

Transportes no Brasil

Eng. HÉLIO DE ALMEIDA

1 — CONSIDERAÇÕES SÔBRE POLÍTICA DE INVESTIMENTOS

Transportes, comunicações e obras públicas são três atividades fundamentais na vida nacional de qualquer país. Mas, é particularmente nos países subdesenvolvidos ou em processo de desenvolvimento que assume importância maior a taxa de investimentos aplicados naqueles três ramos de atividade. Isto porque tais inversões constituem fator relevante no aceleração do desenvolvimento econômico nacional.

A análise dos dispêndios efetuados e daqueles a efetuar num determinado período à frente, permite aferir a política governamental relativa aos setores em causa. Ou, em determinados casos, conduz à comprovação da falta total de uma política, ou da inconveniência da política adotada.

Ao assumirmos, em julho de 1962, o cargo de ministro da Viação e Obras Públicas, pasta à qual estão afetos, dentro da presente estruturação administrativa brasileira, os problemas concernentes a transportes, comunicações e obras públicas, procuramos, desde logo, situar-nos em face do panorama que se apresentava para aquelas atividades, cuja responsabilidade então assumíamos.

O levantamento dos dados dispersos pelos vários departamentos, entidades e serviços do MVOP não se afigurava tarefa fácil, pela inexistência, na estrutura ministerial, de um órgão coordenador e disciplinador da variegada gama de atividades afetas ao Ministério. Daí têmos, como uma de nossas primeiras medidas administrativas, criado um órgão específico — o Núcleo de Planejamento — que se incumbiu, desde logo, do levantamento pormenorizado de todos os investimentos feitos nos últimos sete anos, como subsídio indispensável à elaboração de um plano subdividido em duas partes: um *programa a curto prazo*, que reunisse as obras e investimentos a serem feitos no último quadrimestre de 1962, e de um *programa a longo prazo*, abrangendo o quadriênio 1963-1967.

Custa-nos compreender — forçoso é dizê-lo, como terá sido gerido o Ministério da Viação e Obras Públicas, no passado, sem o assessoramento — que nos parecia dever ser valioso, e, assim, realmente se caracterizou — de um órgão com as finalidades que foram atribuídas ao Núcleo de Planejamento. O resultado imediato de seus primeiros labôres — o levantamento dos dados referentes ao setênio 1956/1962 — demonstrou, na frieza irretorquível dos números, quadros e gráficos integrados, distorções graves quanto à aplicação relativa de capitais no cômputo comparativo dos três setores de atividades mencionados.

Mais ainda: na análise setorial do ramo de transportes, evidenciada igualmente ficou a desproporcionalidade do tratamento que vinha sendo dado aos transportes ferroviários e hidroviários em face dos transportes rodoviários.

A tabela I mostra os dispêndios efetivos em investimentos, ano a ano, nos setores de transportes (ferrovias, marinha mercante, portos e rodovias), de comunicações (correios e telégrafos) e de obras públicas (saneamento e obras contra as secas) englobadas as atividades pertinentes a cada um dêles. Preços correntes e sua respectiva conversão a preços constantes de 1962 ali se acham representados.

A tabela II desdobra os valores de cada um daqueles setores por suas componentes principais.

DISPÊNDIOS EFETIVOS EM INVESTIMENTOS
SETÊNIO 1956/1962
POR SETOR DO MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS

SETOR	Em Cr\$ 1 000 000	1956		1957		1958		1959		1960		1961		1962		Total 1956/1962	
		Valor absoluto	%	Valor absoluto	%	Valor absoluto	%	Valor absoluto	%	Valor absoluto	%	Valor absoluto	%	Valor absoluto	%	Valor absoluto	%
A. Transportes.....	Preços correntes	6 095,3		10 041,1		23 114,1		30 975,6		47 918,5		63 398,6		118 101,0		299 644,2	87%
			78,6		74,4		76,4		82,0		89,5		89,8		92,2		
	Preços de 1962	25 905,0		38 156,1		75 583,1		79 607,4		98 232,9		94 463,9		118 101,0		530 049,4	85,0
B. Comunicações.....	Preços correntes	82,5		320,8		192,4		237,4		374,4		626,6		721,0		2 555,1	0,9
			1,1		2,4		0,6		0,6		0,7		0,9		0,6		
	Preços de 1962	350,6		1 219,1		629,0		610,1		767,5		933,7		721,0		5 231,0	0,9
C. Obras Públicas.....	Preços correntes	1 579,4		3 136,0		6 955,0		6 568,0		5 269,2		6 568,8		9 287,4		39 363,8	11,5
			20,3		23,2		23,0		17,4		9,8		9,3		7,2		
	Preços de 1962	6 712,5		11 916,8		22 742,9		16 879,8		10 502,0		9 787,5		9 287,4		88 128,9	14,1
TOTAL.....	Preços correntes	7 757,2		13 497,9		30 261,5		37 781,0		53 562,1		70 594,0		128 109,4		341 563,1	100
			100		100		100		100		100		100		100		
	Preços de 1962	32 968,1		51 292,0		98 955,0		97 097,3		109 802,4		105 185,1		128 103,4		623 403,3	100

FONTE — Ministério da Viação e Obras Públicas — Núcleo de Planejamento

DISPÊNDIOS EFETIVOS EM INVESTIMENTOS
SETÊNIO 1956/1962
POR SETOR E ÓRGÃO DO MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS

ÓRGÃO DO MVOP		Em Cr\$ 1 000 000	1956		1957		1958		1959		1960		1961		1962		Total 1955/1962	
			Valor absoluto	%	Valor absoluto	%	Valor absoluto	%	Valor absoluto	%	Valor absoluto	%						
A. Setor de transportes	I. Ferrovias	1. Preços correntes	1 375,8	17,8	2 019,3	14,9	6 055,3	20,0	9,901 9	26,2	11 018,8	20,6	12 889,8	18,2	26 319,0	20,6	69 579,9	20,4
		2. Preços de 1962	5 847,2		7 673,3		19 800,8		25 447,9		22 588,5		19 205,8		26 319,0		126 882,5	20,3
	II. Marinha mercante	1. Preços correntes	692,1	8,9	737,5	5,5	1 409,2	4,6	2 374,1	6,3	6 945,9	13,0	8 276,0	11,9	16 315,5	12,7	36 850,3	10,8
		2. Preços de 1962	2 941,3		2 802,5		4 603,0		6 101,4		14 239,1		12 480,2		16 315,5		59 488,0	9,5
	III. Portos	1. Preços correntes	545,4	7,0	646,3	4,8	620,6	2,1	663,6	1,8	2 196,8	4,1	1 982,8	2,8	6 312,5	4,9	12 968,0	3,9
		2. Preços de 1962	2 317,9		2 455,9		2 029,4		1 705,5		4 503,4		2 954,4		6 312,5		22 279,0	3,6
	IV. Rodovias	1. Preços correntes	3 482,0	44,9	6 638,0	49,2	15 029,0	49,7	18 038,0	47,7	27 757,0	51,8	40 150,0	56,9	69 154,0	54,0	180 246,0	52,7
		2. Preços de 1962	14 798,6		25 224,4		49 144,9		46 352,6		56 901,0		59 823,5		69 154,0		321 399,9	51,6
	Subtotal	1. Preços correntes	6 095,3	78,6	10 041,1	74,4	23 114,1	76,4	30 975,6	82,0	47 918,5	89,5	63 398,6	89,8	118 101,0	92,2	299 644,2	87,8
		2. Preços de 1962	25 905,0		38 156,1		75 583,1		79 607,4		98 232,9		94 463,9		118 101,0		530 049,4	85,0
B. Setor de comunicações	V. Correios e telégrafos	1. Preços correntes	82,5	1,0	320,8	2,4	192,4	0,6	237,4	0,6	374,4	0,7	626,6	0,9	721,0	0,6	2 555,1	0,7
		2. Preços de 1962	350,6		1 219,1		629,0		610,1		767,5		933,7		721,0		5 231,0	0,9
	Subtotal	1. Preços correntes	82,5	1,0	320,8	2,4	192,4	0,6	237,4	0,6	374,4	0,7	626,6	0,9	721,0	0,6	2 555,1	0,7
		2. Preços de 1962	350,6		1 219,1		629,0		610,1		767,5		933,7		721,0		5 231,0	0,8
C. Setor de obras públicas	VI. Obras contra as secas	1. Preços correntes	1 027,0	13,3	2 464,0	18,3	6 126,0	20,3	5 625,0	14,9	3 978,0	7,4	3 727,0	5,3	5 151,0	4,0	28 098,0	8,2
		2. Preços de 1962	4 364,7		9 363,2		20 032,1		14 456,3		8 155,0		5 553,2		5 151,0		67 075,5	10,8
	VII. Obras de saneamento	1. Preços correntes	552,4	7,1	672,0	4,9	829,0	2,7	943,0	2,5	1 291,2	2,4	2 841,8	4,0	4 136,4	3,2	11 265,8	3,3
		2. Preços de 1962	2 347,8		2 553,6		2 710,8		2 423,5		2 647,0		4 234,3		4 136,4		21 053,4	3,4
	Subtotal	1. Preços correntes	1 579,4	20,4	3 136,0	23,2	6 955,0	23,0	6 568,0	17,4	5 269,2	9,8	6 568,8	9,3	9 287,4	7,2	39 363,8	11,5
		2. Preços de 1962	6 712,5		11 916,8		22 742,9		16 879,8		10 802,0		9 787,5		9 287,4		88 128,9	14,2
TOTAL	1. Preços correntes	7 737,2	100	13 497,9	100	30 261,3	100	37 781,0	100	53 562,1	100	70 594,0	100	128 109,4	100	341 563,1	100	
	2. Preços de 1962	32 968,1		51 292,0		98 955,0		97 077,3		109 802,4		105 185,1		128 109,4		623 403,3	100	

