

CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES

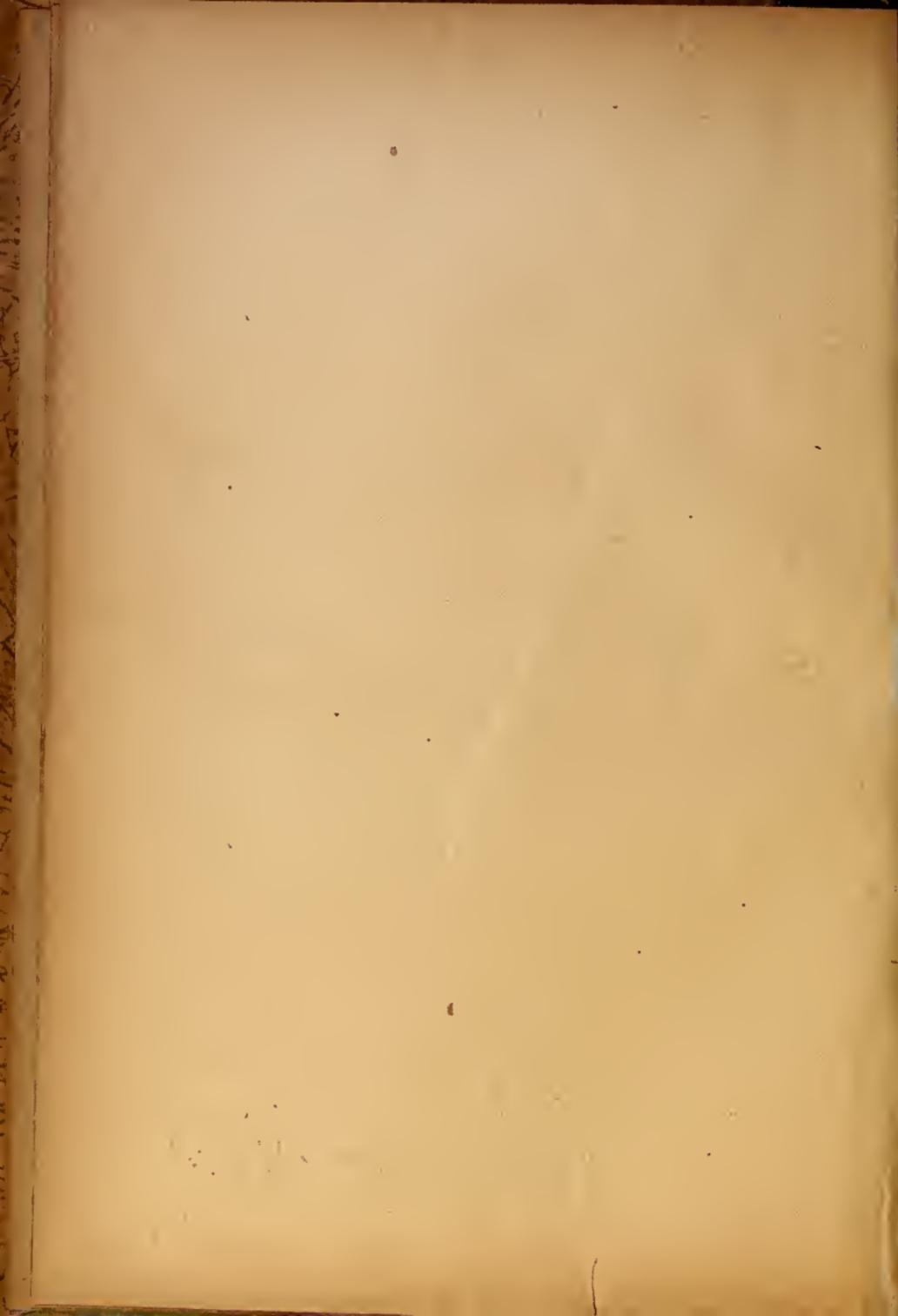
Reunião Extraordinária dos Diretores
das
Estradas de Ferro Brasileiras

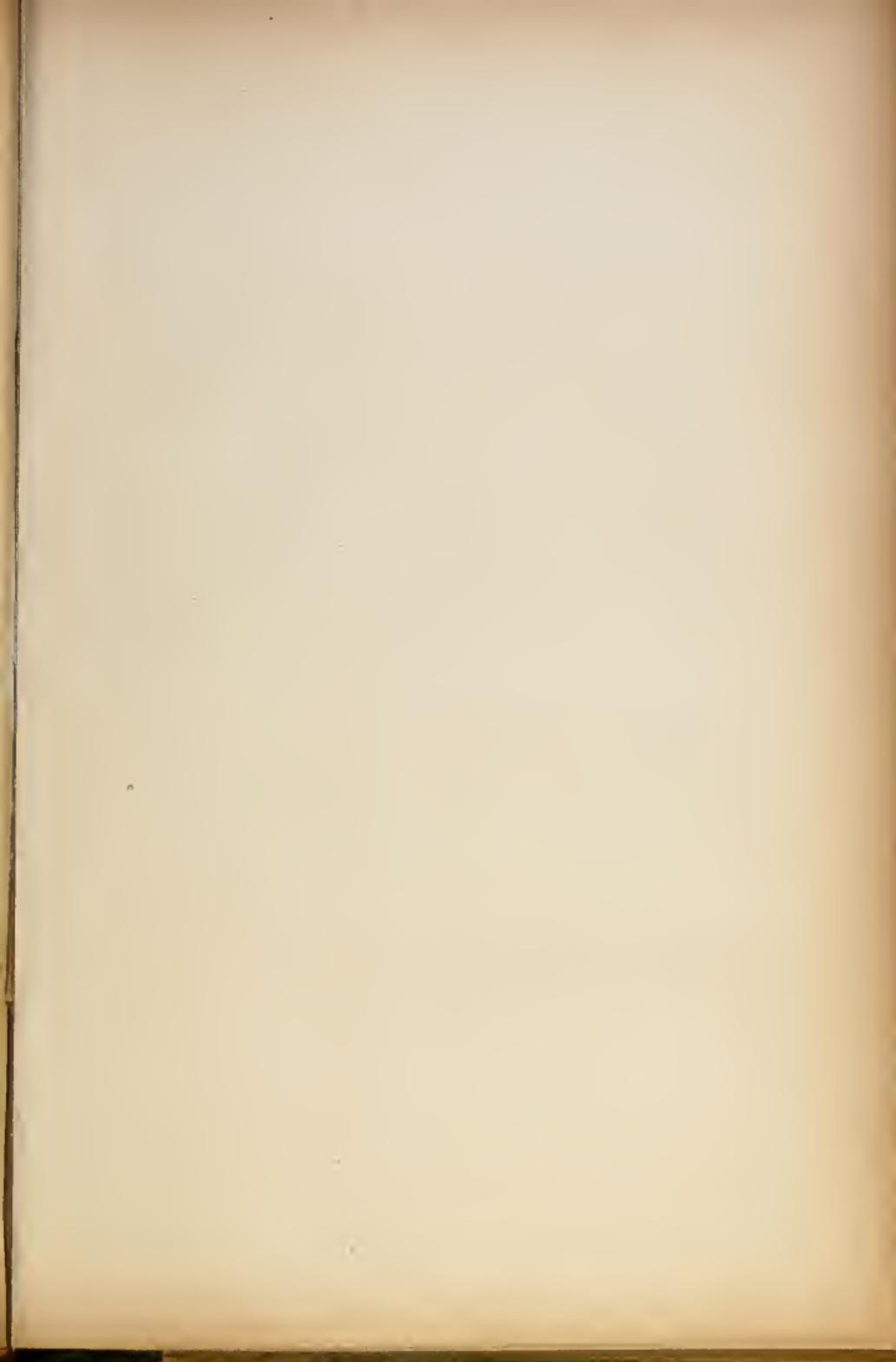
7.º VOLUME

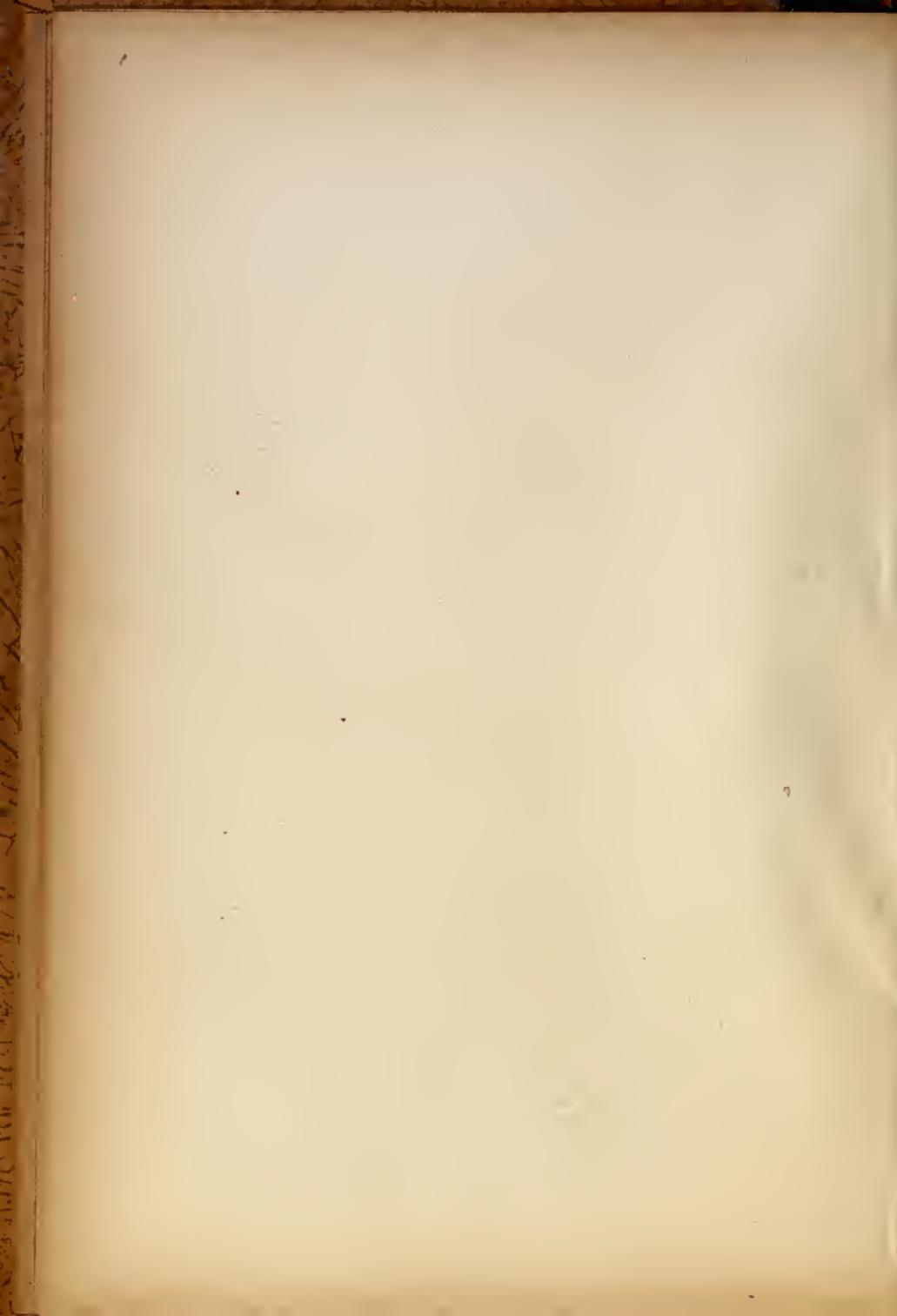
II ADMINISTRAÇÃO



1948







CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES

REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA

DOS

DIRETORES

DAS

ESTRADAS DE FERRO BRASILEIRAS

1948

Rio de Janeiro
EMPRESA "ELTIN" Ltda.

385-0981
E-82

2198 2711 51

TEMA'RIO

ADMINISTRAÇÃO GERAL

A — PESSOAL

- 1 — NÚMERO TOTAL DE PESSOAS EXISTENTES E SUA RELAÇÃO COM A TONELAGEM-KILOMETRO BRUTA TRANSPORTADA.
- 2 — JUSTIFICATIVA DE CORRELAÇÃO EXISTENTE, EM RELAÇÃO A UM PADRÃO RAZOÁVEL DE EFICIENCIA.
- 3 — SALÁRIOS PAGOS E PRODUÇÃO CORRESPONDENTE POR HOMEM - HORA.
- 4 — MÉTODOS ACONSELHÁVEIS PARA A MELHORIA DA PRODUÇÃO.
- 5 — MEDIDAS INDISPENSÁVEIS PARA FAVORECER O MELHOR PADRÃO DE VIDA DO FERROVIÁRIO EM ATIVIDADE.
- 6 — MEDIDAS NECESSÁRIAS À OBTENÇÃO, EM TEMPO RAZOÁVEL, DA APOSENTADORIA DO FERROVIÁRIO E SUA JUSTA RETRIBUIÇÃO.

B — ALMOXARIFADO

- 1 — PADRONIZAÇÃO DOS MATERIAIS COM INTUITO DA RÁPIDA OBTENÇÃO DOS MESMOS A PREÇOS CONVENIENTES.

- 2 — ORGANIZAÇÃO DAS DEPENDÊNCIAS DOS ALMOXARIFADOS - ARMAZENS, SUB-ARMAZENS PARA O RÁPIDO ATENDIMENTO DAS REQUISIÇÕES, COM O DISPÊNDIO MÍNIMO EM TODOS OS DEPARTAMENTOS DA ESTRADA.
- 3 — CONTROLE EFETIVO DAS DESPESAS DE MATERIAL - PROCESSOS EXISTENTES E MODIFICAÇÕES ACONSELHÁVEIS.

C — CONTABILIDADE

- 1 — UNIFORMIZAÇÃO DA CONTABILIDADE FERROVIÁRIA, ATRAVÉS DA PADRONIZAÇÃO DE CONTAS - SUA ATUAL EXECUÇÃO.
- 2 — VERIFICAÇÃO DA EXATA APLICAÇÃO DAQUELA PADRONIZAÇÃO.
- 3 — DIFICULDADES ENCONTRADAS E SOLUÇÕES PLEITEADAS PARA REMOVÊ-LAS.
- 4 — AÇÃO DA COMISSÃO DE PADRONIZAÇÃO DAS CONTAS FERROVIÁRIAS.
- 5 — DIFICULDADES NO PROCESSAMENTO DAS CONTAS DE REQUISIÇÕES PELOS GOVERNOS E MEDIDAS ACONSELHÁVEIS PARA FACILITAR A TAREFA ATÉ A LIQUIDAÇÃO.

D — ESTATÍSTICA

- 1 — RELATO SOBRE A SITUAÇÃO DO SERVIÇO DE ESTATÍSTICA EXISTENTE.

- 2 — DEFICIÊNCIAS ATUAIS DO SERVIÇO DE ESTATÍSTICA, DIFICULTANDO A APROPRIAÇÃO RAZOÁVEL DOS CUSTOS DE PRODUÇÃO DA UNIDADE DE TRÁFEGO - MEDIDAS NECESSÁRIAS PARA REMEDIAR TAL SITUAÇÃO.
- 3 — PROCESSO UTILIZADO NA ESTRADA PARA A DETERMINAÇÃO DOS CUSTOS ESPECÍFICOS DOS TRANSPORTES REALIZADOS - RESULTADOS OBTIDOS.
- 4 — REFORMAS INDISPENSÁVEIS NO SERVIÇO, DE FORMA A CONTRIBUIR PARA O EXATO CONHECIMENTO DA PRODUÇÃO INDUSTRIAL DA ESTRADA.

E — PESQUISA TÉCNICO - ECONÔMICA

- 1 — EXISTÊNCIA DUM SERVIÇO DE PESQUISA TÉCNICO - ECONÔMICA, SEU FUNCIONAMENTO E RESULTADOS OBTIDOS.
- 2 — NECESSIDADE IMEDIATA DA CRIAÇÃO DE TAL ORGÃO, ONDE AINDA NÃO ESTIVER INSTALADO.
- 3 — ORGANIZAÇÃO DO SERVIÇO COM PESSOAL SELECIONADO, COM TEMPO INTEGRAL E APOIO IRRESTRITO DA ADMINISTRAÇÃO SUPERIOR AS MEDIDAS E PROCESSOS RECOMENDADOS.
- 4 — APOIO SINCERO E EFETIVO DE TODOS OS DEPARTAMENTOS NA OBRA COMUM, QUE

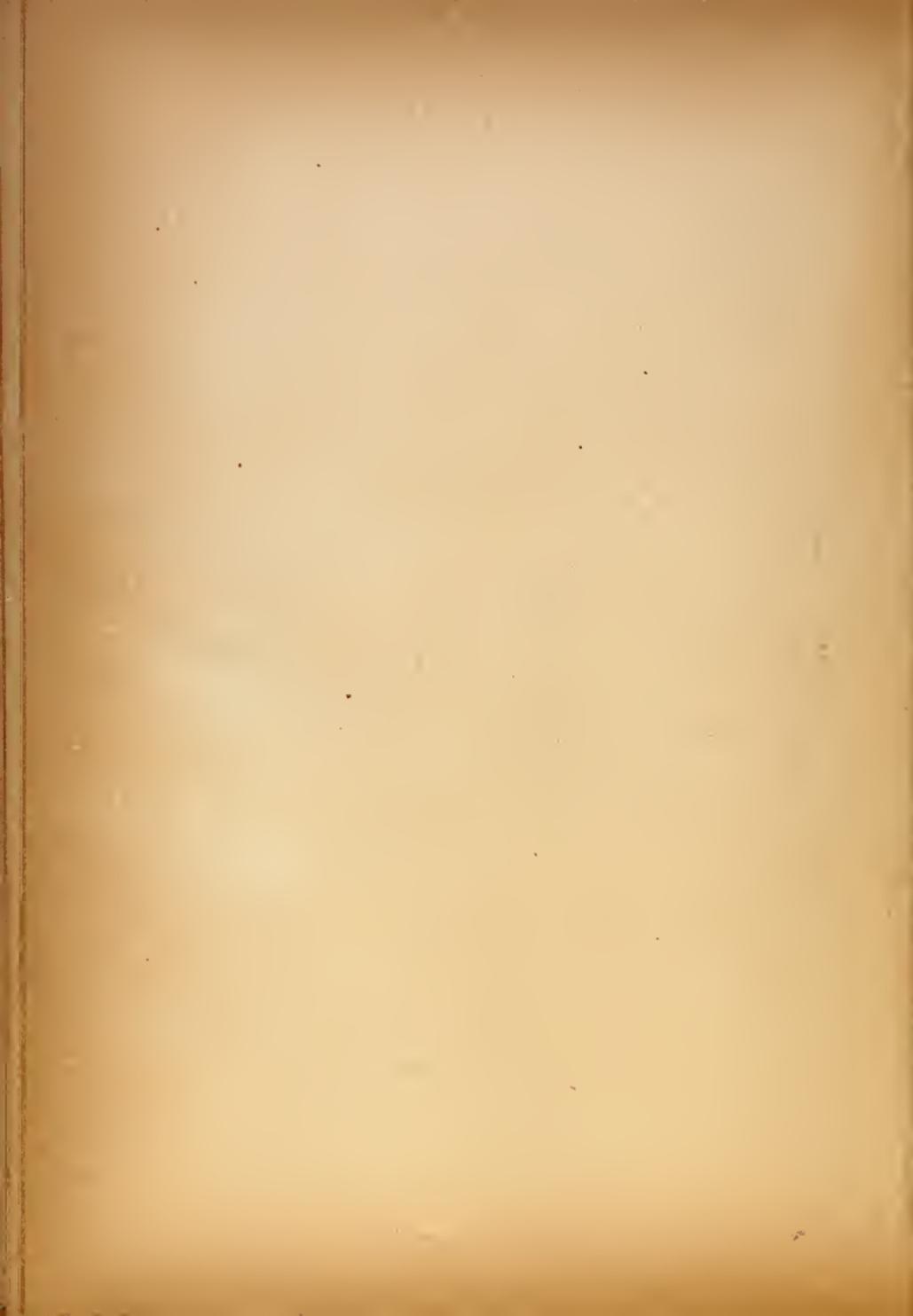
BENEFICIARÁ A ESTRADA EM SEU CONJUNTO.

- 5 — MEDIDAS NECESSÁRIAS PARA EVITAR ATRITOS E SABOTAGENS AO ORGÃO ESSENCIAL AOS ESTUDOS TEÓRICOS E PRÁTICOS DO APERFEIÇOAMENTO DA INDÚSTRIA DO TRANSPORTE PELO TRILHO.

7a. SESSÃO

Realizada em 18 de Agosto

de 1948



7a. SESSÃO

REALIZADA NO DIA 18-8-48

PRESIDÊNCIA : — Engº Arthur Pereira de Castilho

LISTA DE PRESENÇA

DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO

Engº Virgínio Santa Rosa

Engº Yêdo Fiuza

CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES

Engº Edmundo Brandão Pirajá

Engº Sebastião Guaracy do Amarante

ESTRADA DE FERRO VITÓRIA A MINAS

Engº A. de Brito Pereira

Engº Joaquim Silva Freire Bocayuva

ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO RIO GRANDE DO NORTE

Engº Ruben Eugênio de Freitas Abreu

RÉDE VIAÇÃO CEARENSE

Engº Hugo Rocha

ESTRADA DE FERRO GOIAZ

Engº Alvaro da Cunha e Melo

RÉDE MINEIRA DE VIAÇÃO

Professor José de Castro

ESTRADA DE FERRO DE BRAGANÇA

Engº Hildegardo Silva Nunes

Engº Francisco Coutinho

ESTRADA DE FERRO MADEIRA — MAMORÉ

Engº Benedito Pio Correia Lima

VIAÇÃO FERREA RIO GRANDE DO SUL

Eng^o Mario G. Reis
Eng^o Manoel Parreira
Eng^o Christiano Ehlers
Eng^o P. I. Dale Ore
Eng^o Atila do Amaral

ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA

Eng^o A. Neto Amarante

ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL

Cel. José de Lima Figueiredo
Eng^o Alarico L. Silveira

ESTRADA DE FERRO SANTOS A JUNDIAI

Eng^o Renato de Azevedo Feio

ESTRADA DE FERRO SOROCABANA

Eng^o Ruy Costa Rodrigues

GREAT WESTERN

Eng^o Manoel de Souza Leão
Eng^o José Luiz Baptista

REDE VIAÇÃO PARANÁ-SANTA CATARINA

Cel. José Machado Lopes

VIAÇÃO FERREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO E ESTRADA
DE FERRO ILHEUS A CONQUISTA

Eng^o Nelson Spinola Teixeira

ESTRADA DE FERRO BAHIA E MINAS

Cel. Adalberto Pompilio da Rocha

SECRETARIO

Snr. Newton Moniz Gonçalves

Dr. ARTHUR CASTILHO: - ESTÁ ABERTA A SESSÃO. TEM A PALAVRA O SR. REPRESENTANTE DA ESTRADA DE FERRO VITÓRIA A MINAS.

Dr. A. BRITO PEREIRA

Estrada de Ferro Vitória a Minas

1) ADMINISTRAÇÃO GERAL

A) - SITUAÇÃO DO PESSOAL

- 1) NÚMERO TOTAL DE PESSOAL EXISTENTE, E SUA RELAÇÃO COM A TONELAGEM QUILOMETRO BRUTA TRANSPORTADA.
- 2) JUSTIFICATIVA DE CORRELAÇÃO EXISTENTE, EM RELAÇÃO A UM PADRÃO RAZOÁVEL DE EFICIÊNCIA.
- 3) SALÁRIOS PAGOS E PRODUÇÃO POR HOMEM-HORA.
- 4) MÉTODOS ACONSELHÁVEIS PARA A MELHORIA DA PRODUÇÃO.
- 5) MEDIDAS INDISPENSÁVEIS PARA FAVORECER O MELHOR PADRÃO DE VIDA DO FERROVIÁRIO EM ATIVIDADE.
- 6) MEDIDAS NECESSÁRIAS À OBTENÇÃO, EM TEMPO RAZOÁVEL, DA APOSENTADORIA DO FERROVIÁRIO E

SUA JUSTA RETRIBUIÇÃO.

OS CHEFES DE DIVISÃO DA ESTRADA DE FERRO VITÓRIA A MINAS, DA COMPANHIA VALE DO RIO DOCE S/A, JÁ EXPUSERAM PERANTE ESTA REUNIÃO A SITUAÇÃO DOS SERVIÇOS DE SUAS RESPECTIVAS DIVISÕES.

CABE-ME AGORA, OBEDECENDO AO TEMÁRIO ORGANIZADO, EX PÔR O QUE DIZ RESPEITO À ADMINISTRAÇÃO GERAL, NA PARTE RELATIVA AO PESSOAL.

EM 31 DE DEZEMBRO DE 1947 TINHA A ESTRADA 3 719 FUNCIONÁRIOS. TENDO SIDO DE 383 421 813 TONELADAS-KILÔMETROS BRUTAS O TRABALHO DE TRANSPORTE NAQUELE ANO, TIVEMOS 9,7 EMPREGADOS POR UM MILHÃO DE TON/KM. BRUTA.

ESSA PROPORÇÃO AINDA ELEVADA TEM SUA JUSTIFICAÇÃO.

COMO É DO CONHECIMENTO GERAL, A COMPANHIA VALE DO RIO DOCE FOI ORGANIZADA COM UM PROGRAMA DEFINIDO, ISTO É, A EXPORTAÇÃO INTENSIVA DO MINÉRIO DE FERRO DE ITABIRA. FALTOU-LHE, PORÉM UM PLANEJAMENTO INICIAL PARA A CONSECUÇÃO DA SUA FINALIDADE, RESULTANDO DAÍ TER SIDO ORGANIZADA COM UM CAPITAL MUITO AQUEM DAS NECESSIDADES.

COM O INÍCIO E DESENVOLVIMENTO DAS OBRAS DE REMODELAÇÃO DA ESTRADA, A ADMINISTRAÇÃO PROCUROU AUMENTAR O NÚMERO DE FUNCIONÁRIOS, NÃO APENAS NAS MEDIDAS DAS NECESSIDADES, MAS ALÉM DELAS, NA PREVISÃO DOS DESENVOLVIMENTOS ESPERADOS, POIS COMO BEM SABEIS, NÃO SE IMPROVISAM EMPREGADOS DE ESTRADA DE FERRO. ISTO FOI FEITO NA ESPERANÇA DE QUE, DADO O ANDAMENTO NORMAL QUE SEGUIAM AS OBRAS DE REMODELAÇÃO, E OS COMPROMISSOS INTERNACIONAIS ASSUMIDOS, O GOVERNO NÃO DEIXARIA FALTAR OS RECURSOS NECESSÁRIOS À TERMINAÇÃO DAS MESMAS.

ESSA ESPERANÇA FALHOU; AS OBRAS FORAM INTERROMPIDAS QUANDO COMEÇAVAM A PRODUZIR RESULTADOS VISÍVEIS, E HA CERCA DE DOIS ANOS E MEIO, AGUARDAVA A COMPANHIA O AUMENTO DE CAPITAL PEDIDO, PARA PROSSEGUIMENTO INTENSIVO DOS TRABALHOS DE REMODELAÇÃO.

DIGO PROSSEGUIMENTO INTENSIVO PORQUE, APESAR DA FAL

TA DE RECURSOS, A PROPRIA ESTRADA PROSEGUIU EM RÍTIMO FORÇOSA-
 MENTE BASTANTE REDUZIDO, MAS CONTINUO, ATACANDO OBRAS CUJA EXE-
 CUÇÃO POSSIBILITOU A OBTENÇÃO DOS RESULTADOS CONSEGUIDOS EM
 1 947 E NO 1º SEMESTRE DO ANO CORRENTE, ISTO É, UM AUMENTO DE
 62,42 % NAS TON/KM. ÚTEIS DE 1 947 EM RELAÇÃO A 1 946, E DE
 CERCA DE 100 % NO 1º SEMESTRE DE 1 948 EM RELAÇÃO AO MESMO PE-
 RÍODO DE 1 947.

MAS ESSES RESULTADOS QUE SÓ AGORA ESTÃO SENDO OBTI-
 DOS, HAVIAM SIDO PREVISTOS PARA 1 946, O QUE EXPLICA A RAZÃO
 DA ALTA RELAÇÃO DE 9,7 EMPREGADOS PARA UM MILHÃO DE TON/KM. BRU-
 TAS, QUE TIVEMOS EM 1 947.

JÁ NO ANO CORRENTE, DE ACÔRDO COM OS RESULTADOS CO-
 NHECIDOS E COM A VARIAÇÃO NORMAL DOS TRANSPORTES, COMO SE VERI-
 FICA NA VITÓRIA A MINAS, AS TON/KM. BRUTAS DEVERÃO ATINGIR A
 ORDEM DE 800 000 000, E AQUELA RELAÇÃO DEVERÁ BAIIXAR PARA 5 A
 6 HOMENS POR MILHÃO DE TON/KM. BRUTAS.

DE ACÔRDO COM O QUADRO DO PESSOAL APROVADO PELA POR-
 TARIA Nº 76, DE 2/2/948 DO SR. MINISTRO DA VIAÇÃO E PUBLICADO
 NO DIÁRIO OFICIAL DE 9 DE MARÇO DE 1 948, O PESSOAL FOI CLASSI-
 FICADO POR CARREIRAS, CATEGORIAS E PADRÕES DE VENCIMENTOS, EN-
 TENDENDO-SE POR:

CARREIRA - O CAMPO ESPECIAL DE ATIVIDADE DO FUNCIO-
 NÁRIO.

CATEGORIA - SUA POSIÇÃO HIERÁRQUICA DENTRO DE UMA
 CARREIRA.

PADRÃO DE VENCIMENTO - A COLOCAÇÃO OU POSIÇÃO DO FUN-
 CIONÁRIO DENTRO DA MESMA CA-
 TEGORIA.

AS CARREIRAS SÃO:

Nº 1 - TÉCNICA - ENGENHEIROS, AUXILIARES TÉCNICOS,
 DESENHISTAS E AUXILIARES DE DESE-
 NHISTAS.

- Nº 2 - ADMINISTRATIVA - OFICIAIS ADMINISTRATIVOS.
- Nº 3 - ESCRITÓRIOS - ESCRITURÁRIOS, PRATICANTES DE ESCRITÓRIO E PESSOAL ANEXO (VI DE QUADRO DO PESSOAL ANEXO A CARREIRA Nº 3).
- Nº 4 - ESTAÇÕES - AGENTES, AUXILIARES DE ESTAÇÕES E PESSOAL ANEXO.
- Nº 5 - ARTÍFICES - MESTRES DE OFICINA, CONTRA-MESTRES, MESTRES DE OFÍCIO, ARTÍFICES, AJUDANTES DE ARTÍFICES E APRENDIZES.
- Nº 6 - MAQUINISTAS - INSPETORES DE MÁQUINAS, MAQUINISTAS, FOGUISTAS E PESSOAL ANEXO.
- Nº 7 - TRENS - CHEFES DE TREM, AJUDANTES DE TREM E PESSOAL ANEXO.
- Nº 8 - VIA PERMANENTE - MESTRES DE LINHA, FEITORES E ENCARREGADOS.
- Nº 9 - MOTORISTAS - MOTORISTAS
- Nº 10 - PESSOAL ANEXO GERAL - TRABALHADORES.
- Nº 11 - Os "PADRÕES" LIMITES NAS DIFERENTES "CATEGORIAS" SÃO OS FIXADOS NOS QUADROS.

FORAM AINDA ESTABELECIDAS DUAS TABELAS DE PADRÕES DE VENCIMENTOS. A PRIMEIRA DE ORDENADOS MENSIS SIMPLIS QUE VAI DO PADRÃO INFERIOR "A" COM \$ 400,00 AO PADRÃO MÁXIMO "S" DE \$ 6 150,00. OS PADRÕES DESSA TABELA SÃO APLICADOS ÀS CARREIRAS TÉCNICAS, ADMINISTRATIVAS, DE ESCRITÓRIO, DE ESTAÇÃO E AOS PADRÕES SUPERIORES DAS CARREIRAS DE ARTÍFICES, DE MÁQUINA E DE TRENS.

A SEGUNDA TABELA É CONSTITUÍDA DE PADRÕES CUJOS ORDENADOS CORRESPONDENTES SÃO COMPOSTOS DE DUAS PARTES; UMA PARTE FIXA MENSAL E UMA PARTE DIÁRIA DENOMINADA "PRO-LABORE", E QUE É PAGA POR DIA DE EFETIVO TRABALHO ATÉ O MÁXIMO DE 25 DO MÊS. O ORDENADO DESTA TABELA VAI DE Cr\$ 170,00 + Cr\$ 3,00 PARA Δ PRENDIZES A Cr\$ 1 150,00 + Cr\$ 5,00.

ESSA SEGUNDA TABELA É APLICADA ÀS CATEGORIAS DE CONTÍNUOS, MANOBREIROS, GUARDA-CHAVES, VIGIAS, ARTÍFICES, AJUDANTES DE ARTÍFICE, APRENDIZES, FOGUISTAS, LIMPADORES-GRAXEIROS, AJUDANTES DE TREM, GUARDA-FREIOS, MESTRES LINHA, RECEBEDORES DE LENHA, (EXTRA) FEITORES, ENCARREGADOS, MOTORISTA, TRABALHADORES E SERVENTES.

ESSE SISTEMA FOI ADOTADO VISANDO INCENTIVAR A FREQUÊNCIA AO TRABALHO.

ESTABELECE AINDA O QUADRO UMA SÉRIE DE GRATIFICAÇÕES DE FUNÇÃO, COMO SE SEQUE:

SUPERINTENDENTE	Cr\$ 1 500,00
ASSISTENTE	Cr\$ 1 000,00
CHEFES DE DIVISÃO	Cr\$ 700,00
AJUDANTES DE DIVISÃO E CHEFES DE SERVIÇO ...	Cr\$ 500,00
ENG ^o CHEFE DE OFICINA, RESIDENTE E PAGADOR .	Cr\$ 300,00
CHEFES DE SECÇÃO E INSPETORES	Cr\$ 250,00
AGENTES DE ESTAÇÕES ESPECIAIS, MESTRES GERAIS DE OFICINAS E CHEFES DE DEPOSITO.	Cr\$ 200,00
CHEFES DE SELETIVO E FIEIS	Cr\$ 150,00
MARADORES DORMENTES, FISCAIS DE COMBUSTÍVEL E FISCAIS DE MÁQUINAS	Cr\$ 100,00

ESSAS GRATIFICAÇÕES SÃO DADAS PARA O EXERCÍCIO DE CARGOS DE CONFIANÇA OU DE FUNÇÕES DE MAIORES RESPONSABILIDADE.

NÃO FAZIA A VITÓRIA A MINAS O COMPUTO DE HOMEM-HORA. TOMANDO, PORÉM, A BASE DE 200 HORAS POR MÊS ESTABELECIDAS NA CONSOLIDAÇÃO DAS LEIS TRABALHISTAS, E O TOTAL DE 3 719 FUNCIONÁRIOS, TEREMOS POR ANO 8 925 600 HOMENS-HORAS, DONDE A PRODUÇÃO DE 42,9 TON/KM. BRUTAS POR HOMEM HORA.

MAS, COMO TIVEMOS DURANTE O ANO 824 984 HOMENS-HO-

RA PERDIDAS POR MOTIVO DE LICENÇAS, FÉRIAS E ACIDENTES, AQUELE COEFICIENTE SE ELEVA PARA 47,3 TON/KM. BRUTAS POR HOMEM - HORA DE TRABALHO EFETIVO.

NOS DIVERSOS RELATÓRIOS APRESENTADOS NAS SESSÕES ANTERIORES PELOS CHEFES DE DIVISÃO DA VITÓRIA A MINAS, JÁ FORAM FOCALISADAS AS PRINCIPAIS DEFICIÊNCIAS ATUAIS DOS NOSSOS SERVIÇOS, EM MATÉRIA DE OFICINAS, PATEÓS, APARELHAGEM PARA MANOBRAS, CARGAS E DESCARGAS DE MERCADORIAS, ETC. E QUE JÁ SÃO OBJETO DE RESOLUÇÕES DESTAS REUNIÕES.

POR ESSE MOTIVO DEIXO DE ME ESTENDER SOBRE MÉTODOS ACONSELHÁVEIS PARA A MELHORIA DE PRODUÇÃO.

PASSO ASSIM A ME REFERIR ÀS MEDIDAS INDISPENSÁVEIS PARA FAVORECER O MELHOR PADRÃO DE VIDA DO FUNCIONÁRIO EM ATIVIDADE.

COM O CUSTO DE VIDA EM ASSENSÃO CONSTANTE, É IMPOSSÍVEL ÀS ESTRADAS ACOMPANHAREM ESSA ELEVAÇÃO, AUMENTANDO PROPORCIONALMENTE OS ORDENADOS. MESMO PORQUE ESSA ELEVAÇÃO DE ORDENADOS NÃO RESOLVERIA O PROBLEMA SOCIAL DADO O NÍVEL PRECÁRIO DE INSTRUÇÃO E EDUCAÇÃO DO OPERÁRIO NACIONAL.

TORNA-SE POIS NECESSÁRIO COMPENSAR A DIFERENÇA ENTRE O CUSTO DE VIDA E OS ORDENADOS PAGOS COM MEDIDAS DE ASSISTÊNCIA, COMO SEJAM : SERVIÇO DE ABASTECIMENTO, RESTAURANTES, ASSISTENCIA MÉDICA FARMACEUTICA, DENTÁRIA E ESCOLAR.

NA VITÓRIA A MINAS, AINDA QUE EM PONTO PEQUENO E COM BASTANTE DEFICIÊNCIA JÁ TEMOS ALGUMA COISA NESTE SENTIDO. TEMOS DUAS ESCOLAS PRIMÁRIAS PARA FILHOS DOS EMPREGADOS, COM PROFESSORAS PAGAS PELA ESTRADA E COM O FORNECIMENTO DE MERENDAS E COLARES AOS ALUNOS. ALÉM DESSAS DUAS ESCOLAS, A ESTRADA SUBVENCIONA OUTRAS DUAS.

NOS PONTOS DE MAIOR CONCENTRAÇÃO DE OPERÁRIOS E NOS PONTOS DE PERNOITE DE TREM, COMO SEJAM, JOÃO NEIVA ONDE ESTÁ A OFICINA DE LOCOMOTIVA, AYMORES, G. VALADARES E D. DRUMOND, INSTALOU A ESTRADA RESTAURANTES PARA OS OPERÁRIOS, ONDE LHES É SERVIDA REFEIÇÃO COMPLETA A $\text{R}\$$ 2,00, OU APENAS A MÉDIA COM PÃO A $\text{R}\$$ 0,50 ATÉ NOVEMBRO DE 1947, DATA EM QUE OS PREÇOS FORAM E-

LEVADOS RESPECTIVAMENTE PARA R\$ 3,00 E R\$ 1,00 NO INTUITO DE REDUZIR OS DÉFICITS QUE FORAM DE R\$ 606,660,00 EM 1 945, R\$... R\$ 659 059,80 EM 1 946 E R\$ 824 124,00 EM 1 948.

NO ANO DE 1 945 FORAM FORNECIDAS 261 440 REFEIÇÕES E 196 632 CAFÉS; EM 1 946, 228 048 REFEIÇÕES E 157 450 CAFÉS; EM 1 947, 201 225 REFEIÇÕES E 133 950 CAFÉS.

A RECEITA MÉDIA POR REFEIÇÃO E CAFÉ E RESPECTIVO CUSTO MÉDIO FORAM OS SEGUINTES

ANO	RECEITA MÉDIA		CUSTO MÉDIO	
	P/REFEIÇ.	P/CAFÉ	P/REFEIÇ.	P/CAFÉ
1 945	2,00	0,50	3,95	0,98
1 946	2,00	0,50	4,46	1,11
1 947	2,10	0,51	5,60	1,40

A ELEVAÇÃO DO CUSTO MÉDIO DA REFEIÇÃO SE DEVE PRINCIPALMENTE, À ALTA VERIFICADA NO VALOR DOS GÊNEROS ALIMENTÍCIOS, NA QUEDA DA PRODUÇÃO AO LONGO DO RIO DOCE, COMO CONSEQUÊNCIA DO RECRUTAMENTO DE PESSOAL PARA AS OBRAS DE CONSTRUÇÃO, MINERAÇÃO E INSTALAÇÃO DE GRANDES INDUSTRIAS NA REGIÃO.

O SERVIÇO DE ABASTECIMENTO DISPÕE ATUALMENTE, ALÉM DOS RESTAURANTES, DE SEIS ARMAZENS, SENDO DOIS EM VITÓRIA, UM EM JOÃO NEIVA, AIMORÉS, GOVERNADOR VALADARES E D. DRUMOND.

ESSES ARMAZENS SE LIMITAM, POR ORA, AO FORNECIMENTO DOS GÊNEROS ESTRITAMENTE DE PRIMEIRA NECESSIDADE E ESTÃO COM UM MOVIMENTO DE VENDAS MENSAIS DA ORDEM DE R\$ 900 000,00. OS GÊNEROS SÃO VENDIDOS COM UMA MARGEM MÁXIMA DE 10% SOBRE OS PREÇOS DE CUSTO, QUE É INSUFICIENTE PARA COBRIR AS DESPESAS COM A MANUTENÇÃO DOS SERVIÇOS.

COMPLETANDO A ASSISTÊNCIA PROPORCIONADA PELA CAIXA DE APOSENTADORIA E PENSÕES, MANTÉM A COMPANHIA, DESDE A SUA FUNDADAÇÃO, 1 942, UM SERVIÇO DE ASSISTÊNCIA MÉDICA, HOSPITALAR, FARMACÊUTICA E DENTÁRIA AO SEU PESSOAL, QUE DISPÕE ASSIM DE MAIS

12 MÉDICOS, UM DENTISTA E 10 ENFERMEIROS, DISTRIBUÍDOS EM 6 POSTOS, UM NA SÉDE EM VITÓRIA E OS RESTANTES, AO LONGO DA LINHA. OS HOSPITAIS ESTÃO LOCALIZADOS EM GOVERNADOR VALADARES E EM ITABIRA. HA AINDA NA SÉDE UM LACTÁRIO MANTIDO EM COOPERAÇÃO COM A L.B.A. E ORIENTADO POR UM PEDIATRA.

DURANTE O ANO DE 1 947 REGISTRARAM-SE 137 327 CONSULTAS, SENDO 84 129 DE EMPREGADOS E AS DEMAIS DE PESSÔAS DE SUAS FAMILIAS. DESSAS CONSULTAS, 13 438 FORAM EM DOMICILIO, HAVENDO 255 HOSPITALIZAÇÕES, DAS QUAIS 33 DE ACIDENTADOS. FORAM EFETUADOS TAMBÉM 29 RADIOSCOPIAS 56 RADIOGRAFIAS, 354 ABREOGRAFIAS, 834 EMOSCOPIAS, 347 TESTES TUBERCULINICOS, 126 REAÇÕES SOROLÓGICAS NO SANGUE E 1 566 EXAMES DE ESCARRO, PUZ URINA E FÉZES.

O NÚMERO DE ACIDENTE NO TRABALHO EM 1 947 FOI DE 753, CONTRA 1 253 EM 1 946. A DIMINUIÇÃO VERIFICADA EM 1 947 CORRESPONDE AO RESULTADO DA CAMPANHA DE PREVENÇÃO DE ACIDENTES PROMOVIDA EM COLABORAÇÃO COM O SERVIÇO MÉDICO.

A CLÍNICA DENTÁRIA ATENDEU 3 764 PESSÔAS, REALIZANDO 3 545 CURATIVOS, 1 042 OBTURAÇÕES, 2 312 EXTRAÇÕES E 237 OPERAÇÕES DE CIRURGIA.

AOS EMPREGADOS E SEUS BENEFICIÁRIOS FORAM FORNECIDAS E APLICADAS GRATUITAMENTE MEDICAÇÕES DE URGÊNCIA, MEDICAÇÕES ANTE-HELMINTICA, ANTE GRIPAL, ANTE-MALARIA, ANTE-ANÊMICA, ANTE-TETÂNICA, ANTE-OFÍDICA, ANTE-DEFITÉRICA, ANTE-DESENTERICA E VACINAS, ANTE-TÍFICAS, ANTE-VARIOLA, E ANTE-DEFITÉRICA.

CONCEDE AINDA A COMPANHIA AUXÍLIO DE FUNERAL CORRESPONDENTE A UM MÊS DE VENCIMENTOS.

SERIA, PORTANTO, RECOMENDÁVEL QUE AS ESTRADAS DE FERRO QUE MANTÊM SERVIÇOS DE ABASTECIMENTOS, DE RESTAURANTES, E DE ASSISTÊNCIA MÉDICO-HOSPITALAR, FARMACEUTICA, DENTÁRIA E ESCOLAR, PUDESSEM SE UTILIZAR PARA CUSTEIO DE PARTE DESSES SERVIÇOS DAS CONTRIBUIÇÕES DEVIDAS AO SERVIÇO SOCIAL DE INDÚSTRIA - SESI.

NO QUE CONCERNE À APOSENTADORIA DO FUNCIONÁRIO, SEU RESTABELECIMENTO EM NÍVEL CONDICIENTE COM O CUSTO DE VIDA ATUAL

É UM CASO DE JUSTIÇA SOCIAL E DE IMPORTÂNCIA ECONÔMICA PARA AS ESTRADAS DE FERRO.

A VIDA DO FERROVIÁRIO E SEU TRABALHO EM GERAL NÃO PODE SER COMPARADA À VIDA DOS TRABALHADORES DE OUTRAS INDUSTRIAS OU DO COMERCIÁRIO. DE UM MODO GERAL PODE-SE DIZER QUE NAS ESTRADAS DE FERRO NÃO HA TRABALHADORES, DIGO TRABALHOS LEVES.

RESULTA DAÍ QUE NO FIM DE 25 OU 30 ANOS DE TRABALHO, O FERROVIÁRIO SE NÃO ESTÁ INVALIDO, ESTÁ PELO MENOS COM SUA CAPACIDADE DE TRABALHO BASTANTE REDUZIDA.

APESAR DISSO NÃO PODE SE APOSENTAR, OU PORQUE NÃO ATINGIU A IDADE COMPULSÓRIA, OU PORQUE A APOSENTADORIA A QUE TERIA DIREITO NÃO LHE DARÁ MEIOS SUFICIENTES PARA SE SUSTENTAR E AOS SEUS DEPENDENTES.

COMO CONSEQUÊNCIA DA ATUAL LEGISLAÇÃO SOBRE O ASSUNTO, FICAM AS ESTRADAS COM SEUS QUADROS DE PESSOAL SOBRECARRREGADOS COM UM NÚMERO REGULAR DE EMPREGADOS INÚTEIS OU DE PEQUENA PRODUTIVIDADE, E IMPEDINDO O ACESSO DE OUTROS ELEMENTOS. JÁ TIVEMOS NA VITÓRIA A MINAS CASO DE FUNCIONÁRIO OBRIGADO A SI RECOLHER A UM SANATÓRIO EM BELO HORIZONTE POR SE ACHAR TUBERCULOSO, E AO QUAL A CAP SE RECUSOU CONCEDER APOSENTADORIA PORQUE O LAUDO DA JUNTA MÉDICA ATESTOU QUE SE TRATAVA DE TUBERCULOSE FECHADA E NÃO ABERTA.

TEMOS POIS AÍ DOIS CASOS DISTINTOS; O DA APOSENTADORIA POR TEMPO DE SERVIÇO E EM NÍVEL CONDIZENTE COM O CUSTO DA VIDA; E O DAS MOLESTIAS OU INCAPACIDADES FÍSICAS QUE DÃO DIREITO A APOSENTADORIA.

TENHO COMO CERTO, SR. PRESIDENTE, QUE O DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO CONHECE PERFEITAMENTE ESSES ASPECTOS DA QUESTÃO FERROVIÁRIA, E POR ISSO PROPONHO QUE O MESMO TOME A SI O ENCARGO DE, PELO MEIOS COMPETENTES PROMOVER A REVISÃO DA LEI DE APOSENTADORIA E PENSÕES PARA OS FERROVIÁRIOS.

Dr. ARTHUR CASTILHO: - AGRADEÇO AO DR. BRITO PEREIRA A SUA MINUCIOSA INFORMAÇÃO A RESPEITO DO SERVIÇO DE ADMINISTRAÇÃO GERAL DA VITÓRIA A MINAS. OS ASSUNTOS FORAM PERFEITAMENTE FOCALIZADOS MOSTRANDO AQUELES ASPECTOS ESSENCIAIS DIGNOS DE

REPARO.

ANOTEI, ESPECIALMENTE, A OBSERVAÇÃO FEITA PELA VITÓRIA A MINAS A RESPEITO DA QUEDA DA PRODUÇÃO AO LONGO DO RIO DOCE, COMO CONSEQUÊNCIA DA IDA DO PESSOAL PARA OUTROS SETORES DE ATIVIDADE E ESSE É UM MAL QUE ESTÁ SE GENERALIZANDO E QUE ESTÁ EXIGINDO MEDIDAS EFICAZES PARA EVITAR ESSE ÊXODO. NATURALMENTE O SERVIÇO DE ASSISTÊNCIA SOCIAL AOS TRABALHADORES E RESPECTIVAS FAMÍLIAS, SERÁ UM DOS MEIOS DE FIXAÇÃO DOS FERROVIÁRIOS NOS SETORES ATUAIS DO SEU TRABALHO.

FIQUEI GRATAMENTE IMPRESSIONADO POR VERIFICAR QUE, A VITÓRIA A MINAS DA UM SERVIÇO COMPLEMENTAR DE ASSISTÊNCIA MÉDICA, E HOSPITALAR, FARMACÉUTICA E DENTÁRIA AO SEU PESSOAL, COMPLETANDO O SERVIÇO, AINDA DEFICIENTE, MANTIDO PELAS CAIXAS DE PENSÕES E QUE É UM DOS PONTOS SEMPRE DE DISCUSSÃO E DE REPAROS POR PARTE DAS ADMINISTRAÇÕES PELA SUA VERIFICADA INEFICIÊNCIA. COM OS DADOS APRESENTADOS PELA DIREÇÃO DA VITÓRIA A MINAS, EM RELAÇÃO A ESSE SERVIÇO COMPLEMENTAR, BEM COMPROVAM QUE ESTA PARTE FOI SATISFATORIAMENTE ATENDIDA POR ESSE SERVIÇO OTIMAMENTE ORIENTADO NA SUA INSTALAÇÃO PELA ADMINISTRAÇÃO DA ESTRADA E QUE, COM CERTEZA, DARÁ RESULTADOS BEM MAIORES DO QUE O TRABALHO MANTIDO PELAS CAIXAS.

OUTRO PONTO, TAMBÉM, QUE MERECE UM REPARO ELOGIOSO É A FORMA DO SERVIÇO DE ASSISTÊNCIA NA PARTE DE REFEITÓRIOS, MOSTRANDO OS SACRIFÍCIOS FEITOS PELA VITÓRIA A MINAS PARA MANTER O SEU PESSOAL DENTRO DE UMA SÁDIA CONDIÇÃO DE ALIMENTAÇÃO.

AINDA UM OUTRO ASSUNTO QUE TEM TODO O APOIO DO D.N. E.F., É O QUE SE REFERE AO ASPECTO DA VIDA DO FUNCIONÁRIO FERROVIÁRIO, DEPOIS DA 2ª OU 3ª DÉCADA DE TRABALHO, CONSTANTE E PESADO NAS FERROVIAS NACIONAIS. DIZ MUITO BEM O ILUSTRADO DIRETOR DA VITÓRIA A MINAS QUE EM ESTRADA DE FERRO NÃO HÁ SERVIÇOS LEVES E, PORTANTO, DEPOIS DE 25 OU 30 ANOS, TEMOS UMA SOMA DE TRABALHADORES INVÁLIDOS E SEMI-INVÁLIDOS, ATRAVANCANDO OS QUADROS, SEM A MÍNIMA PRODUÇÃO, ALÉM DA CONCEDIDA COM O SACRIFÍCIO DA SUA SAÚDE. ESSE É UM ASPECTO QUE EU JÁ TIVE OCASIÃO DE FOCALIZAR, COM INSSISTÊNCIA, JUNTO AOS PODERES PÚBLICOS, NO SENTIDO DE PROCURAR REMOVER ESSES PERCALÇOS QUE SE APRESENTAM, PARA QUE AS CAIXAS DE PENSÕES CUMPRAM A SUA FINALIDADE, CONCEDENDO APOSENTADORIA EM TEMPO UTIL AO SERVIDOR, QUER TOMANDO MEDIDAS DENTRO DO SEU SETOR ADMINISTRATIVO, QUER SOLICITANDO OS AUXÍLIOS DAS PRÓPRIAS ESTRADAS PARA CUMPRIMENTO DESSA TAREFA.

NAS ESTRADAS DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA, ESSE PROBLEMA

JÁ SE RESOLVEU, EM PARTE, PELO AUXÍLIO SUPLETIVO QUER DA UNIÃO, QUER DOS ESTADOS, EM QUADROS ESPECIAIS, MAS NOS OUTROS SETORES, AINDA FÓRA DESSE REGIME DE ADMINISTRAÇÃO, O PROBLEMA É PRELENTE E A SOLUÇÃO RACIONAL E HUMANA É QUE SE IMPÕE COMO UMA MEDIDA EFICIENTE, PARA NORMALIZAÇÃO DOS SERVIÇOS NAS ESTRADAS DE FERRO.

AGRADECENDO MAIS UMA VEZ AO DR. BRITO PEREIRA A SUA COLABORAÇÃO BEM ORIENTADA E ÓTIMAMENTE EXPOSTA NESTA SESSÃO, EU DOU A PALAVRA AO SR. DIRETOR DA ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL.

Cel. JOSÉ LIMA FIGUEIREDO

Estrada de Ferro Noroeste do Brasil

SR. PRESIDENTE, SENHORES DIRETORES DAS ESTRADAS, ENGENHEIROS, MEUS SENHORES.

OS REPRESENTANTES DA NOROESTE DO BRASIL, QUE AQUI ESTIVERAM, DISSERAM TUDO QUE NAS NOSSAS REUNIÕES PERIÓDICAS DA DIRETORIA, TEM SIDO FOCALIZADO, ASSIM, NADA TENHO MAIS A DIZER DO QUE AQUILO QUE ELES AQUI JÁ DISSERAM, PORQUANTO O QUE ELES AFIRMARAM REPRESENTA A OPINIÃO UNÂNIME DA NOROESTE. LÁ, OS ENGENHEIROS, CHEFES DE SERVIÇO E O DIRETOR ESTÃO TODOS CONGREGADOS COM A ARGAMASSA DA AMIZADE E, PORISSO, SÓ HÁ UM PENSAMENTO QUE É O DE TRABALHAR PARA O BEM DA ESTRADA, PARA O BEM DO PAÍS.

ENTRETANTO EU QUERIA FAZER DUAS PROPOSIÇÕES.

QUANDO ASSUMÍ A DIREÇÃO DA ESTRADA, HAVIA SIDO DADO AOS FUNCIONÁRIOS PÚBLICOS O "AUMENTO LINHARES", PELO DECRETO 8 512, E ESSE AUMENTO DE SALÁRIO NÃO ATINGIU AOS EXTRANUMERÁRIOS, DE MODO QUE HAVIA UMA GRANDE AGITAÇÃO NA ESTRADA E, AUXILIADOS POR UMA IDEOLOGIA QUE INVADIU O PAÍS E QUE NAQUELE MOMENTO ERA PREPONDERANTE, HAVIA UM CERTO TEMOR DOS CHEFES E UMA OUSADIA GRANDE DOS OPERÁRIOS E DOS DEMAIS SERVIDORES.

LEMBRO-ME BEM QUE, AO ASSUMIR A DIREÇÃO DA ESTRADA, EM 25 DE FEVEREIRO DE 1946, O MEU ANTECESSOR ACONSELHAVA-ME A NÃO DIRIGIR A PALAVRA AOS OPERÁRIOS, IMAGINANDO QUE EU PODERIA SER DESACATADO. MESMO ASSIM, FALEI, EXPUZ O MEU PONTO DE VISTA A RESPEITO DO SALÁRIO E DO TRABALHO E DECLAREI QUE PODERIAM TER AS IDÉIAS QUE BEM ENTENDESSEM, MAS, QUE AO ENTRAR NAS OFICINAS OU NA ESTRADA, TERIAM QUE AS DEIXAR DO LADO DE FORA E ADOTAR, APENAS, O PARTIDO DA NOROESTE DO BRASIL.

NO DIA SEGUINTE, O JORNAL "HOJE", DE SÃO PAULO, COMENTANDO O FATO, DIZIA QUE A PRIMEIRA PROVIDÊNCIA MINHA ERA MANDAR FAZER CABIDES PARA DEIXAR DO LADO DE FORA, AFIM DE QUE OS OPERÁRIOS DEPENDURASSEM AS SUAS IDÉIAS E PUDESSEM PENSAR CO

MO EU IMAGINAVA. É A CAMPANHA CONTINUAVA DESENFREADA. ORA, PROCURANDO AUXILIAR O TRABALHADOR, AUXILIANDO A SUA FAMÍLIA, DANDO-LHES TUDO QUE PODERIA DAR, EU IMAGINAVA QUE EM POUCO TEMPO PODERIA FAZER DE TODOS AQUELES OPERÁRIOS AMIGOS, MAS, ASSIM NÃO SUCEDIA. QUANDO TUDO ESTAVA MAIS OU MENOS BEM AGEITADO, LÁ IA UM DEPUTADO DO PARTIDO COMUNISTA, QUER FOSSE DE SÃO PAULO, QUER FOSSE FEDERAL. ESTAVA TUDO NOVAMENTE DESAGEITADO E DESAZEITADO. A PRODUÇÃO CAÍA, OS HOMENS FICAVAM CONVERSANDO, ERA PRECISO UM RIGOR DEMASIADO PARA OBRIGÁ-LOS AO TRABALHO, MAS, MESMO ASSIM, HAVIA A SABOTAGEM E A GREVE BRANCA.

IMAGINEI, TAMBÉM, QUE TALVEZ POR NÃO TER A ESTRADA DEPARTAMENTO DE ASSISTÊNCIA SOCIAL ESSES HOMENS FOSSEM PROCURAR EM OUTRAS FONTES LUGARES ONDE AMENIZAR OS SEUS SOFRIMENTOS E, ASSIM, ORGANISEI, ESSE DEPARTAMENTO, UTILIZANDO-ME DA VERBA DO SOCATA, DO FERRO VELHO, DO VIDRO, DO PAPEL RASGADO, QUE ERA VENDIDO A BOM PREÇO. TRANSFORMADO ISSO EM DINHEIRO PODER-SE-IA MINORAR O SOFRIMENTO, A FOME E DAR-LHES ALGUMA DIVERSÃO. MESMO ASSIM A LUTA CONTINUAVA. OS ACIDENTES ERAM MAIS FREQUENTES, ALGUNS INJUSTIFICÁVEIS. VERIFIQUEI QUE A PUNIÇÃO SOMENTE NÃO DARIA RESULTADO. LANCEI, ENTÃO, MÃO DE OUTRO MÉTODO: FAZER UMA LEGIÃO DE AMIGOS, FAZER DE UM SERVIDOR AMIGO UM BATALHADOR CONTRA O COMUNISMO. COMECEI PROCURANDO APODERAR-ME DE TODAS AS ASSOCIAÇÕES BENEFICENTES: A SANTA CASA, O ORFANATO E TAMBÉM AS ESPORTIVAS, TORNANDO-ME PRESIDENTE DE HONRA DE TODOS OS CLUBES ESPORTIVOS, NÃO SÓ DE BAURÚ, COMO DE TODA A ZONA ATRAVESSADA. ASSIM, ATRAVÉS DESSAS DISPUTAS DESPORTIVAS, ATRAVÉS DESSA ASSISTÊNCIA QUE EU DAVA, NÃO SOMENTE PELA ASSISTÊNCIA SOCIAL, COMO PELAS SANTAS CASAS E PELOS ORFANATOS QUE DIRIGIA, COM A COLABORAÇÃO DE PADRES QUE FAZIAM SERMÕES ORIENTADOS POR MIM, ÀS FAMÍLIAS DOS OPERÁRIOS, PUDE, EM POUCO TEMPO, CONTAR COM UMA QUANTIDADE ENORME DE AMIGOS, QUE ESTAVAM PRONTOS PARA LUTAR CONTRA OS COMUNISTAS PARA QUE O RENDIMENTO DO SERVIÇO AUMENTASSE.

TIVE BOM ÊXITO. EM SÃO PAULO FOI A ÚNICA ESTRADA ONDE NÃO HOUE GREVE, ONDE O SERVIÇO NÃO PAROU, ONDE TUDO CORREU NORMALMENTE E, DEPOIS QUE FOI POSTO FORA DA LEI O PARTIDO COMUNISTA, A SITUAÇÃO MELHOROU MUITO, PORQUE CONQUISTEI GRANDE PARTE DESSOS COMUNISTAS QUE VOLTARAM NOVAMENTE COM AS BOAS GRACAS PARA A ADMINISTRAÇÃO E PUDERAM TRABALHAR EM COLABORAÇÃO COM OUTROS.

ESTABELECI UM CLIMA DE DESCONFIANÇA ENTRE OS NÃO COMUNISTAS E OS COMUNISTAS. DE MODO QUE HOJE, SE UM COMUNISTA LEVA UM

FOLHETIM PARA DENTRO DA ESTRADA, ELE IMEDIATAMENTE É AGARRADO E LEVADO A PRESENÇA DO DIRETOR OU DE QUEM O ESTIVER SUBSTITUINDO.

ATRAVÉS DA RÁDIO LOCAL DE BAURÚ EU FALO TODAS AS SEXTA-FEIRAS, NÃO SOMENTE PARA OS OPERÁRIOS DA ESTRADA, COMO PARA A POPULAÇÃO DO OESTE PAULISTA, ABRINDO SEMPRE OS OLHOS DAQUELE POVO CONTRA O GRANDE CANCRO QUE PROCURA AMEAÇAR E DESTRUIR O MUNDO. TENHO, ASSIM, A CERTEZA DE QUE NA NOROESTE DO BRASIL, NO FIM DE POUCO TEMPO, OS COMUNISTAS SERÃO COMPLETAMENTE AFASTADOS E JAMAIS HAVERÁ GREVES, QUER BRANCAS, QUER AGITADAS, SANGRENTAS, VERMELHAS.

QUANDO A MOGIANA ENTROU EM GREVE, FORAM AGITADORES PARA BAURÚ E PARA OUTROS PONTOS DA LINHA AFIM DE LEVANTAR A NOROESTE QUE CONTINUAVA AINDA SEM AUMENTO, COMO CONTINUA ATÉ HOJE, POIS QUE AINDA ESTÃO GANHANDO SALÁRIOS ANTERIORES AO DECRETO LINHARES.

FUI AO MICROFONE DESAFIAR OS COMUNISTAS, DIZENDO QUE EU IA DEIXAR A DIREÇÃO DA ESTRADA E VINHA PARA O RIO DE JANEIRO, FICANDO AOS MEUS AMIGOS, OS LEGIONÁRIOS DA NOROESTE, A OBRIGAÇÃO DE ZELAR POR ELA PEDINDO-LHES QUE QUALQUER AGITADOR QUE OS PROCURASSEM, QUE QUALQUER HOMEM QUE TENTASSE LÁ INTRODUIZIR SEUS FOLHETINS, FOSSE AGARRADO E SURRADO VALENTEMENTE. IRIA, ASSIM, PARA O RIO, DESCANSADO, CONFIANTE DE QUE ÊSSES LEGIONÁRIOS AMIGOS MANTERIAM A DISCIPLINA E A EFICIÊNCIA DA ESTRADA. NADA SUCEDEU À ESTRADA. A GREVE DA MOGIANA, QUE DEMOROU MUITO, NÃO CONSEGUIU FAZER NADA LÁ. DESTA FORMA, LEVANDO EM CONTA O QUE DISSE O DR. MARIO REIS, DE QUE A UM HOMEM JOGADOR NÃO SE DEVE DAR POSIÇÃO QUE LIDE COM DINHEIRO, A UM HOMEM BEBEDOR NÃO SE DEVE DEIXAR DIRIGIR UMA MÁQUINA, TAMBÉM NO SERVIÇO DAS FERROVIAS, NO MEIO FERROVIÁRIO, NÃO DEVE SER PERMITIDO O COMUNISTA. O SUJEITO QUE FÔR COMUNISTA CONFESSO, NÃO PODE SER FERROVIÁRIO, PORQUE NÃO SE PODE TER CONFIANÇA NELE. ELE NÃO OBEDECE AO SEU CHEFE DIRETO, AO SEU CHEFE FERROVIÁRIO, ELE OBEDECE AO SEU CHEFE VERMELHO, AOS SEUS CHEFES SOVIÉTICOS. ELES NÃO OBEDECEM AO GOVERNO DO PAÍS, ELES OBEDECEM AO CHEFE DE UM PAÍS ESTRANGEIRO. É ESTA A MINHA PRIMEIRO PROPOSIÇÃO: QUE NÃO SEJAM PERMITIDOS, NO MEIO FERROVIÁRIO INDIVÍDUOS QUE PROFESSEM A DOCTRINA VERMELHA DA RÚSSIA SOVIÉTICA.

AINDA ESTÁ BEM PATENTE NA ALMA DO POVO BRASILEIRO AS DESGRAÇAS, OS SOFRIMENTOS DE MATO GROSSO QUANDO O NOSSO PAÍS FOI INVADIDO PELAS HOSTES DE SOLANO LOPEZ. NAS ESCOLAS AINDA

SE CONTAM O FEITO ÉPICO DE ANTÔNIO JOÃO DOURADO, COM OS SEUS 15 COMPANHEIROS. TODO MUNDO SABE DA RESISTÊNCIA DE HERMENEGILDO PORTOCARREIRO, NO FORTE DE COIMBRA. TODO MUNDO SABE O QUE FOI O MÁRTIRO DE DESGRAÇAS, DE SOFRIMENTOS E DE SACRIFÍCIOS DA MARCHA DE LAGUNA, DESDE LAGUNA ATÉ A VILA JARDIM; MATO GROSSO FOI POR 3 VEZES OCUPADO POR HOSTES INIMIGAS. AINDA ESTÁ LÁ O CAPÃO CAMBARATÉ, ONDE FORAM DEIXADOS OS COLÉRICOS; AINDA SE VÊ O TÚMULO DE CAMISÃO, O HERÓICO COMANDANTE DA COLUNA E O TÚMULO DO GUIA LOPES, QUE FOI O HOMEM QUE ORIENTOU O SEU CHEFE E, APEZAR DISSO TUDO, SE COMPARARMOS A EVOLUÇÃO DA CIÊNCIA E DO PROGRESSO DE 1864 ATÉ HOJE, VEMOS QUE O TEATRO DE OPERAÇÕES DO SUL DE MATO GROSSO SE ACHA EM CONDIÇÕES MAIS PRECÁRIAS DO QUE NAQUELE TEMPO. PODE-SE DIZER QUE OUTROS ANTÔNIO JOÃO VIRÃO, QUE OUTROS HERMENEGILDO PORTOCARREIRO VIRÃO E QUE OUTROS INIMIGOS PODERÃO TALAR O TERRITÓRIO PÁTRIO NAQUELE TEATRO DE OPERAÇÕES.

EXAMINANDO AQUELA REGIÃO SOB O PONTO DE VISTA GEO-POLÍTICO, NÃO SEGUNDO DEFINIU ALCHOFER, PARA CONQUISTA DE PAÍZES ESTRANGEIROS, MAS, PELA MODERNA CONCEPÇÃO AMERICANA DE QUE GEO-POLÍTICA É UMA CIÊNCIA QUE AJUDA A RESOLVER OS PROBLEMAS POLÍTICOS, UTILIZANDO-SE DA GEOGRAFIA, VEMOS QUE, TODOS OS FATORES ALÍ GEOGRÁFICOS SÃO ADVERSOS AO BRASIL. É SONHO DOS NOSSOS VISINHOS A RESTAURAÇÃO DO VICE-REINADO DO PRATA E DOIS RIOS - PARANÁ E PARAGUAI, QUE CORREM DE NORTE A SUL, CRUZANDO MATO GROSSO, SE REUNEM E VÃO PARA O ESTUÁRIO DO PRATA. UM É PERFEITAMENTE NAVEGÁVEL EM QUALQUER ÉPOCA - O RIO PARAGUAI E OUTRO APRESENTA UM TRECHO NAVEGÁVEL DE JUPIÁ ATÉ SETE QUEDAS E, DEPOIS DAS SETE QUEDAS, MAIS UM CANYON DE 60 KM. TAMBÉM É PERFEITAMENTE NAVEGÁVEL, PORTANTO DOIS CAUDÁIS QUE PODEM SER UTILIZADOS PERFEITAMENTE EM CASO DE GUERRA. ALÉM DISSO, A REPÚBLICA ARGENTINA TEM UMA REDE FERROVIÁRIA MUITO BEM ORGANIZADA EM DIREÇÃO A FRONTEIRA. TEM UMA LINHA QUE VAI A POUSADA, AÍ PASSA-SE EM FERRY-BOATTS PARA ENCARNAÇÃO, INDO ATÉ ASSUNÇÃO. ESTA PORTANTO A CAPITAL PARAGUAIA LIGADA PERFEITAMENTE À CAPITAL ARGENTINA. TAMBÉM UMA LINHA QUE SAÍ DE BUENOS AIRES E VAI A LAQUIATA COBRINDO A QUEBRADA DE AMAUPÁ, EM CREMALHEIRA, NUM TRECHO DE QUASI 428 KM, E QUE SEGUE DE CIMA DA CORDILHEIRA E VAI ATÉ LA PAZ. ESTÁ, ASSIM, TAMBÉM A CAPITAL DA BOLÍVIA LIGADA A BUENOS AIRES.

NO MOMENTO EM QUE NÓS DEMOS O GRITO DE RUMO AO OESTE E FALAVA-SE NO PETRÓLEO DA REGIÃO SUL-ANDINA. A ARGENTINA FEZ CONSTRUIR UMA ESTRADA PELO PÉ DO MONTE, POR BAIXO DA CORDILHEIRA, LIGANDO IAPUIBA ATÉ SANTA CRUZ DE LA SIERRA.

O TRATADO DIZ QUE ELA SÓ PODE EXPLORAR O PETRÓLEO DA

QUELA REGIÃO ATÉ O RIO PARAPETÍ E, DAÍ PARA O NORTE, SERIA DE INFLUÊNCIA BRASILEIRA. ELA NÃO SE CONTENTOU COM ISSO E SEUS TRILHOS, NUMA PROGRESSÃO MUITO MAIS ADIANTADA DO QUE A NOSSA, JÁ PASSARAM ESSE RIO E SEGUEM PARA SANTA CRUZ DE LA SIERRA, ONDE, TENHO CERTEZA, CHEGARÃO PRIMEIRO QUE OS BRASILEIROS. DE MO DO QUE, EM MATÉRIA DE VIA DE COMUNICAÇÃO ESSE NOSSO VIZINHO ESTÁ MUITO MAIS BEM SERVIDO DO QUE NÓS. NÓS O QUE TEMOS? TEMOS DOIS RIOS - PARANAPANEMA E O TIETÉ. HISTÓRICAMENTE NAVEGÁVEIS NO TEMPO DA COLONIZAÇÃO, MAS HOJE, BASTA SE LEVAR EM CONTA QUE D. LUIZ DE BRAGANÇA, QUE FEZ A VIAGEM EM MENOR TEMPO PELO TIETÉ, DESCEU O RIO EM 39 DIAS. HOJE, COM AS CONDIÇÕES ATUAIS DA GUERRA, NÃO SE PODERIA UTILIZAR ESSE RIO.

TEMOS APENAS A NOROESTE DO BRASIL. A NOROESTE NASCEU DA SANGUEIRA DO PARAGUAI, NO MOMENTO EM QUE ESTAVAMOS SOFREDO, IMAGINAMO-LA PARA QUE NÃO SE REPETISSE A HUMILHAÇÃO DO APRISIONAMENTO DO NAVIO MARQUÊS DE OLINDA QUE NÃO FOSSE MAIS LEVADO AO CÂRCERE UM OUTRO GOVERNADOR DE MATO GROSSO, COMO O FOI, NAQUELA OCASIÃO, CARNEIRO DE CAMPOS. HAVIA NECESSIDADE URGENTE DE SE FAZER UMA LINHA FÉRREA, UMA LINHA FÉRREA DE CARÁTER ESTRATÉGICO, E ESSA LINHA, QUE DEVIA SER FEITA INCONTINENTE, FOI ESTUDADA DURANTE 45 ANOS, QUASI MEIO SÉCULO, PARA SE DECIDIR UMA COISA QUE DURANTE A GUERRA ERA NECESSÁRIA. FELIZMENTE, O GOVERNO DE RODRIGUES ALVES COMPREENDEU BEM O ASSUNTO E LEVOU-O A CABO, DURANTE TODO O SEU QUATRIÊNIO. VEIO, DEPOIS AFFONSO PENA, DEPOIS O MARECHAL HERMES QUE COMPLETOU A OBRA. VEMOS 3 QUATRIÊNIOS DIFERENTES; 3 PRESIDENTES DA REPÚBLICA COM OS SEUS MINISTROS DA VIAÇÃO, ENTRE OS QUAIS ESTÁ MIGUEL CALMON E LAURO MULLER, CUIDANDO DE UMA MESMA COISA, SEM ESTADO NOVO, SEM NADA, ESTABELECEDO UM PROGRAMA QUE EXECUTARAM EM CURTO PRAZO. A ESTRADA FOI FEITA EM 9 ANOS. PORÉM, DE LÁ PARA CÁ, NÃO SER A PONTE DO RIO PARANÁ, ERRADAMENTE CONSTRUÍDA NO GOVERNO DE W. LUIZ, NADA MAIS FOI FEITO, NEM UM PREGO, APEZAR DE GRITARMOS A PLENOS PULMÕES: RUMO AO OESTE.

VEMOS QUE A CONDIÇÃO ESTRATÉGICA NÃO FOI ESTABELEÇIDA, NÃO FOI REALIZADA; A ESTRADA NÃO É UMA ESTRADA ESTRATÉGICA E, DIA A DIA, FICA PIOR, COM A PONTE DO PARANÁ E COM A PONTE DO PARAGUAI, DUAS OBRAS FIXAS, SEM DEFESA ALGUMA, POIS QUE AINDA NÃO VÍ LÁ INSTALAÇÃO MILITAR NENHUMA PARA DEFENDÊ-LAS, E, TALVEZ, NEM MESMO ESTUDO PARA ISTO. E O MUNDO ESTÁ CONTURBADO. JULGO QUE UMA FORMAÇÃO AÉREA PORÁ RAPIDAMENTE AQUELAS DUAS PONTES FORA DO SERVIÇO E NÓS SEM MEIOS PARA ATRAVESSARMOS O RIO. ASSIM, O EXEMPLO DA ARGENTINA, DE POUSADA, ONDE HÁ FERRY-BOATTS, NÃO FOI SEGUIDO. ERA ESSA A SOLUÇÃO, A MEU VÉR, MAS A PONTE DO PARANÁ ESTÁ NOS PRESTANDO SERVIÇOS E A PONTE DO PARAGUAI LÁ ESTÁ COMO UM VERDADEIRO ESPANTALHO, PORQUE NÃO HOJE

VE UM PROGRAMA PARA A SUA EXECUÇÃO.

NÃO HOUE UM PROGRAMA QUANDO O BRASIL RESOLVEU FAZER A BRASIL-BOLÍVIA. OS TRILHOS E DEMAIS MATERIAIS PARA ESSA ESTRADA, DE PROJEÇÃO INTERNACIONAL, REALIZANDO O SONHO DE EUCLIDES DA CUNHA, DE FAZER A ESTRADA SANTOS-ÁRICA VIERAM ATRAVÉS DOS RIOS PARANÁ E PARAGUAI, UTILIZANDO-SE DO PORTO DE MONTEVIDÉU, PORTANTO COM DESPESAS MUITO MAIORES. SE FOSSE PENSADO FAZER AO MESMO TEMPO A PONTE DO PARAGUAI E O TRECHO PORTO ESPERANÇA-CORUMBÁ, PODERIA TODO ESSE MATERIAL, DANDO RENDA PARA O GOVERNO BRASILEIRO, VIR DE SANTOS. MAIS DIAS IREMOS INAUGURAR MAIS 50 KM. DA BRASIL-BOLÍVIA E, ATÉ AGORA, O TRECHO PORTO ESPERANÇA-CORUMBÁ VAI SE FAZENDO COM O CORRER DOS TEMPOS, PORQUE BEM PARCAS SÃO AS VERBAS QUE NOS TÊM SIDO CONCEDIDAS.

E ASSIM ESTÁ A NOROESTE COM UMA PONTE DE 40 MIL CONTOS, QUE NÃO RENDE JUROS, UM CAPITAL PARADO, FAZENDO O PROLONGAMENTO ATÉ CORUMBÁ, ATÉ QUE TENHAMOS A VERBA NECESSÁRIA PARA LEVÁ-LA ATÉ ESSE PONTO DE LIGAÇÃO COM A BRASIL-BOLÍVIA.

CONTEMPLANDO-SE UM RIO VÊ-SE QUE TODA A VEZ QUE ELE RECEBE UM AFLUENTE, O QUADRO DA SUA VELOCIDADE É IGUAL A SOMA DO QUADRADO DOS OUTROS DOIS RIOS FORMADORES. A NATUREZA DITOU UMA REGRA E ESSE RIO, ORA SE APROFUNDA, ORA SE ALARGA, OU CRESCE DE VELOCIDADE. AQUELES QUE ORDENARAM A CONSTRUÇÃO DO RAMAL DE CAMPO GRANDE ATÉ PORTO ESPERANÇA E O SEU PROLONGAMENTO ATÉ CONCEPCIÓN NUNCA OBSERVARAM UM RIO E AGORA ESTÃO PENSANDO NUM OUTRO AFLUENTE PARA A NOSSA LINHA TRONCO: A CRIAÇÃO DO RAMAL DE CAMPO GRANDE A CUIABÁ COM 900 KM.

