MAIS PARA O CRITÉRIO DE DIMINUIÇÃO DOS ÔNUS DO SISTEMA MAIS RIGIDAMENTE CONTROLADO, É INDISPENSÁVEL PARA QUE CADA SISTEMA DE TRANSPORTE INICIE A PESQUISA TÉCNICO-ECONÔMICA PRÓPRIA A FIM DE PODER AFERIR OS RESULTADOS COM A QUEFÔR ESTABELECIDADA PELA ATUAÇÃO GOVERNAMENTAL E SURGIREM, ENTÃO, DUM ACÔRDO, AS MEDIDAS INDISPENSÁVEIS AOS MELHORAMENTOS CAPAZES DE PRODUÇÃO DO RENDIMENTO MÁXIMO DE CADA AGENCIA DE TRANSPORTE.

- II - ESTABELECIDOS OS PADRÕES DA MAIOR EFICIÊNCIA, EM CADA SISTEMA, EM VIRTUDE DOS MELHORAMENTOS EXECUTADOS DE ACÔRDO COM AS DIRETRIZES DA PESQUISA TÉCNICO-ECONÔMICA, CIENTIFICAMENTE ORIENTADA, CHEGARÁ A VEZ DO PROBLEMA DO TRANSPORTE SER ENCARADO, EM SEU CONJUNTO, PARA SE OBTER A SOLUÇÃO RACIONAL DA COORDENAÇÃO GERAL DO TRANSPORTE, EM FUNÇÃO DO RENDIMENTO MÁXIMO DE CADA SISTEMA COMPONENTE.

SEM OBJEÇÃO.

- III - PARA O FIM ACIMA E PARA A DETERMINAÇÃO SATISFATÓRIA DOS ELEMENTOS QUE INTERVÊM NA FORMAÇÃO DAS TARIFAS FERROVIÁRIAS - ESPECIALMENTO DO "CUSTO DO TRANSPORTE" E DO "VALOR DO SERVIÇO" PARA QUEM DELE SE UTILIZA - RECONHECE A REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA DOS DIRETORES DAS ES

TRADAS DE FERRO BRASILEIRAS DE GRANDE CONVENIÊNCIA E RECOMENDA:

- A) - A CONSTITUIÇÃO, EM CADA EMPRESA FERROVIÁRIA DE 1ª CATEGORIA DO PAÍS E EM GRUPOS DE EMPRESAS VISINHAS DE 2ª E 3ª CATEGORIA; DE UM ÓRGÃO DE PESQUISAS E ESTUDOS ECONÔMICOS, COM AS ATRIBUIÇÕES SEGUINTE:
- 1ª. - ORIENTAR E ACOMPANHAR A REMODELAÇÃO DOS SERVIÇOS CONTÁBEIS E ESTATÍSTICOS DA EMPRESA OU EMPRESAS, VISANDO DELES OBTER OS DADOS NECESSÁRIOS AOS ESTUDOS A SEU CARGO;
 - 2ª. - PROCEDER, EMPREGANDO ESSES DADOS E OUTROS QUE DIRETAMENTE OBTIVER, A ESTUDOS PARA DETERMINAÇÃO DO "CUSTO MÉDIO" E "PARCIAL" DO TRANSPORTE, PARA CADA UNIDADE DE TRÁFEGO;
 - 3ª. - REALIZAR PESQUISAS PARA DETERMINAÇÃO DO "VALOR DO TRANSPORTE" PARA CADA ESPÉCIE DE MERCADORIA PREPONDERANTE NO MOVIMENTO GERAL DA ESTRADA, VALENDO-SE DA COOPERAÇÃO DE ORGANIZAÇÕES CONGÊNERES, OFICIAIS E PARTICULARES;
 - 4ª. - CONFRONTAR DADOS ESTATÍSTICOS DE DIVERSAS ESTRADAS DO PAÍS E DO ESTRANGEIRO, DE TIPOS COMPARÁVEIS AOS DAS RESPECTIVAS FERROVIAS, VISANDO O BARATEAMENTO DA EXPLORAÇÃO E APERFEIÇOAMENTO DOS SERVIÇOS;
 - 5ª. - ESTUDAR A QUESTÃO DA CONCORRÊNCIA DE OUTROS MEIOS DE TRANSPORTE E SUGERIR ÀS RESPECTIVAS ADMINISTRAÇÕES, MEDIDAS DE DEFESA E FOMENTO ECONÔMICO, DE RECUPERAÇÃO DE TRÁFEGO, DESVIADO DAS LINHAS FÉRREAS OU DE COORDENAÇÃO RODO-AÉRO-AQUA-FERROVIÁRIA.

SEM OBJEÇÃO.

IV - PARA ORDENAR, DE UMA MANEIRA GERAL, TODOS OS ELEMENTOS FORNECIDOS PELOS ÓRGÃOS ACIMA ACONSELHADOS, BEM COMO, E PRINCIPALMENTE, PARA COORDENÁ-LOS COM AS EXIGÊNCIAS E NECESSIDADES DOS OUTROS MEIOS DE TRANSPORTE EXISTENTES NO PAÍS, DE FORMA A QUE A PESQUISA TÉCNICO-ECONÔMICA NÃO MAIS SE CIRCUNSCREVA À ESPECIALIDADE FERROVIÁRIA, PORÉM, ABARQUE O ESTUDO GERAL DOS TRANSPORTES, RECOMENDA-SE A NECESSIDADE DA EXISTÊNCIA DUM INSTITUTO GERAL DE PESQUISAS TÉCNICO-ECONÔMICAS DOS TRANSPORTES, - ÓRGÃO MANTIDO PELOS DIVERSOS TRANSPORTADORES, - PARA FICAR EM RELAÇÃO PERMANENTE COM O DEPARTAMENTO GOVERNAMENTAL DE CONTRÔLE DA COORDENAÇÃO, A FIM DE DISCUTIR OS RESULTADOS DE SEUS ESTUDOS E PUGNAR PELAS MEDIDAS IMPRESCINDÍVEIS À MANUTENÇÃO DUMA SOLUÇÃO PERMANENTE DA HARMONIA NOS TRANSPORTES.

SEM OBJEÇÃO.

V - CONSIDERANDO AS FACILIDADES QUE A POLÍTICA FERROVIÁRIA TEM PROPORCIONADO À ESTABILIDADE E AO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DE TODOS OS PAÍSES, COMO APARELHAMENTO DE DEFESA E CAPAZ DE PERMITIR-LHES O ABASTECIMENTO E A CIRCULAÇÃO E ESCOAMENTO DE SUA PRODUÇÃO, ENFIM, A REALIZAÇÃO EFICIENTE DO TRANSPORTE SEM DISTINÇÃO DE ESPÉCIE, DISTÂNCIA OU VOLUME, DEVE ESTA POLÍTICA SER CONSERVADA O MAIS POSSÍVEL, FACULTANDO-SE ÀS MESMAS ESTRADAS DE FERRO AS MEDIDAS E OS RECURSOS NECESSÁRIOS À SUA CONTINUIDADE.

SEM OBJEÇÃO.

VI - O SISTEMA TARIFÁRIO BRASILEIRO, FRUTO DAS EXPERIÊNCIAS E DA EVOLUÇÃO NATURAL DAS SUAS FERROVIAS, NÃO SENDO ATRAZADO EM RELAÇÃO AO DOS DEMAIS PAÍSES E CONTINUANDO EM CONSTANTE EVOLUÇÃO, NÃO DEVE SER ABANDONADO, PARA DÂR LUGAR A OUTRO SISTEMA, TEÓRICO OU EMPIRICAMENTE CRIADO, SOB INFLUÊNCIA DE UMA APRECIÇÃO MOMENTÂNEA DO PROBLEMA ECONÔMICO-FINANCEIRO DAS ESTRADAS DE FERRO.

SEM OBJEÇÃO.

VII - ÊSTE SISTEMA TARIFÁRIO DEVE CONTINUAR A EVOLUIR, BASEADO NOS ENSINAMENTOS E RESULTADOS QUE DELE PRÓPRIO SE ORIGINARAM E DE MODO A ACOMPANHAR E ADAPTAR-SE ÀS PROVIDÊNCIAS QUE AS EMPRESAS ESTÃO PLEITEANDO PARA SANAR AS SUAS DEFICIÊNCIAS.

SEM OBJEÇÃO.

VIII - AS TARIFAS DEVERÃO PERMANECER ESPECÍFICAS, DECRESCENTES, POR UNIDADE DE TRANSPORTE, COM O AUMENTO DA DISTÂNCIA, BASEADA NOS CUSTOS ESPECÍFICOS, TENDO COMO LIMITE INFERIOR, EM QUALQUER PONTO, O CUSTO PARCIAL, OU, EXCEPCIONALMENTE E INSTANTANEAMENTE, A DESPESA VIVA DO TRANSPORTE E OBIDIENTES, AINDA A REGRA SOLACROUP.

Dr. ARTHUR CASTILHO: - AQUI É QUE EU PEDIA AO DR. JAIR DE OLIVEIRA O OBSEQUIO DE UM ESCLARECIMENTO. O DR. JAIR CONSIDERA O CUSTO PARCIAL DIFERENTE DAS DESPESAS VIVAS?

Dr. JAIR REGO DE OLIVEIRA: - NA DEFINIÇÃO JÁ PROPOSTA AQUI, NAS PROPOSIÇÕES ANTERIORMENTE DISTRIBUIDAS, CHAMAMOS "DESPESA VIVA DE UM TRANSPORTE" O TOTAL DA DESPESA ELIMINADA QUANDO SUPRIMIDO AQUELE TRANSPORTE. ESTA DESPESA MÍNIMA É, PORTANTO, O MÍNIMO DOS MÍNIMOS, QUER DIZER QUE CONTINUAM TODOS OS SERVIÇOS EM MARCHA E APENAS DEIXA DE SE FAZER, NA EMPRESA, AQUELE RELATIVO AO TRANSPORTE SUPRIMIDO. POR VEZES, EXISTE O CASO EXTREMO DE QUE NÃO SE SUPRIME O TREM, O VAGÃO, OS EMPREGADOS QUE ESTÃO EM SERVIÇO, NÃO SE SUPRIME NADA DAQUILO EM QUE O TRANSPORTE ERA EXECUTADO. APENAS A MERCADORIA DEIXA DE SER POSTA DENTRO DO VAGÃO, OU O PASSAGEIRO DEIXA DE TOMAR LUGAR NO TREM. ISSO É O MÍNIMO DOS MÍNIMOS QUE SE PODE SUPRIMIR. QUANDO SE CHAMA CUSTO PARCIAL O CUSTO DAS DESPESAS PURAMENTE DE TRANSPORTE, NA SUA PARTE MECÂNICA, NA EFETIVAÇÃO REAL DO TRANSPORTE GASTA-SE UM POUCO MAIS PORQUE LEVAMOS EM CONTA A DESPESA DE COMBUSTÍVEL PARA TRANSPORTAR A TARA. MUITAS VEZES NÃO TEMOS O RETORNO, DO MATERIAL, EM OUTROS CASOS TEMOS O RETORNO, LOGO A DESPESA VIVA, TAL COMO ESTÁ DEFINIDA É O MÍNIMO DOS MÍNIMOS ENQUANTO QUE O CUSTO PARCIAL É. POR VEZES, SUPERIOR A DESPESA VIVA. NA HIPÓTESE EXTREMA, SE CONSIDERARMOS, AINDA, O CASO DO VAGÃO COMPLETO, QUE DEIXA DE CIRCULAR NO TREM A DESPESA VIVA PARECE COINCIDIR COM O CUSTO PARCIAL. AINDA DEVEMOS NOTAR O SEGUINTE: QUANDO SE ESTABELECE, QUANDO SE AVALIA O CUSTO

PARCIAL DE UM TRANSPORTE NOVO, A SER EXECUTADO, TEM-SE EM VIS-
TA UM ACRÉSCIMO, ENQUANTO QUE NO CASO DA DESPESA VIVA, ESTAMOS
DEFININDO PELO DECRESCIMO, COMO SE RETIRASSEMOS ALGO DO TRAN-
SPORTE. DE QUALQUER MANEIRA A DESPESA VIVA AINDA É INFERIOR AO
CUSTO PARCIAL DO TRANSPORTE.

Dr. ARTHUR CASTILHO: - TALVEZ, ENTÃO, A DEFINIÇÃO ES-
TEJA UM POUCO EXAGERADA, MAS EU TENHO A IMPRESSÃO DE QUE O CUS-
TO PARCIAL, COMO CHAMAM OS AMERICANOS, OU DESPESA VIVA, COMO
CHAMAM OS ITALIANOS, SÃO AS MESMAS COISAS.

É FATO, PORÉM, QUE SE TORNA DIFÍCIL FAZER UMA JUSTA
DEFINIÇÃO DO QUE É "CUSTO PARCIAL".

Dr. JAIR REGO DE OLIVEIRA: - DEVO ASSINALAR QUE HÁ OS QUE
APLICAM, AINDA, AS DESPESAS DE VIA PERMANENTE E OUTROS QUE A
ELEMENAM. CONSIDERANDO, APENAS, AS DESPESAS COM O TREM, COMBUS-
TÍVEL, PESSOAL DE TREM, MANUTENÇÃO DO MATERIAL, ENFIM, DESPESAS
DIRETAMENTE LIGADAS AO TRANSPORTE, CUSTO DINÂMICO DE TRANSPOR-
TE OU OUTRA FORMA DE EXPRESSAR, ESSE CUSTO É SEMPRE SUPERIOR AO
DAQUELE QUE NÓS DEFINIMOS COMO EM QUE ISSO SERIA ELIMINADO, COM
A ELIMINAÇÃO DO TRANSPORTE.

Dr. ARTHUR CASTILHO: - DE QUALQUER FORMA A DEFINIÇÃO
EXATA É A ITALIANA QUANDO CHAMA DESPESA VIVA DE TRANSPORTE EXA-
TAMENTE A DO CUSTO PARCIAL DE TRANSPORTE.

Dr. LUIZ ORSINI DE CASTRO: - SENHOR PRESIDENTE. REAL-
MENTE A EXPRESSÃO CUSTO PARCIAL É UM TANTO VAGA, PORQUE NÓS PO-
DEREMOS CONSIDERAR O CUSTO DA TONELADA A MAIS, (CUST DE LA TON
EN SUS COMO DIZ COLSON), PODEREMOS CONSIDERAR O CUSTO DO VEÍ-
LO A MAIS, PODEREMOS CONSIDERAR O CUSTO DO TREM QUILOMETRO A
MAIS, COMO SENDO O CUSTO PARCIAL E, QUANDO SE PASSA DA TONELA-
DA A MAIS E DO TREM KM. A MAIS, AS COISAS SE MODIFICAM PORQUE
O CUSTO DO TREM KM. A MAIS É REALMENTE MAIS ELEVADO DO QUE O
CUSTO DA TONELADA A MAIS. NESSAS CONDIÇÕES, EU PENSO QUE ESTA
PROPOSIÇÃO FICARIA MAIS CLARA SE MODIFICASSEMOS UM POUCO A SUA
REDAÇÃO. POR EXEMPLO: AS TARIFAS DEVERÃO PERMANECER ESPECÍFI-
CAS E DECRESCENTES POR UNIDADE DE TRANSPORTE COM O AUMENTO DA

DISTÂNCIA BASEADA NO CUSTO INDUSTRIAL PARA CADA CASO. A EXPRESSÃO "CUSTO INDUSTRIAL", SEGUNDO ULYSSE SAMALLE, É O CUSTO DE UM TRANSPORTE DEFINIDO, DE DETERMINADO PONTO A DETERMINADO PONTO. É O CUSTO PRÓPRIO DAQUELE TRANSPORTE, TENDO COMO LIMITE INFERIOR, EM QUALQUER PONTO, O CUSTO PARCIAL MÉDIO, RESPECTIVO, PORQUE HÁ QUE NOTAR QUE EXISTE O CUSTO PARCIAL MÉDIO, E EXISTE O CUSTO DA TONELADA A MAIS, OU EXCEPCIONAL E INSTANTANEAMENTE, A DESPESA VIVA. PODIA-SE DEFINIR, ENTÃO, A DESPESA VIVA. ASSIM DEFINIDA, COMO SENDO A DESPESA POUPIADA, QUANDO SUPRIMIDO O TRANSPORTE, OU, ENTÃO, SUBSTITUIR A EXPRESSÃO DESPESA VIVA, PELA EXPRESSÃO "CUSTO DA TONELADA A MAIS". PARECE QUE É ESSE "CUSTO DA TONELADA A MAIS" QUE O DR. JAIR DE OLIVEIRA CONSIDERA COMO DESPESA VIVA DA TONELADA E NÃO DO TREM.

O CUSTO DA TONELADA A MAIS SERIA A PARTE QUE CORRESPONDESSE A COMBUSTÍVEL, LUBRIFICANTE, ESTOPA, ENFIM, MATERIAIS PARA QUE, NO TRANSPORTE DE MAIS UMA TONELADA, HAVIA LUGAR. DE MODO QUE, OU DEFINIMOS A EXPRESSÃO DESPESA VIVA OU, ENTÃO, A SUBSTITUIMOS PELA EXPRESSÃO "CUSTO DA TONELADA A MAIS".

