



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO ESPECIAL DE INQUÉRITO SÔBRE O PÔRTO DE SANTOS

Questionário que a respeito dêsse assunto formulou o Presidente da Comissão, Deputado Milton Prates

Resposta que ao questionário deu o Ministério da Viação e Obras Públicas

Parecer do Deputado Jales Machado, designado relator pelo Presidente da Comissão

Quesito n.º 1 — Histórico da concessão — Contrato primitivo e alterações introduzidas — Legislação portuária vigente.

Para facilitar a exposição que este quesito exige, trataremos em primeiro lugar da legislação portuária, fornecendo um histórico de sua evolução, para abordar, depois, a concessão do pôrto de Santos que nessa legislação se baseou.

2. Pode-se dizer que a legislação portuária do Brasil teve início com o ato da abertura dos portos brasileiros ao comércio internacional, pela carta régia de 28 de janeiro de 1808, de D. João VI.

3. Vem, em seguida, a lei de 29 de agosto de 1838, a primeira que foi promulgada regendo a realização de obras públicas por empresários, obras que tivessem por objeto a navegação dos rios, a abertura de canais e a construção de estradas, pontes, calçadas e aquedutos. A lei regulava a execução das obras e a respectiva exploração pelos mesmos empresários que deveriam encontrar no rendimento dessa exploração, os recursos precisos para os encargos do financiamento que a elles competia. Essa lei,

porém, nenhuma referência fazia aos portos marítimos.

4. Apesar disso, encontra-se no Decreto n.º 3.689, de 24 de agosto de 1866, a concessão outorgada a Zozimo Barroso e John James Foster, para a construção de um pôrto na enseada de Mucuripe e de uma estrada de rodagem ligando o pôrto à cidade de Fortaleza, na então Província do Ceará. Foi a primeira concessão de pôrto outorgada no Brasil, mas, que como tantas outras posteriores, fracassou.

5. Estava sendo sentida a necessidade do melhoramento de nossos portos que só parecia possível dando a tais empreendimentos atrativos para a iniciativa privada. Daí a promulgação da lei n.º 1.746, de 13 de outubro de 1869, autorizando o Governo a dar concessão para a construção e exploração de docas e armazéns, nos portos do Império, lei muito bem estudada, com a qual esperavam os poderes públicos alcançar aquêle objetivo, apesar de não se oferecer qualquer garantia de juros e de amortização para o capital vultoso que as obras previstas exigiriam; os concessionários teriam de encontrar na re-

ceita decorrente do tráfego do pôrto, os recursos precisos para o financiamento das referidas obras.

6. Efetivamente, não foram poucos os pretendentes a concessões, nas condições previstas na lei, entre os quais mencionaremos os seguintes, do norte para o sul:

Pôrto de S. Luís do Maranhão — Decreto n.º 4.541, de 20 de junho de 1870 — Concessão aos engenheiros André Rebouças e Raimundo Teixeira Belford Roxo, ou à empresa que organizassem;

Pôrto de Fortaleza — Decreto n.º 8.943, de 12 de maio de 1883 — Concessão a Tobias Laurindo Figueira de Melo e Ricardo Lange; nada fôra feito pelos concessionários do pôrto de Mucuripe, a que fizemos referência no item 4;

Pôrto de S. Salvador — Decreto n.º 4.695, de 15 de fevereiro de 1871 — Concessão aos bacharéis Francisco Inácio Ferreira e Manuel Jesuino Ferreira, ou à empresa que organizassem;

Pôrto artificial na enseada de Gargaú (S. João da Barra) — Decreto n.º 4.929, de 22 de abril de 1872 — Concessão ao Barão da Lagoa Dourada e outros;

Pôrto de Macaé — Decreto número 4.809, de 28 de outubro de 1871 — Concessão à companhia que o Barão da Pova de Varzim organizasse;

Pôrto de Imbetiba, em enseada próxima a Macaé — Decreto número 5.052, de 14 de agosto de 1872 — Concessão à E. F. Macaé a Campos;

Pôrto do Rio de Janeiro — Decreto n.º 4.492, de 23 de março de 1870 — Concessão à companhia que Stephen Busk & Cia. e o engenheiro André Rebouças organizassem;

Pôrto de Santos — Decreto número 4.584, de 31 de agosto de 1870 — Concessão à companhia que o Conde de Estrela e o Dr. Francisco Praxedes de Andrade Perence organizassem;

Pôrto de Paranaguá — Decreto n.º 5.053, de 14 de agosto de 1872 — Concessão a Pedro Alves Sheerer, José Gonçalves Pêssego Júnior e José Maria da Silva Lemos.

7. Todas essas concessões, para as quais as vantagens outorgadas eram, apenas, as estabelecidas na lei número 1.746, de 13 de outubro de 1869,

fracassaram, mostrando a necessidade de ser dada garantia ao capital privado que tivesse de ser empregado.

8. Foi o que justificou a disposição constante da lei do orçamento para 1887, (lei n.º 3.314, de 16 de outubro de 1886, parágrafo único do art. 7.º), que facultou ao Governo outorgar às empresas concessionárias de portos, "além das vantagens a que se refere a lei n.º 1.746, de 13 de outubro de 1869", a garantia de juros e de amortização do respectivo capital, para o que, nos portos concedidos, seriam aplicadas, sobre a importação e exportação, taxas "ad valorem" que, respectivamente, não deveriam exceder de 2% e 1%.

9. Deve-se fazer notar aqui, entretanto, que apesar do insucesso da lei de 1869, para o melhoramento de nossos portos e do fracasso do Governo Provincial de S. Paulo, na execução da concessão que lhe fôra outorgada em 1882, (dec. 8.800, de 16 de dezembro desse ano), com a vantagem excepcional da garantia de juros de 8%, o Governo Imperial, três dias depois de promulgada a lei que, com a disposição referida no item anterior, acrescentava essa vantagem, ainda que a menor taxa, às outorgadas pela lei de 1869, fez publicar edital chamando concorrentes para a construção e exploração do pôrto paulista, sem conceder qualquer vantagem além das constantes dessa lei.