COMO PODE ESSE RIO RECEBER AFLUENTES E NÃO SE ENGROSSAR? COMO QUEREM OS QUE PENSARAM NESSE RAMAL OBTER ESSE MILAGRE? PARA A LINHA TRONCO NÃO FOI DADO UM CENTAVO E, PARA O RAMAL, QUE SOB O PONTO DE VISTA ECONÓMICO NOS DÁ UM DÉFICIT ATÉ AGORA DE 2 MILHÕES DE CRUZEIROS POR ANO, HOUE DINHEIRO PARA FAZÊ-LO. SÃO INJUÇÕES POLÍTICAS, DE POLÍTICA INTERNACIONAL MAL DIRIGIDA E DE POLÍTICA NACIONAL TAMBÉM MAL DIRIGIDA. SE TIVESSEM PRIMEIRAMENTE PEGADO TODO O DINHEIRO QUE O PAÍS PODE SE DISPOR E TIVESSEM POSTO EM ORDEM A LINHA TRONCO, DE BAURU ATÉ CORUMBÁ, PODERIAM, DEPOIS, PENSAR EM LEVAR ESTRADAS PARA O ESTRANGEIRO E FAZER RAMAIS QUE CAISSEM NESSA LINHA TRONCO. MAS ASSIM NÃO SUCEDEU.

ESTÁ A ESTRADA GASTANDO LENHA ATÉ HOJE. EM 1950,

SE NÃO FÔR TOMADA OUTRA PROVIDÊNCIA, NÃO HAVERÁ MAIS LENHA. AQUELAS FLORESTAS, ONDE OS ÍNDIOS ARMAVAM AS SUAS EMBOÇCADAS E COMBATIAM CONTRA OS PIONEIROS DA NOROESTE DO BRASIL JÁ ESTÃO TODAS CONSUMIDAS NAS FORNALHAS DAS LOCOMOTIVAS.

DE TRILHOS TEMOS UMA VERDADEIRA COLCHA DE RETALHOS, TRILHOS DE 37, TRILHOS DE 32, TRILHOS DE 25, O QUE LIMITE O EM PREGO DAS LOCOMOTIVAS, DAS POUCAS LOCOMOTIVAS QUE POSSUIMOS. ASSIM, COMO PODE SER ESSA ESTRADA, UMA ESTRADA INTERNACIONAL? COMO PODE TORNAR-SE A LINHA TRONCO DESSA GRANDE TRANSCONTINENTAL QUE VAI DE SANTOS A ÁRICA. COMO PODE ESSA ESTRADA SER CLASSIFICADA DE ESTRATÉGICA, SE NUM DADO MOMENTO DUAS PONTES PODEM SER JOGADAS ABAIXO E NÃO ESTAMOS EM CONDIÇÕES DE CONDUZIR NEM GÊNEROS PARA AS TROPAS QUE IRÃO LÁ COMBATER? AINDA ESTAMOS EM TEMPO EM QUE PARA IR-SE A MATO GROSSO OU TEREMOS QUE RECORRER AO RIO DA PRATA, SE POR LÁ PUDERMOS PASSAR, OU FAZER AQUELA MARCHA DO RIO DE JANEIRO A SÃO PAULO A CAMPINAS, UBERABA E ATÉ A MIRANDA, PARA INVADIR O PARAGUAI, COMO FIZEMOS NAQUELA OCASIÃO.

SOB O PONTO ECONÔMICO CONTINUA O DESASTRE. A ESTRADA IA MARGINANDO O VALE DO TIETÉ. VERIFICOU-SE QUE O TRAÇADO ERA MÁU, QUE AS ESTAÇÕES NÃO PODERIAM PERMANECER ABERTAS, PORQUE O SURTO DE MALÁRIA ERA ENORME. FEZ-SE UMA VARIANTE. ESSA VARIANTE ATRAVESSOU UM ESPIGÃO QUE SEPARA O VALE DO TIETÉ DO VALE DO RIO FEIO. NASCERAM CIDADES, CIDADES PRÓSPERAS. A TERRA ERA BOA PARA A AGRICULTURA, EM CURTO PRAZO CIDADES COMO ANDRADINA, COM DEZ ANOS DE EXISTÊNCIA, JÁ DÃO FRETES MENSIAIS DE 1 MILHÃO DE CRUZEIROS, MAS A ASSISTÊNCIA GOVERNAMENTAL NÃO FOI DADA À ESTRADA E, ASSIM, EM PEQUENO PRAZO A PAULISTA FEZ O PROLONGAMENTO DA SUA LINHA, SENDO DIVISOR DO RIO DE PEIXE E DO RIO FEIO. HAVIA UMA LEI QUE DIZIA QUE ESSA LINHA NÃO PODERIA SER PERMITIDA, PORQUE ELA ESTÁ A MENOS DE 150 KMS. DA NOSSA LINHA. E FICOU A NOROESTE DO BRASIL ENVOLVIDA PELOS DOIS FLANCOS; DE UM LADO PELA DOURADENSE E PELO OUTRO LADO, PELA PAULISTA. A PAULISTA COM MUITO MAIS RECURSOS DO QUE NÓS, TEM COMO MINHÕES FAZ ESTRADAS, ATRAVESSA A NOSSA LINHA, VEM BUSCAR A NOSSA CARGA, E, ASSIM, COMO A NOROESTE DO BRASIL PODERÁ VIVER? NÃO PODE. ALÉM DO MAIS, HÁ UMA DESORGANIZAÇÃO NA PARTE DA ORIENTAÇÃO DA AGRICULTURA. DIZ-SE AO CABOÇLO; PLANTE ALGODÃO, PORQUE O ALGODÃO DÁ E SURGE UMA GRANDE PRODUÇÃO DE ALGODÃO QUE DÁ A PLUMA E DÁ O CAROÇO. DO CAROÇO SE FAZ O OLEO COMBUSTÍVEL E, ERA DE SE ESPERAR QUE O CAROÇO DE ALGODÃO TIVESSE BOM PREÇO MAS, AGORA MESMO TEMOS NOTÍCIA DE QUE ESSE CAROÇO DE ALGODÃO NÃO PODE SER TRANSPORTADO. PORQUE ISSO, SENHORES? HÁ DE HAVER UM MOTIVO. O CABOÇLO PRECISA SER ESCLARECIDO, MAS O FATO É QUE FOI PROIBIDA A EXPORTAÇÃO DO CAROÇO DE ALGODÃO. A

MESMA COISA SUCEDEU COM O ARROZ. A SAFRA DE 1946 FOI ENORME, E A EXPORTAÇÃO FOI PROIBIDA EM 1947. EM 1948 NINGUÉM PLANTOU ARROZ. FOI PROMETIDO AO CABOCLÓ QUE SE ELE PLANTASSE AMENDOIM, TERIA GARANTIDO \$ 50,00 POR SACO. VEM A SAFRA E NEM \$ 30,00, ELE CONSEGUE, DESISTINDO DE PLANTAR. ENTÃO O QUE FAZER? TRANSFORMAR TODOS ESSES FERTEIS CAMPOS DE AGRICULTURA, QUE SÃO POUCOS NO BRASIL, EM INVERNADAS. FAZ-SE A INVERNADA, VEM O BOI, OS AGRICULTORES DÃO O FORA PORQUE, ACHAM QUE ALI NÃO É MAIS LUGAR PARA ELES E VÃO BATER EM OUTRA PORTA. SOB O PONTO DE VISTA ECONÔMICO DIZEM, TAMBÉM, QUE A ESTRADA VAI FALIR.

COMO NÓS PODEREMOS TRANSPORTAR BOI? O FRETE É PEQUENO E VIVENDO SÓ DE BOIS, A ESTRADA SÓ PODERÁ VIVER EM REGIME DEFICITÁRIO. MESMO ASSIM, SENTE-SE UMA REAÇÃO DO AGRICULTOR CONTRA O PECUARISTA, AQUELES QUE TÊM AS SUAS PEQUENAS GLEBAS DE TERRA LUTAM CONTRA OS DONOS DOS LATIFUNDIOS E A PRODUÇÃO AGRÍCOLA, VAÊ MESMO ASSIM, DESAPARECENDO.

DE MODO QUE A ESTRADA, QUE TEM A SATISFAZER A ESSA TRIPLICE FINALIDADE DE ESTRATÉGICA, INTERNACIONAL E ECONÔMICA, PRECISA DE VERBAS PARA SE REFAZER. EU SEI QUE AS CONDIÇÕES DO PAÍS NÃO PERMITEM QUE NOS SEJAM DADAS GRANDES QUANTIAS, MAS APRESENTO UMA INDICAÇÃO: QUE O GOVERNO AO MENOS TOME CONTA DA PARTE DO PESSOAL E DEIXE QUE A RENDA DA ESTRADA SEJA EMPREGADA PARA ACABAR DE CONSTRUI-LA PORQUE ELA ATÉ HOJE, DESDE 1905, AINDA NÃO FOI ACABADA. SE O GOVERNO FICAR RESPONSÁVEL PELA PARTE DO PESSOAL, ESSA GENTE FICARÁ CONTENTE, PORQUE TERÁ O MESMO SALÁRIO DAS OUTRAS ESTRADAS DE FERRO, QUE SÃO REPARTIÇÕES PÚBLICAS, QUE ESTÃO INCORPORADAS AO D.N.E.F. ESTRADAS DE FERRO QUE DÃO GRANDES DEFICITS, SÃO MANTIDAS PELO GOVERNO. PORQUE NÃO MANTER UMA ESTRADA, AO MENOS QUANTO AO SEU PESSOAL, SE ELA TEM GRANDE PROJEÇÃO ESTRATÉGICA, SE ELA REPRESENTA O PULMÃO DE MATO GROSSO, SE ELA VAE SER PARTE DO TRONCO DE UMA VIA FÉRREA INTERNACIONAL, E SE ELA PODE, TAMBÉM, REPRESENTAR UM GRANDE PAPEL ECONÔMICO NA VIDA DO ESTADO DE MATO GROSSO E DE SÃO PAULO E PORTANTO DO PAÍS? É, AÍ ESTÁ, A MINHA SEGUNDA PROPOSIÇÃO: QUE O GOVERNO FEDERAL, ATENDENDO À SITUAÇÃO ESPECIAL EM QUE SE ACHA A NOROESTE DO BRASIL, LHE DÊ VERBA PARA QUE ELA SE CONCLUA, OU FIQUE RESPONSÁVEL PELO PAGAMENTO DO PESSOAL E, QUANTO AS OBRAS, QUE TERÃO DE SER FEITAS LÁ, QUE SE ORGANIZE UM PLANEJAMENTO, ESTABELEÇENDO-SE UMA ORDEM DE URGÊNCIA AFIM DE QUE POLÍTICOS, COM SIMPLES APRESENTAÇÃO DE PROJETOS, QUE DEPOIS SÃO APROVADOS, NÃO VENHAM MODIFICAR A ORDEM DE URGÊNCIA NECESSÁRIA, FAZENDO-SE PRIMEIRO O SUPERFLEO E DEPOIS O PRINCIPAL.

ERAM ESSAS DUAS PROPOSIÇÕES QUE EU QUERIA FAZER A ES

TE EGRÉGIO CONGRESSO, AFIM DE QUE SEJAM ELAS LEVADAS AO CONHECIMENTO DO GOVÉRNO DE MODO A SER O ASSUNTO RESOLVIDO NO MENOR PRAZO. MUITO OBRIGADO.

Dr. ARTHUR CASTILHO - EU FELICITO VIVAMENTE AO ILUSTRADO CORONEL LIMA FIGUEIREDO PELA SUA ORAÇÃO BRILHANTE E SINCERA, FOCALIZANDO OS ASPECTOS DOLOROSOS, MAS VERDADEIROS, DA ECONOMIA BRASILEIRA, DA ECONOMIA PRINCIPALMENTE DE SUA ZONA, DA ZONA DA SUA ESTRADA DE FERRO. DAQUELA ZONA QUE TEM RESPONSABILIDADE DO CONTACTO DIRETO COM O ESTRANGEIRO, SERÃO FORÇOSAMENTE O PONTO OBRIGATÓRIO DA GRANDE TRANSVERSAL, QUE S.S. FOCALIZA, DESDE ÁRICA ATÉ SANTOS.

REALMENTE, EMBORA NÃO TENHA CONTACTO DIRETO COM A NOROESTE DO BRASIL, O DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO TEVE, ATRAVÉS DE VÁRIOS CONTACTOS POR INTERMÉDIO DO MINISTÉRIO DA VIAÇÃO CONFERÊNCIAS COM TÉCNICOS DA NOROESTE EM FACE DA SITUAÇÃO DEFICÍLIMA DO PESSOAL DAQUELA FERROVIA, NO COMEÇO DE 1946, QUANDO SE PROCESSAVA UMA GRANDE AGITAÇÃO SOCIAL QUE FOI RELEMBRADA COM MUITA PRECISÃO PELO ATUAL ILUSTRADO DIRETOR DA NOROESTE DO BRASIL.

REALMENTE, TODOS NÓS QUE ACOMPANHAMOS COM CARINHO A SITUAÇÃO DO FERROVIARISMO NACIONAL, SENTIMOS QUÃO VALIOSA, INTELIGENTE E HABIL FOI A AÇÃO DO CORONEL LIMA FIGUEIREDO NO DESDOBRAMENTO DESSA CAMPANHA QUE FINALIZOU COM A NORMALIZAÇÃO EFETIVA DA SITUAÇÃO DO SEU PESSOAL, CRIANDO, ALÍ, UMA ATMOSFERA DE COMPLETA CONFIANÇA NA DIREÇÃO SUPREMA DA ESTRADA, QUE VÓS OUTROS AQUI TODOS TESTEMUNHASTES ATRAVÉS DOS DIVERSOS DELEGADOS QUE AQUI FALARAM, VERIFICANDO QUE HÁ UMA COMPLETA CONCORDANCIA DE PENSAMENTOS ENTRE OS SEUS DIVERSOS TÉCNICOS, CHEFES DE REPARTIÇÃO E O SEU ATUAL DIRETOR.

VÓS OUTROS OUVISTES, COM ESPECIAL AGRADO, AQUELAS OBSERVAÇÕES, AQUELES RELATÓRIOS, REALMENTE VALIOSOS, APRESENTADOS PELOS DELEGADOS DA NOROESTE, MOSTRANDO UM COMPLETO CONHECIMENTO DAS NECESSIDADES PREMENTES DA ESTRADA E SUGERINDO AS SOLUÇÕES ADQUADAS PARA COLOCAR AQUELA FERROVIA NA POSIÇÃO DE DESTAQUE, QUE ELA MERECE, COMO PARTE INTEGRANTE DA GRANDE TRANSCONTINENTAL E AS PROPOSIÇÕES APRESENTADAS PELO CORONEL LIMA FIGUEIREDO FORAM AMPLAMENTE JUSTIFICADAS E, CREIO BEM, QUE VÓS OUTROS TIVESTES, COMO EU, A IMPRESSÃO DA NECESSIDADE ABSOLUTA DE APOIO A ESTAS DUAS PROPOSIÇÕES QUE FOCALIZARAM, O ASPECTO SOCIAL, INDISPENSÁVEL AO DISCIPLINAMENTO DO PESSOAL, PARA A CONTINUIDADE DA PRODUÇÃO REGULAR, QUE JÁ SE OBSERVA, COM PRAZER,

NAQUELE SETOR FERROVIÁRIO E, COMO COMPLEMENTO, A QUE PLEITEIA O AUXÍLIO INDISPENSÁVEL PARA O DESENVOLVIMENTO ECONOMICO DAQUE LA IMPORTANTE FERROVIA.

FELICITANDO O CORONEL LIMA FIGUEIREDO PELA BRILHANTE COLABORAÇÃO PRESTADA PELA SUA ESTRADA NOS DIVERSOS DEPARTAMENTOS A QUE COMPARECEREM OS SEUS DELEGADOS, APRESENTANDO SOLUÇÕES RACIONAIS E DIGNAS DE TODO O APOIO, CAUSANDO MESMO ENTUSIASMO PELO ACERTO DAS MEDIDAS PROPOSTAS, SUBMETO A LIBERAÇÃO DOS SRS. AS DUAS PROPOSIÇÕES ENUMERADAS PELO CORONEL LIMA FIGUEIREDO, COMO PARTE DAS PROPOSIÇÕES FINAIS DA REUNIÃO DOS DIRETORES.

SE ALGUM DOS SRS. DESEJA FAZER USO DA PALAVRA SOBRE AS PROPOSIÇÕES DO CORONEL LIMA FIGUEIREDO, EU PEÇO A MANIFESTAÇÃO A RESPEITO. (PAUSA)

NÃO HAVENDO DISCUSSÃO, VOU SUBMETER À VOTAÇÃO. OS SRS. QUE CONCORDAM COM AS PROPOSIÇÕES ENUNCIADAS QUEIRAM CONSERVAR A POSIÇÃO.

ESTÃO APROVADAS AS PROPOSIÇÕES.

DOU, AGORA, A PALAVRA AO SR. REPRESENTANTE DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA.

Dr. RUY COSTA RODRIGUES

Estrada de Ferro Sorocabana

DA ANTIGA ORGANIZAÇÃO DEPARTAMENTAL ADOTADA NA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA ATÉ O ANO DE 1936 - ORGANIZAÇÃO ESSA QUE SE CARACTERIZA POR UMA DISTRIBUIÇÃO DE FUNÇÕES AO LONGO DE TODA A LINHA - OPERANDO PELOS SEUS PRINCIPAES DEPARTAMENTOS: LINHA, LOCOMOÇÃO E TRÁFEGO, PASSOU A SOROCABANA EM 1937 POR UMA REFORMA QUE CREOU O DEPARTAMENTO DOS TRANSPORTES, COM A FUSÃO DOS SERVIÇOS DE TRAÇÃO, MOVIMENTO E ESTAÇÕES, - DANDO, ASSIM, UM PASSO PARA O SISTEMA DIVISIONAL.

NO ANO DE 1944 FORAM CREADOS NESTA ESTRADA OS DEPARTAMENTOS DE MATERIAES E DE PESSOAL, TENDO ESTE ÚLTIMO COMO UMA DAS SUAS FINALIDADES OS SERVIÇOS DE "ASSISTÊNCIA SOCIAL".

A PARTIR DE JUNHO DESTE ANO FOI ADOTADO FINALMENTE O DIVISIONAL AMERICANO, QUE SE CARACTERIZA PELA CENTRALIZAÇÃO NA ORIENTAÇÃO E DESCENTRALIZAÇÃO NA EXECUÇÃO - CRENDO-SE, COM FORME ORGANOGAMA ANEXO, UMA SUB-DIRETORIA DE OPERAÇÕES, QUE CONSTITUE O SERVIÇO ATIVO DA ESTRADA E UMA SUB-DIRETORIA ADMINISTRATIVA, A QUAL FICARAM AFETOS ALÉM DOS DEPARTAMENTOS JÁ EXISTENTES DE FINANÇAS, COMERCIAL, MATERIAES, PESSOAL - MAIS UM NOVO DEPARTAMENTO INCUMBIDO ESPECIALMENTE DA ASSISTÊNCIA SOCIAL - O DEPARTAMENTO DE SERVIÇOS SOCIAES.

VERIFICA-SE, ASSIM, A IMPORTÂNCIA QUE DE ALGUNS ANOS PARA CÁ, VEM A ESTRADA DE FERRO SOROCABANA DISPENSANDO A ESSE PROBLEMA DA ASSISTÊNCIA SOCIAL - QUE CULMINOU PELA CRIAÇÃO DESTE NOVO DEPARTAMENTO.

*

O MAIOR OU MENOR SUCESSO DE TODA ORGANIZAÇÃO DEPENDE, EM GRANDE PARTE, DAS QUALIDADES DO SEU PESSOAL. POR EXPERIÊNCIA EU DIREI QUE NA MAIORIA DAS NOSSAS ESTRADAS DE FERRO SE JUSTIFICA PLENAMENTE O EMPREGO DO CLASSICO SISTEMAL DEPARTAMENTAL E QUE SÔMENTE NAS REDES, JÁ DE GRANDE EXTENSÃO FERROVIARIA, E ATINGINDO UM CERTO LIMITE PRONTO AO SEU TRÁFEGO E RECEI

TA QUILOMÉTRICA - PODE ENCONTRAR APLICAÇÃO O DIVISIONAL.

ESTRADA DE FERRO SOROCABANA

PASSEMOS À PRIMEIRA PARTE DO TEMÁRIO.

ADMINISTRAÇÃO GERAL

A) SITUAÇÃO DO PESSOAL:

- 1) NÚMERO TOTAL DE PESSOAL EXISTENTE E SUA RELAÇÃO COM A TONELAGEM - QUILOMETRO - BRUTA TRANSPORTADA.
- 2) JUSTIFICATIVA DE CORRELAÇÃO EXISTENTE, EM RELAÇÃO A UM PADRÃO RAZOÁVEL DE EFICIÊNCIA.

NO QUADRO ANEXO, (1) RELATIVO AO DÉCENIO DE 1 938 A 1 947 VERIFICA-SE O SEGUINTE EM RELAÇÃO AO NÚMERO TOTAL DO PESSOAL E RESPECTIVAS DESPESAS, - EM SERVIÇO DE CUSTEIO:

DE 13 239 EMPREGADOS EM 1 938, PASSOU-SE PARA 17 601 EMPREGADOS EM 1 947, ISTO É FORMA UM ACRÉSCIMO DE 33 %.

DE UMA DESPESA DE PESSOAL (VENCIMENTOS) DE R\$ R\$ 59 252 461,40 EM 1 938 ATINGIU-SE À DESPESA DE R\$ 231 282 080,20 EM 1 947, ISTO É UM AUMENTO DE QUASE 300 %, O QUE VALE DIZER, A DESPESA DESSE DÉCENIO, QUASE QUE QUADRUPLOU.

CONFORME SE VERIFICA PELO MESMO QUADRO O TRABALHO EXPRESSO EM TONS/KM DE PESO BRUTO DE 2 812 644 535 EM 1 938 PASSOU A 3 718 747 016 EM 1 947, ISTO É FORMA UM AUMENTO DE CERCA DE 33 %, O MESMO VERIFICADO EM RELAÇÃO AO NÚMERO DO PESSOAL.

ENTRETANTO HOUE UM AUMENTO DE 1 063 726 415 TONS/KM DE PESO ÚTIL FORA 1 454 664 023 TONS/KM DE PESO ÚTIL, ISTO É UM AUMENTO DE QUASE 40 %, O QUE DENOTA UM MELHOR SERVIÇO NO APROVEITAMENTO DA CAPACIDADE TOTAL DE LOTAÇÃO OFERECIDA PELOS VEÍCULOS - O QUE VEM SE REFLETIR NO RESULTADO DO NÚMERO MEDIO DE EMPREGADOS POR 1 MILHÃO DE TONS/KM DE PESO ÚTIL TRANSPORTADO.

ASSIM É, QUE OBTIVEMOS:

12,4 EMPREGADOS POR 1 MILHÃO TONS/KM PESO ÚTIL EM 1 938
E 12,1 EMPREGADOS POR 1 MILHÃO TONS/KM PESO ÚTIL EM 1 947

ESSE ÍNDICE EM RELAÇÃO À TONELAGEM BRUTA, CONFORME SE DEPREENDE DOS DADOS ANTERIORES FOI O MESMO:

4,7 EMPREGADOS POR 1 MILHÃO TONS/KM PESO BRUTO EM 1 938
4,7 EMPREGADOS POR 1 MILHÃO TONS/KM PESO BRUTO EM 1 947

ESTA RELAÇÃO DE NÚMERO DE EMPREGADOS PARA 1 MILHÃO DE TONS/KM, ACHAMOS EXCESSIVA E DIMINUIRÁ, DE CERTO, COM OS MELHORAMENTOS EM EXECUÇÃO; REMODELAÇÃO DE TRAÇADOS, ELETRIFICAÇÃO, E COM O AUMENTO DA DENSIDADE DE TRÁFEGO - PELO QUADRO EM QUESTÃO, CONSTATA-SE AINDA: QUE ENQUANTO QUE A DESPEZA MÉDIA DE PESSOAL PARA 1 MILHÃO DE TONS/KM BRUTAS TRIPLICOU EM 1 938 PARA 1 947 - EM RELAÇÃO AO PESO ÚTIL TRANSPORTADO FOI APENAS 2,8 VEZES MAIOR -

⌘ 55 702,70 POR 1 MILHÃO TONS/KM ÚTEIS EM 1 938
⌘ 158 993,40 POR 1 MILHÃO TONS/KM ÚTEIS EM 1 947
⌘ 21 066,40 POR 1 MILHÃO TONS/KM BRUTAS EM 1 938
⌘ 62 361,20 POR 1 MILHÃO TONS/KM BRUTAS EM 1 947

AQUELAS RELAÇÕES DO TOTAL DA EXPLORAÇÃO FERROVIÁRIA DE Nº DE EMPREGADOS POR 1 MILHÃO DE TONS/KM, RESPECTIVAMENTE DE 12,1 PARA O PESO ÚTIL E DE 4,7 PARA O PESO BRUTO, ASSIM SE DISCRIMINAM PELOS DIVERSOS DEPARTAMENTOS DA ESTRADA: NO QUADRO ANEXO (2) PELO QUAL SE VERIFICA TAMBÉM A EXISTÊNCIA DE 8,05 EMPREGADOS EM 31/12/47 - NA EXPLORAÇÃO PROPRIAMENTE FERROVIÁRIA - POR UM QUILOMETRO DE LINHA EM TRÁFEGO.

PASSEMOS AO ITEM 3 DO TEMÁRIO.

2) SALÁRIOS PAGOS E PRODUÇÃO CORRESPONDENTE POR HOMEM
- HORA

NO QUADRO ANEXO (3) CONSTAM OS SALÁRIOS MEDIOS, POR CARREIRA DO PESSOAL, EM GERAL DA ESTRADA, INCLUINDO SERVIÇOS DE CONTA DE CAPITAL - (SITUAÇÃO ATUAL).

O SALÁRIO MEDIO MENSAL É DE Cr\$ 1 276,70 - EXCLUINDO O PESSOAL DE CONTA CAPITAL ESSE SALÁRIO ELEVA-SE A Cr\$ 1 329,20-

A MAIORIA DOS SALÁRIOS MEDIOS DAS DIVERSAS CARREIRAS ESTÃO ACIMA DO SALÁRIO MEDIO GERAL.

PARA O SALÁRIO MEDIO GERAL DE Cr\$ 1 276,70, TEMOS PARA 25 DIAS ÚTEIS POR MEZ E 8 HORAS DE TRABALHO POR DIA OS SALÁRIOS MEDIOS SEGUINTE:

DE Cr\$ 51,08 POR HOMEM/DIA

DE Cr\$ 6,385 POR HOMEM/HORA

PASSEMOS À PARTE FINAL QUE DIZ RESPEITO AOS ITENS 4, 5 E 6 DO TEMÁRIO .

- 4) MÉTODOS ACONSELHÁVEIS PARA A MELHORIA DA PRODUÇÃO
- 5) MEDIDAS INDISPENSÁVEIS PARA FAVORECER O MELHOR PADRAO DE VIDA DO FERROVIÁRIO EM ATIVIDADE
- 6) MEDIDAS NECESSÁRIAS À OBTENÇÃO EM TEMPO RAZOÁVEL, DA APOSENTADORIA DO FERROVIÁRIO E SUA JUSTA RETRIBUIÇÃO -

O FIM PRINCIPAL DE QUALQUER ORGANIZAÇÃO INDUSTRIAL CONSISTE EM SE PRODUIR O MÁXIMO COM O MÍNIMO DE DESPESAS.

EM UMA ESTRADA DE FERRO, ESTE PRINCÍPIO SE TRADUZ PELA PRODUÇÃO DE MAIOR NUMERO DE UNIDADES DE TRANSPORTE, PELO CUSTO MAIS BAIXO CUSTO ESTE DE PRODUÇÃO, QUE RESULTA DAS DESPESAS DE MATERIAL E PESSOAL.

O MÍNIMO DE DESPESAS DE PESSOAL SE CONSEGUE, NÃO

COM O PAGAMENTO DE SALÁRIOS INFIMOS, MAS PRINCIPALMENTE COM A REDUÇÃO DA MÃO DE OBRA E A BOA DISTRIBUIÇÃO DOS TRABALHOS, NA BASE DA MÁXIMA ESPECIALIZAÇÃO, PROCURANDO-SE, TANTO QUANTO POSSÍVEL, UNIFORMIZAR AS TARIFFAS, TORNANDO-AS QUASE QUE MECANICAS, NA MÃO DO PESSOAL - SÃO OS FRUTOS DO TAYLORISMO, DO FAYOLISMO, ESTÁ CLARO, TUDO ISSO, SEM SE PERDER DE VISTA A HUMANIZAÇÃO DO TRABALHO .

HA MUITO QUE JÁ SE TEM MOSTRADO QUE A GRANDE QUESTÃO PARA A INDÚSTRIA É A BOA UTILIZAÇÃO DO TRABALHO, REDUZINDO A FADIGA AO MÍNIMO.

NA HOMOGENEIDADE DAS TARIFFAS SE FUNDA, POIS, O PRINCÍPIO FUNDAMENTAL DA ECONOMIA DA PRODUÇÃO E ELA TANTO SE APLICA NOS TRABALHOS MANUAES COMO NOS TRABALHOS INTELECTUAES, SEJA NA PARTE TÉCNICA, SEJA NA PARTE ADMINISTRATIVA .

DAÍ RESULTA O PRINCÍPIO DOMINANTE EM TODAS AS ORGANIZAÇÕES MODERNAS: O PRINCÍPIO DA ESPECIALIZAÇÃO, QUE INVADE DIA A DIA TODAS AS PROFISSÕES E TODAS AS ADMINISTRAÇÕES.

RESULTADO FINAL

O RESULTADO FINAL TEM SEMPRE EM VISTA:

- 1) MAIOR PRODUÇÃO
- 2) MELHOR PRODUÇÃO
- 3) MENOR CUSTO
- 4) MAIOR REMUNERAÇÃO

CONSIDERADAS CONDIÇÕES SATISFATÓRIAS QUANTO ÀS INSTALAÇÕES EXISTENTES QUANTO AO SEU APARELHAMENTO E CONDIÇÕES DE MEIO AMBIENTE, A ESSE RESULTADO FINAL SE CHEGA COM A

- A) RACIONALIZAÇÃO DA PRODUÇÃO, QUE IMPLICA EM MECANIZAÇÃO, STANDARDIZAÇÃO DO MATERIAL, ETC .
- B) APERFEIÇOAMENTO DA MÃO DE OBRA, COM A SELEÇÃO DO

PESSOAL PARA UMA FIXAÇÃO RACIONAL DOS QUADROS, ESTIMULO AO OPERARIO, ETC.

- C) RACIONALIZAÇÃO DOS FORNECIMENTOS DE MATERIAES, COMPREENDENDO A PREVISÃO DO CONSUMO, REDUÇÃO DE ESTOQUE E CONTROLE DA QUALIDADE.
- D) RACIONALIZAÇÃO DA CONTABILIDADE E ESTATÍSTICA.
- E) CONTROLE TÉCNICO.

AINDA HÁ A CONSIDERAR, COMO FOI AQUI ONTEM REALÇADO, PELOS ILUSTRES REPRESENTANTES DA V.F.R.G.S. - A INFLUÊNCIA DO BEM ESTAR DOS EMPREGADOS, COMO FATOS ESSENCIAL NO RENDIMENTO DA PRODUÇÃO - E O QUANTO PODE PARA ISSO INFLUIR A ELEVAÇÃO MORAL DO TRABALHO, SOBRE O QUE DISCORREU COM TANTO BRILHO O DISTINTO COLEGA MARIO REIS.

E' PRECISO HAVER ESSA PREOCUPAÇÃO POR HARMONIZAR O MAIOR BEM ESTAR MATERIAL, INTELECTUAL E MORAL DO TRABALHADOR COM O MÁXIMO DE PROGRESSO DA EMPRESA.

NÃO SE PODE, EFETIVAMENTE, NEGAR A INFLUÊNCIA BENEFICIA DIRETA COMO MUITO BEM ACENTUOU O DR. MARIO REIS, - QUE SE PODE OBTER NO RENDIMENTO DA EXPLORAÇÃO FERROVIÁRIA, COM ESSE BEM ESTAR QUE SE PROCURE PROPORCIONAR AQUELES QUE NELA TRABALHAM.

ESTOU TAMBÉM INTEIRAMENTE DE ACÔRDO COM O DR. MARIO REIS RECONHECENDO, E POR EXPERIÊNCIA, QUE TEM ALHADO UM E'LO NA CADEIA DO PROGRESSO QUE É O RELATIVO A EDUCAÇÃO DO PESSOAL ENCARGADO DE MANEJAR OS HOMENS PARA SABER COMO CONDUZIR A ATIVIDADE ECONÔMICA, DENTRO DE NORMAS MAIS HUMANAS E MAIS CIENTÍFICAS.

MAS, DEVEMOS RECONHECER, TEM FALTADO TAMBÉM A INSTRUÇÃO E EDUCAÇÃO DO PESSOAL TRABALHADOR NO SENTIDO DE IMBUIR EM SUA CONCIÊNCIA A AFIRMAÇÃO DE QUE É POSSÍVEL OBTER MELHORES RESULTADOS ATÉ COM MENOR ESFORÇO.

E' INDISPENSÁVEL ESSA SELEÇÃO DO PESSOAL DE DIREÇÃO

COM SUFICIENTE HABILIDADE ADMINISTRATIVA E COM OUTRAS QUALIDADES PARA PODER SATISFAZER ÀS RESPONSABILIDADES DOS TEMPOS MODERNOS, COMO MUITO BEM SALIENTOU O DR. MARIO REIS.

O ESSENCIAL É POSSUIR UM ESPÍRITO DE JUSTIÇA E DE OBSERVAÇÃO E APERCEBER-SE O CHEFE DA REALIDADE DA VIDA DO TRABALHADOR - PREOCUPANDO-SE POR APLICAR ENTRE OS SEUS SUBORDINADOS NORMAS DE TRABALHO E DE VIDA QUE FAÇAM MAIS PRODUTIVO O TRABALHO E MAIS APRAZIVEL A VIDA.

FALO, POR EXPERIÊNCIA; QUE ENTRE MUITOS CHEFES E SUB-CHEFES NÃO IMBUIDOS DAS IDEIAS NA NOVA ESCOLA - ERAM MUITO POUCOS AQUELES QUE FAZIAM CASO DA SENSIBILIDADE ESPIRITUAL HUMANA E A QUEM OCORRESSE A IDEIA DE ALENTAR OU ESTIMULAR O TRABALHADOR ELOGIANDO SEUS ESFORÇOS E A SUA OBRA.

HA, SEM DÚVIDA, UMA FALTA NA PREPARAÇÃO DOS NOSSOS ENGENHEIROS, DOS NOSSOS TÉCNICOS QUE AO DEIXAR AMANHÃ A ESCOLA, VÃO ASSUMIR RESPONSABILIDADES DE GRANDES PROPORÇÕES NA DIREÇÃO DE CERTOS SERVIÇOS.

E FETIVAMENTE SI PROCURARMOS ENTRE O CORPO DOCENTE DE NOSSAS ESCOLAS TÉCNICAS SUPERIORES, UM NÚMERO DE PROFESSORES TENDO TIDO OCASIÃO DE TRABALHAR NA INDÚSTRIA E DE CONDUZIR HOMENS COM SUCESSO, CONSTATARÍAMOS QUE ESTE NÚMERO TENDE PARA ZERO.

ESTÁ CLARO QUE É PRECISO SÁBIOS, INDAGADORES, TEORIAS, PARA FORMAR ENGENHEIROS, - MAS TAMBÉM É DE LASTIMAR QUE OS FUTUROS ENGENHEIROS NÃO POSSAM, SENÃO RARAMENTE, OU NUNCA, ENCONTRAR NOS BANÇOS ACADEMICOS, ALGUNS MESTRES QUE LHES ENSINAM COMO ELES TERÃO QUE CONDUZIR HOMENS; MESTRES QUE POSSAM LHES DAR ESTE ENSINO FORA DOS DOGMAS E CRENÇAS POLÍTICAS E COM AUTORIDADE QUE CONFERE SÓMENTE A EXPERIÊNCIA PESSOAL; MESTRES QUE LHES EXPLIQUEM COMO SE ADQUIRE O PRESTÍGIO NECESSÁRIO AO COMANDO, ASSIM COMO A HARMONIA E A DISCIPLINA INDISPENSÁVEIS À PRODUÇÃO ECONÔMICA DE BENS; MESTRES QUE LHES MOSTREM A AMPLITUDE DO PAPEL QUE FUTUROS PATRÕES OU CHEFES DE SERVIÇO TERÃO A PREENCHER, A GRANDEZA E A IMPORTÂNCIA DAS RIQUEZAS QUE ELES DE VERÃO REPARTIR ENTRE O TRABALHO, O CAPITAL E O ESTADO; MESTRES QUE DEPOIS DE LHES TER FEITO AMAR E ADMIRAR AS MARAVILHAS OBTIDOS PELA ORDEM, O MÉTODO E A EXPERIMENTAÇÃO CIENTÍFICA APLICADOS À MATERIA, LHES FAÇAM COMPREENDER TUDO O QUE DEVEMOS CONSEGUIR DOS MESMOS PROCESSOS, APLICADOS AO ESTUDO FIZIOLÓGICO E

PSICOLÓGICO DA MÁQUINA HUMANA .

A TÉCNICA, COM OS SEUS APERFEIÇOAMENTOS, VALORIZA-SE DIA A DIA. A VALORIZAÇÃO DO NOSSO HOMEM TORNA-SE IMPERATIVA.

COM A MECANIZAÇÃO, CADA VÊS MAIS GENERALIZADA, PÕE-SE À DISPOSIÇÃO DO HOMEM, À CUSTA DE UM ESFORÇO CADA VEZ MENOR, UMA QUANTIDADE SEM CESSAR E SEMPRE CRESCENTE DE ENERGIA .

AI ESTÁ A PRÓPRIA MÁQUINA CONTRIBUINDO PARA A VALORIZAÇÃO DO HOMEM, PORQUE A MÁQUINA É ESPIRITUAL NA SUA FINALIDADE, POIS DESOBRIGANDO O HOMEM DE TAREFAS ANTES PARA ELE EXGOTANTES, ELA ABRE À ATIVIDADE DESINTERESSADA DO ESPÍRITO NOVOS CAMINHOS.

ATÉ ONDE IRÁ O APERFEIÇOAMENTO CIENTÍFICO DA TÉCNICA, NÃO SABEMOS, MAS É UM FATO QUE UMA RELAÇÃO EXISTE ENTRE O FUTURO DA TÉCNICA E O FUTURO DO HOMEM, - POIS QUE SABEMOS HOJE, POR EXPERIÊNCIA, QUE UMA INVENÇÃO TANTO PODE SIGNIFICAR VIDA, COMO PODE SIGNIFICAR A MORTE PARA MILHARES DE SÉRES.

*

MAS, O QUE DESEJARIAMOS NÃO É FAZER TRIUNFAR A TÉCNICA, E SIM COLOCA-LA AO SERVIÇO DO HOMEM .

UMA SOCIEDADE UTILIZANDO PLENAMENTE AS POSSIBILIDADES DA TÉCNICA - DEVE USAR A PRINCÍPIO PERMITIR A TODOS PODER CONTAR COM O INDISPENSÁVEL PARA ATENDER AS SUAS IMEDIATAS NECESSIDADES .

*

ENTENDE-SE POR BEM ESTAR DO PESSOAL AS MEDIDAS TOMADAS PARA MELHORAR AS CONDIÇÕES DE VIDA DO PESSOAL E ESSAS MEDIDAS PODEM SER TOMADAS SEJA EM CUMPRIMENTO DE DISPOSIÇÕES LEGAIS, SEJA POR VONTADE PRÓPRIA DA EMPREZA, QUE, EM MUITOS CASOS, SE TEM ANTECIPADO ÀQUELAS DISPOSIÇÕES LEGAIS .

COMO NA PRÁTICA É QUAZE IMPOSSÍVEL ALCANÇAR A FÓRMULA DO SALÁRIO JUSTO - QUE É AQUELE QUE PERMITE AO ASSALARIADO LEVAR UMA VIDA MODESTA, PORÉM COMPLETA, COM SUA FAMILIA, E NA APLICAÇÃO DESTA NORMA SURGEM OBSTÁCULOS - PROCURA-SE DAR - TQDA IMPORTANCIA AS PRESTAÇÕES SOCIAES QUE COMPLEMENTAM O SALÁRIO E UM DOS FINS QUE SE TEM EM VISTA COM A IMPLANTAÇÃO DE UM

SISTEMA MEDITADO DE PRESTAÇÕES SOCIAES É O DE PROTEGER E CONSERVAR A CAPACIDADE DE TRABALHO DOS TRABALHADORES, CONCEDENDO-LHES UMA MANEIRA DECOROSA DE VIVER, FORA DOS LUGARES DE TRABALHO.

NÃO HA NEGAR QUE ESSE BEM ESTAR QUE LHE É PROPORCIONADO FORA DOS RECINTOS DE TRABALHO, MUITO CONTRIBUIRÁ PARA QUE SE APRESENTEM AO TRABALHO EM CONDIÇÕES MUITO SUPERIORES, QUANTO À SUA CAPACIDADE DE RENDIMENTO.

AS FACILIDADES PROPORCIONADAS PARA MELHORIA DESSE BEM ESTAR DO PESSOAL NÃO SÃO AINDA COMPLETAR, MESMO PORQUE UMA OBRA DE TAL VULTO EXIGE RECURSOS EXTRAORDINÁRIOS.

DE UM MODO GERAL, AS PRESTAÇÕES SOCIAES REFEREM-SE ÀS SEGUINTE MANIFESTAÇÕES:

- 1) ALOJAMENTO
- 2) FACILIDADES DE ALIMENTAÇÃO
- 3) HIGIENE E SANIDADE
- 4) ASSISTÊNCIA MÉDICA, DENTÁRIA E HOSPITALAR
- 5) INSTRUÇÃO
- 6) ORGANIZAÇÃO DE SOCIEDADES RECREATIVAS E ESPORTIVAS

COMO MEDIDAS CONSIDERADAS PARA FAVORECER A MELHORIA DO PADRÃO DE VIDA DO FERROVIÁRIO EM ATIVIDADE, A ESTRADA DE FERRO SOROCABANA, PELO SEU DEPARTAMENTO DE SERVIÇO SOCIAL, PROCURA DAR, DENTRO DE CERTOS LIMITES, ASSISTÊNCIA SOCIAL AO SEU PESSOAL, SOB DIVERSAS FORMAS:

1) PELOS SEUS ARMAZENS DE ABASTECIMENTO, FORNECENDO GÊNEROS POR PREÇO POUCO ACIMA DO CUSTO E COM DESCONTO EM FOLHA, CONFORME JÁ TIVEMOS OPORTUNIDADE DE AQUI REFERIR.

2) SERVIÇO DE HABITAÇÃO, COM A CONSTRUÇÃO DE CASAS SIMPLES E CONFORTÁVEIS, ALUGADAS PELO PREÇO MÁXIMO DE 20% DO SALÁRIO DO EMPREGADO.

A DISTRIBUIÇÃO DAS CASAS SE FAZ MEDIANTE UM INQUÉRITO POR ASSISTENTE SOCIAL, BASEANDO-SE EM:

- A) CONDIÇÕES DE HIGIENE E CONFORTO DA MORADIA ATUAL DO FERROVIÁRIO (NECESSIDADE).
- B) NÚMERO DE PESSOAS DA FAMÍLIA
- C) PADRÃO DE VENCIMENTOS
- D) TEMPO DE SERVIÇO
- E) CONVENIÊNCIA DO SERVIÇO

A MAIORIA DO PESSOAL - PESSOAL DA VIA PERMANENTE, TRABALHADORES, FEITORES, MESTRES DE LINHA; PESSOAL DAS ESTAÇÕES, AGENTES, TELEGRAFISTAS, CONFERENTES, FRETADORES; PESSOAL DE CARREIRA, MAQUINISTAS, FOGUISTAS, CHEFES DE TREM E PESSOAL DOS DEPÓSITOS JÁ TÊM CASA DADA PELA ESTRADA .

A ESTRADA CONTINUA EMPENHADA EM SOLUCIONAR ESSE MAGNO PROBLEMA E ULTIMAMENTE CONSTRUÍDAS 30 CASAS EM ASSIS; 30 EM SANTOS E AÍ, AINDA, EM CONSTRUÇÃO 60; NO KM A CONSTRUÍDAS 19 E INICIADAS 22 .

TEEM-SE, SEMPRE, EM VISTA ATENDER OS NÚCLEOS FERROVIÁRIOS MAIORES .

3) ASSISTÊNCIA ESCOLAR, COM INSTALAÇÃO DE ESCOLA PRIMÁRIA PARA OS FILHOS DOS FERROVIÁRIOS .

FOI JÁ INSTALADA A PRIMEIRA ESCOLA COM 10 CLASSES EM SOROCABA, PARA ONDE EXISTE O MAIOR AGRUPAMENTO FERROVIÁRIO DA ESTRADA (CERCA 3 000 EMPREGADOS) CONSTITUINDO, PORTANTO, UMA NUMEROSA FAMÍLIA FERROVIÁRIA DE CERCA 15 000 PESSOAS .

4) ASSISTÊNCIA AOS ESPORTES, PROCURANDO AUXILIAR OS CLUBES DE FERROVIÁRIOS, EXISTENTES EM NÚMERO DE 14, EM DIVERSAS CIDADES, NESTE PARTICULAR, - APROVEITAM-SE OS LOCAES, UNS MAIS FAVORÁVEIS QUE OUTROS, SÃO INSTALADAS "PLAY - GROUNDS" PARA AS CRIANÇAS - FILHOS DOS FERROVIÁRIOS .

5) ASSISTÊNCIA CULTURAL, MANTENDO UMA BIBLIOTECA CIRCU-
LANTE E AUXILIANDO AS BIBLIOTECAS EXISTENTES DAS ASSOCIAÇÕES
DE FERROVIÁRIOS.

6) ASSISTÊNCIA GERAL PROVIDENCIANDO A INTERNAÇÃO HOSPI-
TALAR NOS CASOS NÃO ATENDIDOS PELA CAIXA DE APOSENTADORIAS E
PENSÕES E COM O FORNECIMENTO DE CERTOS MEDICAMENTOS MAIS CAROS
COMO PENICILINA E STREPTOMICINA, ETC, PARA PAGAMENTO POSTERIOR
EM PARCELAS SUAVES.

FORNECIMENTO DE ARTIGOS DE USO: ROUPAS, MEDIANTE IN-
QUERITO PREVIAMENTE REALIZADO PELOS ASSISTENTES SOCIAES, PARA
DESCONTO TAMBÉM EM PARCELAS SUAVES.

6) MEDIDAS NECESSARIAS À OBTENÇÃO, EM TEMPO RAZOÁVEL, DA
APOSENTADORIA DO FERROVIÁRIO E SUA JUSTA RETRIBUIÇÃO

AGUARDAM OS FERROVIÁRIOS AS MEDIDAS PREVISTAS NOS DI-
VERSOS PROJETOS DE LEI QUE PREVÊM A APOSENTADORIA ORDINÁRIA,
COM 30 ANOS DE SERVIÇO, E MESMO A REDUÇÃO DESSE PRAZO; A FIXA-
ÇÃO DO LIMITE DE IDADE E AUMENTO DO MÁXIMO SALÁRIO DETERMINADO
NA ATUAL LEI PARA SER CONSIDERADO PELAS CAIXAS (R\$ 2 000,00).

AGUARDAM A MELHORIA DA QUOTA OU PENSÃO PARA AS VIU-
VAS E HERDEIROS.

NA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA FOI OBTIDA DO GOVÉRNO
DO ESTADO A APOSENTADORIA EM CONDIÇÕES SEMELHANTES À CONCEDIDA
AOS FUNCIONÁRIOS PÚBLICOS, ATINGINDO O VENCIMENTO INTEGRAL - PA-
GANDO A ESTRADA A DIFERENÇA DE PROVENTO ENTRE A QUOTA PAGA PE-
LA CAIXA E O QUE TERIA DIREITO COMO FUNCIONÁRIO.

DECRETO 15 151 DE 20/10/1 945, SENDO INTERVENTOR FE-
DERAL O DR. FERNANDO COSTA E SECRETARIO DA VIAÇÃO E DIRETOR DA
ESTRADA DE FERRO SOROCABANA O ENG^o RUY COSTA RODRIGUES.

*

AINDA QUANTO À ASSISTÊNCIA SOCIAL, FORAM CRIADAS AS

CARTEIRAS DE AUXÍLIO FINANCEIRO, PARA DESCONTO RÁPIDO E A PRAZO.

O DESCONTO RÁPIDO É FEITO NO 1º MES E LIMITADO O AUXÍLIO A 15% DO SALÁRIO MENSAL.

O DESCONTO A PRAZO É FEITO EM 12 PRESTAÇÕES, LIMITADO TAMBÉM, A 15% DOS VENCIMENTOS ANUAES - O QUE CORRESPONDE A UM VERDADEIRO ADIANTAMENTO NOS CASOS DE COMPROVADA NECESSIDADE DO FERROVIÁRIO.

PESSOAL

SABEMOS TODOS QUE O FATOR MÃO DE OBRA VEIO ONERAR PESADAMENTE, NESTES ÚLTIMOS ANOS, AS DESPESAS DE MUITAS INDUSTRIAS, COMO A DA INDÚSTRIA FERROVIÁRIA.

ESTAS MELHORIAS DE SALÁRIOS DO PESSOAL FORAM MUITO FELIZES SOB O PONTO DE VISTA HUMANITÁRIO E SOCIAL E NÃO PODEMOS SENÃO FELICITAR-NOS POR ESTE MOTIVO. MAS, O FATO É QUE RESULTOU DISSO UM AUMENTO DO PREÇO DE CUSTO, QUE OBRIGA A UMA ELEVÇÃO DO PREÇO DE VENDA - SITUAÇÃO ESSA A QUE NÃO PODEM ESCAPAR AS ESTRADAS DE FERRO ENQUANTO NÃO SORTIREM EFEITO AS PROVIDÊNCIAS QUE POSSAM SER TORNADAS TENDENTES À MELHORIA E BARRATEAMENTO DA PRODUÇÃO.

NÃO PODEMOS DEIXAR DE RECONHECER QUE ESSAS MAJORAÇÕES DE SALÁRIOS FORAM FEITAS UM POUCO DESORDENADAMENTE, SEM OBEDECER A UM PLANO DE CONJUNTO, O QUE CRIA SITUAÇÕES DIFÍCEIS.

NESTA QUESTÃO HA A CONSIDERAR QUE SI É PRECISO ESTAR SEMPRE DE SOBREVISO EM RELAÇÃO AQUELES QUE CARECEM DE JUSTIÇA SOCIAL QUE TUDO PROCURAM TIRAR DO TRABALHO HUMANO, SEM INTERESSAR-SE PELA SITUAÇÃO ECONÔMICA DO TRABALHADOR - DEVE-SE, POR OUTRO LADO, AGIR COM PRUDÊNCIA, NÃO CONCEDENDO FACILIDADES EXCESSIVAS QUE POEM EM PERIGO A ESTABILIDADE DA EMPRESA - CONCLUË-SE, POIS QUE NOS EMPREENDIMENTOS, EM QUE OS PROBLEMAS DE ORDEM ECONÔMICA E SOCIAL ASSUMEM ACENTUADA PREPONDERANCIA - É DA MAIS ALTA IMPORTANCIA O PAPEL DO ENGENHEIRO.

POR ISSO MESMO, TORNA-SE ABSOLUTAMENTE INDISPENSÁVEL

QUE A ENGENHARIA ABANDONE O CAMPO EXCLUSIVO DA TÉCNICA, PARA ABRANGER TAMBÉM A PARTE ADMINISTRATIVA E SOCIAL, ONDE COM O SEU PREPARO DE BASE ESTEJA EM CONDIÇÕES DE DEFRONTAR COM MAIOR SEGURANÇA, QUESTÕES DE ORDEM SOCIAL E ECONOMICA QUE SURGEM, A CADA PASSO, NOS NOSSOS DIAS -

E¹ NA TAREFA ARDUA DE PROCURAR AS SOLUÇÕES MAIS INDICADAS PARA CADA CASO, QUE O ENGENHEIRO TEM QUE REPRESENTAR O SEU IMPORTANTE PAPEL.

DEVEMOS INSPIRAR-NOS NA SEGUINTE DIVISA: PESSOAL POU-
CO NUMEROSO, EM COMPENSAÇÃO BEM REMUNERADO.

O DESPERDÍCIO ABSORVE, EM GERAL, UMA ELEVADA PROPORÇÃO DOS FRUTOS DA ATIVIDADE HUMANA E O ENGENHEIRO, NOS SETORES DIVERSOS DAS SUAS ATIVIDADES, NO ESTUDO CONTINUO E OBJETIVO DO HOMEM E DO MEIO, MUITO PODERÁ CONTRIBUIR, COM A RACIONALIZAÇÃO DOS SERVIÇOS, PARA SENÃO SANAR TOTALMENTE AQUELA PERDA - REDUZIR-LA EM GRANDE PARTE.

AINDA NO PROBLEMA DA MAIS ALTA RELEVÂNCIA, QUE É O DA VALORIZAÇÃO RÁPIDA DO NOSSO HOMEM, SEJA NA SUA SELEÇÃO PARA DETERMINADOS SERVIÇOS, SEJA INTERESSANDO-SE EM DAR-LHE MEIOS PARA APERFEIÇOAR OS SEUS CONHECIMENTOS DE MANEIRA A PROPORCIONAR-LHE UMA MAIS EFICIENTE PRODUTIVIDADE E AO MESMO TEMPO MAIOR REMUNERAÇÃO - PODE O ENGENHEIRO, BEM ORIENTADO, INFLUIR DECISIVAMENTE.

Dr. ARTHUR CASTILHO - O CONSUMADO TÉCNICO, QUE É O DR. RUY COSTA RODRIGUES, COM A SUA BRILHANTE INTELIGÊNCIA, COM A SUA GRANDE EXPERIÊNCIA, TEM TRAZIDO ÀS NOSSAS REUNIÕES A COLABORAÇÃO VALIOSÍSSIMA QUE TODOS TENDES APLAUDIDO, OFERECENDO AO NOSSO CONHECIMENTO OS ENSINAMENTOS DA FERROVIA DE ALTA EFICIÊNCIA QUE É A ESTRADA DE FERRO SOROCABANA, MOSTRANDO OS RESULTADOS BENÉFICOS DA SÁDIA ADMINISTRAÇÃO QUE TEM ESTADO ALÍ IMPLANTADA, DE HÁ MUITO E NA QUAL S.S. TEM SIDO UM COLABORADOR EFETIVO, EXERCENDO, EM DESTAQUE, A SUPREMA DIREÇÃO, IMPRIMINDO-LHE UMA FEIÇÃO PARTICULAR TODA PROGRESSISTA, DE ALTA VISÃO, RU MANDO PARA O FUTURO COM UMA CERTEZA DE RESULTADOS, PREVISTOS PELA SUA LARGA VISÃO DE ADMINISTRADOR E ALICERÇADAS NAS OBSERVAÇÕES DA SUA PROFÍCUA EXPERIÊNCIA NAQUELA ESTRADA.

HOJE, MAIS UMA VEZ, O DR. RUI COSTA RODRIGUES, COM A

FACILIDADE DA SUA PALAVRA, TROUXE VÁRIAS E PRECIOSAS INFORMAÇÕES, FOCALIZANDO ASPECTOS INTERESSANTÍSSIMOS DA ADMINISTRAÇÃO FERROVIÁRIA, COMEÇANDO POR DAR APOIO DECISIVO À BRILHANTE TESE, DO DR. MARIO REIS, SOBRE O TRATAMENTO DO PESSOAL FERROVIÁRIO DENTRO DE UMA ORIENTAÇÃO NOVA, QUE SE VEM ADOTANDO NAS ESTRADAS DE FERRO DO BRASIL, AMPARADA NUM ASPECTO SOCIOLOGICO BEM OBSERVADO E CIENTIFICAMENTE FUNDAMENTADO.

PARA MIM ISSO FOI UMA GRATA SATISFAÇÃO PORQUE, COMO O DR. RUY DA COSTA RODRIGUES, TAMBÉM APRECEI E APLAUDI COM ENTUSIASMO, AS PROPOSIÇÕES DO DR. MARIO REIS ONTEM BRILHANTEMENTE ENUNCIADAS DURANTE AS NOSSAS REUNIÕES.

AS OBSERVAÇÕES PRÓPRIAS DO DR. RUY DA COSTA RODRIGUES, FAZENDO AQUELA DISSERTAÇÃO BRILHANTE SOBRE O PAPEL DO ENGENHEIRO NAS ADMINISTRAÇÕES INDUSTRIAIS, PROCURANDO TIRAR DA MÁQUINA O MÁXIMO PROVEITO, PORÉM NÃO ESCRAVIZANDO O HOMEM À MÁQUINA, MAS FAZENDO A MÁQUINA FUNCIONAR PARA A FELICIDADE DO HOMEM, FOI UMA TESE DEFENDIDA COM AQUELA CARACTERÍSTICA COMPETÊNCIA DO DR. RUY COSTA RODRIGUES ASSINALANDO, AINDA, COM MUITA SABEDORIA, QUE O ENGENHEIRO DEVE SAIR DA AÇÃO LIMITADA DA SUA TÉCNICA, PARA ENTRAR NOS COMPLICADOS PROBLEMAS DA SOCIOLOGIA MODERNA ONDE, PELA SUA FORMAÇÃO CIENTÍFICA, PELA SUA FORMAÇÃO INTELLECTUAL, PODERÁ AGIR COM GRANDE PROVEITO PARA A FELICIDADE DO HOMEM, ATRAVÉS DO BEM ESTAR DOS TRABALHADORES, ATRAVÉS DO BEM ESTAR DAQUELAS CLASSES QUE NOS DÃO A MAIOR VALIA DOS SEUS TRABALHOS.

EU FELICITO O DR. RUY COSTA RODRIGUES, FELICITO CALOROSAMENTE A SOROCABANA PELO ALTO VALOR DOS TRABALHOS APRESENTADOS, PELA DEMONSTRAÇÃO BRILHANTE DA EFICIÊNCIA DA SUA ADMINISTRAÇÃO.

DENTRO DO NOSSO PROGRAMA, ONTEM AQUI INDICADO, CONSULTO OS SRS. DIRETORES SE TÊM SOBRE AS PROPOSIÇÕES REFERENTES À VIAÇÃO PERMANENTE E LOCOMOÇÃO, PROPOSIÇÕES ESSAS INSCRITAS NOS FOLHETOS DISTRIBUÍDOS, ALGUMA RETIFICAÇÃO A FAZER OU ALGUMA RESTRIÇÃO A EXPLANAREM SOBRE O QUE FOI PROPOSTO E APROVADO PELOS SEUS DELEGADOS, NAS DIVERSAS REUNIÕES ANTERIORMENTE REALIZADAS.

SE ALGUM DOS SENHORES QUER FAZER USO DA PALAVRA, SOBRE ÊSSES ASSUNTOS, CONCEDE-LA-EI COM PRAZER. (PAUSA)

(1)
 ESTRADA DE FERRO SOROCABANA
 DIVISÃO ESTATÍSTICA

Nº DO PESSOAL EM SERVIÇO DE "CUSTEIO" E AS RESPECTIVAS DESPESAS DE "PESSOAL" (VENCIMENTOS) - O TRABALHO REALIZADO, EXPRESSO EM TONS-KM DE PÊSO ÚTIL E PÊSO BRUTO, REBOCADOS - O Nº MÉDIO DE PESSOAL EM RELAÇÃO AO TRABALHO REALIZADO FREANTE A 1 000 000 DE TONS-KM, E O CUSTO MÉDIO DA DESPESA "PESSOAL" (VENCIMENTOS) CORRESPONDENTE AO TRABALHO REFERENTE A 100 000 TONS-KM - DECÊNIO DE 1938 A 1947

ANOS	Nº DO PESSOAL	DESPESA DE PESSOAL (VENCIMENTOS) - 64 -	TONELADAS - QUILOMETRO DE PÊSO ÚTIL E BRUTO, REBOCADOS (1)		Nº MÉDIO DE PESSOAL EM RELAÇÃO AO TRABALHO EXPRESSO EM TONS-KM DE PÊSO ÚTIL E PÊSO BRUTO REBOCADO		DESPESA MÉDIA DE PESSOAL (VENCIMENTOS) EM RELAÇÃO AO TRABALHO EXPRESSO EM 1 000 000 TONS-KM - 64	
			ÚTIL	BRUTO	ÚTIL	BRUTO	ÚTIL	BRUTO
1938	13 239	59 252 461,40	1 063 726 415	2 812 644 535	12,4	4,7	5 570,27	2 106,64
1939	13 748	61 415 395,50	1 192 879 073	3 118 863 799	11,5	4,4	5 148,42	1 969,15
1940	14 058	64 596 873,40	1 259 205 155	3 284 623 476	11,2	4,3	5 129,99	1 966,64
1941	14 564	67 644 588,30	1 282 172 474	3 392 970 772	11,4	4,3	5 275,78	1 993,67
1942	14 682	70 284 261,90	1 181 909 569	3 183 232 800	12,4	4,6	5 946,67	2 207,95
1943	14 516	76 709 096,90	1 182 070 013	3 137 849 554	12,3	4,6	6 487,22	2 444,58
1944	14 989	97 613 731,30	1 298 076 921	3 290 331 686	11,5	4,6	7 519,87	2 966,68
1945	16 250	143 703 394,60	1 396 515 678	3 497 246 491	11,6	4,6	10 290,14	4 109,04
1946	16 549	196 914 618,60	1 411 990 874	3 647 937 099	11,7	4,5	13 945,88	5 398,02
1947	17 601	231 282 030,20	1 454 664 023	3 708 747 016	12,1	4,7	15 899,34	6 236,12

1) PÊSO ÚTIL: PELOS DOCUMENTOS DE CONTADORIA (PASSAGEIROS, ENCOMENDAS, BAGAGENS, ANIMAIS E MERCADORIAS)

(2)

PESSOAL EM SERVIÇO

REDE SOROCABANA (8ITOLA DE 1,00) E SERVIÇO RODOVIÁRIO

EM 31 DE DEZEMBRO DE 1947, ESTAVAM EM TODOS OS SERVIÇOS, NA ESTRADA, 21 722 EMPREGADOS, CONTRA 20 174, EM 1946, CUJA DISTRIBUIÇÃO DEMONSTRA O QUADRO SEGUINTE:

DESIGNAÇÃO	QUANTIDADE	POR 100 QUI-	POR 1 000 000 DE TON-	
		LÔMETROS EM TRÁFEGO	KM DE UTIL	DE PÊSO BRUTO
EM SERVIÇO DE CUSTEIO				
EXPLORAÇÃO FERROVIÁRIA:				
DIRETORIA E REPARTIÇÕES ANEXAS:				
DIRETORIA PROPRIAMENTE DITA	5			
SECRETARIA	32			
CONSULTORIA JURÍDICA	29			
CUSTEIO DOS EDIFÍCIOS CENTRAIS ...	84			
MOTORISTAS DOS DEPARTAMENTOS ...	14			
COMISSIONADOS (Secção Técnica)....	5			
TOTAL	169	7,73	0,12	0,05
DEPARTAMENTO DE FINANÇAS:				
CHEFIA	26			
CONTABILIDADE	72			
CONTADORIA	291			
ESTATÍSTICA	75			
TESOURARIA	25			
SERVIÇO MECANIZADO	127			
TOTAL	616	28,16	0,42	0,16
DEPARTAMENTO DO TRÁFEGO	333	15,22	0,23	0,09
DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES	10 315	471,57	7,09	2,78
DEPARTAMENTO DE MECÂNICA	2 413	110,31	1,66	0,65
DEPARTAMENTO DA VIA PERMANENTE	2.664	121,79	1,83	0,72
DEPARTAMENTO DE CONSTRUÇÃO	303	13,85	0,21	0,08
DEPARTAMENTO DE ELETRICIDADE (SINALIZAÇÃO)	167	7,64	0,12	0,05
DEPARTAMENTO DE PESSOAL	151	6,90	0,10	0,04
DEPARTAMENTO DO MATERIAL	381	17,42	0,26	0,10
DEPARTAMENTO DE PATRIMÔNIO	56	2,56	0,04	0,02
DEPARTAMENTO DE ASSISTÊNCIA SOCIAL ...	33	1,51	0,02	0,01
TOTAL - EXPLORAÇÃO FERROVIÁRIA ...	17 601	804,66	12,10	4,75
SERVIÇO RODOVIÁRIO:				
DEPARTAMENTO DO TRÁFEGO	662	-	-	-
TOTAL DE EXPLORAÇÃO FERROVIÁRIA E SERVIÇO RODOVIÁRIO	18 263	-	-	-

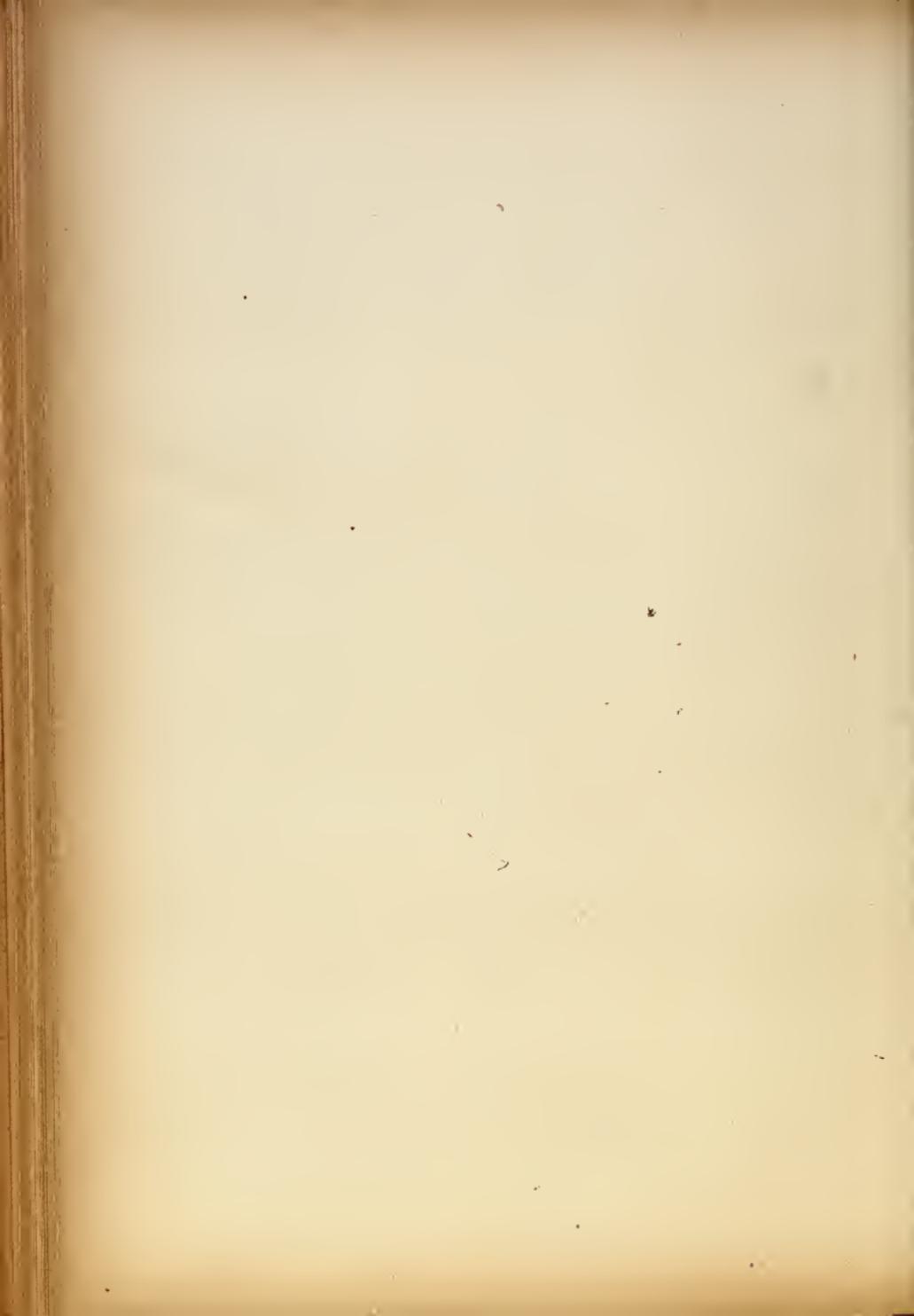
(3)

ESTRADA DE FERRO SOROCABANA

SUBDIRETORIA ADMINISTRATIVA

SALARIO-MÉDIO, POR "CARREIRA"

CARREIRA	Nº	DESPESA MENSAL	SALÁRIO MÉDIO
ADM. SUPERIOR	119	816 200,00	6 800,00
ADMINISTRAÇÃO	76	292 600,00	3 850,00
TÉCNICA	80	146 880,00	1 836,00
ADMINISTRATIVA	120	225 720,00	1 987,40
TEZOURARIA	14	28 560,00	2 040,00
ESCRITÓRIO	1708	2 717 400,00	1 584,00
ESTAÇÃO	2574	3 551 240,00	1 302,00
ARTIFICE	3624	4 845 720,00	1 377,10
AGENTE COMERCIAL ..	6	14 880,00	2 480,00
TRENS	1042	1 354 320,00	1 299,80
MÁQUINAS	1373	1 924 080,00	1 401,40
MANOBRAS	437	563 880,00	1 290,40
TRUQUEIROS	532	673 680,00	1 263,30
ARMAZENISTA	189	252 840,00	1 337,70
FARMACIA	35	45 360,00	1 296,00
PROFILAXIA	11	17 160,00	1 560,00
LABORATÓRIO	2	2 760,00	1 380,00
CONSERVA	784	1 108 440,00	1 413,80
TRABALHADOR	4559	4 790 400,00	1 076,30
POLICIA	491	509 400,00	1 037,40
CONTINUO	245	250 320,00	1 021,70
MOTORISTAS	152	227 160,00	1 494,50
ASCENSORISTA	7	9 480,00	1 354,30
FLUVIAL	14	16 440,00	1 174,30
ARTIFICE C/C	626	560 040,00	894,60
TRABALHADOR C C ...	1300	942 500,00	725,00
SOMA:	20120	25 687 460,00	1 276,70



NÃO HAVENDO QUEM QUEIRA FAZER USO DA PALAVRA, VOU SUBMETER A HOMOLOGAÇÃO AS PROPOSIÇÕES ANTERIORMENTE APROVADAS.

OS SRS. QUE HOMOLOGAM AS PROPOSIÇÕES, QUEIRAM CONSERVAR A POSIÇÃO.

ESTÃO HOMOLOGADAS.

DOU A PALAVRA AO DR. ALCIDES LINS, QUE DESEJA APRESENTAR, TAMBÉM, UMA PROPOSIÇÃO.

SENHOR PRESIDENTE

SE ME FÔSSE PERMITIDO, EU QUERIA APROVEITAR-ME DA EXPOSIÇÃO DO CEL. LIMA FIGUEIREDO PARA APRESENTAR UMA PROPOSIÇÃO, DE ORDEM GERAL, QUE JULGO INTERESSAR A TÔDAS ESTRADAS DE FERRO PRESENTES.

REFIRO-ME À DESCRIÇÃO QUE ÊLE FEZ, DE CARACTER MUITO OBJETIVO, DO ESGOTAMENTO DA FERTILIDADE AGRÍCOLA AO LONGO DA LINHA DA NOROESTE DO BRASIL, ESGOTAMENTO QUE SE ESTÁ VERIFICANDO, SEGUNDO PENSO AO LONGO DE TÔDAS AS NOSSAS ESTRADAS DE FERRO E AS TERRAS VÃO PASSANDO, PROGRESSIVAMENTE, DE TERRAS FÉRTIS, PRODUTORAS DE CEREAIS, CAFÉ ETC. A SIMPLES PASTAGENS. ESSES ASPECTOS DOS NOSSOS PROCESSOS DE CULTURA AGRÍCOLA É UM DOS MAIS LAMENTÁVEIS E NOS CAUSAM AS MAIS SÉRIAS APREENSÕES SOBRE O FUTURO DA ECONOMIA NACIONAL.

À VISTA DISSO, PENSEI EM PROPOR QUE ESTA CONFERÊNCIA FAÇA UM APÊLO AO GOVÊRNO NO SENTIDO DO MINISTÉRIO DA AGRICULTURA PROCURAR CRIAR, EM TODAS AS ZONAS SERVIDAS PELA REDE FERROVIÁRIA NACIONAL, CAMPOS DE ENSINAMENTOS PRÁTICOS, DE PROCESSOS RACIONAIS DE AGRICULTURA, DE FORMA QUE HAJA A MANUTENÇÃO, OU SE FAÇA A RECUPERAÇÃO DA FERTIBILIDADE DO SOLO, TORNANDO-O PERMANENTEMENTE CAPAZ DE PRODUIR E DE PRENDER O HOMEM À TERRA.

O NOSSO AGRICULTOR HOJE É UM NÔMADE QUE ANDA À CATTA DE TERRAS NOVAS E, COM ISSO, AS ESTRADAS DE FERRO VÊM CADA VEZ MAIS SE AFASTAREM ELES DOS PONTOS DE EXPORTAÇÃO, OU DOS CENTROS DE GRANDE CONSUMO E ISSO ACARRETA UMA FRAQUEZA ECONÔMICA

VISÍVEL E SÉRIA. FICARIA, PORTANTO, MUITO GRATO SE OS DIRETORES AQUI PRESENTES ME APOIASSEM UMA PROPOSIÇÃO, SUGERINDO QUE O GOVERNO CRIE CAMPOS DE EXPERIMENTAÇÃO AGRÍCOLA AO LONGO DAS ZONAS SERVIDAS PELAS ESTRADAS DE FERRO.

Dr. ALVARO DE SOUZA LIMA - PEÇO A PALAVRA, SENHOR PRESIDENTE, APENAS PARA DAR O MEU APOIO, ALIAS, DESNECESSÁRIO, POR QUE ACHO QUE ESSE APOIO JÁ ESTÁ IMPLÍCITO NA CONSCIÊNCIA DE TODOS NÓS, À PROPOSIÇÃO FORMULADA PELO DR. ALCIDES LINS.

ESTOU NUMA ESTRADA DE FERRO ONDE ESSE ASPECTO DA QUEDA DA PRODUÇÃO, DO DESPOVOAMENTO DOS CAMPOS É ABSOLUTAMENTE NOTÁVEL, MAIS NOTÁVEL, TALVEZ, DO QUE NA NOROESTE E EM OUTRAS ESTRADAS.

EM RELAÇÃO A ESSA SUBSTITUIÇÃO DA LAVOURA PELA PASTAGEM, V. EXCIA. CONHECE PERFEITAMENTE, POIS COLABOROU CONOSCO NAQUELA COMISSÃO DE 1942 QUE PROPOZ A REESTRUTURAÇÃO DA MOGIANA NA NAQUELE ESTUDO ECONÔMICO PRÉVIO QUE FIZEMOS DA ZONA, - O ASPECTO AINDA É MAIS GRAVE DO QUE APARECE NAS ESTATÍSTICAS, PORQUE, COMO VERIFICAMOS NAQUELA OCASIÃO NA MOGIANA O QUE SE CHAMA DE PASTAGEM NAS ESTATÍSTICAS, PELO MENOS NA SECRETARIA DE AGRICULTURA EM SÃO PAULO, É AQUILO QUE O AGRONOMO NÃO CONSEGUE CLASSIFICAR DE OUTRA FORMA, SÃO REALMENTE, EM GERAL, TERRENOS ABSOLUTAMENTE ABANDONADOS E TANTO ASSIM É, QUE FIZEMOS AQUELES GRÁFICOS, QUE V. EXCIA CONHECE, EM QUE SE VÊ QUE, EMBORA A POPULAÇÃO BOVINA DOS MUNICÍPIOS CRIADORES DA ZONA DA MOGIANA ESTEJA AUMENTANDO, VENHA CONTINUAMENTE AUMENTANDO, A DENSIDADE DA POPULAÇÃO BOVINA, PELO HECTARE DE PASTAGEM, VEM CAINDO CONTINUAMENTE, QUER DIZER O QUE FIGURA COMO PASTAGEM, SÃO TERRAS ABANDONADAS E A MÉDIA DA POPULAÇÃO BOVINA NA ZONA DA MOGIANA É ABSOLUTAMENTE INFERIOR, DE METADE INFERIOR, AQUILO QUE OS TÉCNICOS DE AGRICULTURA CONSIDERAM COMO A DENSIDADE BOVINAS DAS SUAS PASTAGENS.

UM OUTRO PROBLEMA MUITO SÉRIO, E QUE SENTIMOS, TAMBÉM, NA MOGIANA, É O ESGOTAMENTO, QUE O DR. ALCIDES LINS MUITO BEM FOCALIZOU, É ESTA FUGIDA PARA REGIÕES CADA VEZ MAIS DISTANTE DAS ZONAS PRODUTORAS. ELA NÃO SERIA TÃO GRAVE SE FOSSE COMPENSADA POR UMA PRODUÇÃO DAS ZONAS PRÓXIMAS, MAS O FATO É QUE ESTES NÃO TÊM PRODUÇÃO, A QUAL VEM DE LONGE, TORNANDO INTELIGENTEMENTE INAPLICÁVEL, EM RIGOR, O CONCEITO DA TARIFA DIFERENCIAL, PORQUE NÃO HÁ PRODUÇÃO QUE PAGUE AS DESPESAS PRÓPRIAS. ENTRETANTO NÃO SE PODE DEIXAR DE USAR A TARIFA DIFERENCIAL PORQUE ENTÃO, SE SACRIFICARIA ATÉ A PRODUÇÃO DA ZONA, MAS O FATO

É QUE NÃO PODERIAMOS MAIS APLICAR AS TARIFAS DIFERENCIAL PORQUE NÃO HA PRODUÇÃO QUE PAGUE AS DESPESAS PERMANENTES DAS ZONAS PRÓPRIAS. QUANTO À QUEDA DA PRODUÇÃO, O MEU DEPARTAMENTO TEVE, FAZ POUCO TEMPO, OCASIÃO DE ORGANIZAR UM ESTUDO DO QUAL ENTREGOU UM EXEMPLAR AO SR. DR. DANIEL DE CARVALHO APROVEITANDO A SUA VISITA A SÃO PAULO. NESSE ESTUDO, ORGANIZADO PELO MEU ASSISTENTE NO SETOR DE ESTUDOS ECONÔMICOS, AO QUAL EU FIZ UMA PEQUENA INTRODUÇÃO, VERIFICANDO-SE QUE A PRODUÇÃO, NO BRASIL INTEIRO, VEM CAINDO E NESSE TRABALHO NADA MAIS FIZEMOS SENÃO APROXIMAR DADOS, DIVIDI-LOS PELA NOSSA PRODUÇÃO DOS 22 GÊNEROS, QUE A ESTATÍSTICA DO MINISTÉRIO DA AGRICULTURA CONSIDERA COMO GÊNEROS ALIMENTÍCIOS ESSENCIAIS, PELA NOSSA POPULAÇÃO, ALCANÇANDO UM ÍNDICE "PER CAPITA" QUE NÃO SÓ VEM CAINDO, E SI CONSIDERARMOS ESSE ÍNDICE "PER CAPITA" NÃO AO ANO, MAS AO DIA, CHEGAREMOS A UMA PRODUÇÃO ALIMENTÍCIA POR DIA, POR HABITANTE, INFERIOR AO CONSUMO QUE A COMISSÃO DO SALÁRIO MÍNIMO TOMOU PARA SUA BASE.

