

Aí ficam as linhas gerais de uma organização capaz de forçar a Light a reduzir seus preços até um justo limite. A iniciativa poderá ser realizada com ou sem emprêgo de dinheiro do Governo.

Essa realização e a da legislação já referida, são os elementos eficientes para o amparo de quem precisa de energia elétrica a baixo preço seja todo o Brasil.

Estou pronto a fornecer os detalhes do programa aqui esboçado.

TARIFAS DE SERVIÇO PÚBLICO E EMPRESA PRIVADA

AMÉRICO BARBOSA DE OLIVEIRA

(Publicado em "Economica Brasileira", vol. III, n.º 1)

De alguns anos para cá alguns economistas oficiais passaram a ocupar-se de questões de tarifas de energia elétrica e certas idéias e argumentos, que até então constituíam linguagem dos *public relations* das empresas interessadas, passaram a ter curso oficial e a representar pontos de vista de órgãos governamentais.

É verdade que essas manifestações não surgiram naqueles órgãos que são especificamente agentes do Poder Concedente (Divisão de Águas ou Conselho Nacional de Águas e Energia Elétrica), nem no Poder Legislativo. Começou o movimento na Fundação Getúlio Vargas, mas foi no Conselho Nacional de Economia, em 1952, que surgiu o primeiro estudo e depois um seminário em 1955. Em seguida, as empresas concessionárias moveram-se ostensivamente e organizaram em São Paulo a "Semana da Energia Elétrica".

Posteriormente, já no Governo JK, o Conselho do Desenvolvimento propõe reforma da legislação, apoiando-se largamente nas conclusões do Conselho de Economia e nas opiniões "unânicas" da "Semana de Energia Elétrica".

O conceito básico que fez progredir essa unidade ideológica é o de que a inflação prejudica os serviços de tarifação rígida, levando-os ao desequilíbrio econômico e à impossibilidade de expandir suas instalações.

Com efeito, a inflação discrimina contra os serviços de tarifas rígidas, mas nesse caso cabe mencionar também os outros serviços, como estradas de ferro, por exemplo.

E isso foi feito em seguida; as estradas de ferro passaram também a constituir na voz daqueles economistas um exemplo, uma advertência do malefício da inflação, responsável pelo desencorajamento da expansão dos serviços, e pelo conseqüente surgimento de terríveis pontos de estrangulamento.

Em tôdas as oportunidades repete-se essa tese em conferências, artigos na grande imprensa e até na televisão. Mas agora, em uma tribuna interna-

cional o delegado brasileiro, Sr. Roberto Campos, em seu discurso, transmite aos demais países membros na CEPAL o que chamou "experiência brasileira", neste particular. (Ver "Jornal do Comércio" de 2-6-57).

Como acredito plenamente na boa-fé do Dr. Roberto Campos e como há anos êle vem aprofundando essa tese sem que ninguém tenha trazido contestações pareceu-me útil fazer alguns reparos a essas idéias sedutoras do ponto de vista teórico às quais êle deu extraordinária ênfase em seu discurso.

O alto interesse do problema é apresentado assim logo no início de seu discurso tratando do caso brasileiro. "Pontos de estrangulamento externo e interno — aquêle resultando da inadequada capacidade de importar e êste da insuficiência da infra-estrutura de energia e transporte — forçam um esmorecimento no ritmo do desenvolvimento" (refere-se aos anos de 1955 e 1956).

Ora, essa redução no ritmo do desenvolvimento fôra prevista em 1954 (ver estudos do Grupo Misto BNDE — CEPAL) e o fundamento da previsão dêsse declínio brotou da própria análise do aceleração anterior ali apresentada. Naquela época previa-se a piora na relação de preços do intercâmbio causando aquilo que o orador chama de "inadequada capacidade para importar".

Neste ponto estamos portanto de acôrdo com o orador. De fato a diminuição da capacidade para importar seria a "causa grande" da frenagem do nosso desenvolvimento.

A outra causa apresentada pelo orador: estrangulamento na infra-estrutura de energia e transportes, pede demonstração para ser aceita. Parece-me inteiramente gratuita a sua inclusão como fator de esmorecimento no mesmo nível que o primeiro. Quanto à eletricidade, é sabido que o auge da escassez já passou há cerca de 3 ou 4 anos. O próprio orador o reconheceu mais adiante no mesmo discurso:

"Sòmente nos últimos três anos, através de inversões públicas massiças em energia elétrica, cujo suprimento se expandiu de 16K no ano passado, logramos atenuar o desequilíbrio que uma política racional de tarifas poderia ter evitado ou pelo menos diminuído."