UMA OUTRA ALTERAÇÃO QUE EU PROPORIO É QUE NO LUGAR DE "LEI DE SOLACROUP" SE DISSÉSSE "REGRA DE SOLACROUP" QUE, NA REALIDADE, NÃO É UMA LEI, A DE SOLACROUP.

EU PENSO QUE SE DIZENDO REGRA DE SOLACROUP FICA UM POUCO MELHOR.

Dr. JAIR REGO DE OLIVEIRA: - PODERIAMOS MODIFICAR DA SEGUINTE MANEIRA:

"TENDO COMO LIMITE INFERIOR, EM QUALQUER PONTO, E EXCEPCIONALMENTE, A DESPESA VIVA DO TRANSPORTE".

Dr. ARTHUR CASTILHO: - VOU RELÊR, ENTÃO A PROPOSIÇÃO MODIFICADA:

"AS TARIFAS DEVERÃO PERMANECER ESPECÍFICAS, DESCRECEN

TES POR UNIDADE DE TRANSPORTE, COM O AUMENTO DA DISTÂNCIA BASEADAS NO CUSTO ESPECÍFICO, TENDO COMO LIMITE INFERIOR, EM QUALQUER PONTO, EXCEPCIONALMENTE, A DESPESA VIVA DO TRANSPORTE E O BEDIENTE AINDA Á REGRA DE SOLACROUP.

Dr. ODIR DIAS DA COSTA : - SENHOR PRESIDENTE. O QUE EU NÃO ESTOU ENTENDENDO É QUE SE FALA "EXCEPCIONALMENTE" REFERINDO-SE Á DESPESA VIVA. EXCEPCIONALMENTE NÓS TEMOS QUE DESCER AO PORÃO MAS, QUANDO SE TRATAR DE TARIFAS DE REGRA GERAL QUAL É O ASSOALHO?

Dr. ARTHUR CASTILHO : - EU VOU RELÊR A PROPOSIÇÃO TAL COMO ESTÁ ESCRITA AGORA.

"AS TARIFAS DEVERÃO PERMANECER ESPECÍFICAS DECRESCENTES POR UNIDADE DE TRANSPORTE COM O AUMENTO DA DISTANCIA BASEADAS NOS CUSTOS ESPECÍFICOS TENDO COMO LIMITE INFERIOR, EM QUALQUER PONTO, EXCEPCIONALMENTE, A DESPESA VIVA DO TRANSPORTE E OBEDIENTE AINDA A REGRA DE SOLACROUP".

Dr. LUIZ ORSINI DE CASTRO : - SENHOR PRESIDENTE. O QUE O DR. JAIR DE OLIVEIRA INDICA NESSA PROPOSIÇÃO É, PRECISAMENTE, O QUE TODOS NÓS SABEMOS, OU O QUE PROCURAMOS FAZER, PELO MENOS. NÃO FAZEMOS MUITO BEM PORQUE NÃO TEMOS ÊSSES CUSTOS, COMO O CUSTO PARCIAL, O CUSTO MÉDIO INDUSTRIAL, ETC., BEM APURADOS E NEM CONSEGUIMOS APURAR BEM, NEM AO MENOS PARA AS GRANDES CORRENTES DE TRÁFEGO, O VALOR DO SERVIÇO, PARA APLICAR A REGRA DE SOLACROUP.

ACHO QUE A REDAÇÃO NÃO ESTÁ MÁ, SENHOR PRESIDENTE, E DEVERIA SER APROVADA.

Dr. ARTHUR CASTILHO : - ENTÃO SERÁ ESTA A REDAÇÃO: "AS TARIFAS DEVERÃO PERMANECER ESPECÍFICAS, DECRESCENTES POR UNIDADE DE DE TRANSPORTE, COM O AUMENTO DA DISTÂNCIA, BASEADAS NOS CUSTOS INDUSTRIAIS, TENDO COMO LIMITE INFERIOR, EM QUALQUER PONTO EXCEPCIONALMENTE A DESPESA VIVA DO TRANSPORTE E OBEDIENTES, A-

INDA, À REGRA DE SOLACROUP".

SEM OBJEÇÃO.

IX - NA CONFORMIDADE DO ACIMA DITO, E CONSIDERANDO A ATUAL SITUAÇÃO DA TARIFAÇÃO FERROVIÁRIA É ACONSELHÁVEL A MANUTENÇÃO DAS 15 CLASSES DA PAUTA CGT-3 E AS DEMAIS EXISTENTES PARA VIAJANTES, BAGAGENS, ENCOMENDAS, VALORES E ANIMAIS E RESPECTIVAS DERIVADAS, CONTINUANDO-SE, A FACULTAR ÀS ESTRADAS DE FERRO, PARA O TRANSPORTE DE MERCADORIAS DE PREDOMINÂNCIA EM SEU TRÁFEGO, ESTABELECER TARIFAS ESPECIAIS, VARIANDO PERCENTUALMENTE COM O VALOR VENAL DA MERCADORIA, NA PROCEDÊNCIA OU DESTINO, E ADAPTANDO-AS ÀS BASES PADRÃO NA SUA VARIAÇÃO.

PARA ESSAS TARIFAS O VALOR MÍNIMO SERÁ O DA DESPESA VIVA DO TRANSPORTE, CONSIDERANDO-SE DESPESA VIVA DO TRANSPORTE O TOTAL DA DESPESA ELIMINADA QUANDO SUPRIMIDO AQUELE TRANSPORTE.

Dr. ODIR DIAS DA COSTA : - EU DESEJARIA CONSERVAR AS 15 TABELAS, FAZENDO, PORÉM, A NOMENCLATURA RACIONAL DE BAIXO PARA CIMA, ISTO É, A C-1, SENDO A MAIS BAIXA, DEPOIS A C-2, ETC, PORQUE, COMO ESTAMOS AGORA, A C-1 É A MAIS ALTA DE TODAS, DAÍ PRECISAMOS CRIAR UMA OUTRA QUE DEVERÁ SER ZERO, NUMEROS NEGATIVOS, OU ENTÃO LETRAS. PARECE QUE A NOMENCLATURA QUE PROponHO É MAIS RACIONAL E DÁ IDÉIA DE GRANDEZA. É SO ESSA EMENDA QUE EU TINHA A PROPOR.

Dr. ARTHUR CASTILHO : - HÁ OUTRA OBJEÇÃO?

Dr. RUBEM DE ABREU : - ONDE ESTÁ: "SERÁ O DA DESPESA VIVA DO TRANSPORTE" PARECE-ME QUE SERÁ MAIS PRECISO DIZER: "SERÁ O DA DESPESA VIVA DE UM DETERMINADO TRANSPORTE", PORQUE, AO SE ESTUDAR A TARIFA DE UM DETERMINADO TRANSPORTE, SUPÕE-SE A SUPRESSÃO HIPOTÉTICA DÊSSE DETERMINADO TRANSPORTE.

Dr. ARTHUR CASTILHO : - A REDAÇÃO, NESTA PARTE, É MINHA E VOU EXPLICAR.

PREFERI DIZER DO "TRANSPORTE" PORQUE EU ME REFERIA ÀS TARIFAS ESPECIAIS, ESSA EMENDA FOI CONSENSADA PELO DR. PIRAJÁ, CONJUGANDO UMA PROPOSIÇÃO DO DR. LUIZ ORSINI COM A MINHA, MAS NÃO TENHO DÚVIDA NENHUMA EM ACEITAR A DECISÃO NA FORMA INDICADA.

Dr. LUIZ ORSINI DE CASTRO : - NÃO SERIA MELHOR DIZER, SENHOR PRESIDENTE, "DO TRANSPORTE CONSIDERADO, DEFININDO-SE DESPESA VIVA DUM TRANSPORTE O TOTAL DA DESPESA ELIMINADA, QUANDO SUPRIMIDO ESSE TRANSPORTE".

Dr. ARTHUR CASTILHO : - SERVE-LHE ESSA REDAÇÃO DR. RUBEM?

Dr. RUBEM DE ABREU : - PERFEITAMENTE.

Dr. ARTHUR CASTILHO : - ENTÃO VAMOS RELÊR A PROPOSIÇÃO, CONFORME EMENDADA.

NA CONFORMIDADE DO ACIMA DITO E, CONSIDERANDO A ATUAL SITUAÇÃO DA TARIFAÇÃO FERROVIÁRIA, É ACONSELHÁVEL A MANUTENÇÃO DAS 15 CLASSES DA PAUTA C.G.T.-3 E AS DEMAIS EXISTENTES PARA VIAJANTES, BAGAGENS, ENCOMENDAS, VALORES E ANIMAIS E RESPECTIVAS DERIVADAS, CONTINUANDO-SE A FACULTAR ÀS ESTRADAS DE FERRO, PARA O TRANSPORTE DE MERCADORIAS DE PREDOMINÂNCIA EM SEU TRAFEGO, ESTABELECEM TARIFAS ESPECIAIS QUE VARIEM PERCENTUALMENTE COM O VALOR VENAL DA MERCADORIA, NA PROCEDENCIA OU DESTINO E ADAPTADAS ÀS BASES PADRÃO NA SUA VARIAÇÃO.

PARA ESSAS TARIFAS O VALOR MÍNIMO SERÁ O DA DESPESA VIVA DO TRANSPORTE CONSIDERADO, DEFININDO-SE DESPESA VIVA DUM TRANSPORTE O TOTAL DA DESPESA ELIMINADA, QUANDO SUPRIMIDO.

SEM OBJEÇÃO.

X - ACONSELHA-SE, AINDA, A REVISÃO DE CERTOS ARTIGOS, À VISTA DOS RESPECTIVOS VALORES ATUAIS E, SE FÔR POSSÍVEL, PARA AJUSTAR MELHOR SUA CLASSIFICAÇÃO NO PRECEITO DE SOLACROUP, PARA O QUE DEVERÁ SER DESIGNADA UMA COMISSÃO ESPECIAL.

ESSA COMISSÃO PROCEDERÁ, AINDA, À REVISÃO DOS PADRÕES DA PORTARIA Nº 141, DE 13/3/1937, DO MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, TENDO EM VISTA PERMITIR SE CONSIGA, NA COMPOSIÇÃO DAS POLIGONAIS TARIFÁRIAS, MELHOR CONFORMAÇÃO DESTA ÀS CONDIÇÕES ECONÔMICAS DOS TRANSPORTES.

Dr. LUIZ ORSINI DE CASTRO: - SENHOR PRESIDENTE. NÃO SERIA MELHOR DIZER-SE: "ACONSELHA-SE, AINDA, A REVISÃO DE CERTOS CONSECUTIVOS DA PAUTA CGT-3 À VISTA DOS VALORES ATUAIS DOS RESPECTIVOS ARTIGOS E, SE FÔR POSSÍVEL, DO PRECEITO DE SOLACROUP, PARA O QUE DEVERÁ SER DESIGNADA UMA COMISSÃO ESPECIAL? O QUE SE TRATA DE REVÊR SÃO OS CONSECUTIVOS DA PAUTA ATUAL, EM FACE DOS VALORES ATUAIS, QUER DIZER, O VALOR ATUAL NA OCASIÃO DA REVISÃO.

Dr. ARTHUR CASTILHO: - ENTÃO VOU RELÊR: "ACONSELHA-SE, AINDA, A REVISÃO DA PAUTA CGT-3 À VISTA DOS VALORES DOS RESPECTIVOS ARTIGOS.

Dr. RUBEM DE ABREU: - SENHOR PRESIDENTE, NÃO FICARIA BEM, ASSIM? ACONSELHA-SE, AINDA, A REVISÃO DA CLASSIFICAÇÃO DE CERTOS ARTIGOS NA PAUTA CGT-3, A VISTA DOS VALORES DÊSSES TAIS ARTIGOS E SE FÔR POSSÍVEL, ETC. PARECE-ME, SR. PRESIDENTE QUE A IDÉIA INICIAL ERA A DE RESTRINGIR A REVISÃO A DESTES ARTIGOS.

Dr. LUIZ ORSINI DE CASTRO: - NÃO, PERDÃO DR. RUBEM, A IDÉIA É A REVISÃO GERAL DA PAUTA.

Dr. RUBEM DE ABREU: - BEM, MAS ISSO É UMA ALTERAÇÃO, SUBSTANCIAL DA PROPOSIÇÃO INICIAL.

Dr. LUIZ ORSINI DE CASTRO : - NÃO. É A REVISÃO, MAS DENTRO DAS 15 CLASSES. ESSA É QUE É A IDÉIA.

Dr. ARTHUR CASTILHO : - BEM REALMENTE COMO ESTÁ REDIGIDO PARECE QUE A RESPECTIVA REVISÃO...

Dr. LUIZ ORSINI DE CASTRO : - NÃO, A REVISÃO DEVE SER DE TÔDA A PAUTA DE CLASSIFICAÇÃO, À VISTA DOS VALORES DOS SEUS DIVERSOS ARTIGOS. EU ACHO QUE FICA BEM ASSIM: "ACONSELHA-SE, AINDA, A REVISÃO DA PAUTA CGT-3, À VISTA DOS VALORES DOS RESPECTIVOS ARTIGOS E SE FÔR POSSIVEL, ETC."

Dr. ARTHUR CASTILHO : - DE ALGUMA FORMA ÊSSE SENTIDO GENÉRICO QUE O SR. ESTÁ TOMANDO, NÃO COLIDE COM A PROPOSIÇÃO ANTERIOR, JÁ APROVADA, QUE DIZ FICAR MANTIDA A CLASSIFICAÇÃO DAS 15 CLASSES E TÔDAS AS DEMAIS EXISTENTES PARA BAGAGENS, VALORES, ANIMAIS, ETC..

Dr. LUIZ ORSINI DE CASTRO : - O SENTIDO DESSAS DUAS PROPOSIÇÕES É O SEGUINTE: É QUE CONVÉM MANTER, PELO MENOS POR ENQUANTO, ALIÁS QUANDO EU PROPUZ A MANUTENÇÃO DAS 15 CLASSES, DISSE: "A MANUTENÇÃO PROVISÓRIA", PORQUE PODE ACONTECER QUE UM ESTUDO, MAIS APROFUNDADO, VENHA A ACONSELHAR O AUMENTO OU A DIMINUIÇÃO DE CLASSES. ENTRETANTO, O DR. PIRAJÁ ENTENDEU DE SUPRIMIR ESSA CONDIÇÃO E EU NÃO FAÇO TAMBÉM QUESTÃO DE MANTÊ-LA. AGORA, O QUE SE ACONSELHA, É A REVISÃO GERAL DA PAUTA, PARA RECLASSIFICAÇÃO SE FÔSSE ELA RECONHECIDA NECESSÁRIA.

Dr. ARTHUR CASTILHO : - DR. RUBEM, FAZ O OBSÉQUIO DE RELÊR A SUA PROPOSTA.

Dr. RUBEM DE ABREU : - EU ACHO QUE, REALMENTE, COMO ESTAVA, HAVIA UM SENTIDO RESTRITO. COMO O DR. LUIZ ORSINI PROPOZ, EM SEGUIDA, A PROPOSIÇÃO FOI SUBSTANCIALMENTE ALTERADA POR QUE FOI DADO O CARÁTER MUITO MAIS AMPLO AO ITEM, À PROPOSTA. SE FICASSE DENTRO DA PRIMEIRA MODALIDADE, QUER DIZER, NO CARÁ-

TER RESTRITO, EU PROPUNHA AQUELA FORMA QUE HÁ POUCO PROPUZ MAS, SE FÔR O CASO DE AMPLIAR MUITO A PROPOSIÇÃO, A REDAÇÃO SERÁ OUTRA, BASTANTE DIFERENTE.

Dr. LUIZ ORSINI DE CASTRO : - O QUE CONVÉM É A REVISÃO DA PAUTA.

Dr. ODIR DIAS DA COSTA : - EXISTE UMA COMISSÃO NOMEADA PELA CONFERÊNCIA DE DIRETORES DE DEZEMBRO, DO ANO PASSADO, PARA PROCEDER À REVISÃO GERAL DA PAUTA.

Dr. ARTHUR CASTILHO : - ENTÃO VOU LEMBRAR: "REITERA-SE A RECOMENDAÇÃO ANTERIOR DA REUNIÃO DE DIRETORES, NO SENTIDO DA NOMEAÇÃO DE UMA COMISSÃO ESPECIAL PARA FAZER A REVISÃO GERAL DA PAUTA CGT-3, PARA AJUSTAR MELHOR A SUA CLASSIFICAÇÃO AO PRECITO DE SOLACROUP.

Dr. RUBEM DE ABREU : - SR. PRESIDENTE. ESSA REDAÇÃO RESTRINGE UM POUCO. SERÁ ALTERAR SÓ A CLASSIFICAÇÃO DA PAUTA? PORQUE A PAUTA, ALÉM DA CLASSIFICAÇÃO, ELA ENCERRA DISPOSITIVOS QUE TAMBÉM PODERIAM SER REVISTOS.

Dr. ARTHUR CASTILHO : - É REVISÃO NO SENTIDO GERAL.

Dr. RUBEM DE ABREU : - ENTÃO, TALVEZ A PALAVRA CLASSIFICAÇÃO NÃO DEVESSE CONSTAR.