POR CONSEQUINTE, NÃO PRODUZIMOS NO BRASIL O NECESSÁRIO PARA DAR A CADA BRASILEIRO A QUOTA DE GÊNEROS ALIMENTÍCIOS PREVISTA NO SALÁRIO MÍNIMO E, COMO TODOS NÓS TEMOS UM SALÁRIO MÍNIMO, ESTÁ AÍ UM DOS ASPECTOS MAIS ENTRISTECEDORES DA INFLAÇÃO.

ERA O QUE EU TINHA A DIZER EM APOIO AO QUE DISSE O DR. ALCIDES LINS.

Dr. AYMORÉ DRUMMOND - A PROPOSIÇÃO MERECE A NOSSA INTEIRA APROVAÇÃO E EU DESEJO, APENAS, ESCLARECER COM ALGARISMOS O QUE SE MENCIONOU DE UMA MANEIRA GERAL.

DESIGNADO PELO SR. MINISTRO DA VIAÇÃO PARA FAZER PARTE DA COMISSÃO QUE ESTUDA A SITUAÇÃO DA LEOPOLDINA RAILWAY E ENTENDENDO QUE AS ESTRADAS DE FERRO REFLETEM MUITO O QUE SE PASSA NO MEIO EM QUE ELA SERVE, TIVE OCASIÃO DE APURAR A PRODUÇÃO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO NESTES ÚLTIMOS ANOS, BASEADO NA PUBLICAÇÃO FEITA NO ANUÁRIO BRASILEIRO DE ESTATÍSTICA.

VERIFICA-SE QUE, EM 1930, O ESTADO DO RIO DE JANEIRO TINHA UMA ÁREA CULTIVADA QUE SE ELEVAVA A 600 MIL HECTARES. HOJE, OU EM 1946 MAIS PRECISAMENTE, ESSA ÁREA ESTÁ REDUZIDA A 280 MIL HECTARES, QUER DIZER, MENOS DA METADE. ESSE UM ASPECTO IMPORTANTE E, POR ESSE ESTUDO, ESTOU CHEGANDO A CONCLUSÃO DE QUE O PROBLEMA DE QUE ESTAMOS TRATANDO AQUI É MAIS DE ORDEM

NACIONAL, DO QUE PROPRIAMENTE FERROVIÁRIA. CONSEGUINDO-SE NORMALIZAR A NOSSA ECONOMIA, AS ESTRADAS DE FERRO, COMO SEMPRE, ENTRA- RÃO NO CAMINHO DO PROGRESSO QUE SEMPRE AS CARACTERIZOU. ERA ISSO O QUE EU TINHA A DIZER.

Dr. ARTHUR CASTILHO - Vou submeter à votação a proposição do Dr. Alcides Lins. Os srs. que concordarem queiram conservar a posição. (PAUSA)

ESTÁ APROVADA.

DOU, AGORA, A PALAVRA AO SR. REPRESENTANTE DA ESTRADA DE FERRO BAHIA A MINAS .

Cel. ADALBERTO POMPILIO - SR. PRESEDENTE, MEUS ILUSTRADOS COLEGAS.

JÁ CERTA VEZ, SR. PRESIDENTE, ABORDEI NESTES NOSSOS TRABALHOS, O ASSUNTO RELATIVO ÀS COOPERATIVAS. QUERO, ENTRETANTO, ANTES DE MANIFESTAR-ME NOVAMENTE SOBRE ESSE PROBLEMA, DIZER QUE ERA INTENÇÃO MINHA TRATÁ-LO SOB O ASPECTO SOCIAL OBSERVANDO O QUE DIZ RESPEITO, TAMBÉM, À COORDENAÇÃO DE TRANSPORTE. ENTRETANTO, ESSE ASSUNTO FOI ABORDADO BRILHANTEMENTE POR VÁRIOS DOS NOSSOS COLEGAS. TRABALHOS JÁ APRESENTADOS POR UMA DAS MAIORES EXPRESSÕES DA ENGENHARIA FERROVIÁRIA, O ENGO ALCIDES LINS, JÁ SERVE ABUNDANTEMENTE PARA UMA QUALQUER DELIBERAÇÃO TOMADA POR V. EXCIA. E PELOS DEMAIS COLEGAS.

UM TRABALHO QUE ME IMPRESSIONOU, TAMBÉM, SOBREMODO, AQUI APRESENTADO PELO NOSSO ILUSTRADO COLEGA ENGO YEDO FIUZA, DISSE TUDO EM RELAÇÃO AO ASSUNTO. PELO ASPECTO SOCIAL, JÁ V. EXCIA., E DEMAIS COLEGAS, MANIFESTARAM A ADMIRAÇÃO QUE TODOS NÓS EXPERIMENTAMOS QUANDO OUVIMOS AQUI A PALAVRA DO NOSSO PREZADO E ILUSTRADO COLEGA DR. MARIO REIS.

DEVO CONFESSAR SR. PRESIDENTE QUE EU ENQUADREI-ME PERFEITAMENTE DENTRO DAQUILO QUE FOI DITO E OUVIDO COM TANTA SATISFAÇÃO E, DIGAMOS MESMO, ORGULHO PARA TODOS NÓS QUANDO FEITA ESSA EXPOSIÇÃO. JÁ CERTA VEZ, DENTRO DESTA CASA, DIRIGINDO-ME A V. EXCIA. E AOS ILUSTRADOS COLEGAS, TIVE OPORTUNIDADE DE TRATAR DESSE ASSUNTO, CITANDO, MESMO, ATÉ UM FATO SINGULAR DA MINHA VIDA PÚBLICA, EM RELAÇÃO À PREPARAÇÃO DOS NOSSOS HOMENS

POR AQUELES QUE OS DIRIGEM.

AGORA, SR. PRESIDENTE, EU QUERO TRATAR DO QUE DIZ RESPEITO AS COOPERATIVAS. JÁ HAVIA SOLICITADO A V. EXCIA., TAMBÉM, EM OUTRA OPORTUNIDADE PARA FALAR NESTE ASSUNTO E V. EXCIA. DETERMINOU QUE AGUARDASSE. PARECE-ME QUE CHEGOU, AGORA, ESSA OPORTUNIDADE.

AS COOPERATIVAS SR. PRESIDENTE, VIVEM NAS ESTRADAS DE FERRO DIRIGIDA E ADMINISTRADA PELOS SEUS PRÓPRIOS SÓCIOS. OS SEUS ELEMENTOS COMPONENTES FAZEM AS AQUISIÇÕES DAS SUAS NECESSIDADES NESTAS INSTITUIÇÕES E A INDENIZAÇÃO CORRESPONDENTE É FEITA MEDIANTE O CRÉDITO QUE LHE É FORNECIDO ATRAVÉS DA FOLHA DE PAGAMENTO, NO FIM DE CADA MÊS. ENTRETANTO, SR. PRESIDENTE, EXISTE UMA LEI DE CONSIGNAÇÕES. ESSA LEI DE CONSIGNAÇÕES NÃO PERMITE QUE SE DESCONTE DO FUNCIONÁRIO MAIS DE 30% DAQUILO QUE ELE PERCEBE MENSALMENTE E, PORTANTO, VAE SE VERIFICAR AÍ UM CHOQUE ENTRE A ADMINISTRAÇÃO FERROVIÁRIA, ESPECIALMENTE AQUELAS QUE NÃO SÃO AUTARQUIAS, E O DISPOSITIVO DESSA LEI.

ALÉM DO MAIS, SR. PRESIDENTE, OS NOSSOS HOMENS, COMO É SABIDO POR TODOS, NÃO TÊM UMA FORMAÇÃO ECONÔMICA, NÃO POSSUEM UM EQUILÍBRIO DE FORMA A SABER DIVIDIR AQUILO QUE RECEBE PELO FRUTO DO SEU TRABALHO E DISTRIBUI CONVENIENTEMENTE DE ACÓRDO COM AS NECESSIDADES DE CADA UM. SE NOS ENTREGAREM À MAIORIA DOS NOSSOS FUNCIONÁRIOS, APENAS OS 70% RESTANTES DAS CONSIGNAÇÕES QUE LHESS ASSISTE O DIREITO, DADOS POR LEI, CERTAMENTE A MAIORIA DESSES HOMENS NÃO TERÁ MEIOS DE SUBSISTÊNCIA, DE ALIMENTOS, DIGAMOS, PARA PASSAR O MÊS. POIS ELES GASTAM COM FUTILIDADES, PORISSO, SR. PRESIDENTE, EU SUBMETERIA A APRECIÇÃO DA CASA UMA PROPOSIÇÃO QUE PERMITISSE PELO MENOS AS ESTRADAS QUE SÃO ADMINISTRADAS PELO GOVERNO, UMA AUTORIZAÇÃO, NO SENTIDO DE DAR A ESSES HOMENS, ALÉM DOS 30%, UMA PERMISSÃO PARA QUE TIVESSEMOS OFICIALMENTE AUTORIDADE DE DAR ESSE CRÉDITO ATÉ O LIMITE, DIGAMOS, DOS SEUS VENCIMENTOS MENSALIS, PARA QUE PUDÉSSEMOS FICAR, OS DIRETORES, OS CHEFES, A COBERTO DE QUALQUER UMA DISPOSIÇÃO LEGAL, QUE DE CERTA FORMA NOS TRAGAM CONSTRANGIMENTOS EM RELAÇÃO A NOSSA ATITUDE E EM RESPEITO AO ASSUNTO EM FÓCO.

QUANTO AOS SERVIÇOS MÉDICOS, SR. PRESIDENTE, AS ESTRADAS ADMINISTRADAS PELO GOVERNO SOFREM TAMBÉM DIFICULDADES MUITO GRANDES. EU EXEMPLIFIQUEI PELA MINHA, ONDE APENAS TENHO NO SERVIÇO SOCIAL, QUE A MEU VER É UMA EXPRESSÃO QUE NÃO CONDIZ CONVENIENTEMENTE, POR ME PARECER MELHOR "SERVIÇO DE SAU

DE", EU DISPONHO, APENAS, DE 2 MÉDICOS. COMO EU PODEREI ATENDER A 1 800 HOMENS AO LONGO DE 600 KM. DE LINHA, NÃO SÓ A ELES PESSOALMENTE, MAS TAMBÉM AS SUAS FAMÍLIAS. PARECIA INTERESSANTE QUE FOSSE CRIADO UM SERVIÇO MÉDICO CONDIZENTE COM AS NECESSIDADES DE CADA ESTRADA, COM A SUA ORGANIZAÇÃO CENTRAL NA SÉDE E DISSEMINADA AO LONGO DA LINHA, EM PONTOS QUE FOSSEM CONVENIENTES PARA ATENDER ÀS NECESSIDADES DE TODOS OS SERVIDORES DA ESTRADA.

EXISTEM AS ASSOCIAÇÕES DE CLASSE, EM CHOQUE TAMBÉM COM A CAIXA DE PENSÕES, DE FORMA QUE, QUANDO ADOCECE UM DOS SERVIDORES, A DIFICULDADE SE APRESENTA, POIS NÃO SABEM QUEM VAE ATENDER AO HOMEM, SE É A CAIXA DE PENSÕES, SE É A ASSOCIAÇÃO, SE É O MÉDICO DA ESTRADA. NO MEU CASO, COMO DISSE SÃO DOIS OS MÉDICOS, MAS QUE NO MOMENTO SÓ EXISTE UM, PELO FALECIMENTO DO OUTRO. CONSEQUENTEMENTE, É NECESSÁRIO UM DISPOSITIVO QUALQUER QUE FACILITE AS ESTRADAS DE FERRO E AOS SEUS SERVIDORES, UM SETOR MÉDICO TÃO URGENTE, TÃO NECESSÁRIO, QUE NÃO HÁ MESMO MAIS NECESSIDADE DE ENCARECER AS SUAS VANTAGENS.

AS ESTRADAS AUTARQUICAS TÊM RELATIVA FACILIDADE, POR PODEREM DISPOR, DE CERTA FORMA, COMO HA POUCO OUVÍDO UM ILUSTRADO E QUERIDO AMIGO CEL. LIMA FIGUEIREDO, DIZENDO QUE APROVEITA DA VENDA DE SUCATA, DE PAPEL VELHO E DE OUTRAS COISAS, PARA PODER ATENDER À ASSISTÊNCIA DOS SEUS SERVIDORES. NÓS NÃO PODEMOS AGIR DESSA FORMA, PORISSO QUE QUALQUER RENDA EVENTUAL, NO NOSSO CASO, É IMEDIATAMENTE RECOLHIDA.

O DR. RUY DA COSTA RODRIGUES FEZ UMA REFERÊNCIA EM RELAÇÃO ÀS CASAS PRÓPRIAS. QUANTO ÀS CASAS PRÓPRIAS SR. PRESIDENTE, LÁ NA MINHA ZONA, NA MINHA ESTRADA, A CAIXA DE APOSENTADORIA E PENSÕES DA E.F.C.B., QUE TEM A SUA SUCURSAL E QUE ATENDE AOS SERVIDORES DA BAHIA E MINAS, A ELA FILIADOS, ESTÁ CONSTRUINDO UM CERTO NÚMERO DE PRÉDIOS, MAS SE NÓS MEDITARMOS UM INSTANTE, VEREMOS QUE ISTO APENAS É TEMPORÁRIO, PORISSO QUE A CASA, HOJE CONSTRUÍDA, É DE PROPRIEDADE DO SERVIDOR. SE ELE AMANHÃ FALECER E A VIUVA CONTINUAR A PAGAR, A CASA FICARÁ SENDO DE PROPRIEDADE DA VIUVA. TRES HIPOTHESES PODEMOS FORMULAR NO SENTIDO DESSA MULHER QUE FICOU VIUVA. OU ELA NÃO CASA MAIS, OU ELA CASA COM UM FERROVIÁRIO; OU ELA CASA COM UM NÃO FERROVIÁRIO. ENTÃO AÍ TEREMOS 1 A 2. DUAS POSSIBILIDADES CONTRA A ESTRADA DE FERRO E UMA A FAVOR. SE ESSA MULHER CASAR COM FERROVIÁRIO É A ÚNICA HIPOTHESE EM QUE A CASA CONTINUARÁ A SER HABITADA POR UM FERROVIÁRIO; SE ELA NÃO CASAR, OU CASAR COM UM OUTRO QUE NÃO SEJA FERROVIÁRIO, A CASA NÃO SERÁ MAIS HABITADA POR FERROVIÁRIO, QUER DIZER, DENTRO DE UM PERÍO-

DO NÃO LONGO, TALVEZ UNS 15 A 20 ANOS, ESSAS 50 E TANTAS CASAS CONSTRUÍDAS PARA OS FERROVIÁRIOS DA BAHIA E MINAS NÃO PERTECERÃO MAIS A FERROVIÁRIOS. TEREMOS QUE CONSTRUIR NOVAS CASAS.

TRATANDO DIRETAMENTE COM O DIRETOR DA CAIXA, LÁ EM TEÓFILO OTONI, EU PROPUS CEDER DA ESTRADA DE FERRO BAHIA E MINAS DOIS TERRENOS, UM EM NANUQUE E OUTRO EM PONTA DE AREIA, PARA A CONSTRUÇÃO DE PRÉDIOS PARA OS SEUS FERROVIÁRIOS, MAS COM A CONDIÇÃO DESSAS CASAS NÃO SEREM DE PROPRIEDADE DO FERROVIÁRIO, SEREM ALUGADAS POR UM PREÇO MÓDICO, MAS DE PROPRIEDADE DA ESTRADA.

SÃO ESSAS SR. PRESIDENTE AS PROPOSIÇÕES QUE JULGUEI OPORTUNAS APRESENTAR A V. EXCIA. PARA QUE FOSSE DELIBERADO A RESPEITO.

Dr. ARTHUR CASTILHO - ESTÁ EM DISCUSSÃO AS PROPOSIÇÕES DO CEL. POMPILIO DA ROCHA MOREIRA.

Dr. SEBASTIÃO GUARACY DO AMARANTE - AS CASAS CONSTRUÍDAS PELA CAIXA DE APOSENTADORIA E PENSÕES DA CENTRAL DO BRASIL, SÃO SEGURADOS COM O SEGURO HIPOTECARIO, PARA COBRIR A HIPOTESE DO FALECIMENTO DO ASSOCIADO DA CAIXA. COMO, EU TENHO UMA NESSAS CONDIÇÕES, JULGUEI ÚTIL PRESTAR ESTE ESCLARECIMENTO.

Cel. ADALBERTO POMPILIO - PERDÃO, ÇARO ÇOLEGA, A MINHA PROPOSIÇÃO NÃO É QUANTO A GARANTIA DO PRÉDIO É QUANTO AO DIREITO QUE DEVE EXISTIR, PERMANENTEMENTE, DESSA CASA SER HABITADA POR UM FERROVIÁRIO PORQUE, CONFORME EU DISSE, DENTRO DE 20 ANOS ESTA CASA NÃO SERÁ MAIS HABITADA POR UM FERROVIÁRIO, SERÁ HABITADA POR UM EXTRANHO. BASTA QUE A VIÚVA, NÃO É QUESTÃO DO SEGURO, BASTA QUE A VIÚVA CASE COM OUTRO QUE NÃO SEJA FERROVIÁRIO, BASTA QUE A VIÚVA NÃO CASE MAIS. NESSE CASO, A CASA NÃO SERÁ MAIS NOSSA, SERÁ DE PROPRIEDADE DE UM EXTRANHO A FERROVIA. É ESSE O MEU PONTO DE VISTA, NÃO É QUANTO AO SEGURO, A GARANTIA DA CASA, É QUANTO A PERMANÊNCIA DA CASA PARA O FERROVIÁRIO.

Dr. SEBASTIÃO GUARACY DO AMARANTE - EU QUIZ, APENAS, DAR ÊSTE ESCLARECIMENTO, UMA VEZ QUE O ASSUNTO ÍA SER PÔSTO EM DISCUSSÃO.

Cel. MACHADO LOPES - EU PENSO QUE A PROPOSIÇÃO APRE

SENTADA PELO CEL. POMPILIO JÁ ESTÁ RESOLVIDA, PORQUE, NA REDE DE VIAÇÃO PARANA SANTA CATARINA, POR EXEMPDO, A CAIXA DE CONSTRUÇÕES CONSTRUIU, JUNTO AS OFICINAS DE CURITIBA, DAS FUTURAS OFICINAS DE CURITIBA, 100 CASAS E, DE UM ENTENDIMENTO PESSOAL HAVIDO ENTRE A DIRETORIA DA REDE E A PRESIDENCIA DA CAIXA, FICOU RESOLVIDO QUE ESSAS CASAS NÃO SERIAM VENDIDAS, SERIAM ALUGADAS AOS FUNCIONÁRIOS MEDIANTE O SEGUINTE: O PREÇO DA CASA, OS JUROS DE 6% SOBRE O CAPITAL EMPREGADO, DIVIDIDO EM DUODÉCIMOS. ESTE SERIA O ALUGUEL. JÁ É ASSUNTO RESOLVIDO LÁ NA REDE.

QUANTO À CONSTRUÇÃO DAS CASAS PARTICULARES, FÓRA DA ZONA DA ESTRADA, FÓRA DA FAIXA DA ESTRADA, ISSO SEMPRE QUE O FUNCIONÁRIO DESEJA CONSTRUIR ESSA CASA ELE TEM O SEGURO QUE LHE ASSEGURA A PROPRIEDADE POR FALECIMENTO.

QUERIA, TAMBÉM, COMUNICAR AOS PREZADOS DIRETORES AQUI, SOBRETUDO A V. EXCIA., QUE EM NOSSO PROGRAMA EM OITO MÊSES NÓS JÁ ENTREGAMOS 120 CASAS DE MADEIRA PARA OS NOSSOS FUNCIONÁRIOS, E ATÉ O FIM DO ANO TEREMOS COMPLETADO 200 CASAS DE MADEIRA E 100 CASAS DE ALVENARIA, ATÉ O FIM DE 1948.

CEL. ADALBERTO POMPILIO - O MEU CASO É DIFERENTE, CEL. MACHADO LOPES, PORQUE A BAHIA E MINAS ESTÁ SUBORDINADA À CAIXA DE APOSENTADORIA E PENSÕES DA CENTRAL DO BRASIL E, CONSEQUENTEMENTE, O MEU CASO NÃO ESTÁ RESOLVIDO.

Dr. MARIO REIS - SOBRE O PROBLEMA DA CASA EU DESEJAVAM EXAMINAR O ASSUNTO SOBRE O PONTO DE VISTA GERAL.

EM PRINCÍPIO, A ASSISTÊNCIA É RACIONAL QUANTO ELA CORRESPONDE À NATUREZA HUMANA E AS FINALIDADES HUMANAS, POR CONSEQUENTE O PROBLEMA DA CASA É UM PROBLEMA QUE SATISFAZ SE FOR CONSEGUIDA A CASA PRÓPRIA. AS ESTRADAS, E QUALQUER OUTRAS EMPRESAS, QUE QUEREM FAZER UMA ASSISTÊNCIA HUMANA, NESSE SENTIDO, DEVEM PROCURAR, QUANTO POSSÍVEL, AUXILIAR OS PROBLEMAS DO SEU PESSOAL, MELHORANDO A CARTEIRA PREDIAL DA CAIXA, OU A FUNDAÇÃO DA CASA PRÓPRIA, OU QUALQUER OUTRA INSTITUIÇÃO, PARA QUE TODO O PESSOAL POSSA TER ESSA CASA E ATÉ MESMO ALGUMAS PODERIAM ATÉ FAZER UMA OPERAÇÃO FINANCEIRA, CONSTRUINDO A CASA PARA VENDER, UMA VEZ QUE SERIAM COBERTOS OS GASTOS COM A VENDA DA CASA.

NA REALIDADE, É NECESSÁRIO QUE CERTAS CATEGORIAS DE

FUNCIONÁRIOS, OU EMPREGADOS, MOREM JUNTO À LINHA E A ÊSSES É QUE SE DEVE DAR A CASA HIGIÊNICA ENTÃO, SÔMENTE EM RELAÇÃO ÊSSAS CATEGORIAS, É QUE SE DEVE PENSAR, EM FORNECER CASAS HIGIÊNICAS E BARATAS.

SE PENSASSEMOS EM CONSEGUIR QUALQUER VERBA PARA ÊSSE FIM DE RESOLVER O PROBLEMA DA CASA PRÓPRIA, OU DA CASA DO FERROVIÁRIO, POR EXEMPLO 2, OU 3% SOBRE A TARIFA, PARA ÊSSE FIM, O QUE ACONTECERIA NO FIM DE ALGUNS ANOS?

TER-SE-IA CONSTRUÍDO, POR EXEMPLO, NUMA ESTRADA QUE TEM 6 000 EMPREGADOS, 6 MIL CASAS PARA ALUGAR, DURANTE DEZ ANOS, TALVEZ.

ATÉ LÁ, É POSSÍVEL QUE AS INSTITUIÇÕES OFICIAIS, OU A CARTEIRA PREDIAL, TENHAM MELHORADO AS CONDIÇÕES DE VENDA E CONSTRUÇÃO E É CERTO, NATURALMENTE, QUE OS FUNCIONÁRIOS IRIAM FAZER OPERAÇÕES PARA TER A CASA PRÓPRIA, E O QUE FARIA A ESTRADA DAS CASAS QUE IRIAM FICAR VAZIAS? ÊSSE É UM ASPECTO DA QUESTÃO, PARA O QUAL QUERO CHAMAR A ATENÇÃO.

QUANTO AO PROBLEMA DA COOPERATIVA, EU PEÇO LICENÇA PARA CHAMAR A ATENÇÃO, TAMBÉM, PARA UMA EXPERIÊNCIA QUE SE INICIOU NO RIO GRANDE DO SUL.

COM AQUELA OBRA DO IRMÃO ESTANISLAU, DE QUE JÁ FALOU O DR. ÁTILA, E QUE É BEM MAIS VASTA, PORQUE ELE SE APOIOU EM ESTATÍSTICA DE 1936, OBRA QUE COMEÇOU PREPARANDO OS FILHOS DOS FERROVIÁRIOS AO LONGO DA LINHA, EM HORTAS, POMARES, ETC., TREINANDO-OS A PLANTAREM, E QUE SE EXTENDEU POR TÔDA A LINHA, ATINGIU NO ANO PASSADO, SÓ EM MUDAS DE ÁRVORES FRUTÍFERAS, MAIS DE 15 MIL E SÓ EM SEMENTES DE HORTALIÇAS 30 MIL CRUZEIROS FORAM DISTRIBUIDOS. O PESSOAL COOPERA TAMBÉM PAGANDO UMA TAXA, DE R\$ 2,00 A R\$ 4,00 POR MÊS UM TANTO RIDÍCULA, MAS QUE DÁ, ALGUMA COUSA E FAZ CRER QUE AQUILO É DELES. DAÍ ÊSSE MOVIMENTO DE EDUCAÇÃO SISTEMÁTICA, COM O PESSOAL PODE AUMENTAR O SEU SALÁRIO REAL E ESSE É O PONTO INTERESSANTE. SE NÃO PODE AUMENTAR O SALÁRIO NOMINAL, PODE AUMENTAR O SALÁRIO REAL E AÍ ESTÁ, POR EXEMPLO, QUE TEM OS TRABALHADORES QUE COLHEM 6 SACOS DE FEIJÃO.

ÊSSE MOVIMENTO DE EDUCAÇÃO, FEITO DURANTE ALGUNS ANOS, LEVOU A UMA INICIATIVA MAIS AVANÇADA NA ADMINISTRAÇÃO DO

DR. AYMORÉ. ÉLE, PREOCUPADO COM ESSE ASSUNTO, APELOU PARA O PESSOAL AFIM DE QUE TOMASSE INICIATIVAS, QUE SERIAM APOIADAS, POIS ELE AS AUXILIARIA QUANTO FOSSE POSSIVEL.

UM GRUPO DE OPERÁRIOS DO DEPÓSITO DE OLIMPO; É UM PEQUENO DEPÓSITO DE 250 FAMÍLIAS, - PEDIU À ADMINISTRAÇÃO PARA ARRENDAR UM LOTE DE TERRA DE 50 HECTARES, A 2 KM. DO DEPÓSITO. O DR. AYMORÉ ARRENDOU ISSO POR CERCA DE R\$ 2 000,00 POR ANO. ESSES OPERÁRIOS ORGANIZARAM UMA VERDADEIRA COOPERATIVA DE TRABALHO PARA AS HORAS DE LAZER E AQUI ESTÁ A PARTE INTERESSANTE, PELO SEU SIGNIFICADO: ORGANIZARAM UMA COOPERATIVA DE TRABALHO PARA AS HORAS DE LAZER, À QUAL CHAMARAM DE GRANJA AGRÍCOLA, MEDIANTE COMPROMISSO DE R\$ 150,00 DE ENTRADA E R\$ 5,00 POR MÊS, PARA SEMENTES, ARADOS, ETC., COISA RIDÍCULA, E 8 HORAS DE TRABALHO MENSAL, QUER DIZER, OS SÓCIOS SÃO OBRIGADOS AO TRABALHO DE 8 HORAS MENSIS, SIMPLEMENTE HORAS DE LAZER, ISTO É 15 OU 20 MINUTOS DE TRABALHO POR DIA AO MAQUINISTA O QUE É, ATÉ UM RECREIO, APENAS ISSO. COORDENADO O ESFORÇO PARA UM IDEAL COMUM, DEU UM TAL ELAN, UMA TAL PREOCUPAÇÃO DO PROBLEMA DE PRODUÇÃO, QUE DENTRO DE POUCOS MESES ELES PLANTARAM 50 HECTARES DE TERRA (EU TENHO FOTOGRAFIAS PARA OS QUE QUIZERM VÊR) DE UMA MANEIRA ADMIRÁVEL. HOJE ELES EMPREGARAM OS LUCROS, A QUE ELES LANÇAM MÃO À VONTADE, FIZERAM GRANDES HORTAS, CRIAÇÃO DE PORCOS, VÃO CRIAR PEIXES, FIZERAM GRANDES PLANTÍOS DE ARVOREDOS E ESTÃO PENSANDO EM CRIAR POMBOS, ETC, ETC, TUDO ISSO COM O SIMPLES APROVEITAMENTO DAS HORAS DE LAZER.

ESSA PREOCUPAÇÃO DE PEQUENAS COOPERATIVAS PARA HORAS DE LAZER, DE CARACTER FAMILIAR, RESOLVEM ADMIRAVELMENTE MUITOS PROBLEMAS DE ORDEM ECONÔMICA.

NÓS FIZEMOS UM INQUÉRITO SOCIAL, POR MEIO DE UMA ASSISTÊNCIA SOCIAL EM DR. PESTANA, QUE É UMA PEQUENA ESTAÇÃO PRÓXIMA DE PORTO ALEGRE, EM CONDIÇÕES MISERÁVEIS DE INSTALAÇÕES. ESSE INQUÉRITO, NOS REVELOU UMA PORÇÃO DE COISAS, QUANTO À HABITAÇÃO E QUANTO ÀS CONDIÇÕES DE VIDA. EU QUERO MOSTRAR COMO O PROCESSO CIENTÍFICO RESOLVE COM UMA GRANDE FACILIDADE DIFERENTES PROBLEMAS.

QUANTO AO PROBLEMA DE CASAS, REVELOU EM SEGUIDA, QUE NAQUELE RECINTO, ONDE EXISTEM POUÇAS CASAS, 9 FAMÍLIAS MORAVAM NUMA PEÇA SÓ, E ALGUMAS COM 6 PESSOAS, MENINOS, MOÇAS E ATÉ COM TUBERCULOSOS. IMEDIATAMENTE O DIRETOR PROVIDENCIOU CASAS VOLANTES, PROVISÓRIAS, PARA SEPARAR AQUILO TUDO E, AINDA MAIS, ELE ACAUTELOU AO MESMO TEMPO AS CONDIÇÕES POR EXEMPLO DOS ADO-

LESCENTES. NÓS FICAMOS SABENDO QUE AÍ EXISTIAM POUCOS ADOLESCENTES E FOMOS VERIFICAR SE OS ADOLESCENTES ESTAVAM RECEBENDO INSTRUÇÃO, OU NÃO, E VERIFICAMOS QUE 80% DAQUELES ADOLESCENTES TINHAM INSTRUÇÃO PRIMÁRIA E ENTRAVAM ALGUNS DELES EM CASA ÀS 2 HORAS DA MADRUGADA, BÊBADOS, VIVENDO A VIDA QUE ALGUNS MAQUINISTAS VIVIAM. POIS BEM, NÓS ESTUDAMOS LOGO UM PLANO, ENTROU-SE EM CONTATO COM O SENAI, QUE TINHA AMPLAS INSTALAÇÕES NA ESCOLA, DAVA PERFEITAMENTE PARA RECEBER AQUELES ALUNOS E TODOS AQUELES MENINOS ADOLESCENTES, QUE ESTAVAM LÁ SEM SABER O QUE FAZER, FORAM ENCAMINHADOS PARA O SENAI. HOJE ESTÃO FREQUENTANDO O CURSO DO SENAI, SEM NOS CUSTAR UM TOSTÃO E MUITOS DELES ARRUMARAM EMPREGOS NAS FÁBRICAS. FICAMOS SABENDO, TAMBÉM, O NÚMERO DE SENHORA DOS FERROVIÁRIOS QUE TRABALHAM PARA FÓRA, POR EXEMPLO, COSTURANDO, OU LAVANDO PARA FÓRA, E PENSOU-SE EM FAZER UMA FICHA ESPECIAL, POR ONDE SABIAMOS QUANTAS HORAS TRABALHAVAM, QUANTO GANHAVAM E, DIANTE DESSE DADO OBJETIVO, ORGANIZAMOS UMA PEQUENA COOPERATIVA DE COSTUREIRAS, OU DE LAVADEIRAS, MAS, PARA ISSO IMPUNHA-SE O FINANCIAMENTO. TERÍAMOS QUE FORNECER UMA MÁQUINA ELÉTRICA E ELAS IRIAM TRABALHAR TALVEZ O MESMO NÚMERO DE HORAS, PRODUZINDO MUITO MAIS, PRECISAVAMOS TER UMA INSTALAÇÃO E ONDE ESTÃO AS VERBAS? AÍ FICAMOS BARRADOS EM REALIZAR O PLANO.

DOU ESSA SUGESTÃO PORQUE PARECE SER UMA EXPERIÊNCIA NÃO GRANDIOSA MAS, MUITO EXPRESSIVA PELO SEU SIGNIFICADO.

CEL. LIMA FIGUEIREDO - A RESPEITO DAS CASAS EU QUERO DAR UMA INFORMAÇÃO.

O PROBLEMA TEM DOIS ASPECTOS: UM DE NECESSIDADE DO SERVIÇO E OUTRO DE ASSISTÊNCIA SOCIAL. SE DÉSSEMOS DEFINITIVAMENTE UMA CASA A UM SERVIDOR, PARA TIRÁLA, NA OCASIÃO DA SUA MORTE, SERIA DESUMANO E IRIAMOS DESAMPARAR A SUA FAMÍLIA. DE MODO QUE, ESSE PROBLEMA NA NOROESTE DO BRASIL FOI RESOLVIDO DA SEGUINTE MANEIRA: ADQUIRIMOS ÁREAS DE TERRA E ESTAMOS FAZENDO VILAS DE OPERÁRIOS MAS, PARA OS SERVIDORES DE DIFERENTES LOCAIS, UMA VILA EM CAMPO GRANDE, OUTRA EM AQUIDAUANA, EM TRÊS LAGOAS, ETC., ETC. DE MODO QUE O OPERÁRIO, O FUNCIONÁRIO TRANSFERIDO, JÁ ENCONTRA CASA NO LOCAL, MAS NÃO É UMA CASA DÊLE, A CASA É DA ESTRADA. ELE PAGA APENAS UM ALUGUEL PARA CUSTEAR A MANUTENÇÃO DA CASA. ISSO É UMA ASSISTÊNCIA SOCIAL PERMANENTE. UM HOMEM SAINDO DE UM LUGAR, VAI PARA OUTRO SABENDO ONDE VAI MORAR. ÀS VEZES EXISTEM ALGUMAS DIFICULDADES, PORQUE UM TEM UMA FAMÍLIA MAIOR, OUTRO TEM UMA FAMÍLIA MENOR, MAS ISSO SE AGEITA COM A PRÓPRIA VERBA DE CUSTEIO DA ESTRADA.

AGORA, A CAIXA FAZ PARA OS SEUS ASSOCIADOS CASAS QUE SÃO PAGAS DEFINITIVAMENTE E, ALÉM DISSO, HÁ CASAS GRATUITAS QUE SÃO AQUELAS PARA OS TRABALHADORES DA REDE DE VIAÇÃO PARANÁ SANTA CATARINA E PARA OS OPERÁRIOS DAS OFICINAS QUE SÃO OBRIGADOS A PERMANECER PRÓXIMO AS OFICINAS.

ERA ESSA A EXPLICAÇÃO QUE EU QUERIA DAR, COMO CONTRIBUIÇÃO.

Dr. ARTHUR CASTILHO - PARECE-ME QUE O ASSUNTO ESTÁ BEM ESCLARECIDO. O CEL. POMPILIO DESEJA, PRIMEIRO QUE O LIMITE LEGAL PARA DESCONTOS NAS COOPERATIVAS SEJA AUMENTADO PARA 70%; SEGUNDO, QUE SEJA CRIADO UM SERVIÇO DE SAUDE NAS ESTRADAS DE FERRO ADMINISTRADAS PELO GOVERNO DIRETAMENTE; TERCEIRO QUE SEJAM AUXILIADAS AS ESTRADAS NA CRIAÇÃO DE CASAS PARA O PESSOAL ATIVO, MEDIANTE ALUGUEL CALCULADO NA BASE DO CAPITAL EMPREGADO.

OS SRS. QUE ESTÃO DE ACÓRDO COM ESSAS PROPOSIÇÕES DO CEL. POMPILIO QUEIRAM CONSERVAR A POSIÇÃO.

ESTÁ RESOLVIDO O CASO.

ESTAMOS COM O TEMPO ESGOTADO. NA PRÓXIMA REUNIÃO, QUE SERÁ A ÚLTIMA, DEVERÃO FALAR O DR. NETO AMARANTE, DR. MANOEL LEÃO, DR. CUNHA MELO E DR. MANOEL PARREIRAS.

DE ACÓRDO COM O QUE ONTEM CONVERSAMOS, A CIA. DE MATERIAIS INDUSTRIAIS VAI EXIBIR UM PEQUENO FILME, MOSTRANDO O SERVIÇO DE CONSTRUÇÃO, RENOVAÇÃO, COM O EMPREGO DE MÁQUINAS AUTOMÁTICAS, ULTRA MODERNAS DE FABRICAÇÃO SUÍSSA.

(SEGUE-SE A EXIBIÇÃO DO FILME ANUNCIADO PELO SR. PRESIDENTE).

Dr. ARTHUR CASTILHO - (CONTINUANDO) AMANHÃ, IRÁ OCUPAR A ATENÇÃO DOS SRS., O ENGRº DUQUE ESTRADA, QUE IRÁ FALAR SOBRE O NOVO TIPO DE GRAMPO DE LINHA.

MUITO GRATO AOS SENHORES, ESTÁ ENCERRADA A SESSÃO.

8a. SESSÃO

Realizada em 19 de Agosto

de 1948

8a. S E S S Ã O

REALIZADA NO DIA 19-8-48

PRESIDÊNCIA : — Engº Arthur Pereira de Castilho

LISTA DE PRESENÇA

DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO

Engº Virgínio Santa Rosa

Engº Yêdo Fiuza

CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES

Engº Edmundo Brandão Pirajá

Engº Sebastião Guaracy do Amarante

LEOPOLDINA RAILWAY

Engº Alcides Lins

ESTRADA DE FERRO VITÓRIA A MINAS

Engº Joaquim Silva Freire Bocayuva

Engº A. de Brito Pereira

ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO RIO GRANDE DO NORTE

Engº Ruben Eugênio de Freitas Abreu

REDE VIAÇÃO PARANÁ - SANTA CATARINA

Cel. José Machado Lopes

REDE MINEIRA DE VIAÇÃO

Professor José de Castro

ESTRADA DE FERRO GOIAZ

Engº Alvaro da Cunha e Melo

ESTRADA DE FERRO BAHIA E MINAS

Cel. Adalberto Pompilio da Rocha

ESTRADA DE FERRO DE BRAGANÇA

Engº Hildegardo Silva Nunes

Engº Francisco Coutinho

ESTRADA DE FERRO MADEIRA — MAMORÉ

Engº Benedito Pio Correia Lima

VIAÇÃO FÉRREA RIO GRANDE DO SUL

Engº Manoel Parreira

Engº Aymoré Drummond

Engº Mario G. Reis

Engº Atila do Amaral

ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA

Engº A. Neto Amarante

ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL

Cel. José de Lima Figueiredo

CIA. MOGIANA DE ESTRADAS DE FERRO

Engº Alvaro de Souza Lima

GREAT WESTERN

Engº José Luiz Baptista

Engº Manoel de Souza Leão

ESTRADA DE FERRO SOROCABANA

Engº Ruy Costa Rodrigues

VIAÇÃO FÉRREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO E ESTRADA
DE FERRO ILHEUS À CONQUISTA

Engº Nelson Spinola Teixeira

SECRETÁRIO

Snr. Newton Moniz Gonçalves

Dr. ARTHUR CASTILHO - DANDO INÍCIO AOS NOSSOS TRABALHOS, CONCEDO A PALAVRA AO SR. REPRESENTANTE DA ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA.

Dr. ABEYLARD NETTO AMARANTE

Estrada de Ferro Araraquara

EXCELENTÍSSIMO SR. PRESIDENTE, SRS. DIRETORES, CARÍSSIMOS COLEGAS.

CABE-ME, NA DERRADEIRA FASE DÊSTE EGRÉGIO CONGRESSO, PRESTAR-VOS ESCLARECIMENTOS FINAIS SOBRE A ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA.

1 - PESSOAL:

A SITUAÇÃO DO PESSOAL, INFELIZMENTE, NÃO É DAS MELHORES.

O CUSTO DE VIDA TEM CRESCIDO CONTÍNUAMENTE DESDE 1939 E POSSO VOS ASSEGURAR PELA ESTATÍSTICA DO NOSSO ARMAZEM DE ABASTECIMENTO QUE É HOJE 4 VEZES MAIOR DO QUE NO ANO CITADO.

A 31 DE DEZEMBRO DAQUELE ANO O VENCIMENTO MÉDIO MENSAL FOI R\$ 347,15. ATUALMENTE DEVIÁ SER O QUÁDRUPLO, ISTO É, R\$ 1 388,60. ENTRETANTO NÃO VAI ALÉM DE R\$ 984,49. HÁ DEFICIÊNCIA DE R\$ 404,11.

NUM EXERCÍCIO SERÁ DÔZE VEZES MAIOR E PARA SATISFAZER AS ASPIRAÇÕES DOS NOSSOS EMPREGADOS EFETIVOS, EM NUMERO DE

2 690, A UM EQUITATIVO REAJUSTAMENTO DE VENCIMENTOS A DEMANDA DE VERBA FAR-SE-Á MISTER ATÉ O MONTANTE DE $\text{R}\$$ 13.044 670,80.

A TAL ATENDIMENTO POR DOIS MEIOS PODER-SE-Á PROCEDER: PELO AUMENTO DAS BASES TARIFÁRIAS E PELO SALDO INDUSTRIAL DA ESTRADA.

SOMENTE PELO PRIMEIRO DOS CITADOS MEIOS SE NOS AFIGURA IRREALIZÁVEL, PORQUE PARA COBRIR A TÃO ELEVADO DISPÊNDIO, CORRESPONDENTE A 25% DA NOSSA RENDA PRÓPRIAMENTE FERROVIÁRIA, DE ALGUM MODO AGRAVARÁ O CUSTO DAS MERCADORIAS TRANSPORTADAS, O QUE ESTARÁ EM DESACORDO COM A ATUAL ORIENTAÇÃO DO GOVERNO FEDERAL.

O SALDO INDUSTRIAL DA ESTRADA FOI, NO ÚLTIMO EXERCÍCIO, $\text{R}\$$ 5 820 291,80. INSUFICIENTE, POIS, PARA O FIM COLIMADO. ENTRETANTO SERVIRIA PARA MINORAR A PENÚRIA DOS EMPREGADOS, SE NÃO VIESSE SENDO APLICADO, COMO FORAM OS DOS ANOS ANTERIORES, NO PROLONGAMENTO DA LINHA - EMPREENDIMENTO INDISPENSÁVEL À CONQUISTA DE NOVAS REGIÕES PRODUTIVAS COMO COMPENSAÇÃO AO ESTIOLAMENTO DAS QUE VÃO FICANDO PARA TRÁS.

EMBORA O GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO NOS TENHA PROMETIDO A VERBA NECESSÁRIA ÀS OBRAS DO PROLONGAMENTO, O PROBLEMA NÃO TERÁ SOLUÇÃO SATISFATORIA SENÃO COM A MAJORAÇÃO DAS BASES TARIFÁRIAS, NÃO NA PORCENTAGEM APONTADA, PORÉM NA PROPORÇÃO DE 13%.

ESTA MEDIDA NÃO AFETARÁ ACENTUADAMENTE O CUSTO DE VIDA DA COLETIVIDADE, POIS QUE O RAZOÁVEL ACRÉSCIMO SE DILUIRÁ EM DIMINUTAS PARCELAS NOS PREÇOS UNITÁRIOS DOS GÊNEROS DE PRIMEIRA NECESSIDADE.

DIR-SE-IA QUE O NÚMERO DE EMPREGADOS É ELEVADO E QUE A REDUÇÃO NUMÉRICA DOS QUADROS CONTRIBUÍRIA PARA O DECRÉSCIMO DOS GASTOS E AUMENTO DO SALDO INDUSTRIAL DISPONÍVEL.

NEM ISTO NOS É FACULTADO, PORQUE TEMOS APENAS 7 SERVIDORES POR MILHÃO DE TONELADAS QUILOMETROS BRUTAS, O QUE NOS PARECE ECONÔMICO DIANTE DA ASSERÇÃO DO PRECLARO MINISTRO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS DE QUE TAL NÚMERO É 5,5 NA ALEMANHA, 6 NA ARGENTINA E 6,5 NA FRANÇA.

É EVIDENTE NÃO SE ACHAR A ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA À ALTURA DE EQUIPARAÇÃO AS ADIANTADAS REDES FERROVIÁRIAS EM APRÊÇO, EMBORA NAS SUAS PEGADAS, NESTE PARTICULAR, TÃO SÔMENTE PELO ALTO RENDIMENTO QUE TEM CONSEGUIDO DO TRABALHO DO SEU FIEL E ESFORÇADO PESSOAL.

ESTE, ALÉM DE MAL PAGO, COMO ACABAMOS DE VER, DESPROVIDO SE ENCONTRA DE EFICAZ ASSISTÊNCIA SOCIAL.

NÃO SE AMPARA NA CONSOLIDAÇÃO DAS LEIS DO TRABALHO E TÃO POUCO NOS ESTATUTOS DOS FUNCIONÁRIOS PÚBLICOS CIVIS DO ESTADO; SUAS PRERROGATIVAS E OBRIGAÇÕES, QUE SÃO REGIDAS POR REGULAMENTAÇÃO PRÓPRIA, SE APRESENTAM HOJE UM TANTO DESAJUSTADAS DAS MAIS RECENTES NORMAS QUE PRESIDEM ÀS RELAÇÕES ENTRE OS EMPREGADOS E OS EMPREGADORES.

EMBORA SE TENHA CUIDADO DA SOLUÇÃO DO PROBLEMA DE HABITAÇÃO AO LONGO DA LINHA, DA MELHOR MANEIRA POSSÍVEL, EM QUANTIDADE E CONDIÇÕES DE HIGIENE E CONFORTO, NOS GRANDES CENTROS COMO SÃO JOSÉ DO RIO PRETO - CATANDUVA E ARARAQUARA, ONDE SE VERIFICA MAIOR CONCENTRAÇÃO DE PESSOAL, IDÊNTICA PROVIDÊNCIA AINDA NÃO FOI EFETIVADA, A NÃO SER NA ÚLTIMA CIDADE CITADA, ONDE ESTÁ PROJETADA A CONSTRUÇÃO DE UMA VILA OPERÁRIA DE 200 CASAS, DAS QUAIS 12 JÁ SE ACHAM CONCLUÍDAS. ESTA EDIFICAÇÃO INICIAL SE VEM PROCEDENDO, CUMPRE ESCLARECER, COM RECURSOS PROVENIENTES DO EMPRÉSTIMO DE Cr\$ 5 000 000,00 QUE O EMINENTE GOVERNADOR DR. ADHEMAR DE BARRÓS ORDENOU AO BANCO DO ESTADO DE SÃO PAULO NOS FIZESSE, A FIM DE QUE SE GENERALIZASSE SEU PLANO DE AMPARO AOS TRABALHADORES.

AS EQUIPES DE TRACÇÃO SE RESSENTEM DA FALTA DE PERNOCTES ADEQUADOS NOS PONTOS TERMINAIS DE SUAS VIAGENS.

OS ESCRITÓRIOS DA SÉDE, ESPALHADOS EM EDIFÍCIOS CONSTRUIDOS, ALUGADOS E ADQUIRIDOS DE TERCEIROS, ALGUNS EM ESTADO PRECÁRIO, NÃO OFERECEM CONDIÇÕES DE PERFEITA HIGIENE E CONFORTO AO PESSOAL DA ADMINISTRAÇÃO CENTRAL.

O MESMO SE VERIFICA COM OS PAVILHÕES DAS OFICINAS EM ARARAQUARA, E COM OS DEPÓSITOS DE LOCOMOTIVAS EM TAQUARITINGA, CATANDUVA E SÃO JOSÉ DO RIO PRETO. EDIFÍCIOS ANTIGOS, NA SUA MAIORIA DE MADEIRA, NÃO APRESENTAM CONDIÇÕES FAVORÁVEIS À SAÚDE E BEM ESTAR DOS OPERÁRIOS.

NAS ESTAÇÕES E CASAS DE TURMAS, EMBORA EM NÚMERO REDUZIDO, TAMBÉM EXISTEM HABITAÇÕES EXÍGUAS A RECLAMAREM REFORMAS QUE AS TORNEM RESIDÊNCIAS EM CONDIÇÕES ACEITÁVEIS.

O ABASTECIMENTO SE FAZ AINDA DE GÊNEROS ESTRITAMENTE NECESSÁRIOS ÀS NECESSIDADES ALIMENTARES DOS EMPREGADOS, POR MEIO DE UM ÚNICO ARMAZEM ALUGADO, NA SÉDE, E TRENS DE ABASTECIMENTO.

A ASSISTÊNCIA DENTÁRIA É PRECARÍSSIMA PORQUANTO SE FAZ POR INTERMÉDIO DE UM ÚNICO DENTISTA, NA SÉDE DA ESTRADA, MESMO ASSIM NO SEU PRÓPRIO GABINETE, PARA LIMPEZA DA BOCA E OBTURAÇÕES, SERVIÇOS PRIMÁRIOS APENAS, OS QUAIS SE DESTINAM A BENEFICIAR CERCA DE 15 000 PESSOAS, ENTRE EMPREGADOS E PESSOAS DE SUAS FAMÍLIAS.

NÃO HÁ POSTOS MÉDICOS NOS PRINCIPAIS CENTROS FERROVIÁRIOS, DEVIDAMENTE APARELHADOS, ONDE OS MÉDICOS DA ESTRADA POSSAM ATENDER OS ACIDENTADOS NO TRABALHO, SENDO ISTO FEITO NOS CONSULTÓRIOS DOS PRÓPRIOS FACULTATIVOS.

A CAIXA DE APOSENTADORIA E PENSÕES DAS ESTRADAS DE FERRO DO ESTADO, COM SÉDE NA CAPITAL, QUANDO INCORPOROU A QUE PERTENCIA À ARARAQUARENSE - ENTÃO ADMINISTRADA GRATUITAMENTE POR FUNCIONÁRIOS DA PRÓPRIA ESTRADA -, LEVOU MAIS DE NOVE MILHÕES DE CRUZEIROS EM BENS, DINHEIRO E TÍTULOS DA DÍVIDA PÚBLICA; CONTINUA RECEBENDO ANUALMENTE MAIS DE QUATRO MILHÕES DE CRUZEIROS DE CONTRIBUIÇÕES DIVERSAS E NÃO REVERTE EM FAVOR DE NÓS OS EMPREGADOS ALÉM DE DOIS MILHÕES DE CRUZEIROS, POIS A NÃO SER O CUMPRIMENTO DE OBRIGAÇÕES COMPULSÓRIAS, NADA TEM FEITO EM BENEFÍCIO DO PESSOAL.

AS POUCAS CASAS RESIDENCIAIS QUE HOJE ESTÃO CONSTRUÍDAS, BEM COMO OS TERRENOS ADQUIRIDOS PARA NOVAS EDIFICAÇÕES, CONSTITUEM PATRIMÔNIO DEIXADO PELA ANTIGA CAIXA. A NOVA APENAS MOVIMENTOU A CARTEIRA PREDIAL, NUM BENEFÍCIO MINGUADO, EM PROL DE 4 FUNCIONÁRIOS, AOS QUAIS CONFERIU HABITAÇÕES COMPRADAS DE PARTICULARES, DESPESA QUE É RETRIBUÍDA A LONGO PRAZO COM PRINCIPAL E JUROS.

TRATA-SE DE NEGÓCIO LUCRATIVO, MAS QUE NEM ASSIM INTERESSA À NOVA CAIXA, POR MOTIVOS QUE NÃO ACREDITAMOS TENHAM FUNDAMENTOS INABALÁVEIS.

A PRÓPRIA SÉDE DE SUA AGÊNCIA REGIONAL, EM ARARAQUARA, FUNCIONA EM VELHO EDIFÍCIO QUE SE ACHA EM PÉSSIMAS CONDIÇÕES DE CONSERVAÇÃO, ADQUIRIDO AINDA PELA EXTINTA CAIXA DE APOSENTADORIA E PENSÕES DA ESTRADA.

OS MÉDICOS DA NOVA ENTIDADE ATENDEM NOS SEUS PRÓPRIOS CONSULTÓRIOS, ONDE OS EMPREGADOS DA ESTRADA E PESSOAS DE SUAS FAMÍLIAS NEM SEMPRE TÊM PREFERÊNCIA SOBRE OS CLIENTES DOS RESPECTIVOS FACULTATIVOS.

A FALTA DE LABORATÓRIOS E APARELHO DE RADIOTERAPIA E OUTROS MODERNOS DE APLICAÇÃO USUAL, OBRIGA OS SERVIDORES DA ESTRADA A DESPESAS COM ANÁLISES, CHAPAS DE RAIOS X E ETC., DESPESAS ESTAS EXTORQUIDAS DE SALÁRIOS JÁ INSUFICIENTES À SUBSISTÊNCIA DO PESSOAL EM FACE À CRESCENTE CARESTIA DA VIDA.

AGRAVANDO SOBREMANEIRA ÊSTE ESTADO DE COISAS, ELEVARAM-SE AS TAXAS DE CONTRIBUIÇÕES DIVERSAS, DE 3 A 5% A DO EMPREGADO E AO TODO DE 9 A 15%; E, EM CONTRADIÇÃO A MINGUADOS SALÁRIOS, EM RELAÇÃO AO EXORBITANTE CUSTO DAS UTILIDADES, BAIXOU SE O LIMITE MÁXIMO DA APOSENTADORIA PARA 70% DOS VENCIMENTOS.

COMENTA-SE ADEMAIS A DISPARIDADE ENTRE OS PINGUES VENCIMENTOS DOS FUNCIONÁRIOS DO INSTITUTO, PARA OS QUAIS NÃO SE REGATEIA CONSTRUÇÃO DE CASAS PRÓPRIAS E OS MAGROS ORDENADOS DOS CONTRIBUÍNTES.

O CÁLCULO DE APOSENTADORIA RECAINDO SOBRE O MÁXIMO DE R\$ 2 000,00, SUJEITO A DEDUÇÃO DE TAXAS LEGAIS E AO BAIXO COEFICIENTE DE 70%, PARA TODOS OS CASOS, DEIXARIA QUASE NA MISÉRIA OS SERVIDORES JÁ ADAPTADOS A PADRÃO DE VIDA SUPERIOR, SE A ESTRADA NÃO ENTRASSE COM O NECESSÁRIO COMPLEMENTO A FIM DE PÔ-LOS AO ABRIGO DE PRIVAÇÕES.

ASSIM, O INSTITUTO NÃO PREENCHENDO PLENAMENTE A SUA FINALIDADE AINDA PÔE EM EVIDÊNCIA QUE, NESTE CASO, FALHOU O PRINCÍPIO ALEGADO DE QUE A CENTRALIZAÇÃO SERIA MAIS EFICIENTE E ECONÔMICA.

2 - FINANÇAS:

A SITUAÇÃO FINANCEIRA, NÃO OBSTANTE MANTER-SE EM PER

FEITO EQUILÍBRIO, JAMAIS GOZOU DE LARGAS PERSPECTIVAS. ESTAS VÃO SE ESTREITANDO CADA VEZ MAIS DEPOIS DA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL.

DESDE A ENCAMPAÇÃO PELO GOVÊRNO DO ESTADO, EM 1º DE NOVEMBRO DE 1 919, A PARTIR DE 1º DE JANEIRO DE 1 920 ATÉ 31 DE DEZEMBRO DE 1 947, A RECEITA DA ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA ELEVOU-SE A $\text{R}\$ 516\ 270\ 360,16$; A DESPESA DE CUSTEIO A $\text{R}\$ \dots\dots\dots$ $\text{R}\$ 376\ 306\ 011,14$ E O SALDO INDUSTRIAL MONTOU A $\text{R}\$ 139\ 964\ 349,02$. OS FUNDOS DE RENOVAÇÃO DE PATRIMÔNIO E MELHORAMENTOS, A PARTIR DE 1 944, PRODUZIRAM $\text{R}\$ 22\ 390\ 257,50$. O PATRIMÔNIO HISTÓRICO ALCANÇOU A CIFRA DE $\text{R}\$ 143\ 400\ 032,30$.

O SALDO TOTAL REALIZADO FOI, POIS $\text{R}\$ 162\ 354\ 606,52$.

DEDUZINDO-SE DÊSTE SALDO A RESERVA REALIZÁVEL DE $\text{R}\$ \dots\dots\dots$ $\text{R}\$ 24\ 697\ 894,14$; RELATIVA A CONTAS DE SERVIÇOS PRESTADOS ÀS DIVERSAS REPARTIÇÕES PÚBLICAS DO ESTADO E DE FRETES A RECEBER, RESTA O SALDO DISPONÍVEL EM $\text{R}\$ 137\ 656\ 712,38$.

ÊSTE APLICOU-SE EM RENOVAÇÃO DE PATRIMÔNIO, MELHORAMENTOS NA LINHA EM TRÁFEGO E NO PROLONGAMENTO A RAZÃO, EM MÉDIA, DE $\text{R}\$ 4\ 916\ 311,15$ POR ANO.

POR AÍ PODE-SE VER QUÃO INSIGNIFICANTE TÊM SIDO OS RECURSOS DA ESTRADA PARA ATENDER AO SEU DESENVOLVIMENTO.

INICIADA EM 1 896, HOJE SUAS PONTAS DE TRILHOS AINDA ESTÃO EM VOTUPORANGA, A 328 QUILOMETROS DO SEU PONTO DE PARTIDA. HOUE AVANÇAMENTO MÉDIO DE 6 400 M POR ANO.

NA DATA DA ENCAMPAÇÃO PELO GOVÊRNO DO ESTADO, A 1º DE NOVEMBRO DE 1 919, O TERMINAL DA ESTRADA ERA SÃO JOSÉ DO RIO PRETO, NO QUILOMETRO 224. DAQUELA ÉPOCA ATÉ AGORA A LINHA ACRESCEU-SE DE 104 KM., EM 28 ANOS, OU SEJA EM MÉDIA DE 3 700 M POR ANO.

EM REGULAR INTENSIDADE TEMOS EM CONSTRUÇÃO 36 KM, DE PROLONGAMENTO, DE VOTUPORANGA A FERNANDÓPOLIS, CUJA TERRAPLENAGEM FICARÁ CONCLUÍDA ATÉ O FIM DÊSTE EXERCÍCIO. PARA ATINGIR MOS O PÔRTO PRESIDENTE VARGAS RESTA A VENCER A DISTÂNCIA DE 94 KM.

DEMASIADO LENTO TEM SIDO O AVANÇAMENTO DA ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA, POR FALTA DE RECURSOS SUBSTANCIAIS, DONDE SE INFERE QUE SEU APARELHAMENTO NÃO PODE TER ACOMPANHADO A EVOLUÇÃO DOS MEIOS DE TRANSPORTE DOS NOSSOS DIAS, O QUE ALIÁS NÃO É PARA SE ADMIRAR PORQUE A ESTRADA TEM VIVIDO DAS SUAS PRÓPRIAS RENDAS E O PROGRESSO DA PRODUÇÃO NÃO TEM SIDO, COMO ERA DE SE ESPERAR, A PONTO DE FAZER DECRESCER O CUSTO MÉDIO DAS UNIDADES DE TRÁFEGO. ISTO, AGRAVADO PELA INSTABILIDADE DA MOEDA COM A CONSEQUENTE ELEVAÇÃO DO CUSTO DA MÃO DE OBRA E DOS MATERIAIS, DERROGOU A RELAÇÃO MATEMÁTICA QUE DEVEIA EXISTIR ENTRE OS ÍNDICES DO DESENVOLVIMENTO DO TRÁFEGO E OS DO CRESCIMENTO DAS DESPESAS.

OS GOVERNOS DE SÃO PAULO NÃO TÊM AUXILIADO A ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA, A NÃO SER O DO DR. ADHEMAR DE BARROS QUE LHE FACILITOU O CRÉDITO DE Cr\$ 20 000 000,00, POR INTERMÉDIO DA SECRETARIA DA FAZENDA, PARA O PROLONGAMENTO DE MIRASSOL A VOTU PORANGA, QUANDO INTERVENTOR NO ESTADO, EM 1 939, E AGORA COMO GOVERNADOR, SECUNDADO PELO SEU ILUSTRE SECRETÁRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, ENG^o CAIO DIAS BAPTISTA, FORNECENDO-NOS 240 QUILOMETROS DE TRILHOS DE 44,6 KG POR METRO LINEAR, PROVIDENCIANDO A COMPRA DE NOVAS UNIDADES PARA ENRIQUECER O NOSSO PARQUE DE MATERIAL RODANTE E PROMETENDO-NOS AINDA, RECENTEMENTE, MAIS O CRÉDITO DE Cr\$ 3 300 000,00 PARA CUSTEIO DO AVANÇAMENTO DE NOSSAS LINHAS.

3 - SITUAÇÃO ECONÔMICA:

A SE JULGAR PELO QUE SE PASSA COM A ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA, A CRISE QUE ASSOBERBA AS FERROVIAS BRASILEIRAS PROVÉM DA INFLAÇÃO DO MEIO MONETÁRIO CIRCULANTE E DA DEFLAÇÃO DA PRODUÇÃO PELO EMPOBRECIMENTO DAS TERRAS DEVIDO A FALTA DE FERTILIZANTES E PELO ÊXODO DOS TRABALHADORES RURAIS PARA OS GRANDES CENTROS. AS FLORESCENTES EMPRESAS INDUSTRIAIS, QUE PROSPERARAM DURANTE A SEGUNDA GUERRA MUNDIAL, SEDUZEM-NOS E ÀS CIDADES E AS LEIS TRABALHISTAS PROPORCIONAM-LHES MAIORES VANTAGENS.

AMBOS OS FENÔMENOS ENCARECERAM O CUSTO DA TONELADA - QUILOMETRO, RESTRINGINDO AS POSSIBILIDADES DE MAIOR RECEITA EM RELAÇÃO À MESMA UNIDADE DE TRÁFEGO.

ALÉM DISTO O MORASMO REINANTE DA PRODUÇÃO INCREMENTOU A CONCORRÊNCIA DOS SERVIÇOS RODOVIÁRICOS PARTICULARES.

OS PROPRIETÁRIOS DE CAMINHÕES, ACOBERTADOS PELAS FACILIDADES DE ESCOLHA DAS MERCADORIAS DE MAIOR VALOR COMERCIAL PARA TRANSPORTAREM E DE COBRAREM O FRETE QUE ENTENDEM, ISENTOS DOS ENCARGOS DE CONSERVAÇÃO DAS RODOVIAS E GOZANDO DA REGALIA DADA PELA MALEABILIDADE DO SISTEMA, SANGRAM A ECONOMIA DAS REDES FERROVIÁRIAS.

NA NOSSA ESTRADA, ESSE GÊNERO DE CONCORRÊNCIA, A NÃO SER NO TRANSPORTE DE GASOLINA, AINDA NÃO É ASSUSTADOR. MAS, MESMO ASSIM, ESTÁ ORGANIZADA A NOSSA DEFESA COM O SERVIÇO RODO-FERROVIÁRIO, NÃO SÓ PARA TRANSPORTE DE PORTA A PORTA QUANTO ÀS GRANDES ESTAÇÕES TERMINAIS, COMO PELO CARREAMENTO, DE E PARA AS MESMAS, DE MERCADORIAS RELATIVAS AOS CENTROS PRODUTIVOS DE SUA ZONA DE INFLUÊNCIA. ACREDITAMOS QUE O PROBLEMA SE AGRAVARÁ COM A CONCLUSÃO DA ESTRADA DE RODAGEM QUE SE ESTÁ ABRINDO DE ARARAQUARA A PEREIRA BARRETO.

ESSA QUESTÃO DE CONCORRÊNCIA RODOVIÁRIA ÀS ESTRADAS DE FERRO ASSUME ASPECTO INTERESSANTE PELO MODO CONTRADITÓRIO COM QUE É ENCARADA.

OUVE-SE DIZER QUE O BRASIL NÃO TEM MEIOS DE TRANSPORTE. ENTRETANTO, É CORRENTE A AFIRMATIVA DE QUE QUALQUER FROTA DE CAMINHÕES PÕE EM ESTADO DE ALARMA AS ADMINISTRAÇÕES DAS REDES FERROVIÁRIAS. LOGO TEMOS MEIOS DE TRANSPORTES, O QUE NOS FALTA É PRODUÇÃO SUFICIENTE DE MERCADORIAS.

ISTO É EVIDENTE NA ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA. HÁ 11 ANOS NÃO RECEBE SEQUER UMA UNIDADE DE MATERIAL RODANTE. ENTRETANTO, TEM DADO, EMBORA COM SACRIFÍCIOS, CONTA DO ESCOAMENTO DAS SAFRAS DE SUA ZONA. NO ANO PASSADO, DE JULHO A OUTUBRO, REALIZOU O TRABALHO DE 44 923 094,007 TONELADAS QUILOMETROS ÚTEIS, NA FORÇA DA SAFRA. EM TODO O ANO ESTE TRABALHO FOI DE 98 999 832,978. SE HOUVESSE MASSA A CARREAR PODERÍAMOS TER PRODUZIDO 134 769 282,021 COM O MESMO MATERIAL.

PELO MENOS EM SÃO PAULO SÓ NÃO HÁ MEIOS DE TRANSPORTE ONDE A MÃO NÃO ALCANÇA, MAS ONDE PENETRA A ESTRADA DE FERRO O QUE HÁ É FALTA DE PRODUÇÃO QUE DÊ PARA TODOS.

DE NADA INFLUIU O AUMENTO DE PRODUÇÃO INDUSTRIAL, ESTIMULADO PELOS MENCIONADOS CONFLITOS MUNDIAIS, PORQUE A MAIOR PARTE DOS ESTABELECIMENTOS INDUSTRIAIS SE ACHA PRÓXIMA DO LITO

RAL E OS SEUS PRODUTOS PROCURAM DE PREFERÊNCIA OS PORTOS EM DE MANDA DOS MERCADOS ESTRANGEIROS.

PARA NEUTRALIZAR O PRIMEIRO FENÔMENO O EMINENTE PRESIDENTE DA REPÚBLICA, GENERAL EURICO GASPAR DUTRA, JÁ APLICOU A TERAPÊUTICA ADEQUADA, ISTO É, DEFLAÇÃO DE PAPEL MOEDA E EQUILÍBRIO ORÇAMENTÁRIO. PARA COMBATER O SEGUNDO AINDA HÁ EXPECTATIVA GERAL. A PARALIZAÇÃO DOS EFEITOS DO PRIMEIRO E O CRESCIMENTO DOS EFEITOS DO SEGUNDO AGRAVAM DO MESMO MODO O CUSTO DE VIDA, PORQUE, A MERCADORIA RARA, PASSA A VALER MAIS DO QUE DINHEIRO DE VALOR ESTÁVEL.

APESAR DE TUDO AS RENDAS DA ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA, QUE SE ACHAVAM ESTACIONÁRIAS NA CASA DOS 17 MILHÕES DE CRUZEIROS, EM 1 942, ATINGIRAM A 24, 30, 42, 52 E 61 MILHÕES DE CRUZEIROS, RESPECTIVAMENTE, EM 1 943, 1 944, 1 945, 1 946 E 1 947.

ESTE CRESCIMENTO DE RECEITA SE DEVE À CRIAÇÃO DAS TAXAS DE RENOVACÃO DE PATRIMÔNIO E MELHORAMENTOS, AOS AUMENTOS DAS BASES TARIFÁRIAS, OBTIDOS NO PERÍODO DE 1º DE MARÇO DE 1 942 A 21 DE NOVEMBRO DE 1 946 E AO PROLONGAMENTO DA LINHA DE MIRASSOL A VOTUPORANGA, NA EXTENSÃO DE 83 KM.

TAL CRESCIMENTO, DE 259%, SE DESDOBRA, DE 142% DEVIDO AOS AUMENTOS CITADOS E DE 117% PROVENIENTE DO AVANÇAMENTO.

DÊSTE O MAIOR FATOR FOI O PERCURSO DO QUE O DA MASSA A TRANSPORTAR.

ISTO SE COMPROVA ADUZINDO-SE QUE, NOS ÚLTIMOS 11 ANOS DECORRIDOS ATÉ 1 946, O PÊSO GLOBAL DE MERCADORIAS DIVERSAS TEVE APENAS 8% DE CRESCIMENTO, ENQUANTO O PERCURSO MÉDIO SUBIU DE 26% NA PROGRESSÃO DE UNIDADES DE TRÁFEGO DE 34,5% REFERENTES ÀS MESMAS MERCADORIAS.

O CONTRÁRIO SE DEU COM OS DEMAIS ELEMENTOS, AGENTUADAMENTE EM DESPACHOS DE ANIMAIS EM TRENS DE MERCADORIAS. O NÚMERO DE TONELADAS-KILÔMETROS PRODUZIDAS CRESCERAM DE 81,7%, COM BASE PRINCIPALMENTE NO PÊSO, CUJO ÍNDICE ANUAL DE CRESCIMENTO FOI DE 6,00 ENQUANTO QUE O DO PERCURSO SE LIMITOU A 1,43.

INFERE-SE DAÍ QUE HÁ DE FATO DEPAUPERAMENTO DAS TERRAS PRINCIPALMENTE PELA MONOCULTURA, SEM A NECESSÁRIA RECUPERAÇÃO POR MEIO DE FERTILIZANTES, O QUE AS TORNA IMPRESTÁVEIS A NÃO SER PARA CRIAÇÃO E ENGORDA DE GADO.

E NESTE RÍTMO, AS FERROVIAS QUE NÃO TIVEREM NOVAS E FERTEJS ZONAS A EMPOLGAR, OU QUE NÃO SE LIGUEM A TRIBUTÁRIAS QUE AS TENHAM, FICARÃO CONDENADAS À FALENCIA, CASO NÃO SE TOMEM PROVIDÊNCIAS NO SENTIDO DE SE INCREMENTAR A PRODUÇÃO PELA ADUBAÇÃO DAS TERRAS CANSADAS, FINANCIAMENTO DO PRODUTO DIRETAMENTE AO PRODUTOR, PROPORCIONANDO-SE AOS LAVRADORES POR TODOS OS MEIOS E MODOS FACILIDADES NA AQUISIÇÃO DE FERTILIZANTES POR BAIXO PREÇO, DANDO-LHES AINDA ACURADA ASSISTÊNCIA TÉCNICA POR INTERMEDIÓ DE EXPERIMENTADOS AGRÔNOMOS DO MINISTÉRIO E SECRETARIAS DA AGRICULTURA.

LEMBRANDO-NOS DAS PALAVRAS DO ILUSTRE PRESIDENTE DÊS TE COLENDO CONGRESSO, PROFERIDAS COM SABEDORIA NA SESSÃO INAUGURAL, JUSTIFICA-SE ADUZIR AQUI QUE A REDUÇÃO NAS DESPESAS DE CUSTEIO CONSTITUI MEDIDA OPORTUNA COMO ARMA DE COMBATE À CRISE ECONÓMICO-FINANCEIRA EM QUE SE DEBATEM AS FERROVIAS NACIONAIS.

NA ESTRADA DE FERRO ARARAQUANA NÃO VEMOS COMO ABAIXAR IMEDIATAMENTE O CUSTO DA TONELADA-KILOMETRO. PRIMEIRO POR QUE NÃO É CABÍVEL DIMINUIR O CUSTEIO PELA REDUÇÃO DO PREÇO DA MÃO DE OBRA, VISTO NÃO SER NA ESTRADA EXAGERADO O NÚMERO DE EMPREGADOS E NEM BAIXO O RENDIMENTO DE TRABALHO, BEM COMO POR SER IMPOSSÍVEL DETER A ASCENSÃO DOS PREÇOS UNITÁRIOS DOS MATERIAIS. EM SEGUNDO LUGAR, PORQUE A MASSA A TRANSPORTAR NÃO SE AUMENTA PRONTAMENTE.

O LÓGICO CONCEITO DE S. EXCIA., EM NOSSO CASO SE APLICARÁ OPORTUNAMENTE, EM LONGO PERÍODO DE TEMPO E SEUS FRUTOS EM FUTURO REMOTO SERÃO COLHIDOS.

E POR DOIS MODOS ISTO SE PODERÁ REALIZAR: PROLONGANDO-SE A LINHA EM DEMANDA DAS RICAS REGIÕES QUE SE ESTENDEM PELO DIVISOR DE ÁGUAS DOS RIOS "GRANDE" E "SÃO JOSÉ DOS DOURADOS" ATÉ O PORTO PRESIDENTE VARGAS, NO SENTIDO DE SE AUMENTAR A QUANTIDADE DAS MERCADORIAS A CARREAR E O SEU PERCURSO, ISTO É, O NÚMERO DE TONELADAS-KILOMETROS E, SIMULTANEAMENTE, PELA REDUÇÃO DA DESPESA DE CUSTEIO, APARELHANDO-SE CONVENIENTEMENTE A ESTRADA E APERFEIÇOANDO-SE SEUS MÉTODOS DE TRABALHO A FIM DE QUE TENHA ÊSTE O MAIOR RENDIMENTO POSSÍVEL.

A ESTA ORDEM DE IDÉIAS SE PRENDEN AS NECESSIDADES DA ESTRADA, AQUI JÁ EXPOSTAS EM DETALHES PELOS NOSSOS CHEFES DE DEPARTAMENTO.

EM BREVE RESUMO, FICAM A SEGUIR DISCRIMINADAS AS NOSSAS PROPOSIÇÕES:

1 - AUMENTO DAS BASES TARIFÁRIAS DE MANEIRA A OBTER O ACRÉSCIMO DE 13%, NO MÍNIMO, SOBRE A RECEITA PRÓPRIAMENTE FERROVIÁRIA, A FIM DE SE PRODUIZIR MAIOR SALDO INDUSTRIAL COM O OBJETIVO DE SE PROCEDER A JUSTO E OPORTUNO REAJUSTAMENTO DOS VEN- CIMENTOS DO PESSOAL.

2 - ORGANIZAÇÃO DE MAIS AMPLOS E EFICAZES SERVIÇOS DE ASSISTÊNCIA SOCIAL PELA ESTRADA E PELA CAIXA DE APOSENTADO- RIA E PENSÕES, NÃO SÓ PARA FINS HUMANITÁRIOS, COMO NO SENTIDO DE ESTIMULAR OS EMPREGADOS A PRODUIZIREM MAIS E DA MELHOR MANE- RA, EM RETRIBUIÇÃO AO CONFÓRTO E BEM ESTAR QUE LHEs SERÃO PRO- PORCIONADOS.

3 - INTENSIFICAÇÃO E APERFEIÇOAMENTO DO ENSINO PRO- FISSIONAL EXTENSIVO A TODAS AS ATIVIDADES FERROVIÁRIAS PARA CONSECUÇÃO DE MÃO DE OBRA MAIS TÉCNICAMENTE PERFEITA E ECONÔM- CA.

4 - INSTITUIÇÃO PELO ESTADO, POR INTERMÉDIO DA SECRE- TARIA DA AGRICULTURA, DE SERVIÇOS DE FOMENTO À PRODUÇÃO E DE PROTEÇÃO AOS PRODUTORES, NA ZONA SERVIDA PELA ESTRADA, POR MEIO DO RETALHAMENTO DAS TERRAS, VENDA DE PEQUENAS GLEBAS A PRESTA- ÇÕES, FORNECIMENTO DE MÁQUINAS E FERRAMENTAS AGRÁRIAS E DE FER- TILIZANTES, POR JUSTO PREÇO, ASSISTÊNCIA TÉCNICA GRATUITA E GA- RANTIA DE PREÇO MÍNIMO PELO PRODUTO AGRÍCOLA, INDISTINTAMENTE AOS GRANDES E PEQUENOS LAVRADORES.

TAIS SERVIÇOS PODERIAM SER PRESTADOS POR COMPA- NHIAS OU SOCIEDADES ANÔNIMAS FORMADAS SOB A ORIENTAÇÃO, FISCA- LIZAÇÃO E AUSPÍCIOS DO ESTADO, CUJOS INCORPORADORES SERIAM, EM GRANDE PARTE, OS PRÓPRIOS AGRICULTORES, TENDO-SE EM VISTA A CA- PACIDADE DO CONSUMO INTERNO E AS POSSIBILIDADES DE EXPORTAÇÃO.

5 - SUBVENÇÃO PELO ESTADO À ESTRADA, NO MÍNIMO DE ..
 74 069 600,00, ANUALMENTE, EM PERÍODO QUINQUENAL, PARA QUE

SE PONHA EM EXECUÇÃO O PLANO POR NÓS JÁ ELABORADO, DESTINADO AO EFICIENTE APARELHAMENTO E PROLONGAMENTO DE NOSSA FERROVIA.

A REALIZAÇÃO DÊSTE PLANO IMPORTARÁ EM $\text{R}\$ 420\ 348\ 000,00$, DOS QUAIS DEDUZINDO-SE A IMPORTÂNCIA PROVAVEL DOS FUNDOS DE RE NOVAÇÃO DE PATRIMÔNIO E MELHORAMENTOS PRODUZIDA NO ALUDIDO PE RÍODO, RESTAM $\text{R}\$ 370\ 348\ 000,00$, EM QUANTO MONTA A CONTRIBUIÇÃO IMPRESCINDÍVEL A SER FEITA PELO GOVERNO.