Quanto a transporte, a quebra nas safras agrícolas de 1956 (apontada pelo orador) deve ter aliviado qualquer estrangulamento possível, e o transporte rodoviário cuja expansão permitiu atender a todo o desenvolvimento rápido do período 47-54 — não entrou em "panne", pois não ocorreu nenhuma crise de combustíveis (como na Europa) e o número de veículos continuou aumentando e, já está estimado em 800 mil. Por outro lado, as estradas de ferro estão com sua capacidade de transporte ascendendo ano a ano, mercê da política de recuperação orientada pelo próprio orador, que neste particular, vem prestando inestimável serviço ao país. O movimento de 1956 alcançou 9,8 milhões de toneladas-quilômetro, contra 9,6 em 1955 e 6,5 em 1945. Não encontrei em revistas especializadas nem em "Conjuntura Econômica" qualquer referência que autorizasse o ponto de vista do orador.

Em minha opinião, não existe portanto o problema de 1.^a grandeza, êsse problema urgentíssimo de fazer saltar um ponto de estrangulamento em ener-

gia e transportes, mas existe o problema permanente de ir ampliando a capacidade dêsses serviços, de forma a acompanhar o crescimento econômico do país. Como a preocupação do orador foi exatamente esta, de propor uma política econômica para o Brasil e para outros países latino-americanos, visando as "public utilities", vamos prosseguir citando outro trechos do seu discurso.

O "segundo desequilíbrio induzido" ocorreu precisamente nas indústrias de base e infra-estrutura — economic overhead — criadoras de economias externas, e derivou de estarem elas sujeitas a preços e tarifas fixados pelas autoridades administrativas, sem atenção aos efeitos do progresso inflacionário.

A inflação de custos fêz com que a rentabilidade das empresas de serviço público se esmagasse contra o teto de tarifas rígidas, provocando desestímulo a novos investimentos e levando em alguns casos a desinvestimentos. É o caso típico das ferrovias e, em menor escala, da energia elétrica.

As soluções adotadas foram habitualmente a concessão de subvenções para manter artificialmente baixos os preços dos serviços públicos e, em alguns casos, a sua absorção pelo Governo.

Daí não resultou, é óbvio, nenhuma redução de custos reais para a economia, mas apenas mudanças na forma de pagamento. Ao invés de os custos serem pagos diretamente pelo usuário, passaram a ser distribuídos pela comunidade, traduzindo-se quase sempre no agravamento do *deficit* orçamentário do Governo.

Um estrangeiro ouvindo isto, e ao tomar conhecimento no mesmo discurso, de que no Brasil se processou a "estatização quase completa dos serviços ferroviários e subsequente descapitalização e perda de eficiência", tem de compenetrar-se de que o problema das tarifas ferroviárias e da eletricidade é de suma gravidade e de que a salvação está na empresa privada e nas suas tarifas altas como indica o orador (vêr em rodapé suas palavras).

Vamos aqui aduzir algumas notas para mostrar a categórica diferença da evolução econômica dos serviços ferroviários e dos de energia elétrica. Procuraremos reduzir às devidas proporções os efeitos da inflação e finalmente, indicaremos o que, em nossa opinião, seria aconselhável como política de energia elétrica.

"A experiência brasileira com a estatização quase completa dos serviços ferroviários, e sua subsequente descapitalização e perda de eficiência é, a respeito concludente. Fomos recentemente levados a abandonar a forma puramente estatal de organização, para voltar a adotar formas de organização e critérios de operação mais aproximados daqueles da empresa privada.

Numa era de inflação são grandes os problemas das empresas de serviços de infra-estrutura quer sejam de propriedade pública quer de propriedade privada, nenhum problema se resolve e vários se criam pelo simples expediente de substituir-se o agente econômico particular pelo Estado.

.....
A experiência brasileira e acredito ser essa a observação generalizável a outros países latino-americanos, tem revelado a importância de uma correta

ESTRADAS DE FERRO

No último período do Império, quando a conjuntura internacional canalizou grandes recursos financeiros para o Brasil, a grande miragem era a dos serviços públicos, merecendo destaque a das estradas de ferro.

Sustentava-se que, com a simples construção de estradas de ferro, de linhas telegráficas, com o saneamento das cidades, a iluminação a gás e o aparelhamento dos portos, um progresso mágico viria substituir a secular estagnação da economia nacional.

E como isso tudo poderia ser obtido pela colaboração do capital estrangeiro, a solução estava em nossas mãos — bastava dar facilidades e garantias aos capitalistas alienígenas.