10. Mas, se para o pôrto de Santos, ainda assim, conseguiu o Governo Imperial concorrentes, um dos quais contratou e conseguiu iniciar e levar adiante as obras do pôrto, inaugurando o primeiro trêcho de cais em 1892, em nenhum dos outros portos nacionais, os respectivos concessionários conseguiram realizar as obras contratadas, até 1900, apesar da vantagem da garantia de juros e outras, que lhes foram outorgadas, incluído entre esses portos, o da Capital da República.

11. Em 1900, só o pôrto de Santos funcionava com instalações e aparelhagem adequadas. Nesse ano foi dada a concessão do pôrto de Manaus, nas mesmas condições daquelle, isto é, sem garantia de juros, e as obras de melhoramentos tiveram início pouco depois. Além das vantagens outorgadas pela lei n.º 1746,

de 1869, a esses dois portos só se concedera, até então, a isenção de direitos aduaneiros para o material e combustíveis que tivessem de importar.

12. Continuavam os outros portos, inclusive o do Rio de Janeiro, sem que os respectivos concessionários conseguissem a execução de suas concessões. Foi em 1901, pelo decreto n.º 4.228, de 6 de novembro, que o Governo Federal fez a última tentativa para realizar o melhoramento desse porto, sob o regime de concessão.

13. Com esse decreto, de fato, o Governo autorizou a organização da Companhia Docas do Rio de Janeiro, à qual foram outorgadas tôdas as vantagens concedidas à concessionária do porto de Santos, (as da lei 1746, prazo de 90 anos e a isenção de direitos aduaneiros, cláusula LVI), mais, a garantia de juros de 6%, (cláusula I), e a isenção completa de impostos federais, estaduais e municipais (cláusula XV).

14. Já no gozo da vantagem da garantia de juros, a Companhia Internacional de Docas e Melhoramentos do Brasil concessionária do porto de Salvador, por disposição legislativa, (art. 14, da lei n.º 813, de 23 de dezembro de 1901), teve a ela estendidas as vantagens da isenção de todos os impostos federais, estaduais e municipais, bem como, explicitamente, a isenção de direitos aduaneiros.

15. Essa isenção de impostos, não podia, sem contrariar a Constituição, que exigia a igualdade de tratamento a todos os portos nacionais, ficar restringida a dois concessionários apenas, o do porto do Rio de Janeiro e o do de Salvador. Daí a inclusão, na lei n.º 1.145, de 31 de dezembro de 1903, da disposição constante do art. 19, disposição legislativa de ordem geral, que se incorporou à legislação portuária, estendendo a todos os concessionários de obras nos portos da República, aquela isenção geral, de impostos, que fôra outorgada, como foi dito àqueles dois concessionários e que, já havia sido estendida, em contrato, ao de Belém do Pará, (cláusula XXVII, do contrato de 15 de fevereiro de 1902).

16. Preocupava, naturalmente, o Governo Federal a situação de completo insucesso de quase todos os concessionários de portos e, maior razão, o que ocorria com o porto da Capital da República. Praticamente, só em Manaus e Santos executavam-se obras dotando esses portos com as instalações e a aparelhagem necessárias. Neste último já estavam em tráfego mais de 2.000 m de cais, com guindaste, linhas férreas e 13 armazens, e as obras continuavam.

17. Foi em 1903, que o Governo Federal resolveu estabelecer regime especial para a execução de obras de melhoramentos de portos, (decreto 4.859, de 8 de junho desse ano), obras que seriam realizadas por administração ou contrato, com recursos decorrentes de operações de crédito, que o próprio Governo realizaria e para cujos encargos de juros e amortização, criar-se-ia em cada porto, uma caixa especial, a que seriam levadas diversas receitas, das quais, a de maior vulto seria o produto da taxa de 2% ouro, sobre o valor da importação do estrangeiro, que a lei do orçamento para o ano de 1904, criaria.

18. Agiu o Governo autorizado pelo disposto no inciso XXV, do art. 22.º, da lei n.º 957, de 30 de Dezembro de 1902 e, visando, precipuamente, o porto da Capital da República, baixou o Decreto n.º 4.860, na mesma data em que estabelecia aquêle regime especial (8 de Junho de 1903), encampando tôdas as concessões vigentes, para obras de melhoramentos do porto do Rio de Janeiro, para que esse porto pudesse ficar sujeito ao referido regime especial.

19. A taxa de 2% ouro sobre o valor da importação do estrangeiro, foi criada pela lei 1.144 de 30 de Dezembro de 1903, que mandou cobrá-la no porto do Rio de Janeiro, autorizando o Governo a cobrá-la em outros portos, sujeitos ao regime de concessão, com as vantagens do decreto 2.314, de 1886, para obter os recursos, para o pagamento da garantia de juros assegurada aos respectivos concessionários.

20. Efetivamente, a cobrança da taxa de 2% ouro foi sendo estendida sucessivamente a todos os portos da República, em que diretamente, ou por garantia de juros concedida o Governo Federal tinha responsabilidade no financiamento das respectivas obras.

Até 1933, os portos de Manaus e Santos, permaneceram isentos da cobrança dessa taxa, porque, nenhuma responsabilidade tinha o Governo sobre o financiamento das obras ali realizadas e em realização. Nesse ano, porém, a aludida cobrança lhes foi estendida, sendo o produto da dita taxa recolhida ao Tesouro, sem qualquer despesa a ser com ele custeada.

21. O regime especial estabelecido em 1903, para a execução de obras de melhoramentos de portos, (vide item 17), foi modificado em 1907, (decreto 6.368, de 14 de fevereiro, desse ano) quando pretendeu o Governo Federal reunir em uma só Caixa Especial, todos os recursos destinados ao financiamento de tais obras, recursos que seriam recolhidos ao Tesouro Nacional em conta de depósito e que seriam aplicados de acordo com as exigências desse financiamento. Essa Caixa Especial, porém, não pode ser mantida, porque os recursos que, a ela, eram recolhidos, mostraram-se insuficientes para cobrirem as despesas que deveria custear, tendo sido necessário suplementá-los com verba orçamentária. Por esse motivo, a lei n.º 4.783, de 31 de Dezembro de 1923, em seu artigo 72, a suprimiu, voltando os recursos respectivos, a constituir receita com aplicação especial, e constavam com essa aplicação, dos orçamentos da receita e despesa públicas.

