

## OS TRANSPORTES NO PLANO TRIENAL

ANNBAL VILLELA

Uma análise do setor transportes no Plano Trienal, quer na edição síntese, quer na edição completa mimeografada leva-nos a fazer as seguintes ponderações.

1. O Plano encarou apenas o problema dos investimentos, afirmando que os mesmos deverão absorver 29% do montante total dos investimentos a serem realizados no País. Em princípio é louvável que se cogite mudar a composição dos investimentos federais em transportes, que nos últimos 7 anos foi dominada pela característica de que 60% dos investimentos foram feitos no transporte rodoviário. Todavia, poder-se-ia ter tentado ainda que de maneira grosseira uma aplicação da análise benefício-custo com o objetivo de se ter uma idéia da adequação da estrutura proposta pelo Plano, ou seja, que em média, nos três anos 1963/66 os gastos do Ministério da Viação tenham a seguinte composição:

Ferrovias	31,5%
Marinha Mercante	17,8
Portos	10,4
Rodovias	40,3
	<hr/>
	100,0

Não é mais admissível que se rateiem os investimentos em transportes por critérios apriorísticos de vez que a análise econômica aplicada aos gastos públicos possibilita a obtenção de resultados razoavelmente aceitáveis<sup>1</sup>

2. Conforme foi mencionado em 1 o Plano só tratou da quantificação dos investimentos, deixando de lado aspectos de grande importância

---

1) Vide Eckstein, Otto in *Water Resources Development-The Economics of Project Evaluation*, Havard University Press, 1958.

como a operação do sistema de transportes no que se refere a seus aspectos institucionais como a alarmante política de "featherbedding" que se observa tanto nas ferrovias e linhas aéreas como principalmente na operação portuária e na navegação. Este problema que tem suscitado estudos e debates violentos no caso das ferrovias americanas e que em nossa opinião é o mais sério do setor de transportes, nem foi aflorado. Compreende-se que não seja possível estabelecer metas físicas para diminuir ou estabilizar o nível de "featherbedding" no setor transportes, mas, por outro lado quantificar inversões tomando como um "fait accompli" que o "featherbedding" diminuirá ou o que é ainda pior considerá-lo como um dado do problema à semelhança das sêcas do Nordeste poderá ser tomado como um exemplo de mau planejamento.

3. Como corolário de 1 e 2 não se tocou em uma meta de suma importância, isto é, a redução paulatina ou estabilização dos deficits das empresas governamentais de transporte e a diminuição dos subsídios às empresas privadas. A lei que criou a Rede Ferroviária Federal S. A. estabelecia que em um determinado número de anos a empresa deveria ter seu deficit eliminado...

No ano corrente as empresas de navegação aérea que há seis anos atrás, em seu conjunto, eram auto-suficientes, a par de aumentos de tarifas deverão ter seus subsídios enormemente aumentados.

4. À página 103 do Plano (síntese) afirma-se que como o serviço de fretes representa um ônus para o balanço de pagamentos, defender-se-á maior participação da bandeira brasileira no transporte de longo curso. Ora, em 2 já estão expostos os motivos que mostram ser quimérica esta participação e que podem ser assim enumerados: número excessivo de tripulantes, elevado custo de operação, demora desnecessário nos portos, obsolescência dos navios, falta de agressividade comercial etc.

5. É útil mencionar que não são conhecidas em nosso País e, portanto, não aplicadas, as modernas técnicas de administração de empresas ferroviárias, aéreas e marítimas. No que se refere aos transportadores rodoviários, o nível de qualidade da administração é bastante razoável. Conseqüentemente, um Plano Trienal deveria prever uma completa modificação da estrutura administrativa das empresas de transporte, à semelhança do que fez a França no Plano MONNET. É desnecessário acentuar que esse tipo de investimento constitui condição "sine qua non" para que os demais investimentos planejados aumentem a produtividade do sistema de transportes.

6. Por último, não se deu ênfase à necessidade da coordenação de transportes e à importância de se disciplinar o funcionamento do sistema

---

brasileiro de transportes, o que em parte decorre de 5. Embora seja uma tarefa de difícil execução é imprescindível que seja atacada de rijo, pois, do contrário, nunca teremos uma política de transportes. Tal tarefa devia ser executada pelo Ministério dos Transportes, a ser criado em breve.