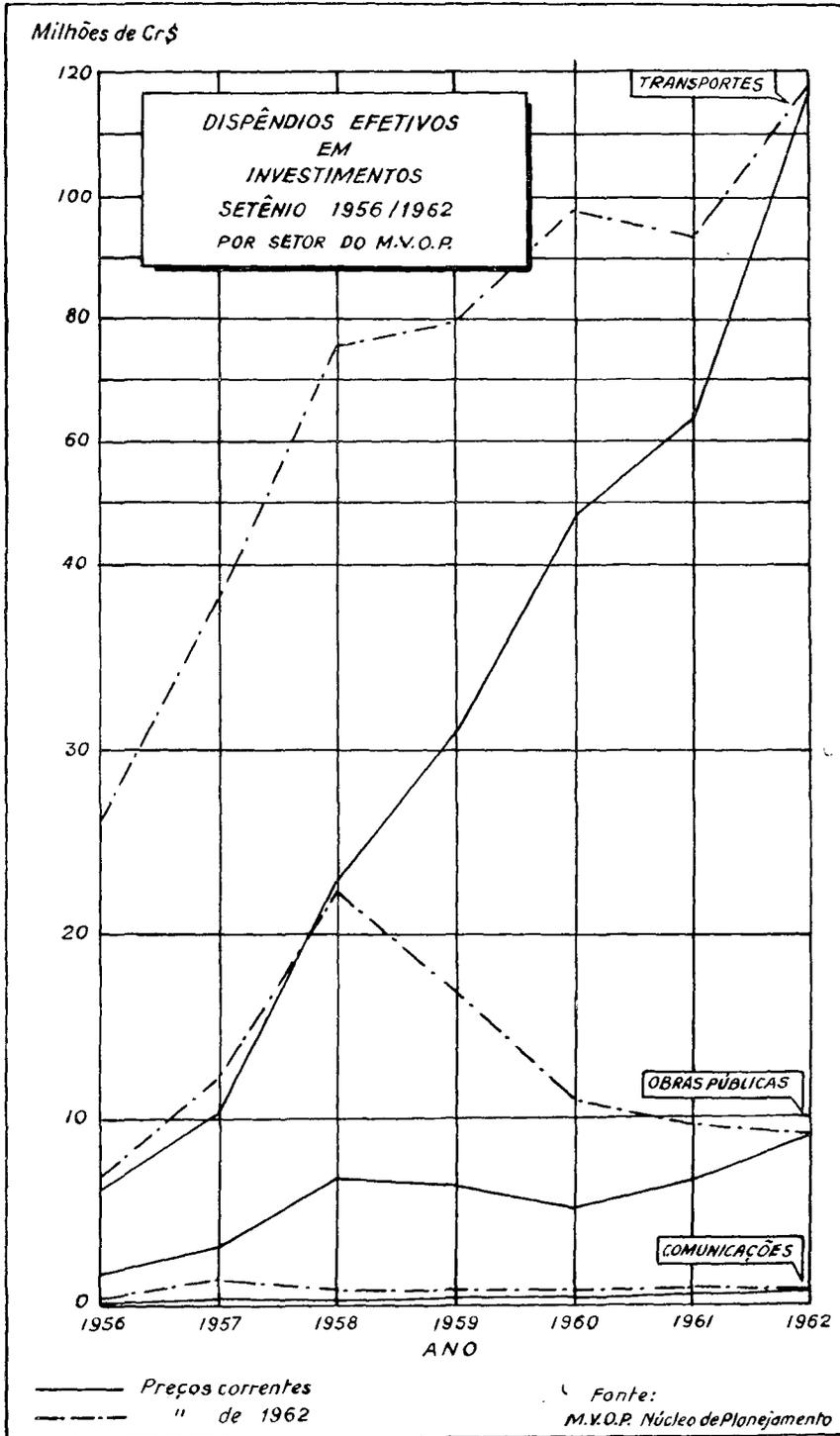


Fig. 1

A análise dos dois quadros mencionados, bem assim da figura 1 (que é a representação gráfica, em escala única, da tabela I indica que em 1956 o total de investimentos aplicados pelo MVOP nos três referidos setores básicos, se distribuiu, percentualmente, como se segue:

Transportes	78,6 %
Comunicações	1,1 %
Obras públicas	20,3 %

	100 %

Após 1957, ano em que parcelas proporcionalmente mais elevadas foram investidas em comunicações e obras públicas, relativamente ao setor de transportes, nota-se que parcelas percentuais cada vez menores foram aplicadas em comunicações e obras públicas, desviando-se, para o setor de transportes, recursos proporcionalmente cada vez mais elevados, atingindo-se, em 1962, às percentuais seguintes:

Transportes	92,2 %
Comunicações	0,6 %
Obras públicas	7,2 %

	100 %

Mesmo ao mais superficial observador, não passaria despercebido o absurdo de se atribuir ao ramo de comunicações — num país de 8,5 milhões de quilômetros quadrados e paupérrimo de facilidades nesse setor — Cr\$ 721 milhões num ano (1962) em que se destinavam mais de 118 bilhões de cruzeiros para o setor de transportes.

Esta, uma das razões que nos levaram a adotar, no programa do MVOP, posteriormente incorporado ao “Plano Trienal de Desenvolvimento Econômico e Social”, parcelas substanciais crescentes que venham a permitir a execução de uma política de comunicações para o Brasil mais consentânea com as suas reais necessidades: Cr\$ 10 bilhões em 1963, Cr\$ 15 bilhões em 1964 e Cr\$ 20 bilhões em 1965, a preços de 1962.

Fogem, entretanto, ao escopo do presente trabalho, considerações outras que não as atinentes ao tema do mesmo, que é o de *transportes*, ao qual nos ateremos, doravante.

A tabela III apresenta o quadro dos dispêndios efetivos em investimentos no setor de transportes, subdividida sua destinação a: ferrovias, marinha mercante, portos e rodovias.

A figura 2 é a representação gráfica do quadro acima citado.

A partir de 1956, em que os valores percentuais foram os seguintes:

Ferrovias	22,6 %
Marinha mercante	11,4 %
Portos	8,9 %
Rodovias	57,1 %

	100 %

nota-se, inequivocamente, uma tendência de aplicar mais, proporcionalmente, ao setor rodoviário, decaindo a partir de 1959, as inversões no setor ferroviário. Quanto ao setor hidroviário, os investimentos decrescem, até 1958, reagindo de

DISPÊNDIOS EFETIVOS EM INVESTIMENTOS
SETÊNIO 1956/1962
SETOR DE TRANSPORTES: POR ÓRGÃO DO MINISTÉRIO DA
VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS

A. SETOR DE TRANSPORTES	Em Cr\$ 1 000 000	1956		1957		1958		1959		1960		1961		1962		Total 1956/1962	
		Valor absoluto	%	Valor absoluto	%	Valor absoluto	%	Valor absoluto	%	Valor absoluto	%	Valor absoluto	%	Valor absoluto	%	Valor absoluto	%
I. Ferrovias.....	1. Preços correntes	1 375,8	22,6	2 019,3	20,1	6 055,3	26,2	9 901,9	32,0	11 018,8	23,0	12 889,8	20,4	26 319,0	22,3	69 579,9	23,2
	2. Preços de 1962	5 847,2		7 673,3		19 800,8		25 447,9		22 588,5		19 205,8		26 319,0		126 882,5	23,9
II. Marinha mercante...	1. Preços correntes	629,1	11,4	737,5	7,3	1 409,2	6,1	2 374,1	7,7	6945,9	14,5	8 376,0	13,2	16 315,5	13,8	36 850,3	12,3
	2. Preços de 1962	2 941,3		2 802,5		4 608,0		6 101,4		14 239,0		12 480,2		16 315,5		59 488,0	11,2
III. Portos.....	1. Preços correntes	545,5	8,9	646,3	6,5	620,6	2,7	663,6	2,1	2 196,8	4,6	1 982,8	3,1	6 312,5	5,3	12 968,0	4,3
	2. Preços de 1962	2 317,9		2 455,9		2 029,4		1 705,5		4 503,4		2 954,4		6 312,5		22 279,0	4,2
IV. Rodovias.....	1. Preços correntes	3 482,0	57,1	6 638,0	66,1	15 029,0	65,0	18 036,0	58,2	27 757,0	57,9	40 150,0	63,3	69 154,0	58,3	180 246,0	60,2
	2. Preços de 1962	14 798,6		25 224,4		49 144,9		46 352,6		56 901,0		59 823,5		69 154,0		321 399,9	60,7
TOTAL.....	1. Preços correntes	6 095,3	100	10 041,1	100	23 114,1	100	30 975,6	100	47 918,5	100	63 398,6	100	118 101,0	100	299 644,2	100
	2. Preços de 1962	25 905,0		38 156,1		75 583,1		79 607,4		98 232,9		94 463,9		118 101,0		530 049,4	100

Fonte — Ministério da Viação e Obras Públicas — Núcleo de Planejamento.