O PLANO SE DESDOBRA DA SEGUINTE FORMA:

I - AMBULATORIO, POSTOS MÉDICOS E DENTÁ- RIOS.	$\text{R}\$$	
4 UNIDADES - CUSTO MÉDIO $\text{R}\$ 300\ 000,00$	-	1 200 000,00
II - ARMAZENS DE ABASTECIMENTO.		
3 UNIDADES. CUSTO MÉDIO $\text{R}\$ 300\ 000,00$	-	900 000,00
III - CONCLUSÃO DO PROLONGAMENTO DA LINHA DE VOTUPORANGA A FERNANDÓPOLIS.		
36 KM - CUSTO MÉDIO $\text{R}\$ 298\ 000,00$	-	10 728 000,00
IV - PROLONGAMENTO DE FERNANDÓPOLIS A PÔR TO PRESIDENTE VARGAS.		
94 KM - CUSTO MÉDIO $\text{R}\$ 1\ 000\ 000,00$	-	94 000 000,00
V - CASAS PARA RESIDÊNCIAS DE EMPREGADOS		
300 UNIDADES - CUSTO MÉDIO $\text{R}\$ 45\ 000,00$	-	13 500 000,00
VI - ABRIGOS PARA PERNOITE DE PESSOAL EM SERVIÇO.		
2 UNIDADES - CUSTO MÉDIO $\text{R}\$ 300\ 000,00$	-	600 000,00
VII - ESTAÇÕES E ARMAZENS		
7 UNIDADES - CUSTO MÉDIO $\text{R}\$ 300\ 000,00$	-	2 100 000,00
		<hr/>
A TRANSPORTAR		123 028 000,00

	TRANSPORTE	123 028 000,00
VIII - EDIFÍCIO PARA ESCRITÓRIO CENTRAL		
1 UNIDADE		3 000 000,00
XI - VARIANTES PARA MELHORIA DAS CONDIÇÕES TÉCNICAS DO TRAÇADO EM PLANTA E EM PERFIL. CUSTO MÉDIO POR QUILOMETRO ₧ 1 000 000,00		
A) ARARAQUARA-TUTOIA (6 KM)	6 000 000,00	
B) BUENO DE ANDRADA-MATÃO (15 KM)	15 000 000,00	
C) STA. ERNESTINA-JACAUNA (70 KM)	70 000 000,00	
D) UCHOA-ENG ^o SCHMITT (10 KM)	10 000 000,00	
E) ENG ^o SCHMITT-S. J. R. PRETO (10 KM)	10 000 000,00	111 000 000,00
X - PÁTIOS DE MANOBRAS (DESVIOS, EMBARCAÇÓES DE GADO, ILUMINAÇÃO ETC.)		5 000 000,00
XI - LASTRO DE PEDRA BRITADA - ENTRE AS ESTAÇÕES DE BÁLSAMO E VOTUPORANGA (72 KM - CUSTO MÉDIO ₧ 110 000,00)		7 920 000,00
XII - OFICINAS DA LOCOMOÇÃO, EM ARARAQUARA		
A) PÁTIOS E EDIFÍCIOS	30 000 000,00	
B) GUINDASTES, PONTES ROLANTES, GIRADOR DE LOCOMOTIVAS, MÁQUINAS E FERRAMENTAS	12 000 000,00	42 000 000,00
XIII - MATERIAL RODANTE - AQUISIÇÃO DE:		
A) 12 LOCOMOTIVAS A ₧ 2 600 000,00	31 200 000,00	
B) 200 VAGÕES FECHADOS METÁLICOS, DE 26 TON. (LOTAÇÃO A ₧ ... ₧ 100 000,00)	20 000 000,00	
A TRANSPORTAR	51 200 000,00 -	291 948 000,00

TRANSPORTE 51 200 000,00 - 291 948 000,00

(CONTINUAÇÃO)

XIII - MATERIAL RODANTE - AQUISIÇÃO DE:

c)	100 GÔNDOLAS METÁLICAS, DE 42 TON. (LOTAÇÃO) A	8 000 000,00	
d)	100 GAIOLAS, COM CAIXA DE MADEIRA, A	7 500 000,00	
e)	2 COMPOSIÇÕES DE AÇO PARA PASSAGEIROS, COM 12 CARROS CADA UMA	12 000 000,00	78 700 000,00
XIV	- CABINAS PARA MANEJO DE CHAVES E SINAIS, NO TRONCO		7 400 000,00
XV	- TRILHOS DE 45 KG/ML, A SEREM ASSENTES ENTRE ARARAQUARA E SÃO JOSÉ DO RIO PRETO. 120 KMS. DE LINHA OU 240 QUILOMETROS DE TRILHOS		27 000 000,00
XVI	- RELOCAÇÃO E NIVELAMENTO DA LINHA, COM REFORÇO DO LASTRO DE PEDRA BRITADA ENTRE AS ESTAÇÕES DE TUTOIA E BALSAMO: 255 KMS. A	15 300 000,00	
TOTAL:			420 348 000,00

Dr. ARTHUR CASTILHO - AGRADEÇO AO DR. NETO AMARANTE A SUA EXPOSIÇÃO MINUCIOSA, BEM FUNDAMENTADA E BRILHANTEMENTE, ESTUDANDO TODOS OS DIVERSOS PROBLEMAS QUE SE RELACIONAM COM A ARARAQUARA. MOSTROU S.S. AS DEFICIÊNCIAS NOTADAS, INDICOU AS SOLUÇÕES ADEQUADAS E MOSTROU, DENTRO DE TUDO, UM SINCERO ENTU-SIASMO PELA FINALIDADE DAQUELA ESTRADA.

NOTEI, COM ESPECIAL PRAZER, AS REFERÊNCIAS FEITAS À SITUAÇÃO DE ASSISTÊNCIA SOCIAL, INDICANDO AQUELAS DEFICIÊNCIAS.

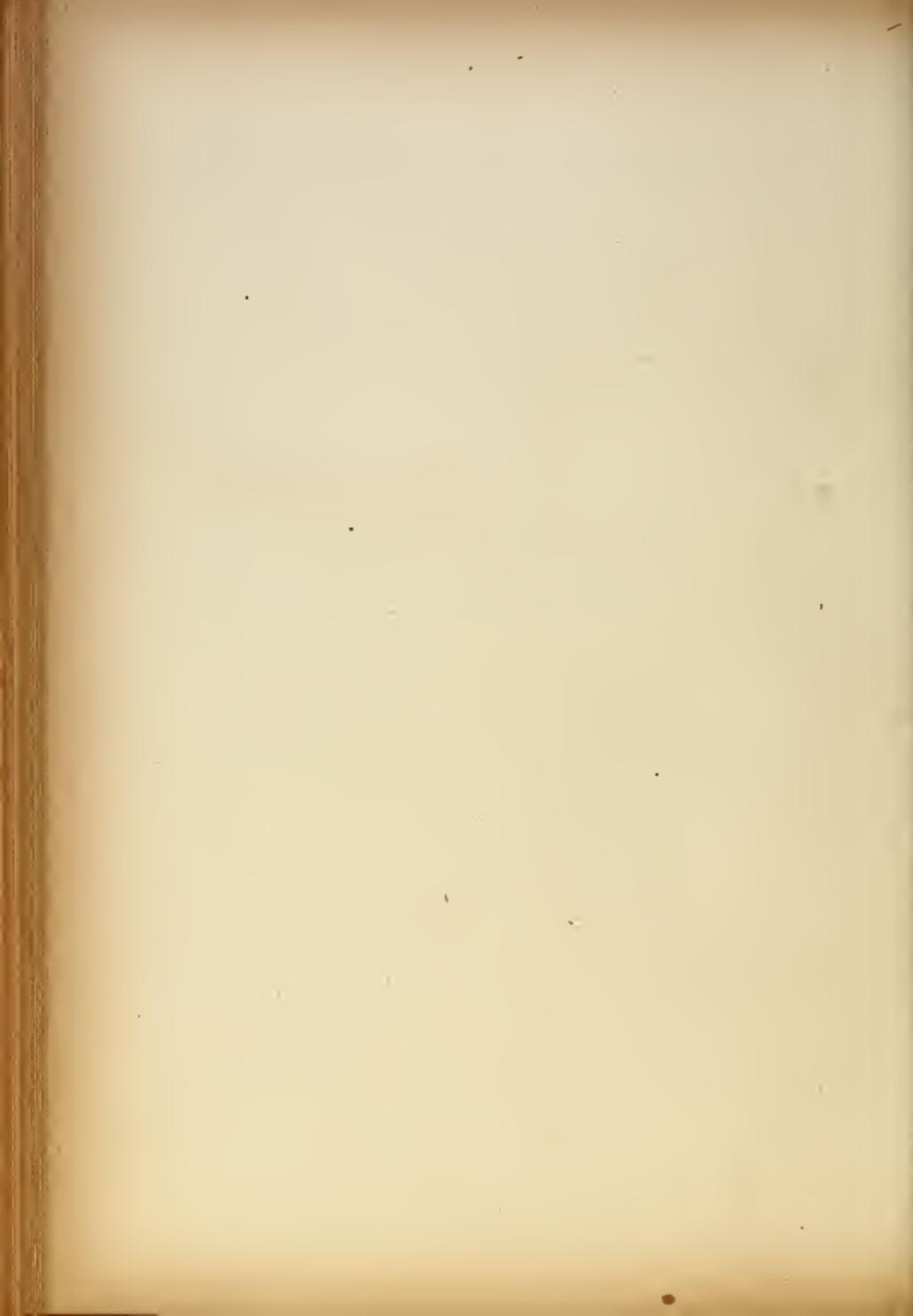
DE QUE JÁ FALEI, MAS MOSTRANDO AS DIRETRIZES BEM ORIENTADAS DE DAR MAIOR AMPLIDÃO AOS SERVIÇOS JÁ INSTALADOS E CRIANDO UM SERVIÇO NOVO, NA ALTURA DAS TRADIÇÕES DE PROGRESSO DAQUELA FERROVIA.

TAMBÉM NOTEI, SEM ESTRANHEZA, PORÉM, COM PEZAR, A QUESTÃO DA ASSISTÊNCIA MÉDICA TRANSMITIDA PELA CAIXA DE APOSENTADORIA E PENSÕES. DE FATO, OS SENHORES INDICADOS, QUE SÃO GRÁVES, TÊM QUASI UMA GENERALIDADE NO BRASIL, A PONTO DO ILUSTRADO DIRETOR DA ESTRADA DE FERRO BAHIA E MINAS SOLICITAR, COM TUDO O INTERESSE, QUE O SERVIÇO DE SAÚDE SEJA OFERECIDO PELA PRÓPRIA ESTRADA, UMA VEZ QUE OS SERVIÇOS PRESTADOS PELAS CAIXAS NÃO ESTÃO A ALTURA DAS NECESSIDADES NOTADAS EM TODOS OS CENTROS FERROVIÁRIOS DO PAÍS.

NOTEI, TAMBÉM, O CUIDADO COM QUE FOI FOCALIZADO O PROBLEMA IMPORTANTÍSSIMO DA RENOVAÇÃO PATRIMONIAL DA ESTRADA E OBSERVEI; COM TODA A ATENÇÃO, A CRÍTICA SOBRE AS CAUSAS DA CRISE QUE SE PRONUNCIA NA ZONA ARARAQUARENSE, APRESENTANDO O DR. NETO AMARANTE, COMO UMA DAS CAUSAS PRINCIPAIS, O EXEMPLO DOS TRABALHADORES RURAIS, QUE ME PARECE DE TODO ACERTADO E QUE TAMBÉM TEM SE VERIFICADO EM VÁRIAS OUTRAS ZONAS DAS FERROVIAS BRASILEIRAS.

TAMBÉM QUIVI, COM PRAZER, AS REFERÊNCIAS, QUE O DR. NETO AMARANTE FEZ SOBRE O AUXÍLIO JÁ DADO PELAS TAXAS DE RENOVAÇÃO E MELHORAMENTOS, ASSIM COMO APRECEI AS DIRETRIZES TRAÇADAS SOBRE A QUESTÃO DO FOMENTO AGRÍCOLA, NAS ZONAS EXAURIDAS E O PLANO APRESENTADO POR S.S. DE FORMA BRILANTE, E BEM FUNDAMENTADA, POR CERTO DARÁ TAMBÉM OS MELHORES RESULTADOS.

AGRADECENDO, MAIS UMA VEZ, AO DR. NETO AMARANTE, A SUA COLABORAÇÃO, DOU AGORA A PALAVRA AO SR. REPRESENTANTE DA GREAT WESTERN.



Dr. MANOEL DE SOUZA LEAO

The Great Western Of Brazil Railway Company, Ltd.

Sr. PRESIDENTE. PREZADOS COLEGAS

VENHO, AQUI, FAZER UMA EXPOSIÇÃO RÁPIDA DA SITUAÇÃO DO PESSOAL DE GREAT WESTERN E, TAMBÉM, APRESENTAR ALGUMAS CONSIDERAÇÕES SOBRE A OBRIGAÇÃO CRIADA PARA AS ESTRADAS DE FERRO COM O SERVIÇO SOCIAL DA INDÚSTRIA.

A) SITUAÇÃO DO PESSOAL

ATÉ 1946, O SALÁRIO MÍDIO, PAGO NA GREAT WESTERN, ERA SUPERIOR AO DAS OUTRAS ESTRADAS SITUADAS NA MESMA REGIÃO E CONÔMICA.

O AUMENTO, CONCEDIDO PELO GOVERNO LINHARES, DE Cr\$ 500,00 PARA TODO O EMPREGADO COM MENOS DE Cr\$ 1 000,00 DE SALÁRIO MENSAL, DETERMINOU, ENTRETANTO, UMA COMPLETA REVIRAVOLTA NESTA POSIÇÃO RELATIVA, POIS O GROSSO DO PESSOAL FERROVIÁRIO É CONSTITUÍDO, COMO SÁBEIS, POR TRABALHADORES DE LINHA, GUARDA-CHAVES, GUARDA-FREIOS, FOGUISTAS, VIGIAS, SERVENTES, ETC. TODOS EMPREGADOS DE BAIXOS VENCIMENTOS. O TRABALHADOR DE LINHA NA CENTRAL DO RIO GRANDE DO NORTE, PASSOU DE Cr\$ 200,00 PARA Cr\$ 700,00 POR MÊS. MENINOS, PRATICANTES DE TELEGRAFIA, QUE PERCEBIAM, COMO UM AUXÍLIO, POUCO MAIS DE Cr\$ 100,00, TAMBÉM TIVERAM UM AUMENTO DE Cr\$ 500,00. ACOMPANHAR ESSE VERDADEIRO ESBAFAMENTO, REPRESENTARIA PARA NÓS, A COMPLETA RUÍNA.

PENSO QUE NINGUEM DE BOM SENSO ADMITIRÁ QUE A CONDIÇÃO DE FERROVIÁRIO EXIGE UMA REMUNERAÇÃO SUPERIOR A DAS DEMAIS ATIVIDADES PRODUTORAS DA REGIÃO. SE ASSIM FOSSE, O TRANSPORTE FERROVIÁRIO SERIA FORÇOSAMENTE ONEROSO, EM COMPARAÇÃO COM O PREÇO DAS DEMAIS UTILIDADES. UMA CERTA MARGEM É ADMISSÍVEL EM VISTA DAS RESPONSABILIDADES DO SERVIÇO FERROVIÁRIO, MAS NÃO É RAZOÁVEL QUE UM HOMEM, POR SER TRABALHADOR NA VIA PERMANENTE DE UMA ESTRADA, GANHE O DOBRO OU O TRÍPLO DO SEU IRMÃO QUE TRABALHA AO LADO, NO CULTIVO DA TERRA.

CERTAMENTE, TODOS NÓS, ADMINISTRADORES, NITRIMOS O SINCERO DESEJO DE VER TODOS OS FERROVIÁRIOS NAS MELHORES CONDIÇÕES DE VIDA QUE AS POSSIBILIDADES ECONÔMICAS DAS EMPRESAS PERMITEM.

ENQUANTO, PORÉM, NÃO SE DESENVOLVEREM AS ZONAS SERVIDAS, DE MODO A DETERMINAR UMA INTENSIFICAÇÃO DAS CORRENTES DE TRÁFEGO, ENCAMINHADAS ÀS FERROVIAS; ENQUANTO NÃO TORNARMOS MAIS EFICIENTES OS NOSSOS PRÓPRIOS SERVIÇOS, O SIMPLES PAGAMENTO DE MAIORES SALÁRIOS, A COLOCAÇÃO DE MEIOS DE COMPRAR EM MÃOS DE CONSUMIDORES ÁVIDOS, SEM QUE HAJA UM CORRESPONDENTE AUMENTO DE PRODUÇÃO, DE NADA SERVIRÁ. SERÁ APENAS UM PASSO A MAIS, NA TERRÍVEL ESPIRAL INFLACIONISTA, EM QUE NOS DEBATEMOS JÁ HA QUASI SEIS ANOS.

ENTRETANTO, DENTRO DE SUAS POSSIBILIDADES, A GREAT WESTERN SEMPRE CONCEDEU AUMENTOS, ACOMPANHANDO A ELEVAÇÃO DO CUSTO DA VIDA.

COM EFEITO, SEM CRESCIMENTO SENSÍVEL NO NÚMERO DE EMPREGADOS, FORAM AS SEGUINTEZ AS DESPESAS TOTAIS, COM O PESSOAL, DE 1 939 A 1 947:

1 939	15 401 000
1 940	16 009 000
1 941	16 314 000
1 942	17 685 000
1 943	21 198 000
1 944	31 787 000
1 945	39 467 000
1 946	46 567 000
1 947	57 182 000

TOMANDO-SE A DESPESA NO ANO DE 1 939, COMO ÍNDICE 100, TIVEMOS EM 1 947, 373. - POR TODAS AS ESTATÍSTICAS DE NOSSO CONSUMO, A VIDA NÃO ENCARECEU NESTA PROPORÇÃO, NO ÚLTIMO DEZENIO.

EM NOVEMBRO DE 1 946, DEPOIS DE UM ESTUDO CUIDADOSO DAS NOSSAS POSSIBILIDADES, CONCORDAMOS NA CONCESSÃO DE UM AUMENTO GERAL DE 20%, QUE ENTÃO REPRESENTAVA UMA AGRAVAÇÃO NA DESPESA, NA ORDEM DE \$ 10 000 000,00 POR ANO. GRAÇAS A UM REAJUSTAMENTO DE TARIFAS, AUTORIZADO, PENSÁVAMOS OBTER ESSA IMPOR

TÂNCIA ESPECIALMENTE NO SERVIÇO DE PASSAGEIROS.

OCORREU, PORÉM, QUE UM DECRESCIMO NO TRÁFEGO DE PASSAGEIROS, FEZ COM QUE, APEZAR DO AUMENTO DAS PASSAGENS, A RECEITA CORRESPONDENTE, PERMANECESSE PRATICAMENTE ESTACIONARIA. POR FELICIDADE NOSSA, AS GRANDES SAFRAS DE AÇUCAR E DE MILHO, PERMITIRAM QUE OBTIVÉSSEMOS NO SERVIÇO DE CARGA, JUSTAMENTE A MAIOR RECEITA DE QUE CARECIAMOS.

O PESSOAL QUE PRETENDIA UM AUMENTO UNIFORME DE Cr\$.. Cr\$ 300,00 PER CAPITA, NÃO SE SATISFEZ COM O AUMENTO DE 20%, CONCEDIDO, E INSTAUROU UM PROCESSO DE DISSÍDIO COLETIVO. A COMPANHIA CONSEGUIU VENCER ESSA QUESTÃO, MAS JÁ EM GRAU DE APELAÇÃO NO TRIBUNAL SUPERIOR DO TRABALHO.

AGORA, AS AUTORIDADES DO MINISTÉRIO DO TRABALHO, CUJAS VIGILÂNCIA E EMPENHO EM HARMONIZAR EMPREGADOS E EMPREGADORES, SEM QUEBRA DO APOIO À DIREÇÃO DA ESTRADA, É DE INTEIRA JUSTIÇA RESALTAR, JULGAM QUE TERIA UM FAVORÁVEL EFEITO PSICOLÓGICO, SE FIZESSEMOS DESDE JÁ, O PAGAMENTO DOS DOMINGOS E FERIADOS, DETERMINADOS NA CONSTITUIÇÃO FEDERAL E CUJA REGULAMENTAÇÃO JÁ TRANSITOU NA CÂMARA E ESTÁ EM ESTUDOS NO SENADO. NÃO POMOS QUALQUER DÚVIDA NA OPORTUNIDADE DESSA MEDIDA.

ACONTECE, PORÉM, QUE PRATICAMENTE JÁ ATINGIMOS O MAIS ALTO NÍVEL DE TARIFAÇÃO QUE NOS PERMITE A ATIVA CONCORRÊNCIA RODOVIÁRIA, EXISTENTE NA ZONA. O PAGAMENTO DOS DOMINGOS E FERIADOS, REPRESENTARÁ UMA MAJORAÇÃO NA DESPEZA DE PESSOAL DE APROXIMADAMENTE 22%. NO ANO PASSADO, COMO VIMOS, DISPENDEMOS COM O PESSOAL Cr\$ 57 182 000. ESSE PAGAMENTO DE DOMINGOS E FERIADOS, AGRAVARÁ PORTANTO, A DESPESA DIRETA COM O PESSOAL EM Cr\$ 12 580 000 QUANDO O SALDO LÍQUIDO FOI EM 1947 DE Cr\$ 13 165 000.

COMO NÃO SÓ AS ESTRADAS DE FERRO DARÃO ESSE AUMENTO MAS TAMBÉM OS SEUS FORNECEDORES E, DE FATO, TODO O COMÉRCIO E A INDÚSTRIA NACIONAIS, OS PREÇOS DOS MATERIAIS DE CUSTEIO, A COMEÇAR PELA LENHA, SE ELEVARAM FATALMENTE.

ASSIM, A MAIOR DESPESA SERÁ BEM MAIS ELEVADA DO QUE ESSA DE Cr\$ 12 580 000 E DETERMINARÁ, INEVITAVELMENTE, UM DEFICIT DE CUSTEIO, POIS, COMO DISSE, NÃO PODEMOS CONTAR COM UMA ELEVAÇÃO APRECIÁVEL DA RENDA EM FUTURO PRÓXIMO E POR OUTRO LADO, TAMBÉM AS MEDIDAS TENDENTES À REDUÇÃO DE DESPESAS QUE VIMOS DISCU

TINDO NESTE CONCLAVE, SÃO DE EFEITO MAIS OU MENOS REMOTO.

O CUSTO DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO, TAMBÉM CRESCERÁ, MAS NÃO EM TÃO GRANDE PROPORÇÃO - 1º PORQUE AS DESPESAS DE PES-
SOAL NO TRANSPORTE RODOVIÁRIO, REPRESENTAM UMA PEQUENA PARCELA
DO CUSTO FINAL, ENQUANTO QUE NAS ESTRADAS DE FERRO ESSAS DESPE-
SAS JÁ REPRESENTAM EM GERAL, MAIS DE 50% DA DESPESA TOTAL; 2º
PORQUE O TRANSPORTE RODOVIÁRIO, DEPENDE MUITO MENOS DE MATERI-
AIS PRODUZIDOS NO PAÍS, DO QUE AS ESTRADAS DE FERRO. BASTA LEM-
BRAR QUE O GROSSO DO COMBUSTÍVEL CONSUMIDO NAS ESTRADAS DE FER-
RO, É A LENHA QUE ENÇARECEU DE 1 939 PARA CÁ, ENTRE 300 E 400%
E OS ONIBUS E CAMINHÕES QUEIMAM GAZOLINA, CUJO PREÇO SE ELEVOU
APENAS ENTRE 30 E 40 %.

ASSIM, ESSA NOVA AGRAVAÇÃO NAS DESPESAS DO CUSTEIO
FERROVIÁRIO, CONSTITUIRÁ UM VERDADEIRO TIRO DE GRAÇA NA FINAN-
ÇA DAS ESTRADAS DE FERRO NACIONAIS. AS POUQUÍSSIMAS QUE ATRA-
VESSARAM 1 947 COM SALDO, ENTRARÃO TAMBÉM, IRREMEDIAVELMENTE,
NO REGIME DEFICITÁRIO.

DENTRO DO DESCALABRO FINANCEIRO, NADA SE PODERÁ REA-
LIZAR PARA A MELHORIA DOS TRANSPORTES SOBRE TRILHOS.

É PRECISO QUE O GOVÊRNO ATENTE BEM PARA ESSA SITUA-
ÇÃO E VENHA EM SOCORRO DAS ESTRADAS, AUXILIANDO-AS, ATÉ MESMO
NAS DESPESAS DE CUSTEIO, DURANTE O PERÍODO DE TRANSIÇÃO, ISTO É
ENQUANTO AS MEDIDAS QUE FOREM TOMADAS NO SENTIDO DE BARATEAR E
TORNAR MAIS EFICIENTE O TRANSPORTE FERROVIÁRIO NÃO PRODUZIREM
OS ESPERADOS EFEITOS OU ENTÃO ATÉ QUE SE RESTABELEÇA A PARIDA-
DE DO PODER DE COMPRA DE NOSSA MOEDA E VOLTEMOS A ENFRENTAR A
CONCORRÊNCIA RODOVIÁRIA NO MESMO TERRENO QUE ANTES DA GUERRA,
QUANDO JÁ SE HAVIA CHEGADO A UM EQUILÍBRIO MAIS OU MENOS SATIS-
FATÓRIO NA DIVISÃO DAS CORRENTES DE TRÁFEGO, QUE COMPETEM AOS
DOIS GRANDES SISTEMAS DE TRANSPORTES TERRESTRES.

O AUXÍLIO QUE NESSA EVENTUALIDADE DE NOVA AGRAVAÇÃO
DA DESPESA, O GOVÊRNO TERÁ DE PRESTAR ÀS ESTRADAS DE FERRO, PO-
DE CONSUBSTANCIAR-SE NO RESARCIMENTO DAS DESPESAS INCORRIDAS
COM A CONSERVAÇÃO DA VIA PERMANENTE. SERÁ UMA FORMA DE COLO-
CAR O TRANSPORTE SOBRE TRILHOS, NO MESMO PLANO DO TRANSPORTE
RODOVIÁRIO, POIS É SEMPRE O GOVÊRNO E NÃO OS PROPRIETÁRIOS
DE ONIBUS E CAMINHÕES, QUE CONSERVAM O LEITO DAS ESTRADAS DE
RODAGEM. É ILUSÓRIO DIZER-SE QUE ATUALMENTE, ATRAVÉS DE IMPOS-
TO ÚNICO SOBRE OS COMBUSTÍVEIS LÍQUIDOS, OS ONIBUS E CAMINHÕES

JÁ PAGAM ESSA CONSERVAÇÃO, POIS O GROSSO DO CONSUMO DESSE COMBUSTÍVEL, TEM LOGAR NAS CIDADES, E ESPECIALMENTE, NAS GRANDES CIDADES, E NÃO AO LONGO DAS ESTRADAS DE RODAGEM. JULGO PORTANTO IMPRESCINDÍVEL E URGENTE, O EXAME CUIDADOSO, POR PARTE DO GOVERNO, NÃO SÓ DA DESASTROSA REPERCUSSÃO DE NOVO E SUBSTANCIAL AUMENTO NAS DESPESAS DO CUSTEIO DAS ESTRADAS DE FERRO, QUE RESULTARÃO DO PAGAMENTO DOS DOMINGOS E FERIADOS, COMO TAMBÉM, DA MANEIRA DE AMPARA-LAS, NA GRAVÍSSIMA CRISE QUE DAÍ RESULTARÁ.

O QUE EXPUZ A RESPEITO DA GREAT WESTERN, REPETE-SE EM TODAS AS DEMAIS ESTRADAS, SENDO QUE EM MUITAS, COM ASPÉCTOS AINDA MAIS ALARMANTES.

B) CONTRIBUIÇÃO PARA O S.E.S.I.

O DECRETO-LEI Nº 9 403 DE 25 DE JUNHO DE 1 946 QUE CREOU O SERVIÇO SOCIAL DE INDÚSTRIA, ESTABELECEU EM SEU ARTIGO 3º QUE, ALEM DAS EMPRESAS FILIADAS AOS SINDICATOS CUJAS FEDERAÇÕES FORMARAM A CONFEDERAÇÃO NACIONAL DAS INDÚSTRIAS, DEVIAM CONTRIBUIR PARA ESSE SERVIÇO TAMBÉM AS EMPRESAS DE TRANSPORTES, COMUNICAÇÕES E PESCA E COM A MESMA IMPORTÂNCIA CORRESPONDENTE A 2% SOBRE O TOTAL DE SUAS FOLHAS DE PAGAMENTO.

AS COMPANHIAS DE ESTRADAS DE FERRO INSURGIRAM-SE CONTRA ESSA OBRIGAÇÃO E ISTO POR VÁRIOS MOTIVOS -

1º - NOSSAS COMPANHIAS, PELA PRÓPRIA LEI DE ORGANIZAÇÃO SINDICAL DO PAÍS, NÃO SE PODEM FILIAR À CONFEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS E IRIAM ASSIM PAGAR VULTOSAS CONTRIBUIÇÕES PARA UM ORGANISMO DE CUJA CONSTITUIÇÃO E FUNCIONAMENTO TERIAM, POR FORÇA DA LEI, DE SE CONSERVAR ALHEIAS.

2º - AS ESTRADAS DE FERRO JÁ DESPENDEM EM SERVIÇOS SOCIAIS GRANDES SOMAS, EM CERTOS CASOS, SUPERIORES MESMO À CONTRIBUIÇÃO FIXADA NO MENCIONADO DECRETO Nº 9 403.

3º - TRATANDO-SE GERALMENTE DE SERVIÇOS INTIMAMENTE LIGADOS À ADMINISTRAÇÃO DAS ESTRADAS, O S.E.S.I. NÃO ESTARIA EM CONDIÇÕES DE CHAMA-LOS A SI, SEM INCONVENIENTES GRAVES.

4º - FINALMENTE, AS ESTRADAS DE FERRO TINHAM MOTIVOS

DE JÁ SE JULGAREM PREJUDICADAS COM OUTRA CREAÇÃO DA CONFEDERAÇÃO DAS INDUSTRIAS, O S.E.N.A.I. COM EFEITO, ANTES DA CREAÇÃO DO S.E.N.A.I. TODAS AS ESTRADAS HAVIAM ORGANIZADO O SEU ENSINO TÉCNICO PROFISSIONAL MEDIANTE FILIAÇÃO AO CENTRO FERROVIÁRIO DE ENSINO E SELEÇÃO PROFISSIONAL DE SÃO PAULO QUE ORIENTAVA E FISCALIZAVA AS ESCOLAS INSTALADAS.

O S.E.N.A.I. ABSORVEU AQUELE CENTRO E AS ESTRADAS PASSARAM A CONTRIBUIR PARA ELE. MESMO COM A ISENÇÃO PARCIAL CONCEDIDA ÀS ESTRADAS QUE CONTINUARAM A CUSTEAR DIRETAMENTE AS SUAS ESCOLAS, A PARCELA DE CONTRIBUIÇÃO QUE ESTÃO RECOLHENDO AO S.E.N.A.I. REPRESENTA CÉRCA DE 5 VEZES A QUANTIA QUE ANTES PAGAVAM AO CENTRO FERROVIÁRIO DE ENSINO E SELEÇÃO PROFISSIONAL, ISTO SEM A CONTRAPARTIDA DE QUALQUER VANTAGEM. ANTES PELO CONTRÁRIO, A ASSISTÊNCIA QUE RECEBEM DO S.E.N.A.I. NÃO É TÃO ASSÍDUA E EFICIENTE COMO A QUE TINHAM DAQUELE CENTRO.

PENSO QUE TODOS CONVIÃO QUE SE NOSSAS INSTITUIÇÕES DEVEM RECEBER AUXÍLIO UMAS DAS OUTRA, SERIA MUITO MAIS RAZOÁVEL QUE AS INDUSTRIAS AJUDASSEM AS ESTRADAS E NUNCA ESTAS, EM SITUAÇÃO FINANCEIRA SEMPRE PRECARIA, ÀQUELAS CUJOS GORDOS BALANÇOS BEM CONHECEMOS.

AS ESTRADAS INTERESSADAS PEDIRAM UMA AUDIÊNCIA AO EXMO. SR. PRESIDENTE DA REPÚBLICA E FIZERAM-LHE UMA EXPOSIÇÃO PORMENORIZADA DA QUESTÃO, DEIXANDO EM MÃOS DE S. EXCIA. UM MEMORIAL PEDINDO QUE O DECRETO Nº 9 403 FOSSE REVOGADO EM PARTE, PERMITINDO AS ESTRADAS DE FERRO, ORGANIZAREM DIRETAMENTE SEUS SERVIÇOS SOCIAIS, SEM OBRIGAÇÃO DE CONCORREREM PARA AS ELEVDAS DESPESAS BUROCRÁTICAS E DE PROPAGANDA DAS ENTIDADES SUBORDINADAS À CONFEDERAÇÃO DAS INDUSTRIAS.

ESSE MEMORIAL FOI POR S. EXCIA. REMETIDO AO MINISTÉRIO DO TRABALHO E LÁ ESTÁ ATÉ HOJE, APEZAR DOS NOSSOS ESFORÇOS.

A GREAT WESTERN, CONFORME DEMONSTRAÇÃO ENTREGUE AO DIRETOR DO S.E.S.I. EM PERNANBUCO, DESPENDE ANUALMENTE \$ 1 800 000,00 EM SERVIÇOS SOCIAIS, ENQUANTO A SUA CONTRIBUIÇÃO PARA O S.E.S.I. MONTARIA A APROXIMADAMENTE \$ 1 200 000,00.

ATÉ HOJE NÃO RECOLHEMOS ESSAS CONTRIBUIÇÕES E ESTAMOS DISPOSTOS A DISCUTIR O ASSUNTO JUDICIALMENTE CASO VENHAM A SER FORMALMENTE EXIGIDAS. ATITUDE IDENTICA À NOSSA ADOTARAM

A PAULISTA E A MOGIANA.

A LEOPOLDINA, ENTRETANTO, FEZ UM ACÓRDO PELO QUAL, COMO NO CASO DO S.E.N.A.I., ESTÁ CONTRIBUINDO COM UMA PARTE APENAS MAS COM A OBRIGAÇÃO DE MANTER OS SEUS SERVIÇOS SOCIAIS PRÓPRIOS.

AGORA QUE SE COGITA DA ORGANIZAÇÃO OFICIAL DO SERVIÇO SOCIAL NAS ESTRADAS DE FERRO É OPORTUNO QUE FIQUE DEFINITIVAMENTE LÍQUIDO ESTE CASO DA OBRIGAÇÃO DAS ESTRADAS CONTRIBUIREM PARA O S.E.S.I.

À VISTA DO QUE ACABO DE EXPÔR, TENHO A HONRA DE SUBMETTER À APRECIÇÃO DESTA CONFERÊNCIA AS DUAS PROPOSIÇÕES SEGUINTE:

1ª PROPOSIÇÃO:

CUMPRE AO GOVERNO FEDERAL ESTUDAR QUANTO ANTES A REPERCUSSÃO NAS FINANÇAS DAS ESTRADAS DE FERRO DE NOVOS AUMENTOS DE DESPESAS COM PESSOAL, E MUITO ESPECIALMENTE O AUMENTO QUE RESULTARÁ DO PAGAMENTO DOS DOMINGOS E FERIADOS. CASO NÃO SEJA POSSÍVEL CONSEGUIR UM EQUILÍBRIO IMEDIATO MEDIANTE O REAJUSTAMENTO DE TARIFFAS, A SOLUÇÃO SERÁ UMA SUBVENÇÃO PROVISÓRIA QUE CUBRA, NO TODO OU EM PARTE, AS DESPESAS COM A CONSERVAÇÃO DA VIA PERMANENTE.

2ª PROPOSIÇÃO:

O PROJETO DE LEI QUE INSTITUIR O SERVIÇO SOCIAL DAS ESTRADAS DE FERRO FICAM ISENTAS DE PAGAR QUALQUER CONTRIBUIÇÃO AO S.E.S.I. AS CONTRIBUIÇÕES PASSADAS SÓ SERÃO DEVIDAS QUANDO O MONTANTE DA CONTRIBUIÇÃO DE 27 SOBRE AS FOLHAS DE PAGAMENTO A QUE SE REFERE O DECRETO Nº 9 403 DE 25 DE JUNHO DE 1 946 TIVER SIDO SUPERIOR AO MONTANTE DAS DESPESAS COM OS SERVIÇOS SOCIAIS EM FUNCIONAMENTO NA ESTRADA E TÃO SOMENTE NA MEDIDA DA DIFERENÇA ENTRE ESSES DOIS MONTANTES.

Dr. ARTHUR CASTILHO - ESTÃO EM DISCUSSÃO AS PROPOSIÇÕES DO DR. MANOEL LEÃO BEM COMO AS PROPOSTAS PELO DR. NETO AMARANTE. NÃO HAVENDO QUEM QUEIRA DISCUTI-LAS, VOU SUBMETÊ-LAS À VOTAÇÃO. OS SRS. QUE ESTÃO DE ACÓRDO, QUEIRAM CONSERVAR A

POSIÇÃO. (PAUSA) ESTÃO APROVADAS.

AGRADEÇO AO DR. MANOEL LEÃO A SUA NOVA COLABORAÇÃO, DE FORMA SEMPRE EFICAZ, DE FORMA NOTÁVEL, PELA SUA SIMPLICIDADE E EFICIÊNCIA. ESSA QUESTÃO DA SUBVENÇÃO, EM FUNÇÃO DA DESPESA DA VIA PERMANENTE, PARECE-ME AMPLAMENTE JUSTIFICADA COM AS PALAVRAS CONVINCENTES DE S.S. DOU A PALAVRA, AGORA, AO SR. REPRESENTANTE DA ESTRADA DE FERRO GOIAZ.

Dr. ALVARO DA CUNHA MELLO

Estrada de Ferro de Goiaz

SENHOR PRESIDENTE, MEUS PREZADOS COLEGAS.

VENHO TRAZER A CONTRIBUIÇÃO DA ESTRADA DE FERRO GOIAZ PARA A SOLUÇÃO DO PROBLEMA DE REORGANIZAÇÃO DA ASSISTÊNCIA SOCIAL.

COMO, SABEMOS SR. PRESIDENTE, O PROBLEMA DE ASSISTÊNCIA SOCIAL TEM COMO FUNDAMENTO PRINCIPAL A ASSISTÊNCIA MÉDICA. O QUE SE PASSA PRESENTEMENTE NA ESTRADA DE FERRO DE GOIAZ, E EM OUTRAS ESTRADAS, É DEVERAS LAMENTÁVEL NA PARTE QUE SE REFERE À ASSISTÊNCIA MÉDICA. A ESTRADA DE FERRO DE GOIAZ, JUNTO COM A MOGIANA, E A CIA. DE ELETRICIDADE PRADA, FORMAM A CAIXA DE APOSENTADORIA E PENSÕES DESSAS TRÊS EMPRESAS.

EM ARAGUARY, ONDE SE ENCONTRA A SÉDE DA ESTRADA DE FERRO DE GOIAZ, QUE POSSUE MAIS DE 1 700 EMPREGADOS, MANTÉM A CAIXA APENAS DOIS MÉDICOS: UM CIRURGIÃO, (CIRURGIA GERAL) E OUTRO CLÍNICO, JÁ COM A AVANÇADA IDADE DE 80 E MUITOS ANOS, PRÓXIMO DOS 90, CUJO NOME AGORA NÃO ME OCORRE, MAS, QUE É UM MÉDICO BASTANTE CONSIDERADO, MAS QUE NÃO PODE ATENDER A ASSISTÊNCIA DOMICILIAR.

AS CONTRIBUIÇÕES DA ESTRADA DE FERRO DE GOIAZ PARA A CAIXA DE APOSENTADORIA E PENSÕES SÃO, COMO TODOS SABEM, BEM VULTOSAS, ENTRETANTO, ELA NOS DEVOLVE UM SERVIÇO DE ASSISTÊNCIA MÉDICA ABAIXO DA PRECARIIDADE. O SERVIÇO ESPECIALIZADO DE MEDICINA NÃO SE FAZ, A NÃO SER NA SÉDE DA CAIXA DE APOSENTADORIA E PENSÕES, QUE É EM CAMPINAS E ASSIM MESMO, ALGUNS SERVIÇOS ESPECIALIZADOS. OS MÉDICOS DA CAIXA DE APOSENTADORIA E PENSÕES, QUANDO CHAMADOS A PRESTAR SOCORRO, ALEGAM QUE OS CASOS NÃO SÃO DA SUA ESPECIALIDADE E DEIXAM DE ATENDER E A GOIAZ, ENTÃO, FORNECE PASSAGEM PARA OS FUNCIONÁRIOS QUE NECESSITAM DA ASSISTÊNCIA MÉDICA PARA IREM ATÉ CAMPINAS, NOTANDO-SE QUE, ENTRE ARAGUARY E CAMPINAS, A VIAGEM É DE 26 HORAS.

OS MÉDICOS DA ESTRADA, QUE SÃO DOIS, NÃO SÃO OBRIGA-

DOS, POR LEI, A ATENDEREM A ASSISTÊNCIA MÉDICA DOMICILIAR. AS DETERMINAÇÕES, AS OBRIGAÇÕES QUE LHES COMPETEM SÃO, COMO SABEMOS, O EXAME PARA A CONCESSÃO DE LICENÇA, APOSENTADORIA, ETC. SÓ POR UMA BENEVOLÊNCIA DELES É QUE ESTÃO ATENDENDO, ATUALMENTE, AO SERVIÇO DE ASSISTÊNCIA DOMICILIAR.

SÔBRE A ORGANIZAÇÃO DA CAIXA DE APOSENTADORIA E PENSÕES JÁ OUTROS DIRETORES DE ESTRADAS ABORDARAM SUFICIENTEMENTE ESSE ASSUNTO, DEMONSTRANDO O QUANTO É PRECÁRIA ESSA ORGANIZAÇÃO. AINDA ONTEM OUVIMOS O RELATÓRIO DO ENGR BRITO PEREIRA, MOSTRANDO UM CASO TÍPICO, RECONHECIDO DE TUBERCULOSE, EM QUE FOI NEGADA A APOSENTADORIA.

NÓS TEMOS NA GOIAZ, COMO NAS DEMAIS ESTRADAS, SERVIDORES QUE, PELAS CONDIÇÕES ESPECIAIS EM QUE SE ENCONTRAM, NÃO PODEM SER APOSENTADOS, PORQUE A CAIXA DE APOSENTADORIA E PENSÕES NEGA ESSA APOSENTADORIA E OUTROS MESMO TEM A CAIXA DE APOSENTADORIA E PENSÕES FEITO REVERTER AO SERVIÇO, QUANDO, NA REALIDADE, SÃO FUNCIONARIOS QUE JÁ NÃO TEM MAIS EFICIÊNCIA DE PRODUÇÃO.

HÁ TEMPOS, NUMA REUNIÃO EM QUE TOMEI PARTE, COMO DIRETOR DA ESTRADA DE FERRO DO RIO GRANDE DO NORTE, SOB A PRESIDÊNCIA DO ENTÃO MINISTRO CEL. EDMUNDO DE MACEDO SOARES, TIVE A OPORTUNIDADE DE ABORDAR ESSE ASSUNTO DE ASSISTÊNCIA MÉDICA ÀS ESTRADAS DE FERRO, E O SR. DR. CASTILHO, NOSSO DIGNO PRESIDENTE, INFORMOU, NESSA OCASIÃO QUE O ASSUNTO ESTAVA SENDO ESTUDADO PELO CONGRESSO. PARECE-ME QUE EXISTE, DE FATO, NO CONGRESSO, QUALQUER ESTUDO PARA ELABORAR UMA LEI QUE REGULE O ASSUNTO, MAS, PARECE-ME TAMBÉM, QUE ESSE PROJETO VEM SE ARRASTANDO COM BASTANTE MOROSIDADE E ESSE ASSUNTO NÃO PODE, E NÃO DEVE, SER PROTELADO E É BASEANDO-ME NESTAS CONSIDERAÇÕES QUE EU TENHO A HONRA DE SUBMETTER À APRECIÇÃO DOS MEUS COLEGAS UMA PROPOSIÇÃO:

PROPONHO QUE A ASSEMBLÉIA DE DIRETORES ORA AQUI REUNIDA REDIJA UM APELO AO CONGRESSO, AFIM DE SE OBTER, COM A MÁXIMA URGÊNCIA POSSÍVEL, UMA LEI ADEQUADA QUE VENHA REGULAR A MATÉRIA, ACABANDO COM AS ANOMALIAS EXISTENTES E TORNANDO O SERVIÇO DE ASSISTÊNCIA MÉDICA EFICIENTE. É ESSA PROPOSTA QUE EU TENHO A HONRA DE APRESENTAR E SUBMETTER À APRECIÇÃO DOS MEUS COLEGAS E DE V. EXCIA.

Dr. ARTHUR CASTILHO - ESTÁ EM DISCUSSÃO A PROPOSIÇÃO DO DR. CUNHA MELLO.

Dr. A. BRITO PEREIRA - EU ACHO QUE ESSA PROPOSTA DO DR. CUNHA MELLO SERIA MAIS EFICAZ, SE A REUNIÃO DOS DIRETORES SE DIRIGISSE DIRETAMENTE AO CONGRESSO, DEIXANDO A CARGO DO DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO PROVIDENCIAR, POR INTERMÉDIO DO SR. MINISTRO DA VIAÇÃO, A APROVAÇÃO RÁPIDA DAS MODIFICAÇÕES DA LEI DE APOSENTADORIA PARA OS FERROVIÁRIOS. SUBMETO, POIS, À APRECIÇÃO DOS ILUSTRES COLEGAS, ESSA MODIFICAÇÃO A PROPOSTA DO DR. CUNHA MELLO.

Dr. ALVARO DA CUNHA MELLO - CONCORDO PLENAMENTE COM A ALTERAÇÃO DA MINHA PROPOSTA FEITA PELO ENGR^o BRITO PEREIRA. PEÇO, APENAS, PARA QUE SEJA INCLUIDA NÃO SÓ A PARTE DE APOSENTADORIA, MAS TAMBÉM A DE ASSISTÊNCIA MÉDICA. FOI ESSE O PONTO PRINCIPAL QUE EU ABORDEI. NÃO É SÓ A QUESTÃO DE APOSENTADORIA E SIM A DE ASSISTÊNCIA MÉDICA.

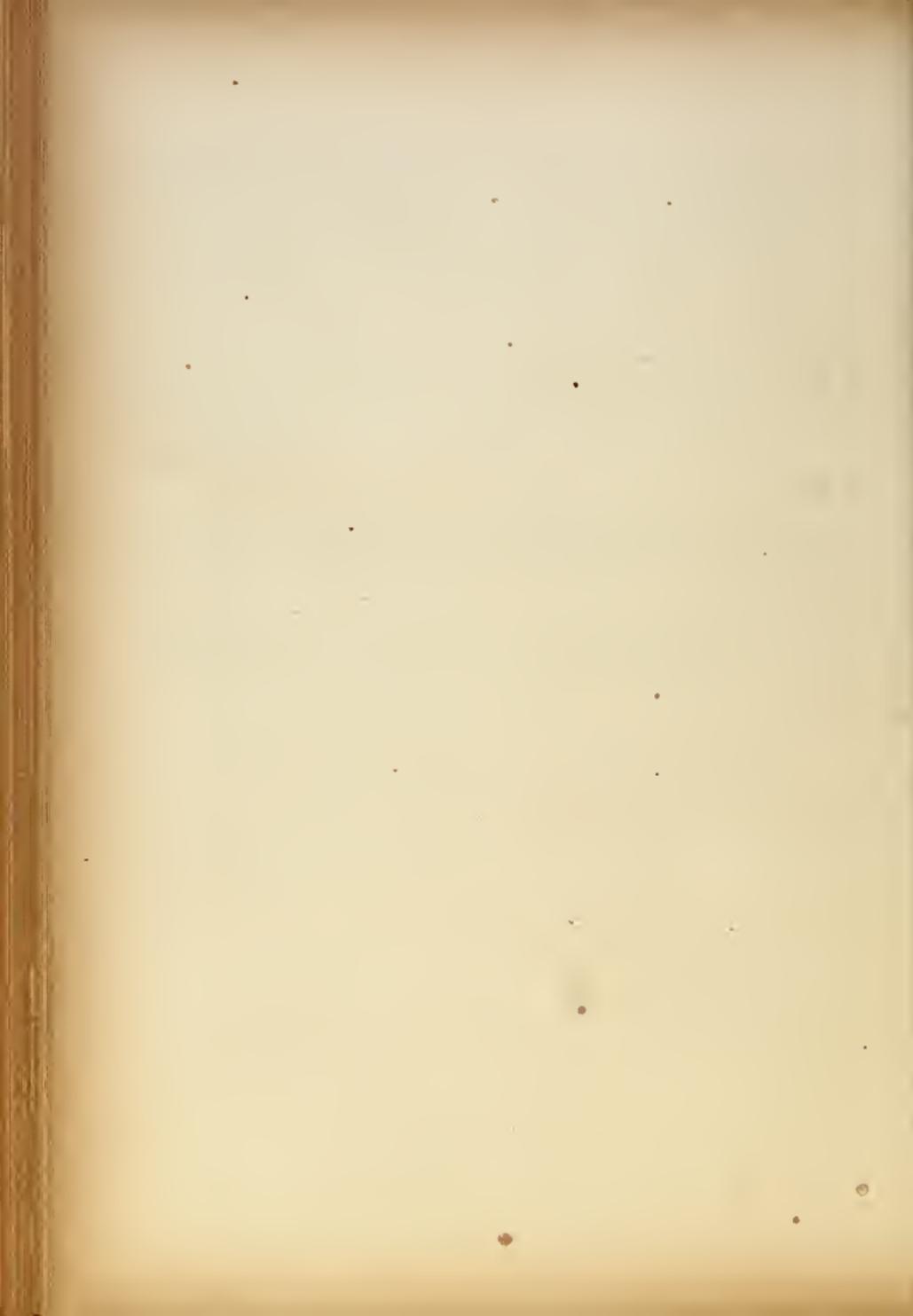
Dr. A. BRITO PEREIRA - A MINHA REFERÊNCIA À LEI É GERAL, NÃO SÓ AO PONTO DE APOSENTADORIA, PRÓPRIAMENTE, COMO AO DE ASSISTÊNCIA E DO ESCLARECIMENTO SOBRE AS MOLÉSTIAS QUE DÃO DIREITO À APOSENTADORIA.

Dr. ARTHUR CASTILHO - CONTINUA EM DISCUSSÃO A PROPOSTA DO DR. CUNHA MELLO, COM O ADITIVO DO DR. BRITO PEREIRA. NÃO HAVENDO MAIS QUEM QUEIRA FAZER USO DA PALAVRA, VOU SUBMETTER O CASO À VOTAÇÃO.

OS SRS. QUE CONCORDAM QUEIRAM CONSERVAR A POSIÇÃO.
(PAUSA) ESTÁ APROVADA.

AGRADEÇO AO DR. CUNHA MELLO A SUA COLABORAÇÃO INTELIGENTE, E VALIOSA DE HOJE.

DOU, AGORA A PALAVRA O DR. RUY COSTA RODRIGUES.



Dr. RUY COSTA RODRIGUES

Estrada de Ferro Sorocabana

SENHOR PRESIDENTE.

DESEJO FAZER A SEGUINTE PROPOSIÇÃO, QUE PEÇO SUBMETTER À APRECIACÃO DO PLENÁRIO.

CONSIDERANDO QUE, HÁ MÊSES, PENDEM DE APROVAÇÃO GOVERNAMENTAL PROPOSTAS DE REAJUSTAMENTOS TARIFARIOS METICULOSAMENTE ESTUDADOS E JUSTIFICADOS PELAS ESTRADAS DE FERRO SOROCABANA, E VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL E OUTRAS, QUE ESSAS PROPOSTAS FORAM ATENTAMENTE APRECIADAS E DEBATIDAS PELOS ORGÃOS TÉCNICOS COMPETENTES, QUE AS REPUTARAM JUSTAS E RAZOÁVEIS, EMITINDO A RESPEITO PARECER FAVORÁVEL;

QUE, AO SEREM ORGANIZADAS E APRESENTADAS, O FORAM COM O OBJETIVO APENAS DE SE ATENUAREM AS DIFICULDADES DE ORDEM FINANCEIRA COM QUE JÁ LUTAVAM AQUELAS FERROVIAS E DE SE LHES EQUILIBRAREM OS ORÇAMENTOS;

QUE, SEGUNDO DEMONSTRADO NOS RESPECTIVOS MEMORIAIS AS MAJORAÇÕES DELAS DECORRENTES NÃO AFETAM SENSIVELMENTE OS PREÇOS DOS GÊNEROS DE CONSUMO CORRENTE DA POPULAÇÃO, NÃO PODENDO, POIS, CONCORRER PARA AGRAVAR O CUSTO DE VIDA NO PAÍS;

QUE O RETARDAMENTO DA APROVAÇÃO DESSAS PROPOSTAS ESTÁ CRIANDO AS MESMAS ESTRADAS AS MAIORES DIFICULDADES, DEIXANDO-AS MESMO EM SITUAÇÃO QUE, SEM EXAGEIRO PODE QUALIFICAR-SE DE ANGSTIOSA;

QUE AS CONCLUSÕES DESTA REUNIÃO DE DIRETORES, RELATIVAS A QUESTÃO TARIFARIA DAS ESTRADAS DE FERRO, CONSTITUEM SEM DÚVIDA MAIS UMA JUSTIFICAÇÃO ANTERIOR DAS ALUDIDAS PROPOSTAS

QUE É DEVER INDECLINAVEL DOS PODERES PÚBLICOS AMPARRAR AS VIAS FÉRREAS NACIONAIS, OUTORGANDO-LHE OS RECURSOS DE

QUE NECESSITAM PARA O SATISFATÓRIO DESEMPENHO DE SUA FUNÇÃO ECONÔMICA, SOCIAL, POLÍTICA ESTRATÉGICA, A REUNIÃO DE DIRETORES DAS ESTRADAS DE FERRO DO BRASIL, MANIFESTANDO A SUA CONFIANÇA NO PATRIOTISMO E CLARIVIDÊNCIA DO SR. MINISTRO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, APELA PARA SUA EXCELENCIA NO SENTIDO DE, SEM MAIS DELONGAS, APROVAR AS PROPOSTAS DE REAJUSTAMENTO TARIFÁRIO, PENDINGES DE SOLUÇÃO.

Dr. ALCIDES LINS - PARECE-ME QUE EXISTE, SEMPRE, ESSA DIFICULDADE MAS, SE NÓS VAMOS FAZER UMA PROPOSIÇÃO A RESPEITO, DEVEMOS AGIR NO SENTIDO DA MEDIDA AFETAR NÃO SÓ OS ESTUDOS OU REFORMAS QUE ESTEJAM PENDENTES DE SOLUÇÃO, MAS TAMBÉM AS FUTURAS REFORMAS QUE SE APRESENTAREM. NESSE SENTIDO É QUE ME MANIFESTO.

Dr. ARTHUR CASTILHO - O DR. RUY TEM A PALAVRA PARA DIZER SOBRE O ADITIVO DO DR. LINS.

Dr. RUY COSTA RODRIGUES - PODEREMOS ACRESCENTAR: "PENDENTES DE SOLUÇÃO E AS FUTURAS PROPOSTAS QUE FOREM APRESENTADAS". NÃO HÁ INCONVENIENTE ALGUM.

Dr. ARTHUR CASTILHO - EU ME PERMITO UM ESCLARECIMENTO. A QUESTÃO DA INCLUSÃO DAS FUTURAS PROPOSTAS PODE CAUSAR UMA CERTA EXTRANHEZA, PORQUE HÁ UM FATOR, NO MOMENTO, QUE ESTÁ IMPEDINDO A APROVAÇÃO DESSAS TARIFAS E QUE EU ESPERO QUE, DE FUTURO, DESAPAREÇA. HOUE UM IMPASSE, COMO OS SRS. SABEM, CRIADA DO PELA QUESTÃO DE AUMENTO DO CUSTO DE VIDA E PREÇOS DOS GÊNEROS ALIMENTÍCIOS. S. EXCIA. O SR. MINISTRO NÃO RETARDOU A APROVAÇÃO. APENAS, ATENDENDO A CIRCUNSTÂNCIAS ESPECIAIS, TEVE QUE SUBMETER PRÉVIAMENTE O ASSUNTO AO ÓRGÃO QUE OS SRS. CONHECEM QUE É A COMISSÃO CENTRAL DE PREÇOS E COMO, POR LEI, ESSE ÓRGÃO ERA CHAMADO A OPINAR SOBRE O CASO E MANIFESTOU-SE CONTRARIAMENTE À APROVAÇÃO GERAL. O SR. MINISTRO PROCUROU HARMONIZAR A SITUAÇÃO E JÁ O FEZ, POR EXEMPLO, PARA O CASO DA MOGIANA E, JUSTAMENTE, ACABEI DE DIZER AO DR. RUY COSTA RODRIGUES QUE DESEJAVA, MESMO QUE ESTA PROPOSIÇÃO FOSSE APRESENTADA, PORQUE TENHO ORDEM DO SR. MINISTRO DA VIAÇÃO PARA ESTUDAR A QUESTÃO EM CONJUNTO, A FIM DE SOLUCIONAR OS DIVERSOS CASOS QUE ESTÃO PENDENTES, QUE SÃO OS DA VIAÇÃO FÉRREA, DA REDE VIAÇÃO PARANÁ SANTA CATARINA E ESTRADA DE FERRO SOROCABANA, E ACHEI, ATÉ, QUE TERIA VISLUMBRADO A SOLUÇÃO, DIANTE DE UMA PROPOSTA QUE O DR. MANOEL LEÃO FORMULOU.

O DR. MANOEL LEÃO APRESENTOU, SEGUNDO OS SRS. ACABA

RAM DE APROVAR, A PROPOSIÇÃO DE QUE, NO CASO DE NÃO SER POSSÍVEL A APROVAÇÃO DE TARIFAS PARA REAJUSTAMENTO DE REIVINDICAÇÕES TRABALHISTAS, FOSSE CONCEDIDA UMA SUBVENÇÃO À BASE DO SERVIÇO DE CONSERVAÇÃO DE LINHA. CREIO QUE FOI ESSA, EXATAMENTE, A PROPOSIÇÃO. DE MANEIRA QUE ESTÁ AÍ A SAÍDA NATURAL PARA OS DIVERSOS CASOS DE EMERGÊNCIA, SE O GOVERNO NÃO PUDER CONTORNAR A SITUAÇÃO. NÓS JÁ INDICAMOS UM CAMINHO PARA O PRESENTE E PARA O FUTURO, PORQUE ME PARECE QUE A CONDIÇÃO ABRANGENDO AS "FUTURAS DECISÕES" SERÁ UM POUCO IMPRÓPRIA, NO MOMENTO, PARA SER LEVADA AO SR. MINISTRO DA VIAÇÃO, AINDA MAIS PORQUE, DE FATO NÓS NÃO TEMOS, PERANTE O SR. MINISTRO, NENHUMA QUEIXA, NENHUMA APREENSÃO DE QUE S.S. NÃO CUMpra ESSA RESOLUÇÃO QUE PROMETEU SOLUCIONAR.

Dr. ALCIDES LINS - SENHOR PRESIDENTE - ESTOU DE ACÓRDÃO COM AS INFORMAÇÕES DADAS POR V. EXCIA.

A PRIMEIRA IMPRESSÃO QUE TIVE AO LER A PROPOSIÇÃO DO DR. RUY COSTA RODRIGUES FOI A DE QUE, PEDINDO UMA COISA MUITO LIMITADA, CORTASSEMOS, NÃO DIGO A COMPETÊNCIA DO SR. MINISTRO, MAS CRIASSEMOS UM CERTO CONSTRANGIMENTO, PORQUE ESTÁ SE FAZENDO UMA GRANDE EXPLORAÇÃO CONTRA A REUNIÃO PRESENTE DOS DIRETORES DAS ESTRADAS DE FERRO, DIZENDO QUE ELA VAI DAR EM RESULTADO, SÔMENTE, UM AUMENTO DE TARIFAS.

POR OUTRO LADO, TÊM-SE FEITO UMA VASTA PROPAGANDA DE QUE AS ESTRADAS DEVEM SE APERFEIÇOAR DE TODOS OS MODOS POSSÍVEIS, MAS EU PENSO QUE NADA ADIANTA MUITO APERFEIÇOAR, SE A PRODUÇÃO ESTÁ DIMINUINDO E SE OS FATORES QUE INFLUEM NA DESPESA FERROVIÁRIA ESTÃO CRESCENDO SEM LIMITAÇÃO ALGUMA, COMO SEJA O PREÇO DE COMBUSTÍVEL, OS SALÁRIOS E OS PREÇOS DE TODOS OS MATERIAIS QUE POSSUIMOS OU APLICAMOS NO CUSTEIO DA ESTRADA E, EVIDENTEMENTE, SÓ A TARIFA É QUE PODERÁ FAZER FACE A ESSA CIRCUNSTÂNCIA.

NÃO VEJO, FORA DAS TARIFAS, OUTRO REMÉDIO. NÃO ADIANTA DARMOS O MELHOR TRAÇADO POSSÍVEL A UMA ESTRADA DE FERRO. PODEMOS DIMINUIR O COEFICIENTE DE MÃO DE OBRA NECESSÁRIO, OU A QUANTIDADE DE MATERIAL NECESSÁRIO, PARA TRANSPORTAR A UNIDADE DE TRÁFEGO, MAS SE ESSA MÃO DE OBRA SOBE VERTIGINOSAMENTE DE PREÇO, OU O COMBUSTÍVEL E OS OUTROS MATERIAIS TAMBÉM VÃO PARA PREÇOS ASTRONÔMICOS, EVIDENTEMENTE O CUSTO DA UNIDADE DE TRÁFEGO SOBE E É A TARIFA QUE TEM QUE FAZER FACE A ESSA CIRCUNSTÂNCIA. FOI PORISSO QUE FIZ ESSA PROPOSTA DE NÃO DEIXAR NENHUMA AUTORIDADE, MAIS OU MENOS E POR QUALQUER FORMA, PELA MÁ INTER-

PRETAÇÃO DAS PROPOSIÇÕES AQUI APROVADAS, COM A SUA AUTORIDADE LIMITADA OU, DE QUALQUER FORMA, SEM A NECESSÁRIA LIBERDADE DE AÇÃO. TALVEZ ESSE ASSUNTO, AO INVÉS DE CONSTITUIR UMA PROPOSIÇÃO, TALVEZ FOSSE MELHOR AVENTÁ-LO POR INTERMÉDIO DO SR. DIRETOR GERAL DO DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO, JUNTO AO PRÓPRIO SR. MINISTRO, PORQUE, DE FATO, COMO V. EXCIA. ESTAVA AFIRMANDO E TODOS TÊM AFIRMADO, SEM RECURSOS AS ESTRADAS NÃO PODERÃO VIVER, NEM MUITO MENOS PENSAR NOS SERVIÇOS QUE TODOS ESPERAMOS QUE ELAS PRESTEM E QUE TODOS NOS JULGAMOS NO DEVER DE PRESTAR.

Dr. ARTHUR CASTILHO - AINDA UMA EXPLICAÇÃO AO DR. ALCIDES LINS, A QUEM RENDO SEMPRE A HOMENAGEM DA MINHA MÁXIMA CONSIDERAÇÃO, PELA SUA SABEDORIA E PELA SUA EXPERIÊNCIA. DEVO RELER UMA PROPOSIÇÃO QUE FOI APRESENTADA AQUI, NA COMISSÃO DE TRÁFEGO, PELO DR. ORSINI DE CASTRO, CONSAGRADO FERROVIÁRIO, NOTÁVEL PELO SEU SABER, PELO SEU EQUILÍBRIO EM TODOS OS SEUS ESTUDOS. O DR. ORSINI DISSE O SEGUINTE, QUE FOI ACEITO:

A REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA DE DIRETORES INDICA A CONVENIÊNCIA DE MAIOR APROXIMAÇÃO E ENTENDIMENTO DAS ADMINISTRAÇÕES FERROVIÁRIAS COM OS TOMADORES DE FRETE OU SEUS ORGÃOS REPRESENTATIVOS, COMO SEJAM AS ASSOCIAÇÕES COMERCIAIS, INDUSTRIAIS E AGRÍCOLAS, DE MODO A SE LHEM ESCLARECER E ENCARECER A IMPORTÂNCIA DA FUNÇÃO ECONÔMICA DAS VIAS FERREAS NACIONAIS E SE LHEM DEMONSTRAR QUE ESTAS EXISTEM PARA SERVI-LOS, DEVENDO CONSIDERAR-SE, UMA VEZ EM TRÁFEGO, COMO "PARTES INTEGRANTES" DOS PRÓPRIOS ESTABELECIMENTOS QUE DE SE CRIA A RIQUEZA NACIONAL. É QUE, PROJANTO, DEVEM RECEBER-LHEM SEMPRE TODO O CARINHO, ATENÇÃO, INTERESSE E COMPREENSIVA BOA VONTADE, QUANDO SE VEJAM NA CONTINGÊNCIA DE MAJORAR SUAS TARIFAS, O QUE SÓ ACONTECE QUANDO NECESSITAM DE MEIOS PARA OCORREREM A INELUTÁVEIS DESPESAS DE CUSTEIO, DE MELHORAMENTOS E DE RENOVAÇÃO DO SEU APARELHAMENTO FIXO OU MÓVEL.

QUER DIZER, HÁ UMA DIRETRIZ, QUE FICOU BEM DEFINIDA, DA NECESSIDADE DE MAIOR APROXIMAÇÃO DOS ORGÃOS DE CLASSE COM AS DIREÇÕES FERROVIÁRIAS E EU BEM SEI QUE SE FAZEM VÁRIOS COMENTÁRIOS A PROPÓSITO DAS NOSSAS REUNIÕES. INFELIZMENTE ISSO É HUMANO E SE TOMAMOS UMA RESOLUÇÃO APRESSADA SOMOS LEVIANOS, E SE LEVAMOS VÁRIAS SEMANAS ESTUDANDO OS ASSUNTOS DIARIAMENTE, DIZ-SE QUE ESTAMOS PREPARANDO, COMO COSTUMA DIZER O DR. CUNHA MELLO, UMA BOMBA ATÔMICA PARA LANÇAR NA ASSOCIAÇÃO COMERCIAL, QUE É O AUMENTO DE FRETES. AGORA, QUANDO FIZEMOS AQUELAS NOSSAS PRIMEIRAS REUNIÕES, EU DISSE, DE INÍCIO QUE, DE ACORDO COM

A DIRETRIZ QUE O SR. MINISTRO HAVIA TRAÇADO, ESTAMOS AQUI PARA FAZER O TOMBAMENTO DAS NOSSAS MISÉRIAS E O CADASTRO DAS NOSSAS REIVINDICAÇÕES. O QUE PRECISAVAMOS, ENTÃO O QUE DESEJAVA O SR. MINISTRO DA VIAÇÃO, ERA EXATAMENTE SABER, NÃO O QUE DE BOM ESTAVA FEITO E SIM O QUE DE MAU HAVIA NAS NOSSAS ESTRADAS DE FERRO, MALES QUE PUDESSEM SER CURADOS POR MEDIDAS ADMINISTRATIVAS DOS ESTADOS, DA UNIÃO E DAS PRÓPRIAS ADMINISTRAÇÕES, COM A SUA REORGANIZAÇÃO DE DIREÇÃO DENTRO DE PRINCÍPIOS CIENTÍFICOS, PERFEITAMENTE ORIENTADOS DEPOIS DOS ESCLARECIMENTOS QUE SE IRAM COLHER NESTAS REUNIÕES DE CONJUNTO, EM QUE CADA DEPARTAMENTO EXPUNHA, OS SEUS DEFEITOS, AS SUAS DEFICIÊNCIAS, MOSTRAVA AS SUAS AÇÕES E, INDICAVA AS DIRETRIZES ADMINISTRATIVAS CONSIDERADAS INDISPENSÁVEIS NAS DIVERSAS REGIÕES DO PAÍS. DO CONJUNTO DESSAS PRÓPRIAS IDÉIAS SURGIRIA, DENTRO DO PANORAMA ADMINISTRATIVO, UMA DIRETRIZ UNIFORME DE BENEFÍCIO GERAL, OBEDECENDO A FINALIDADE PRINCIPAL DO GOVERNO, QUE É OBTER UM BARATEAMENTO DOS CUSTOS DOS FRETES. PORÉM, O SR. MINISTRO DA VIAÇÃO, POSSO ASSEVERAR AOS SRs. DIRETORES DE ESTRADAS, NÃO TÊM ILUSÕES E NÃO AS DEVE TER O PÚBLICO, DE QUE NÓS, AQUI REUNIDOS, VAMOS FAZER UM MILAGRE COM ESSE APARELHAMENTO INADEQUADO, PRODUZINDO UMA COISA QUE NÃO É POSSÍVEL PRODUZIR, ISTO É, UM TRANSPORTE BARATO. O TRANSPORTE SÓ PODERÁ BARATEAR DEPOIS QUE FOREM FEITOS AQUELES DIVERSOS INVESTIMENTOS ESSENCIAIS QUE ESTAS COMISSÕES, AQUI REUNIDAS TRABALHANDO DIARIAMENTE, COM TODA A ASSIDUIDADE, COM TODA A COMPETÊNCIA, INDICARAM EM SEUS DIVERSOS RELATÓRIOS. AGORA, O SR. MINISTRO DA VIAÇÃO, COM CLARIVIDÊNCIA, DESEJAVA JUSTAMENTE, EM APRECIANDO TODAS ESSAS OPINIÕES, QUE CONHECERÁ ATRAVÉS DE TODO O DOCUMENTÁRIO QUE LHE SERÁ PRESENTE, DETERMINARÁ DO SEU PESSOAL DE MINISTÉRIO, PARA QUE SIGA AO ENCONTRO DESSAS REIVINDICAÇÕES, DENTRO DAS POSSIBILIDADES FINANCEIRAS DA UNIÃO QUE, COMO OS SRs. SABEM, NÃO SÃO ABUNDANTES.

POR OUTRO LADO, DESEJARIA, DEPOIS DO MAIS COMPLETO CONHECIMENTO DA SITUAÇÃO DO CONJUNTO, DAR UMA SOLUÇÃO DE EMERGÊNCIA A ESSAS DIVERSAS DIFICULDADES QUE ESTÃO TENDO AS ESTRADAS DE FERRO DO PAÍS, O QUE, ALIÁS, ELE JÁ VEM DANDO, COM APROVAÇÃO COMPLETA DO EXMO. SR. PRESIDENTE DA REPÚBLICA.

ESPERO QUE OS SRs. DESCULPEM ESSA INTERRUPTÃO, MAS AS EXPLICAÇÕES QUE PRESTEI FORAM POR MIM JULGADAS ESSENCIAIS.

Dr. RENATO FEIO - AS OBSERVAÇÕES QUE V. EXCIA. ACABA DE FAZER, COM TANTA JUSTIÇA, TÊM UMA EXTENSÃO MUITO MAIOR DO QUE SE PODE IMAGINAR POIS, NO CONGRESSO AMERICANO, NA REUNIÃO DA COMISSÃO DE TRANSPORTES DAS NAÇÕES UNIDAS, ONDE EU TIVE A HONRA DE REPRESENTAR O BRASIL, FOI APRESENTADA PELO DELEGADO

DA INGLATERRA, SOB A FORMA DE UMA PROPOSIÇÃO DE ORDEM GERAL, VI SANDO DAR A TODAS AS VIAS DE TRANSPORTES, QUER RIOS E CANAIS, QUER ESTRADAS DE RODAGEM, QUER AEROVIAS, QUER ESTRADAS DE FERRO, O APOIO DO GOVERNO SOB A FORMA DE AUXILIO NA MANUTENÇÃO DA VIA, EXTENDENDO, ASSIM, AS ESTRADAS DE FERRO, O APOIO E O AUXILIO QUE JÁ É DADO A DIVERSAS OUTRAS VIAS. ESSA TESE NÃO FOI APROVADA EM LINHAS GERAIS. DEVERIA SER SUBMETIDA A UMA NOVA REUNIÃO DA COMISSÃO DE TRANSPORTES, MAS, DE QUALQUER MANEIRA ELA REFLETE, JUSTAMENTE, O PONTO DE VISTA QUE FOI EXPOSTO PELO DR. MANOEL LEÃO.

DR. ABEYLARD NETTO AMARANTE - COMO TODOS NÓS SABEMOS, O CUSTO DA UNIDADE DE TRAFEGO, DA TONELADA QUILOMETRO, DEPENDE DO QUOCIENTE ENTRE AS DESPESAS GERAIS E AS TONELADAS QUILOMETROS REALIZADAS. PARA BARATEAR ESSA UNIDADE DE TRÁFEGO, PODEMOS, OU DIMINUIR O NUMERADOR, OU AUMENTAR O DENOMINADOR. PARA DIMINUIR O NUMERADOR POR MEIO DA MÃO DE OBRA NÃO É POSSÍVEL, PORQUANTO PROCURA-SE AUMENTAR ESSA MÃO DE OBRA, COM O REAJUSTAMENTO DO PESSOAL DAS ESTRADAS DE FERRO.

QUANTO AO MATERIAL DE CONSUMO, TAMBÉM NÃO É VIÁVEL PORQUANTO ESSE MATERIAL CRESCE DIA A DIA. SÓ HAVIA UM MEIO REALMENTE DE SE DIMINUIR O NUMERADOR, QUE SERIA A MUDANÇA DE TRACÇÃO DAS ESTRADAS DE FERRO, PORQUE AS QUE TIVEREM TRACÇÃO A VAPOR, QUE É UMA TRACÇÃO DE BAIXO RENDIMENTO, PODERIAM SUBSTITUIR ESSA TRACÇÃO PELA DIESEL ELÉTRICA, OU MESMO PELA TRACÇÃO ELÉTRICA. NÉSSE CASO CONSEGUIRIA DIMINUIR ESSE FATOR.

AGORA, PODER-SE-IA, TAMBÉM, AO MESMO TEMPO, AUMENTAR O DENOMINADOR, OU AUMENTANDO O PERCURSO, QUER DIZER, O BRAÇO DE ALAVANCA, OU ENTÃO A MASSA A CARREAR, A MASSA A TRANSPORTAR. NAS ESTRADAS DE FERRO QUE TIVEREM ZONAS NOVAS, PODERÃO IMEDIATAMENTE, FAZER OS SEUS PROLONGAMENTOS E OBTER AS DUAS COISAS, ISTO É, A MASSA E O PERCURSO. AQUELAS QUE NÃO TIVERAM ZONAS A MELHORAR, COM O SEU PROLONGAMENTO, PODERÃO APELAR SOMENTE PARA A MUDANÇA DE TRACÇÃO. OUTRO FATOR, AINDA, PARA AUMENTAR O DENOMINADOR É O AUMENTO IMEDIATO DA PRODUÇÃO. SE CONSEGUIRMOS NAS ZONAS VELHAS MELHORAR COM FERTILIZANTES A PRODUÇÃO, DESSAS ZONAS, DE FATO BARATEAREMOS A TONELADA QUILOMETRO. SÃO COISAS, PORÉM, QUE NÃO PODEREMOS FAZER ASSIM DE PRONTO, PORQUE DEPENDEMOS DE TEMPO E DE VERBA. O FATO EVIDENTE É QUE AS ESTRADAS DE FERRO ESTÃO DESAJUSTADAS, NO MOMENTO, EM RELAÇÃO AO CUSTO DOS MATERIAIS E AO CUSTO DA MÃO DE OBRA. CADA VEZ MAIS, DIA POR DIA, A MÃO DE OBRA SOBE, OS PREÇOS DOS MATERIAIS SOBEM TAMBÉM E, AS ESTRADAS SÃO OBRIGADAS A CUSTEAR O SEU SERVIÇO E NÃO TÊM SUBVENÇÕES, NEM AUMENTO DE TARIFAS, NEM POSSIBILIDADES

PARA DIMINUIR O CUSTO DA SUA TONELADA QUILOMETRO. ACHO QUE A SOLUÇÃO IMEDIATA SERIA UM ESTUDO EM TÔDAS AS ESTRADAS DE FERRO PARA SABER QUAL A SITUAÇÃO DE CADA UMA, NÊSSE SENTIDO, E PROMQ VER A ELEVAÇÃO DE TARIFAS PARA REAJUSTA-LAS, DE MODO QUE ELAS POSSAM REAJUSTAR TAMBÉM OS VENCIMENTOS DOS SEUS EMPREGADOS, QUE NÃO PODEM PASSAR FOME E CONTINUAR NA MISÉRIA, ATÉ QUE SE ENCON TRE UMA SOLUÇÃO FUTURA PARA O BARATEAMENTO DA UNIDADE DE TRÁFE GO.

DE MODO QUE EU SUGIRO O SEGUINTE: SE PROPUZESSE AO SR. MINISTRO DA VIAÇÃO, UM ESTUDO DE TÔDAS AS ESTRADAS DE FERRO, AFIM DE PROCEDER-SE A UM REAJUSTAMENTO DE TARIFAS, PARA QUE O PESSOAL TIVESSE O REAJUSTAMENTO QUE DESEJA. IMEDIATAMENTE, PORÉM, DEVERIA SER FEITA UMA SUBVENÇÃO ÀS ESTRADAS DE FERRO QUE TIVESSEM ZONA A CONQUISTAR, CONCEDENDO VERBA PARA OS SEUS PROLONGAMENTOS E, AO MESMO TEMPO, PARA IMPORTAR MÁQUINAS DIESEL ELÉTRICAS, OU ENTÃO PARA FAZER A ELETRIFICAÇÃO, MESMO QUE ESSA ELETRIFICAÇÃO NÃO SEJA POSSÍVEL FINANCEIRAMENTE PELA ESTRADA, MAS ECONOMICAMENTE SEJA FAVORÁVEL, PORQUE O GOVERNO, EN TRANDO COM A VERBA PARA FAZER ESSA ELETRIFICAÇÃO, AUXILIARÁ CONSIDERAVELMENTE A ESTRADA PORQUE NÃO DISPENDENDO ELA DINHEIRO, TERÁ NATURALMENTE BARATEADO O CUSTO DA SUA TONELADA QUILOMETRO, PELO EMPRÊGO DA TRACÇÃO ELETRICA.

Dr. RUY COSTA RODRIGUES - SENHOR PRESIDENTE.

O QUE AÇABA DE DIZER O DR. NETO AMARANTE, PARECE QUE JÁ FOI OBJETO AQUI DE CONCLUSÕES DAS REUNIÕES DOS DIRETORES DE ESTRADAS DE FERRO.

A NOSSA PROPOSTA SE REFERIA A REVISÕES PENDENTES DE SOLUÇÃO DO SR. MINISTRO DA VIAÇÃO.

