



# Câmara dos Deputados

ASSUNTO:

Protocolo n.º 2842

PEDROSO JUNIOR

Autoriza o Governo Federal a encampar a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro.

DESPACHO: Comissões. (Justiça, Transportes e Finanças)

em 27 de 8 de 19 10

## DISTRIBUIÇÃO

- Ao Sr. deputado Pinheiro Machado, em 17.10.18 19
- O Presidente da Comissão de Alves de Azevedo
- Ao Sr. Dominicy Flores, em 19
- O Presidente da Comissão de Trujillo
- Ao Sr. \_\_\_\_\_, em 19
- O Presidente da Comissão de \_\_\_\_\_
- Ao Sr. \_\_\_\_\_, em 19
- O Presidente da Comissão de \_\_\_\_\_
- Ao Sr. \_\_\_\_\_, em 19
- O Presidente da Comissão de \_\_\_\_\_
- Ao Sr. \_\_\_\_\_, em 19
- O Presidente da Comissão de \_\_\_\_\_
- Ao Sr. \_\_\_\_\_, em 19
- O Presidente da Comissão de \_\_\_\_\_
- Ao Sr. \_\_\_\_\_, em 19
- O Presidente da Comissão de \_\_\_\_\_

PROJETO Nº 737 DE 1950

# SINOPSE

Projeto N.º \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 19 \_\_\_\_\_

Emenda: \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Autor: \_\_\_\_\_

Discussão única \_\_\_\_\_

Discussão inicial \_\_\_\_\_

Discussão final \_\_\_\_\_

Redação final \_\_\_\_\_

Remessa ao Senado \_\_\_\_\_

Emendas do Senado aprovadas em \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 19 \_\_\_\_\_

Sancionado em \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 19 \_\_\_\_\_

Promulgado em \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 19 \_\_\_\_\_

Vetado em de \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 19 \_\_\_\_\_

Publicado no "Diário Oficial" de \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 19 \_\_\_\_\_

Lote: 27  
Caixa: 252  
PL N.º 737/1950  
1





A Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, como, de resto, quasi todas as empresas ferroviarias do país, enfrenta ainda hoje, e ha varios anos, uma grave crise de natureza economica, de imprevisiveis consequencias, tais, os seus perniciosos e inevitaveis reflexos no ambiente administrativo e na propria segurança do sistema de transporte dessa ferrovia.

Em atividade desde 2 de dezembro de 1872, seu material fixo e rodante tem sido muito pouco renovado. Ha trilhos primitivos ain-da em uso em muitos trechos, e seu aparelhamento de tração se constitue, na maior parte, de velhas locomotivas e vagões em reparação constante e em numero insuficiente para as necessidades normais de sua zona de concessão.

A pretexto de um plano de obras novas de larga envergadu-ra, divulgado com grande alarde e ~~muito aparato~~ <sup>espectativa</sup>, fez a Estrada a prepara-ção psicologica da opinião publica para o levantamento de um vultoso emprestimo, plano a que deu início com a substituição de antigos, dedi-cados e competentes auxiliares, ao desvelo dos quais, e á sua reconheci-da capacidade tecnica e administrativa, deveu a Estrada, durante anos, um ambiente de ordem e de relativa prosperidade.

As obras novas compreenderiam a retificação das linhas, a aquisição de novas locomotivas, de vagões, trilhos, sinalização automa-tica, estações de triagem, novas oficinas, trens automotores, instala-ções de radio e fomento de toda a zona servida pela Estrada. As rampas de mais de 2% e as curvas de 100 metros de raio seriam substituidas por um novo traçado de rampas de 0,5% e curvas de 600 metros, ficando a ca-pacidade de tração aumentada de 400 para 1.500 toneladas, com maior a-proveitamento dos veículos e evidente barateamento do transporte.

O emprestimo foi feito e gasto, mas muito pouco pôde ter a Estrada, de todo o projetado plano de obras novas.