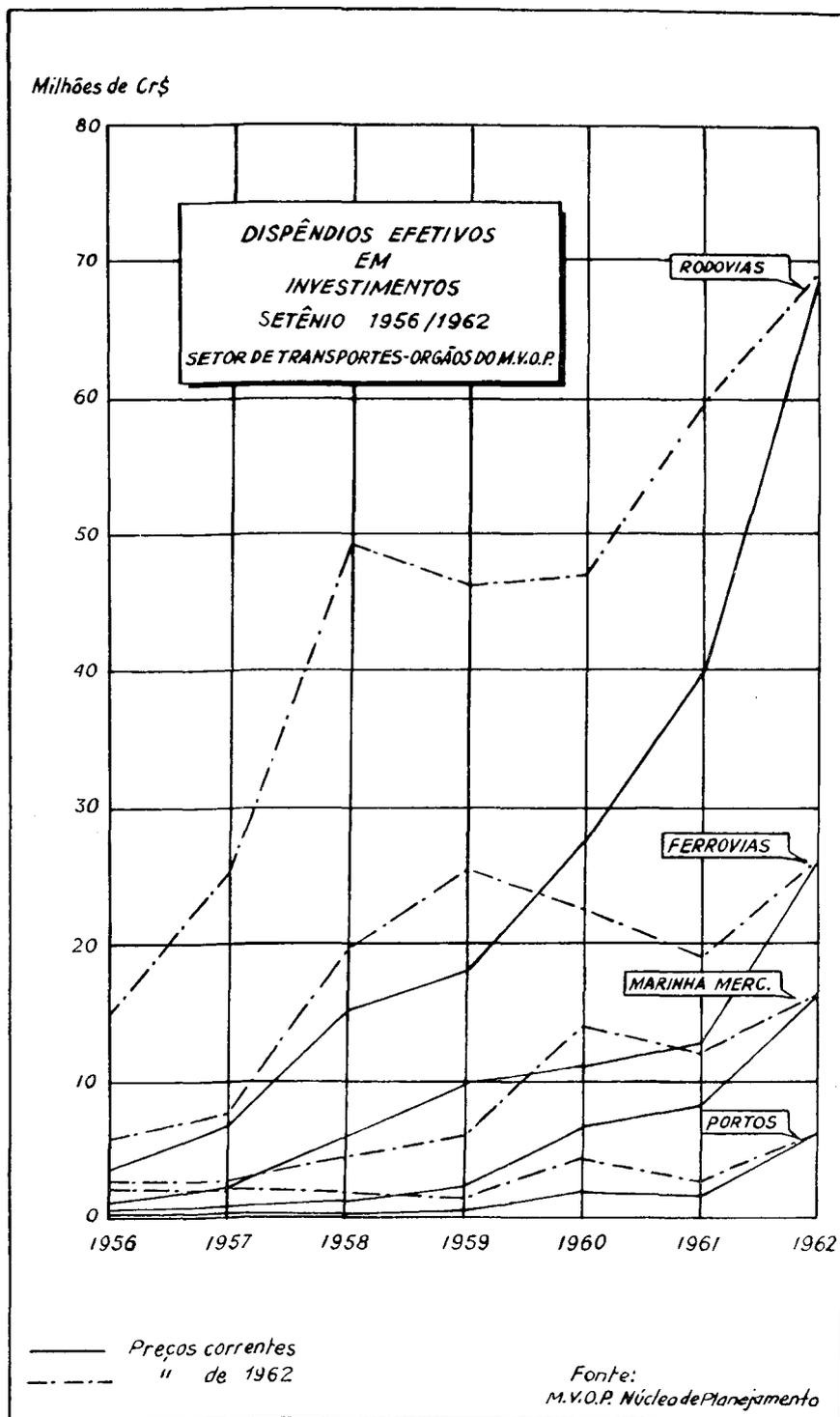


Fig. 2

1959 em diante, graças ao Fundo de Marinha Mercante; e quanto aos portos, nota-se tratamento traduzido por contínua descapitalização, atingindo-se em 1961, a valores irrisórios em face da magnitude do nosso problema portuário.

Os índices percentuais, em 1961, foram os seguintes:

Ferrovias	20,4 %
Marinha mercante	13,2 %
Portos	3,1 %
Rodovias	63,3 %
	<hr/>
	100 %
	<hr/>

Os dados referentes a 1962 interpretam já uma reação, a nosso ver salutar, contra a distorção que se vinha agravando nos anos anteriores. Isto porque tais resultados incluem já o que fôra resolvido para o "Programa a Curto Prazo", referente ao último quadrimestre daquele ano. Os valores são os seguintes:

Ferrovias	22,3 %
Marinha mercante	13,8 %
Portos	5,3 %
Rodovias	58,6 %
	<hr/>
	100 %
	<hr/>

Em termos absolutos, assim se distribuíram os investimentos de 1962:

	<i>Em milhares de cruzeiros</i>
Ferrovias	26 319,0
Marinha mercante	16 315,5
Portos	6 312,5
Rodovias	69 154,0
	<hr/>
	118 101,0
	<hr/>

Longe de nós pretender ignorar a importância do transporte rodoviário em nosso país. O progresso tecnológico representado pela máquina de combustão interna e as facilidades do gradativo aperfeiçoamento das condições técnicas de construção de estradas de rodagem permitiram ao Brasil, em período relativamente curto, incorporar ao seu sistema viário a importante contribuição representada pelo transporte rodoviário.

Forçoso é, entretanto, reconhecer que num país com a caracterização geográfica do Brasil, o transporte de grandes massas a grandes distâncias deve ser feito por trens e navios que podem oferecer, desde que estabelecida política operacional lógica, condições de maior economicidade do que o transporte rodoviário, que tem a sua faixa de influência perfeitamente definida dentro da qual presta, sem dúvida, serviços absolutamente essenciais ao nosso progresso.

Tais premissas fundamentaram a política nacional de transportes elaborada pelo Ministério da Viação e Obras Públicas que foi incorporada, graças a um trabalho conjunto do MVOP com a COPLAN e o Ministério do Planejamento, ao "Plano Trienal de Desenvolvimento Econômico e Social" aprovado, em fins do ano passado, pelo governo federal.

Na elaboração do programa que, afinal, passou a integrar o Plano Trienal, era nosso intento destinar ao setor de transportes verbas de capital em maior

volume do que o que, afinal, foi consignado. Tal intento nosso se baseava na evidência de que um máximo disponível, dentro da capacidade de gastar dos órgãos subordinados ao MVOP, traria, inequivocamente, um aceleração do processo de desenvolvimento econômico nacional conforme anteriormente salientado.

Forçoso era, entretanto — nos termos da irrefutável necessidade de integração do programa do MVOP na homogeneidade indispensável a um programa global de governo — que nos ativéssemos aos limites estabelecidos pelo equacionamento do esforço financeiro da nação no triênio 1963/1965, o qual indicou, com relação ao setor transportes e abrangendo os recursos de origem pública e privada, que tão-somente 29% da formação bruta do capital fixo poderiam ser aplicados àquele setor.

Dentro dessa ordem estabelecida, foram locadas ao MVOP disponibilidades montando a 381 bilhões de cruzeiros, para investimentos no setor de transportes, entre 1963 e 1965.

Sua destinação em valores absolutos, e a preços de 1962, acha-se apresentada na tabela IV.

PLANO TRIENAL
INVESTIMENTOS NO MVOP
(Setor de Transportes)

DISCRIMINAÇÃO	EM BILHÕES DE CRUZEIROS A PREÇOS DE 1962			
	1963	1964	1965	Total
Ferrovias.....	36,0	40,0	44,0	120,0
Marinha mercante.....	20,0	22,0	25,0	67,0
Portos.....	12,0	13,0	16,0	41,0
Rodovias.....	50,0	51,0	52,0	153,0
TOTAL.....	118,0	126,0	137,0	381,0

Em valores percentuais, aquela destinação é a que se segue:

	1963	1964	1965
	%	%	%
Ferrovias	30,5	31,7	32,1
Marinha mercante	16,9	17,5	18,2
Portos	10,2	10,3	11,7
Rodovias	42,4	40,5	38,0
	100	100	100

Cumpra fazer notar que, embora os investimentos no setor rodoviário decresçam gradativamente no período, em termos percentuais sobre o total, o nível de investimentos nas obras de estradas de rodagem vigentes em 1962 (deduzido apenas o representativo referente à BR-4, rodovia Rio—Bahia, cujo fluxo de capitais a ela destinados chegava a seu término, pela próxima conclusão daquele importante tronco) não sofreria diminuição, crescendo, ligeiramente, em números absolutos, ano a ano.