Dr. ARTHUR CASTILHO : - ENTÃO VOU RELÊR: "REITERA-SE A RECOMENDAÇÃO ANTERIOR DA 4ª CONFERÊNCIA DE DIRETORES DAS ESTRADAS DE FERRO PARA QUE SE PROCEDA À REVISÃO GERAL DA PAUTA CGT-3, VISANDO, PRINCIPALMENTE, AJUSTAR MELHOR A CLASSIFICAÇÃO AO PRECITO DE SOLACROUP.

PROCEDER-SE-Á, AINDA, À REVISÃO DOS PADRÕES DA PORTA

RIA Nº 141, DE 13/3/1937, DO MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, TENDO EM VISTA PERMITIR SE CONSIGA, NA COMPOSIÇÃO DAS POLIGONAIS TARIFÁRIAS, MELHOR CONFORMAÇÃO DESTAS ÀS CONDIÇÕES ECONÔMICAS DOS TRANSPORTES".

SEM OBJEÇÃO.

- XI - PROCEDERÁ TAMBÉM À REVISÃO DOS QUADROS DE TAXAS ACESÓRIAS E MÍNIMOS DE PREÇOS E CARREGAMENTOS, INCLUSIVE A DA TAXAÇÃO AD-VALOREM QUE CONVIRÁ MANTER-SE, DADO O SEU PAPEL DE CORRETIVO DA CLASSIFICAÇÃO, DEVENDO, ENTRETANTO, SER A SUA APLICAÇÃO CONVENIENTEMENTE REGULAMENTADA:

SEM OBJEÇÃO.

- XII - A REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA DOS DIRETORES DAS ESTRADAS DE FERRO BRASILEIRAS RECONHECE A NECESSIDADE DA REVISÃO BIENAL DAS TARIFAS DAS ESTRADAS DE FERRO, DEVENDO SEU ESTADO BASEAR-SE NO VALOR ECONÔMICO DAS MERCADORIAS, EM RELAÇÃO AO TRANSPORTE E À ECONOMIA DO ESTADO OU ESTADOS A QUE A ESTRADA SERVIR, DESDE QUE NÃO FIQUEM AS ESTRADAS IMPEDIDAS DE, EM QUALQUER TEMPO, E EM CASO DE IMPERIOSA E COMPROVADA FORÇA MAIOR, PROCEDEREM À REVISÃO QUE FOR ENTÃO RECONHECIDA NECESSÁRIA.

Dr. FELICIANO DE SOUZA AGUIAR: - AQUI EU PEDIRIA, SR. PRESIDENTE, QUE, EM VEZ DE "REVISÃO" SE DIGA "ALTERAÇÃO", PORQUE EM CIMA JÁ SE FALA EM REVISÃO BIENAL. NESTA REVISÃO, NO PERÍODO DE EXECUÇÃO, PODE HAVER NECESSIDADE DE ALTERAÇÃO, SEM HAVER UMA REVISÃO GERAL.

Dr. LUIZ ORSINI DE CASTRO: - MAS, DR. SOUZA AGUIAR, O QUE SE PROCURA RESSALVAR AÍ É EXATAMENTE A NECESSIDADE QUE AS VEZES TÊM AS ESTRADAS DE FERRO DE PROCEDER UMA REVISÃO DE SUAS TARIFAS, UM REAJUSTAMENTO ANTES DE 2 ANOS. A REVISÃO BIENAL, OBRIGATÓRIA, SE FARÁ SEMPRE.

Dr. ARTHUR CASTILHO: - É PREFERIVEL AUTORIZAR-SE O

MAIS, PARA QUE SE POSSA EXECUTAR O MÍNIMO, QUE FÔR POSSÍVEL.

SEM OBJEÇÃO

XIII - RECOMENDA-SE QUE NENHUM ABATIMENTO CONCEDIDO PELOS GOVERNOS POSSA PRODUZIR TARIFAS TAIS QUE O PRODUTO BENEFICIADO PAGUE FRETE INFERIOR A DESPESA VIVA DO TRANSPORTE.

Dr. ARTHUR CASTILHO: - O DR. JOSÉ LUIZ O QUE É QUE DIZ?

Dr. JOSÉ LUIZ BATISTA: - A ESTRADA DE FERRO, HOJE, QUE TRANSPORTAR POR MENOS DO SEU CUSTO MÉDIO, ESTÁ SE SACRIFICANDO. TODOS NÓS SABEMOS. O CUSTO MÉDIO, NA MINHA DESAUTORIZADA OPINIÃO, É EXATAMENTE O LIMITE MÍNIMO PELO QUAL SE PÓDE FAZER O TRANSPORTE.

Dr. LUIZ ORSINI DE CASTRO: - NO QUE DIZ RESPEITO AOS TRANSPORTES EM GERAL, OU AOS PREÇOS DOS TRANSPORTES EM GERAL, EU ESTOU DE PLENO ACORDO COM O MEU ILUSTRE AMIGO E COLEGA DR. JOSÉ LUIZ BATISTA MAS, NO QUE CONCERNE A TRANSPORTE, POR CONTA DO GOVÊRNO, EU ACHO QUE SE NÓS CONSIDERARMOS, COMO EU CONSIDERO SEMPRE, QUANDO ORGANIZO AS TARIFAS DAS ESTRADAS QUE AQUI REPRESENTO, AS TABELAS C-9 A C-14, VERIFICAREMOS QUE, EM GERAL, ESTÃO ABAIXO DO CUSTO MÉDIO, PORQUE TEMOS AS TABELAS SUPERIORES QUE DÃO UMA CERTA COMPENSAÇÃO. REALMENTE, A COMPENSAÇÃO, HOJE, NÃO É A MESMA QUE ERA HÁ 20 E MAIS ANOS ATRÁZ, QUANDO A ESTRADA TINHA QUASI O MONOPÓLIO ABSOLUTO DO TRANSPORTE, MAS O FATO É QUE AINDA EXISTE ESTA COMPENSAÇÃO. AGORA, SE NESTA PROPOSIÇÃO, NESTA CONCLUSÃO, NÓS NOS REFERIMOS A CUSTO MÉDIO, EM LUGAR DE CUSTO PARCIAL, VAMOS FICAR EM SITUAÇÃO DE BASTANTE DIFICULDADE, PORQUE, ENTÃO VAMOS TER QUE COMEÇAR POR MODIFICAR COMPLETAMENTE A NOSSA TARIFAÇÃO, NÃO COBRANDO FRETE ALGUM QUE ESTEJA ABAIXO DO CUSTO MÉDIO, QUANDO É FATO QUE NÓS COBRAMOS PARA ESSAS TABELAS, PRINCIPALMENTE C-9 A C-14 E, TAMBÉM, PARA MUITAS TABELAS SUPERIORES, QUE SE REFEREM À MERCADORIAS QUE NÃO APROVEITAM CONVENIENTEMENTE A CAPACIDADE DOS VAGÕES. DE MODO QUE EU PREFERIRIA, MESMO, DIZER "DESPESA VIVA" EM LUGAR DE "CUSTO PARCIAL". AGORA HÁ AQUI UM PEQUENO ENGANO DATILOGRÁFICO, PRO

VAVELMENTE, NESTA CONCLUSÃO QUE DIZ: "RECOMENDA-SE QUE NENHUM ABATIMENTO CONCEDIDO PELOS GOVERNOS". NÃO É PELOS, É AOS GOVERNOS, NÃO?

Dr. ARTHUR CASTILHO : AS CONCESSÕES AOS GOVERNOS NÃO PODEM SER COGITADOS, PORQUE ESSAS SÃO OBRIGATÓRIAS E REGULAMENTARES.

Dr. LUIZ ORSINI DE CASTRO : - ENTÃO SERIA MELHOR DIZER: RECOMENDA-SE QUE NENHUM ABATIMENTO CONCEDIDO, POSSA PRODUZIR FRETES TAIS QUE O PRODUTO BENEFICIADO PAGUE MENOS DO QUE A DESPESA VIVA DO TRANSPORTE.

Dr. ARTHUR CASTILHO : - BEM, ENTÃO, VOU RELÊR A PROPOSIÇÃO: "RECOMENDA-SE QUE NENHUM ABATIMENTO CONCEDIDO PELOS GOVERNOS POSSA PRODUZIR REDUÇÕES TAIS QUE O PRODUTO BENEFICIADO PAGUE FRETE INFERIOR AO CUSTO PARCIAL DO TRANSPORTE.

SEM OBJEÇÃO.

XIV - É INDISPENSÁVEL ABOLIR A SELAGEM DOS CONHECIMENTOS, PODENDO AS FERROVIAS COBRAR POR VERBA O IMPOSTO, PRESTANDO CONTA MENSALMENTE.

Dr. LUIZ ORSINI DE CASTRO : - EU PENSO QUE AÍ HÁ QUALQUER COISA A MODIFICAR, PORQUE AS FERROVIAS, PRÓPRIAMENTE, NÃO VÃO COBRAR POR VERBA O IMPOSTO. ELAS VÃO ARRECADAR O IMPOSTO E PAGAR POR VERBA À FAZENDA NACIONAL.

Dr. FELICIANO DE SOUZA AGUIAR : - A IDÉIA DE COBRAR ELA PARA QUE NÃO FICASSE O ÔNUS SOBRE A ESTRADA, PORQUE QUEM PAGA O SÉLO É O PÚBLICO.

Dr. LUIZ ORSINI DE CASTRO : - SEM DÚVIDA, MAS ELAS NÃO COBRAM POR VERBA. ELAS FAZEM A LIQUIDAÇÃO JUNTO ÀS RECEBEDORIAS FEDERAIS, POR VERBA. ESSE É QUE É O SENTIDO. A PALAVRA LIQUIDAR AÍ NO LUGAR DE COBRAR SATISFAZ.

Dr. FELICIANO DE SOUZA AGUIAR : - PODERIAMOS DIZER ASSIM: "É INDISPENSÁVEL ABOLIR A SELAGEM DOS CONHECIMENTOS, PODENDO AS FERROVIAS COBRAR A QUANTIA CORRESPONDENTE, PRESTANDO CONTA MENSALMENTE AO TESOURO, ÀS COLETORIAS".

Dr. LUIZ ORSINI DE CASTRO : - RECOLHER ESTÁ BEM.

Dr. ARTHUR CASTILHO : - PARECE-ME QUE A IDÉIA ERA ESSA: É INDISPENSÁVEL ABOLIR A SELAGEM DIRETA DOS CONHECIMENTOS, PODENDO AS FERROVIAS RECOLHER, POR VERBA, O IMPOSTO ARRECADADO DO PÚBLICO, PRESTANDO CONTA MENSALMENTE.

SEM OBJEÇÃO.

XV - O DEPARTAMENTO DE CORREIOS E TELEGRÁFOS DEVERÁ PAGAR OS SEUS TRANSPORTES NA BASE DO CUSTO MÉDIO DA TONELADA-KILÔMETRO DE MERCADORIAS.

É UM OUTRO PONTO PARA O QUAL PEÇO A ATENÇÃO DOS SRS. , REPRESENTANTES.

NAS LEIS DE CONCESSÃO, QUE SÃO AQUELAS LEIS QUE VÊM DESDE O TEMPO DO IMPÉRIO, TANTO NA DE CONCESSÃO IMPERIAL, COMO NAS PROVINCIAIS, O TRANSPORTE GRATUITO DAS MALAS POSTAIS ERA UMA DECORRÊNCIA DA CONCESSÃO.

NO TEMPO DA PROMULGAÇÃO DAQUELAS LEIS, NÃO HAVIA O "COLIS POSTEAU" PORQUE, O QUE VEM AGRAVANDO A SITUAÇÃO DAS ESTRADAS DE FERRO, É A QUANTIDADE ENORME DE ENCOMENDAS POSTAIS. NÃO SÃO AS MALAS POSTAIS PRÓPRIAMENTE, SÃO AS ENCOMENDAS POSTAIS. AS MALAS POSTAIS SÃO ÔNUS QUE NÃO PODEM, SER ELIMINADOS E O CORREIO NÃO DEVERÁ PAGAR. O QUE DEVERÁ PAGAR, SÃO AS ENCOMENDAS POSTAIS. HÁ UMA CERTA CONFUSÃO NO CASO.

Dr. FELICIANO DE SOUZA AGUIAR : - O QUE OS CORREIOS TINHAM ISENÇÃO ERA SÓMENTE PARA CORRESPONDÊNCIA. DEPOIS ALÉM DE CRIAREM O "COLIS POSTEAU", CRIARAM, AGORA, O REEMBOLSO POSTAL E FIGARAM TÔDAS AS ENCOMENDAS DAS ESTRADAS DE FERRO DRENADAS PA

RA OS CORREIOS. NÃO HÁ INCONVENIENTE EM MANTER A ISENÇÃO PARA A CORRESPONDÊNCIA, MAS NÃO PARA AS ENCOMENDAS, DE FORMA ALGUMA. O QUE NÓS PRETENDEMOS É O PAGAMENTO DAS ENCOMENDAS.

Dr. ARTHUR CASTILHO : - HOUE UMA COMISSÃO QUE ESTUDOU ESSE ASSUNTO DE ACÔRDO COM AS ESTRADAS DE FERRO. FEZ UM RELATÓRIO, MAS NÃO TOCOU A COMISSÃO NO CUSTO MÉDIO DA TONELADA-KILOMETRO. ELA COLOCOU O PAGAMENTO NA BASE DE 60% DA LOTAÇÃO DOS VEÍCULOS, RESERVANDO, JUSTAMENTE AQUÊLES 40% RESTANTES, PARA O TRANSPORTE DA CORRESPONDÊNCIA NORMAL QUE SÃO AS CARTAS.

Dr. RUBEM DE ABREU : - COMO ESTÁ, DÁ A ENTENDER QUE EM CADA ESTRADA HAVERÁ UMA TARIFA DIFERENTE PARA OS CORREIOS E TELÉGRAFOS. SEGUNDO ME PARECE A COMISSÃO CHEGOU A CONCLUSÃO QUE PODERIA HAVER UMA TARIFA ÚNICA. NÃO VARIÁVEL CONFORME A ESTRADA, PARA NÃO CRIAR DIFICULDADE JUSTAMENTE AO TELÉGRAFO.

Dr. ARTHUR CASTILHO : - ENTÃO FICARÁ ASSIM:

A REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA DOS DIRETORES DAS ESTRADAS DE FERRO BRASILEIRAS, RECOMENDA A PRONTA APLICAÇÃO DAS CONCLUSÕES DA COMISSÃO DESIGNADA PELO MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, ESPECIALMENTE PARA ESTUDAR E FIXAR O PREÇO A SER PAGO ÀS FERROVIAS PELOS TRANSPORTES POSTAIS.

XVI - A REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA DE DIRETORES INDICA A CONVENIÊNCIA DE MAIOR APROXIMAÇÃO E ENTENDIMENTO DAS ADMINISTRAÇÕES FERROVIÁRIAS COM OS TOMADORES DE FRETE OU SEUS ÓRGÃOS REPRESENTATIVOS, COMO SEJAM AS ASSOCIAÇÕES COMERCIAIS, INDUSTRIAIS E AGRÍCOLAS, DE MODO A SE LHE ENCARECER E ESCLARECER A IMPORTÂNCIA DA FUNÇÃO ECONÔMICA DAS VIAS FÉRREA NACIONAIS E SE LHE DEMONSTRAR QUE ESTAS EXISTEM PARA SERVI-LOS, DEVENDO CONSIDERAR-SE, UMA VEZ EM TRÁFEGO, COM "PARTES INTEGRANTES" DOS PRÓPRIOS ESTABELECIMENTOS ONDE SE CRIA A RIQUEZA NACIONAL. É QUE, PORTANTO, DEVEM MERECE-LHE SEMPRE TODO O CARINHO, ATENÇÃO, INTERESSE E COMPREENSIVE BOA VONTADE, QUANDO SE VEJAM NA CONTIGÊNCIA DE

MAJORAR SUAS TARIFAS, - O QUE SÓ ACONTECE QUANDO NECESSITAM DE MEIOS PARA OCORREREM À INELUTÁVEIS DESPESAS DE CUSTEIO, DE MELHORAMENTOS E DE RENOVAÇÃO DO SEU APARELHAMENTO FIXO OU MÓVEL.

SEM OBJEÇÃO.

Dr. ARTHUR CASTILHO: - TERMINAMOS AQUI ESTA PARTE.

Dr. LUIZ ORSINI DE CASTRO: ~ EU HAVIA PROPOSTO UMA CONCLUSÃO QUE SE ME AFIGURAVA DE GRANDE IMPORTÂNCIA PARA A LEGALIZAÇÃO DAS TARIFAS FERROVIÁRIAS NO BRASIL. É A QUE SE REFERE À TRANSFORMAÇÃO DO CONSELHO DE TARIFAS E TRANSPORTES EM TRIBUNAL DE TARIFAS, ISTO É, É O QUE TEM EM VISTA ATRIBUIR ÀQUELE CONSELHO, FUNÇÕES DELIBERATIVAS E NÃO APENAS FUNÇÕES CONSULTIVAS, COMO ALIÁS ACONTECE NA INGLATERRA E NOS E.E.UU. E, SE NÃO ME ENGANO, TAMBÉM NA ESPANHA.

