

A ADVOCACIA ADMINISTRATIVA E AS RUINOSAS ENCAMPAÇÕES DA S. PAULO NORTHERN E DA SOROCABANA RAILWAY.

A MENSAGEM PRESIDENCIAL

Só agora, na praia em que estou gosando algumas férias invernias, recebi os jornais que publicaram o texto da recente mensagem presidencial, sem tempo para fazer qualquer extensa adição ao presente artigo. Esperarei, pois, até o meu próximo artigo para analisar detalhadamente essa mensagem e a contestar na parte que diz respeito ás questões tratadas nestas publicações, isto é, as que affectam a vida economica e financeira do Estado.

Desde já, é, porém, interessante notar a ausencia, na mensagem, de qualquer argumento sério para justificar o pagamento dos nossos empréstimos externos na MAIS VALORIZADA das moedas em que são pagáveis, A NOSSA OPÇÃO, nos termos expressos dos arts. 930 parágrafo unico e 882 do Código Civil, que dão ao DEVEDOR a opção do LOGAR e da MOEDA do pagamento. Todos os outros Estados que se achavam em situações idênticas, escolheram a moeda MENOS VALORIZADA.

E' notavel tambem a ausencia de qualquer exploração sobre o augmento vertiginoso das nossas despesas e das nossas dividas. Os algarismos constantes da mensagem provem que conforme antecipei, os recentes empréstimos internos e externos só produziram 175.000 contos, insufficientes, portanto, para reembolsar nossa divida fluctuante que era de 282.000 contos em fins de 1920, — seja uma differença de 107.000 contos, para menos.

E', verdade que reembolsamos a divida fluctuante externa em LIBRAS em vez de MARCOS...

Com os 60.000 CONTOS DE CREDITOS EXTRAORÇAMENTARIOS que já abrimos este anno até hoje, e a cujo respeito a mensagem inteiramente silenciosa a nossa divida fluctuante já voltou, pois, virtualmente, a 107.000 contos!

E caso seja possível emitir novos e sufficientes empréstimos para consolidar essa divida ainda formidável, é claro que, deveremos tambem criar NOVOS IMPOSTOS para pagar os juros desses empréstimos...

E' momento bem opportuno para encampar estradas de ferro!!

A UNIVERSAL CONDENNAÇÃO, PELOS FACTOS, DAS RECENTES TENTATIVAS DE ESTADISAÇÃO DE ESTRADAS DE FERRO.

NOS ESTADOS UNIDOS

O accumulo de assumptos vitais para o Estado, que tive de estudar nos meus ultimos artigos, fez-me interromper, durante os ultimos meses, a demonstração dos lastimeiros resultados a que as recentes tentativas de exploração estadual das estradas de ferro conduziram, no mundo inteiro.

Verdade é, que essas tentativas, não se baseavam, como entre nós, na absurda affirmação de poder o Estado explorar esses serviços com maior eficiencia que as companhias.

Essas infelizes tentativas se originaram somente das circunstancias excepcionaes criadas pelo estado de guerra: necessidade militar de entregar ao commando do exercito o controle do systema completo dos transportes dos paizes beligerantes; transigencia forçada com os elementos operarios que ameaçavam criar perturbações anarchistas internas, durante a guerra, se não se cedesse ás suas reivindicações, socializadas as estradas de ferro e augmentando vertiginosamente o numero e os salarios dos seus empregados.

As proprias causas, essencialmente temporarias, que conduziram as recentes e custosas experiencias europeas e norte-americanas de exploração das estradas de ferro pelo Estado condemnavam pois, essas tentativas ao lamentavel fracasso em que acabaram.

Já publicamos numerosos documentos officiaes a respeito do mallogro dessas experiencias nos Estados Unidos, na Alemanha, etc. Vamos continuar hoje essas publicações transcrevendo alguns trechos de artigos vindos á luz depois da nossa ultima publicação sobre o assumpto. Começaremos pelos Estados Unidos.

RESTITUIDAS A' ADMINISTRAÇÃO PRIVADA AS ESTRADAS NÃO TARDARAM A VOLTAR A' EFFICIENCIA QUE TINHAM ANTES DA ADMINISTRAÇÃO ESTADUAL.

"Desde que o governo restituiu as estradas de ferro ás companhias, essas vão estabelecendo "records" de eficiencia "cada vez maior que são a melhor justificação da sabedoria "do publico que as queria ver restituidas á administração particular..."

"... Uma das principais razões para o augmento do trafego conforme as estatísticas recentemente publicadas, é que "a média da quantidade de toneladas carregadas por vagão, "augmentou consideravelmente, passando para 29.6 toneladas em Julho deste anno, quando em Julho de 1919, era de 27.8..."