Passando a ter os demais sistemas de transporte, no triênio, incremento de inversões maior do que o incremento referente a rodovias, seria corrigida a distorção relativa que se vinha verificando, possibilitando, pela melhoria das condições operacionais de nossos transportes ferroviários e hidroviários, encaminhar a estes as correntes de tráfego que, muitas delas, por anomalia reconhecida, estavam sendo absorvidas pelo transporte rodoviário, em detrimento das conveniências econômicas do país.

Releva, ainda, notar que o Plano Trienal, em sua aplicação, deve ser entendido de forma dinâmica e não estática. As condicionantes do crescimento do país, particularmente em seu aspecto econômico levariam, como aliás estão levando, a adaptar os programas estabelecidos às modificações de conjuntura verificada.

As dotações consignadas não devem, por isso, ser consideradas rígidas. São como que um ponto de partida, a serem continuamente aferidas e reajustadas. Indicam, entretanto — e isto é o importante — a tendência a ser seguida e como que o esquema estrutural da política de governo adotada no setor.

2 — CONSIDERAÇÕES GENÉRICAS

Os transportes não são, entretanto, um gênero de atividades que se medem exclusivamente pelo *quantum* de capitais nêles investidos. Suas condições operacionais são, também, fator de suma importância, traduzindo a efetividade de sua participação no esforço global pelo desenvolvimento nacional. Mister, portanto, se faz analisar, sucintamente embora, as condições em que se operam, no Brasil, os transportes ferroviários, hidroviários e rodoviários, as medidas que estão sendo aplicadas para o seu aperfeiçoamento e aquelas outras que merecem ser adotadas, corrigindo-se anomalias vigentes.

3 — CONSIDERAÇÕES SÔBRE OS TRANSPORTES FERROVIÁRIOS

A rêde ferroviária brasileira conta com uma extensão total de cêrca de 37 000 km, dos quais cêrca de 29 000 km se acham sob a jurisdição da Rêde Ferroviária Federal S/A., abrangendo 19 estradas (inclusive a E.F. Ilhéus e a E.F. Nazaré, de recente incorporação). Cêrca de 974 municípios brasileiros são servidos por ferrovias, o que representa cêrca de um têrço apenas do total de municípios do país. Sem embargo, tais municípios servidos por estradas de ferro contribuem com cêrca de metade da produção agrícola do Brasil e cêrca de 90% de tôda a sua produção extrativa e também industrial o que, por si só, evidencia o papel preponderante que o sistema ferroviário representa para o impulsionamento econômico do país.

Sob o aspecto de eficiência, muito deixa, entretanto, a desejar o nosso transporte ferroviário. E quanto aos resultados financeiros, sua análise vinha indicando, já há algum tempo, uma gravidade que, pela ponderável participação dos *deficits* crescentes no desequilíbrio orçamentário da União, estava a exigir uma série de providências de vulto, visando à sua gradativa correção.

De um lado, a obsolescência de instalações fixas e rodantes, dado que a insuficiência de recursos para investimentos não vinha permitindo modernização consentânea com os progressos tecnológicos dêsse tipo de transporte. De outro lado, a progressão continuada do *deficit* da RFFSA, que, a partir de 1960, passou, praticamente, a dobrar ao fim de cada exercício financeiro (fig. 3). A conjugação de tais fatos como que tornava urgente uma definição do governo, uma tomada de posição como ponto de partida para uma política enérgica visando, simultâneamente, à melhoria das condições de transportes efetuados pela RFFSA e a contenção da curva ascensional dos *deficits* ferroviários.

O assunto mereceu, em outubro de 1962, consideração em profundidade, tendo-se reunido, nesta cidade, com o ministro da Viação e a Diretoria da RFFSA, todos os diretores e superintendentes das várias estradas subordinadas a esta, além de dirigentes do Departamento Nacional de Estradas de Ferro, da Contadoria Geral de Transportes e outros órgãos especializados do MVOP.

Uma nítida política foi, então, estabelecida a par de providências, visando a maior eficiência técnica dos transportes, pela melhoria de suas condições operacionais, incluindo remodelações de via permanente, substituição por tração elétrica ou diesel elétrica da tração a vapor ainda em serviço, aumento de capacidade e segurança de tráfego pela instalação de modernos equipamentos de sinalização, ampliação e melhor aproveitamento do parque de material rodante, etc.

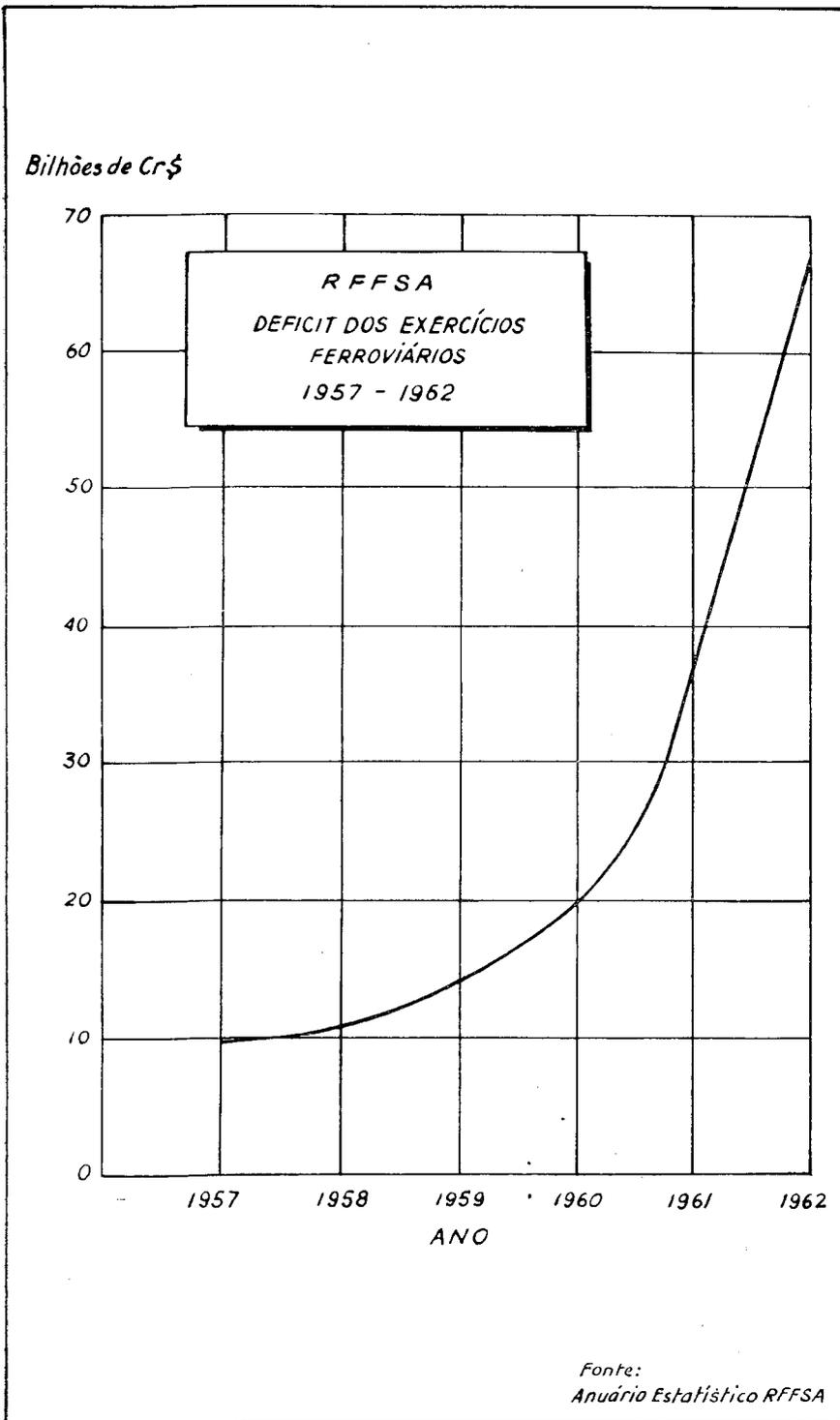


Fig. 3

Importantes decisões foram, também, tomadas visando ao saneamento financeiro da empresa. Muitas dessas providências, hoje em plena fase de execução, têm concorrido, preponderantemente, para melhoria sensível dos serviços em vários setores. Algumas ocasionaram apreciável redução de despesas e outras, ainda, possibilitaram aumentar substancialmente a arrecadação.

