

do solo; cooperativismo, financiamento das práticas conservacionistas; financiamento técnico; mecanizado.

O certame é da iniciativa da Secretaria da Agricultura de São Paulo e preparatório da reunião internacional, a realizar-se em nosso país no ano vindouro

O respectivo programa compreende, além de reuniões técnicas, sessões plenárias e conferências, uma série de

visitas a instituições oficiais e particulares, entre as quais o Instituto Agromômico de Campinas e a Escola Superior de Agricultura "Luís de Queirós", de Piracicaba

Colaboram na realização do aludido certame entidades de classe da lavoura, indústria e comércio, bem como organizações oficiais e particulares interessadas no problema conservacionista

IV Reunião da Indústria

A IV Reunião Plenária da Indústria, levada a efeito na cidade de Goiânia, em janeiro do corrente ano, aprovou várias recomendações de interesse para o progresso do país

No tocante ao problema dos transportes as conclusões do certame foram estas:

I — *Caráter geral:*

a) O planejamento governamental em certos setores da economia, particularmente nos serviços públicos, deve visar e preservar o concurso da livre empresa, estimulando as iniciativas que levem ao seu desenvolvimento. Não é função do Estado tornar-se "o grande empresário". Apenas cabe a intervenção e assim mesmo em caráter temporário, onde a iniciativa particular for omissa ou inconveniente à conjuntura do país

b) É necessária a aprovação, o mais breve possível, de um Plano de Viação Nacional que articule, coordene e estimule o desenvolvimento dos diferentes sistemas de transporte

c) O Plano de Viação Nacional deverá ser revisto a intervalos regulares, preferivelmente de 5 em 5 anos, a fim de acompanhar o desenvolvimento econômico do país, o crescimento das diversas regiões e a evolução das necessidades da segurança nacional

d) Deverá ser criado um Conselho Nacional de Transportes, órgão técnico-econômico paritário, com autoridade coordenadora sobre os demais organismos especializados e que se encarregará de rever periodicamente o

Plano de Viação Nacional, decidirá a ordem de prioridade para execução de novas construções, estabelecerá normas técnicas e padrões necessários à coordenação dos transportes e aprovará as tarifas dos diversos sistemas de transporte a elas sujeitas. Caberá aos departamentos técnicos especializados a ação executiva da política traçada pelo Conselho, nos respectivos setores de atividades. Este órgão seria, assim, uma etapa decisiva para a criação, em oportunidade mais adequada, do Ministério dos Transportes.

II — *Caráter setorial:*

e) *No setor ferroviário* em seu desenvolvimento a prazo médio, é aconselhável o reaparelhamento e complementação dos grandes troncos existentes, o reajustamento drástico dos quadros de pessoal das estradas sob administração do Estado, tudo para o efeito de uma adequada fixação e de tarifas, atingindo-se, assim, a integração da ferrovia no seu verdadeiro papel na economia do país

f) *No setor de estradas de rodagem* não resta dúvida que atende aos interesses nacionais o rápido desenvolvimento da rede rodoviária. Contudo, deverá ser evitada a superposição com outras vias nas regiões de fraca densidade de tráfego. Especial atenção deve ser dedicada à manutenção e à pavimentação de rodovias existentes, estabelecendo-se conveniente equilíbrio entre a construção de novas estradas e a manutenção e melhoria da superfície das em tráfego aberto

As especificações técnicas das estradas deverão atender às necessidades do transporte de material pesado, inclusive o militar.

A livre concorrência e a não regulamentação tarifária entre transportadores rodoviários vem atendendo plenamente aos interesses da indústria e deve, portanto, ser conservada.

g) *No setor marítimo, fluvial, lacustre e de portos*, uma judiciosa aplicação do Fundo da Marinha Mercante, do Fundo Portuário Nacional, já criados, e a adoção de verbas especiais para dragagem ao invés de novas sociedades estatais, permitirão ao governo ampliar a Marinha Mercante, quer de cabotagem quer de longo curso, executar as obras da rede fluvial e atender ao reaparelhamento dos portos — problemas básicos para o desenvolvimento da economia brasileira e que estão carecendo da prioridade máxima, para anulação dos “pontos de estrangulamento” nas distribuições da produção. Atenção especial deve ser dada à situação das tripulações das embarcações e dos serviços portuários, de modo a que se possa assegurar o trabalho, sem interrupção e sem privilégio sobre outros servidores da União

Outrossim, recomenda-se neste setor:

1 — Organização de linhas regulares, com prazo certo dos navios em cada porto, — a exemplo do passado, — de forma a completar a viagem de ida e volta ao ponto inicial, dentro do tempo determinado

2 — Extinção dos óbices burocráticos representados pelos despachos, desembaraços, documentação e fiscalização inúteis, objetivando para êsse transporte a sistemática do trem, caminhão ou avião, — apenas o respectivo conhecimento, — com a faculdade do frete também pagável no destino

3 — Regime de três turnos, — 24 horas, — de trabalho nos portos, para amplo aproveitamento da navegação e instalações portuárias, na conformidade da produção e do abastecimento

4 — Reestruturação da atual Comissão de Marinha Mercante, com a extinção dos escritórios e funcionalismo nos portos; transformando-a num órgão de estudos e deliberações objetivas,

para cumprimento direto pelos armadores e a organização destes, nos portos, sem intermediação.

