

Para a economia da própria ferrovia, constatado por vários homens de alto gabarito, compreendendo, exatamente, a retificação da ferrovia no atendimento da diminuição das despesas. Ora, se temos um orçado que não atende, que é obsoleto, que é superado, então temos que atualizá-lo. Há o aspecto da produtividade, e, então, cabe a atual direção, já que o projeto se encontra nesta Casa, trazer a exposição objetiva e concreta sobre quais os meios que iria usar para aplicar o crédito de vários milhões de cruzeiros; a fim de convencer os Srs. deputados, com argumentos fundamentados e, assim, conseguir sua aprovação.

Ora, Sr. Presidente e Srs. deputados, este deputado é apenas um curioso do problema ferroviário mas, que por ser curioso, seguiu todo o curso da Estrada de Ferro Sorocabana, a fim de verificar a deficiência administrativa, não por culpa dos engenheiros, absolutamente, ou dos funcionários inferiores, mas por culpa da sua própria direção.

Não me parece, Sr. Presidente e Srs. deputados, que a atual direção mereça o crédito de confiança deste Parlamento, para o propalado reaparelhamento da Estrada de Ferro Sorocabana. O governo constrói estradas de rodagem; o governo concorre, evidentemente, para o desenvolvimento do Estado — os governos passados, melhor dizendo — mas é preciso que haja um estudo por que, se não, as ferrovias — enquanto as rodovias se desenvolvem — as ferrovias cairão ao atraso e ao empobrecimento. Nos não podemos ter meios de transporte deficitários. É verdade que não visa, o transporte público, o transporte coletivo, em nenhuma parte do mundo, obter lucros, claro, mas também não pode ser um pesado onus ao Estado como é o caso da Rede Ferroviária Federal, que apresenta deficit assustador de algumas dezenas de bilhões de cruzeiros. Então, o Estado de São Paulo, que é o Estado gravitante da economia nacional, de todos os seus setores, podem muito bem as ferrovias do Estado, — a Sorocabana, a Mogiana — senão dar lucros ao Estado, pelo menos não representar pesado onus à economia, e pode esse grupo de ferrovias oferecer um plano geral de transportes para abastecimento dos grandes centros e também para atender os centros de produção.

Aí está o grande desequilíbrio da economia do Estado. Enquanto o produtor morre na miséria, o consumidor paga altos preços pelos produtos, e quem ganha é o intermediário. Poderia o Estado, portanto, através das ferrovias, amparar o pequeno produtor trazendo seus produtos diretamente aos centros de consumo, barateando assim o custo de vida nas grandes aglomerações humanas como São Paulo, Santos e Campinas, e outras grandes cidades que se instalam neste grande Estado de São Paulo, para orgulho deste Estado e da Nação. Entretanto, não se propicia um plano diretor ou um plano coordenado para o transporte e nem tão pouco existe a coordenação indispensável com o plano ferroviário paulista.

Há, mandado para esta Casa pelo Governador passado, um plano para criar a Rede Ferroviária Paulista e até, humildemente, eu estudei esta matéria para composição e agrupamento de todas as ferrovias pelo plano coordenado, inclusive para eliminar a bitola estreita passando à bitola para 1,60 metros para melhor atendimento, para reaparelhar, para não existir a diversificação do material ferroviário, que este é o problema fundamental.

Enquanto o material da Paulista pode prestar grandes serviços, a Mogiana apresenta deficits assustadores, não atendendo ao progresso nem ao desenvolvimento do Estado. Então, se se coordenasse a rede ferroviária paulista, num plano equacionado nos centros de produção se faria não apenas o trabalho de garantir aqueles pobres agricultores, aos pequenos produtores da região do Estado de São Paulo, de Mato Grosso, do Paraná e de outras regiões desta pátria, de trazê-los para o grande centro como São Paulo, como também, através de um processo de equacionamento do problema ferroviário, para manutenção do parque ferroviário evitar-se-ia a diversificação de padrão de material ferroviário, que é o fator maior de encarecimento. É o problema do transporte que se observa na Capital. Enquanto as empresas particulares se enriquecem e ganham dinheiro, a C.M.T.C., porque não tem a padronização dos seus veículos, apresenta um deficit assustador.

Então, o Estado precisa, exatamente, apresentar um plano conjunto no processo da manutenção do transporte ferroviário para que ele não vá se aniquilando porque hoje ninguém mais deseja viajar através das composições das ferrovias para percorrer 30, 50 ou 70 quilômetros. Ninguém mais, porque o processo rodoviário concorre assustadoramente com o processo ferroviário. Então, o planejamento é indispensável.