Merece realce a diretriz básica que então se traçou como definição de como deveriam ser entendidas as finalidades da Rede Ferroviária Federal S/A. Nos termos dessa definição, não deveria a RFFSA cingir-se a atuar apenas como uma empresa de transportes sobre trilhos: mercadorias dentro de vagões, transportadas entre terminais ferroviários. Deveria, isto sim, transformar-se numa empresa versátil, utilizando quaisquer meios diferenciados de transporte, desconsiderando tabus limitativos de suas faixas tradicionais de operação, com agressiva mentalidade comercial, servindo o cliente de porta a porta e constituindo-se na verdadeira espinha dorsal do sistema nacional de transportes.

Como frutos dessa orientação, organizaram-se nas várias estradas subordinadas à Rede, serviços rodoviários e rodo-ferroviários melhoraram-se as conexões ferroviárias com os principais portos do país; implantou-se um sistema de agenciamento de carga cobrindo tôdas as regiões servidas pela RFFSA e instituiu-se o serviço de autotrens, que consiste na formação de trens de horário transportando caminhões carregados.

Lucros obtidos com medidas que tais são animadores, não apenas para a economia da RFFSA, como também para a do país. O serviço de autotrens, por exemplo, abre para a ferrovia uma perspectiva inteiramente nova e lhe dá uma receita adicional a que ela, não fôra essa solução, não poderia aspirar, pois que conquista uma carga já acondicionada no caminhão, abrangendo ainda vantagens adicionais, de interesse nacional: retira da rodovia um certo número de veículos, promovendo o descongestionamento que já se verifica em alguns de nossos troncos rodoviários principais, e ocasiona sensível economia de combustível, com a conseqüente economia de divisas, por isso que o caminhão é transportado sobre o vagão ferroviário. Também lucra o proprietário do veículo, porque a tarifa que a estrada de ferro lhe cobra pode e deve ser inferior ao custo do combustível e do desgaste de material que se verificaria caso o caminhão optasse pela rodovia.

Outra medida de importância então adotada, refere-se ao arrendamento ou alienação de áreas de terra, urbanas ou rurais, de propriedade das ferrovias. O arrendamento ou a venda de terrenos para que se estabeleçam indústrias ao longo das linhas férreas, além do aumento de receita proveniente da operação, amplia o número de clientes permanentes para a estrada. E, nas cidades, possibilita a construção de habitações para os ferroviários ajudando a resolver, também, esse importante problema. Para a execução dessa nova política, criou-se, como subsidiária da RFFSA, a "Urbanizadora Ferroviária S/A".

A dinamização do processo de alienação de sucata e materiais inservíveis, como fonte adicional de receita, foi outra das medidas adotadas.

Mas em matéria de receita, sem dúvida relevante, foi a resolução de equacionar-se, em termos racionais e lógicos, o problema das tarifas. Resolvê-lo, tendo para a "verdade tarifária", foi a decisão. Estabeleceu-se um sistema flexível de reajuste periódico de tarifas, com autonomia às estradas para fixá-las, dentro de limites estabelecidos, considerando-se a oportunidade, a região e o suportável pelos diferentes tipos de mercadorias. Isto, no caso de cargas. No caso de passageiros, idêntico processo foi adotado, do que resultou, entre outras medidas, a elevação dos preços das passagens suburbanas que, por motivos principalmente demagógicos, vinham sendo mantidos a Cr\$ 2,00, há vários anos.

O apressamento dos processos de aposentadoria em trâmite, visando a desonerar a RFFSA de encargos financeiros com pessoal, diminuindo o número de empregados da empresa, foi outra das providências adotadas. Diga-se, de passagem,

que em 1962 diminuiu, sobre o ano anterior, o número de ferroviários, fato que se vem repetindo, aliás, desde a criação da Rêde, em 1957, conforme apresentado na tabela V.

**RÊDE FERROVIÁRIA FEDERAL S/A.
NÚMERO DE EMPREGADOS**

1957	.....	162 295
1958	.....	157 311
1959	.....	154 173
1960	.....	153 539
1961	.....	153 007
1962	.....	152 575

Não cabe, no âmbito sumário dêste trabalho, enumerar muitas das demais providências adotadas pelo governo visando à recuperação dos transportes ferroviários. Citaremos apenas mais duas, de significativa importância: a decisão, traduzida por decreto do Conselho de Ministros, em janeiro de 1963, recomendando a tôdas as empresas estatais, paraestatais e de economia mista que dêem preferência ao transporte por estradas de ferro, sempre que a distância a transportar e as condições econômicas assim o indicarem. E, finalmente, o que se decidiu e vem sendo executado com referência à supressão ou construção de linhas ferroviárias.

No que concerne à supressão, deu-se especial ênfase ao programa de eliminação das linhas e ramais considerados antieconômicos. Dum total de cerca de 5 mil quilômetros de linhas nessas condições, relacionadas por Comissão Especial, suprimiram-se, no ano findo, cerca de 1 000 km. E quanto às construções, combateu-se a pulverização de verbas, evitando-se dispêndios com construções de ramais e ligações sem expressão econômica, concentrando-se os recursos em linhas como o Tronco Principal Sul, Linha do Trigo, ligações Dom Silvério-Nova Era e Ambaí-Campos Elisios, entre outras. No que se refere ao TPS, incorporou-se ao tráfego da RFFSA, recentemente, o trecho de 235 km entre Maíra e Ponte Alta do Norte. Até dezembro estará concluída sua continuação até Lajes. E, em março de 1964, será entregue o trecho Eng.º Bley-Ponta Grossa, possibilitando o tráfego, em trecho contínuo do TPS, desde Ponta Grossa até Lajes, fato de real significação para a economia nacional.

Tantas medidas de inegável caráter positivo, como vêm repercutindo na economia interna da RFFSA? Concorrem, sem dúvida, para a redução do seu *deficit* operacional que, como mencionamos anteriormente, a partir de 1960 vinha dobrando cada ano. De fato, e em números redondos, o *deficit* da Rêde fôra de Cr\$ 19 bilhões em 1960; Cr\$ 37 bilhões em 1961; Cr\$ 68 bilhões em 1962. E, embora o orçamento da União consignasse como *deficit* da RFFSA para 1963 importância da ordem de Cr\$ 110 bilhões, êle passou a ser estimado, em princípios do ano em curso, como da ordem de Cr\$ 140 bilhões, pela consideração do aumento geral do funcionalismo federal na base de 40%, que era o então estimado.

Em março dêste ano, ao serem elaborados os orçamentos do MVOP para 1964, para a devida submissão ao DASP e, posteriormente, ao Congresso Nacional, era lícito supor que um aumento substancial na receita da RFFSA, graças, particularmente, à enérgica aplicação da política consubstanciada nas medidas acima mencionadas (elevando-se a receita total da RFFSA de Cr\$ 33 bilhões em 1962 para cerca de Cr\$ 65 a 70 bilhões em 1963) permitiria reduzir o *deficit* previsto de Cr\$ 140 bilhões, no exercício, para Cr\$ 120 bilhões, ocasionando ligeira, mas saudável deflexão na curva ascensional do *deficit*, representada pela razão 2:1 nos últimos anos. E mais: essa deflexão dever-se-ia acentuar mais ainda em 1964, reduzindo-se nesse ano, pela primeira vez desde a criação da RFFSA, em

1957, o *deficit* da empresa sobre o resultado do ano anterior, prevendo-se, para 1964, um *deficit* de Cr\$ 110 bilhões, montante que passou a integrar a proposta orçamentária do MVOP para o próximo exercício.

O aumento do funcionalismo na base de 70%, entretanto, ao invés de 40% como originariamente considerado pelo governo, além de certas outras concessões que vêm sendo feitas ao pessoal da RFFSA — forçadas, principalmente, por fatores provenientes da diversidade dos diferentes regimes de trabalho a que estão sujeitos os diversos grupos de empregados da empresa — não permitirá, certamente, alcançar os animadores resultados que antes se previam.

Diga-se, de passagem, das dificuldades para a fixação de uma consentânea política salarial para o pessoal da RFFSA, oriundas do fato de que a incorporação das 19 estradas que a compõem trouxe para o seu quadro funcionários componentes de classificações as mais diversas: funcionários públicos federais, funcionários públicos estaduais, funcionários autárquicos, funcionários em regime especial (de antigas estradas particulares, encampadas pelo governo federal), empregados sujeitos à CLT (Consolidação das Leis do Trabalho), etc. A inconveniência — e, mesmo, a injustiça — de se terem elementos executando um mesmo trabalho — muitas vezes numa mesma região e até lado a lado — percebendo remunerações diferentes, levou a RFFSA a uma política de gradativa uniformização de proventos a qual, entretanto, se, por um lado corrige distorções, por outro lado obriga a ônus adicionais que pesam em seus resultados. A tais fatores, de ordem interna, e cujas origens não são da responsabilidade dos administradores ferroviários, aliam-se fatores de ordem externa, dentre os quais avultam os efeitos da inflação reinante, com a conseqüente deterioração dos preços e a necessidade dos constantes reajustes salariais que não vinham sendo acompanhados, concomitantemente, com as medidas paralelas visando à sua compensação pelo aumento de receita.