O estratagema inventado foi o da garantia de juros (1878), pois o Barão de Penedo já tinha sondado a “praça” de Londres e ouvido opiniões “abalizadas”. (Ver Legislação Ferroviária, vol. II).

O entusiasmo pela nova política, baseado na vontade de apressar o progresso do país inaugurou um novo tipo de empresa privada, pois muitos empreendimentos passaram a funcionar à custa do Tesouro, contribuindo pela sêde de cambiais para aumentar a pressão baixista sobre nossa moeda, que veio em queda acelerada produzir o aviltamento do trabalho nacional.

Compreendemos a extensão do fenômeno quando atentarmos que a garantia de juros permitiu a construção de obras públicas desaconselháveis, sobretudo estradas de ferro, pois com a eliminação do risco o campo ficou aberto a todos os aventureiros do país e do estrangeiro que por desonestidade ou visionarismo resolveram “colaborar no progresso nacional”.

Não se via aqui a solução saneadora da falência que freqüentemente ocorria nos Estados Unidos, pois grande parte dos contratos era taxativa quanto

e realista política de tarifação de serviços públicos, para se evitar a criação de pontos de estrangulamento. Em quase todos os nossos países a inflexibilidade de preços dos serviços públicos mesmo em face da inflação de custos, tem sido defendida em nome da luta contra a inflação. Mas os resultados foram contraproducentes. O descompasso entre a evolução dos preços dos serviços de base e dos outros bens e serviços desestimulou investimentos nesses setores de um lado e representou de outro uma subvenção indireta ao consumo. Finalmente os deficits dos serviços públicos passaram a constituir uma sobrecarga orçamentária representando hoje em vários de nossos países parcela importante do *deficit* global do setor público coberto por via inflacionária.

É lícito inferir que a adoção de um regime tarifário capaz de cobrir o custo de operação dos setores de infra-estrutura e ainda de proporcionar recursos para a sua expansão tem duplo efeito favorável sobre o nível de poupança do país. De um lado a eliminação da carga que os subsídios destinados ao custeio desses serviços representam para o orçamento público aumentará a capacidade de poupança do governo. De outro lado o fato de ficarem esses setores em condições de financiar total ou parcialmente a sua própria expansão, podendo assim dispensar parte dos recursos públicos liberará fundos para investimentos em outras iniciativas do desenvolvimento econômico.

A experiência dolorosa da emergência de “pontos de estrangulamento” em energia e transporte levou-nos, gradualmente, no Brasil, a uma concepção muito mais realista do problema.

às garantias do Tesouro, sendo que mesmo quando havia motivos gravíssimos para a rescisão do contrato (serviço inadequado, deprecimento do material, etc.) por desrespeito a importantes cláusulas com a consequente perda da garantia de juros, isso jamais acontecia mercê da segurança com a qual operavam as grandes empresas junto aos Gabinetes, junto à opinião pública e mesmo junto aos tribunais.

E, na hipótese de embates mais sérios, havia sempre o argumento de que estava em jogo a “conceituação do serviço público concedido” e, dessa forma, encontrava-se na encampação uma saída “honrosa” para os concessionários inidôneos.

A situação se agravou a tal ponto que em 1905 o Tesouro não pôde mais suportar a sangria e o resgate de grande número de serviços públicos se impôs, tendo para isso o Governo recorrido ao crédito externo.

Uma vez de posse das instalações tratou-se de estabelecer um regime de exploração conveniente.

Surgiu então para as estradas de ferro o célebre regime dos arrendamentos apresentados como solução ideal, desde que afastava os perigos da incapacidade do Governo e permitia as “bençãos” da iniciativa privada de acordo com um preconceito que no Brasil tem defensores intransigentes.

O passar dos anos veio mostrar a debilidade da solução, e em 1919 o Engenheiro Pires do Rio, como Inspetor das Estradas escrevia: “Excluído o regime da garantia de juros confiou-se demasiado na política ferroviária dos arrendamentos: podemos hoje proclamar que falhou no Brasil a solução do problema ferroviário pelo arrendamento, da maneira porque falhara a solução tentada pela garantia de juros”.

Hoje sabemos porque todos os expedientes tinham de falhar. É que o subdesenvolvimento do país, manifestando-se na pequena industrialização e consequente ausência de deslocamentos massivos de minérios e de carvão, e também na subprodução e no subconsumo rural, tinham de produzir pequena densidade de tráfego.

Mesmo o produto básico de nossa produção, o café é um artigo de grande valor por tonelada. Exige muito menos capacidade de transporte por unidade de valor do que o trigo, por exemplo. Este produto explica as cifras mais

CRITÉRIOS DE TARIFAÇÃO

Nota-se cada vez maior aceitação mesmo por parte de setores de opinião tradicionalmente favoráveis à operação governamental de serviços públicos — de critério flexíveis de tarifação, adaptadas às condições de oferta e procura desses serviços.

