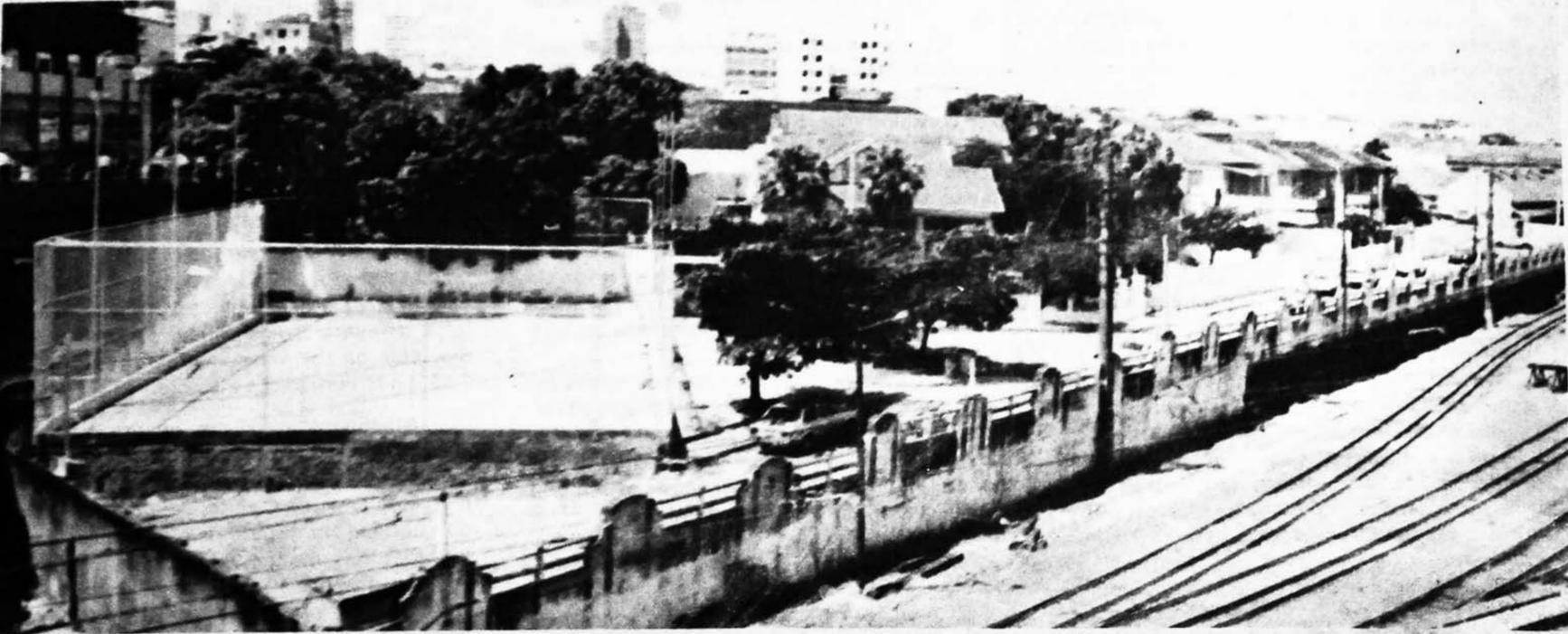


RFFSA: Ferroviários denunciam privilégios dos engenheiros



A moderna quadra de esportes construída para os engenheiros

Um grupo de ferroviários, poucos dias atrás, encaminhou ao ministro Oscar Dias Corrêa, da Justiça, farto material, que formou um dossiê contendo documentos relacionados com a construção de uma praça esportiva para a prática de futebol de salão, cuja obra foi concretizada através de recursos oriundos da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, e que segundo os estatutos ora em elaboração, será utilizada exclusivamente aos elementos que integram o Clube dos Engenheiros da referida empresa.

Tal quadra, toda concretada, conta ainda com modelar sistema de iluminação noturna e está totalmente cercada com tela de arame, tendo recebido pinturas em vários tons no conjunto esportivo, acreditando-se tenha sido gasta uma vultosa importância, unicamente restrita ao uso dos engenheiros. Esse quadrilátero está situado justamente no final da ruela que serve a Colônia da Noroeste, formada por diversas casas destinadas a funcionários e cerca de 15 sobrados exclusivos ao quadro de engenharia da superintendência local.

ALOJAMENTO

Dos sobrados ali existentes alguns estão ocupados, porém um deles, o de nº 32, foi destinado para ser usado como alojamento e vestiários. É diretor de esportes desse Clube de Engenheiros Ricardo Lopes, que ficou incumbido de elaborar a minuta do futuro regulamento da agremiação.

Fica abaixo do viaduto Juscelino Kubitschek, bem ao lado dos trilhos da Fepasa, sendo que as obras foram iniciadas na gestão do então superintendente de Produção da RFFSA de Bauru, engº Antônio Grilo Neto e terminada no atual mandato do engº João Batista Pacheco Fantin. Essa construção foi acompanhada nos mínimos detalhes pelo presidente do Clube dos Engenheiros Marcos Wanderley Ferreira.