Creemos poder afirmar que agora a RFFSA, firmada numa realística política tarifária e com o conjunto de providências em execução, quer no que concerne ao seu reequipamento como no do aumento de sua produtividade, tem elementos positivos para atuar na perseguição de substanciais e contínuos aumentos de sua receita como também na redução de algumas de suas despesas passíveis de serem reduzidas. A contenção de seus *deficits* operacionais, no entanto, não depende apenas desses elementos, sob seu controle. Depende, também, e muito, de uma ação conjunta de governo, no que se refere, principalmente, ao controle da inflação e ao estabelecimento de uma política salarial nacional.

4 — CONSIDERAÇÕES SOBRE OS TRANSPORTES HIDROVIÁRIOS

A importância do transporte hidroviário para a nossa economia, abrangendo o marítimo, o fluvial e o lacustre, ressalta da simples consideração de nossa área geográfica, com cerca de 7 500 km de costas e extensão apreciável de rios navegáveis.

A exemplo do que foi dito em relação aos transportes ferroviários deve, malgrado nosso, ser assinalado que não é satisfatória a estrutura de nossa marinha mercante e de nossos portos, nem tampouco são satisfatórias as condições em que esse transporte é efetuado.

Realmente, o transporte hidroviário, do qual teria sido lícito esperar, nos últimos anos, substancial incremento na tonelage transportada, tem-na mantido, praticamente, estacionário. Os custos operacionais têm-se elevado a tal ponto que as tarifas, em muitos casos, não podem ser elevadas em bases proporcionais a eles, pela fuga de carga que, certamente, então ocorreria.

No binômio navio-pôrto, ambos os termos merecem acurada atenção. Por um lado, o obsoleitismo da nossa frota mercante e, por outro lado, as deficiências de nossos portos, somam-se como fatores preponderantes no agravamento dos custos operacionais.

Análises do problema têm sido feitas e várias medidas governamentais estão em curso, visando a enfrentar os aspectos negativos que cerceiam o necessário desenvolvimento desse meio de transporte.

4.1 — *Marinha mercante*

Possui, hoje, o Brasil uma frota mercante marítima, entre navios de propriedade de empresas governamentais e privadas, de 312 embarcações para carga geral, num total de 823 858 tdw. Destas, 107, num total de 225 356 tdw têm mais de 20 anos de uso, que constitui o limite aceitável para uma adequada exploração econômica. Cerca de 22 embarcações, num total de 44 764 tdw, foram construídas há mais de 50 anos.

COMISSÃO DE MARINHA MERCANTE

DISTRIBUIÇÃO DA FROTA MERCANTE NACIONAL - CARGA SÊCA - (cabotagem e longo curso) SEGUNDO A IDADE DOS NAVIOS (ano de construção)

EM 31-12-1962

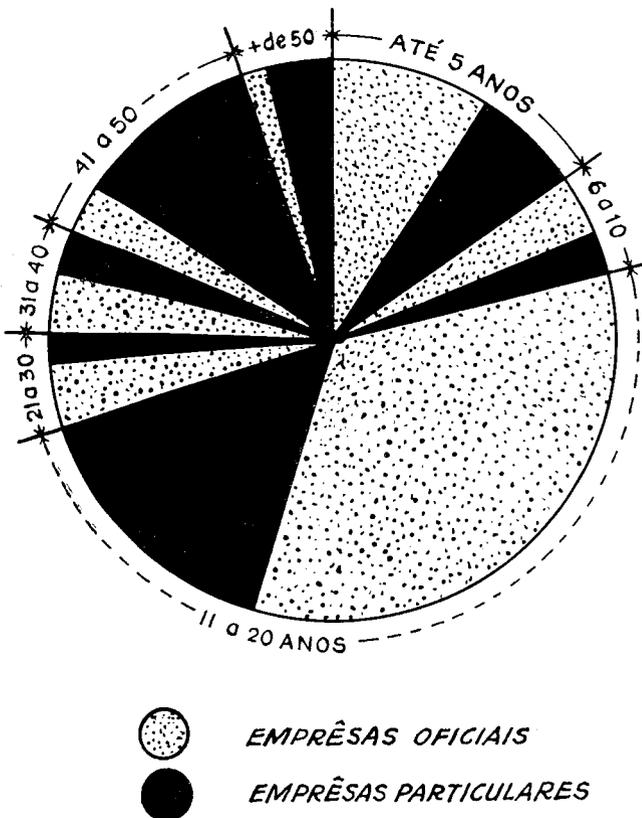


Fig. 4

É evidente que a obsolescência das embarcações, em razão tão acentuada, concorre decisivamente para o baixo rendimento de nossa frota e para o seu alto custo de operação.

O Fundo de Marinha Mercante, criado por lei em 1958, veio trazer condições, embora parciais, para que se processassem encomendas de novos navios, fazendo surgir, outrossim, pela ampliação de estaleiros existentes e pela criação de novos,

uma indústria de construção e reparos navais apta a responder aos reclamos de renovação de nossa frota mercante.

Acham-se, no momento, em construção nos estaleiros nacionais, 26 embarcações, totalizando 184 300 tdw para utilização nas linhas de longo curso, cabotagem e no transporte de granéis líquidos.

Sòmente no segundo semestre de 1962, foram encomendados, pela Comissão de Maria Mercante, a estaleiros nacionais:

- 3 navios cargueiros de 10 900 tdw;
- 3 navios cargueiros de 2 200/3.040 tdw;
- 2 barcas de carga para o transporte Rio—Niterói.

A partir de julho de 1962 até agora, foram entregues pela indústria brasileira de construção naval:

- 1 navio cargueiro de 10 500 tdw;
- 1 navio cargueiro de 6 175 tdw;
- 2 navios cargueiros de 5 600 tdw;
- 2 navios-curral para a baía do Prata;
- 2 barcas de passageiros (2 000 passageiros) para o transporte entre Rio e Niterói.

Até o fim do ano corrente, acha-se programada a entrega de:

- 2 navios cargueiros de 10 500 tdw;
- 3 navios cargueiros de 6 175 tdw;
- 2 navios cargueiros de 5 600 tdw;
- 1 navio cargueiro de 2 200/3 040 tdw;
- 4 barcas para o transporte de passageiros Rio—Niterói;
- 1 navio-curral para a baía do Prata;
- 2 barcas de carga para o transporte Rio—Niterói.

A tais dados, deve-se acrescentar a encomenda feita pela Petrobrás, de 6 navios-petroleiros, de 11 000 tdw cada.

As figuras 5 e 6 apresentam, respectivamente, as tonelagens encomendadas no período de 1959 a junho de 1963 e as entregas programadas para essas embarcações.

Sem dúvida que, a ser continuada a política de renovação de nossa frota mercante, com o refôrço necessário ao Fundo de Marinha Mercante para fazer face à continuidade operacional de nossos estaleiros, muito terá a lucrar o nosso transporte hidroviário, reduzindo-se substancialmente, pelas qualidades intrínsecas das novas embarcações, o custo operacional dêsse tipo de transporte hoje substituído, em muitos casos, e em detrimento absoluto da economia nacional, por transporte a longas distâncias através do sistema rodoviário.

A sobrevivência de nossos estaleiros — que sòmente se verificará através de fluxo continuado de novas encomendas — atende a uma dupla conveniência: à eliminação gradativa do obsoleto de nossa frota, com a conseqüente redução dos custos de operação e à manutenção de uma atividade industrial que emprega hoje mais de 22 mil operários e onde os 12 maiores estaleiros, com investimentos superiores a 9 bilhões de cruzeiros, têm capacidade potencial projetada de mais de 190 000 tdw. Acresce notar que tal indústria subsiste hoje com o resultado único de suas atividades, pôsto que no segundo semestre do ano findo, dando cumprimento a salutar política governamental, foram suprimidas tôdas as subvenções que a ela vinham sendo atribuídas, num anacronismo que concorria para o agravamento da situação inflacionária do país.