Dr. SOUZA LIMA - NAS PROPOSTAS APRESENTADAS NA REUNJÃO DE TRÁFEGO, NA SUA SEGUNDA PARTE, ENCONTRA-SE ESTA PROPOSIÇÃO TAMBÉM JÁ APROVADA, QUE FOI A 12^a.

- XII - A REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA DOS DIRETORES DAS ESTRADAS DE FERRO BRASILEIRAS RECONHECE AINDA A NECESSIDADE DA REVISÃO BIENAL DAS TARIFAS DAS ESTRADAS DE FERRO, DEVENDO SEU ESTUDO BASEAR-SE NO VALOR ECONÔMICO DAS MERCADORIAS EM RELAÇÃO AO TRANSPORTE E À ECONOMIA DO ESTADO OU ESTADOS A QUE A ESTRADA SER-

VIR, DESDE QUE NÃO FIQUEM AS ESTRADAS IMPEDIDAS DE, EM QUALQUER TEMPO, E EM CASO DE IMPERIOSA E COMPROVADA FORÇA MAIOR, PROCEDEREM À REVISÃO QUE FÔR ENTÃO RECONHECIDA NECESSÁRIA.

PARCE QUE, DE CERTO MODO, ESSA PROPOSIÇÃO TAMBÉM JÁ SATISFAZ, EM PARTE, SERIA, TALVEZ, O CASO DE ACONSELHAR, DE ACRESCENTAR "COMO JÁ NO MOMENTO SE VERIFICA".

Dr. ARTHUR CASTILHO - VAMOS RESOLVER PRIMEIRO O CASO DA PROPOSIÇÃO DO DR. RUY, QUE JÁ ESTÁ BEM DISCUTIDA.

Dr. ALCIDES LINS - SR. PRESIDENTE.

DADAS AS EXPLICAÇÕES, RETIRO A MINHA EMENDA À PROPOSIÇÃO DO DR. RUY COSTA RODRIGUES.

Dr. ARTHUR CASTILHO - O DR. NETO AMARANTE, COM O SUBSTITUTIVO DO DR. SOUZA LIMA, FICA SATISFEITO QUANTO A SUA INDICAÇÃO ?

Dr. NETO AMARANTE - ESTÁ CERTO. ESTOU DE ACÓRDO PELO SEGUINTE: PORQUE FAZENDO A REVISÃO DAS TABELAS, PODE-SE ENQUADRAR MELHOR AS MERCADORIAS DE MAIOR VALOR COMERCIAL NAS TABELAS MAIS ELEVADAS E DAÍ TIRAR O RESULTADO NECESSÁRIO PARA O AUMENTO DE RECEITA DA ESTRADA.

RESTA SABER SE AS AUTORIDADES SUPERIORES IRÃO APROVAR ESSA MODIFICAÇÃO DE TABELAS.

Dr. ARTHUR CASTILHO - MAS ISSO, DE QUALQUER FORMA, FICARIA NA MESMA DEPENDENCIA.

Dr. LUIZ ORSINI DE CASTRO - SENHOR PRESIDENTE

A PROPOSTA, OU POR OUTRA, A PROPOSIÇÃO QUE ACABA DE SER LIDA PELO DR. SOUZA LIMA E QUE FÔR POR MIM TAMBÉM APRESENTADA, NA REUNIÃO DOS TÉCNICOS DE TRÁFEGO, HÁ POUCOS DIAS AQUI VERIFICADA, É UMA PROPOSIÇÃO DE ORDEM GERAL E, PELO QUE SE VERIFICOU, SATISFAZ PLENAMENTE O PONTO DE VISTA DO DR. ALCIDES LINS.

NÃO SATISFAZ, PORÉM, O PONTO DE VISTA DAS ESTRADAS DE FERRO, QUE JÁ TÊM PROPOSTAS, HÁ MÊSES, PENDENTES DE SOLUÇÃO GOVERNAMENTAL. POR ISSO, PEÇO LICENÇA PARA INSISTIR NA PROPOSTA QUE FOI LIDA PELO MEU DISTINTO COLEGA DA SOROCABANA, - DR. RUY COSTA RODRIGUES.

Dr. ARTHUR CASTILHO - O DR. ALCIDES LINS JÁ RETIROU A PROPOSTA DELE.

Dr. NETTO AMARANTE - EU QUERIA ESCLARECER O SEGUINTE:

QUE AS ESTRADAS QUE TÊM CONTRATO COM O GOVÊRNO, COMO SEJA A MOGIANA A PAULISTA E OUTRAS, TÊM DIREITO A AUMENTO DE TARIFAS. O AUMENTO PARA ELAS É FATAL, PORQUE FAZ PARTE DO CONTRATO DE CONCESSÃO DA ESTRADA. ORA, SE ESSAS ESTRADAS PEDIREM AUMENTO DE TARIFA, O GOVÊRNO SERÁ FORÇADO A CONCEDÊ-LO, COMO JÁ SUCEDEU COM A MOGIANA, BASEADO, EU CREIO, NÊSSE DISPOSITIVO DE LEI. SE O GOVÊRNO TEM QUE DAR ÀS ESTRADAS DE CONCESSÃO FEDERAL, PORQUE NÃO HÁ DE DAR ÀS OUTRAS TAMBÉM, POR EQUIDADE. TODAS AS ESTRADAS PRECISAM DAS TARIFAS PARA REAJUSTAR O PESSOAL E ARCAR COM AS SUAS DESPESAS DE CONSERVAÇÃO, DE MANEIRA QUE EU ACHO QUE DEVEMOS INSISTIR NO AUMENTO DE TARIFAS, PARA TODAS AS ESTRADAS QUE PRECISAREM DESSO AUMENTO.

Dr. ARTHUR CASTILHO - DEVO EXPLICAR AO DR. NETTO AMARANTE QUE, DESDE A APROVAÇÃO DO PROGRAMA FERROVIÁRIO, JÁ ESTÁ PREVISTO O AUXÍLIO FEDERAL A TODAS AS ESTRADAS DE FERRO, MESMO AS PARTICULARES.

A QUESTÃO NÃO É DE PONTO DE VISTA LEGAL, PORQUE JÁ O DECRETO-LEI Nº 8 894, DE 24 DE JANEIRO DE 1 946, PERMITE A EXECUÇÃO DO PROGRAMA FERROVIÁRIO, ORA EM FORMA DE EMPRÉSTIMO, A PRAZO LONGO, DE JUROS BAIXOS, ORA EM FORMA DE DOAÇÕES E O GOVÊRNO JÁ EXECUTOU PARTE DESSAS MEDIDAS E PRETENDE EXECUTÁ-LAS EM MAIOR ESCALA. A DIFICULDADE QUE EXISTE, NO MOMENTO, É A CARENÇA DOS RECURSOS NECESSÁRIOS, ENTRETANTO, ESTÁ SE TRABALHANDO ATIVAMENTE NÊSSE SETOR E O PLANO SALTE, MESMO, JÁ PREVÊ, NOS SEUS DETALHES, NA PARTE ADMINISTRATIVA, A EXECUÇÃO DESSE PROGRAMA DE AUXÍLIOS EM BEM MAIOR ESCALA, INCLUINDO AS ESTRADAS DE ADMINISTRAÇÃO ESTADUAL, AUTARQUIAS E ESTRADAS PARTICULARES. A QUESTÃO É PODERMOS OBTER OS RECURSOS NECESSÁRIOS. O GOVÊRNO DA REPÚBLICA, E O MINISTÉRIO DA VIAÇÃO, NÃO TÊM SE DES-CUIDADO DISSO. AO CONTRÁRIO, TÊM TRATADO ATIVAMENTE DO CASO, DE MANEIRA A CONSEGUIR ELEMENTOS NECESSÁRIOS PARA SOLICITAR EM

PRÉSTIMOS EXTERNOS, NA BASE DE UMA REMUNERAÇÃO A LONGO PRAZO E A JUROS BAIXOS E EU CREIO QUE, NO DEVIDO TEMPO, TODAS ESSAS ESTRADAS QUE ESTÃO PROGRAMADAS DENTRO DO PLANO FERROVIÁRIO, NO QUAL ESTÁ INCLUIDA A ARARAQUARA TAMBÉM, E TODAS AS ESTRADAS DE ADMINISTRAÇÃO DO ESTADO DE SÃO PAULO, RIO GRANDE DO SUL, MINAS GERAIS, ETC., TERÃO ESSES AUXÍLIOS BASEADOS NAS SUAS POSSIBILIDADES FINANCEIRAS.

A PROPOSIÇÃO DO DR. RUY DA COSTA RODRIGUES VISA SOLUCIONAR OS PROBLEMAS QUE ESTÃO DEPENDENDO DE MUITO POUCO, APENAS DE UM DEFINITIVO ENTENDIMENTO, DE UMA FORMULA, PARA SAIR DA SITUACÃO CRÍTICA DA HORA QUE PASSA.

ACREDITO QUE ELA, AJUSTADA DESSA FORMA, TEREMOS, DE FUTURO, O CAMINHO ABERTO PARA TODAS AS SOLICITAÇÕES DE TARIFAS, DANDO-SE DEFERIMENTO QUANDO COMPATÍVEIS COM A SITUAÇÃO DA VIDA COMUM, NO PAÍS, OU ENTÃO COM RESTRIÇÕES E FORNECENDO COMPENSAÇÕES EM AUXÍLIOS MATERIAIS E ATÉ EM BASES DE SUBVENÇÃO, COMO MUITO BEM LEMBROU O DR. MANOEL LEÃO, O QUE, ALIÁS, JÁ ESTÁ SE FAZENDO EM ALGUMAS ESTRADAS INCLUSIVE NA GREAT WESTERN, QUE JÁ TEM UMA BASE DE SUBVENÇÃO, TAMBÉM, EMBORA PARA AS OBRAS DE CAPITAL, MAS É JUSTAMENTE AQUELE ASPECTO QUE O DR. AMARANTE FOCALIZOU. A GREAT WESTERN TEM SUBVENÇÃO PARA PROLONGAMENTO DE LINHA, QUER DIZER, CRIAÇÃO DE ZONAS NOVAS.

DISCUTIDO O ASSUNTO, VOU SUBMETER À VOTAÇÃO FINAL A PROPOSIÇÃO. OS SRS. QUE ESTÃO DE ACORDO QUEIRAM CONSERVAR AS POSIÇÕES. (PAUSA) ESTÁ ESGOTADA A NOSSA TAREFA. OS SRS. QUE TIVEREM ALGUM ASSUNTO A TRATAR, QUEIRAM SOLICITAR A PALAVRA PARA A FOCALIZAÇÃO DE ASPECTOS QUE SE REFIRAM À NOSSA ATUAÇÃO DENTRO DO PROGRAMA DE ADMINISTRAÇÃO. AINDA NÃO COMPLETAMOS A VOTAÇÃO DAS PROPOSIÇÕES PARA MELHORAMENTOS, TRÁFEGO E ADMINISTRAÇÃO NA PRIMEIRA PARTE, ALMOXARIFADO, ESTATÍSTICA E CONTABILIDADE. SE OS SRS. TÊM ALGUMA OBJEÇÃO, ALGUMA MODIFICAÇÃO OU QUALQUER ACRESCIMO, ALÉM DAQUÊLE JÁ INDICADO NA PROPOSIÇÃO XII, DA SECÇÃO DE TRÁFEGO, PEÇO O OBSÉQUIO DA MANIFESTAÇÃO A RESPEITO.

Dr. ALCIDES LINS - SENHOR PRESIDENTE

EU ESTOU ACHANDO QUE NESSA PROPOSIÇÃO III DE MELHORAMENTOS DEVE SE TIRAR A PALAVRA CUSTO ANUAL. TRILHOS, ACCESSÓRIOS, NÃO CONSTITUEM CUSTO ANUAL. DEVIAMOS ACRESCENTAR ESSA PARTE NO ITEM V, DEPRECIACÃO DO MATERIAL FIXO, PORQUE TODOS OS

TRILHOS, ACCESSÓRIOS, INCLUSIVE OS DESVÍOS, PONTES METÁLICAS, PONTES DE MADEIRA, ALVENARIA ORDINÁRIA, AUMENTOS DE DEPÓSITOS DE LOCOMOTIVAS, ETC., SÃO DESPESAS PERMANENTES. ESSE MATERIAL É SUBSTITUÍDO OU RENOVADO E AS DESPESAS DE SUBSTITUIÇÃO OU RENOVAÇÃO LEVADAS AO FUNDO DE DEPRECIÇÃO.

Dr. ARTHUR CASTILHO - Dr. ALCIDES LINS. A SUBSTITUIÇÃO DE TRILHOS E ACCESSÓRIOS ALÉM DOS PADRÕES EXISTENTES, NÃO ESTÁ NESSE CASO. EU TENHO, POR EXEMPLO, UM TRILHO DE 25 QUILOS E O SUBSTITUO POR OUTRO DE 30. NESTE CASO HOUE MELHORAMENTO E SE INQUADRA NA III PROPOSIÇÕES.

CONTINUAM EM DISCUSSÃO AS PROPOSIÇÕES (O DR. ALCIDES ESTÁ SATISFEITO COM A EXPLICAÇÃO?).

(HOUE UMA TROCA DE EXPLICAÇÕES FORA DO MICROFONE)

NÃO HAVENDO MAIS QUEM QUEIRA FAZER USO DA PALAVRA, VOU SUBMETER À VOTAÇÃO.

OS SRS. QUE ESTIVEREM DE ACÔRDO COM AS PROPOSIÇÕES, COMO FORAM ELABORADAS, APENAS COM AQUELE ACRÉSCIMO SUGERIDO NA SECÇÃO DE TRÁFEGO, QUEIRAM CONSERVAR AS POSIÇÕES.

FOI APROVADA.

Dr. ARTHUR CASTILHO - TEM A PALAVRA, AGORA, O DR. RUY COSTA RODRIGUES.

Dr. RUY COSTA RODRIGUES

Estrada de Ferro Sorocabana

SENHOR PRESIDENTE

CHEGANDO AO TÉRMINO DOS NOSSOS TRABALHOS, QUE EU TIVE A SATISFAÇÃO DE ACOMPANHAR DESDE O SEU INÍCIO, SATISFAÇÃO QUE NÃO PODERAM TER MUITOS DOS NOSSOS COLEGAS, - SINTO-ME NO DEVER DE AQUI REALÇAR A COMPETENCIA, A MANEIRA ESCLARECIDA E ELE

VADA COM QUE V. EXC^{IA.}, COMO CONHECEDOR PROFUNDO DOS NOSSOS PROBLEMAS DE TRANSPORTE E DAS NOSSAS NECESSIDADES FERROVIÁRIAS, - DIRIGIU E ORIENTOU ESSES TRABALHOS. NO TRATO DE TODOS OS PROBLEMAS AQUI DEBATIDOS, VIMOS AINDA A CADA PASSO, VIBRAR AS CORDAS DO SEU GRANDE CORAÇÃO - NESSA PREOCUPAÇÃO CONSTANTE PELA SORTE E MELHORIA DE VIDA DO FERROVIÁRIO. É HA TODA RAZÃO NESSA MANIFESTAÇÃO, NESSE SENTIR DO CORAÇÃO, PORQUE, COMO V. EXC^{IA.}, ESTAMOS CAPACITADOS DE QUE O CORAÇÃO DE NOSSA GENTE - EM QUE É TÃO FÁCIL SEMEAR E DESENVOLVER OS GERMENS DE BONDADE DA RAÇA BRASILEIRA, - NECESSITA DESSE RITMO DE TERNURA, CAPAZ DE MOVIMENTAR MUITAS INICIATIVAS E RESOLVER MUITOS DOS PROBLEMAS DA NOSSA COMUNIDADE SOCIAL.

TODOS OS PAIZES, PEQUENOS OU GRANDES, FRACOS OU FORTES, INVOCAM, NA EVOLUÇÃO DA SUA HISTÓRIA, ATRAVÉZ DOS TEMPOS, OS MESMOS MOTIVOS QUE IMPERARAM PARA O SEU DESENVOLVIMENTO - OS TRANSPORTES.

MAS, INVOCANDO-OS, COMO BASE DO PROGRESSO, SÃO DESTACADOS ENTRE OS TRANSPORTES TERRESTRES, OS TRANSPORTES SOBRE TRILHOS.

DIZIA BUCKLE : "PARA UNIR OS HOMENS, A LOCOMOTIVA FEZ MUITO MAIS QUE TODOS OS FILOZOFOS, TODOS OS POETAS, TODOS OS PROFETAS QUE A HUMANIDADE TEM TIDO".

NA MESMA ORDEM DE IDEIAS, DISSE O GRANDE RENAN: "UMA ESTRADA DE FERRO FAZ MUITO MAIS PELO PROGRESSO QUE UMA OBRA DE GENIO".

DEANTE DAS DIFICULDADES EM QUE SE DEBATEM AS FERROVIAS NACIONAIS, EU DIRIA - QUE SERÁ PRECISO UMA OBRA GENIAL PARA QUE AS NOSSAS ESTRADAS DE FERRO, - QUE JÁ TANTO CONTRIBUÍRAM PARA O NOSSO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, E PARA A PROSPERIDADE DO NOSSO POVO, - POSSAM CONTINUAR A CUMPRIR A SUA MISSÃO SATISFATORIAMENTE, COMO ELEMENTOS PROPULSORES DO PROGRESSO .

NESSA OBRA GENIAL, V. EXC^{IA.} SNR. PRESIDENTE, SERÁ DOS MELHORES E MAIORES COLABORADORES.

LEVAMOS DAQUI A CERTEZA DE QUE ELA SE REALIZARÁ, CERTOS COMO ESTAMOS, QUE V. EXC^{IA.} SABERÁ LEVA-LA A BOM TERMO, COM

ÊSSE MESMO ENTUSIASMO E ÂNIMO FORTE COM QUE V. EXCIA. NEM DE LONGA DATA SE EMPENHANDO NESSA DURA BATALHA - FAZENDO-SE, MERECIDAMENTE CRÉDOR DO JUSTO TÍTULO DE "O MAIOR DOS NOSSOS ANIMADORES FERROVIÁRIOS".

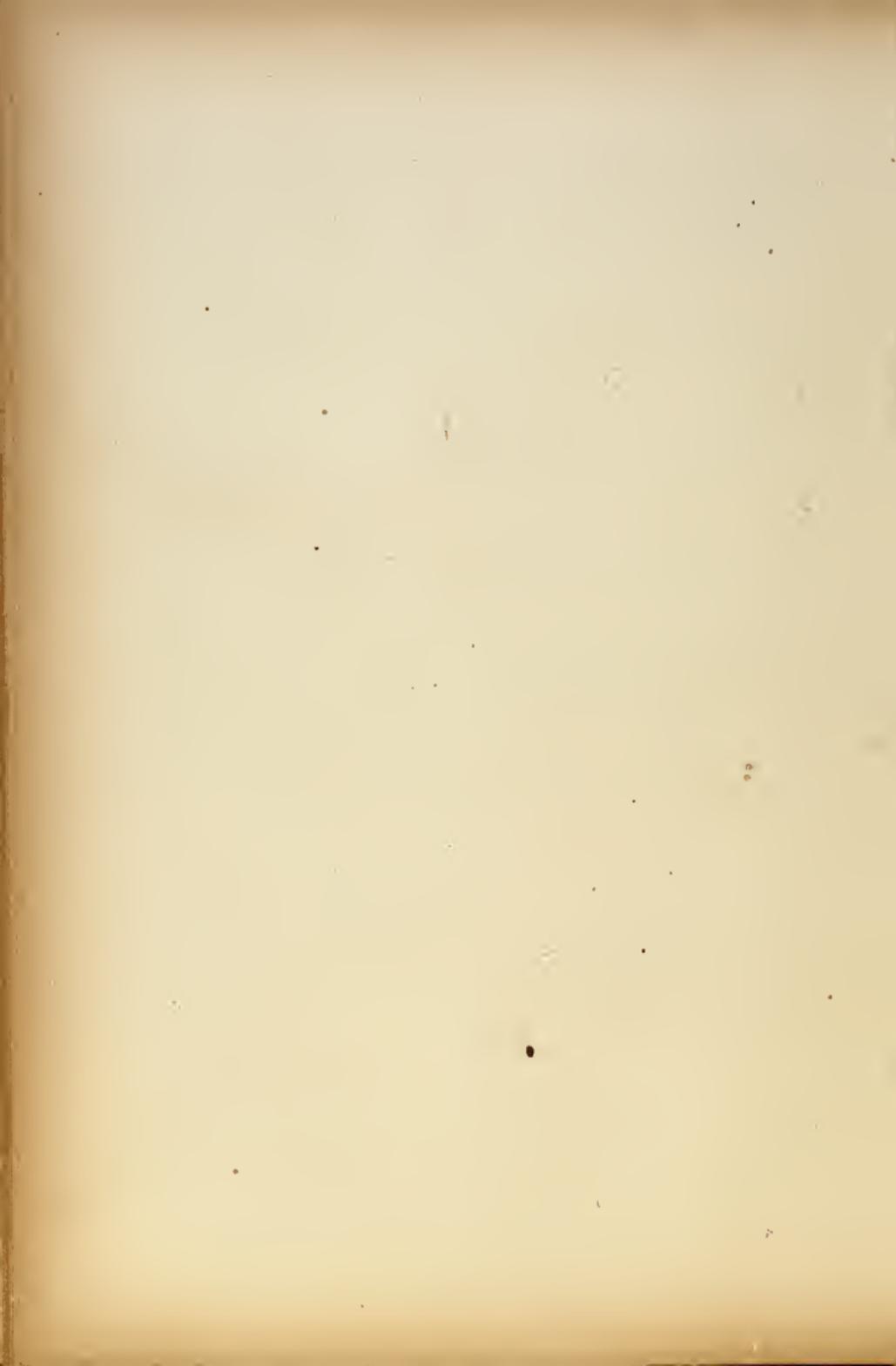
REJUBILO-ME COM V. EXCIA., SNR. PRESIDENTE, PELO BOM EXITO DESTE CONGRESSO EM TÃO BOA HORA CONVOCADO EXTRAORDINÁRIAMENTE, PELO EXMO. SNR. MINISTRO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, E EM NOME DA DIRETORIA DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA, QUE EU TENHO A HONRA DE AQUI REPRESENTAR, AFIRMAR O PROPÓSITO DESTA GRANDE FERROVIA PAULISTA DE CONTINUAR CONTRIBUINDO, NO QUE LHE FOR POSSÍVEL, PARA A CONSECUÇÃO DESTA OBRA MERITORIA QUE SERÁ MUITO DE V. EXCIA., SNR. PRESIDENTE, MAS QUE SERÁ DE TODOS, PORQUE A TODOS BENEFICIARÁ.

Dr. ARTHUR CASTILHO - AGRADEÇO, DE CORAÇÃO, A PALAVRA CARINHOSA QUE O DR. RUY COSTA RODRIGUES ME TROUXE, NESTE MOMENTO, EM NOME DE SEUS COLEGAS.

ESTOU PROFUNDAMENTE AGRADECIDO POR MAIS ESSA DEMONSTRAÇÃO DA NUNCA DESMENTIDA GENEROSIDADE, PATENTEADA SEMPRE QUE NOS ENCONTRAMOS EM TODAS ESTAS REUNIÕES AGRADABILÍSSIMAS, NAS QUAIS TRATAMOS DOS PROBLEMAS FERROVIÁRIOS E ASSIM FOI EM CAMPINAS; ASSIM FOI EM CURITIBA; ASSIM FOI EM BELO HORIZONTE E AGORA O MESMO SE REPETE NAS DIVERSAS REUNIÕES QUE REALIZAMOS NESTA CONTADORIA E ASSIM TEM SIDO SEMPRE DURANTE ESSES 14 ANOS QUE EU TENHO DIRIGIDO OS CONSELHOS DESTA CASA. ESTOU HABITUADO, JÁ, COM A VOSSA GENEROSIDADE.

AGORA MESMO NESTAS 9 1/2 SEMANAS DE TRABALHO DIÁRIO, COM ASSIDUIDADE COMPLETA, COM SOLIDARIEDADE ABSOLUTA, TRABALHASTES ESFORÇADAMENTE E A MELHOR PROVA QUE EU POSSO APRESENTAR DISTO É MOSTRAR QUE SÓ A SINTESE DAS DISCUSSÕES FORAM CONDENSADAS NUM VOLUMOSO FOLHETO. ISSO REPRESENTA O ESFORÇO EXTRAORDINÁRIO DE ESPÍRITOS PATRIOTAS, PREOCUPADOS, ANTES DE TUDO, COM O BEM ESTAR DO PAÍS. TEVE-SE SEMPRE EM MENTE NÃO SÓ O PONTO DE VISTA ECONÔMICO DAS DIVERSAS REGIÕES EM QUE TRABALHAM, MAS, SOBRETUDO, A DEFEZA, A SEGURANÇA, A GRANDEZA DO BRASIL.

APRESENTAREI AGORA, O RELATÓRIO GERAL QUE SERÁ ENVIADO AO EXMO. SR. MINISTRO DA VIAÇÃO, A QUEM TENHO A HONRA DE REPRESENTAR NESTA CADEIRA. NESSE RELATÓRIO FIZ RESSALTAR ESSA VOSSA BRILHANTE ATUAÇÃO, E BORDEI ALGUNS COMENTÁRIOS, QUE VOU LER RAPIDAMENTE.



REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA DE DIRETORES DE
ESTRADAS DE FERRO BRASILEIRAS
RELATORIO GERAL

INSTALADA A REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA DOS DIRETORES DAS ESTRADAS DE FERRO DO BRASIL, PELO EXMO. SR. MINISTRO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, EM 15 DE JUNHO P.P., A 2ª REUNIÃO, EM CARÁTER DE PREPARATÓRIA, TEVE LUGAR NO DIA SEGUINTE.

CONSECUTIVAMENTE FORAM REALIZADAS 47 REUNIÕES, COM GRANDE ASSISTÊNCIA DOS TÉCNICOS DOS DIVERSOS DEPARTAMENTOS DAS DIFERENTES ESTRADAS DE FERRO DO PAÍS.

DE 17 A 28 DE JUNHO REUNIRAM-SE OS CHEFES DA VIA PERMANENTE QUE, ASSISTINDO A 8 REUNIÕES PLENÁRIAS, TRATARAM, COM MINUCIAS E GRANDE EFICÁCIA, DOS ASSUNTOS DE SUA ESPECIALIDADE, FORMULANDO AS CONCLUSÕES A SEREM DISCUTIDAS PELOS DIRETORES NA FASE FINAL.

OS CHEFES DE LOCOMOÇÃO, DE 30 DE JUNHO A 9 DE JULHO, DEBATERAM AMPLAMENTE OS PROBLEMAS DE SEUS DEPARTAMENTOS E INDICARAM AS PROPOSIÇÕES SUJEITAS AO EXAME OPORTUNO, NA ÚLTIMA ETAPA, DOS SEUS DIRETORES.

EM 8 REUNIÕES PLENÁRIAS, DE 12 A 25 DE JULHO, OS FERROVIÁRIOS DAS DIVERSAS ESTRADAS DISCUTIRAM, COM EFICIÊNCIA NOTÁVEL, OS PALPITANTES PROBLEMAS DOS MELHORAMENTOS, INDICANDO SOLUÇÕES A SEREM REVISTAS EM CONDIÇÕES IDÊNTICAS ÀS JÁ INDICADAS.

OS ASSUNTOS DO TRÁFEGO OCUPARAM 11 SESSÕES PLENÁRIAS, DE 26 DE JULHO A 9 DE AGOSTO.

TODOS OS IMPORTANTES ASSUNTOS, DE TODA A ATUALIDADE, RELATIVOS AO TRÁFEGO TÉCNICO E COMERCIAL, FORAM CUIDADOSAMENTE REVISTOS E ANALIZADOS; E PROPOSTAS SOLUÇÕES RAZOÁVEIS, A SEREM EXAMINADAS, NO CONJUNTO DE REUNIÕES PROGRAMADAS PARA A FASE F1

NAL, COM A ASSISTÊNCIA DIRETA DOS DIRETORES DAS FERROVIAS.

AS PARTES RELATIVAS AO ALMOXARIFADO, ESTATÍSTICA E CONTABILIDADE ESTIVERAM NA PAUTA DAS SESSÕES DE 10 A 16 DO CORRENTE.

JÁ COM A PRESENÇA EFETIVA DOS DIRETORES, FOI INICIADA A 17 DO CORRENTE A ANÁLISE DA SITUAÇÃO DO PESSOAL FERROVIÁRIO.

A 44ª REUNIÃO CONTOU COM A PRESENÇA DO REPRESENTANTE DO EXMO. SR. MINISTRO DO TRABALHO, DR. OSWALDO GOMES DA COSTA MIRANDA. AS REIVINDICAÇÕES DAS DIREÇÕES FERROVIÁRIAS SOBRE A INTERPRETAÇÃO E MODIFICAÇÃO DA LEGISLAÇÃO TRABALHISTA TIVERAM CONSCIÊNCIA CRÍTICA DAQUELE REPRESENTANTE, QUE ORIENTOU O ESTUDO, MOSTRANDO O VERDADEIRO RUMO A SER DADO À QUESTÃO, NO SEU NATURAL PROSSEGUIMENTO, ATÉ A DEFINITIVA SOLUÇÃO.

AS ÚLTIMAS SESSÕES FORAM CONSAGRADAS ÀS QUESTÕES INTERNAS RELATIVAS AO PESSOAL, EM SUA SITUAÇÃO FUNCIONAL, POSSIBILIDADES DE MELHORIA DA PRODUÇÃO DE MÃO DE OBRA E MEDIDAS CAPAZES DE MAIS AMPLA ASSISTÊNCIA AOS FERROVIÁRIOS E SUAS FAMÍLIAS.

AS DEFINITIVAS CONCLUSÕES ADOTADAS FORAM AS SEGUINTE:

VIA PERMANENTE

PROPOSIÇÕES

1) - A FRACA INTENSIDADE DE TRÁFEGO, EXIGINDO, TODA VIA PELA DEFICIÊNCIA DE INSTALAÇÕES DA VIA PERMANENTE, UM ACURADO TRABALHO DE CONSERVA NORMAL, É GRANDEMENTE RESPONSÁVEL PELOS ELEVADOS COEFICIENTES, RELATIVOS AQUELE SERVIÇO, NA FORMAÇÃO DO CUSTO MÉDIO.GERAL DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO.

2) - HÁ UMA TENDÊNCIA GERAL DE MELHORAMENTO NAS INSTALAÇÕES PARA ALOJAMENTO DO PESSOAL AO LONGO DA LINHA E, DENTRO DAS DISPONIBILIDADES DOS RECURSOS DE CADA ESTRADA, ACONSELHA-SE A ATIVAR INTENSIVAMENTE OS SERVIÇOS REFERIDOS.

3) - EM ALGUMAS ESTRADAS JÁ SE FAZ, EM ESCALA REDUZIDA, A CONCENTRAÇÃO DO PESSOAL DA CONSERVA DA LINHA, COM INTUITO DE FACILITAR A TAREFA DO MELHOR ALOJAMENTO, PROCESSANDO-SE A DISTRIBUIÇÃO DO PESSOAL, NA SUA FAINA DIÁRIA, POR MEIO DE CARROS MOTORES DE SERVIÇOS.

OS RESULTADOS OBTIDOS, EMBORA FAVORÁVEIS, NÃO PERMITEM, TODAVIA, ACONSELHAR A GENERALIZAÇÃO DA MEDIDA, ANTES DE MAIOR EXPERIÊNCIA EM DIVERSAS REGIÕES.

4) - A MECANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DE CONSERVA É, AINDA, POR DEMAIS REDUZIDA.

OS RESULTADOS OBTIDOS SÃO, TODAVIA, ANIMADORES E DEIXAM PREVER POSSIBILIDADES REAIS DE ECONOMIA, PERMITINDO REDUÇÃO DO PESSOAL E MELHORAMENTO DO SALÁRIO INDIVIDUAL.

A EXTENSÃO DO SERVIÇO MECANIZADO EXIGE, ENTRETANTO, A VIGILÂNCIA DUMA PESQUISA TÉCNICO-ECONÔMICA PERMANENTE E INVESTIMENTOS MAIORES DE CAPITAIS, SÓ POSSÍVEIS COM AUXÍLIO FORA DOS ORÇAMENTOS NORMAIS DAS ESTRADAS DE FERRO.

5) - É DE TODO ACONSELHÁVEL A INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL EXISTENTE E DOS CANDIDATOS A EMPREGO.

6) - HÁ NECESSIDADE ABSOLUTA DA PADRONIZAÇÃO DO MATERIAL, TAREFA QUE DEVE SER ORIENTADA PELOS TRABALHOS DA ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE ENGENHARIA FERROVIÁRIA, PELA ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS, PELO DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO, A QUEM CABERÁ, TAMBÉM, A PERMANENTE SUPERVISÃO, QUE PROCURARÁ, POR TODOS OS MEIOS ESTIMULAR A FABRICAÇÃO NACIONAL DE MATERIAL DE CONSUMO DAS ESTRADAS DE FERRO.

NÃO HÁ POSSIBILIDADE DE PADRONIZAÇÃO PERMANENTE A BREVE TÉRMO, O QUE NÃO IMPLICA NA POSTERGAÇÃO DOS TRABALHOS NA QUELA DIRETRIZ.

7) - PARA RACIONAL ECONOMIA DOS SERVIÇOS DE CONSERVAÇÃO DA VIA PERMANENTE, SÃO ESSENCIAIS OS PROGRAMAS ANUAIS DE RENOVAÇÃO E SUA EXECUÇÃO DEVE SER ESTRITAMENTE REALIZADA, DENTRO DAS DISPONIBILIDADES QUE FOREM DESTACADAS PARA A TAREFA

PARCIAL OU INTEGRAL DO PROGRAMA APROVADO.

8) - A CRIAÇÃO DOS FUNDOS DE MELHORAMENTOS E DE RENOVACÃO, PELA ARRECADADAÇÃO DAS TAXAS ADICIONAIS, TROUXE REAL VAN TAGEM AOS SERVIÇOS DA VIA PERMANENTE.

OS RECURSOS ASSIM OBTIDOS NÃO SÃO, TODAVIA, SUFICIENTES PARA A MAIORIA DAS ESTRADAS, EM FACE DAS AMPLAS NECESSIDADES DE RESTAURAÇÃO E REEQUIPAMENTO ESSENCIAIS.

A MAIS PRONTA AJUDA DOS PODERES PÚBLICOS, EM A EXECUÇÃO IMEDIATA DO PROGRAMA FERROVIÁRIO, APROVADO PELO DECRETO-LEI Nº 8 894, DE 24 DE JANEIRO DE 1 946, É DE TODO DESEJÁVEL E AQUI, INSTANTEMENTE SOLICITADA.

É DE TODA A CONVENIÊNCIA QUE OS FUNDOS DE RENOVACÃO E DE MELHORAMENTOS, FIQUEM SOB CONTROLE E À DISPOSIÇÃO DO DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO E NÃO DO MINISTÉRIO DA FAZENDA, COMO ACONTECE PRESENTEMENTE.

9) - NÃO HÁ ESTUDO SÔBRE A MECANIZAÇÃO DO SERVIÇO DE CONSERVA COM EQUIPAMENTO RODOVIÁRIO, CIRCULANDO NOS CAMINHOS LATERAIS DE SERVIÇO, DE MANEIRA A PERMITIR A DIMINUIÇÃO DOS TRENS DE LASTRO.

10) - SENDO ESCASSA, AINDA, A PRODUÇÃO MECANIZADA, NÃO É POSSÍVEL UMA COMPLETA COMPARAÇÃO COM A PRODUÇÃO MANUAL. OS POUCOS ÍNDICES ATÉ AGORA OBTIDOS, COMO JÁ FOI DITO, SÃO, PQ RÉM, FAVORÁVEIS A MECANIZAÇÃO.

11) - O LASTRAMENTO COM PEDRA BRITADA, DEPOIS DE CON SOLIDADO, PERMITE MAIOR SEGURANÇA NA CIRCULAÇÃO DO TRÁFEGO, PE LA MAIS PERFEITA ESTABILIDADE DA LINHA E DETERMINA SENSÍVEL ECONOMIA NA CONSERVAÇÃO DO MATERIAL RODANTE.

*

COMO SE VERIFICA DAS CONCLUSÕES DE NS. 1 A 5, A QUES TÃO DO PESSOAL MERECEU ATENTO EXAME, COM INDICAÇÃO DE DIRETRIZES FAVORÁVEIS À MELHORIA DA SITUAÇÃO, CRIANDO-SE, TODAVIA, O AMBIENTE PROPÍCIO À MAIOR PRODUÇÃO DA MÃO DE OBRA, COMO FATOR ESSENCIAL NO BARATEAMENTO DA PRODUÇÃO.

O PROGRAMA DAS REALIZAÇÕES INDISPENSÁVEIS ÀQUELE COM LIMADO FIM, EXIGE INVESTIMENTOS QUE, COMO FOI REALÇADO, ESTÃO FORA DAS ATUAIS DISPONIBILIDADES FINANCEIRAS DAS FERROVIAS.

A PADRONIZAÇÃO DO MATERIAL, COMO FATOR DE ECONOMIA, FOI BEM ANALIZADA E INDICADA COMO TAREFA QUE EXIGE IMEDIATA EXECUÇÃO.

T.VERAM O MEREcido APRÊÇO, NA ANÁLISE DA SITUAÇÃO, OS RESULTADOS DA APLICAÇÃO DAS TAXAS DE MELHORAMENTOS E RENOVAÇÃO PATRIMONIAL, ORA VIGENTES, MAS FOI CONFIRMADA A IMPRESSÃO DE QUE ÊSSES AUXÍLIOS FINANCEIROS SÓ SERÃO SUFICIENTES, QUANDO INTEGRALMENTE EXECUTADAS, NA PARTE DA VIA PERMANENTE, OS TRABALHOS CONSTANTES DO PROGRAMA FERROVIÁRIO APROVADO PELO DECRETO-LEI Nº 8 894, DE 24 DE JANEIRO DE 1 946.

ANTE AS INDICAÇÕES DAS NECESSIDADES ESSENCIAIS DE MELHORAMENTOS E RENOVAÇÕES NA VIA PERMANENTE DAS DIVERSAS FERROVIAS NACIONAIS, RELACIONADAS NO RELATÓRIO GERAL DA REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA, VERIFICA-SE, COM FACILIDADE, QUE AQUELE PROGRAMA JÁ ESTÁ AQUEM DA REALIDADE.

DE RESTO, ISTO ERA PREVISTO. A PESQUISA TÉCNICO-ECONÔMICA REALIZADA PELO DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO EM 1 944, DE QUE RESULTOU O PROGRAMA FERROVIÁRIO DE 1946, INDICOU AS DEFICIÊNCIAS DAQUELA ÉPOCA; MALGRADO, A RECONHECIDA BOA VONTADE DA UNIÃO O AUXÍLIO MATERIAL DE MELHORAMENTOS E REESTABELECIÇÃO NÃO SUPEROU O ACRÉSCIMO DO DESGASTE, ACUMULADO NESTES QUATRO ANOS, MAS INSTALAÇÕES FIXAS DAS ESTRADAS DE FERRO, DE MANEIRA QUE JÁ SE PREVIA, COM FUNDAMENTO, O ACRÉSCIMO DAS DEFICIÊNCIAS DANOSAS. FOI O QUE AMPLAMENTE FICOU DEMONSTRADO.

ALÉM DISSO, COMO FOI EXPLICADO, NA ÉPOCA DE SUA APRESENTAÇÃO, O PROGRAMA NÃO COGITOU NA CONSTRUÇÃO DE VARIANTES E MELHORIA DAS CONDIÇÕES TÉCNICAS DAS LINHAS, DESPESAS QUE DEVIAM SER ATENDIDAS COM O PRODUTO DA ARRECADAÇÃO DAS TAXAS DE MELHORAMENTOS.

ENTRETANTO, ÊSTES ÚLTIMOS RECURSOS FORAM NATURALMENTE, DESVIADOS NO ATENDIMENTO DE URGENTES MELHORAMENTOS E RECONSTRUÇÕES QUE DEVIAM SER CUSTEADAS PELAS VERBAS EXTRAORDINÁRIAS, LIGADAS A EXECUÇÃO DO PROGRAMA FERROVIÁRIO, AS QUAIS PELAS CONHECIDAS DIFICULDADES FINANCEIRAS DA NAÇÃO NÃO PUDERAM SER A-

TENDIDAS.

DAÍ SURTIU O ACRÉSCIMO MAIOR AO PROGRAMA FERROVIÁRIO, CONFORME INDICADO NA DOCUMENTAÇÃO ANEXA E CUJO COMPUTO FINAL DE DESPESA SE ESTÁ PROCESSANDO.

LOCOMOÇÃO

PROPOSIÇÕES

1) - O ALOJAMENTO ADEQUADO DO FERROVIÁRIO, A CRIAÇÃO DO AMBIENTE PROPÍCIO À EXECUÇÃO DE SUAS TAREFAS, OS EFETIVOS SERVIÇOS MÉDICOS, FARMACEUTICO, DENTÁRIO À SUA DISPOSIÇÃO, INCLUSIVE NAS HORAS DE SERVIÇO NO LOCAL DO TRABALHO, O SERVIÇO DE ASSISTÊNCIA A SUA FAMÍLIA, SÃO OUTROS TANTOS FATORES DE AUMENTO DA EFICIÊNCIA DA MÃO DE OBRA E CONSEQUENTE MEIO DE SEU BARATEAMENTO, A PAR DA FIXAÇÃO NATURAL DO TRABALHADOR AS LIDES FERROVIÁRIAS.

2) - PARA O FIM INDICADO, ALÉM DOS RECURSOS PROVINDOS DO F.M., NECESSÁRIOS SE TORNAM OUTROS NOVOS AUXÍLIOS, FORA DO ORÇAMENTO NORMAL DE CUSTEIO DE CADA FERROVIA.

3) - DO EXPOSTO EM NOSSAS REUNIÕES SE CONCLUE, COMO JÁ ERA DE RESTO CONHECIDO QUE, SALVO AS HONROSAS EXCEÇÕES EVIDENTES NOS RELATÓRIOS APRESENTADOS, AS INSTALAÇÕES DAS OFICINAS FERROVIÁRIAS NO BRASIL, CARECEM DE COMPLETA REMODELAÇÃO NO SEU EQUIPAMENTO INADEQUADO E OBSOLETO, NAS SUAS INSTALAÇÕES DEFICIENTES E NOS MÉTODOS DE TRABALHO, ENTRAVADOS PELA DESORGANIZAÇÃO TÉCNICA DECORRENTE DAS FALTAS APONTADAS.

4) - PARA BARATEAMENTO E MAIOR EFICIÊNCIA DA MÃO DE OBRA É CONVENIENTE A ADOÇÃO DE MÉTODOS MODERNIZADOS, BASEADOS NA PRODUÇÃO INDIVIDUAL, REMUNERANDO O PESSOAL POR TAREFAS PRÉ-FIXADAS OU POR UNIDADES PRODUZIDAS OU, AINDA, CONCEDENDO PRÊMIOS PELAS ECONOMIAS REALIZADAS.

CONVIRIA, TAMBÉM, COMO PARTE DO PROGRAMA DE INSTRUÇÃO, INSTITUIR A OBRIGATORIEDADE DA MANUTENÇÃO, EM CADA NÚCLEO

FERROVIÁRIO, DE UM CENTRO DE CULTURA, COM EXIBIÇÃO DE FILMES TÉCNICOS E INSTRUTIVOS E A REALIZAÇÃO DE PALESTRAS E CONFERÊNCIAS, ONDE OS FERROVIÁRIOS POSSAM SER ESCLARECIDOS NOS SEUS DEVERES CÍVICO-SOCIAIS, NAS REALIZAÇÕES DA ARTE E DOS PROGRESSOS FERROVIÁRIOS.

5) - NÃO TEM SENTIDO ECONÔMICO A AQUISIÇÃO DE MODERNO MATERIAL DE TRACÇÃO OU TRANSPORTE, DE CUSTO NATURALMENTE ELE VADO, SE, PARALELAMENTE, NÃO FOREM AS OFICINAS E DEPÓSITOS PROVIDOS DE ADEQUADAS INSTALAÇÕES E DO CORRESPONDENTE E APROPRIADO MATERIAL PARA CONSERVAÇÃO E REPAROS DO MODERNO E VALIOSO EQUIPAMENTO ADQUIRIDO.

6) - ASSIM, SERIA DE TODO INJUSTIFICÁVEL, QUE COM A AQUISIÇÃO DE MODERNAS LOCOMOTIVAS DIESEL ELÉTRICAS E AUTOMOTRIZES GÁS-ELÉTRICAS, NÃO SE CONSTRUISSEM IMEDIATAMENTE NOS LUGARES APROPRIADOS, AS INDISPENSÁVEIS INSTALAÇÕES ESPECIALIZADAS PARA A CONSERVAÇÃO E REPAROS DOS CONJUNTOS ELÉTRICOS E MECÂNICOS DAS NOVAS UNIDADES.

7) - RESSALVADAS, AINDA UMA VEZ, AS RARAS EXCEPÇÕES APONTADAS PELOS RELATÓRIOS ESCRITOS E VERBAIS, FORAM CONFIRMADAS AS DEFICIENTES CONDIÇÕES DOS DEPÓSITOS DAS LOCOMOTIVAS NAS TERMINAIS.

COMO AS DESPESAS TOAIS NAS TERMINAIS TORNARAM-SE PREDOMINANTE NA FORMAÇÃO DO PREÇO DO TRANSPORTE PELO TRILHO, URGE CONSTRUIR OU RECONSTRUIR OS EDIFÍCIOS DOS DEPÓSITOS, NÃO SÓ PARA AS PRESENTES NECESSIDADES, COMO TAMBÉM PREVENDO AS POSSIBILIDADES DE FUTURA EXPANSÃO COM INSTALAÇÕES INDISPENSÁVEIS DE VIAS PARA AMPLO MOVIMENTO DAS LOCOMOTIVAS NOS SEUS MOVIMENTOS DE ENTRADA E SAIDA DE DEPÓSITO, MOVIMENTO PARA AS ESTAÇÕES DE COMBUSTÍVEIS, HIDRANTES OU CAIXAS D'ÁGUA E DEPÓSITOS DE LUBRIFICANTES.

É AINDA ESSENCIAL PROVÊ-LOS DA APARELHAGEM MECÂNICA E ELÉTRICA, INDISPENSÁVEIS ÀS SUAS TAREFAS DE ROTINA, ESTABELEÇER MODERNAS FACILIDADES PARA AS ESTAÇÕES DE COMBUSTÍVEIS, HIDRÁULICAS E DE LUBRIFICAÇÃO.

8) - TODAS ESTAS INSTALAÇÕES E REMODELAÇÕES EXIGEM ÁLTOS INVESTIMENTOS, FORA DAS POSSIBILIDADES FINANCEIRAS DOS ORÇAMENTOS ATUAIS DAS FERROVIAS. OS FUNDOS DO F.M. E F.R.P.

DARÃO AUXÍLIOS PARCIAIS VALIOSOS, MAS, CUMPRE COMPLETÁ-LOS COM OUTROS BEM MAIORES RECURSOS.

9) - POR ISSO, ALÉM DA EXECUÇÃO DO PROGRAMA FERROVIÁRIO APROVADO PELO DECRETO-LEI Nº 8 894, DE 24 DE JANEIRO DE 1 946, CUJA URGÊNCIA É AQUI, DE NOVO ENCARRECIDA, TORNA-SE NECESSÁRIO O ESTABELECIMENTO DE OUTRAS SUBVENÇÕES.

10) - SOBRE A IMPORTANTE QUESTÃO DO SISTEMA DE TRACÇÃO, ADOTA-SE INTEGRALMENTE A DIRETRIZ DO PROGRAMA FERROVIÁRIO DE 1 946:

"A NOSSA DEFINITIVA IMPRESSÃO SOBRE AS FERROVIAS BRASILEIRAS É QUE ELAS TÊM DE FATO A SUA SÓLIDA BASE DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, CAPAZ DE LUTAR CONTRA QUALQUER CONCORRENTE, NA ADOÇÃO DO SISTEMA ELÉTRIFICADO; FATOS CONCRETOS JÁ PROVARAM ESSA ASSERTÇÃO".

11) - A QUESTÃO DO ZONEAMENTO DOS COMBUSTÍVEIS É ACELTA, DENTRO DO PRINCÍPIO DE QUE A ESCOLHA DO SISTEMA DE TRACÇÃO NO PROGRAMA FERROVIÁRIO SE REFERE AO TRÁFEGO MAIS INTENSO, PRÉ DOMINANTE.

12) - ASSIM, NA ZONA DO CARVÃO OU DA LENHA, COM O SISTEMA DE TRACÇÃO A VAPOR, EXCEPCIONALMENTE SERÁ PERMITIDA A ADOÇÃO DA TRACÇÃO DIESEL-ELÉTRICA OU GÁS-ELÉTRICA PARA O SERVIÇO RÁPIDO E CONFORTÁVEL DOS PASSAGEIROS, O QUE SE RECOMENDA, AQUI, COMO MEIO EFICAZ DE RECAPTURAÇÃO DO TRÁFEGO DE VIAJANTES, DESVIADO PARA O RODOVIARISMO.

SERÁ AINDA PERMITIDA A AQUISIÇÃO E O TRÁFEGO DE CAR GAS POR LOCOMOTIVAS DIESEL-ELÉTRICAS EM LINHAS DE CONDIÇÕES TÉCNICAS DE EXPLORAÇÃO ONEROSA PELA TRACÇÃO A VAPOR E CUJA REMODELAÇÃO, ALÉM DE DEMORADA, EXIGIRA RECURSOS FINANCEIROS SEM A RAZOÁVEL COMPENSAÇÃO.

13) - IDENTICAMENTE, NO SERVIÇO DE MANOBRAS, EM QUE A LOCOMOTIVA DIESEL-ELÉTRICA TEM PAPEL EXCEPCIONAL, DEVE-SE ADOTÁ-LA, INTEGRALMENTE, NO FERROVIARISMO BRASILEIRO.

14) - EM CADA ESTRADA, UTILIZANDO NORMALMENTE O CAR

VÃO NACIONAL, É INDISPENSÁVEL PROCEDER UMA PESQUISA TÉCNICO - ECONÔMICA COMPLETA SOBRE O USO DO CARVÃO BENEFICIADO E DO CARVÃO "IN NATURA" PARA ADOTAR EM DEFINITIVO O COMBUSTÍVEL DE MAIS FAVORÁVEL RENDIMENTO ECONÔMICO.

15) - COM O FIM DE REDUZIR AS DESPESAS DE COMBUSTÍVEIS E LUBRIFICANTES, É NECESSÁRIO EM CADA ESTRADA CONDUZIR UMA PESQUISA TÉCNICO-ECONÔMICA, AFIM DE APURAR OS ÍNDICES ECONÔMICOS PADRÕES E ESTABELECEER, APÓS UMA INSTRUÇÃO SISTEMATIZADA, BASEADA NOS ENSINAMENTOS COLHIDOS E FISCALIZAÇÃO PERMANENTE ADEQUADA, COM O INTUITO DE GENERALIZAR E MANTER OS RESULTADOS SATISFATÓRIOS OBTIDOS.

16) - PARA BAIXAR O CUSTO DO TRANSPORTE ESTRADAL É NECESSÁRIO COMPLETAR AS INSTALAÇÕES HIDRÁULICAS E DE COMBUSTÍVEIS AO LONGO DA LINHA, ADOTANDO APARELHAMENTO MECANICO EFICIENTE.

17) - OS RELATÓRIOS CONFIRMARAM QUE, COM ESCASSAS E HONROSAS EXCEPÇÕES, JÁ RESSALVADAS, AS LOCOMOTIVAS EXISTENTES, ALÉM DE INSUFICIENTES EM NÚMERO, SÃO ANTIQUADAS E OBSOLETAS, TORNANDO CADA VEZ MAIS ALTO, O CUSTO DA TRAÇÃO. COMO, POR OUTRO LADO, ESTÁ PROVADO QUE O CUSTO DA CONSERVAÇÃO E REPARAÇÃO DESSE ANTIQUADO MATERIAL É PROGRESSIVAMENTE CRESCENTE, AS DESPESAS ADICIONADAS DA TRAÇÃO E LOCOMOÇÃO CONTRIBUEM, POR ÊSSES MOTIVOS, EM LARGA ESCALA, PARA A CONTÍNUA ASCENÇÃO DOS CUSTOS DOS TRANSPORTES PELO TRILHO EM DIVERSAS REGIÕES DO PAÍS.

18) - PARA A REDUÇÃO SENSÍVEL DESSA DESPESA, MISTER SE FAZ A EXECUÇÃO IMEDIATA DA PARTE RELATIVA À TRAÇÃO DO "PROGRAMA FERROVIÁRIO", JÁ AQUI REFERIDO.

19) - DOS DEPOIMENTOS PRESTADOS, DOS RELATÓRIOS LIDOS, VERIFICA-SE A DIVERSIDADE DOS TIPOS DE VAGÕES EXISTENTES, APRESENTANDO INADEQUAÇÃO E ABSOLÊNCIA NA MAIORIA DAS ESTRADAS, ALÉM DA INSUFICIENTE QUANTIDADE PARA MOVER A CARGA APRESENTADA ÀS ESTAÇÕES.

20) - ESTA DIVERSIDADE DE TIPOS E APARELHAMENTO DOS VAGÕES, DETERMINA SUA LIMITADA CIRCULAÇÃO EM LINHAS DA MESMA BITOLA, GERANDO AS ANTI-ECONÔMICAS BALDEAÇÕES DA CARGA EM MOVIMENTO.

21) - PARA BARATEAR O CUSTO DA MOVIMENTAÇÃO DA CAR-

GA É IMPRESCINDÍVEL CRIAR OS PADRÕES DE VAGÕES, COM LOTAÇÕES APROPRIADAS, TARAS REDUZIDAS, PEÇAS INTERCAMBIAIS, DE MANEIRA QUE, DENTRO DA BITOLA, TENHA ÊLE LIVRE CIRCULAÇÃO, INDO A QUALQUER PARTE COM QUALQUER CARGA, PODENDO SER CONSERVADO E REPARADO EM QUALQUER OFICINA.

22) - A RECENTE DISTRIBUIÇÃO DOS VAGÕES, ADQUIRIDOS PELO D.N.E.F. MOSTRA PRÁTICAMENTE, NO PAÍS, A VANTAGEM DESSA PADRONIZAÇÃO.

23) - OS ESTUDOS E ESPECIFICAÇÕES DA PADRONIZAÇÃO CONTINUADA DESSES VEÍCULOS, DEVEM FICAR A CARGO DA ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE ENGENHARIA FERROVIÁRIA, ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS E DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO QUE SERÁ O SUPERVISOR DAS TAREFAS.

24) - OS PADRÕES PROPOSTOS SERÃO TORNADOS OBRIGATORIAMENTE EFETIVOS, DEPOIS DA APROVAÇÃO DO EXMO. SR. MINISTRO DA VIAÇÃO.

25) - EM FACE DA DEFICIÊNCIA EM NÚMERO, INADEQUAÇÃO E OBSOLENCIA DOS VAGÕES DE CARGA EXISTENTES NA MAIORIA DAS ESTRADAS, TORNA-SE URGENTE A EXECUÇÃO NESTE SECTOR, DO PROGRAMA FERROVIÁRIO APROVADO PELO DECRETO-LEI Nº 8 894, DE 24 DE JANEIRO DE 1 946.

26) - AS TAXAS DE MELHORAMENTOS E RENOVAÇÃO PATRIMONIAL, FORNECERÃO FUNDOS PARA A SUBSTITUIÇÃO E ACRÉSCIMOS DOS VAGÕES, TÃO SÓMENTE DEPOIS QUE ESTEJA COMPLETA A REMODELAÇÃO DO PARQUE DE MATERIAL DE TRANSPORTE.

27) - ESTA REMODELAÇÃO EXIGE ELEVADA INVERSÃO DE CAPITAL, DE QUE NÃO DISPÕEM AS FERROVIAS, POR ISSO SÃO ESSENCIAIS OUTROS AUXÍLIOS FORA DOS RECURSOS FINANCEIROS, PORVENTURA EXISTENTES NAS FERROVIAS.

28) - O PROGRAMA FERROVIÁRIO NÃO INCLUIU A RENOVAÇÃO DO PARQUE DE CARROS DE PASSAGEIROS.

OS RELATÓRIOS SÔBRE OS MESMOS DEMONSTRAM A PRECARIÉDADE DE SUA SITUAÇÃO, DEFICIÊNCIA, INADEQUAÇÃO E OBSOLENCIA.

RECENTE PESQUISA TÉCNICO-ECONÔMICA DO D.N.E.F. PREVIU UMA NECESSIDADE DECENAL MÍNIMA DE 700 CARROS PARA A BITOLA ESTREITA.

PARTE DESSAS NECESSIDADES PODERÃO SER ATENDIDAS PELOS RECURSOS DAS TAXAS ADICIONAIS, O RESTO DEVE SER OBTIDO DE MANEIRA IDÊNTICA AO INDICADO PARA OS VAGÕES.

29) - COMO NO CASO DOS VAGÕES, É URGENTE A PADRONIZAÇÃO DOS CARROS DE VIAJANTES, DENTRO DE MOLDES MODERNOS, OFERECENDO SEGURANÇA E CONFORTO AOS PASSAGEIROS, COMO ATRIBUTOS ESSENCIAIS À RECAPTURA DO TRÁFEGO DESVIADO PARA AS RODOVIAS.

30) - A PADRONIZAÇÃO DOS CARROS DE PASSAGEIROS SE FARÁ DE FORMA IDÊNTICA À INDICADA PARA OS VAGÕES.

31) - É ACONSELHÁVEL A QUE OFICINAS DE MODERNIZAÇÃO DO MATERIAL RODANTE E DE TRACÇÃO, PLANEJADAS PELAS ESTRADAS DE FERRO E DIRIGIDAS PELO D.N.E.F., SEJA, LOCALIZADAS EM PONTOS ESTRATÉGICOS, NO SUL, CENTRO E NORTE DO PAÍS, DIRETAMENTE LIGADAS AOS PRINCIPAIS CENTROS FERROVIÁRIOS.

ESSAS OFICINAS, UMA VEZ CONCLUÍDA A MODERNIZAÇÃO DO MATERIAL EXISTENTE E MERECEDOR DESSA DESPESA, PASSARIAM A COLABORAR COM AS FERROVIAS, CONSTRUINDO CARROS E VAGÕES E MONTANDO LOCOMOTIVAS DIESEL-ELÉTRICAS, OU ELÉTRICAS, E FABRICANDO PEÇAS PARA AS MESMAS.

32) - A POSSÍVEL REDUÇÃO DO CUSTO DA MÃO DE OBRA, SENDO GRANDEMENTE NOS CUSTOS DOS SERVIÇOS DA LOCOMOÇÃO E TRACÇÃO, SÓ PODERÁ SER EFETIVAMENTE OBTIDA APÓS A EXECUÇÃO DOS PROGRAMAS AQUI ESBOÇADOS.

*

NA ANÁLISE DA SITUAÇÃO DO PESSOAL DA LOCOMOÇÃO PREVALECEU, AMPLIADO ATÉ, O CRITÉRIO DUMA MAIOR ASSISTÊNCIA AO PESSOAL FERROVIÁRIO. NÃO SÓ A QUESTÃO DA MORADIA E O ALOJAMENTO ADEQUADO FORAM DISCUTIDOS, MAS PROCUROU-SE ESTENDER ALEM DO INDIVÍDUO A AÇÃO CUIDADOSA DO EMPREGADOR, PRECONIZANDO-SE, COMO ESSENCIAL AO AUMENTO NATURAL DA PRODUÇÃO LABORISTA, A AS

SISTÊNCIA A FAMÍLIA DO TRABALHADOR.

NATURALMENTE, ÊSTE PROGRAMA DE BEM MAIOR AMPLITUDE NÃO PÔDE SER REALIZADO COM OS LIMITADOS RECURSOS DE 2% DAS ARRECADAÇÕES DAS TAXAS DE MELHORAMENTOS E NEM DISPÕE A MAIORIA DAS FERROVIAS DE DISPONIBILIDADES FINANCEIRAS CAPAZES DE ARCAR COM OS ÔNUS DECORRENTES DO EMPRÊGO DO CAPITAL NECESSÁRIO À EXECUÇÃO RÁPIDAMENTE PROGRESSISTA DOS TRABALHOS, JÁ PROJETADOS, EXIGINDO PRONTA EXECUÇÃO.

SÃO DE URGENTE NECESSIDADE OUTROS AUXÍLIOS; ESPEREM-SE, COM CONFIANÇA, QUE O GOVERNO ADOTE, EM BREVE, O ACRÉSCIMO DE 3% - OPCIONAL, NAS TAXAS DE MELHORAMENTOS, COM O FIM ESPECIAL DE ATENDER A ESTA LOUVÁVEL AÇÃO SOCIAL NO FERROVIARISMO NACIONAL.

A ANÁLISE DA SITUAÇÃO DAS OFICINAS E DEPÓSITOS DEMONSTROU FALHAS SENSÍVEIS NAS INSTALAÇÕES, COM A INADEQUAÇÃO E OBSOLENCIA E COMO TAIS FATORES RESPONSÁVEIS DIRETOS PELO ENCARTEAMENTO DA PRODUÇÃO.

POR CERTO HÁ CERTAS E HONROSAS EXCEÇÕES, MAS A SITUAÇÃO PANORÂMICA MOSTROU O ASPECTO GERAL DE DEFICIÊNCIA, EXIGINDO IMEDIATA CORREÇÃO.

FICOU PATENTE QUE AS ARRECADAÇÕES DOS FUNDOS DE MELHORAMENTOS E RENOVAÇÃO PATRIMONIAL FORAM AUXÍLIOS PARCIAIS VALIOSOS, MAS INSUFICIENTES.

PORISSO, É URGENTE, CONFORME FOI NOVAMENTE AQUI ENCARTEADO, A REALIZAÇÃO DO PROGRAMA FERROVIÁRIO, APROVADO PELO DECRETO-LEI Nº 8 894, DE 24 DE JANEIRO DE 1 940, ÊSTE MESMO PROGRAMA, PELAS RAZÕES ANTERIORMENTE EXPOSTAS, JÁ É INSUFICIENTE E, POR ISSO, SÃO NECESSÁRIOS E URGENTES OUTROS RECURSOS.

RELEVA NOTAR, DE PASSAGEM, QUE OS TÉCNICOS FERROVIÁRIOS DA LOCOMOÇÃO, COM SADIO CRITÉRIO CIENTÍFICO, MOSTRARAM O GRAVE ERRO QUE SE ESTÁ COMETENDO EM NÃO ATENDER AO APELO DAS ESTRADAS NA RESTAURAÇÃO DAS OFICINAS E AO MESMO TEMPO SE ADQUIRIR MODERNAS LOCOMOTIVAS DIESEL-ELETRICAS, QUE FICAM DEST'ARTE, SEM A IMPRESCINDÍVEL E INTEGRAL TÉCNICA NA SUA CONSERVAÇÃO NORMAL.

RECENTE PESQUISA TÉCNICO-ECONÔMICA DO D.N.E.F. PREVIU UMA NECESSIDADE DECENAL MÍNIMA DE 700 CARROS PARA A BITOLA ESTREITA.

PARTE DESSAS NECESSIDADES PODERÃO SER ATENDIDAS PELOS RECURSOS DAS TAXAS ADICIONAIS, O RESTO DEVE SER OBTIDO DE MANEIRA IDÊNTICA AO INDICADO PARA OS VAGÕES.

29) - COMO NO CASO DOS VAGÕES, É URGENTE A PADRONIZAÇÃO DOS CARROS DE VIAJANTES, DENTRO DE MOLDES MODERNOS, OFERECENDO SEGURANÇA E CONFORTO AOS PASSAGEIROS, COMO ATRIBUTOS ESSENCIAIS À RECAPTURA DO TRÁFEGO DESVIADO PARA AS RODOVIAS.

30) - A PADRONIZAÇÃO DOS CARROS DE PASSAGEIROS SE FARÁ DE FORMA IDÊNTICA À INDICADA PARA OS VAGÕES.

31) - É ACONSELHÁVEL A QUE OFICINAS DE MODERNIZAÇÃO DO MATERIAL RODANTE E DE TRACÇÃO, PLANEJADAS PELAS ESTRADAS DE FERRO E DIRIGIDAS PELO D.N.E.F., SEJA, LOCALIZADAS EM PONTOS ESTRATÉGICOS, NO SUL, CENTRO E NORTE DO PAÍS, DIRETAMENTE LIGADAS AOS PRINCIPAIS CENTROS FERROVIÁRIOS.

ESSAS OFICINAS, UMA VEZ CONCLUÍDA A MODERNIZAÇÃO DO MATERIAL EXISTENTE E MERECEDOR DESSA DESPESA, PASSARIAM A COLABORAR COM AS FERROVIAS, CONSTRUINDO CARROS E VAGÕES E MONTANDO LOCOMOTIVAS DIESEL-ELÉTRICAS, OU ELÉTRICAS, E FABRICANDO PEÇAS PARA AS MESMAS.

32) - A POSSÍVEL REDUÇÃO DO CUSTO DA MÃO DE OBRA, SENDO GRANDEMENTE NOS CUSTOS DOS SERVIÇOS DA LOCOMOÇÃO E TRACÇÃO, SÓ PODERÁ SER EFETIVAMENTE OBTIDA APÓS A EXECUÇÃO DOS PROGRAMAS AQUÍ ESBOÇADOS.

*

NA ANÁLISE DA SITUAÇÃO DO PESSOAL DA LOCOMOÇÃO PREVALECEU, AMPLIADO ATÉ, O CRITÉRIO DUMA MAIOR ASSISTÊNCIA AO PESSOAL FERROVIÁRIO. NÃO SÓ A QUESTÃO DA MORADIA E O ALOJAMENTO ADEQUADO FORAM DISCUTIDOS, MAS PROCUROU-SE ESTENDER ALÉM DO INDIVÍDUO A AÇÃO CUIDADOSA DO EMPREGADOR, PRECONIZANDO-SE, COMO ESSENCIAL AO AUMENTO NATURAL DA PRODUÇÃO LABORISTA, A AS

SISTÊNCIA A FAMÍLIA DO TRABALHADOR.

NATURALMENTE, ÊSTE PROGRAMA DE BEM MAIOR AMPLITUDE NÃO PODE SER REALIZADO COM OS LIMITADOS RECURSOS DE 2% DAS ARRECADAÇÕES DAS TAXAS DE MELHORAMENTOS E NEM DISPÕE A MAIORIA DAS FERROVIAS DE DISPONIBILIDADES FINANCEIRAS CAPAZES DE ARCAR COM OS ÔNUS DECORRENTES DO EMPRÊGO DO CAPITAL NECESSÁRIO À EXECUÇÃO RÁPIDAMENTE PROGRESSISTA DOS TRABALHOS, JÁ PROJETADOS, EXIGINDO PRONTA EXECUÇÃO.

SÃO DE URGENTE NECESSIDADE OUTROS AUXÍLIOS; ESPERASE, COM CONFIANÇA, QUE O GOVERNO ADOTE, EM BREVE, O ACRÉSCIMO DE 3% - OPCIONAL, NAS TAXAS DE MELHORAMENTOS, COM O FIM ESPECIAL DE ATENDER A ESTA LOUVÁVEL AÇÃO SOCIAL NO FERROVIARISMO NACIONAL.

À ANÁLISE DA SITUAÇÃO DAS OFICINAS E DEPÓSITOS DEMONSTROU FALHAS SENSÍVEIS NAS INSTALAÇÕES, COM A INADEQUAÇÃO E OBSOLENCIA E COMO TAIS FATORES RESPONSÁVEIS DIRETOS PELO ENCARTEAMENTO DA PRODUÇÃO.

POR CERTO HÁ CERTAS E HONROSAS EXCEÇÕES, MAS A SITUAÇÃO PANORÂMICA MOSTROU O ASPECTO GERAL DE DEFICIÊNCIA, EXIGINDO IMEDIATA CORREÇÃO.

FICOU PATENTE QUE AS ARRECADAÇÕES DOS FUNDOS DE MELHORAMENTOS E RENOVAÇÃO PATRIMONIAL FORAM AUXÍLIOS PARCIAIS VALIOSOS, MAS INSUFICIENTES.

PORISSO, É URGENTE, CONFORME FOI NOVAMENTE AQUI ENCARTEADO, A REALIZAÇÃO DO PROGRAMA FERROVIÁRIO, APROVADO PELO DECRETO-LEI Nº 8 894, DE 24 DE JANEIRO DE 1940, ÊSTE MESMO PROGRAMA, PELAS RAZÕES ANTERIORMENTE EXPOSTAS, JÁ É INSUFICIENTE E, POR ISSO, SÃO NECESSÁRIOS E URGENTES OUTROS RECURSOS.

RELEVA NOTAR, DE PASSAGEM, QUE OS TÉCNICOS FERROVIÁRIOS DA LOCOMOÇÃO, COM SADIO CRITÉRIO CIENTÍFICO, MOSTRARAM O GRAVE ERRO QUE SE ESTÁ COMETENDO EM NÃO ATENDER AO APELO DAS ESTRADAS NA RESTAURAÇÃO DAS OFICINAS E AO MESMO TEMPO SE ADQUIRIR MODERNAS LOCOMOTIVAS DIESEL-ELÉTRICAS, QUE FICAM DEST'ARTE, SEM A IMPRESCINDÍVEL E INTEGRAL TÉCNICA NA SUA CONSERVAÇÃO NOB MAL.

A QUESTÃO DO SISTEMA DE TRACÇÃO FOI AMPLAMENTE DEBATEDIDA E, NO CASO NACIONAL, FICOU CONFIRMADA A VANTAGEM DO ESTABELECIMENTO DO SISTEMA DE TRACÇÃO ELÉTRICA.

É A ASPIRAÇÃO MÁXIMA; HÁ, NATURALMENTE, CERTOS REQUISITOS ESSENCIAIS À ADOÇÃO DO SISTEMA. SÃO PARTES DE EXIGÊNCIAS ECONÔMICAS, UNIVERSALMENTE ACEITAS. MAS O CASO BRASILEIRO APRESENTA ASPECTOS PECULIARES QUE DE CERTA FORMA CONTRABALANÇAM O QUE, EM OUTROS PAÍSES, SERIAM DESVANTAGENS ECONÔMICAS.

HÁ, POR EXEMPLO, CARÊNCIA DE CARVÃO NACIONAL; E NA MAIOR EXTENSÃO DO PAÍS, NÃO TEMOS, COM ABUNDÂNCIA, COMBUSTÍVEIS LÍQUIDOS; TEMOS DEFICIÊNCIA NOS FORNECIMENTOS DE ÁGUA EM VÁRIAS E EXTENSAS ZONAS DO PAÍS - DAÍ A ACEITAÇÃO VERIFICADA DO ZONEAMENTO DOS COMBUSTÍVEIS, ADOTADO NO PROGRAMA FERROVIÁRIO DE 1946.

NESTE PROGRAMA ASSINALAMOS ENTÃO - "A NOSSA DEFINITIVA IMPRESSÃO SOBRE AS FERROVIAS BRASILEIRAS É QUE ELAS TEM DE FATO A SUA SÓLIDA BASE DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO CAPAZ DE LUTAR CONTRA QUALQUER CONCORRENTE, NA ADOÇÃO DO SISTEMA ELÉTRIFICADO; FATOS CONCRETOS JÁ PROVARAM ESSA ASSERTÇÃO". ESTA DIRETRIZ FOI, INTEGRALMENTE, ADOTADA E MAIOR EXTENSÃO FOI PRECONIZADA PARA SUA APLICAÇÃO.

ISTO PORQUE, ALÉM DOS FATORES DE ORDEM ECONÔMICA DA PRÓPRIA ESTRADA, TEREMOS QUE AMPLIAR O JULGAMENTO DO ALCANCE DA TRANSFORMAÇÃO DO SISTEMA DE TRACÇÃO, ENCARANDO A REPERCUSSÃO NA ECONOMIA GERAL.

RECORDADA, SEM DÚVIDA, FOI A LIÇÃO DE H. PARODI - "DANS BIEN DE PAYS D'UTILIZATION DE L'ÉNERGIE ELECTRIQUE POUR LA TRACTION FAIT PARTIE DES PROGRAMMES DE REDRESSEMENT ÉCONOMIQUE PAR AMÉLIORATION DE LA BALANCE COMMERCIALE. DANS LES CAS PARTICULIERS DE LA FRANCE UNE PARTIE DES 7 MILLIARDS DE FRANCS PAYÉS ANNUELLEMENT A L'ÉTRANGER POUR AQUISIÇÃO DE COMBUSTIBLES SOLIDES ET LÍQUIDES AURAIT PUEËTRE ÉCONOMISÉE PAR UNE UTILIZATION PLUS ÉTENDUE DE NOS RICHESSES HIDRAULIQUES".

AINDA SOB O ASPECTO DE PURA ECONOMIA FERROVIÁRIA, A LIÇÃO DO MESTRE SERVE DE FUNDAMENTO À PRECONIZADA EXTENSÃO DO SISTEMA ELÉTRIFICADO, EM VEZ DE MELHORAMENTOS IMEDIATOS NAS CONDIÇÕES DAS LINHAS.

"LA QUESTION A ÉTÉ SOUVENT DISCUTÉE S'IL VAUT MIEUX DOUBLER UNE LIGNE A FORTE DÉCLIVITÉ A VOIE UNIQUE OU L'ÉLECTRIFIER. BIEN QU'IL NE SOIT PAS POSSIBLE DE RÉPONDRE A CETTE QUESTION E'UNE FAÇON ABSOLUMENT GÉNÉRALE, DE NOMBREUSES CONDITIONS LOCALES POUVANT INFLUER SUR LA SOLUTION, IL PARAIT CEPENDANT POSSIBLE D'ANALYSER LE PROBLÈME D'UNE FAÇON ASSEZ COMPLÈTE POUR POUVOIR, DANS CHAQUE CAS, DÉTERMINER RAPIDEMENT LA SOLUTION EXACTE".

A ADOÇÃO DA TRACÇÃO DIESEL-ELÉTRICA FOI, JUDICIOSAMENTE, ANALISADA: AS RECOMENDAÇÕES ADOTADAS REVELAM UM CUNHO PRÁTICO, - TENDO SEMPRE EM VISTA AS DIFICULDADES DE ORDEM FINANCEIRA E ATENDENDO, NO DEVIDO TEMPO, AOS IMPERATIVOS DAS CONDIÇÕES ECONOMICAS DAS DIVERSAS ZONAS ATRAVESSADAS PELAS FERROVIAS.

AQUELA SITUAÇÃO IMPRESSIONANTE DE ESCASSEZ OBSOLENCIA E INADEQUAÇÃO DO PARQUE DE TRACÇÃO DAS FERROVIAS BRASILEIRAS, REVELADA PELA PESQUISA TÉCNICO-ECONOMICA DO PROGRAMA FERROVIÁRIO DE 1946, É AQUI EXPOSTA, COM MAIOR GRAVIDADE, PELA FALTA DE ATENDIMENTO DO REEQUIPAMENTO, INSISTENTEMENTE SOLICITADO E INATENDIDO, DESDE HÁ MUITO.

IGUAL SITUAÇÃO SE PATENTEIA, SOB O MESMO ÍNDICE DE EXTREMA GRAVIDADE, PARA O MATERIAL DE TRANSPORTE - VAGÕES E CARROS DE PASSAGEIROS.

NÃO É POSSÍVEL OBTER-SE UMA REDUÇÃO DO CUSTO UNITÁRIO DO TRÁFEGO FERROVIÁRIO COM O MATERIAL QUE POSSUIMOS!

E' URGENTE, IMPRESCINDIVELMENTE URGENTE, O SEU REEQUIPAMENTO!

OS RECURSOS FINANCEIROS DA ESTRADA, MAIS UMA VEZ, É ASSINALADO, NÃO COMPORTAM OS ELEVADOS ÔNUS DAS AQUISIÇÕES.

SÓ A UNIÃO PODERÁ CONCEDER A IMPRESCINDÍVEL SUBVENÇÃO.

A REDUÇÃO DO CUSTO DA MÃO DE OBRA, PESANDO GRANDEMENTE NOS CUSTOS DA LOCOMOÇÃO E TRACÇÃO, SÓ PODERÁ SER EFETIVA-

A QUESTÃO DO SISTEMA DE TRACÃO FOI AMPLAMENTE DEBATIDA E, NO CASO NACIONAL, FICOU CONFIRMADA A VANTAGEM DO ESTABELECIMENTO DO SISTEMA DE TRACÃO ELÉTRICA.

É A ASPIRAÇÃO MÁXIMA; HÁ, NATURALMENTE, CERTOS REQUISITOS ESSENCIAIS À ADOÇÃO DO SISTEMA. SÃO PARTES DE EXIGÊNCIAS ECONÔMICAS, UNIVERSALMENTE ACEITAS. MAS O CASO BRASILEIRO APRESENTA ASPECTOS PECULIARES QUE DE CERTA FORMA CONTRABALANÇAM O QUE, EM OUTROS PAÍSES, SERIAM DESVANTAGENS ECONÔMICAS.

HÁ, POR EXEMPLO, CARÊNCIA DE CARVÃO NACIONAL; E, NA MAIOR EXTENSÃO DO PAÍS, NÃO TEMOS, COM ABUNDÂNCIA, COMBUSTÍVEIS LÍQUIDOS; TEMOS DEFICIÊNCIA NOS FORNECIMENTOS DE ÁGUA EM VÁRIAS E EXTENSAS ZONAS DO PAÍS - DAÍ A ACEITAÇÃO VERIFICADA DO ZONEAMENTO DOS COMBUSTÍVEIS, ADOTADO NO PROGRAMA FERROVIÁRIO DE 1946.

NESTE PROGRAMA ASSINALAMOS ENTÃO - "A NOSSA DEFINITIVA IMPRESSÃO SOBRE AS FERROVIAS BRASILEIRAS É QUE ELAS TÊM DE FATO A SUA SÓLIDA BASE DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO CAPAZ DE LUTAR CONTRA QUALQUER CONCORRENTE, NA ADOÇÃO DO SISTEMA ELÉTRIFICADO; FATOS CONCRETOS JÁ PROVARAM ESSA ASSERTÇÃO". ESTA DIRETRIZ FOI, INTEGRALMENTE, ADOTADA E MAIOR EXTENSÃO FOI PRECONIZADA PARA SUA APLICAÇÃO.

