AG. 2.1.14.212

ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA

Discurso pronunciado na cidade de Araraquara pelo sr. dr. Gabriel Penteado, ex-director-geral daquella estrada, por occasião do grande banquete que lhe foi offerecido pelos representantes das municipalidades da zona araraquarense e amigos particulares, pelos serviços prestados na direcção da referida estrada.

Como foi noticiado pelos jornaes, realisou-se no dia 26 de Junho findo, em Araraquara, no salão de banquetes do Hotel Municipal daquella cidade, um grande banquete offerecido pelos representantes das municipalidades da zona araraquarense e amigos particulares ao sr. dr. Gabriel Penteado, em homenagem a este engenheiro pelos serviços prestados na direcção da Estrada de Ferro Araraquarense, que o sr. dr. Gabriel Penteado acaba de deixar.

Ao "champagne" saudou o homenageado o sr. dr. Augusto Freire Junior, que proferiu um vibrante discurso.

O sr. dr. Gabriel Penteado agradeceu a homenagem, pronunciando depois, tambem, a seguinte oração que foi muito applaudida.

"Meus senhores. — A Estrada de Ferro Araraquara é uma das vivas manifestações da audacia paulista. Foi um velho paulista, cujo convivio ainda hoje nos honra, quem primeiro ideou a ousada construcção desta Estrada, tendo como apoio a população intelligente de Araraquara. Não o esmoreceram os contratempos, que o vulto da obra criára em muitos momentos, e pouco a pouco, amparado em esforços proprios e mais de amigos e auxiliares de rara dedicação, levou pelos sertões de hontem a força de progresso, que a Araraquara representa.

Avançada a construcção da estrada, ás suas margens aglomerou-se uma população de admiravel capacidade de trabalho, de elevada e desassombrada energia, que a grandeza do scenario, que se desdobra até Rio Preto, demonstra. E assim, a Estrada de Ferro Araraquara, cuja extensão não chega a 300 kilometros, tem hoje zona que possue a sexta parte da riqueza caféeira de todo o Estado; a producção de cereaes é nella de vulto superior a 3 milhões de saccas e excede de 50 por cento a sua contribuição na exportação total de cereaes, pela Companhia Paulista, cuja rêde ferroviaria propria e convergente é de mais de 5.000 kilometros! Para não me estender em dados, que demonstrem a formidavel grandeza da zona da Estrada de Ferro Araraquara e a incomparavel actividade da sua população, basta dizer que a exportação — que representa a producção local, mas não toda — foi aqui, no anno passado, de cerca de 700 toneladas por kilometro de linha, numero ainda não attingido em nenhuma outra estrada de ferro!

Pois, meus senhores, por sobre tantas riquezas, producto da tenacidade incansavel de uma população espantosamente laboriosa, tremulou por longos annos a desordem, que aqui implantára inconcebivel audacia. Parecerá incrivel que isso se désse no Estado de São Paulo!

O abandono da estrada foi completo e, quando o Estado interveiu na sua administração, ia ao extremo o esgotamento das ultimas forças, que ainda a animavam. Não é esse um quadro de hontem, porque a sua triste memoria o conserva na actualidade; o desmazelo que aqui reinou desde 1916, aggravado dia a dia, e as suas deploraveis consequencias deixaram sulcos, que o tempo difficilmente apagará.

As impressões de engenheiros, que percorreram a estrada logo depois da intervenção do Estado, e engenheiros de indiscutivel competencia e honestidade — os drs. Carlos Stevenson, inspector geral da Companhia Mogyana; Alberto Moreira, vice-inspector geral da Companhia Paulista; Barbosa Gonçalves, director da Fiscalisação Federal de Estradas de Ferro; Deoclesiano de Carvalho e Fonseca Rodrigues, engenheiros da linha da Companhia Paulista; Sebastião Penteado, director da Empresa de Electricidade de Araraquara, e tantos outros — a uniformidade das impressões desses engenheiros é incompativel attestado da criminosa incuria com que a estrada foi administrada.