Se não bastasse apenas isso, vale lembrar que os engenheiros já gozam de uma colônia de férias, com sofisticadas instalações à margem do rio Paraguai, em Porto Esperança, Estado de Mato Grosso do Sul, para onde se dirigem, em caravanas escalonadas para "suas grandes pescarias". Obviamente, para chegar a esse merecido descanso terão de chegar ao rancho dos engenheiros da Noroeste, já que a composição da RFFSA, em que viajaram - de graça - estaciona na parada de Agente Inocêncio, localizada a poucos metros de seu destino de lazer pesqueiro.

Em Porto Esperança existem outros ranchos, que esporadicamente recebem pescadores, muitos dos quais se utilizam de vagões-dormitórios da Noroeste. Como é o caso do "Pedacinho do Céu", pintado de amarelo e azul, cujas acomodações anualmente agasalham inúmeros bauruenses. Da mesma forma que o rancho pertencente ao empresário Cláudio Amantini, também recebendo durante o ano, vários grupos de pirangueiros.

O custo dessa viagem Bauru/Agente Inocêncio não fica barato. Gira em torno de NCz\$ 600,00 a

700,00, dependendo do vagão que estiver à disposição no depósito. São carros-dormitórios com capacidade para ocupar as 16 camas e 3 cabines existentes. Comumente são destinados a essas viagens somente carros de madeira, cujas construções datam de muitas décadas. Para a realização desses deslocamentos e custear as despesas, os integrantes da caravana rateiam o valor total. E os engenheiros? É sabido que eles contam com carros exclusivos, especialmente reservados à administração. São vagões melhores - se bem que de madeira - melhor conservados, etc.

DEFICIT

Num momento em que a RFFSA vem de suprimir quatro horários de seus trens que cobrem a linha Bauru/Corumbá e vice-versa, alegando problemas deficitários e em detrimento ao usuário, destinando as quatro locomotivas que seriam utilizadas nos horários extintos, para o transporte de cargas, cujo aumento de fluxo é notório, tem sido crescente, vem de "nas barbas de qualquer um", desviar do próprio orçamento da Rede, verbas, que poderiam, talvez, subsidiar ou aliviar o propalado e aventado prejuízo gerado pela redução do número de passageiros em suas composições.

É de se frisar, igualmente, que a obra foi feita por funcionários da empresa, cuja mão-de-obra tem um preço, não se falando nos materiais utilizados. Mão-de-obra que falta para limpeza dos vagões (feita por particulares empreitados); que muito bem poderia ser usada nos reparos de carros danificados - sem vidros, estofados rasgados, janelas quebradas, etc... Ou mesmo na repintura dos vagões, onde ainda se notam as sequelas de sua origem. Em nosso caso, o ferro-velho recebido das estradas de ferro Leopoldina, Campos do Jordão/São José dos Campos e outras. Esse custo de execução poderia ser aplicado em muitas coisas em benefício de seus costumeiros viajantes. Mas não foi. É lógico que os engenheiros pensaram primeiro neles e, a pretensa realização de eventos esportivos na quadra construída, como campeonatos internos de futebol de salão têm a preferência da alta administração da empresa.

Como nada mais se falou a respeito do assunto da supressão dos quatro dias de circulação dos comboios de passageiros, cuja determinação foi posta em prática e se encontra em vigência, não teve a intermediação de nenhum engenheiro em defesa dos interesses não só daqueles que souberam dar o suor, derramar lágrimas e se sacrificar por um ideal, da mesma forma do desprezo ao usuário. Ficaram irredutíveis os integrantes do setor de engenharia da Rede, mas não se esqueceram dos passatempos e divertimentos, proporcionados pelas suas áreas de lazer.

De nada valeram as manifestações oriundas de várias fontes, cuja norma de extinção chegou a atingir. Como de nada adiantou a ingerência de forças vivas e políticas de municípios espalhados ao

longo da linha. Mas o lazer é importante para o merecido descanso após árduos dias de trabalho, possivelmente reestudando plantas e projetos antigos, para a recuperação da via permanente; para reforma de prédios relegados ao tempo vistos a olho nu em todo seu trajeto. Ou sentados diante das pranchetas dedicando-se ao planejamento de restauração de seus vagões, estacionados que possibilitem oferecer aos passageiros, quando em viagem, melhores condições de higiene e limpeza.

Esse enorme patrimônio, legado de outras administrações, teve como criadores e seguidores também ilustres engenheiros, que souberam deixar seus nomes nos anais históricos da cidade. Muitos se destacaram com hombridade e denodo a ponto de serem homenageados com a destinação de seus apelidos para designação de obras e logradouros. Difícil seria enumerá-los. A partir do início das obras da então Estrada de Ferro Noroeste do Brasil os engenheiros da ferrovia tiveram grande participação no desenvolvimento da nossa Bauru. É de se reconhecer que sabiam defender os interesses da NOB, mas não menosprezavam igualmente os direitos daqueles que se serviriam de seus serviços, fossem eles no transporte de cargas como de passageiros. Por isso se sobressaíram.