Note-se, ainda, que a continuidade de encomendas à indústria de construção naval, possibilitando trabalho em série, reduzirá naturalmente os custos de cons-

COMISSÃO DE MARINHA MERCANTE
ENCOMENDAS EFETIVAS DE NAVIOS
NO PERÍODO 1959 A 30 DE JUNHO DE 1963

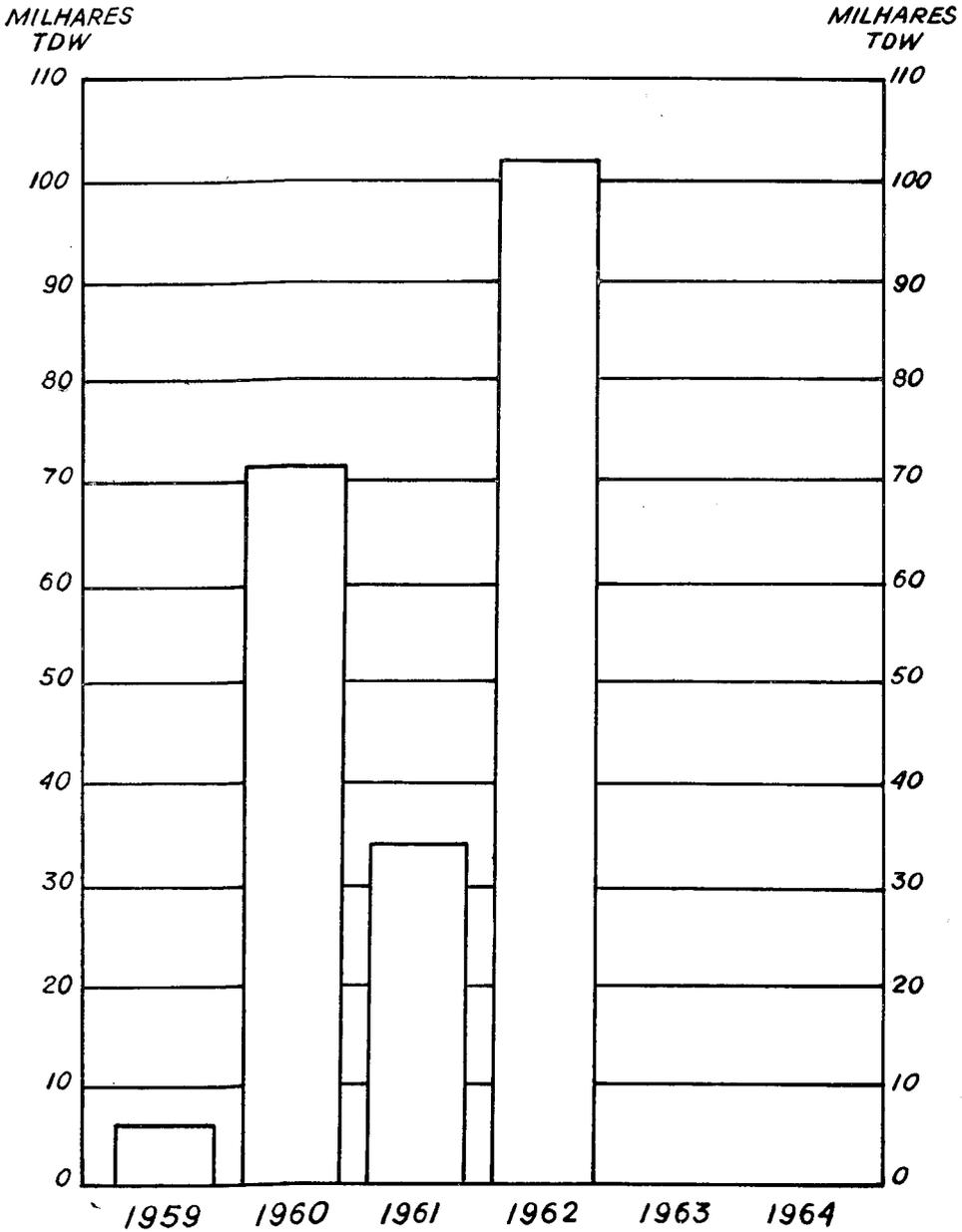


Fig. 5

COMISSÃO DE MARINHA MERCANTE
 ENTREGA DOS NAVIOS ENCOMENDADOS NO
 PERÍODO 1959 A 30 DE JUNHO DE 1963

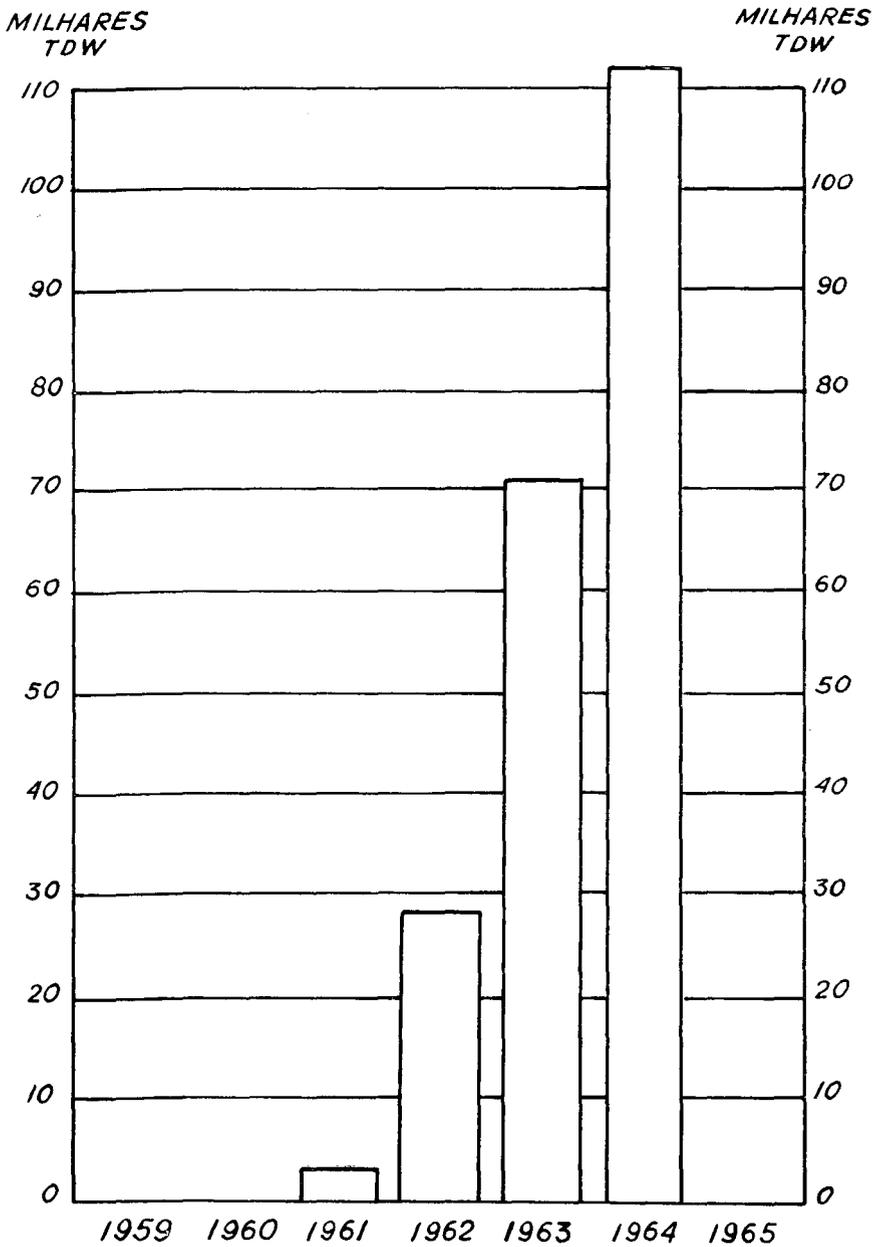


Fig. 6

trução, concorrendo, assim, para minorar os elevados preços ora vigentes, oriundos, principalmente, da capacidade ociosa de nossos estaleiros e das contingências salariais atinentes à categoria profissional dos operários navais.

A redução desses custos assume, por outro lado, caráter de essencialidade a fim de que, aproximando-nos dos preços internacionais, possamos firmar-nos como exportadores — principalmente na área da ALALC — abrindo nova fonte de divisas para o nosso país.

A par da renovação de frota, acima mencionada, outras providências na esfera governamental têm sido tomadas visando à correção de anomalias dentro do quadro operacional de nossa Marinha Mercante. Dentre elas, merece nota recente decisão alvitrada pelo Ministério da Viação e aprovada pelo então Conselho de Ministros. Trata-se da especialização das atividades do Lóide, Costeira e SNAAPP, que vinham fazendo danosa concorrência, entre si, na navegação de cabotagem. Já agora, cabe ao Lóide a exclusividade para o transporte de longo curso, ficando adstritos à Costeira os serviços de cabotagem e atuando o SNAAPP no transporte da bacia amazônica. A essa divisão de atribuições deve corresponder uma redução nas despesas administrativas das três empresas, com a conseqüente diminuição do seu *deficit* operacional.

Chega a ser inconcebível a comprovação de que os navios brasileiros navegam, apenas, uma quarta parte de seu tempo, restando parados, nos diques ou nos portos, três quartos de seu tempo. A modernização da frota, ora em curso, certamente reduzirá a necessidade de reparos. Quanto ao tempo gasto nas operações de carga e descarga, sua redução está na dependência direta da melhoria de nossas instalações portuárias.

4.2 — Portos

Temos, no Brasil, cerca de 21 portos organizados, que movimentaram em 1962, cerca de 50 milhões de toneladas. Outros 15 portos, ainda não organizados, mas cujos dados estatísticos são computados pelo DNPVN, movimentaram pouco mais de 2 milhões de toneladas.