"As estatísticas da Comissão de Commercio Inter-Estadual mostram que ainda mesmo em Julho as estradas de ferro transportaram mais frete nesse mez do que o tinham "jamais feito e trazem nova luz sobre o desenvolvimento da "operosidade das estradas de ferro desde que foram devolvidas á administração particular. Já nos referimos ao grande "augmento que se obteve na média da quantidade de toneladas transportadas por vagão..."

"Acresce que a média do numero de milhas percorridas diariamente por vagão, que em 1919 era de 24.1, passou "para 26.2. O numero de vagões em condições de serviço augmentou tambem para 92.8 o/o, comparado com 91.2 o/o "no mesmo mez, o anno passado, quando tambem, a média "de toneladas transportadas por trem era de 769 comparado "com 761.

"Um dos mais importantes resultados que as estradas de ferro obtiveram foi a quasi total eliminação da congestão do "trafego nas estações principais.

"QUANDO EM 1.º DE MARÇO O GOVERNO RESTITUIU "AS ESTRADAS DE FERRO A'S COMPANHIAS, O NUMERO "DE VAGÕES ACCUMULADOS NESSAS ESTAÇÕES, ESPERANDO CARGA, ERA DE QUASI 100.000.

"Na semana que terminou em 8 de Outubro, esse numero "tinha sido reduzido a 41.135 vagões dos quaes cerca de "18.000 estavam nos portos para o serviço costeiro e transoceanico.

"A ACCUMULAÇÃO DE VAGÕES ACTUALMENTE é tão "pequena que se pode dizer sem exaggero, quasi que INTEIRAMENTE DESAPARECEU e que não existe mais nenhuma congestão nas estações..."

(Commercial and Financial Chronicle, Nova York, 23[10]1920, pag. 1.629).

A FALTA DE CONSERVAÇÃO, A DESORGANIZAÇÃO DO TRAFEGO E O ENORME AUGMENTO DAS DESPESAS DAS ESTRADAS DURANTE A ADMINISTRAÇÃO PELO GOVERNO.

"Ao systema de administração inaugurado pelo sr. MAC "ADOO, na qualidade de director geral das Estradas de Ferro quando estas passaram para a gestão do governo, mais do "que a qualquer outro facto, deve ser attribuida a desastrosa "situação em que as linhas ferreas se encontravam quando em 1.º de Março p. p., o governo as restituiu ás companhias..."

"O sr. Mac Adoo fez repetidos augmentos de salarios — "para o que, muitas vezes não houve a menor justificação — "e estes foram ainda augmentados por seu successor. O resultado foi que, não só a folha annual de pagamento das estradas de ferro augmentou de 1.000 milhões de dollars, como "tambem, sob a administração e controle do governo, a disciplina relaxou tanto que a eficiencia das estradas diminuiu "consideravelmente e teria continuado a diminuir se as estradas tivessem ficado por mais tempo sob a direcção do governo..."

"Sob a administração do governo as estradas foram tão "mal conservadas que as companhias, depois de as terem restituidas, se viram forçadas a custear despesas enormes para "a sua reabilitação..." (Commercial & Financial Chronicle, Nova York, 23[10]1920, pgs. 1592-93).

O PRESIDENTE HARDING DECLARA QUE FOI A ESTADISAÇÃO DAS ESTRADAS DE FERRO PELO GOVERNO WILSON QUE CONDUZIU O PAIZ A' RECENTE CRISE FERRO-VIARIA E INDUSTRIAL.

"O senador HARDING, candidato republicano á presidencia da Republica, numa proclamação dirigida "Ao povo americano", em 24 de Outubro, fez as seguintes declarações:.....

"Desafio o Partido Democrata em "ponder a imputação de que foi a sua administração que nos levou á presente crise ferroviaria e industrial

"Esse partido deixou sem resposta a "accusação de que a SUA MALLOGRADA "EXPERIENCIA DE ESTADISAÇÃO DAS "ESTRADAS DE FERRO AMERICANAS", "a sua politica industrial e o seu arrolamento de centenas de milhares de empregados desnecessarios, CUSTOU AOS CONTRIBUINTES DESTA PAIZ UM TREMENDO ENCARGO FINANCEIRO..."

(Commercial & Financial Chronicle, Nova York, 30[10]1920, pag. 1.719).

ENORME AUGMENTO NA EFFICIENCIA DAS ESTRADAS DE FERRO COM A SUA VOLTA PARA A GESTÃO DAS COMPANHIAS PARTICULARES.