EU VEJO QUE ESTA PROPOSIÇÃO NÃO FOI APROVEITADA E QUE RIA APENAS EXPLICAR QUE O MOTIVO PORQUE EU OUSEI APRESENTAR ESTA PROPOSTA, FOI SIMPLEMENTE ÊSTE, DE FACILITAR AS ESTRADAS DE FERRO, E, AO MESMO TEMPO, AO PRÓPRIO GOVERNO.

O TRIBUNAL DE TARIFAS, DE SÃO PAULO, TINHA COMO PRESIDENTE O PRÓPRIO SECRETÁRIO DE VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS.

Dr. ARTHUR CASTILHO: ~ INICIALMENTE DEVIA SER ESTABELECIDO QUE O MINISTRO DA VIAÇÃO TINHA O DIREITO DE VETO. ERA UMA REGRA FUNDAMENTAL, DE PARTIDA.

Dr. FELICIANO DE SOUZA AGUIAR: - NA COMISSÃO DE TARIFAS, QUE O DR. ORSINI PRETENDIA TRANSFORMAR EM TRIBUNAL DE TARIFAS, QUANDO DA SUA ORGANIZAÇÃO INICIAL, EM 1924, SURTIU A MESMA DIFICULDADE. NÓS IRIAMOS ESTABELECEER REPRESENTAÇÃO DE AS SOCIAÇÕES COMERCIAIS, ASSOCIAÇÕES DE CLASSE, ENFIM TODOS OS INTERESSADOS QUE NO CONSELHO ABAFARIAM AS ESTRADAS DE FERRO. NÃO HAVIA HIPÓTESE DE QUALQUER ESTRADA CONSEGUIR AUMENTO DE TARI-

FAS PORQUE, PELO NÚMERO DE REPRESENTANTES, OS DEMAIS ÓRGÃOS, VOTARIAM SEMPRE CONTRA E AS ESTRADAS FICAVAM EM SITUAÇÃO DIFÍCIL.

Dr. LUIZ ORSINI DE CASTRO : - PEÇO LICENÇA PARA ESCLARECER QUE ESSA REPRESENTAÇÃO DO COMÉRCIO, DA INDÚSTRIA E DA LAVOURA, E DE CERTOS INSTITUTOS, COMO O DO AÇÚCAR E DO ÁLCOOL, DO SAL, ETC., ESSAS REPRESENTAÇÕES AQUI ESTARIAM PARA DEFENDER OS SEUS INTERESSES, SEM O DIREITO DE VOTO, COMO AGORA OCORRE.

Dr. FELICIANO DE SOUZA AGUIAR : - É DO REGULAMENTO ATUAL - ARTIGO 68. TODOS JÁ FAZEM PARTE.

Dr. LUIZ ORSINI DE CASTRO : - SEM DÚVIDA, MAS O C.T.T. NÃO TEM FUNÇÕES DELIBERATIVAS, ELE TEM FUNÇÕES APENAS CONSULTIVAS. ELE NÃO RESOLVE NADA, ELE APENAS EMITE PARECERES QUE SÃO NATURALMENTE APROVEITADOS PELO SR. MINISTRO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. A MINHA IDÉIA ERA ATRIBUIR AO C.T.T. FUNÇÕES DELIBERATIVAS.

AGORA, O SR. MINISTRO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, PODERIA PRESIDIR SE QUIZESSE AS NOSSAS REUNIÕES, AS REUNIÕES DO TRIBUNAL, OU DELEGAR ESSAS FUNÇÕES AO NOSSO ATUAL PRESIDENTE, QUE HÁ CERCA DE 15 ANOS VEM PRESIDINDO O C.T.T. COM A CLAVIDÊNCIA QUE NÓS TODOS LHE RECONHECEMOS. ELE TERIA, AINDA, O DIREITO DE VETO, TERIA UM PRAZO DENTRO DO QUAL PROFERERIA O SEU VETO. AGORA, SE ELE DEIXASSE ESCOAR ESSE PRAZO, SEM SE MANIFESTAR A RESPEITO, ENTÃO ESTARIAM AUTOMATICAMENTE APROVADAS AS MEDIDAS, E NÓS NÃO TERIAMOS AQUI A INTERFERÊNCIA DE CERTOS ÓRGÃOS QUE ESTÃO PERTURBANDO COMPLETAMENTE A TARIFAÇÃO DAS ESTRADAS DE FERRO NO BRASIL, COMO A COMISSÃO CENTRAL DE PREÇOS.

O PROCESSO DE APROVAÇÃO E DE LEGALIZAÇÃO DAS NOSSAS TARIFAS SERIA MUITO MAIS SIMPLES, MUITO MAIS RÁPIDO E SERIA UM PROCESSO QUE JÁ TEM A CONSAGRÁ-LO A PRÁTICA DE SÃO PAULO, A PRÁTICA DA INGLATERRA, E DOS ESTADOS UNIDOS.

Dr. LUIZ ORSINI DE CASTRO : - SENHOR PRESIDENTE. V.

EXCI^a. DECIDIRÁ SE DEVE OU NÃO SUBMETER ESSA PROPOSTA À APROVAÇÃO DO PLENÁRIO.

EU ACEITAREI QUALQUER SOLUÇÃO QUE V. EXCI^a. PROFIRA A RESPEITO.

Dr. ARTHUR CASTILHO: DR. ORSINI. ENTÃO LHE FAÇO UMA CONTRA-PROPOSTA, PARA QUE DISCUTAMOS O CASO NA REUNIÃO GERAL, FINAL, DOS DIRETORES. NA REVISÃO GERAL DAS NOSSAS PROPOSIÇÕES, FAREMOS A ANÁLISE DEFINITIVA E OS DIRETORES RESOLVERÃO. EU ACHO A SUA PROPOSTA MUITO INTERESSANTE MAS, PRECISAVA DE DETALHES DE ORGANIZAÇÃO, PARA FIXÁ-LA MELHOR.

SE O DR. ORSINI ME PERMITE, EU TRANSIRO ESTA SOLUÇÃO PARA A REUNIÃO FINAL DOS DIRETORES.

Dr. LUIZ ORSINI DE CASTRO: - EU ESTAREI DE ACÓRDO COM QUALQUER SOLUÇÃO QUE V. EXCI^a. SE DIGNE DAR AO ASSUNTO. SEJA ESSA QUE V. EXCI^a. PROPÔS SEJA QUALQUER OUTRA, INCLUSIVE O ABANDONO DA PROPOSTA.

Dr. ARTHUR CASTILHO: - PASSEMOS AGORA A COORDENAÇÃO.

I - RECOMENDA-SE A IGUALDADE OU EQUIVALÊNCIA DE TRATAMENTO GOVERNAMENTAL, NO PONTO DE VISTA FISCAL E ADMINISTRATIVO, POR INTERMÉDIO DUM ÓRGÃO GERAL ABRANGENDO TODOS OS TRANSPORTES.

DEVO DIZER QUE HÁ, NO CONGRESSO, UMA PROPOSTA GOVERNAMENTAL, EU OUTRO DIA FALEI QUE O DECRETO TINHA SIDO JÁ PROMULGADO, - RETIFICO, HÁ UMA PROPOSTA GOVERNAMENTAL QUE ESTÁ NO CONGRESSO CRIANDO O C.N.T. E ESSA EMENDA DE ALGUMA FORMA ESTÁ DENTRO DA ORIENTAÇÃO DO GOVERNO, NÊSSE PONTO DE VISTA.

SEM OBJEÇÃO.

II - A REGULAMENTAÇÃO GOVERNAMENTAL COERCITIVA DEVERÁ SER DIMINUIDA, EM VEZ DE AUMENTADA. QUER ISTO DIZER QUE A IGUALDADE DE QUE TRATA A PRIMEIRA DIRETRIZ DEVERÁ SER PELA LIBERAÇÃO DOS ÔNUS DO SISTEMA MAIS RIGIDAMENTE CONTROLADO.

SEM OBJEÇÃO.

III - CABERÁ AO GOVERNO ASSEGURAR, POR MEIO DE UMA LEGISLAÇÃO ADEQUADA, DO CONTRÔLE E DO AMPARO NECESSÁRIO, MESMO FINANCEIRO, O EQUILÍBRIO MATERIAL E ECONÔMICO DO SISTEMA NACIONAL DE VIAÇÃO, EVITANDO-SE AS LUTAS ENTRE AS DIFERENTES EMPRÊSAS E MODALIDADES DE TRANSPORTE, CUJO DESFECHO RESULTA SEMPRE EM DESFAVOR DO PRÓPRIO TRANSPORTE, COM A DECADÊNCIA DO SEU APARELHAMENTO.

SEM OBJEÇÃO.

IV - RECOMENDA-SE SEJAM ORGANIZADOS OS SERVIÇOS RÔDO-FERRO VIÁRIOS DAS ESTRADAS DE FERRO SOB A FORMA DEPARTAMENTAL AUTÔNOMA OU DE EMPRÊSA SOBSIDIÁRIA.

SEM OBJEÇÃO.

V - RECOMENDA-SE SEJA DADA A ÊSSES ÓRGÃOS INDEPENDÊNCIA DE AÇÃO E LIBERDADE TARIFÁRIA, A FIM DE PODER CONFECIONAR SUAS TARIFAS DE ACÔRDO COM OS PREÇOS DE CONCORRÊNCIA E OFERECER AO PÚBLICO UM SERVIÇO EFICIENTE COM AS MESMAS VANTAGENS PROPORCIONADAS PELOS TRANSPORTADORES RODOVIÁRIOS.

Dr. LUIZ ORSINI DE CASTRO : - SENHOR PRESIDENTE. EU PEDIRIA A SUBSTITUIÇÃO DA PALAVRA CONFECIONAR POR ORGANIZAR.

Dr. ARTHUR CASTILHO : - RETIFICADO.

SEM MAIS OBJEÇÕES.

VI - RECOMENDA-SE QUE AS ESTRADAS DE FERRO CEDAM AOS SEUS SERVIÇOS RÔDO-FERROVIÁRIOS UMA TARIFA ESPECIAL, TENDO, COMO BASE MÁXIMA, O CUSTO MÉDIO DA TONELADA-KILÔMETRO OU DA RECEITA MÉDIA PRODUZIDA POR ELA, SEGUNDO ESTIVER EM REGIME DE DEFICIT OU DE SALDO E, COMO MÍNIMO, A DESPESA VIVA DO TRANSPORTE.

SEM OBJEÇÃO.

VII - RECOMENDA-SE QUE SEJAM AS ESTRADAS DE FERRO AUTORIZADAS A ESTABELEGER, PELOS SERVIÇOS DE QUE TRATA A PROPOSIÇÃO IV, O TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE COORDENAÇÃO, DE PASSAGEIROS E CARGAS, ENTRE SUAS ESTAÇÕES E AS LOCALIDADES NÃO SERVIDAS POR ELAS, ONDE E QUANDO LHEZ APROUVER, INDEPENDENTEMENTE DE AUTORIZAÇÃO SUPERIOR E EM CARÁTER PREFERENCIAL, POR SEREM SERVIÇOS PÚBLICOS.

SEM OBJEÇÃO.

VIII - CONVEM PEDIR MAIS UMA VEZ A ATENÇÃO DOS GOVÉRNO PARA A INCONVENIÊNCIA DA JUSTA POSIÇÃO INÚTIL DOS MEIOS DE TRANSPORTE. AS RODOVIAS DEVEM SER CONSTRUIDAS NÃO AO LONGO DAS ESTRADAS DE FERRO, MAS, EM CONJUGAÇÃO COM ELAS, O QUE ASSEGURARÁ MAIOR PENETRAÇÃO DO PAÍS, E MAIOR DISSEMINAÇÃO DOS TRANSPORTES.

ESTÁ EM DISCUSSÃO.

EU ESTOU UM POUCO CONFUSO COM A IDÉIA. NÓS NÃO PODEMOS EVITAR QUE UMA ESTRADA DE RODAGEM SEJA CONSTRUIDA AO LONGO DE UMA LINHA FÉRREA. NÓS TEMOS O PLANO GERAL DE VIAÇÃO NACIONAL. EM CERTOS PONTOS, FORÇOSAMENTE, PODE HAVER O PARALELISMO E O GOVÉRNO, JÁ APROVOU ESSE PLANO, E NÃO ME PARECE QUE POSSAMOS ESTAR IMPUGNANDO. ESSE PARALELISMO. O DR. FIUZA TEM A PALAVRA.

Dr. YÉDO FIUZA : - EU CONFESSO QUE QUANDO TENTEI ORGANIZAR O PLANO RODOVIÁRIO ESTAVA NÊSSE AMBIENTE FECHADO DE ESPECIALIZAÇÃO. SÓ CONSULTAVA TÉCNICOS DE INCONTESTÁVEL VALOR,

MAS QUE VINHAM SEMPRE COM A MENTALIDADE RODOVIÁRIA, EMPOLGADOS, NATURALMENTE, PELA PROPAGANDA E NÓS PENSÁVAMOS DE ACÔRDO COM A PROPAGANDA E NÃO COMO DEVERÍAMOS PENSAR, DE MODO QUE, SE PORVENTURA HOUVER ÊRRO SE FÔR POSSÍVEL MODIFICAR NÃO HAVERIA MOTIVO PARA INSISTIR NO ÊRRO, PORQUE EU CONFESSO QUE O PLANO RODOVIÁRIO, QUANDO EU O QUIZ FAZER, CONSULTANDO A PRODUÇÃO, NÃO ENCONTREI ELEMENTOS, MESMO PORQUE A TENDENCIA DE PROCURÁ-LOS ERA COMO QUE A DE MÁ VONTADE, PORQUE HAVIA O DESEJO SINCERO DE SOBREPÔR O PLANO RODOVIÁRIO NACIONAL COMO UMA COISA INÉDITA COMO COISA AOS MOLDES, ERRADAMENTE DO QUE SE FAZIA NOS E.E.UU. DAÍ A MINHA CONVICÇÃO. COMO ESSE PLANO AINDA DEMORA ALGUMAS DEZENAS DE ANOS PARA SER CONCLUÍDO, EU NÃO VEJO MOTIVOS PARA QUE, NUMA ASSEMBLÉIA COM ESTA, ONDE SE VERIFICA O ÊRRO, ONDE HÁ UMA PROPOSIÇÃO CLARA, JUSTA, PARA QUE SE VISSE ESSE ÊRRO NÃO SE POSSA PERFEITAMENTE CORRIGI-LO. ERRAR, QUEM NÃO ERRA? QUEM TRABALHA TEM MUITO MAIS QUE ERRAR DO QUE ACERTAR.

Dr. ARTHUR CASTILHO : EM FACE DAS PALAVRAS DO DR. YEDO FIUZA, NÃO TENHO MAIS OBJEÇÃO A FAZER.

HÁ OUTRA OBJEÇÃO?

NÃO HOUE MAIS OBJEÇÃO.

IX - RECOMENDA-SE QUE SEJAM ATUALIZADOS O REGULAMENTO DE PÓLÍCIA, SEGURANÇA E TRÁFEGO, A LEI DE RESPONSABILIDADE CIVIL DAS ESTRADAS DE FERRO E O REGULAMENTO GERAL DOS TRANSPORTES, DE MODO A QUE ATENDAM ÀS NECESSIDADES E EXIGÊNCIAS MODERNAS DOS TRANSPORTES.

SEM OBJEÇÃO.

X - RECOMENDA-SE QUE OS SERVIÇOS RÔDO-FERROVIÁRIOS DAS ESTRADAS DE FERRO SE ARTICULEM EM TRÁFEGO MÚTUO ATRAVÉS A CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES.

SEM OBJEÇÃO.

TEM A PALAVRA O DR. ODIR DA COSTA.

Dr. ODIR DIAS DA COSTA : - O DR. PIRAJÁ VAI FAZER O OBSÉ-
QUIO DE LÉR, O MEU TRABALHO, QUE É UM COMPLEMENTO DESTA CLÁUSU-
LA FINAL. PARA A PERFEITA CIRCULAÇÃO AQUI RECOMENDADA, EU PRE-
CONIZEI A CRIAÇÃO DE UMA COMISSÃO DE COORDENAÇÃO DE EMPRESAS
RÔDO-FERROVIÁRIAS QUE É MAIS DO QUE NUNCA NECESSÁRIA, PARALE-
LAMENTE À COORDENAÇÃO FERROVIÁRIA, COORDENANDO ENTRE SI, A E-
XISTÊNCIA DESSA EMPRESA RÔDO-FERROVIÁRIAS, ARTICULANDO O REGI-
ME DO TRÁFEGO MÚTUO E A EXECUÇÃO PERFEITA DO SERVIÇO ENTRE E-
LAS.

Dr. EDMUNDO BRANDÃO PIRAJÁ : - A PROPOSTA DO DR. ODIR,
QUE NÃO FOI INCLuíDA NESSA PROPOSIÇÕES, PORQUE ME FOI ENTREGUE
AGORA, É A SEGUINTE:

- XI - PARA PERFEITA UNIDADE DE AÇÃO E FIXAÇÃO DE TARIFAS
RÔDO-FERROVIÁRIAS, ABSOLUTAMENTE NECESSÁRIAS ENTRE,
EMPRESAS QUE DEPENDEM UMA DAS OUTRAS PARA DEFESA CO-
MUM DE SEU TRÁFEGO MÚTUO CONTRA CONCORRENTES, TORNA-
SE ABSOLUTAMENTE NECESSÁRIA A CRIAÇÃO DE UMA COMIS-
SÃO DE TARIFAS E TRANSPORTES DAS EMPRESAS SUBSIDIÁ-
RIAS OU DE DEPARTAMENTOS DE SERVIÇOS URBO E RÔDO-
FERROVIÁRIOS, COM SÉDE EM SÃO PAULO, A QUAL SE REU-
NIRÁ OBRIGATORIAMENTE UMA VEZ POR MÊS, SEM PREJUÍZO
DE OUTRAS REUNIÕES QUE SE TORNAREM NECESSÁRIAS PARA
DETERMINADAS DECISÕES.