Disseram os distinctos collegas, referindo-se á São Paulo Northern: "A' simples inspecção, nota-se que uma grande economia dominou na construcção da estrada e que não menos economica tem sido a sua conservação, como o attestam a natureza de muitas das suas obras e o estado em que se acham.

A vegetação no leito das linhas ostenta-se pujante; é notoria a fadiga do material da via permanente, já pela reducção do peso dos trilhos, já pelo elevado numero de dormentes que exigem immediata substituição, o que constitue grave perigo para a circulação dos trens; as obras de arte reclamam a maior attenção; as locomotivas, carros e vagões prestam serviços incompativeis com os cuidados de conservação, que lhes têm sido dispensados; não são poucas as obras indispensaveis á efficiencia dos serviços, que se entendem directamente com as estações e demais edificios da estrada: a deficiencia numerica das construcções, a sua natureza, o acanhado das suas dimensões e a impropriedade para os fins a que se destinam, justificam, sem duvida a immediata adopção de medidas que permittam conciliar a efficiencia dos serviços com o adiamento das obras mais vultosas; as necessidades de varios serviços, a conveniencia indipensavel das installações e o exigivel conforto hygienico do pessoal não foram tomados em consideração, o que bem prova a incompetencia technica dos detentores da concessão, em materia de apparelhamento economico de uma estrada de ferro."

Adiando as obras mais vultosas, eu orcei em 6 mil contos as despesas exigidas pela reconstrucção da estrada e pelo seu apparelhamento, de modo a attender com normalidade o trafego e a reparação do material de tracção e rodante. Com aquellas obras — a construcção e reconstrucção de estações e casas para operarios; a substituição de trilhos em mais 100 kilometros de linha, que corresponde á despesa aproximada de 4.500 contos; o augmento total de locomotivas, carros e vagões, de que a estrada precisa — com todas essas obras, cuja execução só poderá ser levada a effeito num tempo nunca inferior a 5 annos, o orçamento subiu a 13.000 contos, e hoje exige quantia maior.

Durante a minha administração, a estrada dispendeu cerca de 4.000 contos na sua reconstrucção e apparelhamento, e ha ainda muito e muito que fazer.

Parallelamente ao desmantelamento da estrada — no qual não era poupado o operario, que ao peso de maior trabalho e de menor remuneração, vivia asphyxiado em pardieiros, onde o agasalho se confundia com a miseria — caminhava o consequente sacrificio desta zona, que é hoje o orgulho do Estado de São Paulo. A falta de trafego levou aos campos de cultura o sacrificio de colheitas, para que os lavradores não tivessem ainda maior prejuizo, pois que a estrada, cuja exportação tem exigencias, no maior periodo do anno, que transportes de mil toneladas diarias não as attendem com regularidade, passou a entregar á Paulista menos da decima parte daquelle peso de mercadorias!

Foi, então, que o operario, que sentia viva a oppressão sobre elle mantida; a lavoura, o commercio e a industria, cuja producção e trabalho esbarravam impotentes de encontro a uma incompetencia ardilosa, foi, então, que se levantou o clamor geral, manifestado por pedidos justificados, nos primeiros tempos da São Paulo Northern, até o tumulto tempestuoso da revolta.

O Estado procurou para o caso todas as soluções suasorias, sem nada obter, que fosse compativel com os interesses sacrificados. Fez mais o Estado, o presidente, na situação angustiosa em que esta zona se encontrava, autorisou o dr. Bush Varella a offerecer ao detentor da Araraquara, á sua pessoa, dois mil contos, com a condição de entregar a São Paulo Northern ao governo assumindo este a responsabilidade das obrigações e dividas, que ella tivesse. Feita a offerta, a resposta atrevida foi que "recebia a proposta com uma gargalhada".

Diante do quadro de immensa anarchia, que se estendia de Araraquara a Rio Preto, diante dos clamores cada vez mais intensos, mais tempestuosos de uma população que soffria, havia tempo, as consequencias de uma inepcia insidiosa; nada conseguindo por meios que de prompto lhe deixasse campo livre para agir em beneficio da população desta zona, o governo, dentro das disposições dos contratos de concessão, mas disposições que seriam discutidas, como o estão sendo, resolveu pela sua intervenção na vida da estrada e pela necessidade de sua desapropriação.

