

- A QUESTÃO DOS TRANSPORTES PARA O GUARUJÁ -

O desenvolvimento da Estancia Balnearia do Guarujá deve ter, no nosso modo de entender, o ponto de partida na solução do seu problema de transportes.

Si a sua administração, dentro das actuaes possibilidades, é irrepreensivel, o mesmo não se dá quanto ao conforto, para o qual tudo caminha, no presente.

A incommodidade da viagem e a falta de reciprocidade com a S. P. R. aborrecem e exgotam a paciencia de quantos demandam a Villa Balnearia. É de se frizar que, em regra geral, o excursionista de Guarujá vem de São Paulo e que, ao chegar a estação da S. P. R. tem de cogitar do horario das barcas, retirar sua bagagem, confia-la a um carregador, fazer um trajecto de 10 minutos até ao pontão, redespachar as suas malas, adquirir nova passagem e, si houve algum atrazo na S. P. R. , esperar uma longa hora para apanhar a barca immediata. É tudo o que pode haver de mais inconfortavel.

O transporte de cargas soffre os mesmos embarços.

Em rapida palestra delineou-nos o Dr. Delegado Sanitario as ideias que tem para a transformação da Estancia Balnearia do Guarujá numa moderna Berck-Plage sul americana - nós mesmos temos pensado em faze-la, por meio de intensa propaganda no estrangeiro, um grande centro de turismo, mas nada é possivel se iniciar sem cogitar, primeiro, de pôr dentro de casa as cousas em ordem.

Se impõe em primeira plana a solução do seu problema de transporte, de modo a se ter conducção directa entre a estação da S.P.R., em Santos, e o Guarujá, bem como o transporte de mercadoria com correspondencia da S. P. R. e, si possivel, distribuição a domicilio.

Antes de ingressar no estudo dos systemas de transporte possiveis, queremos dizer alguma cousa sobre

OS ITINERARIOS

1º Trajecto via Vallongo-Bocaina

Os vehiculos, sahindo da estação da S.P.R., se dirigiriam para o local em que faz a travessia o ferry-boat da Cia. Docas e dahi, sobre ferry-boats, rumariam até a Bocaina, que atravessariam de um extremo ao outro, alcançando o actual leito do tramway. Este seria o percurso mais rapido e traria fatalmente augmento diario do numero de passageiros por servir o prospero bairro da Bocaina.

2º Trajecto via Ponta da Praia

E' o actual itinerario dos automoveis. Mais moroso que o antecedente, apresentaria como vantagem apenas a redução da travessia em ferry-boat. Seria interessante para o transporte de mercadorias em caminhões, porque permittiria o seu recebimento através toda a cidade de Santos.

3º Trajecto caes S. P. R. directo a Bocaina

Sómente possivel para o transporte actual barca- tramway. Teria sobre o primeiro itinerario a desvantagem do transbordo e obrigaria a um serviço independente de ferry-boats para automoveis.

- OS SYSTEMAS DE TRANSPORTE -

1º) - Para o primeiro trajecto, via Vallongo-Bocaina, deveriam ser empregados auto-omnibus a gazolina, auto-omnibus trolley ou os tramways actuaes, que fariam a travessia da ponta do Vallongo á Bocaina sobre ferry-boats velozes e modernos.

2º) - Para o segundo trajecto poderiam ser utilizados sómente vehiculos a gazolina com travessia do canal sobre

ferry-boats, empregando-se, nos dias feriados, bonds da City para o transporte até a Ponta da Praia e funcionando omnibus ligeiros do ponto terminal do ferry-boat até a Estancia Balnearia. Esta distancia é curtissima e cremos que um auto-omnibus Chevrolet de 24 lugares poderia transportar mais de 100 passageiros por hora.

3º) - Para o terceiro percurso bastaria que se prolongassem os trilhos do tramway do Itapema á Bocaina e se localizasse o novo pontão em frente da estação da S. P. R.

Deixaremos de analysar o serviço de omnibus-trolley por exigir um empate de capital superior ao de omnibus a gazolina e não apresentar vantagens, no nosso caso, sobre a permanencia do tramway, dando-se-lhe travessia sobre ferry-boat .
Nos fixamos, portanto, em 3 systemas de transportes:

- 1º) - Tramway electrico sobre ferry-boats
- 2º) - Auto-omnibus a gazolina sobre ferry-boats
- 3º) - Tramway electrico e barca.

- ESTUDO FINANCEIRO -

Comquanto não pretendamos, nestas considerações, que representam mais uma reunião de ideias conhecidas do que um estudo, entrar em detalhes e minudencias, parece-nos imprescindivel vêr, "grosso modo", o lado financeiro do problema.

Para estabelecimento da equação financeira, que póde ser applicada a todos os casos, designaremos por

C - capital novo necessario

O - " existente aproveitavel

V - " obtido com a venda de materiaes actuaes

T - Pátrimonio

P - Numero de passageiros transportados por anno .

M - " de Kgs. de mercadorias transportadas por anno

t - taxa annual de juros do capital - 8%

a - taxa annual de juros do fundo de amortisação do patrimonio 5%

D - despesas directas de exploração

p - preço medio da passagem

m - " " do transporte de mercadoria por Kg.