Dr. ARTHUR CASTILHO : - SE É QUESTÃO DE CRIAÇÃO DUMA
COMISSÃO SEMELHANTE À COMISSÃO DE TARIFAS DAS FERROVIAS PAULIS-
TAS, PARECE-ME QUE NÃO HÁ INCONVENIENTE. É MESMO CONVENIENTE E
EU NÃO VEJO PORQUE, RECUSAR A PROPOSTA. ALGUNS DOS SNRS. VÊM
INCONVENIENTE NO CASO?

SEM OBJEÇÃO.

Dr. LUIZ ORSINI DE CASTRO : - O DR. RUY DA COSTA RO-

DRIGUES, ACABA DE SOLICITAR A MINHA ATENÇÃO PARA UM FATO QUE PARECE BASTANTE IMPORTANTE, NO QUE DIZ RESPEITO À CONCORRÊNCIA RODOVIÁRIA E QUE, ME PARECE, FOI OBJETO TAMBÉM DE CONSIDERAÇÃO DO TRABALHO QUE V. EXCI^a. DISTRIBUIU AOS DISTINTOS MEMBROS DESTA ASSEMBLÉIA, NA SEPARATA DA REVISÃO FERROVIÁRIA DE DEZEMBRO DE 1946, SOBRE O SENTIDO REAL DA COORDENAÇÃO DOS TRANSPORTES. É O SEGUINTE:

HÁ CASOS EM QUE AS ESTRADAS DE FERRO PARA NEM SE DEFENDEREM CONTRA A CONCORRÊNCIA, CONTRA A CONCORRÊNCIA RODOVIÁRIA, SÃO OBRIGADAS A MANTER TRANSPORTES NAS PRÓPRIAS ESTRADAS DE RODAGEM, COMO É O CASO, POR EXEMPLO, DA ESTRADA SÃO PAULO - CURITIBA; COMO É O CASO DA VIA ANCHIETA OU DA VIA ANHAGUERA. DE MODO QUE ME PARECE NÃO SERIA INCONVENIENTE, OU SERIA TALVÊS DE GRANDE ALCANCE, UMA CONCLUSÃO QUE AUTORIZASSE AS ESTRADAS DE FERRO A SE DEFENDEREM, OU POR OUTRA, A MANTEREM TRANSPORTES NAS RODOVIAS COMPETIDORAS E, AS QUE JÁ O MANTÉM, A CONTINUAREM COM ESSE MESMO TRANSPORTE. EU PEDIRIA A V. EXCI^a. SE DIGNASSE SUBMETTER AO PLENÁRIO A SEGUINTE CONCLUSÃO:

"É ACONSELHÁVEL QUE AS ESTRADAS DE FERRO EFETUEM, OU CONTINUEM A EFETUAR, TRANSPORTES NAS PRÓPRIAS RODOVIAS COMPETIDORAS, DA PROCEDENCIA AO DESTINO, OU EM ARTICULAÇÃO COM OS SEUS TRENS, SEMPRE QUE ESSA MEDIDA SE IMPONHA COMO MEIO DE DEFESA DA SUA ECONOMIA. ERA ISSO QUE EU QUERIA PROPÔR A ESSE PLENÁRIO.

Dr. ARTHUR CASTILHO: ESTÁ EM DISCUSSÃO A PROPOSTA DO DR. ORSINI.

DEVO LEMBRAR QUE O SR. REPRESENTANTE DA BAHIA-MINAS, APRESENTOU, RECENTEMENTE, UMA PROPOSTA NÊSSE SENTIDO E QUE JÁ FOI ACEITA ATÉ PELO GOVERNO. O CORONEL POMPILIO DA ROCHA MOREIRA PEDIU TRANSPORTE RODOVIÁRIO POR CONTA DA ESTRADA, DE TEÓFILO OTONI AO RIO DE JANEIRO.

Dr. FELICIANO DE SOUZA AGUIAR: - DR. ORSINI O SR. VIA

ALGUM INCONVENIENTE EM FAZER UM ADENDO, PARA RESPEITAR O ARTIGO 34 DO REGULAMENTO DA C.G.T.? NO CASO DE DUAS EMPRÊSAS FAZEM O MESMO SERVIÇO, RESSALVAR-SE A IGUALDADE DE PREÇOS.

Dr. LUIZ ORSINI DE CASTRO : - PERFEITAMENTE. ÊSSE ADENDO COMPLETA, COM FELICIDADE, O MEU PENSAMENTO.

Dr. ODIR DIAS DA COSTA : - PEÇO LICENÇA PARA LEMBRAR, JUSTAMENTE, O MEU PONTO DE VISTA A ÊSSE RESPEITO, DE COMPLETO ACÓRDO. NÃO É RAZOÁVEL QUE OS CAMINHÕES ANDEM AO LADO DAS ESTRADAS DE FERRO E QUE ESSAS NÃO POSSAM POR SI MESMAS, ANDAREM AO LADO DOS CAMINHÕES, EM VIA PÚBLICA. DE MODO QUE O MEU PONTO DE VISTA É ÊSSE: RESPEITADA A IGUALDADE TARIFÁRIA ENTRE DUAS OU MAIS VIAS QUE VÃO AO MESMO PONTO.

Dr. ARTHUR CASTILHO : - A PROPOSTA DO DR. ORSINI, COM A EMENDA DO DR. SOUZA AGUIAR, FICARÁ ASSIM REDIGIDA:

XII - É ACONSELHÁVEL QUE AS ESTRADAS DE FERRO EFETUEM OU CONTINUEM A EFETUAR TRANSPORTES NAS PRÓPRIAS RODOVIAS COM PETIDORAS, DA PROCEDÊNCIA AO DESTINO, OU EM ARTICULAÇÃO COM OS SEUS TRENS, SEMPRE QUE ESSA MEDIDA SE IMPONHA COMO MEIO DE DEFESA DE SUA ECONOMIA, RESPEITADAS, PORÉM, AS DISPOSIÇÕES DO ARTIGO 34 DO REGULAMENTO DA CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES, APROVADA PELO DECRETO Nº 1 977, DE 24/9/1937.

SEM OBJEÇÃO.

TERMINAMOS OS NOSSOS TRABALHOS, NA PARTE RELATIVA A TRÁFEGO, FICANDO APENAS PENDENTE DE SOLUÇÃO POSTERIOR, A QUESTÃO RELATIVA À CRIAÇÃO DO TRIBUNAL DE TARIFAS. TIVEMOS UM TRABALHO INSANO, MAS EU ACREDITO QUE OS RESULTADOS DOS NOSSOS ESTUDOS, AQUI, CONTRIBUIRÃO EM LARGA ESCALA PARA O FIM QUE DESEJAVAMOS, DE TER PRESENTE AO SR. MINISTRO DA VIAÇÃO UMA SITUAÇÃO REAL DAS NECESSIDADES FERROVIÁRIAS E UMA RELAÇÃO COORDENADA DE TÔDAS ESSAS PREMENTES NECESSIDADES DE QUE CARECEM AS NOS

SAS ESTRADAS DE FERRO DE MANEIRA A QUE SEJA PERMITIDO, DENTRO DAS POSSIBILIDADES REAIS DO MOMENTO, ADOTAR AQUELAS MEDIDAS ESSENCIAIS AO BARATEAMENTO DO CUSTO DA UNIDADE DE TRÁFEGO.

O TRABALHO FOI ÁRDUO, CONTROVERTIDO, MAS A BOA VONTADE NUNCA DESMENTIDA DOS NOBRES REPRESENTANTES DAS ESTRADAS DE FERRO BRASILEIRAS, A COMPROVADA COMPETÊNCIA DOS SEUS TÉCNICOS E A ESCLARECIDA VISÃO DOS SEUS ADMINISTRADORES, TROUXERAM UM MAGNIFICO RESULTADO. POR ISSO EU ME SINTO MAIS UMA VEZ, NO DEVER DE TRAZER À DIREÇÃO DAS ESTRADAS DE FERRO OS SINCEROS AGRADECIMENTOS DO MINISTÉRIO DA VIAÇÃO, PELA VALIOSÍSSIMA COLABORAÇÃO TRAZIDA ATRAVÉS DO DEPARTAMENTO DE TRÁFEGO E ENCARECER A NECESSIDADE DE UMA CONTINUIDADE DE ESFORÇOS, NO SENTIDO DE UM ESTUDO PROFUNDO DAS DIFICULDADES QUE FOREM SURGINDO E DUMA ANÁLISE MITICULOSA DE TÔDAS AS DEFICIÊNCIAS OBSERVADAS, DE MANEIRA QUE POSSAM SER SANADAS, QUER POR UMA ORIENTAÇÃO MAIS APRIMORADA DA ADMINISTRAÇÃO, QUER POR ADOÇÃO DE MEDIDAS ESSENCIAIS DE APARELHAMENTO E REEQUIPAMENTO QUE O GOVERNO TEM CONSCIÊNCIA DE QUE HÁ AVULTADA NECESSIDADE. E TODOS OS SNRS. BEM COMPREENDERAM A MAGNITUDE DÊSSE IMPORTANTE PROBLEMA E TROUXERAM AQUI AQUELAS RAZOÁVEIS EXPOSIÇÕES E AQUELAS PROPOSIÇÕES CAPAZES DE CONDUZIREM A UMA IMEDIATA PARA SOLUÇÃO O FIM COLIMADO. POR ISSO EU TENHO QUE, REALÇAR O VALOR, A COLABORAÇÃO INTELIGENTE E FECUNDA, DOS NOBRES COLEGAS, DEMONSTRANDO, NÊSSE PASSO AQUELA CONSIDERAÇÃO, AQUELE APREÇO INESTIMÁVEL QUE TODOS GOZAM DAS ALTAS ADMINISTRAÇÕES DO PAÍS, CONVICTAS ESSAS DE QUE A QUALQUER MOMENTO, PODERÃO CONTAR COM A LEALDADE, COM O PATRIOTISMO DOS NOBRES TÉCNICOS BRASILEIROS.

A TODOS EXPRESSO, MAIS UMA VEZ, OS AGRADECIMENTOS DO MINISTÉRIO DA VIAÇÃO.

ESTÁ ENCERRADA A SESSÃO.



PROPOSIÇÕES FINAIS APROVADAS

EM PLENÁRIO

TRÁFEGO - I PARTE

1) - SENDO O ADEQUADO ALOJAMENTO E ASSISTÊNCIA À FAMÍLIA DO PESSOAL DAS ESTAÇÕES, ARMAZENS, PÁTIOS E MOVIMENTO, ELEMENTOS DE GRANDE VALIA NO AUMENTO DA PRODUÇÃO INDIVIDUAL OU COLETIVA, DEVEM, SER INTENSIFICADAS, AS MEDIDAS ESSENCIAIS À EXPANSÃO DAQUELAS OBRAS E SERVIÇOS.

2) - SENDO A QUALIDADE DO SERVIÇO PRESTADO PELA FERROVIA, O FUNDAMENTO PRINCIPAL DE SEU CRÉDITO PÚBLICO, DEVERÃO AS ESTRADAS DE FERRO ORIENTAR O SEU PESSOAL DE TRÁFEGO, MAIS DIRETAMENTE EM CONTACTO COM A FREGUEZIA, NO SENTIDO DE ATENDEREM COM PRESTEZA, SOLICITUDE E URBANIDADE, TÓDAS AS RECLAMAÇÕES E INFORMAÇÕES, AUXILIANDO PELA SUA EXPERIÊNCIA, A RÁPIDA ADOÇÃO DAS MEDIDAS QUE REDUNDEM NO MÁXIMO BENEFÍCIO MÚTUO DO CLIENTE E DO TRANSPORTADOR.

3) - CADA ESTRADA DEVERÁ, COM URGÊNCIA, ESTUDAR MINUCIOSAMENTE O PROGRAMA DE MECANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DE ARMAZENS E PÁTIOS, DE MANEIRA A APLICÁ-LA, NO JUSTO MOMENTO, O QUE LHE PROPICIARÁ O BARATEAMENTO DO CUSTO DA EXPLORAÇÃO, EVITANDO, PORÉM, EXPERIÊNCIAS ONEROSAS.

4) - PARA TAL FIM DEVERÁ AINDA PROCEDER À SELEÇÃO DO INDISPENSÁVEL PESSOAL, INSTRUINDO-O PRÉVIAMENTE SOBRE AS REGRAS E MÉTODOS A SEREM APLICADOS NO PROGRAMA DE MODERNIZAÇÃO, DANDO-LHE A NECESSÁRIA EXPERIÊNCIA NO EMPRÉGO DO EQUIPAMENTO MECANIZADO, PARA CUJA CONSERVAÇÃO SERÃO FORNECIDAS AS NECESSÁRIAS FACILIDADES.

5) - UM ADEQUADO SERVIÇO DE SINALIZAÇÃO É ELEMENTO EFICIENTE NA MAIS RÁPIDA E SEGURA MOVIMENTAÇÃO DOS TRENS, COM VAN-

TAGENS REAIS PARA A ECONOMIA DA ESTRADA, CAPACITANDO-A, PARA MELHOR COMBATER A CONCORRÊNCIA DOS OUTROS MEIOS DE TRANSPORTE.

UMA REDE DE COMUNICAÇÕES ADEQUADAS, REALÇADAS A CONVENIÊNCIA DO SISTEMA TELEFÔNICO DE CHAMADAS SELETIVAS, PARA DESPACHO DOS TRENS, DEVE, TAMBÉM, FIGURAR ENTRE OS ELEMENTOS NECESSÁRIOS AO BOM RENDIMENTO DO SERVIÇO FERROVIÁRIO.

6) - CONSIDERANDO QUE, DE UM MODO GERAL, A OPERAÇÃO DO CONTROLE DE TRÁFEGO CONTRALIZADO, (C.T.C.) APLICADO A UMA LINHA SINGELA PODE EVITAR OU ADIAR A DUPLICAÇÃO DESSA LINHA, AFIM DE ATENDER ÀS NECESSIDADES DO MOVIMENTO E QUE A ADOÇÃO DO REFERIDO SISTEMA PODE ELIMINAR MUITOS DESVIOS DE CRUZAMENTO E DISPENSAR A INTERFERENCIA DAS ESTAÇÕES NO LICENCIAMENTO, PERMITINDO QUE AS MESMAS SEJAM FECHADAS DURANTE VÁRIAS HORAS DO DIA OU MESMO SUPRIMIDAS, RECOMENDA-SE NAS FERROVIAS EM QUE HAJA AUMENTO DE INTENSIDADE DO TRÁFEGO, CUIDADOSA PESQUISA TÉCNICO-ECONÔMICA, SÔBRE AS INSTALAÇÕES NECESSÁRIAS AO ATENDIMENTO DAS CRESCENTES SOLICITAÇÕES DO MOVIMENTO.

7) - CONSIDERANDO O ELEVADO ÔNUS DOS SERVIÇOS, DAS TERMINAIS, NA FORMAÇÃO DO CUSTO DA UNIDADE DE TRÁFEGO, É NECESSÁRIA UMA REVISÃO DOS MÉTODOS DE TRABALHO, MECANIZAÇÃO RACIONAL DOS SERVIÇOS E SELEÇÃO CRITERIOSA DO PESSOAL, ALÉM DO ESSENCIAL MELHORAMENTO DAS INSTALAÇÕES FIXAS, COM PROLONGAMENTO ADEQUADO DAS VIAS DE CHEGADA E PARTIDA DOS TRENS, NÚMERO SUFICIENTE DE DESVIOS E BOM PADRÃO DE CONSERVA DAS LINHAS.

8) - NO SERVIÇO DE TRACÇÃO DOS PÁTIOS DE MANOBRAS, RECOMENDA-SE ESPECIALMENTE A ADOÇÃO DA DIESEL-EL-ETRICA, PELA SUA ALTA EFICIÊNCIA.

9) - RECOMENDA-SE A PESQUISA TÉCNICO-ECONÔMICA SÔBRE AS VANTAGENS DE PÁTIO DE MANOBRAS, APROVEITANDO A AÇÃO DA GRAVIDADE.

10) - DEVE SER DEFINITIVAMENTE ELIMINADA, POR ONEROSA, A

BALDEAÇÃO DE CARGA EM LINHAS DA MESMA BITOLA.

11) - PARA TAL, TORNA-SE-Á EFETIVO O INTERCÂMBIO DO MATERIAL RODANTE, MEDIANTE ACÓRDO ENTRE AS PARTES INTERESSADAS, NO QUAL, FICARÁ ASSEGURADA JUSTA REMUNERAÇÃO POR TONELADA-DIA DE LOTAÇÃO OU NÚMERO DE LUGARES-DIA DOS VEÍCULOS INTERCAMBIADOS, COM O MÍNIMO CORRESPONDENTE A JUROS E AMORTIZAÇÃO DO VALOR ATUAL DOS MESMOS VEÍCULOS, FIXANDO-SE UMA TAXA ELEVADA DE SOBRESTADIA, POR EXCESSO DO PRAZO DE DEVOLUÇÃO.