ISTO PORQUE, ALÉM DOS FATORES DE ORDEM ECONÔMICA DA PRÓPRIA ESTRADA, TEREMOS QUE AMPLIAR O JULGAMENTO DO ALCANCE DA TRANSFORMAÇÃO DO SISTEMA DE TRACÃO, ENCARANDO A REPERCUSSÃO NA ECONOMIA GERAL.

RECORDADA, SEM DÚVIDA, FOI A LIÇÃO DE H. PARODI - "DANS BIEN DE PAYS D'UTILIZATION DE L'ÉNERGIE ELECTRIQUE POUR LA TRATION FAIT PARTIE DES PROGRAMMES DE REDRESSEMENT ÉCONOMIQUE PAR AMÉLIORATION DE LA BALANCE COMMERCIALE. DANS LES CAS PARTICULIERS DE LA FRANCE UNE PARTIE DES 7 MILLIARDS DE FRANCS PAYÉS ANNUELLEMENT A L'ÉTRANGER POUR AQUISIÇÃO DE COMBUSTIBLES SOLIDES ET LIQUIDES AURAIT PUÊTRE ÉCONOMISÉE PAR UNE UTILIZATION PLUS ÉTENDUE DE NOS RICHESSES HIDRAULIQUES".

AINDA SOB O ASPECTO DE PURA ECONOMIA FERROVIÁRIA, A LIÇÃO DO MESTRE SERVE DE FUNDAMENTO À PRECONIZADA EXTENSÃO DO SISTEMA ELÉTRIFICADO, EM VEZ DE MELHORAMENTOS IMEDIATOS NAS CONDIÇÕES DAS LINHAS.

"LA QUESTION A ÉTÉ SOUVENT DISCUTÉE S'IL VAUT MIEUX DOUBLER UNE LIGNE A FORTE DÉCLIVITÉ A VOIE UNIQUE OU L'ELECTRI FIER. BIEN QU'IL NE SOIT PAS POSSIBLE DE RÉPONDRE A CETTE QUESTION E'UNE FAÇON ABSOLUMENT GÉNÉRALE, DE NOMBREUSES CONTI DIONS LÓCALES POUVANT INFLUER SUR LA SOLUTION, IL PARAIT CEPEN DANT POSSIBLE D'ANALYSER LE PROBLÈME D'UNE FAÇON ASSEZ COMPLÈ TE POUR POUVOIR, DANS CHAQUE CAS, DÉTERMINER RAPIDEMENT LA SO LUTION EXACTE".

A ADOÇÃO DA TRAJÇÃO DIESEL-ELÉTRICA FOI, JUDICIOSA MENTE, ANALISADA: AS RECOMENDAÇÕES ADOTADAS REVELAM UM CUNHO PRÁTICO, - TENDO SEMPRE EM VISTA AS DIFICULDADES DE ORDEM FI NANCEIRA E ATENDENDO, NO DEVIDO TEMPO, AOS IMPERATIVOS DAS CON DIÇÕES ECONÓMICAS DAS DIVERSAS ZONAS ATRAVESSADAS PELAS FERRO VIAS.

AQUELA SITUAÇÃO IMPRESSIONANTE DE ESCASSEZ OBSOLÊN CIA E INADEQUAÇÃO DO PARQUE DE TRAJÇÃO DAS FERROVIAS BRASILEI RAS, REVELADA PELA PESQUIZA TÉCNICO-ECONÓMICA DO PROGRAMA FER ROVIÁRIO DE 1946, É AQUI EXPOSTA, COM MAIOR GRAVIDADE, PELA FALTA DE ATENDIMENTO DO REEQUIPAMENTO, INSISTENTEMENTE SOLICI TADO E INATENDIDO, DESDE HÁ MUITO.

IGUAL SITUAÇÃO SE PATENTEIA, SOB O MESMO ÍNDICE DE EXTREMA GRAVIDADE, PARA O MATERIAL DE TRANSPORTE - VAGÕES E CARROS DE PASSAGEIROS.

NÃO É POSSÍVEL OBTER-SE UMA REDUÇÃO DO CUSTO UNITÁ RIO DO TRÁFEGO FERROVIÁRIO COM O MATERIAL QUE POSSUIMOS!

E' URGENTE, IMPRESCINDIVELMENTE URGENTE, O SEU REE QUIPAMENTO!

OS RECURSOS FINANCEIROS DA ESTRADA, MAIS UMA VEZ, É ASSINALADO, NÃO COMPORTAM OS ELEVADOS ÔNUS DAS AQUISIÇÕES.

SÓ A UNIÃO PODERÁ CONCEDER A IMPRESCINDÍVEL SUBVEN ÇÃO.

A REDUÇÃO DO CUSTO DA MÃO DE OBRA, PEŞANDO GRANDE MENTE NOS CUSTOS DA LOCOMOÇÃO E TRAJÇÃO, SÓ PODERÁ SER EFETIVA-

MENTE OBTIDA, APÓS A EXECUÇÃO DOS PROGRAMAS ESBOÇADOS, PARA CUJA FINALIDADE É INADIÁVEL O SUFICIENTE AUXÍLIO DO GOVERNO FEDERAL.

MELHORAMENTOS

PROPOSIÇÕES

1) - A REVISÃO DOS TRAÇADOS PODERÁ SER IMPOSTA:

- A) PELAS CONDIÇÕES ECONÔMICAS
- B) PELO IMPERATIVO DA SEGURANÇA (INCLUSIVE SEGURANÇA NACIONAL)
- C) PELA CONCORRÊNCIA.

2) - SOB O PRIMEIRO ASPECTO, ANTES DA CONSTRUÇÃO DE VER-SE-Á PROCEDER À PESQUISA VERIFICANDO AS VANTAGENS RESULTANTES DO NOVO TRAÇADO, EM COMPARAÇÃO AO ANTERIOR, BASEANDO-SE NA CURVA DE TENDÊNCIA DO TRÁFEGO E NA EXTENSÃO MÁXIMA DO TREM ECONÔMICO COMPATÍVEL COM A PREVISTA EXPANSÃO DO TRÁFEGO.

3) - A PESQUISA TÉCNICO-ECONÔMICA SOBRE A REVISÃO DOS TRAÇADOS APRECIARÁ O CUSTO ANUAL DA EXPLORAÇÃO FERROVIÁRIA, NA ATUALIDADE, EM COMPARAÇÃO COM A PREVISTA OPERAÇÃO E DEPOIS DE EXECUTADOS OS MELHORAMENTOS, DE ACÓRDO COM AS SEGUINTE INDICAÇÕES:

- I - CUSTO FINAL DOS MELHORAMENTOS INCLUINDO MODIFICAÇÕES DOS DESVIOS, PÁTIOS DE MANOBRAS, SINALIZAÇÃO, ETC.

CUSTO ANUAL

- II - ENCARGOS FINANCEIROS
- III - SUBSTITUIÇÕES

- A) TRILHOS E ACESSÓRIOS, INCLUSIVE DESVIOS
- B) PONTES-METÁLICAS, DE MADEIRA, CONCRETO, ALVE

NARIA ORDINÁRIA, ETC.

- C) AUMENTOS DOS DEPÓSITOS DE LOCOMOTIVAS
- D) OUTROS EDIFÍCIOS
- E) SINALIZAÇÃO.

IV - CUSTOS DE TRANSPORTES

- A) SALÁRIOS DO PESSOAL DOS TRENS DE PASSAGEIROS, CARGAS E MISTOS
- B) DESPESAS NOS DEPÓSITOS DE LOCOMOTIVAS PARA OS TRENS DE PASSAGEIROS, CARGAS E MISTOS.
- C) COMBUSTÍVEL PARA OS TRENS DE PASSAGEIROS, CARGAS E MISTOS
- D) ÁGUA PARA OS TRENS DE PASSAGEIROS, DE CARGA E MISTOS
- E) LUBRIFICANTES PARA OS TRENS DE PASSAGEIROS, DE CARGA E MISTOS
- F) OUTROS FORNECIMENTOS PARA OS TRENS DE PASSAGEIROS, CARGAS E MISTOS.

V - EQUIPAMENTOS

- A) REPARAÇÃO E CONSERVAÇÃO DO MATERIAL DE TRACÇÃO
- B) REPARAÇÃO E CONSERVAÇÃO DO MATERIAL DE TRANSPORTE
- C) DEPRECIACÃO DO MATERIAL DE TRACÇÃO
- D) DEPRECIACÃO DO MATERIAL DE TRANSPORTE.

VI - CONSERVAÇÃO DA VIA PERMANENTE, EDIFÍCIOS E ESTRUTURAS

- A) VIA

- B) PONTES
- C) EDIFÍCIOS
- D) SINALIZAÇÃO

VII - IMPOSTOS E SEGUROS

VIII - CUSTO TOTAL ANUAL DA EXPLORAÇÃO

IX - COMPARAÇÃO FINAL

4) PARA OS FINS DA DEPRECIAÇÃO DEVERÃO SER TOMADOS OS SEGUINTE ÍNDICES DE VIDA ÚTIL:

TRILHOS - ATINGIRÃO O VALÔR RESIDUAL (SALVAGE VALUE), DEPOIS DE SUPORTAREM O SEGUINTE TRAFEGO:

TRILHOS DE 34 QUILOS - 150 MILHÕES DE TON-BRUTAS

TRILHOS DE 45 QUILOS - 215 MILHÕES DE TON-BRUTAS

TRILHOS DE 50 QUILOS - 255 MILHÕES DE TON-BRUTAS

TRILHOS DE 56 QUILOS - 320 MILHÕES DE TON BRUTAS

TRILHOS DE 66 QUILOS - 400 MILHÕES DE TON BRUTAS.

NAS CURVAS, OS ALGARISMOS SEMPRE DEVEM SER CORRIGIDOS PELOS SEGUINTE COEFICIENTES:

RAIOS

<u>CURVAS</u>	}	1º - 1145 M.	0,80	{	SEM LUBRIFICAÇÃO E SALVO OBSERVAÇÕES PRÓPRIAS
		2º - 573 M.	0,60		
		3º - 381 M.	0,40		
		4º - 286 M.	0,30		
		5º - 229 M.	0,20		
		6º - 190 M.	0,10		
		7º - 164 M.	0,08		
		8º - 143 M.	0,06		
		9º - 127 M.	0,02		

PONTES METÁLICAS - 50 ANOS DE VIDA ÚTIL, NO MÁXIMO
LOCOMOTIVAS - 40 ANOS DE VIDA ÚTIL, NO MÁXIMO
MATERIAL DE TRANSPORTE - 30 ANOS DE VIDA ÚTIL, NO MÁXIMO.

5) - A REVISÃO DOS TRAÇADOS, IMPOSTA PELO IMPERATIVO DE SEGURANÇA E PELA CONCORRÊNCIA, ESTARÁ ADSTRITA ÀS CONDIÇÕES PECULIARES DAS RESPECTIVAS SITUAÇÕES.

6) - A SOLUÇÃO ECONÔMICA DOS PROBLEMAS DOS TRANSPORTES FERROVIÁRIOS ESTÁ, PRINCIPALMENTE, NA ADOÇÃO DA TRACÇÃO ELÉTRICA.

7) - AUMENTANDO A ELETRIFICAÇÃO DA LINHA DE 2,5 VEZES, NO MÍNIMO A SUA CAPACIDADE DE TRÁFEGO EM VÁRIOS CASOS, A ADOÇÃO DESSE SISTEMA DE TRACÇÃO, EM PADRÕES MODESTOS, PRINCIPALMENTE QUANDO O RESULTADO DO EXAME EM FACE DA DESPESA DE CUSTEIO FOR FAVORÁVEL À ELETRIFICAÇÃO SE IMPÕE ECONOMICAMENTE A REVISÃO DOS TRAÇADOS, EM FACE DOS ALTOS CUSTOS DA CONSTRUÇÃO FERROVIÁRIA NA ATUALIDADE, SENDO, ENTRETANTO, EM TAIS CASOS, DE TODA A CONVENIÊNCIA O MELHORAMENTO DAS LINHAS EM PLANTA, COM O AUMENTO DOS RAIOS DAS CURVAS QUE SE APRESENTAREM DE FÁCIL EXECUÇÃO.

8) - COM AS ECONOMIAS DECORRENTES DA ELETRIFICAÇÃO DA LINHA, PODER-SE-Á, MAIS TARDE, FINANCIAR A DESPESA DE MAIOR VULTO DA MELHORIA DOS TRAÇADOS.

9) - A PESQUISA TÉCNICO-ECONÔMICA, ORIENTADA PELOS PRINCÍPIOS CIENTÍFICOS E BASEADA NAS OBSERVAÇÕES LOCAIS, DETERMINARÁ A DEFINITIVA SOLUÇÃO EM CADA CASO.

*

O PROGRAMA DE MELHORAMENTOS FOI DISCUTIDO NO ASPECTO ESSENCIAL DA REVISÃO DOS TRAÇADOS, SOB O TRÍPLICE ASPECTO JUSTIFICATIVO DAS CONDIÇÕES ECONÔMICAS, SEGURANÇA E CONCORRÊNCIA.

FORAM ESTABELECIDAS AS NORMAS ESSENCIAIS PARA A DI-

FERENCIAÇÃO NOS ESTUDOS, ATENDENDO AO IMPERATIVO DAQUELAS ORIENTAÇÕES ESPECÍFICAS.

INTRODUZIU-SE A DIRETRIZ ECONÔMICA DE ELETRIFICAÇÃO COMO PRECURSORA DO ESTABELECIMENTO DE VARIANTES A SEREM, POSTERIORMENTE, CONSTRUÍDAS COM AS ECONOMIAS DECORRENTES DA ELETRIFICAÇÃO.

TRÁFEGO - I PARTE

PROPOSIÇÕES

1) - SENDO O ADEQUADO ALOJAMENTO E ASSISTÊNCIA À FAMÍLIA DO PESSOAL DAS ESTAÇÕES, ARMAZENS, PÁTIOS E MOVIMENTO, ELEMENTOS DE GRANDE VALIA NO AUMENTO DA PRODUÇÃO INDIVIDUAL OU COLETIVA, DEVEM SER INTENSIFICADAS AS MEDIDAS ESSENCIAIS À EXPANSÃO DAQUELAS OBRAS E SERVIÇOS.

2) - SENDO A QUALIDADE DO SERVIÇO PRESTADO PELA FERROVIA, O FUNDAMENTO PRINCIPAL DE SEU CRÉDITO PÚBLICO, DEVERÃO AS ESTRADAS DE FERRO ORIENTAR O SEU PESSOAL DE TRÁFEGO, MAIS DIRETAMENTE EM CONTACTO COM A FREGUESIA, NO SENTIDO DE ATENDEREM COM PRESTESA, SOLICITUDE E URBANIDADE, TODAS AS RECLAMAÇÕES E INFORMAÇÕES, AUXILIANDO PELA SUA EXPERIÊNCIA, A RÁPIDA ADOÇÃO DAS MEDIDAS QUE REDUNDEM NO MÁXIMO BENEFÍCIO MÚTUO DO CLIENTE E DO TRANSPORTADOR.

3) - CADA ESTRADA DEVERÁ, COM URGÊNCIA, ESTUDAR MINUCIOSAMENTE O PROGRAMA DE MECANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DE ARMAZENS E PÁTIOS, DE MANEIRA A APLICÁ-LA, NO JUSTO MOMENTO, O QUE LHE PROPICIARÁ O BARATEAMENTO DO CUSTO DA EXPLORAÇÃO, EVITANDO, PORÉM, EXPERIÊNCIAS ONEROSAS.

4) - PARA TAL FIM DEVERÁ AINDA PROCEDER À SELEÇÃO DO INDISPENSÁVEL PESSOAL, INSTRUINDO-O PRÉVIAMENTE SOBRE AS REGRAS E MÉTODOS A SEREM APLICADOS NO PROGRAMA DE MODERNIZAÇÃO, DANDO-LHE A NECESSÁRIA EXPERIÊNCIA NO EMPRÉGO DO EQUIPAMENTO MECANIZADO, PARA CUJA CONSERVAÇÃO SERÃO FORNECIDAS AS NECESSÁRIAS FACILIDADES.

5) - UM ADEQUADO SERVIÇO DE SINALIZAÇÃO É ELEMENTO

EFICIENTE NA MAIS RÁPIDA E SEGURA MOVIMENTAÇÃO DOS TRENS, COM VANTAGENS REAIS PARA A ECONOMIA DA ESTRADA, CAPACITANDO-A, PARA MELHOR COMBATER A CONCORRÊNCIA DOS OUTROS MEIOS DE TRANSPORTE.

UMA REDE DE COMUNICAÇÕES ADEQUADAS, REALÇADA A CONVENIÊNCIA DO SISTEMA TELEFÔNICO DE CHAMADAS SELETIVAS, PARA DESPACHO DOS TRENS, DEVE, TAMBÉM, FIGURAR ENTRE OS ELEMENTOS NECESSÁRIOS AO BOM RENDIMENTO DO SERVIÇO FERROVIÁRIO.

6) - CONSIDERANDO QUE, DE UM PUNTO GERAL, A OPERAÇÃO DO CONTRÔLE DE TRÁFEGO CENTRALIZADO, (C.T.C.) APLICADO A UMA LINHA SINGELA PODE EVITAR OU ADIAR A DUPLICAÇÃO DESSA LINHA, AFIM DE ATENDER ÀS NECESSIDADES DO MOVIMENTO E QUE A ADOÇÃO DO REFERIDO SISTEMA PODE ELIMINAR MUITOS DESVIOS DE CRUZAMENTO E DISPENSAR A INTERFERÊNCIA DAS ESTAÇÕES NO LICENCIAMENTO, PERMITINDO QUE AS MESMAS SEJAM FECHADAS DURANTE VÁRIAS HORAS DO DIA OU MESMO SUPRIMIDAS, RECOMENDA-SE NAS FERROVIAS EM QUE HAJA AUMENTO DE INTENSIDADE DO TRÁFEGO, CUIDADOSA PESQUISA TÉCNICO-ECONÔMICA, SOBRE AS INSTALAÇÕES NECESSÁRIAS AO ATENDIMENTO DAS CRESCENTES SOLICITAÇÕES DO MOVIMENTO.

7) - CONSIDERANDO O ELEVADO ÔNUS DOS SERVIÇOS DAS TERMINAIS, NA FORMAÇÃO DO CUSTO DA UNIDADE DE TRÁFEGO, É NECESSÁRIA UMA REVISÃO DOS MÉTODOS DE TRABALHO, MECANIZAÇÃO RACIONAL DOS SERVIÇOS E SELEÇÃO CRITERIOSA DO PESSOAL, ALÉM DO ESSENCIAL MELHORAMENTO DAS INSTALAÇÕES FIXAS, COMO PROLONGAMENTO ADEQUADO DAS VIAS DE CHEGADA E PARTIDA DOS TRENS, NÚMERO SUFICIENTE DE DESVIOS E BOM PADRÃO DE CONSERVA DAS LINHAS.

8) - NO SERVIÇO DE TRACÇÃO DOS PÁTIOS DE MANOBRAS, RECOMENDA-SE ESPECIALMENTE A ADOÇÃO DA DIESEL-ELETRICA, PELA SUA ALTA EFICIÊNCIA.

9) - RECOMENDA-SE A PESQUISA TÉCNICO-ECONÔMICA SOBRE AS VANTAGENS DE PÁTIO DE MANOBRAS, APROVEITANDO A AÇÃO DA GRAVIDADE.

10) - DEVE SER DEFINITIVAMENTE ELIMINADA, POR ONEROSA, A BALDEAÇÃO DE CARGA EM LINHAS DA MESMA BITOLA.

11) - PARA TAL, TORNAR-SE-Á EFETIVO O INTERCÂMBIO DO

MATERIAL RODANTE, MEDIANTE ACÓRDO ENTRE AS PARTES INTERESSADAS, NO QUAL FICARÁ ASSEGURADA JUSTA REMUNERAÇÃO POR TONELADA-DIA DE LOTAÇÃO OU NÚMERO DE LUGARES-DIA DOS VEÍCULOS INTERCAMBIÁDOS, COM O MÍNIMO CORRESPONDENTE A JUROS E AMORTIZAÇÃO DO VALOR ATUAL DOS MESMOS VEÍCULOS, FIXANDO-SE UMA TAXA ELEVADA DE SOBRE-ESTADIA, POR EXCESSO DO PRAZO DE DEVOLUÇÃO.

12) - O SERVIÇO DE RECLAMAÇÕES DEVE SER EFICIENTEMENTE ORGANIZADO, INCLUSIVE COM OS NECESSÁRIOS RECURSOS, PARA ATENDER RÁPIDAMENTE AS RECLAMAÇÕES DO PÚBLICO, CONTRIBUINDO DESTA MANEIRA, PARA O MELHOR CONCEITO SOBRE O TRANSPORTE PELO TRILHO.

13) - A ORGANIZAÇÃO DOS HORÁRIOS DOS TRENS DE PASSAGEIROS, DEVE SER PERIÓDICAMENTE REVISTA DE ACÓRDO COM AS CONDIÇÕES VIGENTES NA ESTRADA, DE MANEIRA A SE CONSEGUIR A REGULAR OBSERVÂNCIA DOS MESMOS COMO PÚBLICA DEMONSTRAÇÃO DA REGULARIDADE DE DOS SERVIÇOS FERROVIÁRIOS.

14) - A ORGANIZAÇÃO E OBSERVÂNCIA DE HORÁRIOS PARA OS TRENS DE MERCADORIAS, ALÉM DE SER ELEMENTO VALIOSO NA EXPLORAÇÃO TÉCNICA E COMERCIAL DA FERROVIA, SERVIRÁ COMO MEIO DE DEFESA NO COMBATE À CONCORRÊNCIA, ATRAINDO A PREFERÊNCIA DO PÚBLICO PARA OS TRANSPORTES PELO TRILHO.

É RECOMENDÁVEL UM ESTUDO, POR PARTE DAS ESTRADAS DE FERRO, NO SENTIDO DE ENCONTRAR UMA SOLUÇÃO SATISFATÓRIA, NO INTERESSE DO PESSOAL E DA ESTRADA, QUANTO À MODALIDADE DE PAGAMENTO DO PESSOAL DE CARREIRA (DE TRACÇÃO E DE TRENS), O QUE PODERÁ CONSTITUIR UM FATOR DE GRANDE IMPORTÂNCIA NA ECONOMIA DA EXPLORAÇÃO FERROVIÁRIA E MEIO EFICAZ PARA POSSIBILITAR A ORGANIZAÇÃO E OBSERVÂNCIA DE HORÁRIOS PARA OS TRENS DE MERCADORIAS.

15) - A ORGANIZAÇÃO DE TRENS RÁPIDOS E CONFORTÁVEIS, PARA PASSAGEIROS E EXPRESSOS DE MERCADORIAS E ENCOMENDAS, TERÁ FAVORÁVEL REPERCUSSÃO NA RECAPTURA DO TRÁFEGO DESVIADO PARA OS OUTROS MEIOS DE TRANSPORTE.

16) - OS RECURSOS FINANCEIROS PARA EXECUÇÃO DOS PROGRAMAS INDICADOS NAS PRESENTES PROPOSIÇÕES DEVERÃO, SER OBTIDOS FORA DOS ESCASSOS ORÇAMENTOS NORMAIS DAS FERROVIAS.

TRÁFEGO - II PARTEPROPOSIÇÕESTARIFAS

1) - A ATUAÇÃO GOVERNAMENTAL TENDENDO MAIS PARA O CRITÉRIO DE DIMINUIÇÃO DO ÔNUS DO SISTEMA MAIS REGIDAMENTE CONTROLADO, É DISPENSÁVEL PARA QUE CADA SISTEMA DE TRANSPORTE INICIE A PESQUISA TÉCNICO-ECONÔMICA PRÓPRIA AFIM DE PODER AFERIR OS RESULTADOS COM A QUE FÔR ESTABELECIDADA PELA ATUAÇÃO GOVERNAMENTAL E SURGIREM ENTÃO, DUM ACÓRDO, AS MEDIDAS INDISPENSÁVEIS AOS MELHORAMENTOS CAPAZES DE PRODUÇÃO DO RENDIMENTO MÁXIMO DE CADA GÊNERO DE TRANSPORTE.

2) - ESTABELECIDOS OS PADRÕES DE MAIOR EFICIÊNCIA EM CADA SISTEMA, EM VIRTUDE DOS MELHORAMENTOS EXECUTADOS DE ACÓRDO COM AS DIRETRIZES DA PESQUISA TÉCNICO-ECONÔMICA, CIENTIFICAMENTE ORIENTADA, CHEGARÁ A VEZ DO PROBLEMA DO TRANSPORTE SER ENCARADO EM SEU CONJUNTO, PARA SE OBTER A SOLUÇÃO RACIONAL DA COORDENAÇÃO GERAL DE TRANSPORTE, EM FUNÇÃO DO RENDIMENTO MÁXIMO DE CADA SISTEMA COMPONENTE.

3) - PARA O FIM ACIMA E PARA A DETERMINAÇÃO SATISFATORIA DOS ELEMENTOS QUE INTERVEM NA FORMAÇÃO DAS TARIFAS FERROVIÁRIAS, - ESPECIALMENTE DO "CUSTO DO TRANSPORTE" E DO "VALOR DO SERVIÇO" PARA QUEM DELE SE UTILIZA, - RECONHECE A REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA DOS DIRETORES DAS ESTRADAS DE FERRO BRASILEIRAS DE GRANDE CONVENIÊNCIA E RECOMENDA:

A) - A CONSTITUIÇÃO, EM CADA EMPRESA FERROVIÁRIA DE 1ª CATEGORIA DO PAÍS E EM GRUPOS DE EMPRESAS VISINHAS DE 2ª E 3ª CATEGORIAS, DE UM ÓRGÃO DE PESQUISAS E ESTUDOS ECONÔMICOS, COM AS ATRIBUIÇÕES SEGUINTE:

1ª - ORIENTAR E ACOMPANHAR A REMODELAÇÃO DOS SERVIÇOS CONTÁBEIS E ESTATÍSTICOS DA EMPRESA OU EMPRESAS, VISANDO DELES OBTER OS DADOS NECESSÁRIOS AOS ESTUDOS A SEU CARGO;

2ª - PROCEDER, EMPREGANDO ÊSSES DADOS E OUTROS QUE DIRETAMENTE OBTIVER, A ESTUDOS PARA DETERMINAÇÃO DO "CUSTO MÉDIO" E "PARCIAL" DO TRANSPORTE, PARA CADA UNIDADE DE TRÁFEGO;

3ª - REALIZAR PESQUISAS PARA DETERMINAÇÃO DO "VALOR DO TRANSPORTE" PARA CADA ESPÉCIE DE MERCADORIA PREPONDERANTE NO MOVIMENTO GERAL DA ESTRADA, VALENDO-SE DA COOPERAÇÃO DE ORGANIZAÇÕES CONGÊNERES, OFICIAIS E PARTICULARES;

4ª - CONFRONTAR DADOS ESTATÍSTICOS DE DIVERSAS ESTRADAS DO PAÍS E DO ESTRANGEIRO, DE TIPOS COMPARÁVEIS AOS DAS RESPECTIVAS FERROVIAS, VISANDO O BARATEAMENTO DA EXPLORAÇÃO E APERFEIÇOAMENTO DOS SERVIÇOS;

5ª - ESTUDAR A QUESTÃO DA CONCORRÊNCIA DE OUTROS MEIOS DE TRANSPORTE E SUGERIR ÀS RESPECTIVAS ADMINISTRAÇÕES MEDIDAS DE DEFESA E FOMENTO ECONÔMICO, DE RECUPERAÇÃO DE TRÁFEGO DESVIADO DAS LINHAS FÉRREAS OU DE COORDENAÇÃO RODO-AÉRO-AQUA-FERROVIÁRIA.

4) - PARA ORDENAR, DE UMA MANEIRA GERAL, TODOS OS ELEMENTOS FORNECIDOS PELOS ÓRGÃOS ACIMA ACONSELHADOS, BEM COMO E PRINCIPALMENTE, PARA COORDENÁ-LOS COM AS EXIGÊNCIAS E NECESSIDADES DOS OUTROS MEIOS DE TRANSPORTE EXISTENTES NO PAÍS, DE FORMA QUE A PESQUISA TÉCNICO-ECONÔMICA NÃO MAIS SE CIRCUNSCRIVA À ESPECIALIDADE FERROVIÁRIA, PORÉM, ABAJURE O ESTUDO GERAL DOS TRANSPORTES, RECONHECE-SE A NECESSIDADE DA EXISTÊNCIA DUM INSTITUTO GERAL DE PESQUISAS TÉCNICO-ECONÔMICAS DO TRANSPORTE, - ÓRGÃO MANTIDO PELOS DIVERSOS TRANSPORTADORES, - PARA FICAR EM RELAÇÃO PERMANENTE COM O DEPARTAMENTO GOVERNAMENTAL DE CONTROLE DA COORDENAÇÃO, AFIM DE DISCUTIR OS RESULTADOS DE SEUS ESTUDOS E PUGNAR PELAS MEDIDAS IMPRESCINDÍVEIS À MANUTENÇÃO DA SOLUÇÃO PERMANENTE DE HARMONIA NOS TRANSPORTES.

5) - CONSIDERANDO AS FACILIDADES QUE A POLÍTICA FERROVIÁRIA TEM PROPORCIONADO À ESTABILIDADE E AO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DE TODOS OS PAÍSES, COMO APARELHAMENTO DE DEFESA CAPAZ DE PERMITIR-LHES O ABASTECIMENTO E A CIRCULAÇÃO E ESCOAMENTO DE SUA PRODUÇÃO, ENFIM, A REALIZAÇÃO EFICIENTE DO TRANSPORTE SEM DISTINÇÃO DE ESPÉCIE, DISTÂNCIA OU VOLUME, DEVE ESTA POLÍTICA SER CONSERVADA O MAIS POSSÍVEL, FACULTANDO-SE ÀS MESMAS ESTRADAS DE FERRO AS MEDIDAS E OS RECURSOS NECESSÁRIOS À SUA CONTINUIDADE.

6) - O SISTEMA TARIFÁRIO BRASILEIRO, FRUTO DA EXPE-

RIÊNCIA E DA EVOLUÇÃO NATURAL DAS SUAS FERROVIAS, NÃO SENDO ATASADO EM RELAÇÃO AO DOS DEMAIS PAIZES E CONTINUANDO EM CONSTANTE EVOLUÇÃO, NÃO DEVE SER ABANDONADO, PARA DAR LUGAR A OUTRO SISTEMA, TEÓRICA OU EMPÍRICAMENTE CRIADO, SOB INFLUÊNCIA DE UMA APRECIÇÃO MOMENTÂNEA DO PROBLEMA ECONÓMICO-FINANCEIRO DAS ESTRADAS DE FERRO.

7) - ESTES SISTEMA TARIFÁRIO DEVE CONTINUAR A EVOLUIR, BASEADO NOS ENSINAMENTOS E RESULTADOS QUE DELE PRÓPRIO SE ORIGINARAM E DE MODO A ACOMPANHAR E ADAPTAR-SE ÀS PROVIDÊNCIAS QUE AS EMPRESAS ESTÃO PLEITEANDO PARA SANAR AS SUAS DEFICIÊNCIAS.

8) - AS TARIFAS DEVERÃO PERMANECER ESPECÍFICAS, DECRESCENTES POR UNIDADE DE TRANSPORTE, COM O AUMENTO DA DISTÂNCIA, BASEADAS NOS CUSTOS INDUSTRIAIS, TENDO COMO LIMITE INFERIOR, EM QUALQUER PONTO EXCEPCIONALMENTE A DESPESA VIVA DO TRANSPORTE E OBEDIENTES, AINDA, À REGRA DE SOLACROUP.

9) - NA CONFORMIDADE DO ACIMA DITO E, CONSIDERANDO A ATUAL SITUAÇÃO DA TARIFICAÇÃO FERROVIÁRIA, É ACONSELHÁVEL A MANUTENÇÃO DAS 15 CLASSES DA PAUTA CGT-3 E AS DEMAIS EXISTENTES PARA VIAJANTES, BAGAGENS, ENCOMENDAS, VALORES E ANIMAIS E RESPECTIVAS DERIVADAS, CONTINUANDO-SE A FACULTAR ÀS ESTRADAS DE FERRO, PARA O TRANSPORTE DE MERCADORIAS DE PREDOMINÂNCIA EM SEU TRÁFEGO, ESTABELECEM TARIFAS ESPECIAIS QUE VARIEM PERCENTUALMENTE COM O VALOR VENAL DA MERCADORIA, NA PROCEDÊNCIA OU DESTINO E ADAPTADAS ÀS BASES PADRÃO NA SUA VARIAÇÃO.

PARA ESSAS TARIFAS, O VALOR MÍNIMO SERÁ O DA DESPESA VIVA DO TRANSPORTE CONSIDERADO, DEFININDO-SE DESPESA VIVA DO TRANSPORTE O TOTAL DA DESPESA ELIMINADA QUANDO SUPRIMIDO.

10) - REITERA-SE A RECOMENDAÇÃO ANTERIOR DA 4ª CONFERÊNCIA DE DIRETORES DAS ESTRADAS DE FERRO PARA QUE SE PROCEDA À REVISÃO GERAL DA PAUTA CGT-3, VISANDO, PRINCIPALMENTE, AJUSTAR MELHOR A CLASSIFICAÇÃO AO PRECEITO DE SOLACROUP.

PROCEDER-SE-Á, AINDA, A REVISÃO DOS PADRÕES DA PORTARIA Nº 141, DE 13/3/1937, DO MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, TENDO EM VISTA PERMITIR SE CONSIGA, NA COMPOSIÇÃO DAS POLÍGONAS TARIFÁRIAS, MELHOR CONFORMAÇÃO DESTA ÀS CONDIÇÕES ECONÓMICAS DOS TRANSPORTES.

11) - PROCEDERÁ TAMBÉM À REVISÃO DOS QUADROS DE TAXAS ACCESSÓRIAS E MÍNIMOS DE PREÇOS E CARREGAMENTOS, INCLUSIVE À DA TAXA-AÇÃO AD-VALOREM, QUE CONVIRÁ MANTER-SE, DADO O SEU PAPEL DE CORRETIVO DA CLASSIFICAÇÃO, DEVENDO, ENTRETANTO, SER A SUA APLICAÇÃO CONVENIENTEMENTE REGULAMENTADA.

12) - A REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA DOS DIRETORES DAS ESTRADAS DE FERRO BRASILEIRAS RECONHECE AINDA, A NECESSIDADE DE REVISÃO BIENAL DAS TARIFFAS DAS ESTRADAS DE FERRO, DEVENDO SEU ESTUDO BASEAR-SE NO VALOR ECONÔMICO DAS MERCADORIAS, EM RELAÇÃO AO TRANSPORTE E À ECONOMIA DO ESTADO OU ESTADOS A QUE A ESTRADA SERVIR, DESDE QUE, NÃO FIQUEM AS ESTRADAS IMPEDIDAS DE, EM QUALQUER TEMPO, E EM CASO DE IMPERIOSA E COMPROVADA FORÇA MAIOR, PROCEDEREM À REVISÃO QUE FOR ENTÃO RECONHECIDA NECESSÁRIA.

13) - RECOMENDA-SE QUE NENHUM ABATIMENTO CONCEDIDO PELOS GOVERNOS POSSA PRODUIR REDUÇÕES TAIS QUE O PRODUTO BENEFICIADO PAGUE FRETE INFERIOR AO CUSTO PARCIAL DO TRANSPORTE.

14) - É INDISPENSÁVEL ABOLIR A SELAGEM DIRETA DOS CONHECIMENTOS, PODENDO AS FERROVIAS RECOLHER, POR VERBA, O IMPOSTO ARRECADADO DO PÚBLICO, PRESTANDO CONTA MENSALMENTE.

15) - A REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA DOS DIRETORES DAS ESTRADAS DE FERRO BRASILEIRAS RECOMENDA A PRONTA APLICAÇÃO DAS CONCLUSÕES DA COMISSÃO DESIGNADA PELO MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, ESPECIALMENTE PARA ESTUDAR E FIXAR O PREÇO A SER PAGO ÀS FERROVIAS PELOS TRANSPORTES POSTAIS.

16) - A REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA DE DIRETORES INDICA A CONVENIÊNCIA DE MAIOR APROXIMAÇÃO E ENTENDIMENTO DAS ADMINISTRAÇÕES FERROVIÁRIAS COM OS TOMADORES DE FRETE OU SEUS ORGÃOS REPRESENTATIVOS, COMO SEJAM AS ASSOCIAÇÕES COMERCIAIS, INDUSTRIAIS E AGRÍCOLAS, DE MODO A SE LHEES ESCLARECER E ENCARECER A IMPORTANCIA DA FUNÇÃO ECONÔMICA DAS VIAS FÉRREAS NACIONAIS E SE LHEES DEMONSTRAR QUE ESTAS EXISTEM PARA SERVI-LOS, DEVENDO CONSIDERAR-SE, UMA VEZ EM TRÁFEGO, COMO "PARTES INTEGRANTES" DOS PRÓPRIOS ESTABELECIMENTOS ONDE SE CRIA A RIQUEZA NACIONAL. É QUE, PORTANTO, DEVM MERECEM-LHEES SEMPRE TODO O CARINHO, ATENÇÃO, INTERESSE E COMPREENSIVA BÔA VONTADE, QUANDO SE VEJAM NA CONTINGÊNCIA DE MAJORAR SUAS TARIFFAS, O QUE SÔ ACONTECE QUANDO NECESSITAM DE MEIOS PARA OCORREREM A INELUTÁVEIS DESPESAS DE CUSTEIO, DE MELHORAMENTOS E DE RENOVAÇÃO DO SEU APARE-

LHAMENTO FIXO OU MÓVEL.

*

MAIS UMA VEZ FOI AMPLAMENTE ESTUDADA A QUESTÃO DE ASSISTÊNCIA SOCIAL AO FERROVIÁRIO E SUA FAMÍLIA. FOI REALÇADA AINDA AQUI, A INFLUÊNCIA BENÉFICA QUE TERÁ NA MÃO DE OBRA A EXPANSÃO DESSE BEM ORIENTADO PROGRAMA COM AQUELA FINALIDADE.

AS RELAÇÕES ENTRE O PÚBLICO E A ESTRADA FORAM ORIENTADAS NO SENTIDO DO MAIS AMPLO ENTENDIMENTO, COM MAIOR ATENÇÃO ÀS SOLICITAÇÕES DA FREGUESIA.

COMO MEDIDAS DE SEGURANÇA E ECONOMIA A QUESTÃO DE SINALIZAÇÃO TEVE AMPLA DISCUSSÃO E AS RECOMENDAÇÕES ADOTADAS REVELAM O ESPÍRITO PROGRESSISTA DAS ADMINISTRAÇÕES, ANCIOSAS POR FORNECER UM MAIS PERFEITO SERVIÇO DE TRANSPORTE PELO TRILHO.

SOB ÊSTE ÚLTIMO ASPECTO - MELHOR SERVIÇO, MAIS SEGURO E MAIS BARATO - FORAM FOCALIZADAS VÁRIAS PRÁTICAS ANTIQUADAS E ONEROSAS E RECOMENDADAS PROVIDÊNCIAS CAPAZES DE ELIMINAR AS BALDEAÇÕES, ATENDER DE PRONTO AS RECLAMAÇÕES DO PÚBLICO, ORGANIZAR UM SERVIÇO CUIDADOSO DOS TRENS DE PASSAGEIROS, ETC., TORNAM ENFIM A ESTRADA DIGNA DO APRÊÇO DE SEUS UTILIZADORES.

MAIS UMA VEZ FOI RESSALTADA A IMPOSSIBILIDADE DE FINANCIAMENTO PELAS ESTRADAS DOS DIVERSOS E ESSENCIAIS MELHORAMENTOS DO TRÁFEGO COM O INTÚITO DE CONSEGUIR O COLIMADO FIM. FOI DE NOVO, SOLICITADO, O URGENTE AUXÍLIO FINANCEIRO DA UNIÃO.

NA SEGUNDA SESSÃO DO TRÁFEGO, FOI ENCARECIDA A NECESSIDADE DO ESTABELECIMENTO DA PESQUISA TÉCNICO-ECONÔMICA DE CADA ESTRADA, DE MANEIRA, A SE CONSEGUIR UMA COORDENAÇÃO DE TODOS OS MEIOS DE TRANSPORTE E A DETERMINAÇÃO SATISFATORIA DOS ELEMENTOS QUE SÃO ESSENCIAIS A FORMAÇÃO DO PREÇO DO TRANSPORTE PELO TRILHO.

A ORIENTAÇÃO GERAL DAS PROPOSIÇÕES SOBRE TARIFAS FERROVIÁRIAS FOI EMINENTEMENTE CONSERVADORA.

APENAS UMA EXCEÇÃO NOS FOI CONCEDIDA, COM A FACULDA

DE DADA ÀS FERROVIAS DE ADOTAREM, PARA AS MERCADORIAS DE PREDOMINÂNCIA EM SEU TRÁFEGO, TARIFAS ESPECIAIS QUE VARIAM PERCENTUALMENTE COM O VALOR VENAL DA MERCADORIA NA PROCEDÊNCIA OU DESTINO E ADAPTADAS ÀS BASES PADRÃO NA SUA VARIAÇÃO.

RECOMENDOU-SE PARA ESSAS TARIFAS O VALOR MÍNIMO QUE SERIA O DA DESPESA VIVA DO TRANSPORTE.

PRECONISOU-SE, TAMBÉM, UM MELHOR ENTENDIMENTO ENTRE AS DIREÇÕES DAS ESTRADAS E OS ÓRGÃOS DE CLASSE DE PRODUÇÃO.

COORDENAÇÃO

PROPOSIÇÕES

1) RECOMENDA-SE A IGUALDADE OU EQUIVALÊNCIA DE TRATAMENTO GOVERNAMENTAL, NO PONTO DE VISTA FISCAL E ADMINISTRATIVO, POR INTERMÉDIO DUM ÓRGÃO GERAL ABRANGENDO TODOS OS TRANSPORTES.

2) - A REGULAMENTAÇÃO GOVERNAMENTAL COERCITIVA DEVERÁ SER DIMINUÍDA, EM VEZ DE AUMENTADA. QUER ISTO DIZER QUE A IGUALDADE DE QUE TRATA A PRIMEIRA DIRETRIZ DEVERÁ SER PELA LIBERAÇÃO DOS ÔNUS DO SISTEMA MAIS RIGIDAMENTE CONTROLADO.

3) - CABERÁ AO GOVÊRNO ASSEGURAR, POR MEIO DE LEGISLAÇÃO ADEQUADA, DO CONTROLE E DO AMPARO NECESSÁRIO, MESMO FINANCEIRO O EQUILÍBRIO MATERIAL E ECONÔMICO DO SISTEMA NACIONAL DE VIAÇÃO, EVITANDO-SE AS LUTAS ENTRE AS DIFERENTES EMPRESAS E MODALIDADES DE TRANSPORTE CUJO DESFECHO RESULTA SEMPRE EM DESFAVOR DO PRÓPRIO TRANSPORTE, COM A DECADÊNCIA DO SEU APARELHAMENTO.

4) - RECOMENDA-SE SEJAM ORGANIZADOS OS SERVIÇOS RODO-FERROVIÁRIOS DAS ESTRADAS DE FERRO SOB A FORMA DEPARTAMENTAL AUTÔNOMA OU DE EMPRESA SUBSIDIÁRIA.

5) - RECOMENDA-SE SEJA DADA A ÊSSES ÓRGÃOS INDEPEN-

DÊNCIA DE AÇÃO E LIBERDADE TARIFÁRIA, AFIM DE PODEREM ORGANIZAR SUAS TARIFAS DE ACORDO COM OS PREÇOS DE CONCORRÊNCIA E OFERECEREM AO PÚBLICO UM SERVIÇO EFICIENTE COM AS MESMAS VANTAGENS PROPORCIONADAS PELOS TRANSPORTADORES RODOVIÁRIOS.

6) - RECOMENDA-SE QUE AS ESTRADAS DE FERRO CEDAM AOS SEUS SERVIÇOS RODO-FERROVIÁRIOS UMA TARIFA ESPECIAL, QUE TENHA COMO BASE MÁXIMA O CUSTO MÉDIO DA TONELADA-KILOMETRO OU DA RECEITA MÉDIA PRODUZIDA POR ELA, SEGUNDO ESTIVEREM EM REGIME DE DÉFICIT OU DE SALDO, E, COMO MÍNIMO, A DESPESA VIVA DO TRANSPORTE.

7) - RECOMENDA-SE QUE SEJAM AS ESTRADAS DE FERRO AUTORIZADAS A ESTABELECEM, PELOS SERVIÇOS DE QUE TRATA A PROPOSIÇÃO IV, O TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE COORDENAÇÃO, DE PASSAGEIROS E CARGAS, ENTRE SUAS ESTAÇÕES E AS LOCALIDADES NÃO SERVIDAS POR ELAS, ONDE E QUANDO LHEM APROUVER, INDEPENDENTEMENTE DE AUTORIZAÇÃO SUPERIOR E EM CARÁTER PREFERENCIAL, POR SEREM SERVIÇOS PÚBLICOS.

8) - CONVÉM PEDIR MAIS UMA VEZ A ATENÇÃO DOS GOVERNOS PARA A INCONVENIÊNCIA DA JUSTAPOSIÇÃO INÚTIL DOS MEIOS DE TRANSPORTES. AS RODOVIAS DEVEM SER CONSTRUÍDAS NÃO AO LONGO DAS ESTRADAS DE FERRO, MAS EM CONJUGAÇÃO COM ELAS, O QUE ASSEGURARÁ MAIOR PENETRAÇÃO DO PAÍS E MAIOR DISSEMINAÇÃO DOS TRANSPORTES.

9) - RECOMENDA-SE QUE SEJAM ATUALIZADOS O REGULAMENTO DE POLÍCIA, SEGURANÇA E TRÁFEGO, A LEI DE RESPONSABILIDADE CIVIL DAS ESTRADAS DE FERRO E O REGULAMENTO GERAL DOS TRANSPORTES, DE MODO A QUE ATENDEM ÀS NECESSIDADES E EXIGÊNCIAS MODERNAS DOS TRANSPORTES.

10) - RECOMENDA-SE QUE OS SERVIÇOS RODO-FERROVIÁRIOS DAS ESTRADAS DE FERRO SE ARTICULEM EM TRÁFEGO MÚTUO ATRAVÉS A CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES.

11) - PARA PERFEITA UNIDADE DE AÇÃO E FIXAÇÃO DE TARIFAS RODO-FERROVIÁRIAS, ABSOLUTAMENTE NECESSÁRIAS ENTRE EMPRESAS QUE DEPENDEM UMA DAS OUTRAS PARA DEFESA COMUM DE SEU TRÁFEGO MÚTUO CONTRA CONCORRENTES, TORNA-SE ABSOLUTAMENTE NECESSÁRIA A CRIAÇÃO DE UMA COMISSÃO DE TARIFAS E TRANSPORTES DAS EMPRESAS SUBSIDIÁRIAS OU DE DEPARTAMENTOS DE SERVIÇOS URBO E RO-

DO-FERROVIÁRIOS, COM SEDE EM SÃO PAULO, A QUAL SE REUNIRÁ OBRIGATORIAMENTE UMA VEZ POR MÊS, SEM PREJUÍZO DE OUTRAS REUNIÕES QUE SE TORNAREM NECESSÁRIAS PARA DETERMINADAS DECISÕES.

12) - É ACONSELHÁVEL QUE AS ESTRADAS DE FERRO EFETUEM OU CONTINUEM A EFETUAR TRANSPORTES NAS PRÓPRIAS RODOVIAS COMPETIDORAS, DA PROCEDÊNCIA AO DESTINO, OU EM ARTICULAÇÃO COM OS SEUS TRENS, SEMPRE QUE ESSA MEDIDA SE IMPONHA COMO MEIO DE DEFESA DE SUA ECONOMIA, RESPEITADAS, PORÉM, AS DISPOSIÇÕES DO ARTIGO 34 DO REGULAMENTO DA CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES, APROVADO PELO DECRETO Nº 1 977, DE 24/9/37.

*

VÁRIOS E INTERESSANTES ASPECTOS DE COORDENAÇÃO FORAM REEXAMINADOS, COM TODO O CUIDADO E VALIOSAS RECOMENDAÇÕES FORAM PROFERIDAS.

POSIÇÃO DE RELEVO FOI DADA, COMO ESSENCIAL REIVINDICAÇÃO, À IGUALDADE OU EQUIVALÊNCIA DE TRATAMENTO GOVERNAMENTAL NO PONTO DE VISTA FISCAL E ADMINISTRATIVO.

ISTO É JUSTÍSSIMO E É TODO FUNDAMENTAL NA ALMEJADA COORDENAÇÃO GERAL DOS TRANSPORTES.

SEM ESSE REQUISITO LEGAL ESSENCIAL, SERÁ VÃ QUALQUER TENTATIVA SÉRIA DE COORDENAÇÃO.

A DEFESA FERROVIÁRIA POR MEIO DOS SERVIÇOS RODOVIÁRIOS, POR CONTA DAS ESTRADAS OU POR INTERMÉDIO DE SUBSIDIÁRIAS, FOI NESTE ESTUDO E SUAS CONCLUSÕES, TORNADA IMPRESCINDÍVEL.

VÁRIAS NORMAS FORAM ACONSELHADAS, BASEADAS TODAS NA QUELA PRIMEIRA DIRETRIZ ENUNCIADA.

OS RESULTADOS JÁ OBTIDOS, NO PASSADO E A POSSÍVEIS CONQUISTAS, AMPLAMENTE DEMONSTRADAS NO CORRER DOS DEBATES, MOSTRAM A SÁDIA CONCEPÇÃO DESSE SISTEMA COORDENADO, BENÉFICO PARA O PÚBLICO E SUFICIENTEMENTE REMUNERADOR PARA A FERROVIA COM A RECAPTURA DO TRÁFEGO ANTES DESVIADO PARA O CONCORRENTE.

1 - ADMINISTRAÇÃO GERAL.

- B) - ALMOXARIFADO
- C) - CONTABILIDADE
- D) - ESTATÍSTICA

PROPOSIÇÕES

1) - COM O INTÚITO DE REDUZIR A UM MÍNIMO AS DESPESAS DE AQUISIÇÃO, ARMAZENAGEM, MANIPULAÇÃO, DISTRIBUIÇÃO E CONSUMO, DEVE TER O ALMOXARIFADO UMA ORGANIZAÇÃO RACIONAL, BASEADA EM PRINCÍPIOS FUNDAMENTAIS, CIENTIFICAMENTE ORIENTADOS.

2) - PODEM-SE ENUMERAR, COMO PADRÃO AS SEGUINTE S IDÉIAS BÁSICAS:

- A) REDUÇÃO AO MÍNIMO DE MARCAS, TIPOS E DIMENSÕES DE MATERIAIS DE CUSTEIO, DEFINIDOS COMO PADRÕES EM RELAÇÃO ANUALMENTE REVISTA;
- B) ATRIBUIÇÃO AO ALMOXARIFADO DAS VERBAS DE MATERIAIS DE CUSTEIO, DAS RESIDÊNCIAS, OFICINAS E GARAGES CENTRAIS E DA SÉDE - DIVIDIDA EM DUODÉCIMOS;
- C) FIXAÇÃO, PARA CADA UM DÊSSES MATERIAIS, TANTO PARA O ALMOXARIFADO CENTRAL, COMO PARA OS DIVERSOS DEPÓSITOS DE UM ESTOQUE MÁXIMO E DE UM ESTOQUE MÍNIMO;
- D) SIMPLIFICAÇÃO DA MARCHA DOS PEDIDOS ATENDIDOS PELO ALMOXARIFADO, INDEPENDENTEMENTE DE QUALQUER AUTORIZAÇÃO SUPERIOR, DESDE QUE, EM VALOR, O DUODÉCIMO DO REQUISITANTE, ACRESCIDO DOS SALDOS ANTERIORES, O COMPORTE E QUE A QUANTIDADE PEDIDA, SOMADA AO ESTOQUE EXISTENTE, NÃO EXCEDA O ESTOQUE MÁXIMO FIXADO PARA O MATERIAL, PARA O REQUISITANTE.
- E) EXPEDIÇÃO, PELO ALMOXARIFADO, JUNTAMENTE COM A REMESSA DOS MATERIAIS, DAS NOTAS DE ENTREGA, COM PREÇOS, QUE SÃO OS PREÇOS MÉDIOS DO SEU ESTOQUE,

POR OCASIÃO DO FORNECIMENTO;

- f) POSSIBILIDADE DE FORNECIMENTO PELO ALMOXARIFADO, INDEPENDENTEMENTE DE PEDIDOS, DESDE QUE VERIFIQUE TEREM SIDO ATINGIDOS OS ESTOQUES MÍNIMOS DOS DEPÓSITOS.
- 3) - COM O VULTO E MULTIPLICIDADE DOS FORNECIMENTOS, IMPÕE-SE A MECANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DE ESCRITA DOS ALMOXARIFADOS.
- 4) - A MECANIZAÇÃO DÊSSES SERVIÇOS PODERÁ SER FEITA EM COOPERAÇÃO COM OUTROS SERVIÇOS MECANIZADOS, NA PRÓPRIA ESTRADA OU DE OUTRAS ESTRADAS DA REGIÃO.
- 5) - É DE TODA A CONVENIÊNCIA A CENTRALIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DE ESTATÍSTICA DA ESTRADA, PERMITINDO A PRECONIZADA UNIFORMIDADE DE PADRÕES, TANTO NA COLETA DOS ELEMENTOS BÁSICOS, COMO NO DESENVOLVIMENTO DOS CÁLCULOS DOS DIVERSOS QUADROS ESTADÍSTICOS.
- 6) - É ACONSELHADA A REVISÃO DOS QUADROS GERAIS DE ESTATÍSTICA FERROVIÁRIA, DE MANEIRA A FORNECER OS DADOS ESSENCIAIS ATUALIZADOS PARA O ESTUDO NA PESQUISA TÉCNICO-ECONÔMICA DAS FERROVIAS.
- 7) - DEVERÃO SER CRIADOS NOVOS ÍNDICES PADRONIZADOS DE ESTADÍSTICA ATIVA CALCULADOS E PUBLICADOS A BREVE TEMPO, DE MANEIRA A BEM ORIENTAR AS ADMINISTRAÇÕES FERROVIÁRIAS NA SUA TAREFA DE ECONOMIZAR NO MÁXIMO, FORNECENDO, TODAVIA, O MELHOR, O MAIS EFICIENTE TRANSPORTE PELO TRILHO, AO MÍNIMO PREÇO.
- 8) - TODOS ÊSTES TRABALHOS DE REVISÃO E DE NOVOS ÍNDICES ESTADÍSTICOS DEVERÃO SER ORGANIZADOS PELO DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO, SUJEITOS À APRECIÇÃO DAS ADMINISTRAÇÕES FERROVIÁRIAS E, DEPOIS DE REVISITOS, LEVADOS À DECISÃO MINISTERIAL PARA SUA DEFINITIVA SOLUÇÃO.
- 9) - COMO COLABORAÇÃO IMEDIATA AOS REFERIDOS ESTUDOS, LEMBRA-SE QUE NA VERIFICAÇÃO DA EFICIÊNCIA DA EXPLORAÇÃO FERROVIÁRIA, DEVEM SER ANALIZADAS COMPARATIVAMENTE AS MÉDIAS

ESTATÍSTICAS E OS CUSTOS FERROVIÁRIOS.

10) - AS PRIMEIRAS - MÉDIAS ESTATÍSTICAS - PODERÃO SER ASSIM CONDENSADAS:

- I - PERCENTAGEM DE VAGÕES, CARROS E LOCOMOTIVAS A-GUARDANDO OU SOB REPAROS
- II - AUMENTO DE CARGA DE VAGÕES E CARROS
- III - AUMENTO DE QUILOMETRAGEM DE VAGÕES E CARROS
- IV - TONELADAS-QUILÔMETROS POR VEÍCULOS-QUILÔMETRO
- V - TONELADAS QUILÔMETRO POR VEÍCULO-DIA
- VI - TONELADAS QUILÔMETRO POR TREM-QUILÔMETRO
- VII - TONELADAS-QUILÔMETRO BRUTAS POR TREM-HORA
- VIII - TONELADAS-QUILÔMETROS LÍQUIDAS POR TREM-HORA
- IX - CONSUMO DE COMBUSTÍVEL - POR TONELADA-QUILÔMETRO BRUTA, INCLUINDO LOCOMOTIVA E TENDER - PARA OS TRENS DE MERCADORIA;

CONSUMO DE COMBUSTÍVEL - POR PASSAGEIROS NO TREM QUILOMETRO DE PASSAGEIROS
- X - PROPORÇÃO DE VEÍCULOS-QUILÔMETRO VASIOS
- XI - VELOCIDADE DE OPERAÇÃO, NO SERVIÇO DE CARGA E PASSAGEIROS RESPECTIVA INTENSIDADE DE TRÁFEGO POR TRECHOS E EM AMBOS OS SENTIDOS
- XII - TONELADAS-QUILÔMETROS POR LOCOMOTIVA-DIA
- XIII - TONELADAS-QUILÔMETRO BRUTAS POR TREM-HORA
- XIV - PERCENTAGEM DE VAGÕES PRONTOS PARA O SERVIÇO
- XV - VELOCIDADE DOS TRENS DE CARGA
- XVI - VAGÕES-QUILÔMETROS POR VAGÃO-DIA
- XVII - TONELADAS-QUILÔMETROS LÍQUIDAS POR TREM.
- XVIII - CARRO-QUILÔMETRO POR TONELADA DE COMBUSTÍVEL NO

SERVIÇO DE PASSAGEIROS

XIX - PERCENTAGEM DAS LOCOMOTIVAS APTAS PARA O SERVIÇO

XX - LOCOMOTIVAS-QUILÔMETROS POR LOCOMOTIVAS-DIA

11) - PARA UTILIZAR OS DADOS OBTIDOS NOS NS. XIII A XX DO ITEM ANTERIOR, DEVE-SE TOMAR UM PERÍODO BÁSICO COMO 100 E ENTÃO UM NÚMERO ÍNDICE SERÁ INDICADO PARA CADA UM DOS NOVE FATORES E TOIAR-SE-Á, DEPOIS, A MÉDIA ARITMÉTICA DESSES NOVE NÚMEROS ÍNDICES E SUA COMPARAÇÃO COM O NÚMERO BÁSICO 100, DO PERÍODO ANTERIOR, DARÁ A MAIOR OU MENOR EFICIÊNCIA DA EXPLORAÇÃO NO ÚLTIMO PERÍODO.

12) - QUANTO À COMPARAÇÃO DE CUSTOS, PODERÁ SER FEITA PELOS DADOS ESTATÍSTICOS E CONTÁBEIS DAS CONTAS, POR DEPARTAMENTO OU PELOS CUSTOS PADRÕES, EXPRESSANDO UNIDADES DE TRABALHO REALIZADO.

13) - A COMPARAÇÃO DOS CUSTOS EXIGEM UMA CONTABILIDADE ANALÍTICA BEM ORIENTADA E A ADOÇÃO OFICIAL DA PADRONIZAÇÃO DAS CONTAS FERROVIÁRIAS, FACILITARÁ EXTRAORDINARIAMENTE AQUELE SERVIÇO ESSENCIAL NA DIRETRIZ RACIONAL DA EXPLORAÇÃO INDUSTRIAL DAS ESTRADAS DE FERRO BRASILEIRAS.

HÁ, TODAVIA, NECESSIDADE DE SELEÇÃO DO PESSOAL TÉCNICO DE CONTABILIDADE FERROVIÁRIA.

14) - HÁ, POR CERTO, CERTAS DIFICULDADES, OMISSÕES E REVISÕES QUE DEVERÃO SER SOLUCIONADAS PELA PERMANENTE COMISSÃO DE PADRONIZAÇÃO DAS CONTAS FERROVIÁRIAS, CUJA AÇÃO É AQUI CONSIDERADA COMO ESSENCIAL AO DESENVOLVIMENTO NORMAL DOS SERVIÇOS DE CONTABILIDADE, SOB A REFERIDA ORIENTAÇÃO OFICIAL.

15) - É NECESSÁRIO QUE AS RESOLUÇÕES DA COMISSÃO DE PADRONIZAÇÃO DAS CONTAS FERROVIÁRIA SEJAM IMEDIATAMENTE TRANSMITIDAS ÀS ESTRADAS POR MEIO DE CIRCULARES.

16) - TODOS ESTES TRABALHOS MINUCIOSOS DE ESTATÍSTICA E CONTABILIDADE, CONSIDERADOS IMPRESCINDÍVEIS NUMA INDÚSTRIA ORGANIZADA, EXIGEM A MECANIZAÇÃO, QUE PODERÁ SER FEITA

ISOLADAMENTE PELA ESTRADA, OU EM COOPERAÇÃO, PELAS ESTRADAS DA MESMA REGIÃO, NUM SERVIÇO CENTRALIZADO, COMO JÁ O FOI INDICADO NO ITEM 4 PARA OS SERVIÇOS DO ALMOXARIFADO.

17) - SOLICITA-SE QUE, TENDO EM VISTA AS DIFICULDADES COM QUE LUTAM AS ESTRADAS DE FERRO DIRETAMENTE ADMINISTRADAS PELO GOVÉRNO, NO TOCANTE À LIQUIDAÇÃO DAS DESPESAS REALIZADAS FORA DE SUAS SÉDES, NO INTERIOR DOS ESTADOS, DECORRENTES DA AQUISIÇÃO DE CERTOS MATERIAIS NOS LOCAIS DE PRODUÇÃO E DA PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS EM OBRAS NOVAS, - SEJA O REGIME DE ADIANTAMENTOS REGULADO TÃO SOMENTE PELOS DISPOSITIVOS DO REGULAMENTO GERAL DE CONTABILIDADE PÚBLICA, REVOGADOS, NESSE PARTICULAR, TODAS AS DISPOSIÇÕES EM CONTRÁRIO.

*

ADMINISTRAÇÃO GERAL - II PARTE

- A) - PESSOAL
- B) - PESQUISA TÉCNICO E ECONÔMICA

PROPOSIÇÕES

1) - ENCARECE A REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA DOS DIRETORES DAS ESTRADAS DE FERRO A NECESSIDADE DE REVISÃO DA CONSOLIDAÇÃO DAS LEIS DO TRABALHO, NO TOCANTE ÀS DISPOSIÇÕES ESPECIAIS APLICÁVEIS ÀS FERROVIAS, PRINCIPALMENTE QUANTO À NECESSIDADE DO ACRÉSCIMO DOS PRAZOS CONCEDIDOS PARA A ANOTAÇÃO DAS CARTAS PROFISSIONAIS E PARA O PAGAMENTO DO PESSOAL, PELA IMPOSSIBILIDADE DE SATISFAÇÃO NAS ESTRADAS DE FERRO, DOS PRAZOS ATUALMENTE DETERMINADOS DADA A NATUREZA DOS SERVIÇOS, DISSEMINADOS AO LONGO DE SUAS LINHAS, NA MAIOR DAS VEZES DE CONSIDERÁVEL EXTENSÃO, BEM COMO O RESTABELECIMENTO DO HORÁRIO DE TRABALHO EM CICLOS, ÚNICO COMPATÍVEL COM OS SERVIÇOS FERROVIÁRIOS.

2) - HÁ NECESSIDADE DO GOVÉRNO FEDERAL ESTUDAR, QUANTO ANTES, A REPERCUSSÃO NAS FINANÇAS DAS ESTRADAS DE FERRO DE NOVOS AUMENTOS COM AS DESPESAS DE PESSOAL E MUITO ESPECIALMENTE O AUMENTO QUE RESULTARÁ DO PAGAMENTO DOS DOMINGOS E FÉRIAS. CASO NÃO SEJA POSSÍVEL CONSEGUIR UM EQUILÍBRIO IMEDIATO, MEDIANTE O REAJUSTAMENTO DE TARIFAS, A SOLUÇÃO SERÁ UMA SUBVENÇÃO PROVISÓRIA QUE CUBRA, NO TODO OU EM PARTE, AS DESPESAS COM A CONSERVAÇÃO DE VIA PERMANENTE.

3) - AS ESTRADAS DE FERRO QUE TENHAM OU VENHAM A

CRIAR SERVIÇO COMPLEMENTAR DE ASSISTÊNCIA MÉDICA, HOSPITALAR, FARMACÊUTICA, DENTÁRIA E ESCOLAR, PODERÃO LEVAR AS RESPECTIVAS DESPESAS A DÉBITO DE CUSTEIO, EM CONTAS QUE SERÃO OPORTUNAMENTE INDICADAS PELA COMISSÃO PERMANENTE DA PADRONIZAÇÃO DE CONTAS FERROVIÁRIAS.

4) - O PROJETO DE LEI QUE INSTITUIR O SERVIÇO SOCIAL NAS ESTRADAS DE FERRO DEVERÁ DETERMINAR QUE AS MESMAS FIQUEM ISENTAS DE PAGAR QUALQUER CONTRIBUIÇÃO AO S.E.S.I. AS CONTRIBUIÇÕES PASSADAS SÓ SERÃO DEVIDAS QUANDO O MONTANTE DA QUOTA DE 2% SOBRE AS FOLHAS DE PAGAMENTO, A QUE SE REFERE O § 1º, DO ART. 3º, DO DECRETO-LEI NÚMERO 9 403, DE 25 DE JUNHO DE 1 946, TIVER SIDO SUPERIOR AO MONTANTE DAS DESPESAS COM OS SERVIÇOS SOCIAIS EM FUNCIONAMENTO DA ESTRADA E TÃO SOMENTE NA MEDIDA DA DIFERENÇA ENTRE ÊSSES DOIS MONTANTES.

5) - A REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA DOS DIRETORES DAS ESTRADAS DE FERRO APELA PARA O GOVÊRNO NO SENTIDO DE SEREM CRIADOS, NAS ZONAS DAS ESTRADAS DE FERRO, CAMPOS AGRÍCOLAS EXPERIMENTAIS, PARA O ENSINAMENTO PRÁTICO DE PROCESSOS RACIONAIS E CIENTÍFICAS DE AGRICULTURA E A RECUPERAÇÃO DA FERTILIDADE DO SOLO, TORNANDO-O PERMANENTEMENTE PRODUTIVO, DE FORMA A FIXAR O AGRICULTOR.

6) - DA MESMA FORMA, ENCARECE A NECESSIDADE DA INSTITUIÇÃO PELO ESTADO, POR INTERMÉDIO DAS SECRETARIAS DA AGRICULTURA, DE SERVIÇOS DE FOMENTO À PRODUÇÃO E DE PROTEÇÃO AOS PRODUTORES, NAS ZONAS SERVIDAS PELAS ESTRADAS, POR MEIO DE RETALHAMENTO DAS TERRAS, VENDA DE PEQUENAS GLEBAS A PRESTAÇÕES, FORNECIMENTO DE MÁQUINAS E FERRAMENTAS AGRÁRIAS E DE FERTILIZANTES, POR JUSTO PREÇO, ASSISTÊNCIA TÉCNICA GRATUITA E GARANTIA DE PREÇO MÍNIMO PELO PRODUTO AGRÍCOLA, INDISTINTAMENTE AOS GRANDES E PEQUENOS LAVRADORES.

TAIS SERVIÇOS PODERIAM SER PRESTADOS POR COMPANHIAS OU SOCIEDADES ANÔNIMAS FORMADAS SOB A ORIENTAÇÃO, FISCALIZAÇÃO E AUSPÍCIOS DO ESTADO, CUJOS INCORPORADORES SERIAM, EM GRANDE PARTE, OS PRÓPRIOS AGRICULTORES, TENDO-SE EM VISTA A CAPACIDADE DO CONSUMO INTERNO E AS POSSIBILIDADES DE EXPORTAÇÃO.

7) - RECOMENDA A REUNIÃO DOS DIRETORES A REORGANIZAÇÃO DAS CAIXAS DE APOSENTADORIA E PENSÕES, NO INTUÍTO PRINCIPAL DE PODEREM PROPORCIONAR MAIS AMPLOS E EFÍCAZES SERVIÇOS DE ASSISTÊNCIA SOCIAL, NÃO SÓ PARA FINS HUMANITÁRIOS, COMO NO SEN

TIDO DE ESTIMULAR OS EMPREGADOS A PRODUZIREM MAIS E DA MELHOR MANEIRA, EM RETRIBUIÇÃO AO CONFORTO E BEM ESTAR QUE LHEs SERÃO PROPORCIONADOS.

8) - CONSIDERANDO QUE, HÁ MESES, PENDEM DE APROVAÇÃO GOVERNAMENTAL PROPOSTAS DE REAJUSTAMENTOS TARIFÁRIOS METICULOSAMENTE ESTUDADAS E JUSTIFICADAS PELAS ESTRADAS DE FERRO SOROCABANA, VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL E OUTRAS;

QUE ESSAS PROPOSTAS FORAM ATENTAMENTE APRECIADAS E DEBATIDAS PELOS ÓRGÃOS TÉCNICOS COMPETENTES, QUE AS REPUTARAM JUSTAS E RAZOÁVEIS, EMITINDO A RESPEITO PA RECER FAVORÁVEL;

QUE, AO SEREM ORGANIZADAS E APRESENTADAS, O FORAM COM O OBJETIVO, APENAS, DE SE ATENUAREM AS DIFICULDADES DE ORDEM FINANCEIRA COM QUE JÁ LUTAVAM AQUELAS FERROVIAS E DE SE LHEs EQUILIBRAREM OS ORÇAMENTOS;

QUE, SEGUNDO DEMONSTRADO NOS RESPECTIVOS MEMORIAIS AS MAJORAÇÕES DELAS DECORRENTES NÃO AFETAM SENSIVELMENTE OS PREÇOS DOS GÊNEROS DE CONSUMO CORRENTE DA POPULAÇÃO, NÃO PODENDO, POIS, CONCORRER PARA AGRAVAR O CUSTO DA VIDA NO PAÍS;

QUE O RETARDAMENTO OU APROVAÇÃO DESSAS PROPOSTAS ESTÁ CRIANDO AS MESMAS ESTRADAS, AS MAIORES DIFICULDADES, DEIXANDO-AS EM SITUAÇÃO QUE, SEM EXAGERO, SE PODE QUALIFICAR DE ANGUSTIOSA;

QUE AS CONCLUSÕES DESTA REUNIÃO DE DIRETORES, RELATIVAS A QUESTÃO TARIFÁRIA DAS ESTRADAS DE FERRO, CONSTITUEM, SEM DÚVIDA, MAIS UMA JUSTIFICAÇÃO AUTORIZADA DAS ALUDIDAS PROPOSTAS;

QUE POR SER DEVER INDECLINÁVEL DOS PODERES PÚBLICOS AMPARAR AS VIAS FÉRREAS NACIONAIS, OUTORGANDO-LHEs OS RECURSOS DE QUE NECESSITAM PARA O SATISFATÓRIO DESEMPENHO DE SUA FUNÇÃO ECONÓMICA, SOCIAL, POLÍTICA ESTRATÉGICA;

A REUNIÃO DE DIRETORES DAS ESTRADAS DE FERRO DO BRASIL, MANIFESTANDO A SUA CONFIANÇA, NO PATRIOTISMO E CLARIVIDÊNCIA DO SR. MINISTRO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, APELA PARA S. EXCIA. NO SENTIDO DE, SEM MAIS DELONGAS, APROVAR AS PROPOSTAS DE REAJUSTAMENTO TARIFÁRIO, PENDENTES DE SOLUÇÃO.

9) - ATENDENDO A QUE OS INDIVÍDUOS QUE PROFESSAM A IDEOLOGIA COMUNISTA TRAZEM AO SEIO DA MASSA OPERÁRIA CONSTANTE AGITAÇÃO, PROVOCANDO DESCONTENTAMENTO, GREVE BRANCA E SABOTAGEM, COM GRAVES REFLEXIS NO RENDIMENTO DA PRODUÇÃO E NA SEGURANÇA DO TRÁFEGO;

ATENDENDO A QUE OS COMUNISTAS OBEDECEM, CEGAMENTE AOS SEUS CHEFES DE PARTIDO, DESPREZANDO AS ORDENS, INSTRUÇÕES E RECOMENDAÇÕES DOS SEUS CHEFES FERROVIÁRIOS;

ATENDENDO, AINDA MAIS, A QUE OS COMUNISTAS SEGUEM, RIGOROSAMENTE, A ORIENTAÇÃO E OS PRINCÍPIOS IMPOSTOS PELA RUSSIA SOVIÉTICA, SEM LEVAREM EM CONTA AS LEIS DO NOSSO PAÍS.

A REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA DOS DIRETORES DE ESTRADAS DE FERRO RECOMENDA A NÃO ADMISSÃO AOS SERVIÇOS FERROVIÁRIOS DE COMUNISTAS CONFESSOS.

10) - ATENDENDO A QUE A ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL FOI MANDADA CONSTRUIR COMO CONSEQUÊNCIA DOS REVEZES SOFRIDOS E DOS SACRIFÍCIOS EXPERIMENTADOS PELA TROPA QUE OPEROU NO SUL DE MATO GROSSO, SENDO-LHE DADO O CARACTERÍSTICO DE ESTRATÉGICA;

ATENDENDO A QUE A ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL IRÁ FAZER PARTE DO TRONCO TRANSCONTINENTAL SANTOS-ÁRICA, O QUE LHE DARÁ POSIÇÃO INTERNACIONAL;

ATENDENDO A QUE A ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL CONSTITUE O VERDADEIRO PULMÃO DE MATO GROSSO, ÚNICA VIA POR ONDE O GRANDE ESTADO CENTRAL SE PÕE EM COMUNICAÇÃO COM O MAR, EXPORTANDO SUAS MATÉRIAS PRIMAS PARA SÃO PAULO E RECEBENDO DESDE OS PRODUTOS MANUFATORADOS;

ATENDENDO A QUE A ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL SE ACHA EM CONDIÇÕES PRECÁRIAS PARA ATENDER À TRÍPLICE FUN

ÇÃO A QUE FOI DESTINADO (ESTRATÉGICA, INTERNACIONAL E ECONÔMICA).

A REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA DOS DIRETORES DAS ESTRADAS DE FERRO, CONSIDERA RAZOÁVEL QUE O GOVÉRNO FEDERAL FIQUE RESPONSÁVEL PELO PAGAMENTO DO PESSOAL, FIXANDO NO ORÇAMENTO DA REPÚBLICA COMO O FAZ NAS MESMAS CONDIÇÕES DE IGUALDADE DE SALÁRIOS PARA AS FERROVIAS SUBORDINADAS AO DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO. A RECEITA DA ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL SERIA APLICADA NA SUA CONCLUSÃO E NO APERFEIÇOAMENTO DOS SEUS SERVIÇOS NA CONFORMIDADE DE UM PLANO A SER ORGANIZADO, NO QUAL SEJAM FIXADOS OS TRABALHOS A SEREM EXECUTADOS, OS MATERIAIS A ADQUIRIR E A ORDEM DE URGÊNCIA A SER SEGUIDA.

*

A ANÁLISE REFERENTE AOS SERVIÇOS DE ALMOXARIFADO MOSTROU A NECESSIDADE DE REFORMAS, BEM ORIENTADAS, SENDO INDICADO UM PADRÃO RACIONAL. POR OUTRO LADO, FOI MOSTRADA A NECESSIDADE URGENTE DA MECANIZAÇÃO DA ESCRITA DO ALMOXARIFADO, EM SERVIÇOS ISOLADOS PELA FERROVIA INTERESSADA OU EM COOPERAÇÃO COM OUTRAS ESTRADAS DA REGIÃO.

FICOU EVIDENCIADA, MAIS UMA VEZ, A VANTAGEM REAL DA PADRONIZAÇÃO DO MATERIAL DE CONSUMO E A NECESSIDADE DO CONSUMIDOR FICAR, PRÉVIAMENTE CIENTE, DO PREÇO DO MATERIAL QUE IRÁ EM PREGAR.

A SEVERA ANÁLISE DO ATUAL SERVIÇO DE ESTATÍSTICA FERROVIÁRIA EVIDENCIOU FALHAS QUE PRECISAM SER CORRIGIDAS, ESPECIALMENTE NA UNIFORMIZAÇÃO DOS ÍNDICES ESTATÍSTICOS E NA COLETA DOS DADOS BÁSICOS.

PARA ORIENTAÇÃO ADMINISTRATIVA FOI INCULCADA COMO IMPRESCINDÍVEL, A PUBLICAÇÃO DUMA ESTATÍSTICA ANUAL, CUJOS ÍNDICES FORAM DADOS EM RESUMO.

ACEITA E LOUVADA POR TODOS FOI A VIGENTE PADRONIZAÇÃO DAS CONTAS FERROVIÁRIAS E AS PEQUENAS FALHAS E OMISSÕES AINDA EXISTENTES SERÃO CORRIGIDAS, NO CONSENSO UNÂNIME DOS DELEGADOS, PELA COMISSÃO DE PADRONIZAÇÃO DAS CONTAS FERROVIÁRIAS, QUE FUNCIONADA EM CARÁTER PERMANENTE JUNTO À CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES E CUJA ATUAÇÃO DEVERÁ SER INTENSIFICADA, NO DESEMPENHO DE SEU MANDATO DE ÓRGÃO CONSULTIVO DAS FERROVIAS NACIONAIS.