A mensagem do Sr. Carvalho Pinto, é preciso que se torne realidade, para que se resolva o problema do setor ferroviário do Estado, para que se equacione tanto o problema da produção quanto o do abastecimento. Somente assim, Sr. Presidente, as ferrovias estarão em condições de oferecer a São Paulo não apenas um bom ponto de sustentação, mas, acima de tudo, estarão contribuindo com a sua grande missão de transportar as nossas riquezas. E com isto não se criariam privilégios.

O que se verifica é que determinadas companhias fretam vagões para ficarem paradas nas estações, às vezes lotadas, a fim de não permitir a sobrecarga dos produtos nos centros de consumo, para que, assim, se mantenham os preços em alto nível.

E se o Governo do Estado ordenasse todas as ferrovias, este processo de transportes de produção funcionaria em todo o Estado de São Paulo e as ferrovias não teriam o deficit assustador que estão apresentando e poderiam concorrer vantajosa-

mente com o processo rodoviário; não teríamos a perspectiva de agora, o panorama sombrio de que irá sucumbir o processo rodoviário no Estado de São Paulo, como bem o demonstra a Rede Ferroviária Federal, através da famosa Central do Brasil e outras ramificações, que apresentam deficit assustador, da ordem de 30, 50 ou mais bilhões de cruzeiros.

Sr. Presidente e Srs. deputados, este o ponto de vista que desejava expor.

O transporte é a base fundamental do enriquecimento, elemento que abre os horizontes do Estado. Porém, com a atual direção, a Estrada de Ferro Sorocabana está fadada ao desajuste, ao fracasso total.

A hora é de compreensão. No entanto, a direção da ferrovia criou um estado de animosidade entre todos os seus servidores, eis que já não mais se esboça um sorriso nos lábios dos ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana.

A direção dessa ferrovia mostra-se totalmente incapaz de gerir os empreendimentos da empresa. E tanto é verdade que os fatos que aqui apresentei, relativos ao seu vice-diretor, não sofreram contestação, nem tampouco quanto ao equacionamento de certos problemas, especialmente o do aparelhamento e da retificação da ferrovia.

Veja-se, por exemplo, o tempo que é gasto de Ourinhos a Assis. Gasta-se, geralmente quarenta minutos, enquanto que pela Estrada de Ferro Sorocabana o tempo consumido é de 180 minutos. Isso nos parece absurdo.

Enquanto, isso, o governo preconiza a eletrificação de determinados trechos. Verificamos que sem a eletrificação daqueles trechos, a Estrada teria numerário bastante para fazer a retificação e diminuir as distâncias.