12) - O SERVIÇO DE RECLAMAÇÕES DEVE SER EFICIENTEMENTE ORGANIZADO, INCLUSIVE COM OS NECESSÁRIOS RECURSOS, PARA ATENDER RAPIDAMENTE AS RECLAMAÇÕES DO PÚBLICO, CONTRIBUINDO DESTARTE, PARA O MELHOR CONCEITO SOBRE O TRANSPORTE PELO TRILHO.

13) - A ORGANIZAÇÃO DOS HORÁRIOS DOS TRENS DE PASSAGEIROS, DEVE SER PERIODICAMENTE REVISTA DE ACÓRDO COM AS CONDIÇÕES VIGENTES NA ESTRADA, DE MANEIRA A SE CONSEGUIR A REGULAR OBSERVÂNCIA DOS MESMOS COMO PÚBLICA DEMONSTRAÇÃO DA REGULARIDADE DOS SERVIÇOS FERROVIÁRIOS.

14) - A ORGANIZAÇÃO E OBSERVÂNCIA DE HORÁRIOS PARA OS TRENS DE MERCADORIAS, ALÉM DE SER ELEMENTO VALIOSO NA EXPLORAÇÃO TÉCNICA E COMERCIAL DA FERROVIA, SERVIRÁ COMO MEIO DE DEFESA NO COMBATE A CONCORRÊNCIA, ATRAINDO A PREFERÊNCIA DO PÚBLICO PARA OS TRANSPORTES PELO TRILHO.

É RECOMENDÁVEL UM ESTUDO, POR PARTE DAS ESTRADAS DE FERRO, NO SENTIDO DE ENCONTRAR UMA SOLUÇÃO SATISFATÓRIA, NO INTERESSE DO PESSOAL E DA ESTRADA, QUANTO A MODALIDADE DE PAGAMENTO DO PESSOAL DE CARREIRA (DE TRACÇÃO E DE TRENS), O QUE PODERÁ CONSTITUIR UM FATOR DE GRANDE IMPORTÂNCIA NA ECONOMIA DA EXPLORAÇÃO FERROVIÁRIA E MEIO EFICAZ PARA POSSIBILITAR A ORGANIZAÇÃO E OBSERVÂNCIA DE HORÁRIOS PARA OS TRENS DE MERCADORIAS.

15) - A ORGANIZAÇÃO DE TRENS RÁPIDOS E CONFORTÁVEIS, PARA PASSAGEIROS E EXPRESSOS DE MERCADORIAS E ENCOMENDAS, TERA FA-

VORAVEL REPERCUSSÃO NA RECAPTURA DO TRÁFEGO DESVIADO PARA OS OUTROS MEIOS DE TRANSPORTE.

16) - OS RECURSOS FINANCEIROS PARA EXECUÇÃO DOS PROGRAMAS INDICADOS NAS PRESENTES PROPOSIÇÕES, DEVERÃO, SER OBTIDOS FORA DOS ESCASSOS ORÇAMENTOS NORMAIS DAS FERROVIAS.

TRÁFEGO - II PARTE

1) - A ATUAÇÃO GOVERNAMENTAL TENDENDO MAIS PARA O CRITÉRIO DE DIMINUIÇÃO DOS ÔNUS DO SISTEMA MAIS RIGIDAMENTE CONTROLADO, É INDISPENSÁVEL PARA QUE CADA SISTEMA DE TRANSPORTE INICIE A PESQUISA TÉCNICO-ECONÔMICA PRÓPRIA A FIM DE POFER AFERIR OS RESULTADOS COM A QUE FÔR ESTABELECIDADA PELA ATUAÇÃO GOVERNAMENTAL E SURGIREM ENTÃO, DUM ACÔRDO, AS MEDIDAS INDISPENSÁVEIS AOS MELHORAMENTOS CAPAZES DE PRODUÇÃO DO RENDIMENTO MÁXIMO DE CADA GÊNERO DE TRANSPORTE.

2) - ESTABELECIDOS OS PADRÕES DE MAIOR EFICIÊNCIA EM CADA SISTEMA, EM VIRTUDE DOS MELHORAMENTOS EXECUTADOS DE ACÔRDO COM AS DIRETRIZES DA PESQUISA TÉCNICO-ECONÔMICA, CIENTIFICAMENTE ORIENTADA, CHEGARÁ A VEZ DO PROBLEMA DO TRANSPORTE SER ENCARADO EM SEU CONJUNTO, PARA SE OBTER A SOLUÇÃO RACIONAL DA COORDENAÇÃO GERAL DO TRANSPORTE, EM FUNÇÃO DO RENDIMENTO MÁXIMO DE CADA SISTEMA COMPONENTE.

3) - PARA O FIM ACIMA E PARA A DETERMINAÇÃO SATISFATÓRIA, DOS ELEMENTOS QUE INTERVEM NA FORMAÇÃO DAS TARIFAS FERROVIÁRIAS, ESPECIALMENTE DO "CUSTO DO TRANSPORTE" E DO "VALOR DO SERVIÇO" PARA QUEM DÉLE SE UTILIZA, - RECONHECE A REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA DOS DIRETORES DAS ESTRADAS DE FERRO BRASILEIRAS, DE GRANDE CONVENIÊNCIA E RECOMENDA:

A) - A CONSTITUIÇÃO, EM CADA EMPRÉSA FERROVIÁRIA DE 1ª CATEGORIA DO PAÍS E EM GRUPOS DE EMPRÉSAS VISINHAS DE 2ª E 3ª CATEGORIA

TEGORIAS, DE UM GRUPO DE PESQUISAS E ESTUDOS ECONÔMICOS, COM AS ATRIBUIÇÕES SEGUINTE:

- 1ª - ORIENTAR E ACOMPANHAR A REMODELAÇÃO DOS SERVIÇOS CONTÁBEIS E ESTATÍSTICOS DA EMPRESA OU EMPRESAS, VISANDO DELES OBTER OS DADOS NECESSÁRIOS AOS ESTUDOS A SEU CARGO;
- 2ª - PROCEDER, EMPREGANDO ÊSSES DADOS E OUTROS QUE DIRETAMENTE OBTIVER, A ESTUDOS PARA DETERMINAÇÃO DO "CUSTO MÉDIO" E "PARCIAL" DO TRANSPORTE, PARA CADA UNIDADE DE TRÁFEGO;
- 3ª - REALIZAR PESQUISAS PARA DETERMINAÇÃO DO "VALOR DO TRANSPORTE" PARA CADA ESPÉCIE DE MERCADORIA PREPONDERANTE NO MOVIMENTO GERAL DA ESTRADA, VALENDO-SE DA COOPERAÇÃO DE ORGANIZAÇÕES CONGÊNERES, OFICIAIS E PARTICULARES;
- 4ª - CONFRONTAR DADOS ESTATÍSTICOS DE DIVERSAS ESTRADAS DO PAÍS E DO ESTRANGEIRO, DE TIPOS COMPARÁVEIS AOS DAS RESPECTIVAS FERROVIAS, VISANDO O BARATEAMENTO DA EXPLORAÇÃO E APERFEIÇOAMENTO DOS SERVIÇOS;
- 5ª - ESTUDAR A QUESTÃO DA CONCORRÊNCIA DE OUTROS MEIOS DE TRANSPORTE E SUGERIR AS RESPECTIVAS ADMINISTRAÇÕES MEDIDAS DE DEFESA E FOMENTO ECONÔMICO, DE RECUPERAÇÃO DE TRÁFEGO DESVIADO DAS LINHAS FÉRREAS OU DE COORDENAÇÃO RÔDO-AÉRO-AQUA-FERROVIÁRIA.

4) - PARA ORDENAR, DE UMA MANEIRA GERAL, TODOS OS ELEMENTOS FORNECIDOS PELOS ÓRGÃOS ACIMA ACONSELHADOS, BEM COMO E PRINCIPALMENTE, PARA COORDENÁ-LOS COM AS EXIGÊNCIAS E NECESSIDADES DOS OUTROS MEIOS DE TRANSPORTE EXISTENTES NO PAÍS, DE FORMA QUE A PESQUISA TÉCNICO-ECONÔMICA NÃO MAIS SE CIRCUNSCRIVA A ESPECIALIDADE FERROVIÁRIA, PORÉM, ABARQUE O ESTUDO GERAL DOS TRANSPORTES, RECONHECE-SE A NECESSIDADE DA EXISTÊNCIA DUM INS-

TITULO GERAL DE PESQUISAS TÉCNICO-ECONÔMICAS DO TRANSPORTE, - PARA FICAR EM RELAÇÃO PERMANENTE COM O DEPARTAMENTO GOVERNAMENTAL DE CONTROLE DA COORDENAÇÃO, A FIM DE DISCUTIR OS RESULTADOS DE SEUS ESTUDOS E PUGNAR PELAS MEDIDAS IMPRESCINDÍVEIS À MANUTENÇÃO DUMA SOLUÇÃO PERMANENTE DA HARMONIA NOS TRANSPORTES.

5) - CONSIDERANDO AS FACILIDADES QUE A POLÍTICA FERROVIÁRIA TEM PROPORCIONADO A ESTABILIDADE E AO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DE TODOS OS PAISES, COMO APARELHAMENTO DE DEFESA CAPAZ DE PERMITIR-LHES O ABASTECIMENTO E A CIRCULAÇÃO E ESCOAMENTO DE SUA PRODUÇÃO, ENFIM, A REALIZAÇÃO EFICIENTE DO TRANSPORTE SEM DISTINÇÃO DE ESPÉCIE, DISTÂNCIA OU VOLUME, DEVE ESTA POLÍTICA SER CONSERVADA O MAIS POSSÍVEL, FACULTANDO-SE AS MESMAS ESTRADAS DE FERRO AS MEDIDAS E OS RECURSOS NECESSÁRIOS À SUA CONTINUIDADE.

6) - O SISTEMA TARIFÁRIO BRASILEIRO, FRUTO DA EXPERIÊNCIA E DA EVOLUÇÃO NATURAL DAS SUAS FERROVIAS, NÃO SENDO ATRASADO EM RELAÇÃO AO DOS DEMAIS PAISES E CONTINUANDO EM CONSTANTE EVOLUÇÃO, NÃO DEVE SER ABANDONADO, PARA DAR LUGAR A OUTRO SISTEMA, TEÓRICA OU EMPIRICAMENTE CRIADO, SOB INFLUÊNCIA DE UMA APPRECIÇÃO MOMENTÂNEA DO PROBLEMA ECONÔMICO-FINANCEIRO DAS ESTRADAS DE FERRO.

7) - ÊSTE SISTEMA TARIFÁRIO DEVE CONTINUAR A EVOLUIR, BASEADO NOS ENSINAMENTOS E RESULTADOS QUE DELE PRÓPRIO SE ORIGINARAM E DE MODO A ACOMPANHAR E ADAPTAR-SE AS PROVIDÊNCIAS QUE AS EMPRESAS ESTÃO PLEITEANDO PARA SANAR AS SUAS DEFICIÊNCIAS.

8) - AS TARIFAS DEVERÃO PERMANECER ESPECÍFICAS, DECRESCENTES POR UNIDADE DE TRANSPORTE, COM O AUMENTO DA DISTÂNCIA, BASEADAS NOS CUSTOS INDUSTRIAIS, TENDO COMO LIMITE INFERIOR, EM QUALQUER PONTO EXCEPCIONALMENTE A DESPESA VIVA DO TRANSPORTE E OBEDIENTES, AINDA, A REGRA DE SOLACROUP.

9) - NA CONFORMIDADE DO ACIMA DITO E, CONSIDERANDO A ATUAL SITUAÇÃO DA TARIFAÇÃO FERROVIÁRIA, É ACONSELHÁVEL A MANUTENÇÃO DAS 15 CLASSES DA PAUTA CGT-3 E AS DEMAIS EXISTENTES PA

DE SUA PRODUÇÃO, ENFIM, A REALIZAÇÃO EFICIENTE DO TRANSPORTE SEM DISTINÇÃO DE ESPÉCIE, DISTÂNCIA OU VOLUME, DEVE ESTA POLÍTICA SER CONSERVADA O MAIS POSSÍVEL, FACULTANDO-SE AS MESMAS ESTRADAS DE FERRO AS MEDIDAS E OS RECURSOS NECESSÁRIOS À SUA CONTINUIDADE.

6) - O SISTEMA TARIFÁRIO BRASILEIRO, FRUTO DA EXPERIÊNCIA E DA EVOLUÇÃO NATURAL DAS SUAS FERROVIAS, NÃO SENDO ATRASADO EM RELAÇÃO AO DOS DEMAIS PAISES E CONTINUANDO EM CONSTANTE EVOLUÇÃO, NÃO DEVE SER ABANDONADO, PARA DAR LUGAR A OUTRO SISTEMA, TEÓRICA OU EMPIRICAMENTE CRIADO, SOB INFLUÊNCIA DE UMA APPRECIÇÃO MOMENTÂNEA DO PROBLEMA ECONÔMICO-FINANCEIRO DAS ESTRADAS DE FERRO.

7) - ÊSTE SISTEMA TARIFÁRIO DEVE CONTINUAR A EVOLUIR, BASEADO NOS ENSINAMENTOS E RESULTADOS QUE DÊLE PRÓPRIO SE ORIGINARAM E DE MODO A ACOMPANHAR E ADAPTAR-SE AS PROVIDÊNCIAS QUE AS EMPRESAS ESTÃO PLEITEANDO PARA SANAR AS SUAS DEFICIÊNCIAS.

8) - AS TARIFAS DEVERÃO PERMANECER ESPECÍFICAS, DECRESCENTES POR UNIDADE DE TRANSPORTE, COM O AUMENTO DA DISTÂNCIA, BASEADAS NOS CUSTOS INDUSTRIAIS, TENDO COMO LIMITE INFERIOR, EM QUALQUER PONTO EXCEPCIONALMENTE A DESPESA VIVA DO TRANSPORTE E OBEDIENTES, AINDA, A REGRA DE SOLACROUP.

9) - NA CONFORMIDADE DO ACIMA DITO E, CONSIDERANDO A ATUAL SITUAÇÃO DA TARIFAÇÃO FERROVIÁRIA, É ACONSELHÁVEL A MANUTENÇÃO DAS 15 CLASSES DA PAUTA CGT-3 E AS DEMAIS EXISTENTES PARA VIAJANTES, BAGAGENS, ENCOMENDAS, VALORES E ANIMAIS E RESPECTIVAS DERIVADAS, CONTINUANDO-SE A FACULTAR ÀS ESTRADAS DE FERRO, PARA O TRANSPORTE DE MERCADORIAS DE PREDOMINÂNCIA EM SEU TRÁFEGO, ESTABELECEM TARIFAS ESPECIAIS QUE VARIEM PERCENTUALMENTE COM O VALOR VENAL DA MERCADORIA, NA PROCEDÊNCIA OU DESTINO E ADAPTADAS ÀS BASES PADRÃO NA SUA VARIAÇÃO.

PARA ESSAS TARIFAS, O VALOR MÍNIMO SERÁ O DA DESPESA VIVA DO TRANSPORTE CONSIDERADO, DEFININDO-SE DESPESA VIVA DUM TRANSPORTE O TOTAL DA DESPESA ELIMINADA QUANDO SUPRIMIDO.

RA VIAJANTES, BAGAGENS, ENCOMENDA, VALORES E ANIMAIS E RESPECTIVAS DERIVADAS, CONTINUANDO-SE A FACULTAR ÀS ESTRADAS DE FERRO, PARA O TRANSPORTE DE MERCADORIAS DE PRESOMINÂNCIA EM SEU TRÁFEGO, ESTABELEÇEREM TARIFAS ESPECIAIS QUE VARIEM PERCENTUALMENTE COM O VALOR VENAL DA MERCADORIA, NA PROCEDÊNCIA OU DESTINO E ADAPTADAS ÀS BASES PADRÃO NA SUA VARIAÇÃO.

• PARA ESSAS TARIFAS, O VALOR MÍNIMO SERÁ O DA DESPESA VIVA DO TRANSPORTE CONSIDERADO, DEFININDO-SE DESPESA VIVA DUM TRANSPORTE O TOTAL DA DESPESA ELIMINADA QUANDO SUPRIMIDO.

10) - REITERA-SE A RECOMENDAÇÃO ANTERIOR DA 4ª CONFERÊNCIA DE DIRETORES DAS ESTRADAS DE FERRO PARA QUE SE PROCEDA À REVISÃO GERAL DA PAUTA CGT-3, VISANDO, PRINCIPALMENTE, AJUSTAR MELHOR A CLASSIFICAÇÃO AO PRECEITO DE SOLACROUP.

PROCEDER-SE-Á, AINDA, A REVISÃO DOS PADRÕES DA PORTARIA Nº 141, DE 13/3/1937, DO MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, TENDO EM VISTA PERMITIR SE CONSIGA, NA COMPOSIÇÃO DAS POLIGONAIS TARIFÁRIAS, MELHOR CONFORMAÇÃO DESTA ÀS CONDIÇÕES ECONÔMICAS DOS TRANSPORTES.