FICARAM MAIS UMA VEZ CONDICIONADAS AQUELAS QUALIDADES ESSENCIAIS AOS LUTADORES EMÉRITOS, PERTINAZES E DE BOA VONTADE, APEGADOS AO IDEAL DO COMBATE. NÓS ESTAMOS AQUI, REALMENTE, REUNIDOS PARA TRATAR DE CASOS LIGADOS A UMA BATALHA QUE ESTAMOS LEVANDO A TERMO, COM GRANDE ENCARNIÇAMENTO DURANTE A QUAL PRECISAMOS DISPENDER NA SITUAÇÃO DE FORNECEDORES DE UM TRANSPORTE, CUJA PERMANÊNCIA É ESSENCIAL AO FOMENTO GERAL DO PAÍS E À SEGURANÇA NACIONAL, GRANDES ENERGIAS, E PORISSO EU TEVE GRANDE SATISFAÇÃO AO TRANSMITIR, PESSOALMENTE, O RESULTADO DOS Vossos trabalhos ao EXCELENTÍSSIMO SR. MINISTRO DA VIAÇÃO E V. EXCIA., PEDINDO DESCULPAS POR NÃO PODER COMPARECER A ESTA SESSÃO DE ENERRAMENTO, EM VIRTUDE DOS AFAZERES ACUMULADOS NA VESPERA DE UMA VIAGEM AO ESTRANGEIRO, ENCARREGOU-ME, DO QUE ESSE DESEMPENHO COM O MÁXIMO PRAZER, DE TRAZER ÀS DIREÇÕES DAS ESTRADAS DE FERRO A SUA PALAVRA DE AGRADECIMENTO E A CERTEZA QUE DEVEM TER ESSAS ESTRADAS DE QUE O TITULAR DA PARTE DA VIAÇÃO ESTÁ BEM DISPOSTO A ESTUDAR PROFUNDAMENTE ESSES DIVERSOS ASPECTOS DO PROBLEMA FERROVIÁRIO, QUE LHE SERÃO EXPOSTOS SOB A FORMA DE PROPOSIÇÕES, PARA O SEU ESCLARECIDO EXAME, E TERÁ, COM A MAIOR BREVIDADE POSSÍVEL, COM TODO O CUIDADO, A OPORTUNIDADE DE LEVAR À CONSIDERAÇÃO DE V. EXCIA. O SR. PRESIDENTE DA REPÚBLICA TODAS AQUELAS QUESTÕES QUE LHE FOREM DESENVOLVIDAS POSTERIORMENTE, EM FUNÇÃO DESSAS PROPOSIÇÕES, ATRAVÉS, DOS ORGÃOS COMPETENTES, QUER SEJA O DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO, QUER SEJAM AS DIREÇÕES AUTARQUICAS NOS DIVERSOS SETORES DO FERROVIARISMO NACIONAL E PODERÁ, TAMBÉM, CONTRIBUIR COM AS OBSERVAÇÕES E ESTUDOS QUE V. EXCIA. VEM DE HA MUITO FAZENDO, MÚNICIOSAMENTE, DE TODA A SITUAÇÃO DOS TRANSPORTES DO PAÍS, ENQUADRANDO-OS NAQUELA SÁDIA CONCEPÇÃO QUE ROOSEVELT, LANÇOU, NA SUA CÉLEBRE MENSAGEM SOBRE A SITUAÇÃO DOS TRANSPORTES NO CONTINENTE AMERICANO.

ESTAMOS BEM CERTOS DE QUE O NOSSO TRABALHO, QUE FOI GRANDE E INTENSAMENTE LABORIOSO E QUE TEVE DE VÓS OUTROS, DIRETORES DAS ESTRADAS DE FERRO BRASILEIRAS, A MÁXIMA COLABORAÇÃO DENTRO DE UM ALTO ESPÍRITO DE PATRIOTISMO E ATRAVÉS DA INTELIGÊNCIA, DA EXPERIÊNCIA E DA BOA VONTADE DE COMPETENTES TÉCNICOS, QUE AQUI COLABORARAM CONOSCO, TRARÁ A DEVIDA RECOMPENSA DENTRO EM BREVE, RESPEITANDO, NATURALMENTE, AQUELES LIMITES QUE SEREMOS FORÇADOS A ADOTAR EM FACE DA SITUAÇÃO FINANCEIRA DO PAÍS, PORQUE, COMO OS SRS. TODOS RESSALTARAM MUITO BEM, AQUI, PARA TERMOS UM TRANSPORTE EM ORDEM, COM EFICIÊNCIA, PRECISAMOS DE DOIS ELEMENTOS ESSENCIAIS: CAPITAL E PRODUÇÃO, PARA QUE POSSAMOS TRABALHAR A PLENA CARGA, COMO UMA MÁQUINA DE TRANSPORTE E COM A FERRAMENTA ADEQUADA, COM APARELHAMENTO PRÓPRIO, CAPAZ DE PERMITIR O NOSSO PRODUTO INDUSTRIAL, QUE É A TON-KM A BAIXO PREÇO.

ASSIM, V. EXCIA. O SR. MINISTRO DA VIAÇÃO, REITERAN-

DO A VÓS OUTROS AQUELAS PALAVRAS DE AGRADECIMENTO QUE ELE, PESSOALMENTE, TEVE OPORTUNIDADE DE PROFERIR NESTA CASA, MANDOU-ME QUE REITÉRASSE AQUI A ESPERANÇA DE QUE V. EXCIA. ESTÁ POSSUÍDO, DE VER RESOLVIDO, EM BREVE TERMO, PELO MENOS A PARTE MAIS CRÍTICA DO NOSSO PROBLEMA DE TRANSPORTE PELO TRILHO E EU, PESSOALMENTE, TAMBÉM REAFIRMANDO AQUELA EXPRESSÃO DO MEU ETERNO RECONHECIMENTO PELA VOSSA CONSTANTE GENEROSIDADE, SEMPRE PATENTEADA, EM TODAS AS OCASIÕES, VOS DOU A SEGURANÇA DE QUE, COMO DIRETOR DO DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO E COMO PRESIDENTE DOS CONSELHOS DE TARIFAS E ADMINISTRATIVO DESTA CONTADORIA, DE QUE TODO O PESSOAL QUE TRABALHA SOB A MINHA OCASIONAL DIREÇÃO, CONTINUARÁ ANIMADO DESSE MESMO PRÓPOSITO DE COLABORAR INTENSAMENTE NA PATRIÓTICA TAREFA QUE NOS IMPUSEMOS. AOS SENHORES MAIS UMA VEZ MUITO OBRIGADO.

CEL. JOSÉ LIMA FIGUEIREDO - AS PALAVRAS DE V. EXCIA. REFLETIRAM PROFUNDAMENTE NO MEU CORAÇÃO E PENSO QUE ISSO SUCEDEU QUANTO AOS DEMAIS DIRETORES DAS ESTRADAS DE FERRO DO BRASIL AQUI PRESENTES. PEDI AO DR. RUI QUE REDIGISSE AQUILO QUE ELE PRONUNCIOU E QUE APRESENTASSE TAMBÉM OS NOSSOS AGRADECIMENTOS E A NOSSA ADMIRAÇÃO AO DR. EDMUNDO BRANDÃO PIRAJÁ, PELA FIDALGUA E PELO CAVALHEIRISMO COM QUE SEMPRE NOS RECEBE NESTA CASA, NÃO SÓ ISOLADAMENTE, COMO EM CONJUNTO, DE MODO QUE FICASSEM BEM PATENTEADO ESSE GESTO FIDALGO DESSE HOMEM QUE SEMPRE NOS ACOLHE TÃO CARINHOSAMENTE E COMO O DR. CASTILHO NÃO PODE POR EM VOTAÇÃO A PROPOSIÇÃO QUE EU VOU FAZER PARA QUE AS PALAVRAS DO DR. RUI, DITAS EM NOME DE TODOS OS DIRETORES, CONSTITUE O FECHO DE HONRA DOS ANAIS DESTE CONGRESSO, EU PEÇO AOS SRs. DIRETORES DAS ESTRADAS DE FERRO, QUE COM ELA ESTIVEREM DE ACORDO, PERMANEÇAM NA POSIÇÃO.

ESTÁ APROVADO SR. PRESIDENTE

(PALMAS NO RECINTO)

Dr. ARTHUR CASTILHO - AGRADEÇO AO NOBRE AMIGO CEL. LIMA FIGUEIREDO A GENEROSIDADE DE SUAS EXPRESSÕES, E O AUXÍLIO QUE ME DEU, NA DIREÇÃO DO CASO.

Dr. ALVARO DE SOUZA LIMA - PEDI A PALAVRA JUSTAMENTE PARA FAZER A PROPOSTA QUE O CEL. LIMA FIGUEIREDO SE ANTECIPOU, DENTRO DO ESPÍRITO DE RIGOROSA JUSTIÇA E QUE DITOU UM VOTO DE APLAUSOS AO DR. RUI, A V. EXCIA. E AO DR. EDMUNDO BRANDÃO PIRAJÁ, VOTO QUE EU PROPONHO SEJA EXTENSIVO, TAMBÉM, AO PESSOAL DES

TA CASA, DE CUJOS SERVIÇOS DE CONTADORIA E DE DATILOGRAFIA, NÓS TANTO NOS UTILIZAMOS E QUE TÃO EFICIENTES SE DEMONSTRARAM.

(PALMAS)

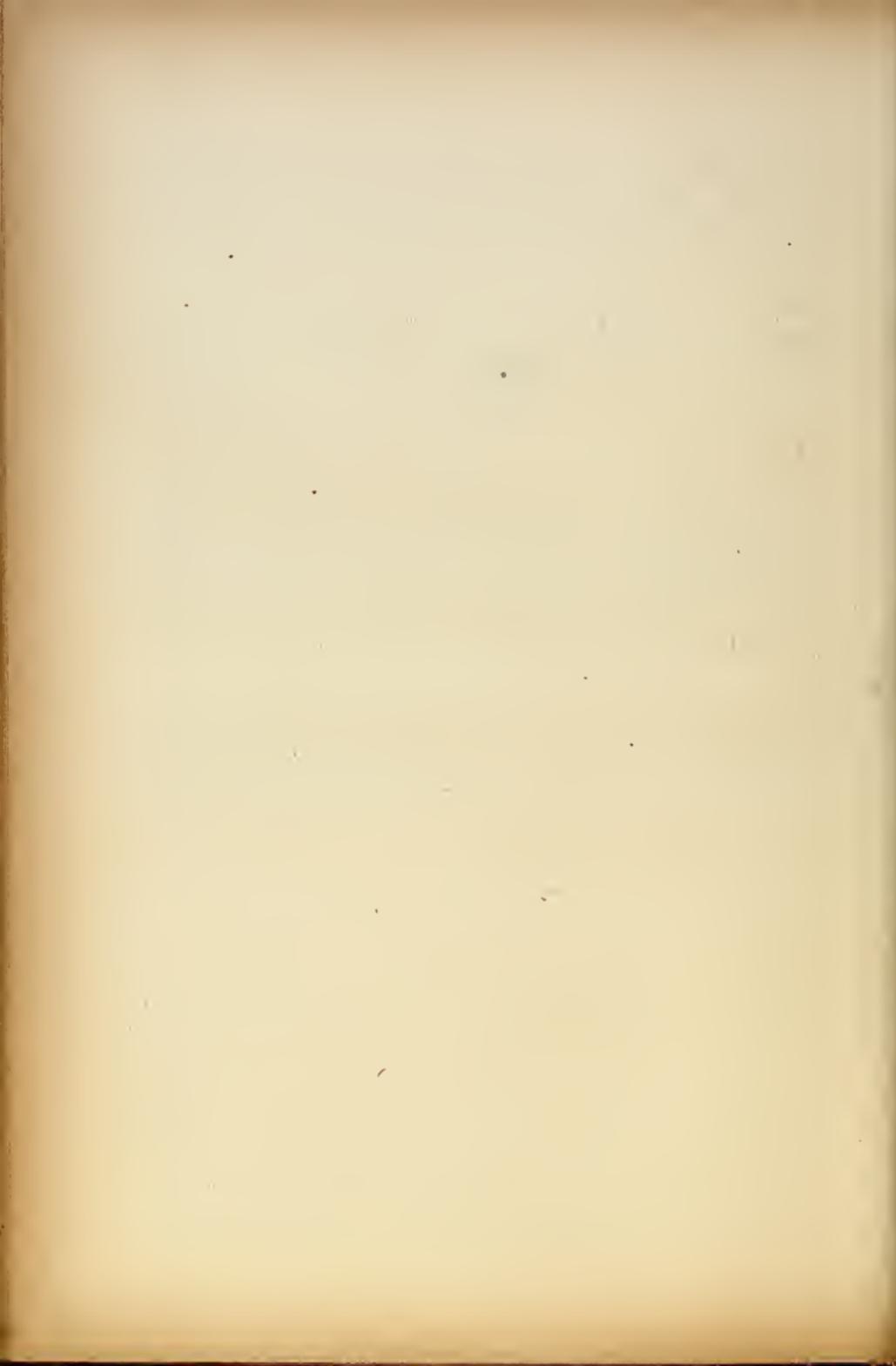
Dr. EDMUNDO B. PIRAJÁ - AGRADEÇO, MUITO PENHORADO, AS MANIFESTAÇÕES DO SR. CEL. LIMA FIGUEIREDO BEM COMO AS DO PREZADO AMIGO SOUZA LIMA, A MEU RESPEITO E A RESPEITO DO PESSOAL QUE TENHO A HONRA DE DIRIGIR.

A CONTADORIA É QUE SE SENTE HONRADA EM RECEBER OS DIRETORES DAS ESTRADAS DE FERRO NO SEU SEIO. COMO EU SEMPRE REPITO, QUE ESTA CASA SEMPRE PERTENCEU ÀS ESTRADAS DE FERRO E NOS, QUE MOUREJAMOS, APENAS DAMOS TODO O NOSSO ESFORÇO, COM MUITO PRAZER, CUMPRINDO O NOSSO DEVER, QUE OS SRs. ME DÃO A ALEGRIA DE OUVIR RESSALTADO PELO SEU BOM CUMPRIMENTO. AGRADEÇO MUITO PENHORADO AS CARINHOSAS PALAVRAS, TANTO NO MEU NOME, COMO NO NOME DE TODOS OS MEUS AUXILIARES E REAFIRMO QUE AQUI ESTAMOS DISPOSTOS A TUDO FAZER, SEM, MEDIR SACRIFÍCIOS, PARA BEM SERVIRMOS ÀS ESTRADAS DE FERRO.

Dr. ARTHUR CASTILHO - ANTES DE ENCERRAR A SESSÃO, CONFIRMANDO JA O QUE DISSERA, EM RELAÇÃO A NOSSA POSIÇÃO, REAFIRMO AQUELA ESPERANÇA DE QUE TODOS CONTINUEM A LABUTAR, COMO ATÉ O PRESENTE, E APROVEITO A OPORTUNIDADE PARA APRESENTAR, A PAR DA REAFIRMAÇÃO DOS MEUS AGRADECIMENTOS, OS VOTOS DE FELICIDADE PESSOAL A TODOS OS SRs. DIRETORES.

ESTÁ ENCERRADA A SESSÃO E TERMINADA ESTA CONFERÊNCIA.

*



CONTRIBUIÇÕES APRESENTADAS

- 1) RÊDE VIAÇÃO PARANÁ - S. CATARINA
- 2) RÊDE MINEIRA DE VIAÇÃO
- 3) Cia. MOGIANA DE ESTRADAS DE FERRO



REDE VIAÇÃO PARANÁ - SANTA CATARINA

N. 39/4 427.

CURITIBA-FARANÁ

EM 27 DE JULHO DE 1 948.

DO DIRETOR DA REDE

AO ILM^o. SR. CHEFE DA CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES,ASSUNTO: REUNIÃO DOS DIRETORES DAS ESTRADAS DE FERRO
BRASILEIRAS.

1 - REPORTANDO-ME AO VOSSO OFÍCIO-CIRCULAR N.º C.4₈ DE 20 DE MAIO PRÓXIMO TRANSATO, PASSO A RESPONDER AO QUESTIONARIO ORGANIZADO PELO DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO, NA PARTE REFERENTE A ADMINISTRAÇÃO GERAL:

A) - SITUAÇÃO DO PESSOAL.

1) NÚMERO TOTAL DE PESSOAL EXISTENTE, E SUA RELAÇÃO COM A TONELAGEM-QUILOMETRO BRUTA TRANSPORTADA.

DIRETORIA

COMPÕE-SE A DIRETORIA DAS SEGUINTE REPARTIÇÕES:

GABINETE E SECRETARIA, COM	26	EMPREGADOS
REPARTIÇÃO DO PESSOAL, COM	30	"
REPARTIÇÃO DO PATRIMÔNIO E CADASTRO, COM	15	"
CONSULTORIA JURÍDICA, COM	6	"
SERVIÇO MÉDICO, COM	18	"
SERVIÇO DE ENSINO E ORIENTAÇÃO PROFISSIONAL, COM	43	"
SERVIÇO DE COMBUSTÍVEIS E FLORESTAMENTO, COM ..	<u>186</u>	"

TOTAL : 324 EMPREGADOS,

EXISTENTES EM 31 DE DEZEMBRO DE 1 947, ASSIM DISTRIBUÍDOS POR
FUNÇÕES:

DIREÇÃO GERAL	2
ENGENHEIROS EM COMISSÃO	2
DIREÇÃO DAS REPARTIÇÕES	9

DIREÇÃO DAS SEÇÕES	10
PESSOAL DE ESCRITÓRIO	110
MOTORISTAS	2
PORTEIRO	1
CONTÍNUOS	6
SERVENTES	17
ASSISTENTES JURÍDICOS	4
MÉDICOS	9
PROFESSORES	8
INSTRUTORES	16
AGRONOMO	1
ADMINISTRADORES DE HORTOS FLORESTAIS	3
ENCARREGADOS DE HORTOS FLORESTAIS	1
VIGIAS	40
TRABALHADORES DE HORTOS FLORESTAIS	75
TRABALHADORES DO SERVIÇO DE COMBUSTÍVEIS	8

DEPARTAMENTO DE FINANÇAS

OS SERVIÇOS DO DEPARTAMENTO DE FINANÇAS SÃO ATRIBUÍ-
DOS ÀS SEGUINTE REPARTIÇÕES:

GABINETE E SECRETARIA, COM	13	EMPREGADOS
CONTABILIDADE, COM	80	"
TESOURARIA, COM	21	"
CONTADORIA, COM	186	"
ESTATÍSTICA, COM	52	"
ALMOXARIFADO, COM	166	"
PROCURADORIA, COM	9	"

TOTAL: 527 EMPREGADOS,

EXISTENTES EM 31 DE DEZEMBRO DE 1 947, COM AS FUNÇÕES A SEGUIR
DISCRIMINADAS:

DIREÇÃO GERAL	2
DIREÇÃO DAS REPARTIÇÕES	15
DIREÇÃO DAS SEÇÕES	30
PAGADORES	8
PESSOAL DE ESCRITÓRIO	386
CONTÍNUOS E SERVENTES	21
TRABALHADORES DO ALMOXARIFADO	65

NO ANO DE 1 947 O NÚMERO DE TONELADAS-QUILÔMETRO RE-

BOCADAS FOI DE 1 484 747 948, DANDO O VOLUME DE 2 817 358 TON-KM. POR EMPREGADO, OU 0,0035 DE EMPREGADO POR 10 000 TON-KM. DE PESO BRUTO.

2) JUSTIFICATIVA DE CORRELAÇÃO EXISTENTE, EM RELAÇÃO A UM PADRÃO RAZOÁVEL DE EFICIÊNCIA.

EM RELAÇÃO A 10 ANOS PASSADOS, VERIFICA-SE AUMENTO DE EFICIÊNCIA, POIS EM 1 937, COM UM TRANSPORTE DE 1 189 704 112 TONELADAS-KUILÔMETRO, COUBE A CADA EMPREGADO 2 223 746 TON-KM., OU 0,0045 DE EMPREGADO POR 10 000 TON-KM. DE PÊSO BRUTO.

3) SALÁRIOS PAGOS E PRODUÇÃO CORRESPONDENTE POR HOMEM-HORA.

OS SALÁRIOS MÉDIOS, NA ORDEM DAS FUNÇÕES EXERCIDAS, ERAM, EM 31 DE DEZEMBRO DE 1 947, NAS SEGUINTE IMPORTÂNCIAS:

DIREÇÃO GERAL	₣ 4 615,00
DIREÇÃO DAS REPARTIÇÕES	₣ 2 886,00
DIREÇÃO DAS SEÇÕES	₣ 1 673,00
PAGADORES	₣ 1 960,00
PESSOAL DE ESCRITÓRIO	₣ 976,00
CONTÍNUOS E SERVENTES	₣ 824,00
TRABALHADORES DO ALMOXARIFADO.....	₣ 596,00

O HORÁRIO SEMANAL, COMPREENDE O EXPEDIENTE DE SEIS HORAS E MEIA, DE SEGUNDA A SEXTA-FEIRA E TRÊS HORAS E MEIA AOS SÁBADOS, TOTALIZANDO-SE EM 36 HORAS DE TRABALHO.

4) MÉTODOS ACONSELHÁVEIS PARA A MELHORIA DA PRODUÇÃO.

DESDE QUE HÁ TENDÊNCIA DE ESTANDATIZAR OS EMPREGADOS, CONSIDERANDO-SE TODOS NA SUA CATEGORIA COM IGUAL CAPACIDADE PARA O DESEMPENHO DAS MESMAS FUNÇÕES E OS ACESSOS SE PROCESSAM OBEDECENDO A CRITÉRIOS DE JULGAMENTO SUBJETIVOS, POIS QUE A APLICAÇÃO DE CERTOS ELEMENTOS OBJETIVOS TEM DE SER DIFERENTE EM FACE DA COMPLEXIDADE, OU NÃO, PRÓPRIA DE CADA SERVIÇO, ACRESCENTANDO AINDA QUE A REVELAÇÃO DE COMPETÊNCIA, CONHECIMENTO E VOCAÇÃO ENCONTRAM BARREIRAS REGULAMENTARES, COMO SEJA O CASO DA NECESSIDADE DE DIPLOMA PARA O PROVIMENTO DE MUITAS FUNÇÕES AD-

MINISTRATIVAS, E, SOMENTE O DIPLOMA, UMA VEZ QUE OS SEUS POSSUIDORES, ADMITINDO QUE TENHAM AS APTIDÕES NECESSÁRIAS, NÃO TEM A ESTABILIDADE SEM A QUAL NÃO É POSSÍVEL COMANDAR COM AUTORIDADE, OBSERVA-SE A IMPOSSIBILIDADE DE CONSEGUIR O "PLENO EMPREGO" DA CAPACIDADE DOS ELEMENTOS HUMANOS.

ASSIM, O MEIO ACONSELHÁVEL PARA MELHORAR A PRODUÇÃO É, SEM DÚVIDA, A MECANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS.

5) MEDIDAS INDISPENSÁVEIS PARA FAVORECER O MELHOR PADRÃO DE VIDA DO FERROVIÁRIO EM ATIVIDADE.

O PADRÃO DE VIDA DO INDIVÍDUO É O REFLEXO DE SUA MENTALIDADE. CADA QUAL DEVE SE ENQUADRAR DENTRO DA SUA CAPACIDADE DE FINANCEIRA. ENTRETANTO, EM FACE DO DESEQUILÍBRIO EXISTENTE, NÃO É POSSÍVEL OPERAR MILAGRES; UMA GRANDE PARTE, ESTÁ DESAJUSTADA POR INSUFICIÊNCIA DOS MEIOS NECESSÁRIOS À SUA MANUTENÇÃO. URGE, PORTANTO, DETERMINAR UM PADRÃO DE VIDA MÍNIMO, TENDO EM VISTA QUE O FUNCIONÁRIO É MAIS DO QUE U' MÁQUINA, POIS É UM SER HUMANO COM OUTRAS EXIGÊNCIAS QUE NÃO SOMENTE AS DA VIDA VEGETATIVA.

FOI SEMPRE ANSEIO DOS QUE CONSTITUEM FAMÍLIA E A RESPEITAM, COMPREENDEM E A AMPARAM, POSSUIR O TETO PRÓPRIO.

POR ISSO PENSAMOS QUE, NOS PRINCIPAIS CENTROS, DEVERIAM SER CONSTRUÍDOS BAIROS FERROVIÁRIOS, LOCALIZADOS EM PONTOS CÔMODOS DE ACESSO AOS LOCAIS DE TRABALHO E ONDE FICASSEM RESERVADOS OS ESPAÇOS PARA CONSTRUÇÃO DE IGREJA, ESCOLA, BIBLIOTECA, CINEMA E JARDINS.

AS CASAS, OBEDECENDO A TIPOS DIFERENTES NA ARQUITETURA, DIVIDIR-SE-IAM EM PLANTAS-PADRÃO, COM ÁREAS CONSTRUÍDAS DE 50, 60 E 70 METROS QUADRADOS, EM TERRENOS DE 450 MQ., OU SEJA DE 15 X 30 METROS, DE ALVENARIA OU SEMELHANTE, COM O CONFORTO NECESSÁRIO, QUE DESSEM A ALEGRIA DE VIVER E CONCORRESSEM PARA FORMAR A DIGNIDADE DA PROFISSÃO.

PARA A REALIZAÇÃO DESSE OBJETIVO SERIA NECESSÁRIO A CONCESSÃO DA ÁREA BASTANTE À SUA FINALIDADE, A QUAL PODERIA SER CEDIDA PELO MUNICÍPIO E A QUEM DEVERIA CABER O ONUS DA URBANIZAÇÃO, OU DESAPROPRIADA EM FACE DO INTERESSE PÚBLICO.

TOMANDO COMO BASE O MAIOR CENTRO FERROVIÁRIO - CURITIBA, COM CERCA DE 3 000 EMPREGADOS, E CONSIDERANDO QUE 50% ESTÃO A MINGUA DE CASA, SERIAM NECESSARIAS 1 500 CASAS PARA SOLUCIONAR O PROBLEMA.

PARA A CONSTRUÇÃO DO BAIRRO FERROVIÁRIO COM 1 500 CASAS E AINDA PARQUE E DEMAIS EDIFÍCIOS DE CULTURA, INSTRUÇÃO E DIVERSÃO, SERIA PRECISO UMA ÁREA COM CERCA DE 1 500 000 METROS QUADRADOS.

A PROPRIEDADE DEVERIA SER CONSTITUÍDA COMO BEM DE FAMÍLIA E A ELA TEREM DIREITO OS EMPREGADOS COM ESTABILIDADE, ESTENDENDO-SE GRADATIVAMENTE A OUTROS, MEDIANTE REQUISITOS DETERMINADOS, COM ESPECIALIDADE AOS RECENTES CASADOS, PAGA EM PRESTAÇÕES QUE NÃO FOSSEM SUPERIORES A 25% DOS VENCIMENTOS MENSIS, GARANTIDA A SUA TRANSMISSÃO AOS HERDEIROS, EM QUALQUER TEMPO DA AMORTIZAÇÃO, SEM MAIS NENHUM ÔNUS, NO CASO DE FALECIMENTO DO EMPREGADO BENEFICIADO.

PARA CONSEGUIR ISSO, NO CÁLCULO DA PRESTAÇÃO, SE INCLUIRIA A TAXA DE SEGURO, QUE INDENIZASSE DA IMPORTANCIA FALTANTE.

A CONSTRUÇÃO DUM BAIRRO NESSAS CONDIÇÕES IMPORTARIA EM CERCA DE 75 MILHÕES DE CRUZEIROS, CUJO FINANCIAMENTO, DENTRO DO PLANO DE ASSISTÊNCIA SOCIAL, CABERIA À REDE QUE, PARA LEVAR AVANTE O EMPREENDIMENTO, PODERIA CONSEGUIR EMPRÉSTIMO DA FUNDAÇÃO DA CASA PRÓRIA.

- 6) MEDIDAS NECESSÁRIAS À OBTENÇÃO, EM TEMPO RAZOÁVEL, DA APOSENTADORIA DO FERROVIÁRIO E SUA JUSTA RETRIBUIÇÃO.

A APOSENTADORIA DEVE SER CONSIDERADA NA SUA ALTA FINALIDADE, QUAL SEJA A DE PERMITIR A CONTINUIDADE DA EXISTÊNCIA, SOB O MESMO PADRÃO DE VIDA, DOS QUE ESGOTAREM SUAS ENERGIAS NO TRABALHO.

AS NECESSIDADES DO INDIVÍDUO POR EFEITO DA APOSENTADORIA NÃO DIMINUEM, RAZÃO POR QUE NÃO SE JUSTIFICA QUE OS SEUS PROVENTOS SEJAM REDUZIDOS, COMO SE OBSERVA ATUALMENTE, EM QUE HÁ CASOS CUJAS REDUÇÕES VÃO A QUASE 80% DOS VENCIMENTOS DE ATIVIDADE.

B) - ALMOXARIFADO.

- 1) PADRONIZAÇÃO DOS MATERIAIS COM INTUITO DA RÁPIDA OBTENÇÃO DOS MESMOS A PREÇOS CONVENIENTES.

É PONTO DE CAPITAL IMPORTÂNCIA A PADRONIZAÇÃO DO MATERIAL DAS ESTRADAS DE FERRO, PORQUE, SIMPLIFICANDO O PROCESSO DA AQUISIÇÃO, FACILITARÁ A REQUISIÇÃO E ABREVIARÁ O SEU FORNECIMENTO, E ALÉM DISSO POSSIBILITARÁ A UNIDADE AOS SERVIÇOS, EXECUTADOS EM DIFERENTES LUGARES.

A PADRONIZAÇÃO NÃO INTERESSA SÔMENTE A UMA ESTRADA, MAS AO CONJUNTO DAS ESTRADAS BRASILEIRAS, DADO O ENTROSAMENTO EXISTENTE PELO TRÁFEGO MÚTUO.

COMO SERVIÇO DE ALTA VALIA, PODERIA SER ADAPTADO ÀS ESTRADAS DE FERRO O CATÁLOGO DO MATERIAL, ORGANIZADO PELO DASP.

- 2) ORGANIZAÇÃO DAS DEPENDÊNCIAS DOS ALMOXARIFADOS - ARMAZENS, SUB-ARMAZENS PARA O RÁPIDO ATENDIMENTO DAS REQUISIÇÕES, COM O DISPÊNDIO MÍNIMO EM TODOS OS DEPARTAMENTOS DA ESTRADA.

HAVENDO PADRONIZAÇÃO DO MATERIAL E UMA CLASSIFICAÇÃO RACIONAL, É POSSÍVEL CONSEGUIR MELHORAR A ORGANIZAÇÃO, COM O ESTABELECIMENTO DUM ÚNICO ARMAZEM CENTRAL E SUB-ARMAZENS, PARA ATENDER AOS SERVIÇOS AO LONGO DAS LINHAS FERROVIÁRIAS.

- 3) CONTRÔLE EFETIVO DAS DESPESAS DE MATERIAL - PROCESSOS EXISTENTES E MODIFICAÇÕES ACONSELHÁVEIS.

O MATERIAL É ADQUIRIDO, GUARDADO E FORNECIDO AOS SERVIÇOS PARA SER APLICADO, TRANSFORMADO OU CONSUMIDO.

AS TRÊS FASES DA MOVIMENTAÇÃO DO MATERIAL - AQUISIÇÃO, RECEBIMENTO E GUARDA E ENTREGA - OBEDECEM A DISPOSIÇÕES REGULAMENTARES QUE PERMITEM O SEU CONTRÔLE. ENTRETANTO, A MELHOR OU PIOR APLICAÇÃO ESTÁ NA DEPENDÊNCIA DA ORIENTAÇÃO PESSOAL DE QUEM O REQUISITA. ALÉM DA DOTAÇÃO MÁXIMA PARA O MATERIAL DE EXPEDIENTE, DEVE SER PROGRAMADO O SERVIÇO DE REPARAÇÕES DOS BENS IMÓVEIS.

C) - CONTABILIDADE.

- 1) UNIFORMIZAÇÃO DA CONTABILIDADE FERROVIÁRIA, ATRAVÉS DA PADRONIZAÇÃO DE CONTAS - SUA ATUAL EXECUÇÃO.

DESDE 1943 É ADOTADA, NA REDE, A PADRONIZAÇÃO DE CONTAS.

- 2) VERIFICAÇÃO DA EXATA APLICAÇÃO DAQUELA PADRONIZAÇÃO.
- 3) DIFICULDADES ENCONTRADAS E SOLUÇÕES PLEITEADAS PARA REMOVÊ-LAS.

A EXECUÇÃO, OBEDECE EXATAMENTE AO ENUNCIADO NAS CONTAS. EM FACE DUM ANTE-PROJETO PROVINDO DA CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES PARA MODIFICAÇÃO DE ALGUMAS DISPOSIÇÕES DA PADRONIZAÇÃO E SEGUINDO SUA ORIENTAÇÃO AUMENTAMOS NAS DESPESAS DE CUSTEIO UMA CONTA QUE REUNE AS "DESPESAS IMPRODUATIVAS DO PESSOAL".

- 4) AÇÃO DA COMISSÃO DE PADRONIZAÇÃO DAS CONTAS FERROVIÁRIAS.

SÔBRE O ANTE-PROJETO EM REFERÊNCIA, FÔRAM FEITAS DIVERSAS SUGESTÕES, DAS QUAIS DESTACAMOS AS SEGUINTE:

A RECEITA DE TRANSPORTES DEVERIA COMPORTAR ÚNICAMENTE AS CONTAS CUJA ARRECADAÇÃO FOSSE ORIUNDA DOS PREÇOS DE PASSAGENS OU PROVENIENTE DOS FRETES DE MERCADORIAS E ANIMAIS, COBRADAS EM FUNÇÃO DAS DISTÂNCIAS PERCORRIDAS, DE ACORDO COM AS BASES TARIFÁRIAS.

ESTA RECEITA É A ESSENCIAL DOS TRANSPORTES, OBRIGATÓRIA PARA TODOS OS TRANSPORTADORES, SENDO EVENTUAIS TQ DAS AS OUTRAS, AS QUAIS SE REALIZAM POR CIRCUNSTÂNCIAS ESPECIAIS, DEPENDENTES DAS PARTES - PÚBLICO E ESTRADAS.

POR ISSO, AS CONTAS QUE ENQUADRAM A RECEITA DE "MANTENHA-
NENHA DE CARROS E VAGÕES" E "PERCURSO E ESTADIA DE CAR-

ROS E VAGÕES" E "PERCURSO E ESTADIA DE CARROS E VAGÕES" DEVERIAM PASSAR PARA OS SUBTÍTULOS - "RECEITA COMPLEMENTAR DOS TRANSPORTES" OU "RECEITA ACESSÓRIA DOS TRANSPORTES".

ASSIM, TAMBÉM, AS TAXAS ACESSÓRIAS, INCLUSIVE A DE "AD-VALOREM" ADOTADA SOB VÁRIAS PERCENTAGENS, DEVERIAM MELHOR SE CLASSIFICAR EM OUTRO SUBTÍTULO DA RECEITA.

NA CONSERVAÇÃO DO MATERIAL RODANTE E FLUTUANTE, SUGERIU-SE:

A CONTA Nº 2 212 SERÁ DEBITADA POR TÓDAS AS DESPESAS DAS OFICINAS, QUE NÃO PUDERAM SEÑ DEBITADAS DIRETAMENTE AOS DIVERSOS SERVIÇOS EXECUTADOS.

O TOTAL APURADO SERÁ DISTRIBUÍDO PROPORCIONALMENTE AOS TRABALHOS EXECUTADOS DURANTE O MÊS.

ESSAS DESPESAS SERÃO - CUSTEIO OU PRÓDUÇÃO DE ENERGIA, CONSERVAÇÃO DOS EDIFÍCIOS DAS OFICINAS, CONSERVAÇÃO E REPARAÇÃO DE MÁQUINAS E MOTORES, COMBUSTÍVEL E LUBRIFICANTES, FERRAMENTAS DE USO GERAL, POLIAS E CORREIAS, MATERIAL DE EXPEDIENTE E DE LIMPESA, VENCIMENTOS DOS FUNCIONÁRIOS DIRIGENTES E DE FUNÇÕES GERAIS, MAQUINISTAS DE MOTORES, FOGUISTAS, LIMPADORES, GUARDAS, ETC.

A JUSTIFICAÇÃO DA SUGESTÃO É A SEGUINTE:

PARCE-NOS DE GRANDE VANTAGEM A CRIAÇÃO DESTA CONTA, POIS FIGURANDO COM O MESMO DESTAQUE DAS OUTRAS, SE PODERÁ DEDUZIR PELA SIMPLES INSPEÇÃO DAS IMPORTÂNCIAS, A PERCENTAGEM DAS "DESPESAS GERAIS" EM FUNÇÃO DO MONTANTE DAS REPARAÇÕES.

- 5) DIFICULDADE NO PROCESSAMENTO DAS CONTAS DE REQUISIÇÕES PELOS GOVERNOS E MEDIDAS ACONSELHÁVEIS PARA FACILITAR A TAREFA ATÉ A LIQUIDAÇÃO.

A IMPORTÂNCIA PROVENIENTE DAS PASSAGENS E DESPACHOS

FEITOS EM PROVEITO DO GOVÊNRO, ENTRA IMEDIATAMENTE NOS RESULTADOS DA EXPLORAÇÃO E, NO ENTANTO, SUA ARRECADAÇÃO SE PROCESSA COM EXCESSIVA DEMORA.

APESAR DE SEREM RECEBIDOS OS EMPENHOS, RECLAMADO O SEU REFÔRÇO QUANDO AS REQUISIÇÕES EXCEDEM O SEU VALOR, REQUERIDO NO DEVIDO TEMPO O RESPECTIVO PAGAMENTO, AINDA ASSIM ACUMULAM-SE OS DÉBITOS, EMBARAÇANDO SOBREMANEIRA A PARTE FINANCEIRA DAS ESTRADAS.

A REDE LUTA, DE HÁ MUITO, COM ESSA DIFICULDADE. SERVINDO ZONA QUE POR DUAS VEZES FOI CAMPO DE AÇÃO DE REVOLUÇÕES, COMPUTOU EM SUA RECEITA VULTOSAS IMPORTÂNCIAS DECORRENTES DOS TRANSPORTES REALIZADOS E, PASSADOS MAIS DE TRÊS LUSTROS, NÃO LOGROU AINDA SUA TOTAL LIQUIDAÇÃO.

MAS NÃO SÃO SÔMENTE ÊSSES TRANSPORTES EXTRAORDINÁRIOS QUE LHE DIMINUEM AS POSSIBILIDADES FINANCEIRAS. AS CONTAS NOVAS, A PARTIR DE AGÔSTO DE 1945, CUJO PAGAMENTO FOI REGULADO PELO DECRETO-LEI Nº 7 787, DE 27 DE JULHO DO MESMO ANO, TAMBÉM ESTÃO ATRASADAS, ELEVANDO-SE A Q 16 106 875,80 O MONTANTE EM ATRASO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1947.

HÁ DUPLA CONVENIÊNCIA EM SER RESOLVIDO ÊSSE PROBLEMA, TANTO PARA AS ESTRADAS, ELIMINANDO OS EMBARAÇOS APONTADOS, COMO PARA O GOVÊNRO QUE TERIA SUAS DESPESAS MELHOR CONTROLADAS.

D) - ESTATÍSTICA

1) RELATO SÔBRE A SITUAÇÃO DO SERVIÇO DE ESTATÍSTICA EXISTENTE.

O SERVIÇO DE ESTATÍSTICA É O DESDOBRAMENTO DO SERVIÇO DA CONTADORIA; ENQUANTO ESTA FISCALIZA A RECEITA E A APURA, TENDO EM VISTA A TARIFICAÇÃO EXISTENTE, A ESTATÍSTICA A DIVIDE PELAS DIVERSAS ESPÉCIES TRANSPORTADAS E DETERMINA AS ZONAS DE SUA PROCEDÊNCIA, ESTABELECENDO AS RELAÇÕES DE RESULTADOS, PERCURSOS MÉDIOS, APROVEITAMENTO DE TRANSPORTES, ETC.

2) DEFICIÊNCIAS ATUAIS DO SERVIÇO DE ESTATÍSTICA, DIFICULTANDO A APROPRIAÇÃO RAZOÁVEL DOS CUSTOS DE PRODUÇÃO DA UNIDADE DE TRÁFEGO - MEDIDAS NECESSÁRIAS PARA REMEDIAR TAL SITUAÇÃO.

A UNIDADE DE TRÁFEGO É O TOTAL DOS PASSAGEIROS, ENCUMBRAMENTOS, ANIMAIS E MERCADORIAS, TOTALIZADOS EM TONELADAS-QUILÔMETRO DE PÊSO ÚTIL.

OS PESOS ATRIBUÍDOS AOS PASSAGEIROS E ANIMAIS, SERÃO CONVENCIONAIS OU DETERMINADOS POR EXPERIÊNCIA. NA REDE SE CONSIDERA, PARA FORMAÇÃO DA UNIDADE DE TRÁFEGO, CADA PASSAGEIRO COM 70 QUILOS, ANIMAL BOVINO COM 400 QUILOS, CAVALAR COM 300 E PEQUENOS ANIMAIS COM 100 QUILOS.

- 3) PROCESSO UTILIZADO NA ESTRADA PARA A DETERMINAÇÃO DOS CUSTOS ESPECÍFICOS DOS TRANSPORTES REALIZADOS - RESULTADOS OBTIDOS.

O CUSTO É DEDUZIDO DO TOTAL DA DESPESA, PELAS TONELADAS-QUILÔMETRO DE PÊSO ÚTIL.

O CUSTO PARCIAL DOS DIVERSOS TRANSPORTES É CALCULADO TENDO EM VISTA OS VEÍCULOS-QUILÔMETROS REALIZADOS EM CADA TRANSPORTE, EM RELAÇÃO AO TOTAL DE VEÍCULOS MOVIMENTADOS. A FÓRMULA ADOTADA É A SEGUINTE:

$$C = \frac{D \times VKN}{N \times VKT}$$

EM QUE

- C = CUSTO DO TRANSPORTE
 D = DESPESA DE CUSTEIO
 VKN = VEÍCULOS-QUILÔMETROS DA ESPÉCIE CONSIDERADA
 N = UNIDADES-QUILÔMETROS DA ESPÉCIE CONSIDERADA
 VKT = VEÍCULOS-QUILÔMETROS TOTAL.

- 4) REFORMAS INDISPENSÁVEIS NO SERVIÇO DE FORMA A CONTRIBUIR PARA O EXATO CONHECIMENTO DA PRODUÇÃO INDUSTRIAL DA ESTRADA.

A EVOLUÇÃO IRREPRIMÍVEL DAS CONDIÇÕES SOCIAIS OBRIGANDO AO MELHOR CONHECIMENTO DAS CAUSAS, EXIGE QUE A ESTATÍSTICA FERROVIÁRIA AUMENTE O SEU CAMPO DE AÇÃO, DE MODO A PERMITIR UM ESTUDO QUE FACILITE DETERMINAR OS SENÕES E CORRIGI-LOS.

O COMÉRCIO DA ESTRADA DE FERRO SE BASEIA NOS TRANSPORTES, TANTO DE VIAJANTES COMO DE MERCADORIAS, UNS E OUTROS ENTRAM EM CONTATO COM A ESTRADA NOS PONTOS ESTACIONAIS, CENTROS DE ATRAÇÃO DAS ZONAS DE INFLUÊNCIA, CUJA CONVERGÊNCIA SE FAZ POR ESTRADAS DE RODAGEM, CAMINHOS E VIAS FLUVIAIS.

PARA SABERMOS SE A ESTRADA ESTÁ CUMPRINDO INTEGRALMENTE SUA FINALIDADE, TRANSPORTANDO TUDO QUANTO É PRODUZIDO OU IMPORTADO COMO NECESSIDADE DAS ZONAS, OU SE SUA CAPACIDADE DE TRANSPORTE É INFERIOR OU SUPERIOR À POSSIBILIDADE DESSAS ZONAS, MISTER SE FAZ QUE SE CONHECAM OS DADOS DE PRODUÇÃO E CONSUMO, PARA QUE, COMPARADOS COM OS TRANSPORTES, SE DEDUZAM AS FALHAS E SE AS ELIMINEM.

E) - SERVIÇO DE ENSINO E ORIENTAÇÃO PROFISSIONAL

TEM ESSA ORGANIZAÇÃO POR OBJETIVO FORMAR ARTÍFICES, APERFEIÇOAR ANTIGOS OPERÁRIOS, ESPECIALIZAR O PESSOAL DE ESCRITÓRIO E SELECIONAR ASSIM OS CANDIDATOS A CARGOS INICIAIS, COMO OS EMPREGADOS PARA O ACESSO, EM DETERMINADA FASE DE SUA CARRERA.

INICIADA EM 1940, COM A FUNDAÇÃO DA ESCOLA PROFISSIONAL FERROVIÁRIA "CEL. TIBÚRCIO CAVALCANTI", EM PONTA GROSSA. CONTA HOJE, ALÉM DESTA, COM A ESCOLA PROFISSIONAL FERROVIÁRIA "CEL. DURIVAL BRITTO", EM CURITIBA; COM QUATRO CURSOS DE APERFEIÇOAMENTO PARA O PESSOAL DE OFICINAS E ESCRITÓRIOS, EM CURITIBA, PONTA GROSSA, MAFRA E PÔRTO-UNIAO DA VITÓRIA, E UM CURSO DE ALFABETIZAÇÃO EM JAGUARIAÍVA.

OS FATOS HÃO DEMONSTRADO QUE O SERVIÇO DE ENSINO E ORIENTAÇÃO PROFISSIONAL É UMA INSTITUIÇÃO FELICÍSSIMA, DE EVIDENTE VALOR CULTURAL, SOCIAL E ECONÔMICO. NOTÁVEL TEM SIDO SUA INFLUÊNCIA NA REDE NO SENTIDO DE ELEVAR O NÍVEL FUNCIONAL DOS EMPREGADOS.

RELEGANDO, QUER NA APRENDIZAGEM, QUER NO APERFEIÇOAMENTO DO ARTÍFICE, OS MÉTODOS EXCLUSIVAMENTE EMPÍRICOS, O SEOP VEM ALCANÇANDO EXCELENTE SUCESSO COM A FORMAÇÃO E APERFEIÇOAMENTO RACIONAL DOS SEUS OPERÁRIOS, EVIDENCIADO MEDIANTE TESTES QUE O ALUNO TEM DE EXECUTAR COM PEÇAS QUE LHE SÃO EXIGIDAS DE COMPLEXIDADE CRESCENTE.

AS ESCOLAS PROFISSIONAIS JÁ DIPLOMARAM 125 ARTÍFICES, ABRANGENDO CALDEIREIROS, SOLDADORES, SERRALHEIROS, FERREIROS, MARCENEIROS, ELETRICISTAS, OPERADORES-MECÂNICOS E AJUSTADORES.

NOS CURSOS DE APERFEIÇOAMENTO, OS ARTÍFICES ANTIGOS REPASSAM, AMPLIAM E FUNDAMENTAM SEUS CONHECIMENTOS, TORNANDO-SE MAIS EFICIENTES E EM CONDIÇÕES ADEQUADAS EM RELAÇÃO AOS NOVOS ARTÍFICES, RECÉM-DIPLOMADOS.

O PESSOAL DE ESCRITÓRIO TEM OPORTUNIDADE DE DESENVOLVER MAIS LARGA ATIVIDADE MENTAL, SUPRINDO DEFICIÊNCIAS DE PREPAROS ANTERIORES E HABILITANDO-SE AO EXERCÍCIO EFICIENTE DE SUAS FUNÇÕES.

ASSIM TEM SUCEDIDO COM 243 AUXILIARES DE ESCRITÓRIO QUE JÁ FREQUENTARAM OS CURSOS.

NA SELEÇÃO DE CANDIDATOS TEM O SERVIÇO DE ENSINO EMPREGADO OS MAIS EFICIENTES PROCESSOS DE DETERMINAÇÃO DOS GRAUS DE ACUIDADE INTELECTIVA, DESENVOLVIMENTO MENTAL, CONHECIMENTOS GERAIS E CAPACIDADE FUNCIONAL, INDICANDO 2 116 DE QUASE 5 000 CANDIDATOS INSCRITOS EM CONCURSOS.

ESTANDO AS NOVAS OFICINAS DE CURITIBA EM VIAS DE CONCLUSÃO, TEM A REDE, EM SEU PESSOAL ESPECIALIZADO, QUE VEM SAINDO DAS OFICINAS DA ESCOLA, COM EXPERIÊNCIA, SEGURAMENTE ORIENTADA E MAIS AMPLA VISÃO DE POSSIBILIDADES TÉCNICAS, A SEGURANÇA DE UMA ATIVIDADE Sã E PRODUTIVA.

2 - NO ENSEJO, REAFIRMO-VOS OS MEUS PROTESTOS DE ELAVADA ESTIMA E DISTINTA CONSIDERAÇÃO.

JOSÉ MACHADO LOPES

DIRETOR

ORGANIZAÇÃO RACIONAL DOS SERVIÇOS DEPROTOCOLO, EXPEDIENTE E ARQUIVODAS ESTRADAS DE FERRO

PROF. JOSÉ DE CASTRO

AS SUGESTÕES DO AUTOR PODEM SER POSTAS EM PRÁTICA NÃO SÓMENTE EM ESTRADAS DE FERRO COMO TAMBÉM EM QUALQUER EMPRESA INDUSTRIAL OU COMERCIAL.

O PRINCÍPIO BÁSICO QUE NORTÉIA A ORGANIZAÇÃO RACIONAL É A OBTENÇÃO, NO TRABALHO, DO MÁXIMO RENDIMENTO COM O MÍNIMO DE ESFORÇO.

O ACRÉSCIMO DA PRODUTIVIDADE VERIFICA-SE COM UM MENOR DISPÊNDIO DE ENERGIAS.

AS ESTRADAS DE FERRO SÃO ORGANIZAÇÕES COMPLEXAS, QUE TÊM UM SERVIÇO DE EXPEDIENTE, PROTOCOLO E ARQUIVO, BASTANTE VOLUMOSO, COMPARÁVEL, NÃO RARO, AO DE QUALQUER SECRETARIA DE ESTADO. ALÉM DISTO, DEVIDO ÀS ESPECIALIZAÇÕES DE SEUS DEPARTAMENTOS E SECÇÕES, SÃO VARIADÍSSIMOS OS ASSUNTOS TRATADOS DIARIAMENTE NA CORRESPONDÊNCIA FERROVIÁRIA, QUER INTERNA OU EXTERNA.

NOS DEPARTAMENTOS DE DIREÇÃO OU ADMINISTRAÇÃO GERAL, QUE COORDENAM AS ATIVIDADES ESPECIALIZADAS DE TODOS OS SETORES DE TRABALHO FERROVIÁRIO, OS SERVIÇOS DE EXPEDIENTE, PROTOCOLO E ARQUIVO SÃO VOLUMOSÍSSIMOS, DEVIDO À QUANTIDADE DE PAPEIS E À VARIEDADE DOS ASSUNTOS TRATADOS NOS MESMOS.

UMA MELHORIA DE PRODUTIVIDADE EM TAIS SERVIÇOS, COM MENOR DISPÊNDIO DE ENERGIA E MENOR CUSTO DE PRODUÇÃO SÓMENTE PODERIA SER OBTIDA COM O EMPREGO DE MÉTODOS E PRINCÍPIOS DE RACIONALIZAÇÃO, PARTINDO DA DIVISÃO DO TRABALHO.

SE O TRABALHO É MUITO GRANDE E VARIADO, É INDISPENSÁVEL DIVIDI-LO, COORDENANDO SUA EXECUÇÃO, AFIM DE SE OBTER A DESEJADA EFICIÊNCIA.

A DIVISÃO DO TRABALHO É UM DOS PRINCÍPIOS DE ADMINISTRAÇÃO

TRAÇÃO CIENTÍFICA. A SEU RESPEITO, OBSERVA FAYOL:

"A DIVISÃO DO TRABALHO É DE ORDEM NATURAL: OBSERVA-SE NO MUNDO ANIMAL, ONDE À MEDIDA QUE O SER É MAIS PERFEITO POSSUE MAIS VARIEDADE DE ÓRGÃOS ENCARREGADOS E FUNÇÕES DISTINTAS; LEMBRA AS SOCIEDADES HUMANAS, NAS QUAIS QUANTO MAIS COMPLEXO É O CORPO SOCIAL, TANTO MAIOR E MAIS ESTREITA É A RELAÇÃO ENTRE A FUNÇÃO E O ÓRGÃO. À MEDIDA QUE A SOCIEDADE CRESCE APARECEM NOVOS ÓRGÃOS DESTINADOS A SUBSTITUIR O ÓRGÃO ÚNICO, PRIMITIVAMENTE ENCARREGADO DE TODAS AS FUNÇÕES.

A DIVISÃO DO TRABALHO TEM POR FINALIDADE PRODUZIR MAIS E MELHOR COM O MESMO ESFORÇO.

O OPERÁRIO QUE FABRICA TODOS OS DIAS A MESMA PEÇA E O CHEFE QUE TRATA CONSTANTEMENTE DOS MESMOS NEGÓCIOS, ADQUIREM UMA HABILIDADE, UMA SEGURANÇA E UMA PRECISÃO QUE AUMENTAM SUA PRODUÇÃO. CADA TROCA DE OCUPAÇÃO OU DE TAREFA IMPORTA NUM ESFORÇO DE ADAPTAÇÃO QUE DIMINUI A PRODUÇÃO. A DIVISÃO DO TRABALHO PERMITE REDUZIR O NÚMERO DE OBJETOS SOBRE OS QUAIS DEVEM APLICAR-SE A ATENÇÃO E O ESFORÇO. É O MELHOR MEIO DE SE OBTER O MÁXIMO RENDIMENTO DOS INDIVÍDUOS E DAS COLETIVIDADES".

OBSERVANDO E CATALOGANDO DURANTE CÊRCA DE DOIS ANOS TODOS OS ASSUNTOS TRATADOS EM PROTOCOLOS, EXPEDIENTE E ARQUIVO DE UMA GRANDE EMPRESA FERROVIÁRIA E DEPOIS DE VERIFICAR QUE AS NOSSAS ESTRADAS DE FERRO GASTAM ANUALMENTE CENTENAS DE CONTOS COM ESSES TRABALHOS CHEGAMOS À CONCLUSÃO DE QUE SERIA ÚTIL A APLICAÇÃO DOS PRINCÍPIOS DE RACIONALIZAÇÃO A TAIS SERVIÇOS.

OBTERIAMOS MAIOR EFICIÊNCIA NO TRABALHO E MENOR DESPÊNDIO DE ENERGIAS. A PRODUÇÃO CRESCERIA, BARATEANDO O CUSTO DE TAIS SERVIÇOS.

PROCURAMOS, POR ISSO, COMO PRELIMINAR DO NOSSO ESTUDO, REUNIR OS ASSUNTOS CATALOGADOS NUM "CLASSIFICADOR DECIMAL", ESTABELECEANDO, DE INÍCIO, 10 GRUPOS FUNDAMENTAIS, QUE FORAM,

POSTERIORMENTE, DESDOBRADOS EM 10 SUB-GRUPOS E ESTES EM 10 CLASSES DE ASSUNTOS CORRELATOS.

TRATA-SE, PORTANTO, DE UM CLASSIFICADOR DECIMAL DE ASSUNTOS COM DESDOBRAMENTOS DE PRIMEIRO, SEGUNDO E TERCEIRO GRAUS.

MESMO PARA AS BIBLIOTÉCAS PARTICULARES DOS NOSSOS FERROVIARISTAS, TAL CLASSIFICADOR PODERÁ SER DE GRANDE UTILIDADE, COMO PROLONGAMENTO DO CLASSIFICADOR UNIVERSAL DE ASSUNTOS, TAMBÉM CONHECIDO POR "SISTEMA "DEWEY".

OS 10 GRUPOS FUNDAMENTAIS DE ASSUNTOS FORAM ORGANIZADOS TOMANDO-SE POR BASE A EXISTÊNCIA DE UMA ESTRADA DE FERRO EM FUNCIONAMENTO.

TRATANDO-SE DE UM SERVICÓ PÚBLICO, NENHUMA ESTRADA DE FERRO PODE EXISTIR SEM UM ATO DO PODER PÚBLICO, OU MELHOR, SEM UMA LEI DE CONCESSÃO OU AUTORIZAÇÃO PARA SEU FUNCIONAMENTO. ASSIM, O PRIMEIRO GRUPO FIGOU SENDO:

LEIS, DECRETOS, PORTARIAS E AVISOS DO PODER PÚBLICO - CONTRATOS E DOCUMENTOS - ACÓRDOS, CONVÊNIOS, AJUSTES E CONCESSÕES - PARECERES TÉCNICOS E JURÍDICOS.

EXISTINDO A LEI, A EMPRESA NÃO PODERÁ FUNCIONAR SEM ORGANIZAÇÃO, REGULAMENTOS, ETC. O SEGUNDO GRUPO SERÁ, POIS:

ORGANIZAÇÃO - REGULAMENTOS, INSTRUÇÕES, ORDENS DE SERVIÇO E CIRCULARES - RELATÓRIOS - DADOS ESTATÍSTICOS.

COM A LEI, ORGANIZAÇÃO, REGULAMENTOS, ETC. TEMOS A ESTRUTURA DA EMPRESA. VEM, EM SEGUIDA, OS EMPREGADOS, POR ISSO QUE NADA SE PODE FAZER NO SETOR FERROVIÁRIO SEM "PESSOAL". O TERCEIRO GRUPO É, POIS:

PESSOAL - ADMISSÕES, PONTO, PAGAMENTO, LICENÇAS, AUSÊNCIAS, MOVIMENTO DO PESSOAL - CLASSIFICAÇÃO -

ÇÕES, COMISSÕES, PROMOÇÕES, DISCIPLINA - ASSENTAMENTOS DO PESSOAL - AFASTAMENTOS - SELEÇÃO E PREPARO - TÉCNICO PROFISSIONAL DO PESSOAL - ACIDENTES DO TRABALHO.

A EXISTÊNCIA DE PESSOAL EXIGE IMEDIATAMENTE "MATERIAL" PARA O TRABALHO, SENDO, POIS, O QUARTO GRUPO:

MATERIAL - PEDIDOS, OFERTAS, CONCORRÊNCIAS, AQUISIÇÕES, CONFERÊNCIA, RECEBIMENTO, GUARDA, DISTRIBUIÇÃO, TRANSFERÊNCIAS, CESSÕES, PERMUTAS, ALUGUEIS, VENDA, EMPRÉSTIMOS E BAIXAS DE MATERIAIS.

COMO TODO O TRABALHO DE CONSTRUÇÃO FERROVIÁRIA COMEÇA PELO PREPARO DO LEITO, O QUINTO GRUPO SERÁ, POIS:

VIA PERMANENTE E EDIFÍCIOS - CONSTRUÇÃO DE LINHAS E RAMAIS, CADASTRO, DESVIOS E LINHAS ACCESSÓRIAS, PATIOS, ABASTECIMENTO D'ÁGUA, DEFESA DA LINHA, PEDREIRAS, EMPEDRAMENTO, OBRAS DE ARTE, EDIFÍCIOS E DEPENDÊNCIAS, ESTAÇÕES, ARMAZENS E DEPENDÊNCIAS.

COM A CONSTRUÇÃO DA VIA PERMANENTE SURGE O MATERIAL RODANTE E DE TRACÇÃO E APARECEM OS SERVIÇOS DE OFICINAS MECÂNICAS. TEMOS, ASSIM, O SEXTO GRUPO:

MATERIAL RODANTE E DE TRACÇÃO - MATERIAL FLUTUANTE - OFICINAS - SERVIÇOS DE ENGENHARIA MECÂNICA.

HAVENDO LINHA CONSTRUÍDA E MATERIAL RODANTE EM CIRCULAÇÃO SURGEM OS PROBLEMAS DE TRANSPORTES, TRENS, VEÍCULOS, ACIDENTES E APARECE O SÉTIMO GRUPO:

ASSUNTOS GERAIS SÔBRE TRANSPORTES - TRENS, VEÍCULOS, SERVIÇO DE PASSAGEIROS, CARGAS E ANIMAIS - ACIDENTES - IRREGULARIDADES E OCORRÊNCIAS NO SERVIÇO DE TRANSPORTES - RÁDIO, TELEGRAFO E TELEFONE - ILUMINAÇÃO, SINALIZAÇÃO, CROMOMETRIA - SERVIÇO DAS ESTAÇÕES.

A EXISTÊNCIA DE TRENS FAZ SUPÔR A ESTRADA JÁ EM FUNCIONAMENTO, EXIGINDO HORÁRIOS, TARIFAS, PROPAGANDA DOS TRANSPORTES, ETC., ENFIM TODOS OS ASSUNTOS CAPITULADOS NO OITAVO GRUPO:

ASSUNTOS COMERCIAIS - HORÁRIOS - PROPAGANDA COORDENAÇÃO DE TRANSPORTES - SERVIÇO RODOVIÁRIO - SERVIÇO DE CAFÉ - TARIFAS - SERVIÇOS DE CONTABILIDADE E ESTATÍSTICA - ARRECADAÇÃO DE IMPOSTOS - TRANSPORTES POR CONTA DOS GOVERNOS.

A EXISTÊNCIA DE TRENS EM CIRCULAÇÃO, DE HORÁRIOS, TARIFAS, ETC. EXIGE O CONTRÔLE DE RECEITAS E DESPESAS, APURAÇÃO DE CUSTOS DE SERVIÇO, ESTUDOS E SOLUÇÃO DE PROBLEMAS ECONÔMICOS E FINANCEIROS, GERÊNCIA DE CAPITALS, ETC., ASSUNTOS ESTES CATALOGADOS NO GRUPO NOVE:

ASSUNTOS GERAIS SÔBRE CONTABILIDADE, ECONOMIA E FINANÇAS - ESCRITURAÇÃO, FISCALIZAÇÃO E CONTRÔLE - CONTAS A RECEBER E A PAGAR - CONTAS CORRENTES - CONTAS DE MOVIMENTO - BALANÇOS, MAPAS E BALANCETES - PATRIMÔNIO - CONTA DE CAPITAL - FUNDO DE MELHORAMENTOS - FUNDO DE RENOVAÇÃO - FUNDOS DE RESERVA - TOMADAS DE CONTAS.

COMO ASSUNTO DO GRUPO DEZ TEMOS AS "GENERALIDADES", ISTO É; TODOS OS ASSUNTOS NÃO CATALOGADOS NOS GRUPOS ANTERIORES:

CAIXA DE APOSENTADORIA E PENSÕES DOS FERROVIÁRIOS - ASSOCIAÇÕES DE CLASSE - SINDICATOS - DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO - CONSELHO NACIONAL DO TRABALHO, MINISTÉRIOS E SECRETARIAS DE ESTADO - OUTRAS ESTRADAS DE FERRO E COMPANHIAS DE NAVEGAÇÃO - ASSUNTOS GERAIS SÔBRE EXPEDIENTE, BIBLIOTECA E ARQUIVO.

ESTE CLASSIFICADOR DE ASSUNTOS É O PONTO DE PARTIDA PARA A DIVISÃO DO TRABALHO NOS SERVIÇOS DE EXPEDIENTE, PROTOCOLO E ARQUIVO DAS ESTRADAS DE FERRO.

NUMA PEQUENA ESTRADA, ONDE O SERVIÇO PUDESSE SER FEITO POR 5 FUNCIONÁRIOS, CADA UM FICARIA INCUMBIDO DE CUIDAR DE DOIS GRUPOS DE ASSUNTOS.

NUMA ESTRADA MÉDIA, PODERIA SER CONFIADO UM GRUPO A CADA UM FUNCIONÁRIO. NUMA GRANDE EMPRESA, CONFORME O VOLUME DE SERVIÇO, CADA GRUPO DE ASSUNTOS PODERIA SER ENTREGUE A DOIS OU MAIS EMPREGADOS.

O FRACIONAMENTO DESTA ESPÉCIE DE SERVIÇO POR ASSUNTO, É A MELHOR MANEIRA DE ATENDER AOS PRINCÍPIOS DE RACIONALIZAÇÃO. UM EMPREGADO CUIDANDO SEMPRE DOS MESMOS ASSUNTOS NOS TRABALHOS DE EXPEDIENTE, PROTOCOLO E ARQUIVO, ADQUIRE GRANDE HABILIDADE NO SERVIÇO E A SUA PRODUÇÃO AUMENTA, SEM NECESSIDADE DE MAIOR ESFORÇO DE SUA PARTE.

REPETIMOS AQUI AS PALAVRAS DE FAYOL SOBRE DIVISÃO DO TRABALHO:

"O OPERÁRIO QUE FABRICA TODOS OS DIAS A MESMA PEÇA E O CHEFE QUE TRATA CONSTANTEMENTE DOS MESMOS NEGÓCIOS, ADQUIREM UMA HABILIDADE, UMA SEGURANÇA E UMA PRECISÃO QUE AUMENTAM SUA PRODUÇÃO".

DAMOS A SEGUIR UM ESQUEMA DE DISTRIBUIÇÃO DOS SERVIÇOS DE EXPEDIENTE, PROTOCOLO E ARQUIVO EM UMA ESTRADA DE FERRO DO TIPO MÉDIO, ONDE CADA GRUPO DE ASSUNTOS É CONFIADO A UM FUNCIONÁRIO, QUE SE INCUMBIRA DOS SEGUINTE SERVIÇOS:

- A) PROTOCOLO
- B) ESTUDO DO PAPEL
- C) DESPACHO OU CORRESPONDÊNCIA
- D) ARQUIVO VIVO - (ASSUNTOS EM ANDAMENTO)
- E) ARQUIVO MORTO - (ASSUNTOS LIQUIDADOS)
- F) CONTRÔLE E EXPEDIÇÃO DE CORRESPONDÊNCIA

NOS TRABALHOS DE REORGANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DE EXPEDIENTE, PROTOCOLO E ARQUIVO EM ESTRADAS DE FERRO, PARA IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA DE REGISTRO EM FICHAS E ADOÇÃO DO CLASSIFICA-

DOR DECIMAL DE ASSUNTOS, É INDISPENSÁVEL A OBSERVÂNCIA DE CERTAS REGRAS, DEVIDO AO VOLUME E COMPLEXIDADE DE TAIS SERVIÇOS.

DAMOS A SEGUIR ALGUMAS NORMAS A SEREM OBSERVADAS:

11- O SERVIÇO DE EXPEDIENTE, PROTOCOLO E ARQUIVO É BASEADO NUM "CLASSIFICADOR DECIMAL DE ASSUNTOS", COM DESDOBRAMENTOS DE SEGUNDO E TERCEIRO GRAUS, DOS SEGUINTE GRUPOS FUNDAMENTAIS:

0 - LEIS, DECRETOS, PORTARIAS E AVISOS DO PODER PÚBLICO - CONTRATOS E DOCUMENTOS, ETC.

1 - ORGANIZAÇÃO, REGULAMENTOS, INSTRUÇÕES E ORDENS DE SERVIÇO, ETC.

2 - PESSOAL

3 - MATERIAL

4 - VIA PERMANENTE E EDIFÍCIOS

5 - MATERIAL RODANTE E DE TRACÇÃO - MATERIAL FLUTUANTE - OFICINAS.

6 - ASSUNTOS GERAIS SÔBRE TRANSPORTES - TRENS, VEÍCULOS, ETC.

7 - ASSUNTOS COMERCIAIS - HORÁRIOS, PROPAGANDA, SERVIÇO RODOVIÁRIO, ETC.

8 - ASSUNTOS GERAIS SÔBRE CONTABILIDADE, ECONOMIA E FINANÇAS.

9 - GENERALIDADES.

2 - TODOS OS PROCESSOS, PAPEIS, CARTAS, OFÍCIOS, MEMORAN

DOS, TELEGRAMAS E DOCUMENTOS, ETC., RECEBIDOS SERÃO IMEDIATAMENTE CLASSIFICADOS PELO FUNCIONÁRIO OU CHEFE DO SERVIÇO ENCARREGADO DA DISTRIBUIÇÃO.

- 3 - DISTRIBUÍDOS OS PAPEIS SERÃO ESTES NUMERADOS E REGISTRADOS EM FICHAS APROPRIADAS, FORMATO 0,11 X 0,15, DAS QUAIS CONSTARÃO RESUMIDAMENTE O ASSUNTO TRATADO NO PAPEL. HAVERÁ, TAMBÉM, AS SEGUINTE INDICAÇÕES:

DATA
PROCEDÊNCIA
DESTINO
NÚMERO DO PAPEL
OBSERVAÇÕES

AS FICHAS SERÃO GUARDADAS EM FICHÁRIO DE AÇO OU MADEIRA, COM SEPARAÇÕES INTERNAS POR GRUPOS E SUB-GRUPOS, OBSERVADA A ORDEM DO CLASSIFICADOR DECIMAL DE ASSUNTOS.

- 4 - ALÉM DA NUMERAÇÃO POR GRUPOS E SUB-GRUPOS, COLOCADA DENTRO DE UM CARIMBO APROPRIADO, HAVERÁ AINDA UMA NUMERAÇÃO ACCESSÓRIA INDICANDO O NÚMERO DE ORDEM DOS PAPEIS REGISTRADOS EM CADA SUB-GRUPO. EXEMPLO:

ESTRADA DE FERRO "X"
DIRETORIA
Nº 2 / 32 / 4
DATA: 2 - 9 - 945

NO EXEMPLO INDICADO, OS NÚMEROS COLOCADOS NO CARIMBO SIGNIFICAM:

- 2 - PESSOAL
- 3 - MOVIMENTO DO PESSOAL
- 2 - PROMOÇÕES
- 3 - INDICA QUE ESTE É O QUARTO PAPEL REGISTRADO NO SUB-GRUPO 32.

- 5 - TÔDA A CORRESPONDÊNCIA SERÁ FEITA À MÁQUINA, COM DUAS

CÓPIAS, DE CÔRES DIFERENTES (AMARELO E ROSA).
 A CÓPIA AMARELA DESTINA-SE AO ARQUIVO CRONOLÓGICO E
 A CÓPIA ROSA AO ARQUIVO DE PAPEIS POR ASSUNTO. AS CÔ-
 PIAS AMARELAS SERÃO ENCADERNADAS PERIODICAMENTE, FOR-
 MANDO LIVROS.

- 6 - O ARQUIVAMENTO DAS CÓPIAS SERÁ FEITO EM ARQUIVO DE
 AÇO, PASTAS DE CARTÃO DUPLO, COM PROJEÇÃO E FERRAGEM
 PRÓPRIA PARA PRENDER PAPEIS.
- 7 - PARA MAIOR EFICIÊNCIA E SEGURANÇA DO CONTRÔLE DE RES-
 POSTA DA CORRESPONDÊNCIA EXPEDIDA, DEVERÁ SER ESTABE-
 LECIDO QUE AS CÓPIAS COR DE ROSA DE TODA A CORRESPON-
 DÊNCIA AGUARDANDO RESPOSTA, ANTES DE IREM PARA O AR-
 QUIVO DE ASSUNTOS, PASSARÃO POR UM ARQUIVO PROVISÓ-
 RIO DE CONTRÔLE, CONSTATANTE DE 31 PASTAS CORRESPONDEN-
 TES AOS DIAS DO MÊS. ASSIM, TODAS AS CÓPIAS DE COR-
 RESPONDÊNCIA EXPEDIDA NO DIA 1º, COM 10 DIAS DE PRA-
 ZO PARA AS RESPOSTAS, SERÃO ENCONTRADAS NA PASTA DO
 DIA 11. DIARIAMENTE SERÁ REVISTADA A PASTA DE CON-
 TROLE DE CORRESPONDÊNCIA QUE CORRESPONDER A CADA DIA,
 PARA AS PROVIDÊNCIAS DE RECLAMAÇÃO DE RESPOSTAS.
- 8 - ADOTADO O ARQUIVO PROVISÓRIO DE CONTRÔLE DE RESPOS-
 TAS, É INDISPENSÁVEL INDICAR NAS CÓPIAS AMARELAS (AR-
 QUIVO CRONOLÓGICO) OS NÚMEROS DAS PASTAS EM QUE SE
 ACHAM AS CÓPIAS COR DE ROSA, O QUE PODERÁ SER FEITO
 POR MEIO DE CARIMBO.
- 9 - TODA A CORRESPONDÊNCIA EXPEDIDA DEVERÁ SER NUMERADA
 CUM INDICAÇÃO DOS GRUPOS E SUB-GRUPOS DO CLASSIFICA-
 DOR DECIMAL DE ASSUNTOS E UM NÚMERO GERAL DE ORDEM DA
 CORRESPONDÊNCIA?

REFERÊNCIA: Nº 2/32/4 - 1268
QUEIRA CITAR A REFERÊNCIA SUPRA

- 10 - NOS CASOS EM QUE FÔR MUITO VOLUMOSA A CORRESPONDÊN-
 CIA SOLICITANDO INFORMAÇÕES DE REPARTIÇÕES OU SEC-
 ÇÕES DA PRÓPRIA ESTRADA, PARA ESCLARECIMENTOS DE PRO

CESSOS EM ANDAMENTO, CONVÉM ESTABELECEER MAIOR NÚMERO DE CÓPIAS. NESTE CASO, AS CARTAS EXPEDIDAS SERÃO DATILOGRAFADAS COM ESPAÇO SUFICIENTE PARA AS RESPOSTAS, ENTRE OS PERÍODOS, SENDO REMETIDAS AO DESTINATÁRIO EM DUAS VIAS. ESTE, AO RECEBER A CARTA, COLOCARÁ AS DUAS VIAS NA MÁQUINA, INTERCALANDO UM CARBONO ENTRE AS MESMA E DATILOGRAFARÁ A RESPOSTA NO ESPAÇO QUE FOI RESERVADO PARA ISSO.

DATILOGRAFADA A RESPOSTA, O DESTINATÁRIO ARQUIVARÁ A SEGUNDA VIA, DEVOLVENDO A PRIMEIRA AO REMETENTE.

- 11 - COM A ADOÇÃO DE ARQUIVO DE AÇO, FORMATO OFÍCIO, A SEPARAÇÃO DA CORRESPONDÊNCIA NAS GAVETAS RESPECTIVAS, DE AÇORDO COM O CLASSIFICADOR DECIMAL DE ASSUNTOS, SERÁ FEITA POR MEIO DE FICHAS DE PROJEÇÃO, DESDOBRANDO SE EM PASTAS DE CARTOLINA OS SUB-CRUPOS QUE FOREM JULGADOS CONVENIENTES, PARA FACILIDADE DO SERVIÇO DE ARQUIVO.

NO CLASSIFICADOR DECIMAL CITADO, CONSEGUIMOS REUNIR 1 000 ASSUNTOS FERROVIÁRIOS, CLASSIFICANDO-OS EM GRUPOS E SUBGRUPOS.

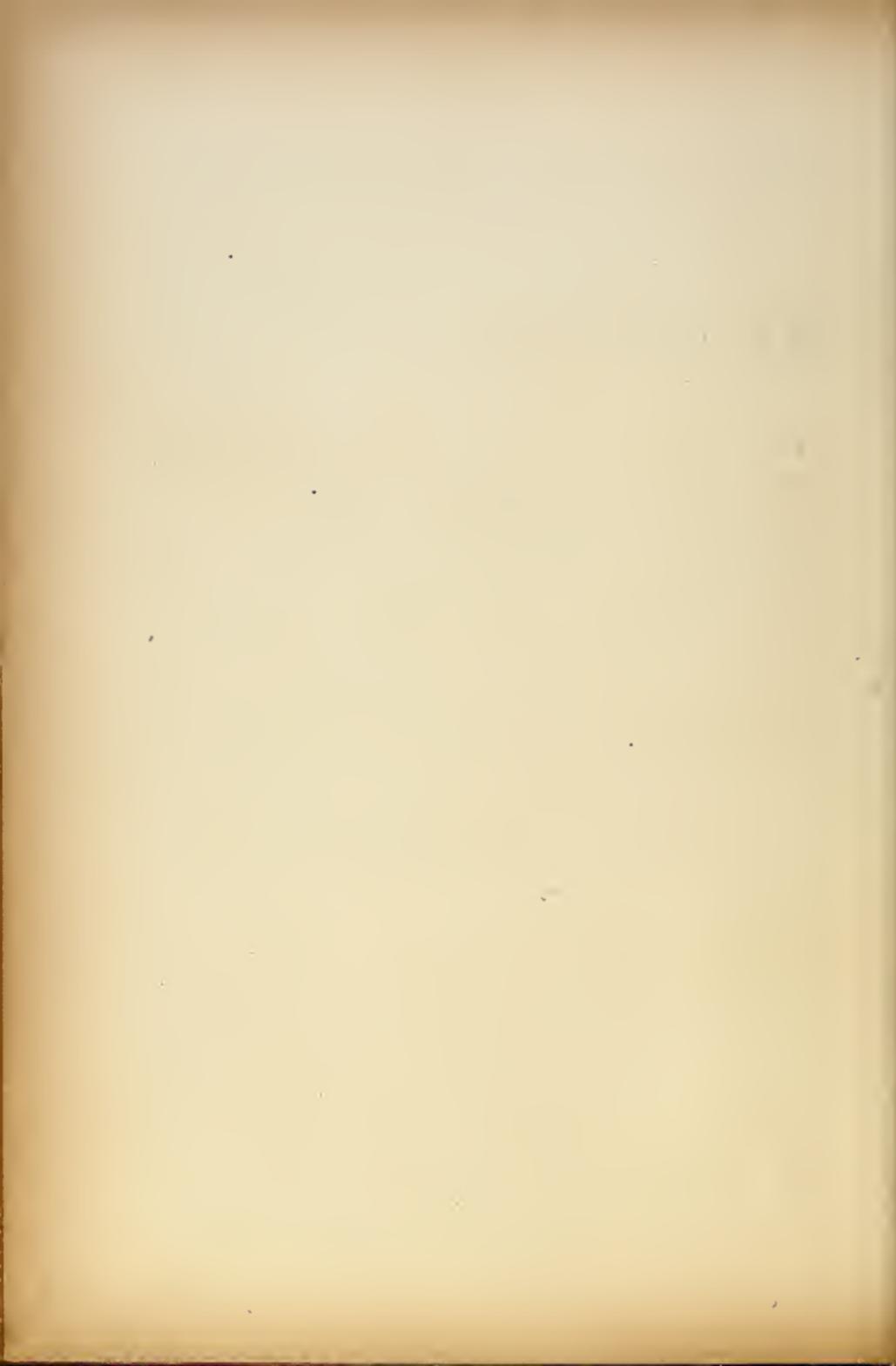
A ADOÇÃO DESTE SISTEMA EM QUALQUER ESTRADA DE FERRO TRARÁ BENEFÍCIOS AOS SERVIÇOS, RACIONALIZANDO OS TRABALHOS DE EXPEDIENTE, PROTOCOLO E ARQUIVO. TORNARÃO SIMPLES E RÁPIDAS AS BUSCAS DE PAPEL NO ARQUIVO, PRINCIPALMENTE NO QUE É CONHECIDO POR "ARQUIVO MORTO", ONDE SE ENCONTRAM OS CHAMADOS "CASOS LIQUIDADOS".

É INTERESSANTE OBSERVAR QUE, NESTE SERVIÇO NÃO RARAS VÉZES OS "MORTOS" RESSUSCITAM E COSTUMAM DAR MUITO TRABALHO AOS ARQUIVISTAS QUE ADOTAM SISTEMAS DIFERENTES, VALENDO-SE COM FREQUÊNCIA DA MEMÓRIA, COMO UMA ESPÉCIE DE "RADAR", PARA LOCALIZAR O PAPEL ANTIGO QUE FOI SOLICITADO SOMENTE PELO ASSUNTO, SEM QUALQUER OUTRA REFERÊNCIA QUANTO A DATAS, PROCEDÊNCIA, ETC.