22. Era essa a situação, quando, em 1934, o Governo resolveu alterar e consolidar a legislação portuária, vigente, o que fez com os seguintes decretos-leis:

a) N.º 24.343, de 5 de Junho (nova tarifa das alfândegas), que determinou, em seu artigo 2.º, a cobrança do imposto adicional de 10%, sobre os direitos aduaneiros e que, no art. 3.º, suprimiu a cobrança da taxa portuária de 2% ouro, sobre o valor da importação do estrangeiro, criada pela lei n.º 1.144, de 30 de Dezembro de 1903 e diversas outras taxas cobradas pelas alfândegas (disposições vigentes);

b) N.º 24.577, de 4 de Julho, que substituiu em suas aplicações especiais a taxa portuária de 2% ouro, cujo produto estava vinculado em diversos portos, pelo imposto adicional de 10% referido na alínea anterior, (vigente);

c) N.º 24.324, de 1 de Junho, que estabeleceu novas bases e taxas para a cobrança da armazenagem interna, cu aduaneira, decreto esse cujas disposições foram alteradas pelo recente decreto-lei n.º 8.439, de 24 de Dezembro de 1945; que está em vigor;

d) N.º 24.447, de 21 de Junho, que define nos portos organizados, as atribuições dos diversos Ministérios (vigente);

e) N.º 24.508, de 29 de Junho, que define nesses portos, os serviços prestados aos respectivos usuários e uniformiza as taxas portuárias, para o cálculo do preço desses serviços quanto à respectiva espécie e incidência, (vigente);

f) N.º 24.511, de 29 de Junho, que regula a utilização das instalações portuárias, (vigente);

g) N.º 24.599, de 6 de Junho, que autorizou a concessão de obras de melhoramento dos portos nacionais, seu aparelhamento e a exploração do respectivo tráfego, (vigente).

23. Com este último decreto-lei, que substituiu a velha lei n.º 1746, de 13 de outubro de 1869, para as concessões que fossem outorgados de então em diante, o legislador modernizou a referida lei e preencheu uma grave lacuna, que se observava na anterior desde que aplicada a "portos" e não a "docas" nos portos nacionais.

24. Essa lacuna residia na impossibilidade que se criava para o concessionário, de realizar obras e aquisições, ampliando as instalações e o aparelhamento do respectivo porto, de acordo com as exigências do tráfego, à medida que se encurtava o prazo da concessão. De fato, com o encurtamento desse prazo a quota anual a ser levada ao fundo de amortização do capital por ele aplicado, crescia de vulto e tornaria insustentável sua economia, forçando-o a não aplicar novos capitais que nessas condições não poderiam ser obtidos. A nova lei de portos corrigiu esse mal. (Vide artigos 9.º, 10.º, 11.º e 12.º, do Decreto-lei 24.599).

25. Por fim, devemos mencionar o Decreto-lei n.º 8.311, de 6 de dezembro de 1945, que criou, por iniciativa da Comissão do Planejamento Econômico, para o melhoramento e ampliação do aparelhamento dos portos organizados, uma receita especial, para o financiamento de obras e aquisições, que em cada um desses portos, fossem necessárias. Essa iniciativa da referida Comissão decorreu do estudo feito das realizações necessárias, e da rentabilidade de nossos portos, que verificou ser muito baixa, em relação ao capital novo indispensável.

26. O histórico da legislação portuária, que acabamos de fazer, mostrando a respectiva evolução, desde a

primeira lei de portos até o momento atual, mostra que, dessa legislação, estão vigentes para os concessionários, cujos contratos são anteriores a 1934 e não foram inovados depois dessa data, várias leis ou disposições legais que não mais se aplicam às concessões posteriores a esse ano.

27. Assim, para aqueles concessionários, estão em vigor:

— a lei n.º 1.746, de 13 de outubro de 1869, com os respectivos ônus e vantagens, incluídos explicita ou implicitamente, em seus contratos de concessão;

— a disposição constante do parágrafo único do artigo 7.º da lei n.º 3.314, de 16 de outubro de 1886, para os concessionários que tiveram a condição de garantia de juros incluída em seus contratos;

— a isenção de todos os impostos federais, estaduais e municipais, outorgada pelo artigo 19, da lei 1.145, de 30 de dezembro de 1903, inclusive os direitos aduaneiros.

28. Para todos os concessionários, quer para aqueles cujos contratos datam de antes do ano de 1934, quer para os que os firmaram em data posterior, estão vigentes:

— o Decreto-lei 24.577, de 4 de julho de 1934, relativo à aplicação do produto do imposto adicional de 10 % sobre os direitos aduaneiros, mencionado na alínea b, do item 22, desta exposição;

— os Decretos-leis 8.439, 24.447, 24.508 e 24.511, todos, de caráter regulamentar, mencionados nas alíneas c a f do mesmo item 22;

— o Decreto-lei 8.311, de 6 de dezembro de 1945 que criou a receita especial para o financiamento do melhoramento e ampliação do aparelhamento portuário, de que tratamos no item 25.

29. Para as concessões posteriores a 1934, deixaram de vigorar os diplomas legais que mencionamos no item 27, visto que tais concessões tiveram por base a nova lei de portos, que é o Decreto-lei 24.599, que substituiu, modernizando e melhorando as leis anteriores que regulavam a concessão de portos.

30. Essa nova lei manteve, explicitamente, a isenção de direitos aduaneiros, bem como, a de todos os im-

postos federais que incidam nas instalações e serviços e serviços concedidos. (Art. 17.º). Quanto aos impostos estaduais e municipais, a que esse artigo da lei não faz referência a isenção, ou melhor, a imunidade a tais impostos foi considerada vigente, por serem federais as obras e serviços portuários, pois, essa isenção foi explicitamente declarada nos contratos de concessão do porto de Recife e de Imbituba, ambos firmados depois de 1937.