11) - PROCEDERÁ TAMBÉM À REVISÃO DOS QUADROS DE TAXAS ACESSÓRIAS E MÍNIMOS DE PREÇOS E CARREGAMENTOS, INCLUSIVE À DA TAXAÇÃO AD-VALOREM, QUE CONVIRÁ MANTER-SE, DADO O SEU PAPÉL DE CORRETIVO DA CLASSIFICAÇÃO, DEVENDO, ENTRETANTO, SER A SUA APLICAÇÃO CONVENIENTEMENTE REGULAMENTADA.

12) - A REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA DOS DIRETORES DAS ESTRADAS DE FERRO BRASILEIRAS RECONHECE AINDA, A NECESSIDADE DE REVISÃO BIENAL DAS TARIFAS DAS ESTRADAS DE FERRO, DEVENDO SEU ESTUDO BASEAR-SE NO VALOR ECONÔMICO DAS MERCADORIAS, EM RELAÇÃO AO TRANSPORTE E A ECONOMIA DO ESTADO OU ESTADOS A QUE A ESTRADA SERVIR, DESDE QUE, NÃO FIQUEM AS ESTRADAS IMPEDIDAS DE, EM QUALQUER TEMPO, E EM CASO DE IMPERIOSA E COMPROVADA FORÇA MAIOR, PROCEDEREM À REVISÃO QUE FÔR ENTÃO RECONHECIDA NECESSÁRIA.

13) - RECOMENDA-SE QUE NENHUM ABATIMENTO CONCEDIDO PELOS GOVERNOS POSSA PRODUZIR REDUÇÕES TAIS QUE O PRODUTO BENEFICIADO PÁGUE FRETE INFERIOR AO CUSTO PARCIAL DO TRANSPORTE.

14) - É INDISPENSÁVEL ABOLIR A SELAGEM DIRETA DOS CONHECIMENTOS, PODENDO AS FERROVIAS RECOLHER, POR VERBA, O IMPOSTO ARRECADADO DO PÚBLICO, PRESTANDO CONTA MENSALMENTE.

15) - A REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA DOS DIRETORES DAS ESTRADAS DE FERRO BRASILEIRAS, RECOMENDA, A PRONTA APLICAÇÃO DAS CONCLUSÕES DA COMISSÃO DESIGNADA PELO MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, ESPECIALMENTE PARA ESTUDAR E FIXAR O PREÇO A SER PAGHO ÀS FERROVIAS PELOS TRANSPORTES POSTAIS.

16) - A REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA DE DIRETORES INDICA A CONVENIÊNCIA DE MAIOR APROXIMAÇÃO E ENTENDIMENTO DAS ADMINISTRAÇÕES FERROVIÁRIAS COM OS TOMADORES DE FRETE OU SEUS ORGÃOS REPRESENTATIVOS, COMO SEJAM AS ASSOCIAÇÕES COMERCIAIS, INDUSTRIAIS E AGRÍCOLAS, DE MODO A SE LHEES ESCLARECER E ENCARECER A IMPORTÂNCIA DA FUNÇÃO ECONÔMICA DAS VIAS FERREAS NACIONAIS E SE LHEES DEMONSTRAR QUE ESTAS EXISTEM PARA SERVI-LHOS, DEVENDO CONSIDERAR-SE, UMA VEZ EM TRÁFEGO, COMO "PARTES INTEGRANTES" DOS PRÓPRIOS ESTABELECIMENTOS ONDE SE CRIA A RIQUEZA NACIONAL. É QUE, PORTANTO, DEVEM MERECE-LHEES SEMPRES TODO O CARINHO, ATENÇÃO, INTERESSE E COMPREENSIVA BOA VONTADE, QUANDO SÓ VEJAM NA CONTIGÊNCIA DE MAJORAR SUAS TARIFAS, O QUE SÓ ACONTECE QUANDO NECESSITAM DE MEIOS PARA OCORREREM A INELUTÁVEIS DESPESAS DE CUSTEIO, DE MELHORAMENTOS E DE RENOVAÇÃO DO SEU APARELHAMENTO FIXO OU MÓVEL.

TRÁFEGO - III PARTE

(COORDENAÇÃO)

1) - RECOMENDA-SE A IGUALDADE OU EQUIVALÊNCIA DE TRATAMENTO GOVERNAMENTAL, NO PONTO DE VISTA FISCAL E ADMINISTRATIVO,

POR INTERMÉDIO DUM ORGÃO GERAL ABRANGENDO TODOS OS TRANSPORTES.

2) - A REGULAMENTAÇÃO GOVERNAMENTAL COERCITIVA DEVERÁ SER DIMINUIDA, EM VEZ DE AUMENTADA. QUER ISTO DIZER QUE A IGUALDADE DE QUE TRATA A PRIMEIRA DIRETRIZ DEVERÁ SER PELA LIBERAÇÃO DOS ÔNUS DO SISTEMA MAIS RIGIDAMENTE CONTROLADO.

3) - CABERÁ AO GOVÊRNO ASSEGURAR, POR MEIO DE LEGISLAÇÃO ADEQUADA, DO CONTRÔLE E DO AMPARO NECESSÁRIO, MESMO FINANCEIRO O EQUILÍBRIO MATERIAL E ECONÔMICO DO SISTEMA NACIONAL DE VIAÇÃO, EVITANDO-SE AS LUTAS ENTRE AS DIFERENTES EMPRÊSAS E MODALIDADES DE TRANSPORTE CUJO DESFECHO RESULTA SEMPRE EM DESFAVOR DO PRÓPRIO TRANSPORTE, COM A DECADÊNCIA DO SEU APARELHAMENTO.

4) - RECOMENDA-SE SEJAM ORGANIZADOS OS SERVIÇOS RÔDO-FERROVIÁRIOS DAS ESTRADA DE FERRO SOB A FORMA DEPARTAMENTAL AUTÔNOMA OU DE EMPRESA SUBSIDIÁRIA.

5) - RECOMENDA-SE SEJA DADA A ÊSSES ORGÃOS INDEPENDÊNCIA DE AÇÃO E LIBERDADE TARIFÁRIA, A FIM DE PODEREM ORGANIZAR SUAS TARIFAS DE ACÔRDO COM OS PREÇOS DE CONCORRÊNCIA E OFERECEREM AO PÚBLICO UM SERVIÇO EFICIENTE COM AS MESMAS VANTAGENS PROPORCIONADAS PELOS TRANSPORTADORES RODOVIÁRIOS.

6) - RECOMENDA-SE QUE AS ESTRADAS DE FERRO, CEDAM AOS SEUS SERVIÇOS RÔDO-FERROVIÁRIOS UMA TARIFA ESPECIAL, QUE TENHA COMO BASE MÁXIMA O CUSTO MÉDIO DA TONELADA-KILÔMETRO OU DA RECEITA MÉDIA PRODUZIDA POR ELA, SEGUNDO ESTIVEREM EM REGIME DE DÉFICIT OU DE SALDO, E, COMO MÍNIMO, A DESPESA VIVA DO TRANSPORTE.

7) - RECOMENDA-SE QUE SEJAM AS ESTRADAS DE FERRO AUTORIZADAS A ESTABELECEM, PELOS SERVIÇOS DE QUE TRATA A PROPOSIÇÃO IV, O TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE COORDENAÇÃO, DE PASSAGEIROS E CARGAS, ENTRE SUAS ESTAÇÕES E AS LOCALIDADES NÃO SERVIDAS POR ELAS, ONDE E QUANDO LHES APROVER, INDEPENDENTEMENTE DE AUTORI-

ZAÇÃO SUPERIOR E EM CARATER PREFERENCIAL, POR SEREM SERVIÇOS PÚBLICOS.

8) - CONVÉM PEDIR MAIS UMA VEZ A ATENÇÃO DOS GOVERNOS PARA A INCONVENIÊNCIA DA JUSTAPOSIÇÃO INÚTIL DOS MEIOS DE TRANSPORTES. AS RODOVIAS DEVEM SER CONSTRUÍDAS NÃO AO LONGO DAS ESTRADAS DE FERRO, MAS EM CONJUGAÇÃO COM ELAS, O QUE ASSEGURARÁ MAIOR PENETRAÇÃO DO PAÍS E MAIOR DISSEMINAÇÃO DOS TRANSPORTES.

9) - RECOMENDA-SE QUE SEJAM ATUALIZADOS O REGULAMENTO DE POLÍCIA, SEGURANÇA E TRÁFEGO, A LEI DE RESPONSABILIDADE CIVIL DAS ESTRADAS DE FERRO E O REGULAMENTO GERAL DOS TRANSPORTES, DE MODO A QUE ATENDEM ÀS NECESSIDADES E EXIGÊNCIAS MODERNAS DOS TRANSPORTES.

10) - RECOMENDA-SE QUE OS SERVIÇOS RÔDO-FERROVIÁRIOS DAS ESTRADAS DE FERRO SE ARTICULEM EM TRÁFEGO MÚTUO ATRAVÉZ A CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES.

11) - PARA PERFEITA UNIDADE DE AÇÃO E FIXAÇÃO DE TARIFAS RÔDO-FERROVIÁRIAS, ABSOLUTAMENTE NECESSÁRIAS ENTRE EMPRESAS QUE DEPENDEM UMA DAS OUTRAS PARA DEFESA COMUM DE SEU TRÁFEGO MÚTUO CONTRA CONCORRENTES, TORNA-SE ABSOLUTAMENTE NECESSÁRIA A CRIAÇÃO DE UMA COMISSÃO DE TARIFAS E TRANSPORTES DAS EMPRESAS SUBSIDIÁRIAS OU DE DEPARTAMENTOS DE SERVIÇOS URBO E RÔDO-FERROVIÁRIOS, COM SEDE EM SÃO PAULO, A QUAL SE REUNIRÁ OBRIGATORIAMENTE UMA VEZ POR MÊS, SEM PREJUÍZO DE OUTRAS REUNIÕES QUE SE TORNAREM NECESSÁRIAS PARA DETERMINADAS DECISÕES.

12) - É ACONSELHÁVEL QUE AS ESTRADAS DE FERRO EFETUEM OU CONTINUEM A EFETUAR TRANSPORTES NAS PRÓPRIAS RODOVIAS COMPETIDORAS, DA PROCEDÊNCIA AO DESTINO, OU EM ARTICULAÇÃO COM OS SEUS TRENS, SEMPRE QUE ESSA MEDIDA SE IMPONHA COMO MEIO DE DEFESA DE SUA ECONOMIA, RESPEITADAS, PORÉM, AS DISPOSIÇÕES DO ARTIGO 34 DO REGULAMENTO DA CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES, APROVADO PELO DECRETO Nº 1 977, DE 24/9/1937.



CONTRIBUIÇÃO
DA
REDE VIAÇÃO PARANÁ
SANTA CATARINA



EM 19 DE JULHO DE 1948

DO DIRETOR DA RÊDE

AO ILM^o SNR. CHEFE DA CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES.

ASSUNTO: REUNIÃO DOS DIRETORES DAS ESTRADAS DE FERRO BRASILEIRAS.

1 - REPORTANDO-ME AO VOSSO OFÍCIO-CIRCULAR Nº C. 4, DE 20 DE MAIO ÚLTIMO, PASSO A RESPONDER AO QUESTIONÁRIO ORGANIZADO PELO DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO, NA PARTE REFERENTE AO TRÁFEGO - EXPLORAÇÃO COMERCIAL:

F - 1) A FORMAÇÃO DA TARIFA ATUAL É BASEADA NOS CUSTOS ESPECÍFICOS E OBEDECE À LEI DE SOLACROUP (O QUE A MERCADORIA, PODE SUPORTAR) OU É MAIS OU MENOS EMPÍRICA?

AS ATUAIS TARIFAS DA RÊDE SÃO DO TIPO DE COMPENSAÇÃO QUILOMÉTRICA E A ÚLTIMA REFORMA, AINDA DEPENDENTE DE APROVAÇÃO MINISTERIAL, NÃO MODIFICA O SISTEMA ATÉ AGORA ADOTADO. A REFORMA CONSISTE EM PEQUENOS REAJUSTAMENTOS AO PADRÃO DIFERENCIAL DE AUMENTOS ANTERIORMENTE AUTORIZADOS A REDUÇÃO DAS TABELAS DE MERCADORIAS, DE 21 PARA 14 E MAIS UMA, COM A DENOMINAÇÃO DE C-15 ESPECIAL, PARA O TRANSPORTE DE CAFÉ.

2) DEFICIÊNCIAS VERIFICADAS NOS MÉTODOS ADOTADOS - SUGESTÕES PARA MELHORÁ-LA.

NO MOMENTO, 80% DAS TABELAS DA RÊDE SÃO DEFICITÁRIAS. OS 20% RESTANTES ESTÃO EM CONCORRÊNCIA INTENSA COM O CAMINHÃO PARTICULAR. É EVIDENTE QUE O ATUAL SISTEMA, ADOTADO COM O OBJETIVO DE FAVORECER OS TRANSPORTES DE MERCADORIAS A GRANDES DISTÂNCIAS E PARTICULARMENTE AS DE BAIXO VALOR VENAL (O PARANÁ E SANTA CATARINA SÃO GRANDES PRODUTORES DE CEREALIS E MATÉRIAS PRIMAS QUE EXPORTAM PARA OUTROS ESTADOS), NECESSITA DE REVISÃO DE SUAS TARIFAS E DA PAUTA.

ASSIM, A REDE SUGERE:

A) - O "PREÇO DO TRANSPORTE" COM FUNÇÃO, SALVO CIRCUNSTÂNCIAS EXCEPCIONAIS, GERALMENTE DE INTERESSE PÚBLICO, SEJA COMPOSTO DO CUSTO DO TRANSPORTE E DO VALOR DO SERVIÇO, NA EXPRESSÃO ALGÉBRICA DO ENGENHEIRO LUÍS ORSINI.

C P V

REGRA DE SOLACROUP.

NECESSIDADE DE ÓRGÃO DE PESQUISAS E ESTUDOS ECONÔMICOS PARA DETERMINAÇÃO, COM APROXIMAÇÃO POSSÍVEL, DOS VALORES MÉDIOS DÊSSES LIMITES INFERIOR E SUPERIOR (C E V) DO PREÇO A COBRAR.

ESTE ÓRGÃO DE PESQUISAS, EM CONTACTO PERMANENTE COM AS GRANDES FONTES DE PRODUÇÃO E DE CONSUMO, PODERÁ, NOS CASOS DE MERCADORIAS COTADAS NAS BOLSAS OFICIAIS, RECOLHER ELEMENTOS VALIOSOS DE OFERTA E PROCURA, PARA O CÁLCULO DA TARIFA.

B) - FLEXIBILIDADE TARIFÁRIA: PARA CADA TABELA, VIGORARÁ UM BERÊME OU PADRÕES-TETO, APROVADOS PELO ÓRGÃO COMPETENTE. ATÉ ESSE TETO, OS TRANSPORTADORES TERÃO LIBERDADE DE ADOTAR AS BASES TARIFARIAS QUE JULGAREM CONVENIENTES.

C) - PROCESSO A QUE DEVEM SUJEITAR-SE AS PROPOSTAS DE NOVAS TARIFAS, DE REAJUSTAMENTOS, REFORMAS OU ALTERAÇÕES TARIFÁRIAS: - DEBATE E APROVAÇÃO, PELO CONSELHO DE TARIFAS E TRANSPORTES, SOB A PRESIDÊNCIA DO EXM^o SNR. MINISTRO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS OU DE SEU REPRESENTANTE. RECEBENDO PARECER FAVORÁVEL DO CONSELHO DE TARIFAS E TRANSPORTES, AS TARIFAS SERÃO SUBMETIDAS À APROVAÇÃO DO EXM^o SR. MINISTRO DA VIAÇÃO. NÃO SENDO PROFERIDO VETO MINISTERIAL DENTRO DO PRAZO DE 15 DIAS, AS TARIFAS ESTARÃO AUTOMATICAMENTE APROVADAS.

D) - PAUTA DE CLASSIFICAÇÃO. MANUTENÇÃO PROVISÓRIA DAS 15 TABELAS ATUAIS, FACULTANDO-SE ÀS ESTRADAS DE FERRO A ADOÇÃO DE TARIFAS ESPECIAIS, EM CERTOS CASOS E OS AJUSTES DE FRETES, NAS CONDIÇÕES DOS ARTIGOS 12 E 13 DO REGULAMENTO GERAL DE TRANSPORTES. REVISÃO DA PAUTA, PARA MELHOR CLASSIFICAÇÃO DE CERTOS ARTIGOS.

E) - BASES DE TARIFAS. REVISÃO DOS PADRÕES ATUAIS.

F) - MANUTENÇÃO DA TAXA AD-VALOREM, ESTABELECIDO-SE MÁXIMOS PARA MÍNIMOS DE FRETES, PRINCIPALMENTE NAS ZONAS DE CONCORRÊNCIA, NÃO DEVENDO, EM CASO ALGUM, O PRODUTO DO AD-VALOREM SER SUPERIOR AO FRETE EM SI.