O governo que chamou, em 31 de Outubro de 1919, para reorganisar a São Paulo Northern e, depois da estrada desapropriada, em 14 de Março de 1920, me confiou a honrosa incumbencia de dirigir a Estrada de Ferro Araraquara.

Quando assumi a direcção da São Paulo Northern, as questões a serem resolvidas de prompto eram multiplas; a do restabelecimento do trafego, que estivera completamente interrompido; a da reorganisação do trabalho; a de organisação de ordenados e salarios; a de reparação do material rodante e de tração; a de reconstrucção das linhas; e de transportes, que eram de grande volume as mercadorias, que o trafego da estrada, irregular e diminuto, accumulára no interior; e muitas outras.

Do modo pelo qual me desempenhei da rude tarefa, com que o governo me honrou e da acção efficiente dos empregados da estrada, na reorganisação dos seus trabalhos, dizem-no os attestados do que fizemos, sendo justo consignar a coadjuvação inestimavel da Companhia Paulista. Eu tenho por essencial o conhecimento, por todos, dos detalhes de minha administração.

Encontrei, por transportar, 60 mil toneladas de cereaes colhidos em Março e que, em Novembro, ainda se achavam nos armazens particulares e da estrada; com o incremento de trafego, de cerca de 350 o|o maior do que antes fazia a S. Paulo Northern, essa grande massa de mercadoria foi rapidamente enviada aos seus destinos; existiam á margem da linha cerca de 40.000 metros cubicos de madeiras, que foram transportadas; todo o trafego foi animado de novas forças, que permittiram, se não satisfazer a zona, ao menos demonstrar o nosso esforço e boa vontade.

A reconstrucção das linhas foi penosa, e a segurança dos trens não permittia demoras. Tive de organisar as turmas de conserva, augmental-as, porque eram deficientes, e isso numa occasião de escassez completa de braços. Ao mesmo tempo, esbarrava com o pequeno numero de dormentes, offerecidos á estrada, e era impossivel protelar a substituição desse material. Augmentei as turmas, substitui os dormentes, e a Araraquara foi a estrada que mais barato os pagou em todo o Estado. A Araraquara pagou no anno passado, por duzia de dormentes 24$510; a Dourado pagou 26$640; a Paulista, nas linhas de 1m.00, 27$000; a Mogyana, 28$850; a Sorocabana, 37$449; e a Ingleza, nas linhas de 1m.00, 46$000.

Na locomoção ainda mais grave e premente era a solução ao problema de dar ás locomotivas, carros e vagões requisitados pelo trafego. Só encontrei, na estrada, 4 locomotivas, em condições de trabalho normal; os carros de passageiros não offereciam segurança de trafego e os vagões se amontoavam nas officinas, onde não havia capacidade para trabalhos de tanto vulto. Vali-me da boa vontade da Companhia Paulista, sem a qual seria de todo impossivel resolver problema de tanta importancia, para acudir os transportes offerecidos.

Na tracção, eram as mesmas que para os dormentes as difficuldades para obter combustivel. Já em Março de 1919, o sr. Euripedes de Moura denunciava á Inspectoria Geral a grande crise por que passava a tracção dos trens, sem que lhe fosse dado solução. Tornou-se necessario elevar o preço a lenha, que — tomado o preço real — em 1917 custára em média 3$340 o metro cubico, em 1918, 3$880 e, em 1919, 4$070. Em 1920, este preço médio subiu a 4$520, ou de 9,9 o|o, quando a elevação, na Sorocabana, foi de 11,3 o|o; na Dourado, de 12,1 o|o; na Mogyana, de 15,9 o|o; na Ingleza, de 17,2 o|o e na Paulista, de 26 o|o.

A caixa da Araraquara, emquanto a estrada esteve sob minha direcção, soffreu o desfalque total de, approximadamente, 18 contos de réis. Era de desejar que tal facto não se désse, mas não se pode fugir, por maior que seja a attenção prestada ao serviço, a factos que se reproduzem em administrações congeneres.

