

Dos diretores da lavoura, destacavam-se, pela forma exclusivista com que agiram, os dois maiores Estados produtores, que, amantes também de viagens pouco ou nada fizeram para minorar os efeitos negativos do plano cafeeiro, cogitando mais de arrumar empregos a afilhados na já superlotada autarquia.

Um deles se dedicou ao apadrimamento do movimento cooperativista, cujo ciclo teve esta curiosa evolução: O I.B.C. emprestava o dinheiro às cooperativas; estas compravam o armazém com este dinheiro e recebiam café do I.B.C. em depósito, cobrando alta armazenagem para cobrir as suas despesas de manutenção. Como estas não fossem suficientes para cobertura de suas necessidades, conseguiu, esse diretor, destituir a Comissão de Padronização, incumbida de realizar a classificação dos estoques da autarquia, delegando às cooperativas essa tarefa perfeitamente realizável com toda a eficiência pelo pessoal da casa, e o fez da seguinte forma: O I.B.C. autorizou e contratou o serviço por um preço duas ou três vezes mais caro do que lhe custaria feito através da COPEC, permitindo que o trabalho fosse feito em seus próprios armazéns, onde as cooperativas instalaram maquinaria comprada com os recursos obtidos do próprio I.B.C.

Parece um pouco exagerada a vantagem concedida a essas associações, uma vez que aos cooperados já são atribuídas facilidades imensas para o preparo e faturamento dos seus cafés, para que estes o armazenem no interior e não para que o exportem como era de se esperar, mas sim, os venderem ao próprio I.B.C.

Se essas eram as responsabilidades de cada um, o conjunto da Diretoria enfrenta um problema gravíssimo com o que se passa nos entrepostos do exterior.

Há tempos passados houve grave denúncia do matutino paulista "O Estado de São Paulo" sobre o chamado café "turista", ou o café, que a exemplo da Diretoria, viaja de um para outro lugar, resultando excelente negócio para quem o faz, fato que deu margem a verificação "in loco" por um dos diretores da autarquia.

Dessa verificação nada resultou a respeito do que ali se passava, continuando tudo como dantes, a despeito da impressão desfavorável causada pela vinda do café brasileiro no Entreposto de Beirut, por 22 dólares o saco.

Agora a crise toma um aspecto da maior gravidade, com a denúncia apresentada às autoridades brasileiras sobre irregularidades que se passam no Entreposto de Beirut, que, ao que se sabe, se constitui de realização de transações criminosas com perspectivas de comprometer definitivamente o fornecimento de café brasileiro à Síria e à toda região.

Desta brevíssima recapitulação, se conclui que não somente para a normalização dos negócios do café, como por uma questão de decência moral, a renovação da Diretoria do I.B.C. é indispensável e urgente.

Era o que tinha a dizer, Sra. Presidente e Srs. deputados.

A SRA. PRESIDENTE — Tem a palavra o nobre deputado Jorge Nicolau. (Pausa.) Tem a palavra o nobre deputado Mário Telles. (Pausa.) Tem a palavra o nobre deputado Archimedes Iannogli. (Pausa.) Tem a palavra o nobre deputado Avalone Júnior. (Pausa.) Tem a palavra o nobre deputado Athié Jorge Coury.

O SR. ATHIÉ JORGE COURY (Sem revisão do orador) — Sra. Presidente, Srs. deputados, desejamos focalizar hoje, desta tribuna, um dos mais importantes problemas da Capital de São Paulo, qual seja o do transporte coletivo de passageiros e, especialmente, a situação da Cia. Municipal de Transportes Coletivos.

Tivemos ocasião de manter contacto com a atual Diretoria da empresa, composta de homens capazes, idôneos e dedicados, investidos em seus cargos por indicação conjunta do Governo do Estado e da Prefeitura, que se vêm conduzindo com elogiável acerto na obra de reergimento da empresa e avistamos também com dirigentes da Associação dos Empregados da CMTC, entidade que desde a sua fundação se vem solicitando em campanhas a favor da recuperação da Companhia, através principalmente do apoio que a mesma deve merecer dos poderes públicos e que, na gestão da Diretoria anterior, promoveu manifestações públicas e até mesmo movimentos coletivos de rua, protestando contra o que se passava nos bastidores da empresa, procurando assim chamar para o caso a atenção das autoridades competentes e evitar dessa forma a ruína completa da Companhia, provocada pelos desmandos que ali se passavam. O transporte coletivo é, de fato, um setor que deve merecer toda a atenção dos poderes públicos em geral. O próprio Governo do Estado reconheceu isso publicamente, ao baixar, em 12 de junho de 1960, o Decreto n.º 36.780, aprovando "Normas e Diretrizes para os Serviços de Transporte Coletivos Intermunicipais de Passageiros no Estado de São Paulo", quando declarou, em seu preâmbulo justificativo, que considera o transporte rodoviário "serviço de relevante utilidade pública, afetando a organização econômica e social do Estado." Se o Governo do Estado assim pensa com relação ao transporte coletivo intermunicipal, que muitas vezes é perfeitamente dispensável, pela existência nas respectivas zonas de outros meios de transporte, é forçoso reconhecer que os mesmos princípios se aplicam, com muito mais exatidão e profundidade, ao transporte coletivo urbano de São Paulo, de que o povo em geral — e notadamente as classes menos favorecidas — precisa diuturnamente, para se transportar de seus locais de residência para o trabalho e vice-versa, a fim de dar a sua parcela diária de produção, da qual emana a grandeza de São Paulo, e, afinal, do próprio país. De fato, o transporte coletivo é o traço de união entre o trabalhador e a fábrica. Qualquer insuficiência ou distúrbio, que o afetem, acarreta inestimáveis prejuízos à produção, que repercutem desde logo no plano estadual e até no nacional.

