

pregados da CMTC, apolíticos em sua grande e imensa maioria, eram a segunda vítima indefesa e punida em sua obstinada reação.

Temos plena consciência dos sacrifícios e dos dissabores que nos esperam; conhecemos-lhes as medidas em volume e intensidade. Mas não estamos sós, os novos diretores da CMTC. Temos acima de nós estimulando-nos e fortalecendo-nos, dois homens públicos autênticos — o prof. Carlos Alberto de Carvalho Pinto e o engenheiro Francisco Prestes Maia, e ao nosso lado os empregados da CMTC, essas forças somadas e orientadas no sentido exclusivo da realização do bem comum, serão invencíveis e invulneráveis.

Sabemos que os empregados da CMTC esperam muito de nós. Eles são ao mesmo tempo testemunhas e colaboradores do que realizamos no passado, nos idos de 1951, quando tínhamos a estimular-nos e fortalecer-nos outro homem público autêntico, o Governador Lucas Nogueira Garcez.

Daqui por diante, dando o máximo que pudermos para reconquistar a confiança do público, os empregados da CMTC não mais serão apontados nas ruas, pejorativamente. A coletividade usará não tardará em tributar-lhes o respeito perdido sem culpa própria, em reconhecer seus méritos, e, cada um, verá renascer em si, o orgulho de ser empregado da Companhia, orgulho de sua condição de servidor público.

Banidos definitivamente o em. preguismo e o filhismo, o protecionismo posto em prática em suas formas mais degradantes, mais desumanas, daremos à administração do pessoal uma orientação científica, objetiva, o que vale dizer, impessoal. Haveremos de restabelecer o prestígio do mérito, do valor profissional e pessoal.

O empregado progredirá, subirá de posto, melhorará de salário, através do seu próprio esforço, fazendo valer suas qualidades pessoais e profissionais; de nossa parte, em retribuição, ele receberá justiça, nada mais que justiça. A partir de agora cessarão definitivamente as opções afetivas e políticas, no equacionamento dos problemas de administração de pessoal. Nesse importantíssimo setor dedicaremos cuidados especiais a defesa do salário integral, procurando desenvolver e diversificar os serviços sociais, melhorar as condições econômicas do abastecimento de gêneros de primeira necessidade. Exemplo do que se pode fazer nesse campo, é a Colônia de Férias de Itanhaém, iniciada e quase concluída em nossa última administração.

— Outro ponto a que daremos atenção especial, diz respeito à participação do empregado na melhoria dos padrões de serviços; há empregados dotados de inteligência criadora, de espírito inventivo, que necessitam de ajuda e de estímulo para poderem aplicá-los em benefício da CMTC. Esses não se satisfazem com a ramerrão da rotina, querem progredir, melhorar os padrões qualitativo e quantitativo do serviço que lhe está afeto. — Faremos em execução um programa de incentivo, seleção e premiação de estudos, planos, idéias e sugestões tendo em vista aquele objetivo.

A solução formal dada ao problema do transporte coletivo urbano em São Paulo, foi o de empresa pública de economia mista, exploração industrial sob regime monopolístico, administração e capital público-privado, prestação de serviços pelo preço de custo, suportando a coletividade usária os encargos de fustado da operação, de renovação do material depreciável e de remuneração do capital investido. Torna-se, assim, evidente a predominância do fim social, através do preço de custo, da presença efetiva do poder público na administração e de sua participação majoritária na formação do capital social da empresa.

Não cede a atratividade comercial bastante, o transporte coletivo urbano para compensar os riscos de inversões maciças de que dependem a sua perenidade e sua eficiência no espaço e no tempo. Generaliza-se em todo o mundo a forma pública ou público-privada de composição do capital e da administração incumbidos de produzir transporte coletivo como serviço de utilidade pública, organizado em empresa regulamentada pelo poder público. A este respeito vem muito a propósito por em evidência as conclusões a que chegou o XXXIII Congresso Internacional de Transporte Público, realizado em Paris, em 1959, relativas às necessidades de inversões das empresas de transporte público e possibilidades de financiamento, tema relatado pelo diretor dos transportes de Brasília. Ai são satisfeitas plenamente as indagações sobre problemas da maior relevância, como filiação do capital, regime jurídico e autonomia das empresas de transporte.