Não tenho ainda em mãos dados positivos a respeito do reaparelhamento e retificação da Sorocabana, entre Botucatu e Presidente Prudente, porque vai diminuir em 106 quilômetros se se processar a sua retificação — e a eletrificação desses trechos poderia servir para a retificação sobrando numerário imenso para a economia da ferrovia. Então aí se demonstra — e quem afirmou da tribuna foi o deputado de nossa bancada Sanchez Postigo — quando a Sorocabana fez o contrato para estender suas linhas, o contrato foi feito por quilômetro e quanto mais quilômetro fizesse mais ganharia a empresa que venceu a concorrência. Então é preciso que esta Casa constate como o planejamento, a retificação desse ramal é importante para a economia da ferrovia, é importante para diminuir a distância e o tempo. A direção da Estrada de Ferro Sorocabana não trouxe à Casa nenhuma explicação e nenhum dos detalhes que, infelizmente, não posso oferecer, porque me prontifiquei nas férias parlamentares a percorrer as linhas para trazer aqui e oferecer humildemente a minha colaboração. Continuo a afirmar que o projeto de lei oriundo do Poder Executivo não se justifica e a atual direção da E.F.S. não se encontra em condições de gerir os negócios dessa empresa. Mandasse a direção planos concretos e objetivos sobre a evolução do parque ferroviário poderia até me calar, mas não há planejamento, não há equacionamento de problemas, não visa a direção o problema do transporte, o problema da economia do Estado para resolvê-lo. Não sabe a direção da E.F.S. que ela é importante para a economia do Estado e não há nenhum planejamento para atender a economia. Enquanto um cidadão fica à procura de um quilo de arroz no mercado de São Paulo, pagando uma fortuna, quem o produz em Santa Catarina e no Rio Grande do Sul — e a ferrovia poderia trazer o produto mais barato em conexão com outras ferrovias — ganha muito pouco. O Governo tem o direito e o dever de ajudar a economia do Estado. Mas ele faz ovidios de mercador ao planejamento econômico das regiões que produzem e dos grandes centros populacionais, onde se paga os olhos da cara pelo arroz. E quem ganha? Apenas os intermediários. Então, de que vale o transporte se o Governo não se preocupa em atender os pontos importantes e fundamentais da economia do Estado? Ainda mais, se não houver planejamento o processo rodoviário em São Paulo vai liquidar com as ferrovias do Estado, porque se as ferrovias não apressam a sua evolução, o seu desenvolvimento, o seu aperfeiçoamento, quem vai preferir as ferrovias? O processo rodoviário é muito mais fácil, cómodo e barato, já que São Paulo possui belas rodovias asfaltadas. Então a preocupação da direção da E.F.S. devia ser não apenas o planejamento, mas o atendimento econômico dessas regiões. Esse planejamento é viável, concretizável e executável. Não se afigura, portanto, Srs. deputados, que deva votar favoravelmente. Ouvi uma palestra do Secretário de Transportes, na televisão, na época da greve e também a palavra do diretor da Sorocabana e tive saudade do ex-deputado Dagoberto Salles, nacionalista, e lá na televisão se apresentava um homem com pensamento completamente diferente daquele vibrante deputado nacionalista Dagoberto Salles. E o diretor que foi prestar depoimento na televisão, não disse coisa com coisa, não justificou sequer a sua presença, quando o momento não era apenas de condenar os cidadãos que faziam greve, mas fazer uma exposição, já que era uma cadeia de rádio e de televisão que estava a serviço da Secretaria dos Transportes. Este humilde deputado, no lugar do Secretário dos Transportes e do diretor da Estrada de Ferro Sorocabana, teria apresentado ao povo do São Paulo o que pensa a direção daquela ferrovia em relação à economia do Estado e ao bem-estar do povo.

Foram eles, aí, péssimos políticos, porque não souberam nem justificar a sua presença, não situaram o problema no âmbito da questão. Fugiram totalmente e limitaram-se, tanto o Secretário dos Transportes, quanto o diretor da Estrada de Ferro Sorocabana, a determinadas críticas, que não eram justas, pois se colocavam eles na mes-

ma posição dos ferroviários. Aí é que percebi a fraqueza da administração, porque se a direção da Estrada de Ferro Sorocabana tivesse argumentos, tivesse um planejamento objetivo, teria ido à televisão e dito à população de todo o Estado de São Paulo, que a direção da Ferrovia estava profundamente preocupada com o problema ferroviário, com os transportes da economia do Estado, para dar um aceleração à economia desse Estado e à economia dos Estados vizinhos e preocupava-se profundamente com a ferrovia paralisada tantos dias, trazendo prejuízo terrível para o Estado. Diria mais, que a Estrada de Ferro Sorocabana tinha em mira transportar, de Santa Catarina, do Rio Grande do Sul, de Mato Grosso, as reservas agro-pecuárias para os grandes centros consumidores; que os vagões não podiam continuar parados, e inclusive incitava os ferroviários a acelerarem o programa do Governo, e assim, trazendo objetivos reais, convenceriam os telespectadores e atrairiam também a minha simpatia; que mostrassem, matematicamente, como a Estrada de Ferro Sorocabana estaria com a sua receita equilibrada, que não teria deficit, que não haveria passes políticos, que não encheria seus vagões de passageiros de primeira classe e de leite, com passes de favores em grande quantidade, através dos cartuchos dos diretórios dos partidos do Governo, então dissessem que a Ferrovia iria implantar um regime de austeridade e de respeito. Terminando, pediria aos ferroviários paulistas, paulistas de coração, que ajudassem nesses mister a grande ferrovia paulista, centro gravitante da economia do Estado.

Entretanto, lá comparece o Secretário dos Transportes completamente diminuído, diante das câmaras da televisão, e até fiquei duvidando que aquele fosse o nobre ex-deputado Dagoberto Salles, vibrante nacionalista. Lá estava, na televisão, sem poder sequer dialogar.