31. O que acaba de ser exposto põe em evidência a dificuldade que oferece a informação pedida quanto à legislação portuária vigente e justifica a inversão que adotamos, na ordem em que as informações foram solicitadas no quesito n.º 1. Podemos agora tratar da concessão do porto de Santos, com maior facilidade, fornecendo o histórico dessa concessão, com a indicação do contrato primitivo e de todas as alterações que nele foram introduzidas, contrato que está em execução desde 1888, isto é, há 59 anos.

32. Fracassadas as ditas concessões outorgadas pelo Governo Imperial, a primeira em 1870 e a segunda em 1882, esta declarada sem efeito, pelo Decreto n.º 9.573, de 27 de março de 1886 resolveu o Governo abrir concorrência para a execução das obras de melhoramentos do Porto de Santos e exploração do respectivo tráfego.

33. O edital chamando concorrentes foi publicado em 19 de outubro de 1886, constando da condição III que o concessionário teria o uso e gozo das obras que realizasse, pelo prazo que fôsse contratado e com as "vantagens e ônus estabelecidos pela Lei n.º 1.746, de 13 de outubro de 1869".

34. Realizada a concorrência, foram escolhidos os proponentes José Pinto de Oliveira e outros, com os quais o Decreto n.º 9.979, de 12 de julho de 1888, autorizou fôsse feito o contrato, que foi firmado em 28 do mesmo mês e ano, pelo Ministro Conselheiro Antônio da Silva Prado e pelos referidos proponentes, que se tornaram, assim, os concessionários do porto paulista, constituindo, sob a denominação de Empresa de Melhoramentos do Porto de Santos, a firma Gaffré, Guinle & Companhia.

35. Previa a concessão a construção de um pequeno trecho de cais, desde a Rua Braz Cubas, até ao

extremo da ponte velha da São Paulo Railway; o prazo dessa concessão, outorgada, explicitamente com o ônus e vantagens da Lei número 1.746, de 1869, era de 39 anos.

36. Pelo Decreto n.º 10.277 de 30 de julho de 1889, o Governo Imperial autorizou o prolongamento do cais até ao enrocamento que precedia a ponte nova da via férrea, bem como a construção de um dique na enseada do Valongo; nenhuma outra condição de contrato original, foi modificada; com esse prolongamento, a extensão do cais contratado era, apenas, de 950 metros.

37. O "hinterland" do Porto de Santos desenvolvia-se rapidamente, levando a esse porto um tráfego crescente, que visivelmente não poderia ser atendido pelo comprimento de cais concedido, mas, ao mesmo tempo, cresciam para a concessionária as dificuldades para a realização da obra contratada, dificuldades de ordem financeira e técnica, agravadas pelas epidemias de febre amarela, que afugentavam os operários especializados ou não. Essas dificuldades impediam que a concessionária tivesse a iniciativa de prolongar o cais contratado, apesar de reconhecer a insuficiência deste, para atender às exigências do movimento do porto, cujo crescimento era evidente.

38. Foi o que levou a Intendência Municipal de Santos a dirigir-se ao Governo Provisório, mostrando a necessidade indeclinável de se ampliar a obra contratada, dando lugar à decisão desse Governo, de determinar o prolongamento do cais até Paquetá que seria acrescido de mais 1.130 m., amparando a concessionária, com o aumento do prazo da concessão para 90 anos, prazo máximo permitido pela Lei de 1869, e acrescentando às vantagens outorgadas por essa lei, a isenção de direitos aduaneiros para os materiais que tivessem de ser importados, para a construção e conservação das instalações, bem como, para os combustíveis destinados às máquinas precisas para o serviço do porto e movimentação de mercadorias. As cláusulas do segundo contrato aditivo relativo a esse prolongamento autorizado, foram aprovadas pelo Decreto n.º 966, de 7 de novembro de 1890, tendo sido assinado o respectivo termo, no dia imediato.

39. Agravavam-se, para a concessionária, às dificuldades com que lutava, para cumprir seu contrato de concessão, pela grande depreciação que sofreu a moeda nacional, dando lugar a elevação do custo de todos os materiais e da mão de obra, para ela cujos orçamentos aprovados se baseavam em câmbio alto; as epidemias continuavam a dificultar a obtenção da mão de obra necessária para trabalhos de vulto e cuja urgência se evidenciava de dia para dia, porque o movimento do porto crescia sempre.

40. Daí o Decreto n.º 942, de 15 de julho de 1892, com o qual o Governo Federal, atendendo à necessidade de debelar, no menor prazo possível, a crise que então afetava o serviço de embarque e desembarque de mercadorias no Porto de Santos e considerando a desvalorização da moeda nacional e alta de salários, bem como, o inevitável aumento de despesas que decorreria da rapidez com que as obras deveriam ser executadas, resolveu inovar o contrato de concessão, para reconhecer o capital realmente aplicado pela concessionária, autorizar o prolongamento do cais de Paquetá a Outeirinhos, acrescentando-lhe novo trêcho de, aproximadamente, 2.500 metros exigindo rapidez de construção e estabelecendo penalidades. Nenhuma outra condição da concessão foi alterada. O termo aditivo, correspondente a essa quarta alteração do primitivo contrato, foi firmado em 20 de julho de 1892.

41. O vulto crescente do capital necessário à execução das obras do porto de Santos, exigiu a transformação da antiga Empresa de Melhoramentos desse porto, em uma sociedade anônima, entidade que com mais facilidade poderia conseguir os recursos precisos. Com autorização do Governo, a firma Gaffrée Guinle & Cia., organizou a referida sociedade anônima, que se denominou Companhia Docas de Santos e que passou a ser a concessionária do porto. A transferência dos contratos da firma para a Companhia consta do termo aditivo, assinado em 14 de novembro de 1892.

42. O porto de Santos estava obstruído, oferecendo calado insuficiente, para os navios cujo tamanho crescia, de acôrdo com o maior tráfego que para ali convergia. Torna-

va-se necessária a dragagem do canal de acesso e do ancoradouro.

