

(Conclusão)

DEMAGOGIA FINANCEIRA

O critério essencialmente demagógico do ultimo reajustamento do funcionalismo federal e a excessiva elevação do salário mínimo, por identico motivo, criaram desigualdades simplesmente revoltantes e levaram, naturalmente às reivindicações pleiteadas pelos prejudicados. A elevação do custo da vida, que ainda continua, embora em ritmo um pouco menos alucinante, a despeito do que declarou o Sr. Presidente da República, no fim de 1956, em entrevista a uma das nossas revistas de maior circulação, força, naturalmente, todos os assalariados, funcionários e operários, civis e militares a pleitear, mais cedo ou mais tarde, um reajustamento, cada vez mais prementemente necessário. As crescentes dificuldades das empresas de utilidade pública, cujas receitas foram, tantas vezes, mantidas aquém do razoável, até o ultimo instante, por mera demagogia financeira, o que as impossibilitou de reajustar o seu pessoal, na escala e no tempo devidos, trouxeram como consequencia, entre outras, um deficit contábil da ordem de 10 bilhões de cruzeiros, nas estradas de ferro do país, a despeito dos sacrificios impostos ao seu pessoal, com o atraso e quase sempre a insuficiencia dos reajustamentos. Além desse deficit aparente de 10 bilhões, sofreram as estradas um outro, invisível a olhos de leigos, cu de simples contadores, mas que difficilmente será de menor vulto, constituido pelo desgaste do parque ferroviário nacional, pela conserva que não se fez, pelos melhoramentos apenas sonhados. Os frestes ferroviários são da ordem de 2% do valor das mercadorias básicas, em média. E pensar que se pretende, a sério, evitar ou reduzir apreciavelmente a elevação do custo da vida, mantendo fretes obsoletos. As tarifas de todas as empresas

de utilidade pública deveriam ter sido reajustadas, na medida em que o permitisse a concorrência, transporte rodoviário no caso das estradas de ferro, até o necessário para o equilibrio financeiro das empresas. E isto é perfeitamente possível, no caso das estradas de ferro, desde que se suprimam os trechos em que o transporte rodoviário seja mais barato e se faça uma revisão completa do nosso anacrônico sistema tarifário, absolutamente inadequado às circunstancias atuais com que lutam as estradas de ferro: a concorrência rodoviária e a inflação. Aliás, com isto, nada mais faríamos do que seguir, com um lamentável atraso, o que se vem fazendo na Europa, no Canadá, nos Estados Unidos. Não quer isto dizer que os fretes devam ser sempre aumentados. Muito pelo contrario, urge reduzi-los ou deixar de aumentá-los ou aumentá-los relativamente menos, sempre que daí resulte maior receita total, através de um tráfego aumentado em proporção maior que a redução das tarifas.

DIAGNOSTICO

A ignorancia geral das massas e quase geral das elites, a inépcia e a má fé da maior parte da elite mentalmente capaz de tomar conhecimento dos fatos, em toda a sua complexa urdidura, a mentalidade de inflação, a baixa constante do padrão moral médio, a inconsciência de alguns políticos que tudo sacrificam aos seus interesses eleitorais, a cega e estúpida ganancia de tantos beneficiários da inflação, desejosos de mantê-la quando não de aumentá-la a todo custo, são elementos constituintes do caldo de cultura em

que se desenvolvem os germens do descontentamento quase geral. Isto, naturalmente, é agravado pelas manobras dos politiquieiros de todas as cores e dos tubarões de todas as águas, para quem, quanto pior melhor.

Em resumo, o único responsável pela elevação do custo da vida e pela alta geral dos preços é o governo federal, através da sua política insensatamente emissionista.

TERAPEUTICA

E, finalmente, o que se parece o único remédio para essa grotesca combinação de alta de preços, dificuldades da industria e do comércio, juros exorbitantes, retração de negócios, concordatas, falências, desemprego: a suspensão, tão rápida quanto possível a qualquer preço que não seja uma nova ditadura das emissões, ou, mais precisamente, a redução do seu ritmo a 2,5% ao ano, valor correspondente ao crescimento demográfico ou, se se manifestar uma tendência suficientemente forte, para a baixa dos preços, ao necessário para mante-los constantes. Pode ser muito cômodo, do ponto de vista da preguiça mental e do horror à ação deixar como está para ver como fica, mas nem sempre será agradável ver como ficou. Que Deus ilumine os nossos dirigentes, a quem, certamente, faltam muitos conhecimentos mas não inteligência bastante para compreender a gravidade da situação e evitar a catástrofe que, sem dúvida alguma, desabarà sobre nós, se se continuar a emitir, como até agora. Cessado o jorro emissionista, todos os reajustamentos se farão suave e automaticamente ao cabo de alguns meses, digamos, um ano. E voltará a reinar em 98 ou 99%

A CRISE ATUAL

— J. A. Marsillac —

dos lares brasileiros a confiança no futuro e poderão então o Ministério da Fazenda reencetar, com todas as chances de êxito, a sua campanha em favor dos depósitos na Caixa Econômica. E valerá bem a pena, pensarão todos os homens de boa vontade, deter a inflação, ainda

que para isso seja preciso reduzir os lucros de alguns amigos, retardar um pouco o ritmo da industrialização do país, das grandes obras em andamento e, até, se necessário, adiar, um pouco, a mudança para Brasília. Que Deus ilumine os nossos pró-homens.