Diante desses fatos, do Secretário dos Transportes e do diretor da Estrada de Ferro Sorocabana, que em poucas palavras contraditava-se, este deputado não teria, naquela oportunidade, e não tem neste momento, condições de justificar o seu voto favorável à mensagem do Poder Executivo, n.º 62/61, que a Assembleia Legislativa de São Paulo transformou em Projeto de Lei 413. E assim mesmo o Brasil está passando por um processo de inversão de valores e parece que escolhe os cargos para os homens e não os homens para os cargos. É o desajuste da máquina administrativa! Não se escolhe o homem talhado para o cargo; escolhe-se o cargo para o cidadão, o cidadão, não tendo a vocação, o gabarito, a capacidade, a intenção, a disposição a vontade de trabalhar não pode adaptar-se ao cargo. Isso redundará em fracasso da administração de uma ferrovia como a Sorocabana, que possui 20 mil ferroviários e zelosos a grande maioria deles. Tanto é verdade que quando tomei uma composição às 21,30 horas de uma quinta-feira, véspera de feriado, conversava com os picotadores, com os guarda-trêm, guarda-freio, e eles me diziam melancolicamente: deputado, se continuar este estado de coisas na direção da

Estrada de Ferro Sorocabana, daqui a 6 meses nossos filhos não terão o pão de cada dia; veja, deputado, o monte de passes livres, de favores, veja as passagens! E houve num vagão um passageiro que deu risada por haver pago a sua passagem, porque entre 10 ou 12 passageiros, somente ele havia pago a sua passagem!... E os ferroviários, com apreensão justificada, demonstravam a este deputado o zelo pela ferrovia. Se não tivessem tal zelo, não teriam preocupação alguma. — Ora, o Governo que dê passes a todo mundo, contanto que eu receba os meus vencimentos no fim do mês!... Mas eu senti o amor à estrada pelos ferroviários, com essa preocupação manifestada e demonstrada pelos humildes que viam naquela composição. Depois, estive em Botucatu; senti o problema; estive nas oficinas de Sorocaba; senti o problema; estive com os ferroviários de Assis; senti ainda o problema; visitei grupos ferroviários de Ourinhos; a mesma preocupação. Na campanha política da cidade de Assis, o candidato do governo tinha 28 funcionários da Estrada de Ferro trabalhando ativamente para si, sem prestar um serviço à ferrovia! O nobre deputado Santilli Sobrinho fez um requerimento a esta Casa, pedindo informações nesse sentido ao Poder Executivo, à direção da Estrada de Ferro Sorocabana. Até agora, não recebeu a resposta. O pleito eleitoral passou e tudo isto preocupa profundamente os ferroviários. E eles mesmos citaram os companheiros que estavam a servir em campanha política sem prestar nenhum serviço à ferrovia. E eu senti, ao percorrer todo o trajeto da Sorocabana, essa preocupação dos ferroviários. E aí comprevevi o amor dos ferroviários pela Estrada de Ferro Sorocabana. Gostaria que a direção da ferrovia também procedesse assim, preocupada com o bem-estar da ferrovia e o seu desenvolvimento.

Gostaria que o diretor pudesse sair do seu gabinete e fosse dialogar com os ferroviários em Sorocaba, em Botucatu, em Assis, em Presidente Prudente. Gostaria que o diretor pudesse estudar "in loco" o problema da retificação de determinados trechos; pudesse se empenhar a fundo nesse assunto e, com simpatia, transformar esta casa, que é a Estrada de Ferro Sorocabana, em casa de concórdia, de apaziguamento, de bons entendimentos. Gostaria que essa sindicância e essa Comissão de Inquérito que aí está instalada para punir pequenos ferroviários, pudesse, num espírito compreensivo, não praticar arbitrariedades e, através da associação da classe, coordenar os trabalhos. Aí, então, Srs. deputados, estaria ao lado da direção da Estrada de Ferro Sorocabana e poderia afirmar que os ferroviários não tinham razão.