Recordemo-nos de um engº Arlindo Luz, por exemplo, engº Alfredo Castilho, coronel José de Lima Figueiredo, Major Danilo da Cunha Nunes, general Américo Marinho Lutz, engº Ubaldo Medeiros. Também as ativas, proflucas e eficazes atuações dos engenheiros Oquendo Lopes e Dirço Durval dos Santos, que não mediram esforços, principalmente com relação ao Estádio Alfredo Castilho, no sentido de ser emancipado esse patrimônio ao Esporte Clube Noroeste, questão felizmente ora resolvida.

A cidade de Bauru, assim como muitas outras espalhadas em territórios do nosso Estado e de Mato Grosso do Sul, não se conformam com essa enérgica medida adotada pelos altos escalões da RFFSA. O pior entretanto, é ver minguar à nossa frente um patrimônio conquistado com ardor e denodado esforço.

LESADOS

A cada dia os usuários da Rede são mais lesados. Aos poucos vão se esvaindo as esperanças de termos uma modelar ferrovia. De serem consumados os sonhos daqueles que passaram pela direção da Noroeste, que se preocuparam em fortalecer seu patrimônio e que agora é dilapidado, alienando-se aos poucos o que restou dos erros cometidos; dos gastos supérfluos efetuados; dinheiro que vem de uma fonte, cuja história se calca numa indiscreta gama de heroísmo: a força e o desprendimento dos desbravadores do sertão agreste, rasgando a terra que receberia os trilhos de uma ferrovia, fincando-os até às barrancas do Paraguai, a mil e tantos quilômetros longe daqui. Levando, posteriormente água salgada do Atlântico para as torres do Pacífico.

Sindicato intercede sobre a Superintendência do BB

ESPERA DE 13 ANOS

O presidente do Sindicato dos Ferroviários da ex-NOB, Antonio Jorge Vendramini, considerou a atitude dos políticos e empresários de nossa cidade, em relação à Superintendência do Banco do Brasil, em Bauru, como autêntica, "pois devemos preservar o que é nosso com todas as forças", aduziu o sindicalista.

Vendramini espera, que atitude idêntica venha a ser tomada, exigindo-se para a ex-Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, maior autonomia, com a criação de uma DIVISÃO ESPECIAL em Bauru, de modo que toda sua receita fique em nossa cidade.

SUBORDINAÇÃO E DECADÊNCIA

A subordinação da ferrovia a uma superintendência da RFFSA, na capital paulista, "foi o motivo predominante da decadência e do agravamento dos problemas, com falta de recursos e de autoridade em Bauru, para que a ferrovia pudesse evoluir, gerando descontentamento dos usuários e da própria classe que vê o esvaziamento a cada dia

que passa, com aumento apenas das críticas", definiu o sindicalista.

Expressa, outrossim, Vendramini agradecimentos ao ex-Deputado Luiz Carlos Laborda; "que já se manifestou favorável à luta por melhores condições à ex-NOB que, preservando para Bauru, aquilo que foi um dos maiores marcos no seu desenvolvimento", finalizou o presidente do Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias de Bauru.

O Sindicato da ex-NOB, vem reivindicando há alguns anos aos ferroviários da DISPONIBILIDADE e àqueles aposentados que percebem a DUPLA APOSENTADORIA, o direito de receberem a COMPLEMENTAÇÃO, decorrente do Decreto-Lei 956/69 cujos proventos seriam em condições idênticas aos ferroviários da ativa que prestam serviços à RFFSA.

Neste trabalho, diz o presidente do Sindicato dos Ferroviários, Antonio Jorge Vendramini, consta também reivindicações idênticas para as pensionistas desses ferroviários e autárquicos, que por receberem suas pensões através de benefícios "27", e pensões especiais, com bases nas leis 3.738/60 e 6.782/80 não têm direito à complementação.

O ex-Deputado Federal Alcides Franciscato foi um dos defensores dessa causa, que aliás muito fez para que o estudo tivesse tramitação nos Ministérios da Fazenda, Previdência e Transportes, transformando-se no final do ano de 1987 num projeto de lei que atualmente se encontra na Comissão de Finanças da Câmara Federal.

Antes das eleições de novembro passado, o Deputado Federal de nossa cidade, Tidei de Lima se prontificou a trabalhar para que essa reivindicação se tornasse uma realidade, terminando assim uma espera de 13 anos desses ferroviários em disponibilidades, por condições financeiras melhores.

"Contudo, não temos tido nenhum pronunciamento de deputado federal, que esperamos o faça com notícias auspiciosas a todos os ferroviários, não só da ex-NOB, como de todo o Brasil, que certamente irão agradecer aos esforços dos parlamentares", frisou Antônio Jorge Vendramini, presidente do Sindicato dos Ferroviários de Bauru.