A Companhia Mogiana tem, atualmente, muito remotas possibilidades de restauração. Suas necessidades materiais são enormes e imediatas. Falta-lhe tudo, desde trilhos, até locomotivas e vagões. Grande numero de veículos que trafegam em suas linhas são da Estrada de Ferro Sorocabana e de outras ferrovias de bitola identica e trafego mútuo.

Seus acionistas, ha anos que não auferem dividendos, e o capital social ascende a CR\$ 120.000.000.

Ha o vultoso encargo do emprestimo de CR\$ 130.000.000 sobre debentures, cujo resgate tem de ser feito anualmente.

Sua receita é quasi toda ela absorvida pela despesa normal, e seu funcionalismo percebe remuneração desumana.

Um inquerito realizado pelo Sindicato da classe, e divulgado neste ano, revelou que 90% dos empregados ganham menos de mil cruzeiros mensais, e que 25% ganham menos de CR\$ 600,00. Com maior precisão, ganham menos de CR\$ 600,00 - 24,72%; de CR\$ 600,00 a CR\$ 799,00 - 33,29%; de CR\$ 800,00 a CR\$ 999,00 - 32,01%; de CR\$ 1.000,00 a CR\$ 1.199,00 - 5,97%; de CR\$ 1.200,00 a CR\$ 1.399,00 - 1,70%; de CR\$ 1.400,00 a CR\$ 1.599,00 - 0,88%; de CR\$ 1.600,00 a CR\$ 1.799,00 - 0,32%; de CR\$ 1.800,00 a CR\$ 1.999,00 - 0,23%; de CR\$ 2.000,00 e mais - 0,88%.

O aspecto social da questão mais se agrava com a <sup>revelação</sup> ~~revelação~~ estatística de que, desse funcionalismo, 81% são casados, 16% solteiros, e 3% viuvos ou desquitados!

Em toda parte as ferrovias tendem a ser deficitarias e a não mais interessarem como emprego e remuneração do capital privado. Entre nós, são deficitarias as empresas administradas pela União E.F. Bragança, São Luiz-Terezina, Rede Viação Cearense, Central do Rio Grande do Norte, Viação Ferrea Federal Leste Brasileiro, Bahia e Minas, Goiás e Teresina; as autarquias E.F. Central do Brasil e Noroeste do Brasil; as arrendadas aos Estados, Rede Mineira de Viação, Santa Catarina, Viação Ferrea do Rio Grande do Sul e E.Ferro Jacuí; e a Estrada de Ferro Madeira Mamoré, administrada pelo Territorio de Guaporé.



Talvez por isso mesmo a nossa tendência cada vez mais se acentúe no sentido da socialização do transporte ferroviário, pouco faltando para que todo o seu sistema fique nas mãos do Estado.

Com a Mogiana, a encampação é inevitável e mesmo imperiosa.

Pretendeu realiza-la o Governo de São Paulo, e está na Assembleia Legislativa daquele Estado a sua Mensagem em tal sentido, alegando, como argumento principal, a tendência consagrada de formação dos grandes sistemas ferroviários, cujas vantagens são universalmente conhecidas.

Ha dois anos, para mais, que aquela Assembleia estuda o assunto, ~~pelo que~~ <sup>e</sup> as aparências demonstram <sup>que</sup> sem nenhuma pressa, nem interesse, de lhe dar solução. Emquanto isso, mais se vai agravando a situação técnica e financeira da empresa, e mais se desesperam os seus milhares de servidores.

A Companhia Mogiana tem, a par da concessão estadual, trechos de concessão federal. Interessando o assunto á União, que sobre ele ~~teria~~ de opinar, mesmo no caso da encampação pelo Estado, sugeri enviasse esta Camara, a São Paulo, uma comissão que ali estudasse o problema em todos os seus aspectos, de modo a bem informar o governo federal, na oportunidade de seu pronunciamento.