Abstemo-nos de accrescentar qualquer parcella de lucro para não aggravar a situação.

Equação financeira:

Juros + Quota de amortisação do Patrimonio + Despesas de Exploração = Kgs. carga X preço medio + nº de passageiros x preço medio = Receita total.

$$J + Q + D = M.m + P.p. = R$$

1º caso - tramway electrico sobre ferry-boats:

Com utilização do material retirado da Avenida Beira Mar, haveria acrescimo, mais ou menos, do seguinte:

2,5 kms. de leito novo, 1 km. de trilhos e linha aerea, 2,5 ks. de postes, 2 ferry-boats para 50 tons., 2 pontes, 1 subestação e substituição geral de dormentes.

Calculando-se em 300 contos os ferry-boats, cremos que a despesa nova total andarà em 750 contos e teremos:

C - 750 contos

O - 850 contos (já com a depreciação devida)

V - 100 contos (venda de 2 barcas e mais materiaes)

$$T = C + O + V = 1.700 \text{ contos}$$

P - ?

M - ?

t - 8%

a - 5%

D - 600 contos (despesas actuaes)

p - 400 réis por passagem

C - 4,5 reis por kilo

Obtivemos estes dois ultimos dados pela forma seguinte:
Considerando que viajam actualmente pela Cia. Santense de Navegação 1.000 passageiros, diariamente, da Bocaina para Santos, e que uma parte desses passageiros passará a viajar pela futura linha, admittimos:

$$Tb \text{ (passageiros Itapema-Bocaina)} = 2 \text{ } Tg \text{ (passageiros Guarujá)}$$

$$Pb = 2 \text{ } Pg; P = Pb + Pg$$

Para carga e encomendas tomámos:

$$M \text{ carga} = 2 \text{ } M \text{ enc. e}$$

$$M b = M g, \text{ isto é, a mesma tonelagem total de cargas e encomendas para as duas povoações.}$$

$$M = M b + M g$$

Quanto aos preços nos fixámos nos seguintes:

$$pb \text{ (preço medio da passagem Bocaina-Itapema)} = 300 \text{ réis}$$

$$pg \text{ (preço medio da passagem Guarujá)} = 600 \text{ réis}$$

$$mb = 3 \text{ reis/kg; } mg = 6 \text{ reis kg/ e deduzimos:}$$

$$p = \frac{Pb. pb + Pg. pg}{Pb + Pg} = \frac{Pg (2.pb + pg)}{Pg (2+1)}$$

$$p = \frac{2.300 + 600}{3} = 400 \text{ réis}$$

$$m = \frac{Mb.mb + Mg.mg}{Mb + Mg} = \frac{Mg(mb + mg)}{Mg. 2}$$

$$= \frac{3 + 6}{2} = 4,5 \text{ réis/kg}$$

Voltando a equação financeira calculamos:

a) - juros annuaes sobre P

$$J = \frac{1700.8}{100} = 136 \text{ contos}$$

b) - amortisação do patrimonio

Calculando-se com uma taxa de juros de 5% qual será a quota a ser posta de lado para amortisação total do patrimonio (1700 contos) em 20 annos ?

$$Q = \frac{P (q - 1)}{(q^{20} - 1)} \quad q = 1 + \frac{a}{100} = 1,05$$

$$Q = \frac{1700:000\$ \cdot 0,05}{1,655} \sim 52 \text{ contos}$$

c) - as despesas de exploração, variarão muitissimo pouco com o numero de passageiros ou com a quantidade de mercadoria, de modo que conservamos $D = 600$ contos.

Indagamos, agora, qual deverá ser a receita total para que se realize a equação financeira e quaes os valores de P e M ?

$$\text{Receita} = P.p. + M.m = J + Q + D$$

$$R = 136 + 52 + 600 = 788 \text{ contos.}$$

Baseados nas cifras relativas ao ultimo semestre, podemos admittir que para cada passageiro se transportam 12 kilos de mercadoria e dessa forma

$$M = 12 \cdot P$$

$$\text{portanto } P (p + 12 \cdot m) = 788 \text{ contos}$$

$$P = \frac{788:000\$000}{\$400 + \$054} \sim 1.735.000 \text{ passageiros}$$

$M \approx 20.850.000$ kilos de carga, isto é, mais ou menos seis vezes o transporte actual.

Esse transporte, por emquanto, é utopico e, não con-vindo tomar por base preços mais altos, conclue-se que, com esse systema de transporte, o defficit é fatal.

2º Caso - Auto-omnibus a gazolina sobre ferry-boat.