3) - AS INDICAÇÕES ESTATÍSTICAS E CONTÁBEIS FORNECIDAS SÃO SUFICIENTES À CUIDADOSA FORMAÇÃO TARIFÁRIA?

AS ATUAIS ESTATÍSTICAS DA REDE, TAMBÉM COM AS CARACTERÍSTICAS DE ESTATÍSTICAS FINANCEIRAS, FORNECEM ELEMENTOS MAIS OU MENOS SUFICIENTES À FORMAÇÃO TARIFÁRIA. A REDE ESTÁ DILIGENCIANDO A INCLUSÃO DE ELEMENTOS NOVOS, TAIS COMO O VALOR DECLARADO POR ESPÉCIE, A MÉDIA POR TONELADA E POR TABELA E O VALOR PERCENTUAL DO FRETE SOBRE O VALOR DECLARADO.

QUANTO AOS ELEMENTOS CONTÁBEIS, COM A PADRONIZAÇÃO DAS CONTAS, OS DADOS FORNECIDOS SÃO RAZOÁVEIS.

G - 1) NECESSIDADE DA REFORMA DO PROCESSO ATUAL DA TARIFA E CLASSIFICAÇÃO. OBSERVAÇÕES COLHIDAS. INCONVENIENTES ENCONTRADOS.

A REFORMA DO PROCESSO IMPLICA NA ADOÇÃO DE OUTRO. O ATUAL PROCESSO DA REDE, AINDA QUE COM DEFEITOS, JÁ PRODUZIU, ATÉ 1946, RESULTADOS ANIMADORES, COMO COMPROVAM OS SEUS RELATÓRIOS.

O AUMENTO DO CUSTO DOS MATERIAIS, DA MÃO DE OBRA E, PRINCIPALMENTE, DOS COMBUSTÍVEIS, VERIFICADO NOS ÚLTIMOS TRÊS ANOS, ELEVOU O CUSTO DO TRANSPORTE.

AS MADEIRAS, OS CEREAIS, O CAFÉ E OS MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO REPRESENTARAM, AM 1947, 65% DO TOTAL GERAL DE TON-KM. DE MERCADORIAS. ESSAS MERCADORIAS, COM EXCEÇÃO DOS CEREAIS E MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO, SEMPRE PRODUZIRAM SALDOS ATÉ 1945. AS DUAS ÚLTIMAS ESPÉCIES, COM ELEVADA UNIDADE DE VENDA, ESTIVERAM SEMPRE ABAIXO DA CURVA DE CUSTO.

PARA A RÊDE, O ATUAL SISTEMA, COM AS CORREÇÕES INDICADAS PELA SITUAÇÃO E A REVISÃO GERAL DA PAUTA, O PROBLEMA SE ENCAMINHARÁ PARA UMA SOLUÇÃO.

É CLARO QUE O ATUAL SISTEMA NECESSITA DE REFORMA, PORÉM A SITUAÇÃO ECONÔMICA OSCILANTE DA ATUALIDADE IMPÕE RESERVAS E CUIDADOS QUE OS ADMINISTRADORES FERROVIÁRIOS BEM PODERÃO AVALIAR.

- 2) - POSSIBILIDADE DA FIXAÇÃO DUMA TARIFA, COM FUNÇÃO DO VALOR VENAL DA MERCADORIA NA ORIGEM E COM A VARIAÇÃO INDICADA NA BASE PADRÃO ATUALMENTE ADOTADA.

RESPOSTA PREJUDICADA PELAS CONSIDERAÇÕES DO ITEM ANTERIOR

- 3) - FIXAÇÃO DO CUSTO PARCIAL DE TRANSPORTE COMO TARIFA MÍNIMA FERROVIÁRIA.

É INTERESSANTE A PROPOSIÇÃO, NOS CASOS ESPECIAIS, MAS COMO REGRA GERAL, PREFERE A RÊDE A CONCEPÇÃO DO ITEM 1º, LETRA F, DÊSTE QUESTIONÁRIO. E OBSERVE-SE QUE A RÊDE POSSUE TABELAS PRODUZINDO FRETES BEM ABAIXO DO CUSTO PARCIAL MÉDIO.

- 4) - RENOVAÇÃO BIENAL OBRIGATÓRIA DAS TARIFAS.

A RÊDE JULGA RAZOÁVEL A PROPOSIÇÃO. APENAS É NECES-

SÁRIO ESCLARECER SE UMA REVISÃO PARCIAL NÃO IMPLICA NA CONTAGEM DO PRAZO.

H - 1) - O QUE EXISTE EM COORDENAÇÃO DE TRANSPORTE - RESULTADOS OBTIDOS E DEFICIÊNCIAS OBSERVADAS.

A REDE INICIOU A COORDENAÇÃO SEGUINTE E AINDA MANTÉM PARTE DO SERVIÇO:

A) - CAMINHÕES PRÓPRIOS COM O SERVIÇO FERROVIÁRIO PRÓPRIO E O DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA;

B) - SERVIÇO FERROVIÁRIO PRÓPRIO COM O SERVIÇO DE TRANSPORTE MARÍTIMO, POR INTERMÉDIO DA COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO COSTEIRA;

C) - SERVIÇO FERROVIÁRIO PRÓPRIO E DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA COM EMPRESA PARTICULAR DE CAMINHÕES OPERANDO NO ESTADO DE SANTA CATARINA.

QUANTO À LETRA A) - OS RESULTADOS FORAM EXCELENTES, PRINCIPALMENTE DURANTE O PERÍODO DA GUERRA MUNDIAL. COM A ENTRADA DE CAMINHÕES CONCORRENTES NA ZONA DE OPERAÇÕES (ENTRE SÃO PAULO, CURITIBA E JOINVILLE), O SERVIÇO DECRESCEU UM POUCO PORQUE O CAMINHÃO SUPEROU O FERROVIÁRIO NO TEMPO DE TRANSPORTE. A despeito dessa vantagem, o chamado serviço rôdo-ferroviário ainda se mantém em excelentes condições, principalmente entre os portos do PARANÁ, CURITIBA E PONTA GROSSA.

QUANTO À LETRA B) - OS RESULTADOS NÃO FORAM ANIMADORES PORQUE O SERVIÇO TEVE INÍCIO NA FASE MAIS AGUDA DA GRANDE GUERRA. A FALTA DE NAVIOS NOS PORTOS DO PARANÁ IMPEDIU A COORDENAÇÃO EM LARGA ESCALA. O CONTRATO CADUCOU E OS RESULTADOS FINAIS FORAM PEQUENOS. NO MOMENTO AS NEGOCIAÇÕES ENTRE A REDE E A MESMA EMPRESA FORAM REINICIADAS PARA UM NOVO CONTRATO DE COORDENAÇÃO, LIGANDO-SE O NORTE DO PAÍS E A CAPITAL FEDERAL AO SISTEMA FERROVIÁRIO E RODOVIÁRIO DA REDE.

QUANTO À LTRA C) - BEM IDEADO E ORGANIZADO, O SERVIÇO DE COORDENAÇÃO DO FERROVIÁRIO COM EMPRESA PARTICULAR DE CAMINHÕES, OPERANDO NA ZONA INDUSTRIAL CATARINENSE, COM PENETRAÇÃO PARA O SUL DO MESMO ESTADO, DEU MAGNÍFICOS RESULTADOS. A ZONA DE OPERAÇÕES COMPREENDIA SÃO PAULO, CURITIBA, JOINVILLE, BLUMENAU, BRUSQUE E ITAJAÍ. HOUVE COMPENSAÇÃO DE ENTREGA E RECEBIMENTO DE MERCADORIAS EM QUANTIDADES EQUIVALENTES DURANTE CERTO TEMPO. DEPOIS, A EMPRESA PARTICULAR PASSOU A ENTREGAR AOS CONCORRENTES, DA REDE AS MERCADORIAS QUE A ESTA DEVERIAM CABER PELO CONTRATO. NÃO HAVENDO COMPENSAÇÃO, A REDE ROMPEU, COMO ERA NATURAL, COM A EMPRESA FALTOSA E NO MOMENTO E EM COMBINAÇÃO COM A ESTRADA DE FERRO SOROCABANA, ESTÁ INSTALANDO UM SERVIÇO PRÓPRIO NA ZONA EM QUESTÃO.

- 2) - SERVIÇO DE COLETA E ENTREGA A DOMÍLIO, NOS PEQUENOS DESPACHOS, INCLUIDO NO PREÇO TARIFÁRIO.

NO SISTEMA RÔDO-FERROVIÁRIO, USADO EM VÁRIAS ESTAÇÕES, A REDE INCLUE NO FRETE O SERVIÇO DE COLETA E ENTREGA, COM BOA ACEITAÇÃO PELO PÚBLICO. NO SISTEMA FERROVIÁRIO, POR SOLICITAÇÃO DA PARTE INTERESSADA, A REDE TAMBÉM COLETA E ENTREGA MERCADORIA, NA CAPITAL DO PARANÁ, COBRANDO O CARRETO POR UMA TABELA ESPECIAL.

DESEJAMOS ASSINALAR QUE ÊSTE SERVIÇO É IMPORTANTE NA RECUPERAÇÃO DE TRANSPORTE, POIS OS PREÇOS COBRADOS PELAS EMPRESAS OU PELOS PARTICULARES SÃO EXCESSIVOS E POR ISSO MESMO AFUGENTAM A CLIENTELA DOS SERVIÇOS FERROVIÁRIOS.

- 3) - AJUSTES DE FRETES NO SERVIÇO COORDENADO; RESULTADOS VERIFICADOS E DEFICIENTES OBSERVADAS.

NOS SERVIÇOS COORDENADOS QUE A REDE MANTEVE COM EMPRESAS PARTICULARES, O FRETE SEMPRE FOI AJUSTADO PARA UMA DETERMINADA QUANTIDADE MENSAL DE PÊSO. OS RESULTADOS FORAM BEM ANIMADORES NO SENTIDO DA CORRENTE DE TRANSPORTE DA REDE PARA A EMPRESA; MENOS COMPENSADORES DA EMPRESA PARA A REDE EM VIRTUDE DOS CONCORRENTES COMPRAREM O TRANSPORTE DESSA EMPRESA NO PONTO

DE ENTRONCAMENTO ENTRE O TRILHO E A RODOVIA, EMBORA O CONTRATO PREVISSE PENALIDADE.

MAIS INTERESSANTE FOI O SISTEMA DE AJUSTES ENTRE A RÊDE E FIRMAS IMPORTANTES, PELO RÔDO-FERROVIÁRIO PRÓPRIO. ÊSTE PROCESSO TEM A VANTAGEM EMBORA VIOLADO ALGUMAS VEZES PELAS FIRMAS, DE AMARRAR UM CLIENTE À TROCO DE PEQUENAS REDUÇÕES NO FRETE. POR OUTRA PARTE, O EFEITO PSICOLÓGICO DO AJUSTE OBRIGA O CLIENTE A UMA SÉRIE DE EXPLICAÇÕES QUE O TORNAM SEMPRE DEPENDENTE DA FERROVIA.

- 4) - EXTENSÃO OBRIGATÓRIA DO SERVIÇO DE COORDENAÇÃO; MEDIDAS NECESSÁRIAS E AUXÍLIOS INDISPENSÁVEIS.

SEMPRE ENTENDEMOS QUE, AO INVÉS DE CONCORRÊNCIA, A COORDENAÇÃO SERIA A MELHOR SOLUÇÃO PARA O PROBLEMA DE TRANSPORTE NO BRASIL. ISSO PELO MENOS NAS ZONAS SERVIDAS PELA RÊDE. DAREMOS UM EXEMPLO: ENTRE A CAPITAL PAULISTA E A CAPITAL PARANAENSE EXISTEM OS SEGUINTEs SISTEMAS DE TRANSPORTES:

- 1) FERROVIÁRIO TOTAL;
- 2) RÔDO-FERROVIÁRIO (O CAMINHÃO E O TRILHO), MERCADORIAS;
- 3) RODOVIÁRIO DA RÊDE E DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA, MERCADORIAS;
- 4) RODOVIÁRIO CONCORRENTE DE PARTICULARES E DE EMPRESAS ORGANIZADAS, MERCADORIAS;
- 5) AÉREO DE PASSAGEIROS, BAGAGENS, ENCOMENDAS E DE MERCADORIAS;
- 6) MARÍTIMO (VIA SANTOS E PARANAGUÁ). MADEIRAS E MERCADORIAS REDESPACHADAS, DE LONGO CURSO;
- 7) RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS EM AUTOMÓVEIS, ÔNIBUS E MICRO-ÔNIBUS. PEQUENAS ENCOMENDAS.

É EVIDENTE O EXCESSO DE SISTEMAS DE TRANSPORTES ENTRE SÃO PAULO E CURITIBA, ENQUANTO QUE EM OUTRAS REGIÕES DO PA

RANÁ, NÃO SERVIDAS PELA REDE, HÁ FALTA DE MEIOS PARA O TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E MERCADORIAS.

NESSA CONCORRÊNCIA, EXCLUINDO-SE O SERVIÇO AÉREO DE PASSAGEIROS, DE INDISCUTÍVEL VANTAGEM PARA O PÚBLICO DE CERTO NÍVEL ECONÔMICO, O MAIOR PREJUDICADO É O PAÍS PELA IMPORTAÇÃO DE MATERIAL E COMBUSTÍVEL DESTINADOS A UM SERVIÇO QUE A REDE E A ESTRADA DE FERRO SOROCABANA PODERIAM FAZER, COMO DE FATO ESTÃO FAZENDO, SEM QUE OS CONCORRENTES DÊM MAIOR PROVEITO AO COMÉRCIO E À INDÚSTRIA.

TRABALHANDO EM SENTIDO CONVERGENTE ÀS LINHAS FÉRREAS, EM AMPLA COORDENAÇÃO, O CAMINHÃO PARTICULAR PRESTARIA EXCELENTE SERVIÇO AO PAÍS, LEVANDO E BUSCANDO, NAS ZONAS MAIS AFASTADAS DO EIXO FERROVIÁRIO, AS MERCADORIAS QUE DEVAM MOVIMENTAR A RIQUEZA NACIONAL.

ASSIM, A COORDENAÇÃO ENTRE OS VÁRIOS SISTEMAS DE TRANSPORTE É ASSUNTO QUE SE IMPÕE À CONSIDERAÇÃO, E A CONCEPÇÃO DE UM ORGANISMO ESPECIAL PARA DIRIGÍ-LA E ORIENTÁ-LA EM SENTIDO DE MAIOR APROVEITAMENTO DE MEIOS EXISTENTES NÃO SERÁ IDÉIA PERIGOSA. UM ORGANISMO, TAL COMO UM CONSELHO SUPERIOR DE TRANSPORTES OU CONSELHO NACIONAL DE TRANSPORTES, COM REPRESENTAÇÃO NOS ESTADOS E MUNICÍPIOS, SERIA UM ELEMENTO DISTRIBUIDOR E REGULADOR DOS TRANSPORTES NO TERRITÓRIO NACIONAL.

DAÍ A EXTENSÃO OBRIGATÓRIA DA COORDENAÇÃO ENTRE OS MEIOS MAIS EFICIENTES DE TRANSPORTES, COM RECIPROCIDADE MAIS OU MENOS EQUIVALENTE DE PÊSO NAS CORRENTES DE TRÁFEGO.

2) - NESTA OPORTUNIDADE, REITERO-VOS OS MEUS PROTESTOS DE ESTIMA E DISTINTO APREÇO.

(A) JOSÉ MACHADO LOPES
DIRETOR

TRÁFEGO

INDICE

Estradas de Ferro

Cia. Mogiana de Estradas de Ferro	135
Contribuição da Rêde Viação Paraná - Sta. Catarina	261
Departamento Nacional de Estradas de Ferro	191
E. F. Central do Brasil	141
E. F. Sorocabana	105
E. F. Sorocabana	209
Rêde Mineira de Viação	59
Temario	5
Viação Férrea do R. G. do Sul	21
Viação Férrea do R. G. do Sul	51
Viação Paraná - Sta. Catarina	263
Leopoldina Railway	157



TRÁFEGO

INDICE

Representantes

Arthur Castilho (Eng ^o)	13
Benjamim Magalhães de Oliveira (Eng ^o)	59
Contadoria Geral de Transportes	81
Jair Rego de Oliveira (Eng ^o)	141
João Correa Pires (Eng ^o)	21 e 51
Luiz Orsini de Castro (Eng ^o)	105
Odir Dias da Costa (Eng ^o)	135
Ruy da Costa Rodrigues (Eng ^o)	209
Sebastião Guaracy do Amarante (Eng ^o)	81
Yedo Fiuza (Eng ^o)	191
Feliciano de Souza Aguiar (Eng ^o)	157



TRÁFEGO

INDICE

Sessões

8a. Sessão	9
9a. Sessão	55
10a. Sessão	99
11a. Sessão	187
Proposições apresentadas em plenário	221
Proposições finais aprovadas em plenário	249



Biblioteca do Ministério da Fazenda

1298-51

385.0981

E82

Brasil. Contadoria Geral de Transportes.

AUTOR Reunião extraordinária dos diretores

TÍTULO

das estradas de ferro bras. v. 5

Devolver em

NOME DO LEITOR

Devolver em	NOME DO LEITOR

1298 - 51

385,0981

E 82

Brasil.