HÁ CASOS EM QUE AS BUSCAS NO ARQUIVO SE TORNAM INFRTÍFERAS, DESAFIANDO A PACIÊNCIA ATÉ DOS FERROVIÁRIOS CHINESES,

HABITUADOS À LEITURA DE CONFÚCIO E DAS SUAS PREGAÇÕES SÔBRE MORTIFICAÇÃO E RENUNCIA ...

O SISTEMA DE DIVIDIR O SERVIÇO DE EXPEDIENTE, PROTOCOLO E ARQUIVO POR ASSUNTO, ELIMINA TODOS OS FATORES DE PERTURBAÇÃO DO TRABALHO, SIMPLIFICANDO-O. É A MAIOR EFICIÊNCIA OBTIDA NESTE SERVIÇO DECORRE, PRECISAMENTE, DE SUA SIMPLIFICAÇÃO POR MÉTODOS ADEQUADOS, DE ACÔRDO COM OS MODERNOS PRINCÍPIOS DE RACIONALIZAÇÃO DE SERVIÇOS.



COMPANHIA MOGIANA DE ESTRADAS DE FERRO

RIO DE JANEIRO, 17 DE AGOSTO DE 1948

EXMO. SNR.

DR. ARTHUR PEREIRA DE CASTILHO

M. D. PRESIDENTE DAS REUNIÕES DOS DIRETORES
DAS ESTRADAS DE FERRO

CONFORME RELATEI AO INICIAR A MINHA COMUNICAÇÃO NA SEMANA ÚLTIMA, A RESPEITO DOS SERVIÇOS DO ALMOXARIFADO, CONTABILIDADE, ESTATÍSTICA E PESQUISAS TÉCNICO-ECONÔMICAS, ESTUDOS QUE ESPERAVA DE SÃO PAULO NÃO ME HAVIAM CHEGADO AS MÃOS, EMBORA ENTREGUES AO CORREIO AÉREO COM TEMPO MAIS QUE SUFICIENTE.

COMO CONTRIBUIÇÃO DA COMPANHIA MOGIANA DE ESTRADAS DE FERRO AOS ESTUDOS QUE O DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO VAI REALIZAR E DENTRO DO ESPÍRITO DAS CONCLUSÕES VOTA DAS A RESPEITO DA ESTATÍSTICA E DAS PESQUISAS TÉCNICO-ECONÔMICAS, TENHO O PRAZER DE PASSAR ÀS MÃOS DE VOSSA EXCELENÇA OS DOIS TRABALHOS SEGUINTE, ELABORADOS PELOS ASSISTENTES DO DEPARTAMENTO DE ESTUDOS ECONÔMICOS, QUE TENHO A HONRA DE CHEFIAR NAQUELA COMPANHIA.

"ALGUMAS SUGESTÕES SOBRE ESTATÍSTICA FERROVIÁRIA", PELO ENGR PAULO ARAUJO CORREIA DE BRITO, ASSISTENTE DO SERVIÇO DE ESTATÍSTICA E PESQUISAS FERROVIÁRIAS.

"PRINCÍPIOS DE ORGANIZAÇÃO DE SERVIÇOS DE ESTATÍSTICA NAS EMPRESAS FERROVIÁRIAS", PELO SNR. J. POKROVSKY, ASSISTENTE DO SERVIÇO DE ESTATÍSTICA E PESQUISAS ECONÔMICAS.

VALHO-ME DO ENSEJO PARA RENOVAR A VOSSA EXCELENÇA A SEGURANÇA DO MEU ALTO APREÇO.

ALVARO DE SOUZA LIMA

REPRESENTANTE DA COMPANHIA MOGIANA DE

ESTRADAS DE FERRO

PRINCÍPIOS DE ORGANIZAÇÃO DE SERVIÇOS DE ESTATÍSTICA

NAS EMPRESAS FERROVIÁRIAS

A VIDA DE UMA EMPRESA FERROVIÁRIA ABRANGE UMA INFINIDADE DE FUNÇÕES, INTIMAMENTE ENTRELAÇADAS ENTRE SI, E QUE VIVEM, EM SEU CONJUNTO, DUAS ESPÉCIES DE FINALIDADES:

OBJETIVAS - ATENDER ÀS NECESSIDADES DE TRANSPORTE DA REGIÃO GEOGRÁFICA SERVIDA PELA EMPRESA;

SUBJETIVAS - REALIZAR TAIS TRANSPORTES EM BASES ECONÔMICAS, QUER DIZER, DE FORMA A COMPENSAR AS RESPECTIVAS DESPESAS E OBTER UM LUCRO RAZOÁVEL.

ESTAS DUAS FINALIDADES DEVEM SE ACHAR EM PERFEITO EQUILÍBRIO PARA JUSTIFICAR A PRÓPRIA EXISTÊNCIA DA EMPRESA, POIS, DE UM LADO, NÃO SE CONCEBE RAZOAVELMENTE A EXISTÊNCIA DE UMA FERROVIA INCAPAZ DE ATENDER ÀS NECESSIDADES DA SUA REGIÃO, OU CUJA ORGANIZAÇÃO SUPERA TAIS NECESSIDADES, E, DE OUTRO, QUE A EMPRESA SE ACHE EM CONDIÇÕES DE CONSTANTE DEFICIT OU QUE AUFIRA LUCROS INJUSTIFICAVELMENTE ALTOS.

(DESTAS CONSIDERAÇÕES EXCLUEM-SE, EVIDENTEMENTE, AS ESTRADAS DE FINALIDADES ESPECIAIS, ESTRATÉGICAS, DE PENETRAÇÃO, ETC., QUE NÃO SE BASEIAM EM CONSIDERAÇÕES DE ORDEM ECONÔMICA IMEDIATA. MAS, DE MANEIRA ALGUMA, NÃO DEVEM SER EXCLUÍDAS AS PERTENCENTES AO GOVERNO, POIS ESTAS TAMBÉM NÃO DEVEM SER DEFICITÁRIAS OU INSUFICIENTES PARA ATENDER AOS ENCARGOS DO TRANSPORTE NAS SUAS REGIÕES.)

A ORGANIZAÇÃO RACIONAL DE UMA EMPRESA FERROVIÁRIA - COM DE QUALQUER OUTRA ENTIDADE ECONÔMICA - PRESSUPÕE A CAPACIDADE DE RESPONDER, EM QUALQUER MOMENTO, A TRÊS PERGUNTAS FUNDAMENTAIS:

- A) O QUE ESTÁ SENDO FEITO PELA EMPRESA
- B) COMO ESTÁ SENDO FEITO
- C) O QUE PODE E DEVE SER FEITO.

SÃO TRÊS OS ELEMENTOS INDISPENSÁVEIS PARA A DIREÇÃO DA EMPRESA ORIENTAR DEVIDAMENTE, COM O CONHECIMENTO DAS CONDIÇÕES REAIS DA EXISTÊNCIA, AS SUAS ATIVIDADES; EM MENOR ESCALA, CADA SERVIÇO, CADA SEÇÃO DA EMPRESA, DEVE TAMBÉM SABER RESPONDER A ESTAS PERGUNTAS EM QUALQUER MOMENTO.

ESTAS TRÊS PERGUNTAS PODEM SER RESPONDIDAS, SÓ E UNICAMENTE, SE OS SERVIÇOS ESTATÍSTICOS DA EMPRESA FOREM DEVIDAMENTE ORGANIZADOS. POIS A ESTATÍSTICA É O ÚNICO MÉTODO PRÁTICO DE OBSERVAR OS FENÔMENOS E VERIFICAR AS RELAÇÕES DE CAUSA E EFEITO, QUE OS LIGAM ENTRE SI.

PORTANTO, PARA UMA EMPRESA FERROVIÁRIA ATUAR EM BASES RACIONAIS, E EVITAR AS PRÁTICAS TÃO FREQUENTES, BASEADAS NAS CONSIDERAÇÕES SUBJETIVAS, DE QUE "ASSIM DEVE SER MELHOR", É NECESSÁRIO QUE A OBSERVAÇÃO ESTATÍSTICA SE ESTENDA A TODOS OS RECANTOS DO SEU ORGANISMO, E AINDA PENETRE NA SUA ZONA TRIBUTÁRIA PARA, DE UM LADO, EXERCER CONSTANTE E ININTERRUPTO CONTROLE SOBRE AS ATIVIDADES EM CURSO E, DE OUTRO, FORNECER ELEMENTOS PARA UMA AÇÃO PLANIFICADA.

ATUALMENTE POUCAS ESTRADAS POSSUEM UM SERVIÇO DE ESTATÍSTICA NA CONCEPÇÃO VERDADEIRA DO TERMO: POIS A AGLOMERAÇÃO DE NUMEROSOS DADOS PRIMÁRIOS, SEM A DEVIDA SISTEMATIZAÇÃO E SUBMISSÃO ÀS FORMAS DE ANÁLISE ESPECIALMENTE INDICADAS PARA CADA FIM, NÃO PODE E NÃO DEVE SER CONSIDERADA COMO UMA "ESTATÍSTICA". SEGUNDO EXPRESSÃO DE UM GRANDE FERROVIÁRIO, A SITUAÇÃO LEMBRA A DO APRENDIZ DO MÁGICO, QUE EVOCOU UMA AVALANCHE DE FORÇAS E NÃO SABIA COMO DOMINÁ-LAS. OS RELATÓRIOS FERROVIÁRIOS FREQUENTEMENTE REUNEM AVALANCHES DE DADOS NUMÉRICOS EM FORMAS TÃO DESORDENADAS, QUE IMPOSSIBILITAM QUALQUER UTILIZAÇÃO DESSES DADOS, - VALIOSOS, SE RECOLHIDOS E ANALISADOS METODICAMENTE.

OS BOLETINS, RELATÓRIOS, CONHECIMENTOS E OUTRAS FORMAS DE REGISTRO, DIRETO OU INDIRETO, DE OPERAÇÕES REALIZADAS EM TODOS OS SETORES DAS FERROVIAS, FORNECEM MATERIAL ABUNDANTE PARA UM AMPLO SERVIÇO DE ESTATÍSTICA, PARA O CONTROLE DO FUNCIONAMENTO DA EMPRESA; PORÉM, A ATENÇÃO ESTÁ GERALMENTE CONCENTRADA, QUASI EXCLUSIVAMENTE, SOBRE OS DADOS DO MOVIMENTO FINANCEIRO, QUASI ESQUECENDO A PARTE MATERIAL, FÍSICA, DE OPERAÇÕES; ENTRETANTO, A PARTE FINANCEIRA É SOMENTE O REFLEXO FINAL DAS ATIVIDADES DA ESTRADA, DE SUA PRODUÇÃO INDUSTRIAL.

POR CONSEQUINTE, DEFINE-SE O CAMPO DE AÇÃO DA ESTA-

TÍSTICA FERROVIÁRIA: REGISTRO DE TODAS AS FUNÇÕES DA ESTRADA (E SERVIÇOS AUXILIARES) NAS SUAS EXPRESSÕES MATERIAIS, COMPLETANDO ESTE REGISTRO EM ENTROZAMENTO COM O MOVIMENTO FINANCEIRO. ESTE PROCEDIMENTO GARANTE ALCANÇAR A MÁXIMA FINALIDADE DO SERVIÇO DE ESTATÍSTICA, OU SEJA ESTABELECEER AS RELAÇÕES DA CAUSA MATERIAL COM O ÚLTIMO EFEITO FINANCEIRO.

ESTA PARTE DO SERVIÇO DEVE RESPONDER AS DUAS PRIMEIRAS PERGUNTAS FORMULADAS NO INÍCIO DA PRESENTE EXPOSIÇÃO: O QUE E COMO ESTÁ SENDO FEITO PELA EMPRESA. PODERIAMOS CHAMAR ESTE SERVIÇO DE "SERVIÇO DE ESTATÍSTICA FERROVIÁRIA" PROPRIAMENTE DITA.

NA ESFERA DE SUAS ATRIBUIÇÕES ENTRA TODO O CONJUNTO DA EMPRESA, TRÁFEGO, MOVIMENTO, LOCOMOÇÃO, OFICINAS, LINHA, ETC., ETC., ELUCIDANDO AS ATIVIDADES EM CADA UM DOS SETORES E, SUBINDO PAULATINAMENTE, ILUSTRANDO A ATUAÇÃO DA ESTRADA COMO UM ORGANISMO ECONÓMICO.

PARA RESPONDER À TERCEIRA PERGUNTA, - O QUE PODE E DEVE SER FEITO - O SERVIÇO DE OBSERVAÇÃO ESTATÍSTICA DEVE SAIR DOS LIMITES DA EMPRESA E PENETRAR NAS PROFUNDEZAS DA ZONA TRIBUTÁRIA - PRÓPRIA E DAS EMPRESAS CONVERGENTES À ESTRADA.

O FUNCIONAMENTO DA EMPRESA DE TRANSPORTES FERROVIÁRIOS ESTÁ INTIMAMENTE LIGADO À VIDA ECONÓMICA DA SUA REGIÃO; QUALQUER INTENSIFICAÇÃO OU AFROUXAMENTO DE ATIVIDADES PRODUTORAS DA ZONA REFLETE IMEDIATAMENTE NO VOLUME E NO CARÁTER DE SOLICITAÇÕES DE TRANSPORTE. A ESTRADA DE FERRO CONSTITUE UM DOS FATORES DA VIDA ECONÓMICA DA REGIÃO, E VICE-VERSA, A ECONOMIA DA REGIÃO É O PRINCIPAL FATOR DETERMINANTE DO TRABALHO DA FERROVIA.

DERIVA DESTAS CONSIDERAÇÕES A NECESSIDADE, PARA A EMPRESA, DE ACOMPANHAR DE PERTO, E COM CERTA ANTECEDÊNCIA OS ACONECIMENTOS NO CAMPO ECONÓMICO DE SUA REGIÃO.

OS SERVIÇOS DE ESTATÍSTICA OFICIAL FORNECEM, EVIDENTEMENTE, ALGUNS DADOS ÚTEIS À ESTRADA; PORÉM, GERALMENTE TAIS DADOS SÃO MUITO ESCASSOS E AINDA FORNECIDOS COM BASTANTE ATRAZO. PORTANTO AS ESTRADAS DEVEM SE APARELHAR PARA PROCEDER A OBSERVAÇÕES E PESQUISAS ECONÓMICAS, INDEPENDENTE DE OUTRAS FONTES. À PREVISÃO DE SAFRAS, A OBSERVAÇÃO DE ATIVIDADES INDUS-

TRIAIS, AS MIGRAÇÕES INTERNAS, E NUMEROSOS OUTROS ASSUNTOS DEVEM CONSTITUIR OBJETIVOS DE PERMANENTE OBSERVAÇÃO DE PARTE DAS ESTRADAS DE FERRO. ESTE SERVIÇO ESPECIALIZADO PODERIA SE CHAMAR DE "SERVIÇO DE ESTATÍSTICA E PESQUISAS ECONÔMICAS" DEFININDO PERFEITAMENTE SUAS FINALIDADES.

O CONJUNTO DOS DOIS SERVIÇOS REPRESENTA, ENTÃO, AQUELO QUE DEVE SER NA REALIDADE A ESTATÍSTICA FERROVIÁRIA. COMO ACONTECE SEMPRE NA UTILIZAÇÃO DE TERMOS COMUNS, ESTES CARECEM GERALMENTE DE UMA DEFINIÇÃO CLARA E EXATA, SÃO APROVEITADAS EM AS MAIS VARIADAS OCASIÕES, ORIGINANDO DAÍ FREQUENTES CONFUSÕES.

SOB O TERMO DE "ESTATÍSTICA FERROVIÁRIA" DEVE SE COMPREENDER O REGISTRO NUMÉRICO, A SISTEMATIZAÇÃO E ANÁLISE DE TODOS OS FENÔMENOS DAS ATIVIDADES ESPECÍFICAS DAS ESTRADAS DE FERRO, QUE TEM CARATER PECULIAR SÓ ÀS ESTRADAS DE FERRO INDIVIDUALIZADAS COMO UMA PARTICULAR ORGANIZAÇÃO ECONÔMICA; AS OPERAÇÕES DE ESTATÍSTICA FERROVIÁRIA SE REFEREM PORTANTO AO ESTABELECIMENTO DE RELAÇÕES NUMÉRICAS CARACTERÍSTICAS DESSES FENÔMENOS DA VIDA FERROVIÁRIA.

FORMULADA E OBSERVADA ESTA DEFINIÇÃO, O ESTATÍSTICO SABERÁ APLICAR A TÉCNICA DO MÉTODO ESTATÍSTICO PARA ATENDER INICIALMENTE O ENGENHEIRO E O ECONOMISTA DA EMPRESA FERROVIÁRIA E, EM ÚLTIMO RESULTADO DE SEUS TRABALHOS, FORNECER À DIREÇÃO DA ESTRADA QUADROS EXATOS DO FUNCIONAMENTO DE DIVERSOS SETORES DA ESTRADA EM CADA MOMENTO DADO E AINDA PROPORCIONAR ELEMENTOS DE PREVISÃO SOBRE O FUTURO PRÓXIMO.

ESTA INTERPRETAÇÃO PERMITE DEFINIR A LOCALIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DE ESTATÍSTICA NA ESTRUTURA GERAL DA EMPRESA FERROVIÁRIA.

CONSTITUINDO ÓRGÃO DE CONTRÔLE E DE PREVISÃO (OU SEJA DE PLANEJAMENTO) OS SERVIÇOS DE ESTATÍSTICA DEVEM SER INDEPENDENTES NA SUA ATUAÇÃO E SUBORDINADOS DIRETAMENTE AO ÓRGÃO SUPERIOR DA DIREÇÃO DA EMPRESA. A ELAS DEVEM SER CANALIZADAS TODAS AS INFORMAÇÕES PROCEDENTES DE VÁRIOS SETORES DA EMPRESA, PARA DEPOIS DE, DEVIDAMENTE SISTEMATIZADAS, ANALISADAS E APURADAS, VOLTAR PARCIALMENTE AOS ÓRGÃOS INTERESSADOS, E, EM CONJUNTO FINAL, FIGURAR COM ELEMENTOS DE PRINCIPAL ORIENTAÇÃO DA DIRETORIA DA EMPRESA.

J. POKROVSKY

ASSISTENTE DE SERVIÇOS DE ESTATÍSTICA E
PESQUISAS ECONÔMICAS



ALGUMAS SUGESTÕES SOBRE ESTATÍSTICA FERROVIÁRIA

A) CONTRIBUIÇÃO DAS ESTRADAS DE FERRO PARA O APERFEIÇOAMENTO DA ESTATÍSTICA FERROVIÁRIA GERAL DO PAIS

1 - HAVERIA CONVENIÊNCIA EM QUE, NUM TRABALHO DE ESTREITA COLABORAÇÃO ENTRE AS EMPRESAS FERROVIÁRIAS E OS ÓRGÃOS OFICIAIS COMPETENTES, SE EXAMINASSE A POSSIBILIDADE DE REVISÃO E APERFEIÇOAMENTO DO FÓRMULÁRIO EM VIGOR, QUE TODAS AS ESTRADAS DEVEM PREENCHER ANUALMENTE E APRESENTAR AO GOVERNO FEDERAL.

2 - SERIA IMPRESCINDÍVEL O ESTABELECIMENTO, EM MOLDES PRECISOS E CORRETOS, DE DEFINIÇÕES, CONCEITOS, CRITÉRIOS E NORMAS DE CÁLCULO - DAI RESULTANDO UM CORPO DE INSTRUÇÕES DESTINADO A SERVIR DE GUIA AO PREENCIMENTO EXATO DAQUELE FORMULÁRIO.

3 - ESSE ESTUDO, QUE SERIA FEITO CONJUNTAMENTE POR TODOS OS INTERESSADOS, INDICARIA OS MEIOS CONVENIENTES PARA A DESEJA DA UNIFORMIZAÇÃO DOS PROCESSOS ESTATÍSTICOS, BEM COMO OS DADOS QUE SE DEVAM CONSIDERAR PRIMORDIAIS OU DE MAIOR IMPORTÂNCIA PARA O ESTUDO DAS QUESTÕES ECONÔMICAS NO DOMÍNIO DOS TRANSPORTES FERROVIÁRIOS. ESTE ESCOPO CONSTITUIU, ALIAS, OBJETO DE UMA DAS CONCLUSÕES DA TÊSE DO DISTINTO ENG^o LUIZ ORSINI DE CASTRO "O PROBLEMA ATUAL DA TARIFAÇÃO FERROVIÁRIA" APRESENTADA AO 1^o CONGRESSO DE ENGENHARIA E LEGISLAÇÃO FERROVIÁRIAS DE CAMPINAS (1 935).

4 - DENTRE AS SUGESTÕES NO TOCANTE À MUDANÇA DE CERTAS DESIGNAÇÕES IMPRÓPRIAS, EMBORA JÁ USADAS HA LONGO TEMPO NA LINGUAGEM FERROVIÁRIA, HAVERIA CONVENIÊNCIA EM EXAMINAR AS SEGUIN TES:

- A) RECOMENDAR A SUBSTITUIÇÃO DAS EXPRESSÕES "TRÁFEGO DE IMPORTAÇÃO E TRÁFEGO DE EXPORTAÇÃO", EM QUALQUER ESTRADA, POR OUTRA MAIS PRECISA, TAL COMO "TRÁFEGO ASCENDENTE E TRÁFEGO DESCENDENTE" PARA CARACTERIZAR OS DOIS SENTIDOS OPOSTOS DAS CORRENTES DE TRÁFEGO, ENTENDENDO-SE POR ASCENDENTE E DESCENDENTE O MOVIMENTO QUE SE REALIZA, RESPECTIVAMENTE NO SENTIDO DA QUILOMETRAGEM CRESCENTE E DE CRESCENTE DAS ESTAÇÕES.

- B) PARA DISTINGUIR EM QUALQUER ESTAÇÃO AS DUAS CORRENTES DE TRÁFEGO EXTRANHO, A SABER, O RECEBIMENTO E A REMESSA DOS DIVERSOS ELEMENTOS DE TRÁFEGO (MERCADORIAS, BAGAGENS, PASSAGEIROS, TELEGRAMAS, ETC.), EMPREGAR, DE PREFERÊNCIA, AS EXPRESSÕES "ENTRADAS" E "SAIDAS", POR SEREM DE SIGNIFICAÇÃO MAIS PRECISA DO QUE OUTRAS DESIGNAÇÕES DE USO FREQUENTE NAS ESTRADAS (TAIS COMO IMPORTADAS E EXPORTADAS);
- C) RECOMENDAR O EMPREGO DA EXPRESSÃO "TRÁFEGO INTERESTACIONAL" EM VEZ DE "TRÁFEGO PRÓPRIO";
- D) RECOMENDAR A EXPRESSÃO "TRÁFEGO DE PASSAGEM" PARA SUBSTITUIR A EXPRESSÃO "TRÁFEGO EM TRANSITO".

5 - NÃO É DEMAIS ACENTUAR A NECESSIDADE DO LEVANTAMENTO SISTEMÁTICO DOS DADOS ESTATÍSTICOS DO TRÁFEGO EM QUALQUER ESTRADA, SEPARANDO-OS PELOS DOIS SENTIDOS DESIGNADOS POR "TRÁFEGO ASCENDENTE" E "TRÁFEGO DESCENDENTE".

6 - PRESENTEMENTE, A SEPARAÇÃO DOS DADOS RELATIVOS, QUER ÀS TABELAS, QUER AOS DIVERSOS ELEMENTOS DO TRÁFEGO (MERCADORIAS, BAGAGENS, ENCOMENDAS, ANIMAIS, ETC.), É FEITA SEGUNDO A DISCRIMINAÇÃO USUAL DO TRÁFEGO EM:

- A) TRÁFEGO PRÓPRIO
- B) TRÁFEGO MÚTUO E DIRETO
- C) TRÁFEGO EM TRÂNSITO
- IMPORTAÇÃO
- EXPORTAÇÃO

7 - COM A PROPOSTA SUPRA, ESSA DISCRIMINAÇÃO PASSARÁ A SER ASSIM CARACTERIZADA:

- A) TRÁFEGO INTERESTACIONAL
- B) TRÁFEGO MÚTUO E DIRETO
- C) TRÁFEGO DE PASSAGEM
- ASCENDENTE
- DESCENDENTE

8 - NO MOVIMENTO GLOBAL DA ESTRADA, AS DESIGNAÇÕES "IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO", POR SE PRESTAREM A EQUIVOCOS, SERIAM SUBSTITUIDAS POR "ASCENDENTE E DESCENDENTE"; NO MOVIMENTO, PORÉM, DE UMA ESTAÇÃO, TOMADA ISOLADAMENTE, AS DESIGNAÇÕES "IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO" SERIAM SUBSTITUIDAS POR "ENTRADAS E SAÍDAS".

9 - DEVO ADVERTIR QUE, COMPULSANDO AS ÚLTIMAS ESTATÍSTICAS ARGENTINAS, INSERTAS NO FOLHETO "ESTADÍSTICA DE LOS FERROCARRILES EN EXPLOTACIÓN", VERIFIQUEI QUE ALI NÃO SE EMPREGAM AS EXPRESSÕES "IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO", MAS "ASCENDENTE E DESCENDENTE"; ENTRETANTO, CUMPRE ASSINALAR QUE ESSA SEPARAÇÃO PELOS DOIS SENTIDOS OPOSTOS DO MOVIMENTO É FEITA PARA O TRÁFEGO GLOBAL E NÃO APENAS PARA O TRÁFEGO MÚTUO E DIRETO, ISTO É, PARA O TRÁFEGO COM ESTRADAS EXTRANHAS. PARECE INTERESSANTE QUE SE EXAMINE TAMBÉM, NA REUNIAO DOS DIRETORES, ESSE PORMENOR

10 - OS ARGENTINOS USAM AS SEGUINTE NORMAS E DESIGNAÇÕES:

A) TRÁFEGO GERAL É DECOMPOSTO EM "ASCENDENTE E DESCENDENTE"

B) O TRÁFEGO GERAL É AINDA DECOMPOSTO EM :

TRÁFEGO LOCAL
TRÁFEGO COMUM
TRÁFEGO DE TRANSITO

COMO SE VÊ, A DESIGNAÇÃO "LOCAL" CORRESPONDE AO NOSSO "PRÓPRIO", E A DESIGNAÇÃO "COMUM" AO NOSSO "MÚTUO".

B) O APERFEIÇOAMENTO DA ESTATÍSTICA FERROVIARIA COMO CONDIÇÃO INDISPENSÁVEL PARA UM CONHECIMENTO MAIS RIGOROSO DOS PREÇOS RESPECTIVOS DO CUSTO UNITÁRIO DO TRANSPORTE EM CADA UM DOS DOIS GRANDES RAMOS, O SERVIÇO DE PASSAGEIROS E O SERVIÇO DE MERCADORIAS.

11 - SENDO ESTA, A VERDADE, A FINALIDADE PRECIPUA DA ES-

STATÍSTICA FERROVIÁRIA, O ESCÓPO QUE MAIS INTERESSA ÀS ADMINISTRAÇÕES DAS ESTRADAS COMO AOS ÓRGÃOS FISCALISADORES, HAVERIA TQ DA A CONVENIÊNCIA NO ESTABELECIMENTO DE NORMAS E CRITÉRIOS, PARA EFEITO DE UMA SEPARAÇÃO DAS DESPESAS SEGUNDO OS TÍTULOS RESPECTIVOS DE SERVIÇO DE PASSAGEIROS, SERVIÇO DE MERCADORIAS E DESPESAS COMUNS AOS DOIS SERVIÇOS.

12 - É BEM CONHECIDA A NOTÁVEL RELEVANCIA QUE DE CERTO TEMPO A ESTA PARTE, SE TEM ATRIBUÍDO JUSTIFICADAMENTE AO PROBLEMA DA DETERMINAÇÃO, EM SEPARADO, DOS CUSTOS RESPECTIVOS DO PASSAGEIRO-KILOMETRO E DA TONELADA-KILOMETRO DE MERCADORIAS NO TRÁFEGO DE QUALQUER ESTRADA A PAR DO CONHECIMENTO, EM QUANTIDADE E CUSTO UNITARIO, DO PESO ÚTIL E DO PESO BRUTO DESLOCADOS NESSA ESTRADA.

13 - É PRECISO, ENTRETANTO, PONDERAR QUE AS COMPARAÇÕES BASEADAS Nesses ÍNDICES DEVEM, EM RIGOR, ESTABELECER-SE DENTRO DE UMA CERTA ESTRADA OU ENTÃO ENTRE EMPRESAS SEMELHANTES QUANTO ÀS CONDIÇÕES DE TRAÇADO E AOS PRINCIPAIS FATORES DE ORDEM TÉCNICA, ECONÓMICA E SOCIAL.

14 - ENTRE DUAS FERROVIAS QUALQUER, COM CARACTERÍSTICOS TÉCNICOS E ECONÓMICOS MUITO DIVERSOS, TAIS CONFRONTOS NÃO SE LEGITIMAM, EM RIGOR, SEM A CONSIDERAÇÃO SIMULTANEA DESSA DIVERSIDADE DE CONDIÇÕES.

15 - SOBRE AS DESPESAS DE QUALQUER VIA FÉRREA, AGEM FATORES DE NATUREZA MUITO DIVERSA, ENTRE OS QUAIS SE DESTACAM ALGUNS ELEMENTOS DO TRÁFEGO PROPRIAMENTE DITO, A SABER: AS TONELAGENS ÚTIL E BRUTA REBOCADAS; O NÚMERO DE DESPACHOS OU EXPEDIÇÕES; AS TONELAGENS QUILOMETRICAS DE PESO ÚTIL E BRUTO REBOCADAS; O PERCURSO DOS TRENS, O TRABALHO MECÂNICO ETC.

16 - TAIS ELEMENTOS DE TRÁFEGO INFLUEM SOBRE AS DESPESAS SEGUNDO CERTOS COEFICIENTES DE PROPORCIONALIDADE, CUJA DETERMINAÇÃO RIGOROSA CONSTITUE PROBLEMA SOBREMODO COMPLEXO, A EXIGIR LONGAS E LABORIOSAS OBSERVAÇÕES, NEM SEMPRE SUSCEPTÍVEIS DE ADEQUADA EXPRESSÃO NUMÉRICA.

17 - AS DIFICULDADES, NOTÁVEIS JÁ PARA UMA SÓ EMPRESA, CRESCEM DE VULTO QUANDO SE VISA O CONFRONTO ENTRE VÁRIAS ESTRADAS, POIS NESSE CASO, ALÉM DOS FATORES PROPRIAMENTE INTRINSECOS AOS TRANSPORTES (TAIS COMO PESO, VOLUME, PERCURSO, ETC.) INTERFE -

REM DECISIVAMENTE OUTRAS CAUSAS, POR ASSIM DIZER EXTRINSECAS, ENTRE AS QUAIS SE ENQUADRAM: A) AS CONDIÇÕES DE TRAÇADO (RAMPA E CURVAS), CUJA ATUAÇÃO SOBRE AS DESPESAS SE TRADUZ SOBRE TUDO PELAS VARIAÇÕES DE VELOCIDADE DOS TRENS, ALÉM DE OUTROS CARACTERÍSTICOS DE CONSTRUÇÃO (NATUREZA DO TERRENO, NÚMERO E NATUREZA DE OBRAS D'ARTE, ETC.) QUE AFETAM ESSENCIALMENTE AS VERBAS DE CONSERVAÇÃO; B) AS CONDIÇÕES PECULIARES DE TRÁFEGO EXPRESSAS PELO ORGANIZAÇÃO ADMINISTRATIVA DOS SERVIÇOS, A VELOCIDADE ORDINÁRIA DOS TRENS, A EFICIÊNCIA DAS INSTALAÇÕES FIXAS, A NATUREZA E EFICIÊNCIA DO APARELHAMENTO MOVEL (MATERIAL MOTOR E VEÍCULOS) ETC.; C) ENFIM, AS CONDIÇÕES ECONÔMICAS E SOCIAIS, DIRETAMENTE DEPENDENTES DOS FENÔMENOS ECONÔMICOS, TAIS COMO O CUSTO DA MÃO DE OBRA, O PREÇO DAS MATERIAS PRIMAS (MORMENTE DO COMBUSTÍVEL), O SENTIDO DAS CORRENTES DE TRÁFEGO, A DENSIDADE DE TRÁFEGO, ETC.

18 - A RELEVÂNCIA DO ASSUNTO JUSTIFICA A PROPOSTA, QUE TENHO A HONRA DE SUBMETER À ESCLARECIDA APRECIÇÃO DOS DIRETORES DAS ESTRADAS DE FERRO, EM SUA PRESENTE REUNIÃO, NO SENTIDO DE SE CONSIDERAR ESSE ASSUNTO, QUER NAS ESTRADAS DE FERRO, QUER NOS ÓRGÃOS OFICIAIS COMPETENTES, COMO OBJETO PERMANENTE DE INVESTIGAÇÕES E PROVIDÊNCIAS DE DUAS NATUREZAS, A SABER:

- 1) PROVIDÊNCIAS DE CARACTER SIMPLES, EXPRESSAS MEDIANTE CRITÉRIOS E FÓRMULAS DE APLICAÇÃO RELATIVAMENTE FÁCIL, AFIM DE PERMITIR QUE AS ESTRADAS POSSAM CALÇULAR, SEM LONGAS E LABORIOSAS INVESTIGAÇÕES, OS ÍNDICES DE CUSTO EM APREÇO; ESSES ALGORISMOS, EMBORA NÃO ATINJAM ALTO GRAU DE APROXIMAÇÃO, JÁ SÃO SUFICIENTES, COMO VALIOSOS SUBSÍDIOS PARA O ESTUDO DE NÃO POUCAS QUESTÕES DE ECONOMIA FERROVIÁRIA.
- 2) PROVIDÊNCIAS DE CARACTER MAIS COMPLEXO, EXIGINDO PESQUISAS E OBSERVAÇÕES SISTEMÁTICAS E ACURADAS, COM O FIM DE SE CHEGAR AOS RESULTADOS MAIS PERFEITOS, DENTRO DA APROXIMAÇÃO PERMITIDA PELOS RECURSOS ATUAIS, QUER DA TÉCNICA FERROVIÁRIA, QUER DOS MÉTODOS DE CONTABILIDADE E ESTATÍSTICA.

19 - QUANTO ÀS PROVIDÊNCIAS DO INCISO (1), APRESENTO A SEGUIR, A TÍTULO DE SUGESTÃO, DUAS NORMAS OU MODALIDADES PARA A DESEJADA BIFURCAÇÃO DA DESPESA DE CUSTEIO.

20 - A) REPARTIR A DESPESA DE CUSTEIO D PELOS TRENS DE PAS

SAGEIROS E DE MERCADORIAS, PROPORCIONALMENTE AOS TRABALHOS REALIZADOS EM CADA UMA DESSAS ESPÉCIES DE TRENS, EXPRESSOS EM TONELADAS - QUILOMETRO DE PESO BRUTO.

DESIGNANDO-SE, RESPECTIVAMENTE, POR P1 E P2 O NÚMERO DE TONELADAS - QUILOMETRO DE PESO BRUTO PRODUZIDAS PELOS TRENS DE PASSAGEIROS E DE MERCADORIAS, AS PARCELAS D1 E D2 CORRESPONDENTES A ESSES DOIS RAMOS DO TRÁFEGO SERIAM CALCULADAS PELAS FÓRMULAS:

$$D_1 = \frac{D}{P_1 + P_2} \times P_1 \quad \text{PARA O SERVIÇO DE PASSAGEIROS}$$

$$D_2 = \frac{D}{P_1 + P_2} \times P_2 \quad \text{PARA O SERVIÇO DE MERCADORIAS}$$

21 - ESSE CRITÉRIO EXIGE O COMPUTO DA TONELAGEM QUILOMÉTRICA DE PESO BRUTO SEPARADAMENTE, EM CADA UM DESSES DOIS IMPORTANTES SERVIÇOS. A ESSE PROPOSITO, CUMPRE OBSERVAR QUE O FORMULÁRIO FEDERAL JÁ INCLUE, DESDE 1,941, UM QUADRO SOB O TÍTULO "TONELADAS - QUILOMETRO DE PESO ÚTIL, DE PESO MORTO E DE PESO BRUTO", ONDE SE CONSIGNAM OS SEGUINTE DADOS: - PESO ÚTIL TRANSPORTADO A 1 KM., REMUNERADO E TOTAL; - PESO BRUTO TRANSPORTADO A 1 KM., REMUNERADO E TOTAL - PESO MÉDIO DO TREM - KM, ÚTIL E BRUTO; - RELAÇÃO % DO PESO ÚTIL PARA O PESO BRUTO.

22 - INFELIZMENTE, ESSES DADOS SE REFEREM AO TRÁFEGO GERAL, NÃO DESCRIMINANDO AS PARCELAS CONCERNENTES AO TRÁFEGO DE PASSAGEIROS E AO DE MERCADORIAS, DE SORTE QUE, COM AS INFORMAÇÕES MINISTRADAS NESTE PARTICULAR PELO FOLHETO DA ESTATÍSTICA FEDERAL, NÃO SE PODERIA APLICAR O CRITÉRIO ACIMA DESCRITO.

23 - JULGO, PORTANTO, INTERESSANTE QUE, PARA O FUTURO, INTRODUZA O D.N.E.F. PEQUENA AMPLIAÇÃO NO ALUDIDO QUADRO (QUE TEM FIGURADO ULTIMAMENTE SOB Nº 17), DE SORTE QUE AQUELES DADOS SE JAM CONHECIDOS, DISCRIMINADAMENTE, PELAS DIVERSAS NATUREZAS DE TRÁFEGO (PASSAGEIROS, MERCADORIAS, SERVIÇO DA ESTRADA).

24 - PROPONHO AINDA, SE FOR JULGADO ACONSELHÁVEL O CRITÉRIO DE REPARTIÇÃO DE DESPESAS ASSIM INDICADO, A TÍTULO DE UMA

PRIMEIRA APROXIMAÇÃO PRATICAMENTE ACEITAVEL, QUE SE EXAMINE A CONVENIÊNCIA DE FAZE-LO FIGURAR EXPRESSAMENTE NUM DOS QUADROS DE DESPESAS DO FORMULARIO FEDERAL.

25 - AINDA QUANDO NÃO SE QUEIRA ADOTAR OFICIALMENTE O ALIADO CRITÉRIO, AFIGURA-SE RECOMENDÁVEL A PEQUENA AMPLIAÇÃO PROPOSTA NAQUELE QUADRO DE PESO ÚTIL, MORTO E BRUTO (Nº 17), PORQUANTO ESSA EXIGÊNCIA NÃO ACARRETA, NA VERDADE, NOVO TRABALHO DE COLÉTA, MAS APENAS UM NOVO GRUPAMENTO DE DADOS QUE JÁ VEM SENDO COLETADOS.

26 - TORNA-SE OPORTUNO RESSALTAR QUE A ESTATÍSTICA DE PESO BRUTO NA MAIORIA DE NOSSAS ESTRADAS AINDA APRESENTA SENSÍVEIS LACUNAS E IMPERFEIÇÕES, DE SORTE QUE AS EXIGÊNCIAS ACIMA ALVITRADAS TERIAM, SEM DÚVIDA, A VANTAGEM DE CONSTITUIR PODEROSO INCITAMENTO PARA QUE, DORA EM DIANTE, PROCURASSEM AS ESTRADAS APERFEIÇOAR TÃO IMPORTANTE SETOR DE ATIVIDADE ESTATÍSTICA.

27 - B- UM SEGUNDO CRITÉRIO RELATIVAMENTE SIMPLES PARA O FIM, EM VISTA, É BASEADO EM OBSERVAÇÕES FEITAS HA ALGUNS ANOS PELO ENGO ULYSSE LAMALLE NA REDE FERROVIÁRIA DO ESTADO NA BELGICA. ESSE CRITÉRIO, EM LINHAS GERAIS, PODE SER ASSIM EXPOSTO: EM

EM PRIMEIRO LUGAR, EXAMINANDO-SE OS NUMEROSOS ITENS DAS DESPESAS DE CUSTEIO, VERIFICA-SE A POSSIBILIDADE DE IMPUTAR DIRETAMENTE, UNS A CARGO DOS TRENS DE MERCADORIAS, OUTROS A CARGO DOS TRENS DE PASSAGEIROS; TAL ACONTECE, SOBRETUDO, COM OS GASTOS DE PESSOAL DE TRACÃO E TRÁFEGO EMPREGADO NA CONDUÇÃO DE TRENS, COM OS GASTOS DE COMBUSTÍVEL E ILUMINAÇÃO, OS DE REPARAÇÃO E CONSERVAÇÃO DO MATERIAL RODANTE, ETC; A SEPARAÇÃO DIRETA, ACIMA MENCIONADA, NA REDE BELGA ATINGIU PRATICAMENTE METADE DAS DESPESAS DE CUSTEIO, CABENDO CERCA DE 30 % AOS TRENS DE MERCADORIAS E CERCA DE 20 % AOS DE PASSAGEIROS;

EM SEGUNDO LUGAR, QUANTO AOS RESTANTES 50 % DAS DESPESAS DE CUSTEIO, QUE SÃO COMUNS AS DUAS ESPÉCIES DE TRENS, VERIFICOU-SE NAQUELAS PESQUISAS A IMPOSSIBILIDADE DE QUALQUER DISCRIMINAÇÃO DIRETA ACEITÁVEL, POR ENVOLVEREM GASTOS CO-

MUNS DE TRACÇÃO E TRÁFEGO, GUARDA E CONSERVAÇÃO DA VIA, DOS EDIFÍCIOS E OBRAS D'ARTE, O QUE DETERMINOU O EMPREGO DE UM CRITÉRIO INDIRETO, QUE CONSISTIU EM REPARTIR ESSAS DESPESAS RESTANTES (FIXADAS PRATICAMENTE EM METADE DO TOTAL) ENTRE OS SERVIÇOS DE MERCADORIAS E DE VIAJANTES, PROPORCIONALMENTE AOS PERCURSOS QUILOMÉTRICOS RESPECTIVOS DOS TRENS DAS DUAS CATEGORIAS.

28 - ESSE PROCESSO, UMA VEZ QUE SE ADOTEM AS PORCENTAGENS ACIMA MENCIONADAS, COLHIDAS JÁ HA ALGUM TEMPO EM OBSERVAÇÕES NA REDE BELGA, É DE APLICAÇÃO MAIS FÁCIL DO QUE O ANTERIOR, PORQUANTO LIDA COM ESTATÍSTICAS DE PERCURSOS DE TRENS E VEÍCULOS, QUE ATÉ AS ESTRADAS DE MENOR IMPORTANCIA COSTUMAM APURAR, O QUE JÁ NÃO OCORRE COM AS ESTATÍSTICAS DE PESO BRUTO REBOCADO, EXIGIDAS PELO MÉTODO ANTERIOR.

29 - É BEM DE VER QUE, PARA SE CHEGAR EM CADA ESTRADA POR ESTE SEGUNDO MÉTODO AOS ALGARISMOS MAIS APROXIMADOS, SERIA NECESSÁRIO QUE CADA ADMINISTRAÇÃO FERROVIÁRIA, PONDO EM JOGO OS SEUS MÁXIMOS RECURSOS TÉCNICOS, CONTÁBEIS E ADMINISTRATIVOS PROCURASSE EXAMINAR ACURADAMENTE, PARA O SEU CASO PARTICULAR, QUAIS AS PORCENTAGENS RESPECTIVAS DA DESPESA DE CUSTEIO QUE PODERIAM SER DIRETAMENTE ATRIBUIDAS AO SERVIÇO DE PASSAGEIROS E AO SERVIÇO DE MERCADORIAS. ESSA INICIATIVA, PORÉM JÁ SERIA OBJETO DAS PROVIDÊNCIAS DE LONGO ALCANCE, A QUE ACIMA NOS REFERIMOS NO INCISO 2 DO TÓPICO 18.

30 - EM ESTRADAS DE LARGOS RECURSOS, POR EXEMPLO EM CERTAS ESTRADAS NORTE-AMERICANAS, SE TEM CONSEGUIDO LEVAR MUITO LONGE ESSA SEPARAÇÃO DE DESPESAS. NÃO PODEMOS, PORÉM, SER TÃO OTIMISTAS COM RELAÇÃO ÀS POSSIBILIDADES DA MAIORIA DE Nossas ESTRADAS EM TÃO IMPORTANTE QUESTÃO, POR ESSE MOTIVO, CONSIDERAMOS QUE A REPARTIÇÃO ACIMA INDICADA (50% PARA AS DESPESAS DIVISÍVEIS E 50% PARA AS INDIVISÍVEIS, DIRETAMENTE, COM A DISTRIBUIÇÃO DESTAS ÚLTIMAS PROPORCIONALMENTE AO NÚMERO DE TRENS-KILOMETRO DAS DUAS CATEGORIAS), EMBORA NÃO CONSTITUINDO UM IDEAL OU UM "RECORD" NO ASSUNTO, JÁ REPRESENTA UM CRITÉRIO PRATICAMENTE ACEITÁVEL A TÍTULO DE INDICAÇÃO APROXIMATIVA OU DE ORIENTAÇÃO DENTRO DE CADA ESTRADA, AO MESMO TEMPO QUE PROPORCIONA O ESTABELECIMENTO DE FÁCIL CONFRONTO ENTRE OS RESULTADOS DE VÁRIAS ESTRADAS.

31 - ESSE CRITÉRIO FOI APLICADO HA POUCO TEMPO, PELO DE-

DEPARTAMENTO DE ESTUDOS ECONÔMICOS DA COMPANHIA MOGIANA, AO DECE-
 NIO 1 937 - 1 946, EM ESTUDO ELABORADO COM O FIM DE SE OBTER
 UMA INDICAÇÃO APROXIMADA SOBRE O CUSTO DO TRANSPORTE DE MALAS
 E ENCOMENDAS POSTAIS. JUNTO SE ENCONTRA UM EXEMPLAR DESSE ES-
 TUDO, PERTENCENTE AO ARQUIVO DESTE DEPARTAMENTO, CONSTANDO DES-
 SE TRABALHO UM QUADRO ESTATÍSTICO, ORGANIZADO SEGUNDO DISPOSI-
 ÇÃO PRÁTICA QUE PERMITE NÃO SÓ ANOTAR OS DADOS PRIMITIVOS NE-
 CESSÁRIOS, MAS AINDA ACOMPANHAR TODA A SEQUÊNCIA DE NORMAS E
 OPERAÇÕES PARA A OBTENÇÃO DOS ELEMENTOS E COEFICIENTES NECESSÁ-
 RIOS AO FIM VISADO, QUE É A DETERMINAÇÃO DO CUSTO DO CARRO-QUI-
 LÔMETRO, ISTO É, DO VEÍCULO-QUILÔMETRO EM TRENS DE PASSAGEIROS.

32 - QUANTO ÀS PROVIDÊNCIAS ACENADAS DO INCISO (2) DO TÓ-
 PICO 18, SÃO NATURALMENTE AS MAIS IMPORTANTES, DESTINANDO-SE A
 AVERIGUAR E RETIFICAR, QUANTO POSSÍVEL, OS RESULTADOS DE MENOR
 GRAU DE APROXIMAÇÃO OBTIDOS PELOS CRITÉRIOS ACIMA EXPOSTOS.

33 - ENTRE TAIS PROVIDÊNCIAS, É JUSTO DESTACAR ALGUNS ES-
 TUDOS JÁ ELABORADOS EM NOSSO MEIO PROFISSIONAL, NOTADAMENTE A
 VALIOSA CONTRIBUIÇÃO DO ENGR LUIZ DE MENDONÇA JUNIOR, ATUAL SU-
 PERINTENDENTE DA COMPANHIA MOGIANA, SOB O TÍTULO "O CUSTO DINÁ-
 MICO DE TRANSPORTES NAS ESTRADAS DE FERRO".

34 - NESSE TRABALHO, FAZ O AUTOR A SEPARAÇÃO DAS DESPESAS
 DE CUSTEIO EM TRES GRANDES CATEGORIAS OU PARCELAS, A SABER:-
 DESPESAS INDEPENDENTES DO TRÁFEGO; DESPESAS DEPENDENTES DO TRÁ-
 FEGO, MAS INDEPENDENTES DO PERCURSO; - DESPESAS DEPENDENTES DO
 TRÁFEGO E DO PERCURSO.

35 - ESSA SEPARAÇÃO É BASEADA NAS CONTAS DA "PADRONIZAÇÃO"
 EM VIGOR, QUE FORAM REUNIDAS EM DIVERSOS GRUPOS PARCIAIS, CADA
 UM DOS QUAIS ENTRA NA COMPOSIÇÃO DAQUELAS TRES PARCELAS SEGUN-
 DO COEFICIENTES OU PESOS INDICADOS POR OBSERVAÇÕES E ENSINAMEN-
 TOS DA PRÁTICA FERROVIÁRIA.

36 - ENCERRANDO ESTAS CONSIDERAÇÕES NO TOCANTE ÀS PROVI-
 DÊNCIAS MAIS DEMORADAS E DE LONGO ALCANCE, TENHO A HONRA DE SU-
 GERIR À ILUSTRE ASSEMBLEA DOS DIRETORES DAS ESTRADAS DE FERRO
 DO PAÍS A NECESSIDADE DE SER O REFERIDO TRABALHO DO ENGR MEN-
 DONÇA E OUTROS CONGENERES OBJETO DE PESQUISAS ESTATÍSTICAS CUI-
 DADOSAMENTE ELABORADAS, DE CONSTANTES AVERIGUAÇÕES E ANOTAÇÕES
 BASEADAS, SOBRETUDO, NA ESCOLHA DOS COEFICIENTES QUE MAIS RAZO-
 AVELMENTE SE DEVAM ATRIBUIR A CADA UM DOS GRUPOS DE CONTAS DA
 ATUAL PADRONIZAÇÃO COM O FIM DE SE AVALIAR, DO MELHOR MODO, A

RESPECTIVA INFLUÊNCIA NA COMPOSIÇÃO DE CADA UMA DAS GRANDES
PARCELAS OU CATEGORIAS EM QUE SE PODE FRACIONAR A DESPESA DE
CUSTEIO.

SÃO PAULO, 12 DE AGOSTO DE 1 948.

PAULO CORRÊA DE BRITO

ASSISTENTE DE SERVIÇOS DE ESTATÍSTICA E
PESQUISAS FERROVIÁRIAS

CONTRIBUIÇÃO DO PROFESSOR JOSÉ DA COSTA
CHEFE DA CONTABILIDADE DA RÊDE MINEIRA DE VIAÇÃO

UNIFORMIZAÇÃO DA CONTABILIDADE FERROVIÁRIA ATRAVÉS
DA PADRONIZAÇÃO DE CONTAS - SUA ATUAL EXECUÇÃO

NA CONTABILIDADE FERROVIÁRIA BRASILEIRA HA DOIS PROCESSOS DE EXECUÇÃO CONTÁBIL. NO PRIMEIRO, A CONTABILIDADE É SUBDIVIDIDA EM VÁRIOS SETORES, CONFORME O TIPO DE ORGANIZAÇÃO ADMINISTRATIVA DA EMPRESA. NA CENTRALIZAÇÃO, ONDE SE ACHAM OS LIVROS LEGAIS E O RAZÃO GERAL, ESTÁ A ESCRITURAÇÃO PELO MÉTODO DIGRÁFICO. A REPARTIÇÃO IMPROPRIAMENTE CHAMADA CONTADORIA FUNCIONA COMO UM DEPARTAMENTO DE TOMADA DE CONTAS DAS ESTAÇÕES, APURANDO A RECEITA DO TRÁFEGO E ORGANIZANDO O BALANÇETE MENSAL, QUE É REMETIDO À CONTABILIDADE GERAL, PARA CONFERÊNCIA E INCORPORAÇÃO À ESCRITA DA EMPRESA.

QUANTO À DESPESA, ACHA-SE A CONTABILIDADE ESPALHADA PELOS VÁRIOS DEPARTAMENTO DA ESTRADA, TAIS COMO: MECANICA, TRANSPORTES, VIA PERMANENTE, PESSOAL, COMERCIAL, MATERIAIS, ETC. EM ALGUMAS EMPRESAS, EMBORA DISPERSOS OS TRABALHOS DE APURAÇÃO DA DESPESA, HA UMA DIREÇÃO ÚNICA SUPERVISIONANDO A PARTE TÉCNICA, ORIENTANDO OS TRABALHOS E RESOLVENDO OS PROBLEMAS QUE SURGEM A CADA INSTANTE, CUJA SOLUÇÃO SÓMENTE PODE SER DADA POR QUEM ESTEJA AO PAR DE TODOS OS ELEMENTOS DA ESCRITURAÇÃO GERAL.

O SEGUNDO PROCESSO É O DA CENTRALIZAÇÃO DE TODOS OS SERVIÇOS DE CONTABILIDADE SOB UM COMANDO ÚNICO. A EXECUÇÃO DOS TRABALHOS SE PROCESSA EM TRÊS SETORES: CONTADORIA DA RECEITA, CONTADORIA DA DESPESA E CONTADORIA GERAL CENTRALIZADORA. TODOS OS TRABALHOS SÃO DIRIGIDOS, ORIENTADOS E FISCALIZADOS PELO CONTADOR GERAL, QUE É O RESPONSÁVEL, PERANTE A ADMINISTRAÇÃO DA EMPRESA, POR TODOS OS SERVIÇOS DE CONTABILIDADE DA FERROVIA, INCLUSIVE PELOS TRABALHOS DE PRESTAÇÃO DE CONTAS.

O PROCESSO DA CENTRALIZAÇÃO DOS SERVIÇOS PERMITE UNIFORMIDADE NA EXECUÇÃO DOS TRABALHOS, FACILITANDO O EMPREGO DA MECANIZAÇÃO INTENSIVA, PELO SISTEMA DO CARTÃO PERFURADO. ALÉM DOS CONTROLES SISTEMÁTICOS, ADOTADOS PARA A PERFEITA SEGURANÇA DOS SERVIÇOS CONTÁBEIS, A MECANIZAÇÃO PELO CARTÃO PERFURADO FOR

NECE AINDA A ESTATÍSTICA CONTABIL, DE INDISCUTÍVEL INTERESSE PARA O ORGÃO SUPERIOR DE ADMINISTRAÇÃO DA EMPRESA.

NO SISTEMA DIVISIONAL DE ADMINISTRAÇÃO FERROVIÁRIA, É INDISPENSÁVEL MANTER UM CONTABILISTA EM CADA DIVISÃO, SUBORDINADO TÉCNICAMENTE A CONTABILIDADE GERAL, A-FIM DE QUE OS ELEMENTOS COLETADOS NO INTERIOR, PARA OS TRABALHOS DE APURAÇÃO DA DESPESA, SEJAM CONTROLADOS POR UM PROFISSIONAL RESPONSÁVEL, COADJUNTO DO SISTEMA CONTABIL DA CASA E DOS PROCESSOS DE APURAÇÃO DE CUSTOS DE SERVIÇOS ADOTADOS PELA CONTABILIDADE GERAL.

OS AMERICANOS, QUE SÃO OS PIONEIROS DA ORGANIZAÇÃO DIVISIONAL, NÃO PUDERAM EVITAR A CRIAÇÃO DE UM ORGÃO CONTABIL NAS DIVISÕES.

DIZ LOREE, NO SEU LIVRO "RAILROAD TRANSPORTATION", REFERINDO-SE AS ATRIBUIÇÕES DO "DIVISION ACCOUNTANT":

"UMA DAS RAZÕES PRINCIPAIS DA CRIAÇÃO DESTE CARGO FOI A NECESSIDADE DE COLOCAR UM CONTABILISTA RESPONSÁVEL TÃO PRÓXIMO QUANTO POSSÍVEL DA SÉDE DOS TRABALHOS DA DIVISÃO (AS NEAR AS POSSIBLE TO THE SEAT OF DIVISIONAL OPERATIONS), DE MANEIRA QUE OS FATOS ADMINISTRATIVOS E CONTÁBEIS OCORRIDOS NA DIVISÃO FOSSEM CORRETAMENTE DESCRITOS E REGISTRADOS PELA CONTABILIDADE (IN ORDER THAT SUCH OPERATIONS MIGHT BE CORRECTLY DESCRIBED AND STATED IN THE ACCOUNTS)

A PERFEITA EXECUÇÃO DOS SERVIÇOS DE CONTABILIDADE FERROVIÁRIA, DENTRO DAS NORMAS ESTABELECIDAS PELA PADRONIZAÇÃO DE CONTAS DAS ESTRADAS DE FERRÓ, DEPENDE, SEGUNDO NOSSA OPINIÃO, DA EXISTENCIA DE UNIDADE DE COMANDO E DE DIREÇÃO PARA A PARTE TÉCNICA. A CENTRALIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DE APURAÇÃO DA DESPESA NUM ORGÃO ESPECIALIZADO (CONTADORIA DA DESPESA) PERMITE A MECANIZAÇÃO INTENSIVA PELO PROCESSO DO CARTÃO PERFURADO, COM O BARRATEAMENTO DO CUSTO DOS TRABALHOS DE EXECUÇÃO CONTABIL.

NO SISTEMA DIVISIONAL DE ORGANIZAÇÃO, A EXPERIÊNCIA ACONSELHA A COLOCAÇÃO DE UM CONTABILISTA EM CADA DIVISÃO. SE ISTO NÃO FOR POSSÍVEL, A EMPRESA DEVE ADOTAR O PROCESSO DA AUDITORIA-CONTABIL, EXECUTADA POR INSPETORES DE CONTABILIDADE SUBORDINADOS AO CHEFE RESPONSÁVEL PELA DIREÇÃO GERAL DOS SERVIÇOS.

A ORGANIZAÇÃO DE UM QUADRO DE PESSOAL ESPECIALIZADO PARA OS TRABALHOS DE CONTABILIDADE É, TAMBÉM, MEDIDA ACONSELHADA, NO SENTIDO DO CONSTANTE APERFEIÇOAMENTO DO SERVIÇO.

O DECRETO-LEI Nº 9 295, DE 27-5-1946, QUE CRIOU OS CONSELHOS REGIONAIS E O CONSELHO FEDERAL DE CONTABILIDADE E REGULAMENTOU O EXERCÍCIO PROFISSIONAL DOS CONTABILISTAS, ESTABELECE EM SEU ARTº 25:

"SÃO CONSIDERADOS TRABALHOS TÉCNICOS DE CONTABILIDADE: A) ORGANIZAÇÃO E EXECUÇÃO DE SERVIÇOS DE CONTABILIDADE EM GERAL; B) ESCRITURAÇÃO DOS LIVROS DE CONTABILIDADE OBRIGATORIOS, BEM COMO DE TODOS OS NECESSARIOS NO CONJUNTO DA ORGANIZAÇÃO CONTABIL E LEVANTAMENTO DOS RESPECTIVOS BALANÇOS E DEMONSTRAÇÃO".

O DECRETO-LEI Nº 21 033, DE 8-2-1932, ESTABELECE EM SEU ARTº 1º

"NENHUM LIVRO OU DOCUMENTO DE CONTABILIDADE PREVISTO PELO CÓDIGO COMERCIAL, PELO LEI DE FALENCIAS E POR QUAISQUER OUTRAS LEIS TERÁ EFEITO JURIDICO OU ADMINISTRATIVO, SI NÃO ESTIVER ASSINADO POR ATUARIO, PERITO CONTADOR, CONTADOR OU GUARDA-LIVROS, DEVIDAMENTE REGISTRADO NA SUPERINTENDENCIA DO ENSINO COMERCIAL".

REFERINDO-SE ÀS ATRIBUIÇÕES DE NATUREZA TÉCNICA, CONFERIDAS AOS PROFISSIONAIS DA CONTABILIDADE, E ESTABELECENDO SANÇÕES PARA OS FALTOSOS E OS INCAPAZES, A LEI DISCIPLINADORA DO EXERCÍCIO PROFISSIONAL DECLARA, EXPRESSAMENTE, QUE TAIS ATRIBUIÇÕES DE NATUREZA TÉCNICA SÃO PRIVATIVAS DOS CONTADORES E GUARDA-LIVROS REGISTRADOS NOS RESPECTIVOS CONSELHOS REGIONAIS DE CONTABILIDADE.

AS DISPOSIÇÕES LEGAIS QUE REGULAM O EXERCÍCIO PROFISSIONAL DOS CONTABILISTAS SÃO, PORTANTO, UMA GARANTIA PARA AS EMPRESAS QUE POSSUEM QUADROS DESSES ESPECIALISTAS, CUJA CAPACIDADE TÉCNICA CONCORRE PARA O CONSTANTE APERFEIÇOAMENTO DOS SEUS SERVIÇOS DE CONTABILIDADE.

NA ORGANIZAÇÃO CONTABIL, OS PLANEJAMENTOS DEVEM SU-

BORDINAR-SE ÀS EXIGÊNCIAS DA ANÁLISE DO PATRIMÔNIO, OU SEJA, DO CAPITAL EMPREGADO NAS EMPRESAS E DOS PROCESSOS DE APURAÇÃO DE CUSTOS DE SERVIÇOS.

PARA A ANÁLISE ECONÔMICA E FINANCEIRA DO PATRIMÔNIO DAS EMPRESAS, AS PEÇAS FUNDAMENTAIS SÃO O BALANÇO GERAL E AS DISCRIMINAÇÕES DAS CONTAS DE LUCROS E PERDAS. O ASPECTO FORMAL DO BALANÇO PATRIMONIAL E DA DEMONSTRAÇÃO DOS RÉDITOS SOFREU GRANDE EVOLUÇÃO NOS ÚLTIMOS TEMPOS, SENDO MELHORADO CONSIDERAVELMENTE, EM VIRTUDE DE DISPOSIÇÕES LEGAIS E DA AÇÃO ESCLARECEDORA DOS CONGRESSOS DE TÉCNICOS EM CONTABILIDADE.

A PADRONIZAÇÃO DAS CONTAS DAS ESTRADAS DE FERRO BRASILEIRAS ADOTA PRINCÍPIOS APROVADOS EM CONGRESSOS NACIONAIS DE CONTABILIDADE E CONSTANTES DE TÊSES ELABORADAS PELOS NOSSOS CONTABILISTAS.

CONSOANTE OBSERVAÇÃO DO ILUSTRE E SAUDOSO MESTRE, PROF. HERRMANN JUNIOR, "O PATRIMÔNIO DE UMA EMPRESA NÃO DEVE SER EXAMINADO COMO MATERIA MORTA, CUJAS PARTES COMPONENTES SEJAM LIVREMENTE DESMEMBRADAS, SEM MAIORES CONSEQUÊNCIAS, PARA EXAME EXCLUSIVO DE SUA COMPOSIÇÃO PARTICULAR, E SIM COMO UM TO DO VIVO E ORGÂNICO, DESTINADO AO EXERCÍCIO DE FUNÇÕES, CUJO ÊXITO DEPENDE DO GRAU DE HARMONIA E PROPORCIONALIDADE COM QUE SE AGLUTINAM E SE REUNEM, PARA UMA AÇÃO CONJUNTA, OS ELEMENTOS E FORÇAS, QUE CONSTITUEM A MATERIA ADMINISTRÁVEL.

SOB A PRESSÃO DESSAS NECESSIDADES, A CONTABILIDADE SUPERIOR INVESTIGA A CAUSA DOS FENÔMENOS ECONÔMICOS E A SUA REPERCUSSÃO NA VIDA DAS AZIENDAS, EMPREGANDO FÓRMULAS PRÓPRIAS PARA OBSERVA-LAS NA PRÓPRIA FONTE ONDE ESSES FENÔMENOS ECONÔMICOS SE PRODUZEM, IMPULSIONADOS PELO TRABALHO HUMANO".

OS POTENCIAIS ECONÔMICOS E FINANCEIROS CONFUNDEM-SE NO REDUTO DAS CONDENSAÇÕES PATRIMONIAIS E É ATRAVÉS A ANÁLISE DOS BALANÇOS GERAIS QUE PODEMOS OBSERVAR O COMPORTAMENTO DO CAPITAL ATIVO E PASSIVO DAS EMPRESAS E AS RELAÇÕES DE INTERDEPENDÊNCIA ENTRE OS VÁRIOS GRUPOS DE VALORES CONSTANTES DOS BALANÇOS, PARA DEDUZIR CONCLUSÕES SOBRE O EQUILÍBRIO PATRIMONIAL.

COMO OBSERVA O PROF. GINO ZAPPA, EM SUA OBRA "LE VALUTAZIONI DI BILANCIO", O CAPITAL, COMO GRANDEZA ARITMÉTICA É A SÍNTESE ABSOLUTA DE UM COMPLEXO DE VALORES QUE CORPORIZAM O

PATRIMONIO DAS EMPRESAS.

NO DIZER DO PROF. PEDRESCHI, É INDICE DE POTENCIAL QUANTITATIVO, SI SE ATENDER A QUE OS ELEMENTOS PATRIMONIAIS SE HOMOGENEIZAM NO VALOR. A ANALISE DO CAPITAL DECOMPÕE-NOS; DÁ A CONHECER OS ELEMENTOS QUE O INTEGRAM; DILATA A RETINA DAS IN- DAGAÇÕES PARA UM CONHECIMENTO MAIS AMPLO, ALÉM DAS EXPRESSÕES QUANTITATIVAS.

A SIGNIFICAÇÃO QUALITATIVA, AFERIDA NA EXTENSÃO DO GRAU DE UTILIDADE DOS ELEMENTOS COMPONENTES, REFLETE NO CAPITAL, DANDO-LHE EXPRESSÃO COMO GRANDEZA ECONÔMICA E FINANCEIRA.

AS OBSERVAÇÕES SOBRE O CAPITAL FIXO, CAPITAL CIRCULANTE E CAPITAL DE TRABALHO, PRÓPRIO E DE TERCEIROS, PARA A DE- TERMINAÇÃO DE RELAÇÕES ENTRE TAIS ELEMENTOS E O PATRIMÔNIO LÍ- QUIDO DE UM DETERMINADO GRUPO DE EMPRESAS FERROVIÁRIAS, SÔMEN- TE SERÃO POSSÍVEIS ATRAVÉS A ANALISE DE BALANÇOS PADRONIZADOS.

A PADRONIZAÇÃO DAS CONTAS DAS ESTRADAS DE FERRO BRA- SILEIRAS, JÁ ADOTADA PELAS NOSSAS EMPRESAS DE TRANSPORTES, EM- BORA AINDA APRESENTE PEQUENOS SENÕES QUE NÃO CHEGAM A PREJUDI- CAR A ESTRUTURA DOS BALANÇOS FINAIS, REPRESENTA GRANDE VITÓRIA NO TERRENO DA ESPECIALIDADE, PERMITINDO APRECIACÕES IMPORTAN- TES SOBRE O CONJUNTO DOS BALANÇOS GERAIS, QUE, JÁ, AGORA, PO- DEM SER SOMADOS PARA FINS DE ANALISE E DE INVESTIGAÇÕES CIENTI- FICAS SOBRE O EQUILIBRIO PATRIMONIAL DAS NOSSAS FERROVIAS.

ESTA GRANDE VITÓRIA SE DEVE AO ESPIRITO ESCLARECIDO E A PERTINACIA DO NOSSO EMINENTE FERROVIARISTA, DR. ARTHUR PE- REIRA DE CASTILHO E À EXCELENTE COOPERAÇÃO DOS CONTABILISTAS FERROVIÁRIOS, QUE COMPREENDENDO A RELEVANCIA DO PROBLEMA E A IMPORTANTE SIGNIFICAÇÃO DO ASSUNTO, TUDO FIZERAM PELA PADRONI- ZAÇÃO DOS BALANÇOS DAS NOSSAS ESTRADAS DE FERRO.

CONCLUSÃO

O APERFEIÇOAMENTO DA PADRONIZAÇÃO DAS CONTAS FERROVI- ÁRIAS, SEGUNDO NOSSA OPINIÃO, DEPOIS DE ACURADO ESTUDO DA QUEST- ãO, DEPENDE PRECIPUAMENTE:

- 1 - QUADRO DE PESSOAL TÉCNICO ESPECIALIZADO PARA OS

SERVIÇOS DE CONTABILIDADE FERROVIÁRIA.

- 2 - UNIDADE DE COMANDO E DE DIREÇÃO PARA TODOS OS SE SERVIÇOS DE CONTABILIDADE FERROVIÁRIA.
- 3 - MECANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DE APURAÇÃO E CONTROLE CONTABIL PELO SISTEMA DO CARTÃO PERFURADO.
- 4 - ORIENTAÇÃO FIRME E SISTEMÁTICA PELA COMISSÃO DE PADRONIZAÇÃO DE CONTAS, QUE, QUANDO SOLICITADA, DEVERÁ PROPORCIONAR ASSISTÊNCIA TÉCNICA AOS DEPARTAMENTOS DE CONTABILIDADE DAS NOSSAS EMPRESAS FERROVIÁRIAS.

JOSE DE CASTRO

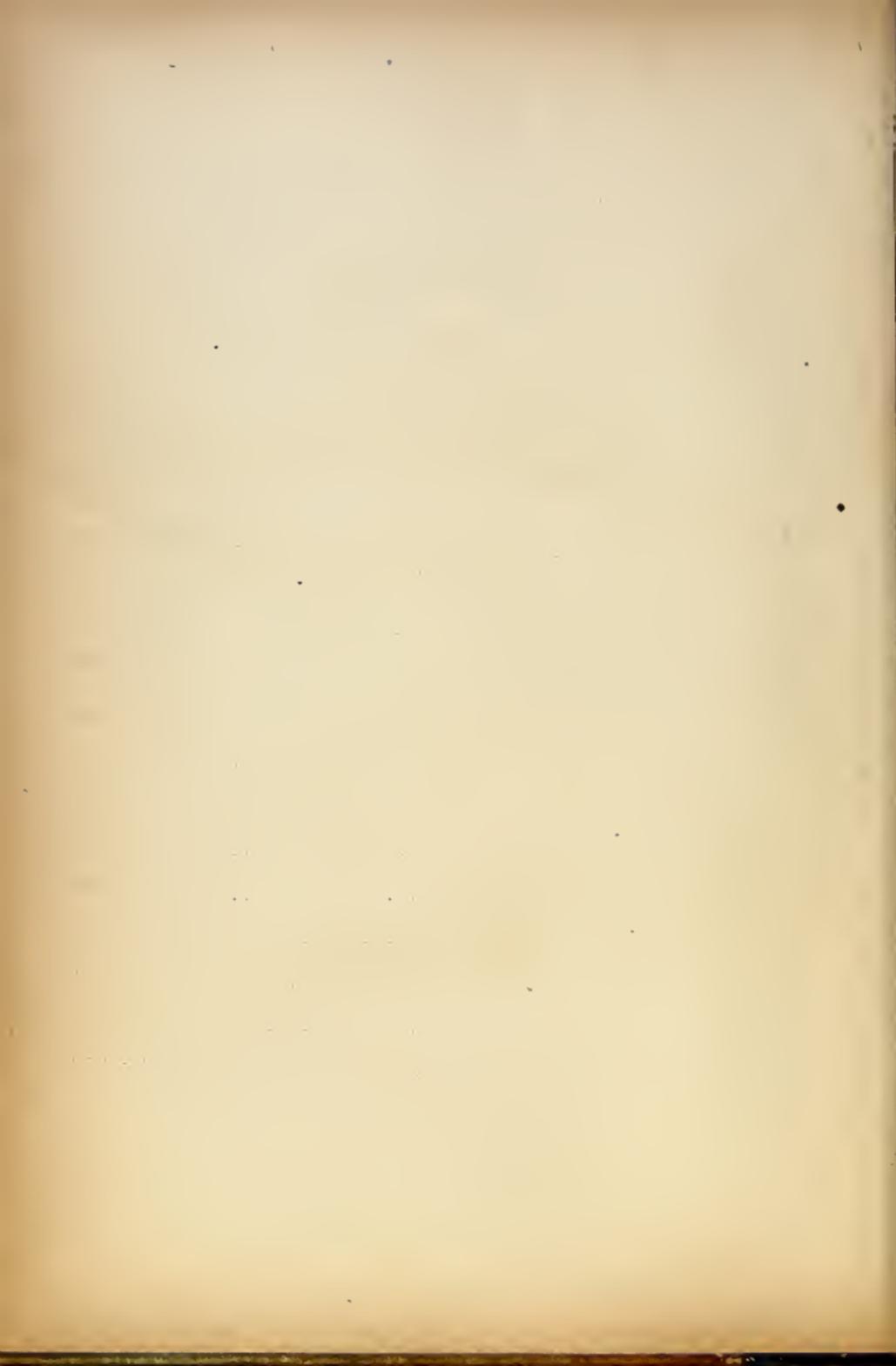
CHEFE DA CONTABILIDADE DA
REDE MINEIRA DE VIAÇÃO

ADMINISTRAÇÃO

INDICE

Representantes

A. Brito Pereira (Eng ^o)	13
Abeylard Netto Amarante (Eng ^o)	75
Adalberto Pompilio (Cel.)	52
Alcides Lins (Eng ^o)	49
Alvaro da Cunha Mello (Eng ^o)	89
Alvaro de Souza Lima (Eng ^o)	50 e 175
Arthur Castilho	33 e 147
Aymoré Drummond (Eng ^o)	51
Edmundo B. Pirajá (Eng ^o)	147
J. Pokrovsky	169
José da Costa	191
José de Castro (Prof.)	163
José Lima Figueiredo (Cel.)	25
José Machado Lopes (Cel.)	162
Manoel de Souza Leão (Eng ^o)	81
Paulo Corrêa de Brito (Eng ^o)	190
Ruy da Costa Rodrigues (Eng ^o)	35, 93 e 103

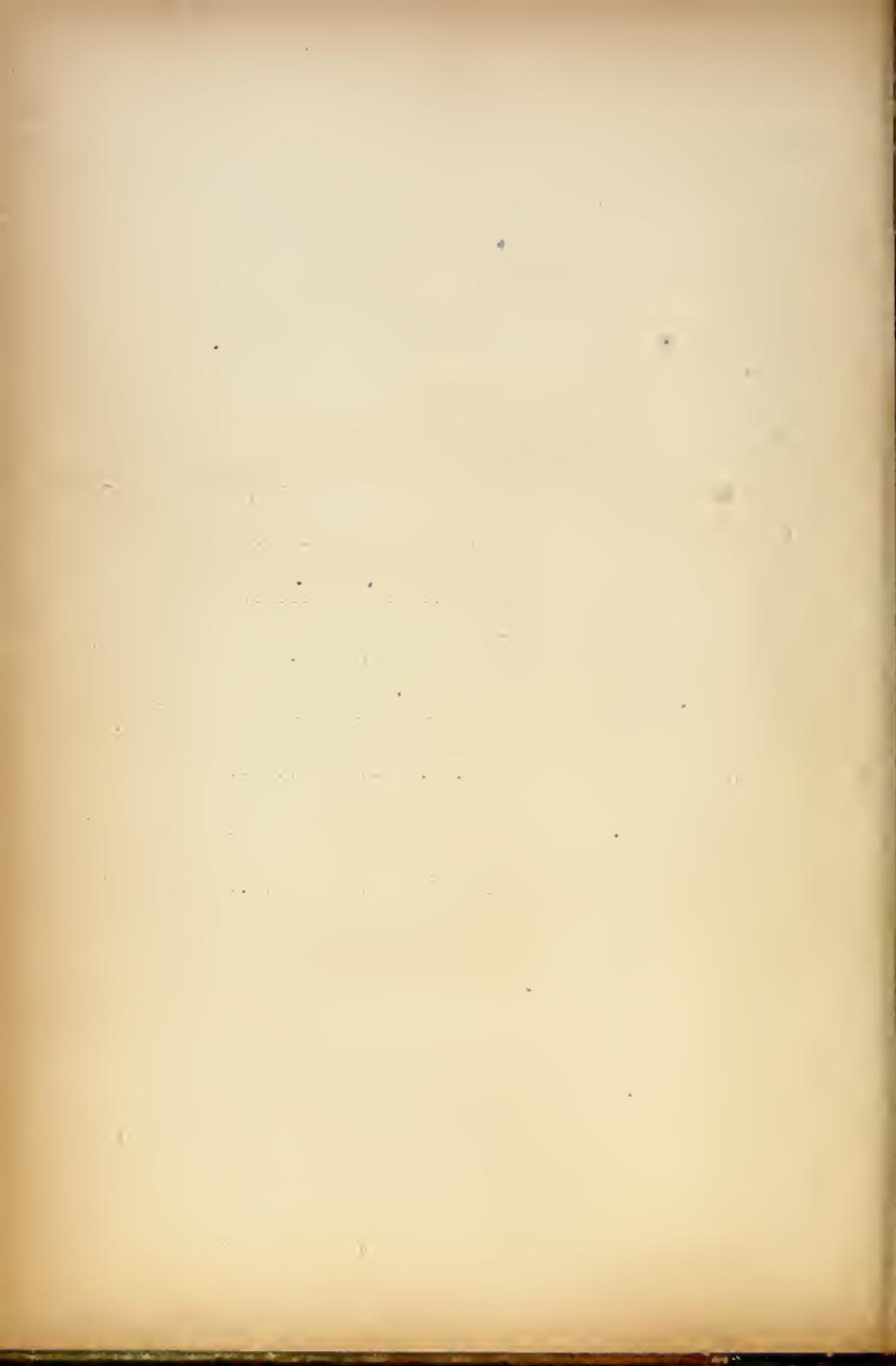


ADMINISTRAÇÃO

INDICE

Estradas de Ferro

Cia. Mogiana de Estradas de Ferro	175
E. F. Araraquara	65
E. F. de Goiaz	89
E. F. Noroeste do Brasil	25
E. F. Sorocabana	35, 93 e 103
E. F. Vitória a Minas	13
Rede Mineira de Viação	191
Rede Viação Paraná-Santa Catarina	151
The Great Westrn Of Brazil Company, Ltd.	81



ADMINISTRAÇÃO

INDICE

Sessões

7a. Sessão	9
8a. Sessão	61
Relatorio geral	107
Contribuições apresentadas	149



Biblioteca do Ministério da Fazenda

2193-51

385.0981

E82

Brasil. Contadoria Geral de Transportes.

Reunião extraordinária dos Diretores
TÍTULO das estradas de ferro brasileiras,
7ª vol. II Administração.

Devolver em

NOME DO LEITOR

2193-51

385.0981

E 82

Brasil