Cremos que os seguintes vehiculos bastarão ao transporte:

2 auto- omn ibus de luxo para 36 pass. cada um -	200:000\$000
4 " " (2a.classe) " " " "	240:000\$000
4 " " (ligeiros) 24 " " "	120:000\$000
2 caminhões de 2 1/2 toneladas	50:000\$000
2 ferry-boats	240:000\$000
2 pontes	150:000\$000

Transporte...	1.000:000\$000
Imprevistos	<u>100:000\$000</u>
	1.100:000\$000

Dessa forma teremos:

- C - 1.100:000\$
- O - 400:000\$
- V - 550:000\$ (venda de todo o material
- T - 2.050 contos
- P - ?
- M - ?
- t - 8%
- a - 5%
- p - 400 réis
- m - 4,5 réis
- D - 600 contos

O quadro annexo mostrará como encontrámos D:

	reparação	combustivel e oleo	T o t a l
carro luxo	6:000\$000	72:000\$000	78:000\$ x 2-156:000\$000
" 2a.	3:000\$000	48:000\$000	51:000\$ x 4-204:000\$000
" ligeiro	2:000\$000	24:000\$000	26:000\$ x 4-104:000\$000
Caminhões (2 viagens por dia cada um)			36:000\$000
4 auxiliares de escriptorio			30:000\$000
10 chauffeurs			60:000\$000
2 fiscaes			<u>10:000\$000</u>
			600:000\$000

Como a amortisação dos vehiculos á gazolina deve ser muito mais rapida, já se vê que o resultado será ainda mais desfavoravel e abstemo-nos porisso, de calcula-lo em seus detalhes.

3º Caso - Tramway electrico e barca:

Para a construcção de 2 barcas novas ou substituição do machinário das actuaes, bem como, puxada da linha ferrea até a Bo-caina, terminação do pontão e construcção de nova ponte na Bo-caina, calculamos a despesa total em 400 contos e teremos:

C - 400 contos

O - 950 contos

P - 1350 contos.

As outras cifras são perfeitamente iguaes ao do 1.^o caso. Ora, si o Governo adoptar este systema barca-tramway, deverá auxiliar a empresa, que explora o serviço de transporte de automoveis, com quantia elevada, em vista do estado precario em que se encontra, ou terá de construir outros ferry-boats por sua conta. De qualquer fórma se igualarão os capitães empregados nos dois systemas - barca-tramway com ferry-boat separado ou tramway sobre ferry-boat. Assim se nos torna desnecessaria qualquer delonga em calculos, porque os valores de P e M serão também identicos para ambos os casos.

Convem notar que para o primeiro caso poder-se-ia tomar D. com menor valor, dada a economia de pessoal que se faria com esse systema.

- CONCLUSÃO -

Queremos crêr que as pessoas abastadas que trabalham em Santos, tendo para escolha do seu domicilio a Ponta da Praia ou o José Menino, difficilmente fixariam residencia no Guarujá, e as menos favorecidas pela fortuna poderiam se fixar no bairro da Bocaina, mas nunca na Villa Balnearia, dado o preço do transporte, que será sempre elevado. Foi nessa ordem de ideias que pensámos sempre na estação da S.P.R. para ponto de partida, porque, ahí, terão os excursionistas de serra acima a maxima commodidade e della os moradores da Bocaina, que ora são conduzidos ao Paquetá, com maior rapidez ganharão o centro da cidade.

Naturalmente o transporte ideal para o Guarujá se-

ria o dos proprios bondes da City, atravessando o canal sobre ferry-boats e passando pela estação da S. P. R. depois de um percurso pela cidade de Santos. Duvidamos, porém, seja possível um accordo para essa solução, que, com respeito ao material rodante, agravaria ainda a situação já difficil da Companhia, nos domingos e feriados.

O rapido estudo que fizemos deixa, portanto, dois caminhos a seguir:

Tramway sobre ferry-boats e

Barca Tramway com ferry-boat em separado.

Fomos levados a pensar no tramway sobre ferry-boats, porque o Governo não pode fugir de empatar capitães na construção de ferry-boats para o transporte de automoveis, visto se acharem os actuaes, bem como as pontes de atracação, em estado de serem postos fóra de serviço.

Nessas condições, não é de se desprezar a ideia de, construindo novos ferry-boats, aproveita-los tambem para o transporte dos vehiculos, que conduzirão os passageiros até o ponto de destino. Sem embargo uma solução conciliatoria e talvez a mais aconselhavel seria a construcção de ferry-boats com local para automoveis e passageiros e, além da ponte para vehiculos, no extremo do Vallongo, de um pontão ao lado da S.P. R. As embarcações apanhariam os automoveis, no ponto acima indicado, e, a horas certas, os passageiros em frente á S.P.R.

De qualquer fórma não se deve perder de vista que, sómente a união dos dois serviços, o de transporte de automoveis e o de passageiros, trará economia capaz de, dentro em pouco, evitar o defficit e que, hoje em dia, a unica cousa, no Guarujá, que dá lucro é o ferry-boat.

Estamos persuadidos que qualquer empate de capital, no presente, trará, com serviços modelares e propaganda intensa, farta compensação de futuro.

Entrariamos num verdadeiro circulo vicioso si quizessemos aguardar o progresso da Estancia Balnearia para lhe darmos bons meios de transporte, porque sem elles o progresso não virá e foi esse o erro commettido por todas as Companhias que se organisaram para explorar commercialmente este maravilhoso recanto da nossa costa.

Guarujá, 8 de Novembro de 1934.

C. M. Pury