No dia 31 do mez passado, já em periodo de transição administrativa, porque a 30, em S. Paulo, o governo designara o meu substituto, a quem entreguei a estrada em 31, um dos empregados de velho e firme conceito, fundado em largo trabalho de confiança, a que correspondera sempre com a maior lisura; empregado, que não se sujeitara á alteração da escripturação da estrada, imposta pela S. Paulo Northern; empregado, por cujas mãos, durante 18 annos, passou todo o dinheiro da estrada; empregado, a quem o Banco de Araraquara confiou demorado balanço em sua escripturação e caixa; empregado, que, nas suas transacções e relações pessoaes, teve, sempre, em Araraquara, a acolhida que só é dada aos homens de bem, esse empregado deixou de entrar no Thesouro do Estado com 80 contos da Estrada, que alli levara para deposito, e (não vi a carta, cujo conteúdo sei pelo dr. Varella, que a recebeu) me escreveu dizendo que fôra roubado nos 80 contos e que, não conseguindo rehavel-os, ia direito ao Tieté. Esse empregado, ao desnorteamento de qualquer paixão, desviou os 80 contos ou foi de facto roubado naquella importancia, que tentou rehaver com outro dinheiro, e, por não tel-o conseguido, suicidou-se? Mesmo no caso de ter commettido a gravissima falta que lhe foi imputada, elle não soube transformar a accusação que a falta merecia — e muito — em lastima, pela falta commettida? Pois bem, meus senhores, nem sequer esse homem, que a fatalidade fazia tombar, foi poupado em campanha de diffamação, de origem no odio produzido pela defesa aos interesses desta zona! No mesmo dia em que o seu cadaver era encontrado boiando no Tieté, e em dias subsequentes, pela secção livre da imprensa de S. Paulo lhe foram assacadas as mais pesadas e infamantes injurias. Quem é o bandido? Quem resgata com a vida um acto infamante, que commetteu, se o commetteu — ou quem não poupa injurias a um morto?

Quem é o bandido?

Eu desenhei, a traços rapidos, o quadro em que se estampa a vida da Araraquara, e nelle a falta de colorido não afasta a verdade dos factos decorridos com o testemunho de muitas pessoas, de grande numero de empregados da estrada, aos quaes autorisa a denuncia de minha exposição, em qualquer detalhe que não se justaponha á realidade.

Fui accusado de ter tirado proveito proprio da elevação, que fiz, dos preços da lenha e dormentes, e que, para uma acção desvencilhada da fiscalisação de agentes da São Paulo Northern, demitti empregados, substituindo-os por pessoas minhas.

A calumnia que encerra aquella accusação, na parte relativa á lenha e dormentes, resalta dos preços, já citados, de acquisição desses materiaes, que a Araraquara conseguiu, sem plano de inferioridade, comparados aquelles preços com os obtidos por diversas outras estradas de ferro do Estado.

A calumnia, envolvida na affirmação de que demitti empregados da Estrada, que antes fiscalisavam as compras de lenha e dormentes, morre diante da verdade. E essa verdade é que encontrei aqui, como almoxarife e comprador de materiaes, o sr. Euripedes de Moura, e que o sr. Euripedes de Moura foi conservado no cargo de almoxarife até o fim do anno passado, quando se exonerou, e a sua substituição coube ao empregado immediato, que ha annos trabalha na Estrada.

A verdade é que não demitti nenhum fiscal de acquisição de materiaes.

Tão incrivel como medrar entre nós o plano sinuoso de acquisição da antiga Araraquara, a cuja posse seguiu o desmantelamento da Estrada, e outro fim não lhe deria quem sómente queria receber lucros, ás pressas, com o temor de que a justiça desvendasse os olhos, antes de farta colheita; tão incrivel como medrar tal plano, é a tolerancia á campanha, urdida infamemente, e dirigida contra todos que zelaram pelo interesse da população desta zona! Não é rebaixar a minha oração, pondo-a em contacto com assumptos que só merecem desprezo. E' necessario depurar os miasmas dos esgotos, para que elles não contaminem a atmosphera.