Os portos brasileiros carecem, sem exceção, de reequipamento para maior rendimento das operações de carga e descarga. São deficientes, também, as áreas de armazenamento e silagem. A dragagem, quer dos canais de acesso, quer das bacias de evolução, constitui outro dos problemas graves. Finalmente, o sistema de escalas de trabalho do pessoal deve ser aperfeiçoado, a fim de que se aproveite, em trabalho efetivo, um maior número de horas por dia.

A criação do Fundo Portuário Nacional e do Fundo de Melhoramento dos Portos vem possibilitando, nos últimos anos, investimentos crescentes no setor, insuficientes, entretanto, a nosso ver, para atender ao vulto do problema. Esta a razão pela qual, ao ser elaborado recentemente o Plano Plurianual do MVOP, destinaram-se verbas mais substanciais para a construção e melhoramento dos portos, política que certamente concorrerá para aliviar os pontos de estrangulamento agora verificados.

Além das várias realizações em curso, — dentro das verbas disponíveis no exercício para atender ao reequipamento portuário e às obras diversas, inclusive de dragagem, — e da programação do que deverá ser efetivado em futuro próximo, aplicou-se, também neste setor, o princípio de atualização tarifária, de modo a eliminar *deficits* operacionais que se vinham agravando, principalmente no porto do Rio de Janeiro. Neste caso particular, é animadora a impressão de que conseguiu equilibrar as finanças da APRJ, de modo a tornar a autarquia auto-suficiente em matéria financeira, dispensando, a partir de princípios do corrente ano, qualquer subvenção de parte do Tesouro Nacional.

É de se esperar que a conjugação de medidas administrativas e operacionais façam aumentar gradativamente a produtividade de nossas instalações portuárias, sem o que nenhuma política de navegação poderá obter êxito.

5 — CONSIDERAÇÕES SOBRE OS TRANSPORTES RODOVIÁRIOS

O Brasil possui hoje, segundo dados do DNER uma rede rodoviária constituída de 40 419 km de estradas federais, 82 293 km de estradas estaduais e 386 838 km de estradas municipais.

Dessas rodovias, cerca de 20 000 km são pavimentados, sendo 14 600 km nas estradas federais e 5 400 km nas estradas estaduais.

São inegáveis os benefícios que, para o progresso pátrio, trouxe o extraordinário surto de construções rodoviárias assinalado em nosso país nos últimos anos. Sem embargo dessa comprovação, deve ser reconhecido que o dispêndio efetuado em nosso sistema rodoviário nem sempre obedeceu a uma política racional que estabelecesse uma ordem lógica de prioridades e evitasse uma inconveniente pulverização de recursos. Fato significativo de dispersão é o de que, presentemente, realizam-se trabalhos em 104 das 106 BR's existentes, além de obras em inúmeras outras rodovias.

Verificada tal evidência, adotou o MVOP, já para o ano corrente, uma política realística, calcada nos interesses verdadeiramente nacionais, embora em choque, muitas vezes, com interesses menores de âmbito regional e, mesmo, puramente local.

Deu-se, por isso, ênfase especial à implantação e pavimentação dos troncos de maior conteúdo econômico; adaptaram-se, por outro lado, as características técnicas de construção à densidade de tráfego previsível para as estradas em obras.

Dadas as suas condições peculiares — elo de ligação entre o Centro-Sul e o Nordeste, verdadeira estrada de unidade nacional — mereceu tratamento prioritário a pavimentação da BR-4, a Rio—Bahia, nos 1 275 km entre Leopoldina e Feira de Santana. Executada em ritmo notável, que chegou a atingir 5 km de faixa pavimentada por dia, foi a referida rodovia entregue ao tráfego, inteiramente pavimentada e em condições que a recomendam como a estrada de melhores condições técnicas do país, em 30 de maio último.

Foi retomada a duplicação da BR-2, entre Rio de Janeiro e São Paulo, desenvolvendo-se presentemente os trabalhos em trechos a partir de Jacareí, na direção do Rio e da Garganta de Viúva Graça, na direção de São Paulo.

Ativaram-se os trabalhos de implantação e pavimentação da BR-31, Vitória—Belo Horizonte—Araxá, importante eixo que ligará o sul de Goiás e o Triângulo Mineiro ao pórtio de Vitória.

A BR-35, entre Paranaguá—Curitiba—Foz do Iguaçu é um eixo transversal de importância não apenas nacional, mas também internacional. Seus trabalhos foram intensificados e tal estrada, conjugada com a melhoria e pavimentação da BR-104, entre Ponta Grossa e Paranavaí, facilitará em muito o escoamento da produção agrícola do norte do Paraná. Na Foz do Iguaçu, após longa paralisação, foram retomadas as obras de construção da Ponte Internacional, que deverá estar concluída até fins do corrente ano.

Estão sendo pavimentados 320 km da BR-37, entre Pôrto Alegre e São Gabriel e implantados 634 km entre seus pontos extremos, Pôrto Alegre e Uruguaiana. Para esse eixo transversal rio-grandense, convergem os principais troncos rodoviários do sistema viário estadual e, conseqüentemente, o grosso da produção agrícola.

Rica região mato-grossense será servida com os trabalhos que se desenvolvem na BR-34, entre Pôrto Epitácio e Rio Brilhante. Pôrto Epitácio será ligada a Pôrto XV de Novembro por importante ponte, monumental obra de engenharia, com 2 280 metros de extensão, que deverá ficar concluída também no ano em curso.

A BR-29, estrada de penetração ligando Cuiabá a Vilhena e Pôrto Velho, com 1 776 km de extensão, está sendo atacada de molde a ficar consolidada no pre-

sente exercício, especialmente no que concerne ao revestimento primário dos pontos faltantes.

A BR-11 e a BR-13, ligando Feira de Santana a Fortaleza, esta diretamente no rumo sul-norte e aquela passando por tôdas as capitais dos estados nordestinos, constituem o prolongamento natural da BR-4, e incorporarão a importante região nordestina no sistema viário nacional.

Merecem ainda ser salientados, nesta apreciação sumária, a pavimentação da BR-14, entre Frutal e o entroncamento com a BR-71, na extensão de cêrca de 150 km, possibilitando a ligação pavimentada entre Brasília e São Paulo; o aceleramento da pavimentação da BR-106, entre Uberaba e Uberlândia, também de extraordinária importância para a conexão de São Paulo com o Triângulo Mineiro e a Capital Federal; o prosseguimento da construção e pavimentação da BR-59, trecho Curitiba—Itajaí—Florianópolis; a implantação básica da BR-17, no norte do país, entre Manaus, Caracará e Boa Vista; e a intensificação das obras da BR-22, que ligará Belém do Pará com o Nordeste brasileiro.

Além da anomalia mencionada quanto ao programa de construções rodoviárias, ora corrigida pela sistematização das prioridades em face dos interesses nacionais, uma outra aberração se vinha verificando no que concerne aos dispendios em nossa rede rodoviária e mereceu, também, a atenção do governo.

Queremos referir-nos ao fato de que, embora maciças verbas viessem sendo destinadas ao setor de construções, dotações inteiramente insuficientes estavam sendo destinadas ao setor de conservação das nossas estradas de rodagem.

Medidas de importância foram tomadas visando à correção desse fato. De interesse é salientar que, já no corrente exercício de 1963, cêrca de 7 bilhões de cruzeiros estão sendo aplicados na conveniente conservação do nosso sistema rodoviário.

A manutenção de uma enérgica política que vise ao escalonamento prioritário na construção das estradas que melhor consultem aos interesses nacionais, aliada à necessária conservação de nossa rede rodoviária, constituirá penhor de suma importância para um harmônico desenvolvimento econômico nacional.

6 — CONSIDERAÇÕES FINAIS

Procuramos focalizar com objetividade, no âmbito sintético do presente trabalho, questões atinentes às políticas de investimentos e operacionais que vêm dando corpo ao desenvolvimento recente das mais importantes questões que cercam o problema dos transportes (exceto o aeroviário) em nosso país.

Fizemo-lo, utilizando-nos, principalmente, da experiência adquirida nesse quase um ano (de 13 de julho de 1962 a 20 de junho de 1963) em que nos coube a responsabilidade de gerir a pasta da Viação e Obras Públicas, honrados que fomos com a confiança do presidente JOÃO GOULART e com a colaboração preciosa de uma equipe de jovens e competentes técnicos e administradores que tivemos a satisfação de reunir.

Algo de positivo foi feito, sem dúvida, nos últimos meses — se nem sempre, talvez, com acêrto, pelo menos sempre com boa vontade e desejo de acertar — visando à correção de distorções várias, algumas graves, e o estabelecimento de condicionantes que venham a possibilitar a melhoria que se faz mister ao sistema integrado de nossos transportes para atender aos reclamos impositivos do nosso acelerado processo de desenvolvimento.

Muito há, ainda, que fazer. Confiamos em que as autoridades da República, com a colaboração de todos os brasileiros, persigam o equacionamento de todos os problemas em pauta, dando-lhes a solução acertada, em cada caso, dentro da dinâmica da conjuntura econômica nacional.