O primeiro desses critérios seria o da “tarifa de desenvolvimento” que eu chamaria de “development-pricing”. Este é o indicado para as situações de “pontos de estrangulamento” em que a procura é superior à oferta. Justifica-se então uma sobre-tarifação que visa a fazer um racionamento da procura e, ao mesmo tempo, gerar os recursos necessários a uma acelerada expansão da oferta.

A sobre-tarifação pode ser, no caso, uma forma de capitalização compulsória preferível ao imposto, pois de um lado incide diretamente sobre o usuário do serviço e de outro tem custos de arrecadação mais baixos e eficiência de coleta maior que a dos tributos governamentais em geral.”

elevadas do tráfego ferroviário da Argentina e a melhor situação econômica dos serviços ferroviários daquele país.

No Brasil o problema ferroviário é gravíssimo, mas já o era antes deste surto inflacionário mencionado pelo Dr. Roberto Campos. Os serviços já estavam quase todos estatizados antes da inflação, mas a ninguém, ocorreria que essa melancólica encampação pudesse um dia ser interpretada como "ilusão transpositiva" (ver discurso). Outro descuido do orador é quando afirma que depois da estatização de nossas estradas ocorreu descapitalização e perda de eficiência. A história da Central do Brasil, da Leste Brasileiro, da Viação Férrea do Rio Grande e de todas as outras estradas, inclusive das encampadas recentemente, como Santos-Jundiá e Leopoldina, prova que o Governo ao assumir a administração das estradas não faz descapitalização, ao contrário, é obrigado a fazer reposição de capital para cobrir lacunas das administrações privadas anteriores. Não iria afirmar que o Governo age assim por ser mais competente ou mais honesto. Ele o faz porque é preciso e urgente, e porque pode, já que mobiliza recursos públicos. (Em muitos casos verificou-se precisamente que a administração governamental foi mais honesta e mais competente: Leste Brasileiro).

A experiência brasileira e a solução apresentada aos latino-americanos no discurso de La Paz foi a volta das ferrovias ao regime de empresa privada e reequilíbrio econômico mediante a adoção de tarifas realistas. Na verdade, nem uma coisa nem outra está para ser feita, e se o fosse, não resolveria o problema ferroviário nacional.

A solução administrativa adotada de transformar as ferrovias em sociedade anônima aproxima-se mais da solução soviética do que da solução de empresa privada. Esta não pode operar negócios irremediavelmente deficitários, e se o capital não lhe pertence, o lucro eventual também não será seu, faltando portanto as condições básicas do livre empreendimento. Se o único acionista da sociedade anônima ferroviária é o Governo, estamos exatamente dentro da estrutura administrativa da economia soviética, onde operam milhares de sociedades anônimas deste tipo.

Quanto à tarifa, pouquíssimas são as estradas que podem pretender cobrar a despesa mediante aumentos de tarifas; esse capricho levaria certas estradas a cobrar tarifas cinco vezes maiores do que as do caminhão. A ínfima densidade de tráfego impede esse processo primário de equilíbrio do custeio.

As causas desses fenômenos de subdesenvolvimento do tráfego, da produção e do consumo vêm de longe; vêm das origens latifundiárias da velha sociedade escravagista e não desses últimos surtos inflacionários ou da política de tarifas.

ENERGIA ELÉTRICA

É um dos temas mais confundidos, este dos serviços de eletricidade, devido às prateleiras de livros impressos, exclusivamente para doutrinar os menos avisados, e devido à torrente de matéria paga na imprensa.

Nos Estados Unidos, país por excelência da livre empresa, existem dois partidos nitidamente divididos no que respeita às *electric public utilities*. De um lado as empresas, com sua ideologia e toda a grande imprensa estendida. De outro, os tribunais, os órgãos do Poder Público ("Commissions"), seus funcionários, engenheiros, juristas, contadores, economistas, que por dever de ofício tiveram de estudar o problema. A polêmica entre o grupo *public interest minded* e as empresas é desigual; o inquérito da *Federal Trade Commissions* afastou um lado do bombo, mostrando que até os livros de texto das Universidades eram alterados de forma a apresentar assuntos controversos de maneira favorável às empresas, como se fossem verdades pacíficas.

Veja-se em *Power Ethics* de Jack Levin (1) as conclusões do inquérito:

"Este é o testemunho e a evidência documental das atividades das empresas de serviços públicos nos Estados Unidos. É um recorde de tentativa de arrastar a opinião pública americana para o ponto de vista particular, em assuntos controversos de ordem pública. É um recorde que apresenta um grau incrível de realização.