Essa Comissão ali esteve, sob a minha presidencia e constituída de mais os eminentes colegas Juscelino Kubitschek e Eunapio de Queiroz, relator, e suas observações e estudos capacitaram-na para um juizo seguro. Infelizmente, porem, a Assembleia paulista nada resolve, protelando indefinidamente a solução do caso, que interessa aos poderes públicos, interessa á coletividade que se utiliza das ferrovias como meio de transporte, e interessa, tambem, e sobretudo, aos ferroviários da Mogiana, ha tanto tempo percebendo salarios infimos e congelados.



Depois que o governo de São Paulo cuidou da encampação da antiga ferrovia, algumas vozes se altearam para combate-la, sovando a velha tecla de que os governos são máos administradores e não devem explorar serviços industriais. O fato, porem, é que a questão da exploração de serviços industriais pelo Estado é hoje coisa normal na vida do país, notadamente em relação a ferrovias e neste actual governo, que ainda recentemente encampou a Estrada de Ferro Santos Jundiaí, a Estrada de Ferro Ilheus a Conquista, a Great Western of Brazil Railway e a The Leopoldina Railway Company Limited.

A nossa Constituição, como a de outros paizes liberais, reserva para o Estado a exploração dos serviços publicos, pois de outra forma não lhe seria licito fazer concessões, e só por concessões são esses serviços executados por particulares. ~~Em~~ <sup>Em</sup> todos os paizes do mundo, sempre que uma empresa concessionaria de serviço publico deixa de estar em condições de ~~de~~ desincumbir das obrigações ditadas pelo interesse publico, cessa a concessão e dá-se a encampação.

Ouvindo pessoalmente a opinião pessoal dos eminentes engenheiros Clovis Pestana, quando ainda Ministro da Viação, e Artur Pereira de Castilho, diretor do Departamento Nacional de Estradas de Ferro, sobre a viabilidade e conveniencia da encampação da Companhia Mogiana, ~~X~~ se pelo Estado, se pela União, tive a satisfação de verificar coincidente o meu ponto-de-vista com o desses autorizados tecnicos: encampação, e pelo governo federal.

A Companhia Mogiana de Estradas de Ferro já foi, em tempos ido, uma potencia. Interessava a todos como emprego de capital, e seus cargos eram disputados pelos operarios especializados e pelos intellectuais. Seu quadro de funcionarios reune, ainda hoje, homens de real capacidade, tecnicos os mais illustres. Sua fase de decadencia surpreendeu lares felizes, gente humilde e boa, devotada



ao trabalho durante uma longa e proveitosa existência, agora diante de um amanhã incerto.

O éco dessa situação angustiosa já chegou até esta Casa. Varias vezes ocupei a tribuna da Câmara, e, como eu, os meus eminentes coelgas Campos Vergal e Domingos Velasco, para darmos curso aos apelos que nos vinham daquela coletividade de sofredores. Conheço-lhes os problemas, porque os sentí com eles em toda a sua intensidade, membro que também sou, daquela mesma família de ferroviários.

Tão crítica tem sido a situação que, já em 1948, desesperados, desesperançados, esses ferroviários lançaram-se por duas vezes, á aventura da greve, na tentativa de melhor ganho. E porque ha no Brasil a Justiça do Trabalho, e porque até hoje não tenha sido regulamentado o direito de greve inscrito na Carta Constitucional, muitos desses honestos trabalhadores curtem no desemprego o amargor de acreditarem num direito com que a Constituição lhes ascenou, enquanto que outros purgaram numa condenação criminal, e no carcere, a audacia de pedirem melhor salario!

A encampação da Companhia Mogiana pelo Estado, ao que parece, não se efetivará. A morosidade que se observa na discussão do assunto, as restrições opostas á marcha normal da proposição, convencem-nos de que não sairá delí a solução do problema.

E o problema exige uma solução imediata. Daí haver-me de cidido pela apresentação do presente projeto, autorizando o Poder Executivo a encampar a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, incluindo na operação os seus hortos florestais, empreza de transporte rodoviário e outros que constituem o patrimonio da empresa.

Sala das Sessões, 16 de agosto de 1950.

  
Pedroso Junior