43. Autorizado por lei, resolveu o Governo Federal acrescentar às obrigações concessionárias, a desobstrução e a conservação da profundidade do pôrto de Santos, a 8.00 m. contados do nível das marés mínimas, estabelecendo, ao mesmo tempo, a remuneração que, pela realização desse trabalho, a referida concessionária receberia. Foi o objetivo do decreto n.º 2.411, de 23 de dezembro de 1896, em virtude do qual foi firmado, em 2 de janeiro de 1897, o termo aditivo, que introduziu na concessão, a quinta alteração.

44. Em virtude do disposto no artigo 19, da Lei n.º 1.145, de 31 de dezembro de 1903, a lei a que nos referimos no item 15 desta exposição, foi firmado o termo aditivo de 29 de janeiro de 1904, estendendo à concessionária do pôrto de Santos, o reconhecimento da isenção de todos os impostos federais, estaduais e municipais, de que devia gozar por serem federais os serviços por ela executados. Foi, assim, explicitamente, declarada a referida isenção, já reconhecida, aliás, por vários atos do Governo, em quais o aviso n.º 33, de 6 de março de 1903, dirigido pelo Ministro da Viação e Obras Públicas, ao Presidente do Estado de São Paulo. Nessas condições, o termo aditivo firmado, não alterou, realmente, a concessão do pôrto de Santos; teve, porém, o objetivo de tornar explícita, pela extensão à concessionária, do disposto na cláusula XXV, determinada por lei, a isenção de impostos federais, estaduais e municipais, de que já gozava e que o Governo Federal nunca deixou de reconhecer.

45. De acôrdo com o contrato original de concessão, todos os guindastes que foram montados, ao longo do cáis, para o embarque e desembarque de mercadorias, deviam ser hidráulicos, do sistema Armstrong e, de fato foi esse o tipo dos instalados em todo o trecho de cáis, que em 1900 se encontrava em tráfego, cerca de 2.000 m., até Paquetá. Mas, para o prolongamento desde esse ponto até Outeirinhos que estava em construção, foi julgado mais conveniente a utilização de guindastes elétricos, de pórtico, com maior raio de ação e manobras mais fáceis. Por outro lado, estendia-se a iluminação elétrica das instalações portuárias, e

creciam com estas, as oficinas mecânicas e outras, que, de dia para dia, exigiam maior energia, tóda produzida, até então, por máquinas a vapor.

46. Foi o que levou a concessionária do pôrto de Santos a cuidar da obtenção de energia hidro-elétrica, com o aproveitamento de uma das quedas d'água da Serra do Mar. A cidade de Santos era iluminada a gás e os bondes elétricos recebiam a energia de uma instalação a vapor.

47. O propósito da concessionária mereceu o apoio do Governo Federal, que baixou, primeiramente, o decreto n.º 4.088, de 22 de julho de 1901, cujo artigo 2.º, autorizava o aproveitamento de uma determinada queda d'água, autorização modificada pelo

47. A propósito da concessionária decreto n.º 4.235, de 11 de novembro do mesmo ano, para que fôsse aproveitada a queda d'água que os estudos demonstrassem ser a mais conveniente.

48. Reconhecendo a vantagem de dotar os serviços federais, com energia hidro-elétrica, baixou o Governo o decreto n.º 5.407, de 27 de dezembro de 1904, regulando, com caráter geral, realizações dessa natureza, prevendo no § 4.º, do art. 2.º, o emprêgo da energia excedente às exigências daqueles serviços no desenvolvimento da lavoura e indústrias, bem como, para outros fins, mediante expressa autorização.

49. Os estudos realizados pela concessionária, mostraram como mais conveniente a cachoeira do rio Itatinga e, pelo decreto n.º 6.139, de 11 de setembro de 1906, foi aprovado pelo Governo Federal, o respectivo projeto, que, por motivos de ordem técnica e econômica, previa a instalação de 5 unidades geradoras de 3.000 KVA., das quais se poderia contar com a produção de 12.000 KVA., pelo menos.

50. No momento, e, certamente, por um largo período, o consumo de energia elétrica, pelos serviços portuários, não atingiria a capacidade das unidades instaladas. Ocorria com a instalação da concessionária, o caso previsto no decreto n.º 5.407, de 1904, referido no item 48, pelo que o Governo baixou o decreto n.º 7.108, de 10 de setembro de 1903, autorizando a cessão das obras de energia elétrica, que tiveram aplicação na cidade de Santos, através da

concessionária municipal, dos bondes e da iluminação dessa cidade, e mediante contrato devidamente aprovado pelo mesmo Governo.

51. Dando essa expressa autorização, para o emprêgo das sobras de energia elétrica, que se verificassem, exigiu, muito justamente, o Governo, que a entrega dessas sobras se fizesse mediante tarifa por êle aprovada e que a receita respectiva fôsse levada à conta da renda bruta do pôrto, pois provinha de uma instalação que constituia parte integrante das instalações portuárias.

52. De ano para ano, o vulto dessas sobras se reduz pela ampliação que vêm recebendo, as instalações do pôrto. Com isso, porém, não sofre a cidade de Santos, porque a grande instalação hidro-elétrica de Cubatão, construída pela Light & Power muito depois da de Itatinga, vem preenchendo aquela redução.

53. Com a construção de sua usina hidro-elétrica, em nada foram alteradas as condições que regulavam a concessão do pôrto de Santos. Com essa construção, as instalações portuárias tiveram o acréscimo de um elemento de inestimável valor, que assegura aos serviços portuários a energia elétrica necessária, a preço muito baixo.

54. As obras de um pôrto que serve a um "hinterland" em franco desenvolvimento, nunca terminam, como previa a lei n.º 1.746, de 13 de outubro de 1869, que estabelecia a construção de "docas" em um pôrto e foi, no entanto aplicada à construção de portos. Nessas condições, nunca chegaria a data depois da qual, decorridos 10 anos, criar-se-ia para o Governo Federal o direito de resgatar, ou melhor, de encampar a concessão, previsto no § 9.º do artigo 1.º, da referida lei.