É um recorde, porém, de informações erradas, adulteradas, de pseudo-fatos disfarçados em fatos imparciais.

É um recorde de tentativa de perversão do espírito da mocidade, de degradação das instituições de ensino superior, de contaminação dos editoriais da imprensa.

É um recorde de ludíbrio do povo americano, numa escala sem precedentes na história nacional.

Impedindo em proveito próprio, o livre exame pelo povo, de todos os pontos de vista, as indústrias privadas estão bloqueando o progresso legal necessário para tornar eficiente a regulamentação desses serviços de interesse público.

Dispondo de somas fabulosas, esses comitês constituem um perigo para os governos, porque tornam impossível a disseminação honesta de informações imparciais sobre problemas de interesse público que precisam ser resolvidos, a bem de uma política social sã e da própria existência de um governo livre".

O autor deste artigo teve a oportunidade de deter-se nesses assuntos econômicos, políticos, administrativos e contábeis da energia elétrica nos 10 anos que trabalhou no Conselho Nacional de Águas e Energia Elétrica.

O regime instituído em nossa legislação específica — Livro III do Código de Águas — é uma adaptação de *regulations* americanas. Não tem excessos de estatismo e abre imenso crédito ao sistema operacional de empresas privadas de utilidade pública.

A principal diferença entre os serviços ferroviários e os de eletricidade é que os últimos são lucrativos e apresentam firme tendência de crescimento, enquanto os primeiros vão perdendo no mundo inteiro a posição que desfrutavam.

(1) Apud Luiz de Anhaia Mello — *O Problema Econômico dos Serviços de Utilidade Pública* — Publicação da Prefeitura de São Paulo, 1940, pág. 179.

Há, entretanto, uma semelhança entre êsses serviços: ambos tendem a cair dentro da esfera do poder público. As estradas de ferro por ser negócio em declínio, e os serviços elétricos, devido a impossibilidade prática de subordinar as empresas ao interesse público.

Os Estados Unidos constituem ainda o baluarte do privatismo nesses serviços, mas o progresso das empresas municipais de eletricidade depois da guerra é digno de nota, e a volta dos democratas ao governo trará a retomada do espírito da TVA. Quanto às estradas de ferro já há quem prediga sua encampação negociada pelas próprias companhias.

Na Europa já estão estatizados ambos êsses serviços, e nos principais países da América Latina a tendência é a de seguir o mesmo caminho. Não cabe aqui analisar os porquês, as vantagens e as desvantagens do sistema. Como a matéria em foco é vastíssima, temos de limitar-nos aqui a fazer reparos sobre as afirmações do Dr. Roberto Campos em La Paz.

A tese em exame é a de que o ponto de estrangulamento surgiu, porque, dentro do processo inflacionário recente, o nível tarifário baixo imposto pelo critério do custo histórico, desencorajou novos investimentos.

A tese é apresentada vagamente porque ela pretende englobar energia e ferrovias no mesmo caso; procurando dar universalidade latino-americana a coisas muito discutíveis, mesmo no âmbito nacional. Para analisar essa tese, há os seguintes pontos a anotar:

- 1) As empresas pré-existentes ao Código de Águas, correspondendo a mais de 90% da energia produzida no país, não têm tarifas fixadas na base do custo histórico, nem vigora para elas o chamado "regime de serviço pelo custo" instituído no Código. Assim, aquêlê automatismo do "esmagamento contra o teto da tarifa rígida" é discutível. Aliás, o Código só foi aplicado em relação a essas empresas pré-existentes naquilo que lhes trouxe vantagem, como: isenção de impostos estaduais e municipais; direito de obter desapropriação por utilidade pública; substituição das autoridades municipais e estaduais por uma única autoridade federal distante, facilitando as negociações e afrouxando a fiscalização.
- 2) Dois grupos de empresas estrangeiras pré-existentes ao Código controlam 80% dos serviços de eletricidade, ou mais precisamente, produzem 78% da oferta total de energia elétrica.
- 3) Os investimentos dessas empresas estrangeiras têm crescido rapidamente com base no auto-financiamento, isto é, na inversão dos lucros obtidos no país, e em créditos abertos pelo Governo ou endossados pelo mesmo. A expansão da capacidade de produção nos últimos anos é maior do que a de antes da guerra. Se o auto-financiamento tem operado em ritmo semelhante ou maior que o de antes da guerra, não deve ter ocorrido aquêlê "esmagamento contra o teto da tarifa rígida".
- 4) As empresas concessionárias, principalmente as estrangeiras, dispõem de uma série de fontes de lucro além do que seria o lucro regulado pelo regime do Código de Águas, se êste regulamento estivesse em vigor.