Diz O. Miescher, relator de uma proposta para colaboração eficaz entre os transportes públicos e os transportes privados, e membro da Comissão de Circulação, naquela importante conclusão: "Tivemos recentemente a oportunidade de estudar bem de perto os regimes em vigor nas cidades americanas. O estudo nos mostrou que quase todas as empresas de transporte haviam renunciado, de um modo ou de outro, à natureza de sociedade privada para tornar-se empresa pública, de uma forma ou de outra. Assim, subimos, por exemplo, que a importante sociedade privada dos bondes e ônibus de Los Angeles havia alguns meses que passara às mãos da municipalidade". São Paulo não adotou essa fórmula estatal, fixando-se na sociedade de economia-mista.

A fraguila à multiplicidade de empresas concessionárias ou monopólio privado como uma só concessionária, tem posto a descoberto e antagonismo latente entre o fim social e o fim comercial, nesse importante setor de atividade econômica, e a crescente incapacidade em que se encontra o capital privado de garantir a perenidade e a suficiência desse serviço de utilidade pública.

A Companhia Municipal de Transportes Coletivos da cidade de São Paulo, é uma pessoa jurídica de direito privado, sujeita ao regime legal e regulamentar que lhe são próprios: integra-se na órbita da administração privada, participando de sua natureza e dos seus modos de ser, no que tem de mais sadio, tendo o bem público por fronteira comercial. Trata-se da primeira experiência realizada no Brasil, de exploração do transporte coletivo urbano sob a forma de empresa pública. Rude, afetada por fenômenos de conjuntura política e econômico-financeira que há tempos a vem mantendo numa situação crítica de carências patrimoniais, a CMTC, contudo, permanece incólume na estrutura, no regime, e, sobretudo, no espírito do seu corpo social, necessitando completar-se, reintegrar-se na pleiade da exclusividade da concessão.

O regime de administração privada e a composição público-privada do patrimônio social, abre caminho no sentido de uma colaboração espontânea entre o fim social e o fim industrial: não se informa exclusivamente no conceito finalístico de serviço público, pondo em evidência a necessidade de pragmatismo de condicioná-lo a determinantes técnico-econômicas, isto é, não apenas o serviço na sua finalidade imediata mas um serviço econômico na melhor medida técnica e aplicado a uma finalidade perene. Somente a organicidade técnica e econômica do serviço público, tal como acontece no campo do empreendimento privado, pode garantir-lhe a perenidade do fim útil. A organização dos meios condiciona não só a satisfação do fim útil e necessário mas, o que é também importante, garante a perenidade da satisfação daquele fim, numa escala de progressiva adequação.

Essa linha de orientação conduz à redução do que o publicismo tem de radical no seu finalismo que, via de regra compete à realização do serviço a qualquer custo e por quaisquer meios. Para citar um exemplo, o governo federal levou a bem termo a criação da Rede Ferroviária Federal S.A. tendo em vista dar à política ferroviária federal um órgão executivo capaz de alcançar os seus fins próprios pelos meios adequados. As ferrovias federais sobre quem repousa o encargo vital de transportar uma grande parcela da riqueza nacional, estão agora organizadas em sociedade anônima de economia mista, e operam um patrimônio unificado na sua constituição física e jurídica, e coordenando nos seus sistemas. A administração das ferrovias pertencentes ao Estado de São Paulo, tendo a seguir o mesmo caminho de economia unificada.

A Rede Ferroviária Federal S.A. é beneficiada pela provisão racional e perene de recursos orçamentários federais, destinados à cobertura de déficits econômicos, a remodelação e expansão dos seus serviços. — Tudo ali está sendo feito no sentido de elevar a nível adequado, o grau de economicidade do serviço, de modo que a receita industrial possa cobrir o custo do transporte, incluindo-se a depreciação como parcela de custo, o que equivale a transferir para a matriz tarifária, isto é, para o usuário, o encargo de renovação do capital depreciável, pelo menos nos limites do custo histórico.

E o modelo da Cia. Municipal de Transportes Coletivos que se vê repetido.

Fala-se muito em realismo tarifário como dispositivo infalível de salvação da indústria de serviços públicos e de utilidade pública, mas a verdade é que se tem invertido os dados do problema. Não

se pode assentar uma política tarifária realista sobre uma economia mal constituída, sobre um patrimônio técnico deficiente e insuficiente, sobre um mau padrão de serviço, qualitativo e quantitativo. — O serviço de má qualidade suscita o seu próprio preço. A reação social e política contra os reajustamentos tarifários nos serviços de baixo padrão, não se manifestaria com a virulência que a caracteriza se o padrão de serviço fosse satisfatório.