5 — Responsabilidade dos armadores, através de suas agências e das administrações dos portos, pela execução das operações de carga e descarga dentro dos prazos estabelecidos para a demora da embarcação em cada porto, atribuindo às Capitânicas dos Portos, como autoridade local, inclusive de disciplina do trabalho marítimo, a supervisão e o aglutinamento das providências que se tornarem necessárias

6 — Uniformização dos métodos de pagamento do serviço portuário e de estiva, na base da tonelagem produzida, inclusive do trabalho fora das horas úteis, tendo em vista, estimular o conjunto operacional, bem como um custo médio razoável

7 — Eliminação dos óbices burocráticos que de qualquer forma ou origem oneram o transporte marítimo, com a revisão do rol de equipagem, reduzindo-o ao absolutamente indispensável, principalmente na pequena navegação fluvial e lacustre

8 — Emprêgo dos efetivos militares do Exército, Marinha ou forças estaduais, a critério das Capitânicas, bem como o de organizações particulares, no caso da falta de mão-de-obra regular, ou para complementá-la, como garantia das operações e desembaraço dos navios dentro dos prazos certos

9 — Entrega de armazéns ou áreas nos portos, para movimentação pelos próprios armadores, conforme praticado anos atrás entre nós e é exemplificado pelos diversos portos do exterior, com real maior produtividade, restringindo quebras, avarias e furtos

10 — Administração, livre de ingerência político-partidária, que libere o Lóide Brasileiro e a Companhia Costeira dos vícios de emprêsas oficiais e como tal operários e pessoal transformados em funcionários públicos

11 — Uniformização das administrações portuárias de maneira a obter-se um ritmo de volume e produtividade normais, eliminando-se a diversidade de sistemas de trabalho e o intervencionismo danoso da politicalha nesse setor.

h) Tendo em vista o papel pioneiro, e integrador que a aviação desempenha no país, justifica-se o estímulo ao seu desenvolvimento, estendendo este meio de transporte a centros que não exijam o estabelecimento de outra via de comunicação. De forma alguma se justifica a estatização da indústria do transporte aéreo, admitindo-se a intervenção do governo no sentido apenas de regular a concorrência entre as companhias de aviação, visando a colocar o desenvolvimento do transporte aéreo acima das conveniências particulares. Por outro lado, cabe ao governo assegurar o perfeito funcionamento da infraestrutura do sistema.

i) Estimular o "transporte por oleodutos" no país em relação ao petróleo e seus derivados, em rotas de elevada densidade de tráfego, aliviando em consequência os demais meios de transporte.

j) Procurar coordenar, desde logo, o transporte marítimo e fluvial, visando a sua integração quando possível. Deve procurar-se completar a rede fluvial, mediante a ligação dos pontos onde há interrupção, por meio do transporte ferroviário ou rodoviário. Para grandes extensões interiores e cargas de elevado peso em relação ao preço, o transporte ferroviário consulta melhor os interesses nacionais que o rodoviário, naturalmente mais oneroso.

As redes de estradas de rodagem são indispensáveis, como vias de transporte, nas pequenas distâncias, principalmente quando cortam regiões populosas e de boa produção agrícola ou industrial.

É indispensável que se coordenem os meios de transporte ferroviários, ou onde não existam, os de transporte rodoviários, com a navegação marítima, lacustre e fluvial, de modo a evitar o atraso da movimentação tanto de mercadorias, quanto de pessoas.

Para regiões inacessíveis, por meio de comunicações férreas, rodoviárias, marítimas ou fluviais, o "transporte aéreo" tem papel verdadeiramente pioneiro, como meio de correspondência e de entrega de mercadorias de elevado valor por unidade de peso.

k) O governo deve estimular a implantação ou ampliação da indústria nacional de veículos e de material de transporte, a qual deve estar engrenada ao sistema geral de transporte.

III — Finalmente, a Comissão de Transportes considerando o aspecto básico dos sistemas de transporte para o desenvolvimento da indústria nacional, sugere à Confederação Nacional da Indústria a organização de um Seminário Nacional de Transportes para mais amplo debate do assunto.