Não se pode, portanto, pretender que a problemática dos transportes coletivos, numa cidade como São Paulo, "a que mais cresce no mundo", superando todas as previsões e invalidando todos os cálculos, seja apreciada e resolvida unicamente dentro do âmbito municipal. Aliás, é preciso não se esquecer de que os quatro milhões de paulistanos são também quatro milhões de paulistas, que merecem igualmente toda a atenção do Executivo e do Legislativo estadual. E dentro do panorama dos transportes coletivos de São Paulo, sem que se despreze, de nenhuma maneira, o papel que nele têm desempenhado as empresas particulares, avulta a posição de relevo que cabe nesse setor à Companhia Municipal de Transportes Coletivos, em face do caráter eminentemente público e social dos seus serviços, que não visam a lucros e, assim, permitem que ela satisfaça inclusive certas necessidades da população, para as quais jamais se poderia esperar igual atenção de organizações privadas, tais como o trânsito noturno, até alta madrugada, fazendo viagens que muitas vezes não produzem renda sequer para cobrir os salários dos operadores e prestação de serviço para atender a certos bairros longínquos, quase inacessíveis, desinteressadamente para a iniciativa particular, como ficou comprovado inclusive através da abertura de algumas concorrências públicas nas quais não se apresentaram quaisquer participantes.

Não desconhecemos as graves irregularidades que ocorreram na CMTC, e queremos, aliás, crer que a insuficiência de recursos com que aquela concessionária vem lutando há anos concorreu substancialmente para formar, dentro da empresa um ambiente propício para transações ilícitas, a pretexto de que se tratava de suprir certas necessidades para as quais inexistiam meios ou recursos, embora ao mesmo tempo — curiosa e contraditoriamente se firmassem compromissos e se aceitassem títulos no valor de bilhões de cruzeiros! Entretanto, providências adequadas e enérgicas foram adotadas pela sua atual Diretoria, visando a apuração policial dessas irregularidades e os competentes atos cíveis e criminais contra os respectivos responsáveis. E cumpre ainda registrar que a atual administração, agindo com habilidade e presteza, ainda conseguiu reduzir incrivelmente a pesada herança que lhe deixou a Diretoria anterior, através de auspiciosos acordos, que ensejaram inclusive o recolhimento de impressionante conjunto de títulos que, em poder de terceiros, representavam séria ameaça para a vida financeira da empresa. Seria, pois, de se lamentar profundamente que — depois de tantos e tão ingentes esforços — a Diretoria da CMTC se visse impossibilitada de prosseguir na sua obra por falta de recursos suficientes e que lhe devem ser fornecidos em tempo hábil. Diante de tal conjuntura, cumpre acudir prontamente à concessionária, somando esforços aos que já estão sendo dispendidos — para o aumento de seu capital — pelos Executivos Estadual e Federal.

Tendo em vista que somente o aumento de capital não resolverá o problema e que a própria Diretoria da CMTC, em seu relatório correspondente ao exercício de 1961, apresentado aos acionistas da última Assembleia Geral Ordinária, deixou bem clara a indispensabilidade de ser a empresa suprida de recursos outros, foi que tomamos a iniciativa de apresentar à consideração de vossos ilustres pares um projeto de lei, visando a concessão de um auxílio de seiscentos milhões de cruzeiros à Companhia Municipal de Transportes Coletivos.