PONTO 1 — TARIFAS

Quanto ao item 1 é muito repetida a afirmação de que as tarifas são irrealistas porque fixadas pelo critério do custo histórico. Mas isto é informação totalmente irresponsável. As empresas pré-existentes ao Código de Águas (pêso 90 em 100) jamais sofreram revisões tarifárias para enquadrar-se no regime do custo histórico. A base tarifária vigorante para essas empresas pré-existentes é a base contratual com todos os acréscimos concedidos por critérios diversos. Não é de meu conhecimento qualquer revisão de estrutura tarifária de empresa pré-existente na base do capital histórico.

O regime de revisões tarifárias em vigor, é conciliador e até um pouco displicente, por falta de pessoal na repartição incumbida do serviço. Aliás a tolerância e a boa fé são virtudes bem brasileiras, reconhecidas por organizações estrangeiras, que tiveram ou têm negócios no Brasil. Porque pensar que os alçozes estariam localizados na Divisão de Águas?

Vamos tomar para exemplo as tarifas de luz e força da cidade do Rio de Janeiro no após-guerra. Os aumentos foram autorizados em maio de 1945, junho de 1946, fevereiro de 1949, março de 1952, junho de 1955, setembro de 1956 e fevereiro de 1957. Os primeiros aumentos foram modestos (cêrca de 10% cada um): Os últimos são mais fortes, tanto que entre 1949 e 1957 a tarifa de luz duplicou, passando de Cr\$ 0,807 por kwh a Cr\$ 1,625 (1).

No preço do gás a subida foi mais rápida: de Cr\$ 0,894 por metro cúbico em 1947, já está em Cr\$ 3,615 no ano corrente (índice 404). O telefone custava em 1947 cêrca de 59 cruzeiros, atualmente paga-se 156 cruzeiros (índice 264).

Vê-se, pois, que o preço de gás (índice 404) aumentou mais de que o custo da vida (índice 269), enquanto o da energia aumentou menos (índice 200) e o telefone praticamente o acompanhou (índice 264).

Êsse confronto não significa admitir que as tarifas dêsses serviços devam acompanhar o custo da vida, como se costuma ler na imprensa, pois há certos itens do custo do serviço, como o rendimento técnico e a melhoria do fator de carga que evoluem em sentido descendente.

Ê por isso que as tarifas do Canadá em 1930 já eram a quarta parte das de 1910, e nos Estados Unidos, cêrca da metade, embora tenha havido inflação também por lá. Nos Estados Unidos o dólar perdeu até hoje dois têrços do seu poder de compra a partir de 1910. A redução tarifária foi menor nos Estados Unidos, devido à resistência das empresas em dividir com o público os resultados econômicos do progresso técnico. Foi a concorrência da TVA que forçou o movimento nesse sentido como mostram nossos dois gráficos.

No Brasil, nunca houve qualquer rebaixa de tarifas desde 1903. O progresso técnico e a melhoria de fator de carga das instalações foi enorme, principalmente para as grandes empresas. Isto assegurou-lhes extraordinária lucratividade e, portanto, grande capacidade de auto-financiamento, a ponto de

(1) Preço para consumo doméstico em conta de cêrca de 150 kwh, sem incluir o impôsto único, naturalmente.

em 1929 a *Bond and Share* vir comprar no Brasil cerca de 30 empresas, pagando-as por preço muito superior do valor real.

Admitimos que o último surto inflacionário reduziu-lhes os lucros, mas com os aumentos de tarifas conseguidos, já está restabelecida ampla capacidade de auto-financiamento. Se esta não é suficiente, a solução não é aumentar tarifas e sim investir capital próprio. Referimo-nos principalmente às empresas estrangeiras que gozam de enormes vantagens sobre as nacionais, e devem dispor de capital — um dos requisitos básicos do Instituto da Concessão.

Para dar idéia da posição crescentemente mais vantajosa das empresas estrangeiras, basta citar que em 1949 essas empresas com 64% da capacidade instalada nacional produziam 70% da energia do país. Em 31 de dezembro de 1956 já estavam produzindo 78% da energia nacional com uma capacidade instalada de 59% apenas. (Cifras primárias extraídas de "Conjuntura Econômica").

É que, enquanto estas empresas estão em áreas mais desenvolvidas e exercitando uma política de escassez, isto é, caminhando atrás do mercado, as empresas nacionais estão nas áreas pioneiras, criando oferta para fomentar desenvolvimento.