Só há um meio de defender a economia do preço de custo — fundamento do realismo tarifário — no âmbito do serviço do transporte coletivo: é a distribuição pela massa global de contribuintes atuais e mesmo futuros, se necessário, do encargo de provisão de recursos financeiros, que o usuário, não pode suportar, destinados à remodelação e expansão de tais serviços. Esses recursos devem necessariamente ser providos, em concurso, pelos orçamentos federal, estadual e municipal. — Tal orientação, se posta em prática, viria funcionar como um dispositivo de restituição da moeda fiscal à área de maior densidade econômica que a produziu, como é o caso da cidade de São Paulo.

Pretendemos justificar a equiparação do transporte coletivo produzido por empresa pública, organizado segundo os moldes da CMTC, ao transporte ferroviário federal e estadual, no que diz respeito à provisão de recursos destinados à sua remodelação e expansão.

O transporte de grandes massas humanas nos centros metropolitanos, num país em que ainda prevalece a centralização industrial, não mais pode estar ausente do orçamento de investimentos federais e estaduais, como uma de suas principais rubricas, sem se cometer já não uma injustiça considerada do ângulo da equidade na destinação de tais recursos (são exemplos as ferrovias, rodovias, siderurgia, petróleo, etc.), mas um perigoso erro de política econômica que conduz à promoção do fomento da circulação de bens destinados à produção ou às correntes do comércio, com a exclusão do transporte de grandes massas nos centros metropolitanos, que não só integram a mão de obra aplicada na produção como alimentam aquelas correntes de comércio.

As más condições econômicas e patrimoniais em que é prestado o serviço de transporte coletivo nas grandes metrópoles brasileiras, sobretudo em São Paulo e no Rio de Janeiro que até hoje não possuem, por mais extraordinário que pareça, um sistema de transporte rápido, representam e nós pomos a maior ênfase possível nesta afirmação, um dos pontos mais graves e sensíveis de estrangulamento econômico. — Removê-lo seria desbaratar o desenvolvimento econômico nacional de um dos seus mais dinâmicos empecilhos.

— Duas são as consequências da precariedade do transporte coletivo urbano: tempo improdutivo devido à morosidade do transporte e espera nas filas, e redução da produtividade em todos os setores de trabalho, resultante do desgaste físico determinado pelas mesmas causas. Damos aqui alguns valores, em ordem de grandeza, de perda econômica, segundo estimativa baseada em dados estatísticos de 1958, e colhidos em excelente estudo produzido por uma equipe de trabalho orientada e coordenada pelo General Anápio Gomes, economista de larga visão e grande experiência. — Atualmente a importância monetária daquela perda eleva-se a cifras bem mais altas, devido sobretudo à elevação dos níveis do salário médio.

População diária transportada — 2.300.000 (CMTC e sub concessionárias). Elementos produtores — 700.000 (mão obra operação). Salário médio anual — Cr\$ 90.000,00. Montante anual de salário nessas massas — Cr\$ 60.000.000,00. Tempo improdutivo com alto desgaste físico — 7% (média hora por dia na ida e na volta de uma via gem). Redução da produtividade devida ao desgaste físico — 8% (de acordo com pesquisas sociais e econômicas, tal desgaste físico reduz fortemente a produtividade em todos os setores de trabalho). 7% do tempo improdutivo (perdido para a produção) mais 8% de baixa produtividade, avaliados ao mesmo preço do salário, igualam a uma perda na economia geral de aproximadamente Cr\$ 9.000.000.000,00 anuais (15% x 60 bilhões).

Com esta breve explanação pretendemos ter justificado cabalmente a necessidade premente de incluir-se o transporte coletivo urbano, organizado como empresa pública, na situação de beneficiária da receita tributária produzida pelo imposto único sobre combustível, ao imposto de vendas e consignações dos impostos predial, territorial urbano e de indústrias e profissões, federal, estadual e municipal. Esses recursos, sob a forma de sua

venção, tomada de ações ou de obrigações, seriam destinados à constituição de capital, remodelação e expansão daquele serviço.

Seria profunda e extensa a repercussão dessa medida em todos os setores da economia nacional, não só porque viria determinar a normalização do transporte coletivo urbano nas grandes metrópoles brasileiras, como porque esse objetivo seria alcançado por meios adequados, mediante a organização daquele serviço de utilidade pública essencialíssimo, em empresas públicas, de preferência sociedades de economia mista, sob o regime de exclusividade de exploração unificada e coordenada, pelo preço de custo, a exemplo da Companhia Municipal de Transportes Coletivos da cidade de São Paulo.