Estamos certos de que esta digna Assembleia, sempre atenta às iniciativas que visem o bem comum, não negará o seu apoio ao nosso projeto, concorrendo assim para que se venha a recuperar integralmente esse valioso patrimônio público representado pela CMTC, fundada em 1947, pelo Governo do Estado e pela Prefeitura do Município de São Paulo, até hoje seus principais acionistas, para que ela possa vir a prestar à São Paulo os serviços de que sua população precisa, sempre sob tarifas justas, cuja necessidade de manutenção em níveis razoáveis por si só justificaria a imprescindibilidade da existência de uma

sociedade de economia mista, do tipo da CMTC, atuando nessa particular com elemento moderador e controlador de tão relevante serviço de utilidade pública, o mais vital de todos eles, por não ter substituto: o transporte coletivo de passageiros.

Era o que tínhamos a dizer, aguardando confiantes a aprovação do projeto em referência e agradecendo antecipadamente a atenção que lhe venha a ser dispensada.

O meu projeto está assim redigido:

(Lei): "Artigo 1.º — Fica concedido um auxílio de Cr\$ 600.000.000,00 (seiscentos milhões de cruzeiros) à Companhia Municipal de Transportes Coletivos, de São Paulo, destinado à recuperação e saneamento do passivo da empresa, e também à expansão dos serviços de ônibus e tróleibus da referida empresa;

Artigo 2.º — Para ocorrer às despesas com a execução desta lei fica aberta na Secretaria da Fazenda um crédito especial de Cr\$ 600.000.000,00 (seiscentos milhões de cruzeiros).

Parágrafo único — O valor do presente crédito será coberto com os recursos provenientes do produto de operações de crédito que a Secretaria da Fazenda fica autorizada a realizar, elevado o limite legal dessas operações da percentagem necessária à execução da presente lei.

Artigo 3.º — Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Artigo 4.º — Revogam-se as disposições em contrário.

Justificativa

No balanço e no relatório apresentado aos acionistas da CMTC, na Assembleia Geral Ordinária realizada em 30 de abril de 1962, ficou evidenciada a precária situação em que sua atual Diretoria encontrou a empresa e, ao mesmo tempo, os auspiciosos resultados colhidos pela mesma na obra de reergimento e reabilitação daquela concessionária. Reestruturada, agora, nos moldes de empresa destinada exclusivamente a servir o público, sempre sem o objetivo de lucro, mister se faz que o Estado vá, por todos os meios ao seu alcance, em ajuda da empresa, de maneira que a mesma possa desempenhar a parte que lhe cabe para solução do problema do transporte coletivo na Capital. A importância a ser concedida pode parecer, à primeira vista, elevada, mas se se tomar em consideração o fato de que ela virá auxiliar a resolver problemas prementes, tais como o saneamento do seu passivo e o reequilíbrio de seu orçamento operacional, ver-se-á tratar-se de importância que corresponda apenas a uma pequena parcela do que realmente a empresa necessita para ser reerguer. No último relatório da atual Diretoria, que constitui um verdadeiro plano de ação da Companhia Municipal de Transportes Coletivos, justifica-se plenamente a concessão deste auxílio. Deste relatório destacamos: "Nas empresas de economia mista, concessionárias de serviços públicos, a interferência do Poder concedente se faz sentir principalmente nos vetos opostos aos aumentos de tarifas, sem oferecer os recursos necessários para o equilíbrio do orçamento operacional. Esta incoerência do Poder majoritário tem provocado, não poucas vezes, o estado de insolvência em que se encontram as empresas de economia mista concessionárias de serviços públicos.

A alegação, muitas vezes repetida, de que o aumento tarifário, reconhecido como necessário, não poderia ser dado porque provocaria a reação popular, é inadmissível. Em tais circunstâncias, cumpre ao Poder Público concedente completar a receita necessária ao equilíbrio de Caixa por via de subvenção. Este rudimentar princípio de gestão "que não se deve gastar mais do que se arrecada sem a devida cobertura", não foi considerado nos auxílios à CMTC, embora tenha esta recebido substancial ajuda do Poder Público. Para se evitar a reação dos usuários, virando mais fins de ordem política do que propriamente de caráter social, congelava-se a tarifa, apesar do déficit apurado no orçamento da operação, mas não se diligenciava o suprimento sob a forma de subsídio. A complementação de Caixa para se atender aos pagamentos inadmissíveis era e ainda é feita sob a forma de empréstimos, por intermédio de Bancos Oficiais e que, indiscutivelmente, como se verifica nas demonstrações de Balanços, agravam cada vez mais o organismo já combatido da concessionária, com os serviços de juros e pagamentos de selos." Portanto, se o capital da Companhia é extremamente exíguo e está a exigir substancial aumento é evidente que esta providência somente poderá ser destinada a novos investimentos que venham a regularizar seus serviços, não podendo, entretanto, ser aplicado em saneamento de seu passivo, resultante de déficits de exercícios anteriores.