A desapropriação da São Paulo Northern, com que foi arreada a bandeira negra, aqui hasteada por um trampolineiro, com as mais deploraveis consequencias e trazendo á lavoura prejuizos de dezenas de milhares de contos, representados nas colheitas abandonadas e perdidas; a desapropriação da São Paulo Northern, a infamia e a calumnia estimulam todas as suas forças, para removel-a para o terreno de advocacia administrativa. Se a desapropriação envolve interesses inconfessaveis, auferidos pelos que a promoveram, taes interesses só podiam ser realisados pela São Paulo Northern, como recompensa a excessiva indemnisação. Mas, se a São Paulo Northern clama aos quatro ventos que a avaliação da Estrada é inferior ao valor real dos bens desapropriados, e que os avaliadores foram corrompidos! Onde está, então, a advocacia administrativa? Em negocios criados com syndicatos, que espirito inveterado em banditismos, architectou? Não ha e nem houve advocacia administrativa na desapropriação da São Paulo Northern, mas envolvem-na em infames e calumnias que de outros gestos não são capazes os autores da campanha movida pela secção livre da imprensa.

Com a rubrica de São Paulo Northern, mas acobardada por detrás de quem não possa responder pelas infamias que propala, é dito que 70 contos foram roubados da repartição da Linha da Araraquara; que 30 contos foram desviados da estação de Catanduva; que houve um terceiro roubo de 3 contos; que a Repartição do Trafego roubou nas folhas de pagamento; e todos os empregados roubaram. Mentiras, calumnias e infamias, que sómente um caracter vil as póde criar, as póde propalar; mentiras, infamias e calumnas que revertem no maximo opprobrio a quem as diz.

Quem é o bandido? O bandido é o autor dessa campanha de diffamação, a quem o medo ao tacão das nossas botas mantem fóra de São Paulo; bandido é quem traz as unhas sujas de latronices que pratica, bandido é quem cuspiu injurias na face de um morto!

A Araraquara teve, em 5 annos, os seus transportes augmentados em proporção, que vae muito além de cento por cento e, no entanto, o augmento feito no material de tracção e rodante não corresponde áquelle accrescimo de transportes: as officinas, para que acudam com regularidade as reparações de material, precisam de grande ampliação de edificios, machinas e ferramentas; a linha, comquanto reformada e consolidada as suas obras darte, tem ainda lastro de terra e fraca superstructura; muitas das estações e armazens da estrada não possuem o espaço e commodidade necessarios e o operario não tem o conforto, que se lhe deve dar.

Ao novo director da Araraquara, não compete sómente aproveitar as forças da estrada ao seu alcance, e fazel-a caminhar. O governo não póde fazer a estrada funccionar com os pingues meios de vida que ella possue, porque, desapropriando a São Paulo Northern, assumia o compromisso para com uma população, que é o mais efficiente factor de progresso do Estado de lhe dar uma estrada de ferro modelar.

Se a minha tarefa foi árdua, meus senhores, ella não o é menos para o meu successor, a quem, honra lhe seja feita, não faltam intelligencia, animo e descortinio de vistas para que a Araraquara vença com galhardia a caminhada, que ainda lhe resta a fazer, para emparelhar com as vias ferreas mais bem organisadas do Estado. Não falta tambem aos homens, que nos governam a comprehensão do quanto merece a população da zona da Araraquara. O exemplo vivo da energia desta população tem-na o viajante ao chegar a esta cidade: aqui, se levanta o primeiro padrão de um esforço admiravel, que foi o do governador da cidade e de seus habitantes, que fizeram de Araraquara o recanto de maior conforto em São Paulo, graças a uma administração na qual a competencia, o zelo e o bairrismo não vencem a honestidade; logo, em seguida, elle encontra a Estrada de Ferro Araraquara, que é criação dos filhos, desta terra; vem, depois, o interminavel oceano de cafésaes e, ao mesmo tempo, onde hontem era sertão, se succedem cidades e villas nascidas como por encanto e administradas com carinho.