É claro que a evolução aqui apontada poderia indicar existência de ponto de estrangulamento por escassez de energia, mas a observação da conjuntura não autoriza tal conclusão. Não há reflexos de tal situação nas revistas especializadas, nos órgãos de classe nem na imprensa.

PONTO 2 — DISCRIMINAÇÃO FUNDAMENTAL

Não é possível conduzir nenhuma análise e nenhuma política econômica no setor energia sem considerar a composição existente na indústria da eletricidade. Os dois grandes grupos estrangeiros a que nos referimos são:

- a) *Brazilian Traction* — concessionária das duas maiores cidades do país e de quase todo o vale do Paraíba, onde se vem localizando grande parte das modernas e mais importantes indústrias;
- b) *Bond and Share*, que controla as empresas que servem às capitais dos nove Estados mais importantes do país, além da área mais desenvolvida do interior do Estado de São Paulo, abrangendo 2/3 do seu território, incluindo as áreas mais industrializadas do Brasil, depois do Vale do Paraíba e das cidades do Rio e de São Paulo.

A primeira empresa é associada a uma que opera no México, e a segunda controla serviços elétricos em nove Repúblicas latino-americanas. Este fato mostra a repercussão internacional que pode ter a tomada de posição, mesmo verbal, de um país do peso do Brasil em problemas desta natureza.

ITENS 3 E 4 — EXPANSÃO DA CAPACIDADE E AUTO-FINANCIAMENTO

O quadro incluso sintetiza a evolução da capacidade instalada pelos dois grupos estrangeiros e a total do Brasil.

CAPACIDADE INSTALADA EM MIL kW

	Brazilian Traction	Bond and Share	Total do Brasil
1949	867	250	1 735
1954	1 500	305	2 806
1955	1 565	310	3 065
1956	1 760	365	3 550

Fonte: Conjuntura Econômica.

A capacidade de reinvestimento aumentou nos últimos anos porque os lucros cresceram em virtude de terem as receitas aumentado mais do que as despesas. O aumento de receita numa empresa concessionária provém do aumento das vendas de energia, do maior rendimento técnico-econômico da operação, do aumento das tarifas e de outros ganhos. Vejamos quais são esses outros ganhos:

Em um regime inflacionário, os cruzeiros a mais que a empresa obtém na sua receita líquida devido ao aumento das tarifas, podem não significar aumento de rendimento real, porque a expressão do seu capital real modificou-se. Mas, se a empresa é estrangeira, e se não houve alteração na taxa cambial, esses cruzeiros a mais na renda líquida são aumento de lucro, pois eles produzem mais dólares para remunerar um capital em dólares que não se alterou.

Assim, durante todo o período 1945 a 1955, no qual o dólar para essas empresas ficou estabilizado em Cr\$ 18,72 e no qual as receitas líquidas foram subindo, devido aos sucessivos reajustes de tarifa (5 vezes), houve um ganho real para as empresas estrangeiras, pois o seu padrão é o dólar.

Quando o dólar para essas empresas passou de 18 a 43,80 cruzeiros, as tarifas foram reajustadas, o que garantiu a continuidade daquele ganho cambial a que nos referimos no parágrafo anterior. Vemos, pois, que a tarifa de uma empresa estrangeira se reajusta duas vezes: a primeira, para corrigir efeitos da inflação, e a segunda, para atender a alterações cambiais. A soma desses dois reajustamentos dá um ganho líquido que as empresas nacionais não podem alcançar.

Há ainda outros ganhos. Como o registro de capitais estrangeiros na SUMOC, dá às empresas elétricas direito de remessa de lucros por câmbio favorecido (Cr\$ 18 por dólar até 1955) e 43 cruzeiros daquela data até hoje, a parte do lucro em cruzeiros que vai ser reinvertida no país "dá um passo" no exterior; a receita converte-se em dólar com a taxa favorecida 18 ou 43 cruzeiros e volta pelo câmbio livre (nível de 70 a 80 cruzeiros).

O registro de empréstimos estrangeiros na SUMOC dá direito a 8% de remessas por ano, custando o dólar 43 cruzeiros atualmente e 18 até 1955.

Ora, as empresas elétricas normalmente só pagam 4 ou 5% de juros no exterior, restando assim alguns milhões de dólares que ficam disponíveis no exterior ou voltam para ser vendidos no câmbio livre.

Como tôdas as expansões de serviços de distribuição de energia continuam a ser financiadas pelos interessados e capitalizadas pelas empresas, não lhes é necessário fazer investimentos adicionais para obter aumento de vendas de energia. Isto confere à expansão grande lucratividade.