Assim, somente através de uma subvenção, poder-se-á aplicar novos recursos na finalidade assim prevista, contribuindo, definitivamente, para o reergimento da empresa e consequente retomada progressiva da exclusividade do transporte coletivo, tese hoje indiscutível e adotada em todos os grandes centros urbanos. Justo será que se faculte a sobrevivência de uma empresa que transporta trabalhadores da cidade de maior índice populacional do Brasil, não se deixando criar uma situação de imprevisíveis consequências, na possibilidade de paralisação de suas atividades. O auxílio decorrente da medida por nós proposta é, assim, indispensável, e já tem destino certo.

Os dados anexos a esta justificativa mostram claramente a situação atual das finanças da concessionária, que é extremamente grave. Esperamos, portanto, que os nobres deputados, em seu alto decoratário, bem ponderem a situação e aprovelem o presente projeto.

A SRA. PRESIDENTE — Tem a palavra o nobre deputado Semi Jorge Resegue. (Pausa.) Tem a palavra o nobre deputado Germinal Feijó.

O SR. GERMINAL FEIJÓ — Sem revisão do orador — Sra. Presidente e Srs. deputados oportuna denúncia acaba de ser feita pelo comandante do 1.º Exército, General Osório Ferreira Alves, no último domingo, perante a tropa do I Grupo de Canhões Automáticos e Anti-aéres. O pronunciamento reveste-se de suma importância, pois, proferido como foi por uma personalidade relevante das Forças Armadas, ocupante de posto chave no dispositivo do Exército Nacional, vale como uma definição democrática e repercute como uma advertência candente.

Os últimos acontecimentos políticos e sociais, no entanto, confirmam plenamente a corajosa e patriótica denúncia do prestigioso militar. Nestes últimos dias, aquelas figuras marcadas, já há alguns anos, pelos seus penosos antedemocráticos e antinacionais, não escondem as suas maquinacões e os seus objetivos golpistas. Sente-se perfeitamente a "existência de uma ofensiva de extrema-direita, cujo objetivo é levar à implantação de uma ditadura, como foi tentado em agosto último" e isso sob o mesmo e surrado pretexto de combate ao comunismo. Aliás, Srs. deputados, esta indústria do anticomunismo tem servido, em muitos lugares, para dar combate à toda e qualquer tendência progressista de um povo, quando as imposições do desenvolvimento se fazem sentir com mais veemência. A verdade é que todos nós estamos sentindo, num crescente angustiar, toda uma série de atividades que confirmam as palavras do general Osório Ferreira Alves.

E' inevitável, também, que o país atravessa um período amargo decorrente da crise econômica-financeira que o assombra. As massas populares estão descontentes em virtude do encarecimento brutal das utilidades essenciais. A inflação galopa como jamais se fez sentir em toda a história do país. Entretanto, nota-se, paralelamente a essas dificuldades, uma crise criada artificialmente pelos sonegadores e acambradores, maliciosamente aproveitada pelos golpistas, com o sentido de antipativar o governo e atirar contra ele a revolta popular.

Neste quadro causticante da vida nacional, a denúncia do general Osório Ferreira Alves assume significação expressiva para os que amam a democracia e a liberdade. Demonstra, por outro lado, a existência de uma unidade marcante nas fileiras do Exército Nacional em defesa da democracia e dos direitos constitucionais.

Estas definições, marcadas de profunda autenticidade democrática e centadas no oportuno e corajoso discurso a que estamos nos referindo precisam tirar consignadas nos anais desta augusta Assembleia, com a sua transcrição.

E' o que reivindicamos Sra. Presidente, entregando à Taquígrafia, junto com este nosso pequeno discurso, o recorte do "Jornal do Brasil", do Estado da Guanabara, cortando as afirmações do grande militar general Osório Ferreira Alves.

Amanhã ou quinta-feira próxima deve voltar à esta tribuna para fazer novas denúncias sobre a grave conjuntura nacional, alertando o povo para os sérios perigos que ameaçam o regime e fazendo um apelo para a união e organização das forças democráticas civis e militares, tendo em vista desmascarar e destruir os "gorilas" que vêm agindo em nosso país.

O documento a que me referi de início está assim redigido:

"Meus Comandantes: quero alertá-los sobre um movimento que se vem articulando no País, e que, sob pretexto de combater o comunismo, visa a enfraquecer as Forças Armadas e desmoralizar o Governo, por suas mais destacadas personalidades, para depois jogá-las por terra. Iniciando sua ação destruidora, já se nota a preocupação de cavar separação entre sargentos e oficiais — o que nunca tinha sido visto anteriormente, e de oficiais entre si. Perseguem-se oficiais a pretexto de combater o comunismo. Esse movimento — que já encontrou similares de triste memória na Itália, com o fascismo, e logo após na Alemanha, com o nazismo, tem por finalidade apossar-se do Poder, para estabelecer em nossa terra uma ditadura de direito. A mesma ditadura que se ten-