Tudo isso os homens, que nos governam, conhecem e conhecem tambem as exigencias da Araraquara. Não lhes fará medo as despesas, que as soluções dos problemas da estrada possam exigir, porque, com uma administração bem orientada, o futuro da Araraquara garante, com sobras, a amortisação daquellas despesas.

Foram-se, portanto, os maus dias e eu me honro, e muito, da participação que tive, não sómente em arrancar da cupidez da S. Paulo Northern este pedaço tão sacrificado do meu Estado, como tambem nas primeiras obras de evolução da Araraquara.

E' de grande generosidade a homenagem, que esta festa representa, homenagem que define a população da zona da [illegible] Araraquara, no seu espirito bondoso, tão bem traduzido pelo dr. Freire Junior, cuja palavra eloquente acabamos de ouvir. O illustre orador, pondo de relevo, sobre os desmandos da São Paulo Northern, a obra de reerguimento da estrada, e tambem nas referencias bondosas á minha pessoa, teceu um hymno ao trabalho, levou a todos os operarios, a cujo esforço se deve a regularisação dos serviços da Araraquara, os applausos, que elles muito merecem.

Eu me orgulho de constituir o centro de convergencia desta homenagem, e o sou, porque me cabe, neste momento, a representação muito honrosa do operariado da Estrada de Ferro Araraquara. Os applausos de hoje, como os louvores de hontem, nas manifestações dirigidas ao governo, para que eu aqui continuasse, e, depois, os que tive pessoalmente, nascidos de extrema indulgencia da população deste pedaço de São Paulo, onde ha tanto desassombramento na demonstração de energia, tem directriz certa: avolumam-se, distendem-se e reboam, levando, pelas quebradas desta grande região, aos operarios da Araraquara, os agradecimentos pelo pesado lavor de reerguer a Estrada da immensa anarchia, a que chegara, sob uma orientação administrativa, na qual não se sabe o que havia mais: se audacia ou se cupidez. Certamente, que não me refiro á direcção technica, que a estrada a teve de collegas probos e competentes.

Administrar é manter em maior efficiencia a resultante das forças, que actuam no equilibrio de uma organisação, é dirigir essas forças, de fórma a obter a maxima utilidade da sua acção. Essas forças são o operariado. O que aqui encontrei debatia-se na quasi invencivel desillusão do proveito do seu trabalho. Mas, por ser elle bom, disciplinado e intelligente, em pouco tempo congregou-se animadamente em torno da reconstituição da estrada, que uma incuria desmedida e criminosa desmantelara. Falhasse uma dessas forças, não comprehendesse eu a absoluta necessidade da collaboração — disciplinada, activa e de boa vontade — de todos os elementos de trabalho que a estrada possuia, e os meus hombros seriam fracos ao peso da árdua tarefa a mim confiada pelo benemerito governo do dr. Altino Arantes, a quem pertencem a iniciativa e a execução das obras, que encaminham a estrada aos seus verdadeiros passos. E' por isso que esta homenagem, os applausos e louvores, que ha um mez recebo, não pertencem a mim exclusivamente: elles pertencem ao operario, do mais modesto ao que mais alto esteja na escada hierarchica, que todos representamos forças igualmente dedicadas á tarefa que me fôra confiada.

Se alguma coisa ainda me faltasse á certeza de que eu e os meus subordinados cumprimos o nosso dever, o attestado, a parallela que esta festa estabelece entre os nossos esforços e a espectativa da carinhosa população desta zona, viria levantar a ultima duvida, que ainda restasse, de que comprehendemos o nosso dever e de que o cumprimos.

As minhas palavras, meus senhores, que a saudade e um dever fizeram tão longas, eu as termino. Agradeço, certos todos que aqui estão de que o faço deixando aqui o maior penhor da minha gratidão, agradeço todas as manifestações com que me cumulam a summa bondade dos meus amigos, e levanto a minha taça bebendo pela prosperidade pessoal dos meus carinhosos amigos e de Araraquara e da zona da Estrada de Ferro Araraquara, nas pessoas dos seus representantes municipaes."