As empresas nacionais sofrem a desvantagem de operar em áreas menos dinâmicas e de não gozar desses lucros cambiais; sofrem em tôda a extensão os efeitos do fenômeno inflacionário, tanto na elevada taxa de juros aqui vigorante como na taxa de remuneração real de seu investimento, por isso elas têm menor capacidade de auto-financiamento e de expansão; por isso a parcela das empresas estrangeiras cresce ano a ano aumentando nossos encargos no balanço de pagamentos.

Ora, um serviço de eletricidade é uma combinação de três elementos distintos: capital, técnica e estrutura administrativa. Um país que goza de muita fartura de divisas pode dar-se ao luxo de pagar esses três elementos em dólar através da concessão global do serviço a uma empresa estrangeira.

No Brasil temos de imaginar uma solução que permita reduzir o custo do dólar apenas ao montante do equipamento importado que representa só 40% do capital total empregado, com tendência a diminuir à medida que a nossa indústria de material elétrico vai se desenvolvendo.

A organização do serviço, incluindo a parte técnica de engenharia deve ser realizada com recursos locais, tal como vem fazendo o Governo federal em Paulo Afonso e os governos do Rio Grande do Sul, de Minas Gerais, de São Paulo, Goiás, Bahia, Paraná e Santa Catarina, além das comissões regionais da Amazônia e do S. Francisco.

Na primeira década deste século não havia no Brasil experiência administrativa e técnica, nem tampouco havia capital nacional suficiente. Por outro lado, havia disponibilidade de divisas. Estas eram, aliás, muito mal utilizadas — cerca de 50% eram gastas na importação de alimentos, sendo muito reduzidas as importações de máquinas, combustíveis, etc..

Daí a solução adotada: importar a técnica e a experiência administrativa estrangeira que acompanhavam o capital, e pagar tudo com o dólar abundante do café.

O resultado dessa solução foi interessantíssimo. As tarifas foram fixadas em níveis tão elevados que todo o capital necessário às ampliações das instalações safu do próprio lucro das empresas, isto é, foi o próprio consumidor de eletricidade que financiou o crescimento das empresas estrangeiras.

Há estudos minuciosos a esse respeito realizados no Conselho Nacional de Águas e Energia Elétrica e no Centro de Análise da Conjuntura Econômica (ver Conjuntura Econômica, números de março de 1949 e outubro de 1950) baseados nos balanços da *Brazilian Traction* e da *American and Foreign Power* (subsidiária da *Bond and Share*) publicados no exterior.

Assim, os cruzeiros do consumidor brasileiro transformaram-se em capital-dólar que hoje reclama da SUMOC cambiais para dividendos cada seis meses e exige pagamento em dólar no caso de encampação.

Se esse processo continuasse nos próximos anos — e se fosse acelerado com a filosofia em La Paz — nossos encargos de balanço de pagamento com esses serviços cresceriam substancialmente.

Como se vê, a solução Eletrobrás se impôs. Se a solução privatista é fazer o consumidor financiar as novas instalações de geração, pagando tarifa mais alta, a solução Eletrobrás é integrar no patrimônio nacional essas instalações financiadas pela receita adicional, baseada no imposto único com o qual se constituiu o Fundo de Eletrificação.

Com a nova política, a despesa em dólar se verificará apenas no ato da importação do equipamento que não fôr fabricado no país.

Nossa experiência dos últimos 50 anos demonstra que as empresas estrangeiras não costumam trazer capital para sua expansão. Não haveria, pois, razão para lhes dar maior participação nos serviços, mesmo que a situação do balanço de pagamentos não fosse tão grave. Isto tentou fazer o Código de Águas, mas não o conseguiu.

No Brasil, tal como nos Estados Unidos, a ação direta do Governo no campo da eletricidade se impôs porque a *regulation* falhou, e porque o capital privado não se sente atraído para *public utilities* por haver possibilidades muito mais rentáveis (no Brasil, muitíssimo mais) em outras atividades isentas de controles governamentais.

Seria tolerável uma solução privatista com tarifas mais altas no caso das empresas serem nacionais, pois a capitalização dessas empresas à custa do consumidor significaria aumento do capital nacional. No caso de empresas estrangeiras a solução é economicamente indefensável.

Entretanto, para que uma solução privatista, produzisse o efeito anunciado — atrair capitais — seria necessário revogar tôda a regulamentação dos serviços públicos, e isto seria incompatível com o caráter monopolístico da indústria elétrica, com a Constituição do país, e até com os padrões de evolução política do século XX.

Em minha opinião estas notas traduzem a experiência brasileira, discordando, embora, do brilhante patricio e amigo Dr. Roberto Campos.