"A "Associação das Companhias de Estradas de Ferro" "publicou no dia 16 de Novembro no seu organ official "AMERICAN RAILROADS" um estudo sobre os resultados obtidos "nos primeiros seis meses depois da sua volta á administração "particular em 1.º de Março. Relativamente a esses itens, a "AMERICAN RAILROADS" escreve:.....

"Embora o numero de vagões actualmente em serviço seja "praticamente o mesmo que em 1918, e as estatísticas organizadas pela "Comissão de Commercio Inter-Estadual" mostram que durante os primeiros sete meses de 1920 o numero "de toneladas de frete carregadas numa distancia de uma milha foi de 248.999.000.000 ou 32.293.000.000 mais do que "em periodo igual em 1919 durante a administração governamental das estradas.

"Quando terminou essa administração o numero de milhas percorridas diariamente por vagão era de 22.3 e a média de carregamento de cada vagão era de 23 toneladas.

"Restituidas as estradas ás companhias, o augmento na "distancia média percorrida diariamente por vagão attingiu "23 o/o, e o augmento no carregamento médio dos vagões "augmentou de 5 o/o.

"Achando-se actualmente em serviço nos Estados Unidos "2.350.000 vagões de carga, esse augmento na eficiencia das "estradas de ferro norte-americanas, consecutiva á sua devolução á administração das companhias corresponde a um "augmento de 800.000 vagões no minimo..."

(Commercial & Financial Chronicle, 27 de Novembro de 1920, pag. 2.110).

O GOVERNO DURANTE SUA ADMINISTRAÇÃO DAS ESTRADAS DE FERRO AUGMENTOU O NUMERO DOS SEUS EMPREGADOS COM 200.000 NOVOS E INUTEIS FUNCIONARIOS QUE AS COMPANHIAS TIVERAM DEPOIS DE DEMITIR.

"Desde o dia 1.º de Setembro de 1920, mais de 200.000 "empregados foram despedidos, tendo este pessoal sido contratado depois de 31 de Dezembro de 1917, quando o governo "assumiu a direcção das estradas de ferro.....

"Da data em que as estradas de ferro começaram a ser exploradas pelo governo até o dia 1.º de Março de 1920, "quando voltaram ás companhias cerca de 260.000 empregados foram incluídos nas suas folhas de pagamento....

"Os directores das estradas declararam que o maior problema a enfrentar agora é o de restabelecer o alto nivel moral que prevalecia por toda a parte, antes da administração "das estradas pelo governo.

"Alguns "leaders" ferroviarios asseguram que os syndicatos operarios estão procurando forçar a "nacionalisação "do serviço ferroviario... Essa aspiração foi incorporada no "projecto de lei denominado "Plano de Plumb"....

"E', entretanto, crença geral de que esse projecto não será "tomado em consideração, por se oppôr a maior parte da população a que o governo assuma a direcção de qualquer uma "das grandes empresas de serviço publico."

(Telegramma da "United Press", publicado no "Estado de S. Paulo" de 20[3]21).

"Em 1920 as vias ferreas da nação gastaram, aproximadamente, com o seu pessoal 4.000.000.000 de dollars.

"Esse total de quatro billões de dollars é maior que todas as rendas das vias ferreas em 1917, anno em que o governo dellas se apropriou..... Allegam as autoridades ferroviarias que, se não forem reduzidos os salarios, as companhias ferroviarias brevemente terão de abrir fallencia.....

"Uma declaração da Associação Nacional dos executivos ferroviarios diz:

"Embora as vias ferreas já demittiram cerca de 289.000 empregados, desde o mez de Setembro proximo passado, o numero dellas ainda é maior do que antes do governo ter assumido a administração das estradas de ferro, que recentemente foram devolvidas ás companhias.

"Acrescenta a declaração que, durante a administração "estadual, os ordenados dos operarios ferroviarios "sem experiencia" foram augmentados em 99 o/o, e que os ordenados "de 54.000 empregados de escriptorio foram augmentados "em 82 o/o. (Telegramma da "United Press", publicado no "Estado de S. Paulo", em 12[4]21).

(Continúa).

JUSTUS

Cia. Industrial e Mercantil "RENATO DIAS"

RUA WASHINGTON LUIS Ns. 12 a 16 — S. PAULO
TELEPH. CENTRAL, 5488 — Telegrammas: RENATODIAS
Commissario de cafés baixos e generos do paiz.
Assucar e cereaes por atacado, adiantamos 70 o/o a 80 o/o do valor das consignações, mediante conhecimento.
Despachos de cafés finos podem ser feitos para Santos, conhecimento São Paulo — CAIXA, 1811.

ROBES, MANTEAUX e TAILLEURS, executa sob qualquer figurino
CASA ORLANDO
RUA DIREITA, 43, SOBR. SAO PAULO.