Mas, o exemplo não pode vir dos ferroviários. O exemplo tem que vir da direção da Estrada de Ferro. O exemplo não pode vir dos filhos, tem que vir dos pais. O exemplo não pode sair dos alunos, tem que sair dos professores. O exemplo não pode sair dos discípulos, tem que sair dos mestres. E os mestres, os professores, os pais, não funcionando de acordo, não dando bom exemplo, não pedem exigência o respeito, a compreensão, a concórdia, o trabalho, a disciplina. Há aí exatamente o aspecto da autoridade e da austeridade. A autoridade não se impõe pela violência. A autoridade se adquire pela austeridade. Não se pode coordenar pura e simplesmente os ferroviários que entraram em greve. Precisamos analisar porque entraram em greve. E sob esse aspecto que analisamos o Projeto n.º 413. Só posso concordar com a Mensagem n.º 62 e ser pela aprovação de abertura de crédito entre o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e o Governo do Estado, conhecendo os autos do projeto. Não encontrando os fundamentos justificáveis, discordo. Não está certo também a direção da Estrada de Ferro Sorocabana criar um clima de intranquilidade numa luta de igualdade entre si e o ferroviário. A direção tem que se manter na sua posição de direção, com os ferroviários se mantendo na sua. Não é que a direção das ferrovias seja superior, mas é a autoridade. Como pode a direção querer impor autoridade, através de inquérito administrativo, pela punição? Aí vai reacender os ânimos. Aí vai criar ambiente de incompatibilidade, de intranquilidade entre ela e os ferroviários. O certo seria o apaziguamento, seria o diálogo. O certo seria o entendimento. O certo seria, Sr. Presidente, esta maneira cordial de tratamento, esta maneira cordial de entendimento. E tenho certeza de que se o atual diretor da Estrada de Ferro Sorocabana fosse inteligente, procederia dessa forma. Eu, no seu lugar, pegaria a minha maleta e iria visitar todas as oficinas, conversar com os funcionários. Suspenderia esses inquéritos. Criaria um clima de tranquilidade, de ordem, de disciplina e chamaria os ferroviários para construir a grande ferrovia paulista, mostrando que com paz, com a tranquilidade se constrói. E aí eu volto a me lembrar do grande filósofo chinês Confúcio. Há poucos dias, para aprender um pouco das expressões vivas dos filósofos, busquei Sócrates, Aristóteles e Confúcio. E o chinês se me afigura como a expressão viva da paz. Em tão poucas palavras, já naquela época, sintetizava a paz através da honestidade, do trabalho, da prosperidade, da união, da disciplina, da unidade da família, da unidade dos lares, através da unidade da sociedade. Assim é que se constrói a paz para a própria sociedade.

E a minha sugestão ao diretor da Estrada de Ferro Sorocabana e que apanhe algumas citações de Confúcio a respeito da paz, do progresso, da honestidade, da propriedade, da austeridade, e leia-as na hora do seu repouso diário e então concordará com este deputado. Crie, construa a paz dentro da Sorocabana, e a ferrovia transportará dinheiro, edificará riquezas, contribuirá para a grandeza do Estado, transportará a paz do progresso e da prosperidade aos centros de produção, aos centros de consumo.

É isso o que entendo, e não essa inversão de valores que se vê hoje. Escolhem-se os cargos para os homens, subestimando o valor dos cargos, ao invés de se escolher os homens para os cargos, homens certos para os cargos certos, dando valor real à capacidade dos homens. A inversão de valores tem sacrificado profundamente este Estado e esta Nação.

De maneira, Sr. Presidente e Srs. deputados, que eu gostaria que cada governo, ao assumir o comando de uma comuna, pudesse constituir uma equipe de homens capazes, técnicos, que se preocupassem exclusivamente com o problema administrativo, porque o atendimento "a priori" das aspirações políticas leva ao fracasso o plano administrativo, e isto, através da inversão de valores, à anarquia generalizada. Infelizmente, os interesses políticos se sobrepõem aos interesses da coletividade e daí é que vem o fracasso das administrações. Convocam um cidadão para ser Ministro de Minas e Energia apenas por pertencer ele a um grande partido. Convocam-se um cidadão para ser ministro de Minas e Energia, apenas porque está ligado a um grande partido. Convoca-se um cidadão para ser Secretário da Agricultura ou da Fazenda ou outros cargos, às vezes, por conveniência de ordem política. E aí está situado o gravame da inversão de valores. A Estrada de Ferro Sorocabana, no meu entender, também está agravada pelo processo da inversão de valores. Possui um vice-diretor, que não entende de ferrovia, somente de trilhos, pois se vai atravessar a linha dá uma topada senão que é trilho. Fora disso, não entende nada. Entretanto, é vice-diretor de uma grande ferrovia. Aí está a inversão de valores. E o diretor? É engenheiro? Admito que seja. Veio da administração anterior. Mas não apresenta absolutamente nada de positivo que justifique a sua capacidade. Então, temos de exigir do engenheiro, Diretor da Estrada de Ferro Sorocabana, algum plano objetivo, concreto, para justificar a sua competência. E os fatos aí estão, provados, da total incapacidade administrativa. Tanto é verdade, que as greves tem eclodido e os ânimos vão se acirrando a cada instante, com a paralização da grande ferrovia e consequentemente ferindo o progresso econômico do Estado de São Paulo. Sr. Presidente,