FIUZA EM CRUZEIROS

Segunda Aproximação

Ano	Fiúza	Ano	Fiúza	Ano	Fiúza	Ano	Fiúza
1808	0,026	1901	0,37	1921	0,74	1941	1,56
1821	0,023	02	0,36	22	0,82	42	1,89
		03	0,35	23	0,90	43	2,46
1829	0,052	04	0,34	24	0,99	44	3,17
1840	0,070	05	0,33	25	0,88	45	3,75
1853	0,066						
1858	0,11	06	0,34	26	0,83	46	4,28
1860	0,11	07	0,35	27	0,94	47	4,17
1866	0,13	08	0,34	28	1,04	48	4,32
1868	0,19	09	0,39	29	1,02	49	4,68
1870	0,20	10	0,41	30	0,84	50	5,93
1889	0,15						
1890	0,21	1911	0,43	1931	0,85	1951	6,56
1891	0,35	12	0,43	32	0,92	52	7,13
92	0,37	13	0,38	33	0,84	53	8,33
93	0,41	14	0,40	34	0,86	54	10,22
94	0,45	15	0,43	35	0,96	55	11,72
95	0,42						
96	0,43	16	0,48	36	1,06	56	13,35
97	0,45	17	0,57	37	1,16	57	15,58
98	0,45	18	0,64	38	1,21	58*	16,50
1899	0,41	19	0,64	39	1,22		
1900	0,38	20	0,67	40	1,25		

* Junho de 1958

NOTA

Para converter o preço antigo no seu equivalente em moeda de hoje basta dividi-lo pelo valor que então tinha a fiúza e multiplicar depois o quociente pelo valor atual da fiúza.

EXEMPLO 1 — Meia duzia de garrafas de vinho do Porto

Adriano custavam em 1913 16\$500, saindo cada garrafa portanto a 2\$750. O valor da fiúza em 1913 era de Cr.\$ 0,38 como se vê na 4.a coluna do quadro. Dividindo 2\$750 por 0,38 temos 7,24 fiúzas. Valendo a fiúza em 30 de Junho p.p. Cr.\$ 16,50 como se lê na ultima linha do quadro, teremos multiplicando o quo-

cint 7,24 pelo ultimo valor da fiúza Cr.\$ 16,50, Cr.\$ 119,46, quantia esta equivalente aos 2\$750 de 1913. O vinho do Porto está custando muito mais por causa da politica de cambio e importação.

EXEMPLO 2 — Em 1920 os cinemas da Av. Rio Branco, no Rio, custavam geralmente \$1000 e excepcionalmente \$1500; at 1924 esses preços foram subindo para \$1500 e 2\$000. A fiúza aumentou de Cr.\$ 0,67 em 1920 para 0,99 em 1924. O mil reis que valia praticamente 1 fiúza e 1/2 em 1920 passou a valer apenas uma fiúza em 1924. A entrada nos cinemas da Avenida custava em 1920, em geral, 1 e meia fiúza e num ou outro caso 2,25 fiúzas. Em 1924 o preço dessas entradas em fiúzas era praticamente o mesmo: em geral 1 fiúza e meia e excepcionalmente, duas. Esses preços reais das entradas de cinema entre 1920 e 1924 — 1,50 a 2,25 fiúzas corresponderiam hoje, com a fiúza a cerca de 17 cruzeiros, a 25 e 35 cruzeiros.

EXEMPLO 3 — Um par de sapatos de cromo para homem custava em 1925, na rua Direita, em S. Paulo, 65\$000. Valia a fiúza, então, 0,88. Dividindo 65\$000 por 0,88 temos um quociente de 73,86, digamos 74 fiúzas. Isso equivaleria, ha um mês e meio, a Cr.\$ 1.221,00.

EXEMPLO 4 — Um trabalhador não especializado ganhava 1.000 reis por hora em 1925. Estando a fiúza, então, a 0,88 o seu salario real era de 1.000 reis dividido por 0,88 = 1,11 fiúzas. Com a fiúza a 16,50 o equivalente seria 1,11 x 16,50 = 18,31 cruzeiros por hora ou 3.662 cruzeiros por mês de 200 horas.

EXEMPLO 5 — Hoje, 16 de agosto de 1958 deve ser de mais ou menos 17 cruzeiros o valor da fiúza. Em 1930 era apenas de 0,84 isto é, 20 vezes menos. Para exprimir os preços de hoje em dinheiro de 1930 basta dividi-los por 20. Mil cruzeiros de hoje valem tanto quanto 50\$000 de 1930

Conceio Popular - 3-7-58

cmp 2.1.8.81