Alimentamos a mais viva esperança de que o Exmo. Sr. Presidente da República, professor João Quadros, apesar das imensas dificuldades que enfrenta para realizar o seu admirável programa de governo, acolherá com simpatia e interesse nossa sugestão, pois, tendo administrado sucessivamente o município e o estado de São Paulo, os problemas relacionados com o transporte coletivo urbano integram-se no seu rico patrimônio de experiência.

Voltando às considerações anteriores, o programa que pretendemos levar a cabo, pode ser assim descrito, em suas linhas gerais:

— Levantamento analítico e crítico da situação em que se encontra a CMTC, tendo em vista estabelecer um "antes" e um "depois" para aferição do comportamento e da produtividade da administração que se inicia, para fundamentar os planos gerais e parciais a serem elaborados, tendo em vista a reorganização e racionalização dos serviços, e definição de responsabilidades.

— Renovação, complementação e ampliação do patrimônio técnico tendo em vista o saneamento econômico da operação e a melhoria qualitativa e quantitativa dos padrões de serviço, numa linha progressiva e prudente de reestruturação do monopólio econômico. Não pode haver boas finanças se não há boa economia; e a CMTC está produzindo transporte por um custo muito alto devido às péssimas condições do seu patrimônio técnico.

— Fiscalização, controle e coordenação dos serviços explorados pelas empresas sub concessionárias. Essas funções administrativas básicas serão exercidas com o maior rigor possível, uma vez que estamos operando sob regime de economia mista unificada cujos inconvenientes são agravados pela existência de áreas de competição perfeitas, caracterizadas as quais necessitam ser reduzidas e finalmente eliminadas.

— O capítulo de recuperação moral, foi suficientemente desenvolvido no início deste discurso.

As forças positivas que nestes últimos anos têm sido obrigadas a aplicar-se numa luta encarniçada pela sobrevivência da CMTC, verão, a partir de hoje, restabelecer-se o clima de paz, tranquilidade e confiança em que poderão livremente aplicar-se na tarefa construtiva de recuperação moral e material desta Companhia.

Temos dito. Ninguém mais pedindo a palavra, o Sr. Presidente suspendeu os trabalhos pelo tempo necessário à lavratura da presente ata. Concluída esta, os trabalhos foram reabertos e a ata foi lida e achada conforme, pelo que recebeu aprovação unânime e foi assinada pelos componentes da mesa e pelos acionistas presentes, tendo o Sr. Presidente determinado que dela fossem tiradas as necessárias cópias autênticas para os fins legais.

O Presidente da Assembleia: (a) José Barone Mercadante

O Secretário da Assembleia: (a) Nelson de Lara Cruz

Pela Prefeitura do Município de São Paulo: (a) José Luiz Rubião Sales

Pela Fazenda do Estado: (a) Orlando Carlos Gandolpho

(aa) José Barone Mercadante

José Biota Junior

Danton Castilho Cabral

Adelvio Sette de Azevedo

Arivaldo Fiori Andrade

Christiano Carrazedo

José Vicente Burzo

Arnaldo R. Vasconcelos Filho

Alvaro Nô

Christiano Branco Murgel

Waldemar Job de Oliveira

Gaetano Landi

José Mattoli

E a presente cópia fiel e autêntica da ata da assembleia geral extraordinária dos acionistas da

Companhia Municipal de Transportes Coletivos, realizada em 17 de abril de 1961.

O Presidente da Assembleia: José Barone Mercadante

O Secretário da Assembleia: Nelson de Lara Cruz

JUNTA COMERCIAL

São Paulo

CERTIFICADO que "COMPANHIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES

COLETIVOS" com sede nesta Capital arquivou nesta Repartição sob número 182.187, por despacho da Junta Comercial em sessão de 20 de junho de 1961, a ata da assembleia geral extraordinária, realizada em 17 de abril de 1961, pela qual, em virtude da renúncia coletiva da Diretoria, elegeram os srs.: — Diretor Presidente, Prof. Paulo Baptista Conti, Diretor Superintendente, Eng. Luis Alberto Whately e Diretor Administrativo, Dr. João Di Pietro, que cumprirão o prazo de mandato que restava aos Diretores demissionários do que dou fé. — Secretaria da Junta Comercial do Estado de São Paulo, 20 de junho de 1961. — Eu, Geny Salla, escriturária, a escrevi, conferi e assino: a) Geny Salla. — E eu, Cleyde Maria Forte, encarregada do serviço de certidões, a subscrovo e assino: a) Cleyde Maria Forte. — Visto p' Perceval Leite Brito, Secretário: a) Cleyde Maria Forte. (248.316 — Cr\$ 33.300,00)

COMERCIAL E ADMINISTRADORA SANDERMAN S/A.