55. Apesar de haver em construção, muitas obras novas, de ampliação das instalações, a concessionária não se opôs à fixação de uma data para o início da contagem daquele prazo de 10 anos, data que foi fixada pelo Governo, pelo decreto n.º 11.907, de 19 de janeiro de 1916, fazendo-a retroagir para 7 de novembro de 1912, quando se concluiu a construção da muralha do cáis, até Outeirinhos. Assim, ficou o Governo com o direito de encampar a concessão do pôrto

de Santos, a partir de 7 de novembro de 1922.

56. Em 31 de dezembro de 1922, o capital reconhecido pelo Governo, como aplicado nas instalações e aparelhamento do pôrto de Santos, já se elevava à soma de Cr\$ 148.359.375,74 e havia obras e aquisições já realizadas ou em realização, que logo que tivessem seu custo reconhecido, elevariam essa importância a Cr\$ 154.461.495,16. Mas, encurtava-se, cada dia, o prazo da concessão e não havia sido ainda, iniciada a constituição do fundo de *amortização do capital, que a lei número 1.746, de 13 de outubro de 1869, mandava constituir, pelo § 4.º, do artigo 1.º, depois de decorrido o primeiro decênio, contado da data da conclusão das obras autorizadas.*

57. Mas, essas obras não se achavam ainda concluídas e de novas obras já se cogitava, reclamadas pelo desenvolvimento do tráfego do pôrto. Estava criada a situação insustentável decorrente da lacuna que se observa na lei de 1869, a que fizemos referência no item 24, desta exposição, situação cujo corretivo, a concessionária estava certa, o Governo viria a remover.

58. Nessas condições, a Diretoria da Companhia convocou uma assembléia geral extraordinária, que teve lugar no dia 30 de abril de 1923, na qual explicou aos acionistas aquela situação e propôs que fôsse iniciada a constituição do fundo de amortização, apesar de não estarem concluídas as obras já autorizadas e da certeza que tinha de que novas obras viriam a ser necessárias. A proposta da Diretoria foi aprovada e a partir de 1923, começou a ser constituído o fundo de amortização, tomando-se como capital a ser amortizado, a soma de Cr\$ 155.000.000,00, ligeiramente maior que a que se podia, na ocasião, determinar.

59. O Ministro da Viação, pelo aviso n.º 252, de 18 de dezembro de 1923, tomou conhecimento da resolução da Companhia e, como não podia deixar de fazer, em vista dos termos da lei de 1869, *determinou o encerramento da conta de capital da concessionária, em 7 de setembro de 1924, quando as obras autorizadas deveriam estar concluídas. Outras obras que se tornassem necessárias,*

seriam objeto de estudo e decisão do Governo, quanto a seu aspecto em face da lei.

60. Que as obras e aquisições destinadas à ampliação do pôrto de Santos, não poderiam parar, era evidente e provam isso, as que foram autorizadas nos anos imediatos, das quais mencionaremos, apenas, a construção de silos para 12.000 tons.

cereais a granel, (aviso n.º 12, de 17 de janeiro de 1925), a construção de 30 vagões, (aviso n.º 49, de 24 de maio de 1925), a aquisição da ilha de Barnabé, para ali estabelecer as instalações destinadas a combustíveis líquidos a granel e inflamáveis; (aviso n.º 6, de 8 de março de 1926), além de muitas outras, como as previstas no Decreto n.º 17.457, de 6 de outubro de 1926.

61. Prevendo o desenvolvimento futuro das instalações do pôrto, a concessionária organizou um projeto que deveria servir de diretriz ou plano geral de ampliação desse pôrto, projeto que apresentou ao Governo, acompanhado de memória justificativa e que foi aprovado em 12 de novembro de 1926, pelo aviso n.º 83. Esse projeto demonstrava a extensão do cais acostável até 33 quilômetros, isto é, mais de 6 *vêzes a extensão construída e que, com aparelhagem adequada, permitiria a movimentação de 30.000.000 de toneladas, por ano.*

62. Apesar de se agravarem, para a concessionária, em desacôrdo com o que estabelecia a lei de 1869, os ônus da amortização de seu capital, que crescia com as obras novas ao mesmo tempo que se reduzia o prazo da concessão, isto é o prazo disponível para essa amortização, nunca se negou ela, a realizar essas obras e as aquisições, quase tôdas de sua iniciativa, tendo em vista atender às crescentes exigências do tráfego que procurava o pôrto paulista. Mas, assim agindo, nunca deixou, também, de mostrar ao Governo a necessidade de uma providência que corrigisse a lacuna apontada, da lei de 1869.

63. Nessas condições, teve de aceitar a realização das novas obras e aquisições, a que se refere o Decreto n.º 18.284, de 16 de junho de 1928, entre as quais, figura o novo edifício da Alfândega de Santos, obra que era inegavelmente necessária, mas, que não se enquadrava entre as, *pròpriamente, portuárias.*

64. Para que a concessionária pudesse realizar essas obras e aquisições, determinou o Governo, a reabertura da conta de capital da Companhia, conta que deveria ser reencerrada, quando concluídas aquelas obras, para que novo cálculo fôsse feito da quota anual de amortização, de capital assim majorado. Ainda dessa vez não conseguiu a Companhia, a providência corretivo da lacuna da lei de 1869 e teve de sujeitar-se ao aumento indevido dos ônus da amortização.

65. Só depois da promulgação da nova lei de portos, o Decreto-lei número 24.599, de 6 de julho de 1934, que, como explicamos nos itens 23 e 24, desta exposição, corrigia a lacuna da antiga lei, pôde a concessionária do pôrto de Santos, ver atendida sua solicitação no sentido de se evitar ou a paralisação de qualquer desenvolvimento das instalações portuárias ou a agravação indevida dos ônus de amortização de seu capital, em desacôrdo com a lei.

66. Com efeito, pelo Decreto número 658-A, de 21 de Fevereiro de 1936, determinou o Governo a aplicação à concessão da Companhia, do disposto nos arts. 9.º, 10 e 11 daquele decreto-lei, mandando encerrar de novo a conta de capital que fôra reaberta pelo Decreto número 18.284, de 16 de junho de 1928, e autorizando a abertura da primeira conta de capital adicional, à qual seriam levadas as despesas com a realização de obras novas e aquisições terminadas depois de 16 de junho de 1935, ou que fôsem autorizadas ou iniciadas depois dessa data.