ATA DA ASSEMBLEIA GERAL ORDINÁRIA, REALIZADA EM 23 DE ABRIL DE 1961

Aos 28 (vinte e oito) dias do mês de abril de 1961, reunidos em primeira convocação, às 10 (dez) horas, na sede social, à Rua Armando Penteado, n. 345, nesta Capital, acionistas de Comercial e Administradora Sanderman S/A., que representavam mais de dois terços do capital social com direitos de voto, como se verificou de suas assinaturas à folha n. 4 do "Livro de Presença", com as declarações exigidas no artigo n. 62 do Decreto-Lei n. 267, de 1940, o Diretor Arlindo Sander, convidou os acionistas para, nos termos do artigo 9.º parágrafo 2.º dos Estatutos, escolherem um acionista para presidir a Assembleia Geral Ordinária, que declarava instalada. Por aclamação foi escolhido para presidente da Assembleia, o Diretor Presidente da Sociedade, o acionista Armando Sander, que convidou a mim para Secretário, Antonio José Jacon. Constituída assim a mesa, esclareceu que os avisos a que se refere o artigo 99 do Decreto-Lei n. 267, de 1940, foram publicados no "Diário Oficial" do Estado de São Paulo, e no jornal "O Dia", ambos respectivamente nos dias 2, 3 e 4 de fevereiro de 1961, e que a Assembleia fora regularmente convocada por anúncio publicado no "Diário Oficial" do Estado de São Paulo e no jornal "O Dia", ambos respectivamente nos dias 28, 29 e 30 do mês de março de 1961, anúncio do seguinte teor: "Comercial e Administradora Sanderman S/A. — Convocação — Ficam convidados os senhores Acionistas de Comercial e Administradora Sanderman S/A., a se reunirem em Assembleia Geral Ordinária a realizar-se no dia 28 (vinte e oito) de abril de 1961, às 10 (dez) horas, na sua sede social à Rua Armando Penteado, n. 345, a fim de tratar-se da seguinte Ordem do Dia: a) Leitura e discussão e votação do Relatório da Diretoria, Balanço Geral, Demonstração da Conta de Lucros e Perdas e Parecer do Conselho Fiscal, referentes ao exercício encerrado a 31 de dezembro de 1960. b) — Eleição dos membros do Conselho Fiscal e seus suplentes para o ano de 1961 e fixação de seus honorários. c) Fixação dos honorários da Diretoria para o ano de 1961. d) outros assuntos de interesse social. — São Paulo, 25 de março de 1961. — (a) Armando Sander — Diretor Presidente." — Disse ainda o presidente, que tinha sido feita no jornal "O Dia", no dia 13 do mês de abril de 1961, a publicação ordenada pelo parágrafo único do artigo 99 do Decreto-Lei n. 267 de 1940, e que na Imprensa Oficial do Estado, para a mesma publicação no "Diário Oficial", fora entregue em data de 10 de abril de 1961, conforme recibo n. 210.542, em nosso poder, e que a Assembleia podia deliberar sobre a matéria. Determinou-me, em seguida, o que fiz como Secretário, a leitura do Relatório, Balanço, Conta de Lucros e Perdas e Parecer do Conselho Fiscal, relativos ao exercício encerrado em 31 de dezembro de 1960. Finda a leitura, o Presidente submeteu esses documentos à discussão, e como ninguém quisesse usar da palavra, postos em votação, verificou-se terem sido os mesmos aprovados por unanimidade, tendo-se absterido de votar, os imprevistos por lei. Passando ao segundo item da convocação, procedeu-se à eleição dos membros efetivos e suplentes do Conselho Fiscal, para o corrente exercício, apurando-se o seguinte resultado, que o presidente proclamou: Efetivos: Wilson Pinheiro de Castro, do comércio, casado. Nel Freire, do comércio, casado e Hernani Trindade de Sant'Anna, casado, do comércio, todos brasileiros,