67. O disposto nesse decreto constituiu a sexta alteração introduzida no contrato primitivo de concessão do pôrto de Santos. Vamos explicar, a seguir, as duas últimas alterações feitas nesse contrato, ambas recentemente, pois, resultaram de atos do Governo Federal, em 1946.

68. Assim que a guerra mundial terminou, a concessionária organizou e submeteu à aprovação do Governo, a relação-programa das obras e aquisições que julgava indispensáveis, para ampliar e melhorar as instalações e a aparelhagem do pôrto de Santos, que durante seis anos, só de muito pouco puderam ser ampliadas e melhoradas, pelas reconhecidas

dificuldades daquela calamidade mundial.

69. Essa concessionária foi a primeira que se dirigiu ao Governo, apesar de ter sido a única que, durante a guerra, a despeito daquelas dificuldades, realizou obras novas e aquisições. Sua realação-programa acusou a necessidade de capital novo, em importância de Cr\$ 200.000.000,00, que teriam de ser levantadas depois do enfraquecimento de sua situação financeira, decorrente dos duros anos de guerra.

70. Mas, reconhecendo essa situação, que não era apenas da concessionária do porto de Santos, a Comissão do Planejamento Econômico procurou corrigi-la, promovendo a promulgação do Decreto-lei n.º 8.311, de 6 de dezembro de 1945, que, como já explicamos no item 25, desta exposição, criou, nos portos nacionais, uma receita especial, destinada ao financiamento das obras e aquisições necessárias a cada um deles.

71. A concessionária do porto de Santos, que já tinha sua relação — programa de obras novas e aquisições, apresentada e aprovada, foi autorizada a aplicar nesse porto, a taxa de emergência cujo produto constitui aquela receita especial, criada pelo Decreto-lei n.º 8.311, citado. Assim, as obras novas e aquisições, cuja realização se processa, e que até à promulgação desse decreto-lei, eram feitas com capital da concessionária, passaram a ser financiadas com a receita especial aludida, mas, o custo de tais obras novas e aquisições, não é levada à conta de capital dessa concessionária; constitui capital morto, que não é computado como capital a ser remunerado e amortizado com a receita do tráfego do porto.

72. Foi essa a sétima alteração introduzida no contrato original da concessão do porto de Santos, cujo histórico vem sendo feito.

73. Por fim, vem a oitava e última alteração introduzida no referido contrato, decorrente do que estabeleceu o Decreto-lei n.º 9.406, de 27 de junho de 1946, que estendeu a concessionária do porto de Santos, a percepção do produto do imposto adicional de 10%, arrecadado na Alfândega desse porto, sobre os direitos aduaneiros, produtos que essa concessionária receberá como receita complementar do tráfego, de acordo com o que determina o Decreto-lei n.º 24.577, de 4 de julho de 1934.

74. Determinou o Governo, a entrega dessa receita complementar à concessionária, para reduzir, a bem dos usuários do porto, a majoração das taxas da tarifa portuária, exigida pelo aumento de salários que o próprio Governo julgou justo conceder aos empregados da Companhia, em junho de 1946.

75. O termo aditivo que introduziu essa alteração no contrato de concessão do porto de Santos, foi firmado em 25 de julho de 1946.

76. Encerrando este histórico da concessão, com que procuramos dar uma perfeita idéia da sua evolução e execução que datam de 1888, resta-nos, apenas, mencionar que a concessionária como todas as congêneres, realiza o serviço público a seu cargo, sob o regime de serviço pelo custo", pelo que está sujeita a tomada de contas anuais, que se realizam de acordo com as instruções aprovadas pelo Decreto n.º 17.783, de 8 de fevereiro de 1945.

Quesito n.º 2 — Instalações

portuárias e respectiva aparelhagem — Quadro demonstrativo de seu crescimento — Plantas dessas instalações e fotografias da aparelhagem em uso.

As instalações portuárias de Santos e a respectiva aparelhagem estão especificadas no quadro anexo n.º 1, que, ao mesmo tempo demonstra seu crescimento, desde 1892, quando por essas instalações começou a ser feito o tráfego do porto.

2. São convenientes as informações complementares que passamos a fornecer.

CAIS DE ATRACAÇÃO

3. Estão hoje, utilizados pelo tráfego do porto, os seguintes trechos; com a extensão total de 5.171m:

a) desde a rampa do Valongo até 130 m. além do canal da Mortona, do lado da Cidade, com 4.720 m.;

b) em Saboó, do cais em construção, que constituirá o prolongamento do primeiro trecho, 150 m., já concluídos;

c) na ilha de Barnabé, em frente à Cidade, o cais com 301 m. que serve às instalações de inflamáveis, localizadas nessa ilha.

4. Do segundo trecho, que está em construção, mais 150 m. deverão ser entregues ao tráfego dentro de 2 meses. A obra prossegue com a rapidez que permite a carência do material metálico indispensável. O novo

cais, quando concluído, terá 730 m. de extensão.

5. No trecho do antigo cais, de Valongo à Alfândega, estão projetados 4 piers de 320 m. de comprimento dos quais, o primeiro já está com sua construção em concorrência, depois das sondagens realizadas, para o perfeito conhecimento do terreno em que terá suas fundações.

6. O novo cais de Saboó, com 500 m. de extensão, foi incluído entre as obras novas cuja construção a concessionária propôs ao Governo em 1938. Já estaria concluído e em tráfego se a guerra mundial não houvesse criado dificuldades bem conhecidas, que só permitiram a realização dos 150 m. que estão sendo utilizados.

7. Desde então era sentida a necessidade de dar ao porto maior extensão de cais de atracação. Passada a guerra, o projeto de 1938 foi ampliado e sua execução imediatamente reencetada, com rapidez compatível com obras dessa natureza e com a carência de determinados materiais, que ainda perdura. Está previsto o aumento de 1.670 m. na extensão do cais, mas, antes de concluídas essas obras, novos trechos têm de ser projetados e a construção de novos cais não se interromperá, se continuar a crescer o tráfego que afluí ao porto.

8. Felizmente, as possibilidades de desenvolvimento das instalações portuárias são amplas. O projeto, já aprovado pelo Governo, prevê a extensão dos cais até alcançar 33.000 m., isto é, prevê a ampliação das atuais instalações, dando-lhes vulto que será de seis vezes o que tem hoje, nas quais poder-se-á movimentar mais de 30.000.000 de toneladas por ano.

9. Ainda em relação aos cais de atracação, merece ser mencionada a obra realizada pela concessionária, em grande parte durante a guerra, alargando a faixa entre os armazéns e a linha de atracação dos navios, desde Paquetá até Outeirinhos. Com a construção de uma nova muralha de cais, essa faixa foi alargada de 19 m. para 30 m. e a profundidade para a acostagem dos navios que era de 8 m, passou a 10 m, podendo ser levada a 11 m com uma simples dragagem assim que seja necessário. E' a muralha de cais que oferece, hoje, maior profundidade em toda a América do Sul.

10. Dessa obra, da qual resulta um considerável aumento na capacidade das instalações, para a movimentação

de mercadorias está concluída a parte correspondente a 1.275 m. Resta um trecho de 530 m. em que, só mais tarde, a obra poderá ser realizada, quando os novos cais em construção permitirem a suspensão do tráfego na parte do referido trecho necessária aos trabalhos de construção.

INSTALAÇÕES COMUNS PARA A ARMAZENAGEM DE MERCADORIAS

11. Chamamos assim as que se destinam à carga geral não especializada, quer de importação, quer de exportação; são os armazéns externos, que margeiam o cais de atracação e respectivos pátios, cobertos ou não, armazéns que são em número de 27, desde o Valongo até ao canal da Mortona; são os armazéns externos, que em número de 25, e com diversos pátios, encontram-se depois da primeira rua do cais, que margeia os armazéns internos.

12. Todos os armazéns internos e seus respectivos pátios servem à importação, sendo que 9 deles atendem à cabotagem. Dos armazéns externos, há 3, que são alfandegados e se destinam a mercadorias de importação do estrangeiro. Todos os outros armazéns externos e seus respectivos pátios, servem à exportação, quer por cabotagem, quer para o estrangeiro.

13. Esse esclarecimento era necessário para a boa compreensão do quadro, anexo n.º 1, em que se indicam as áreas dos armazéns comuns, de que o porto dispõe e convém mencionar que nenhum outro porto nacional dispõe de área, para a armazenagem da exportação, que se aproxime do vulto da que Santos oferece.

INSTALAÇÕES ESPECIAIS PARA A ARMAZENAGEM DE MERCADORIAS

14. Essas instalações destinam-se à armazenagem de mercadorias que, por sua natureza não podem ser recebidas nas instalações comuns, parecendo-nos dispensáveis quaisquer outras informações além das que, sobre essas instalações especiais fornece o quadro, anexo n.º 1.

15. Devemos mencionar, apenas, que, no porto de Santos todas as instalações especificadas nesse quadro, constituem parte integrante das instalações portuárias criadas pela concessionária desse porto.

OUTRAS INSTALAÇÕES

16. Sob este título o quadro, anexo n.º 1, especifica com a necessária cla-

reza outras instalações de que a Administração do Pôrto de Santos dispõe, para a realização dos serviços portuários.

17. Devemos acrescentar às informações fornecidas por esse quadro, que a impossibilidade de se obter o fornecimento de trilhos, durante a guerra, material que só no ano próximo passado, recebemos, impediu a utilização para o tráfego, do novo trecho de cais de Saboó, que ficou concluído no decurso dessa calamidade mundial.

18. Todas as outras instalações especificadas vêm sendo constantemente modernizadas e, com o grande aumento que está recebendo a aparelhagem mecânica do pôrto, considerável ampliação vem sendo feita nos diversos setores das oficinas, bem como, nas redes de distribuição de energia elétrica e de linhas telefônicas privadas, da Administração do Pôrto.

APARELHAGEM

19. O quadro anexo n.º 1, fornece todos os elementos para a apreciação do seu vulto e espécie, permitindo verificar-se a atenção que tem sido dada à mecanização da movimentação das mercadorias, de acôrdo com as progressivas exigências do tráfego e modificações observadas na espécie dessas mercadorias.

20. Na grande aparelhagem de que o pôrto dispõe e que vem sendo consideravelmente aumentada, há apenas, os guindastes hidráulicos, (item 29 do quadro), que podem ser qualificados como máquinas antiquadas, não por sua eficiência, que é ótima, mas, pelo seu pequeno raio de ação e dificuldade de translação. Mas, a substituição desses guindastes, desde 1938 foi incluída entre as realizações propostas pela concessionária ao Governo; a efetivação dessa providência, porém, só no ano corrente poderá ter lugar, com a chegada dos novos guindastes elétricos que estão sendo construídos pela firma britânica Stothert & Pitt, encomendados logo que os países fornecedores puderam aceitar encomendas.

21. Julgamos que, com o quadro anexo 1, com a planta geral das instalações, anexo, 2, com as fotografias da aparelhagem em uso e, finalmente, com as informações complementares que acabamos de prestar, teremos bem atendido ao quesito n.º 2, dos que nos foram apresentados.

Quesito n.º 3 — Em relação às instalações e à aparelhagem, qual a situação do pôrto de Santos, em confronto com o pôrto do Rio de Janeiro?

A inspeção do quadro, anexo n.º 1, em que estão especificadas as instalações e a aparelhagem do pôrto de Santos, no qual há uma coluna com os números relativos ao pôrto do Rio de Janeiro, fornecidos pela Administração desse pôrto, números que se referem ao ano de 1946, permite o confronto em causa.

2. Esse confronto é fácil e mostra que o pôrto paulista dispõe de aparelhagem muito maior que o do Rio de Janeiro, parecendo-nos dispensável qualquer outra informação.

3. Devemos, contudo, assinalar que, em Santos, os 3 grupos de descarregadores pneumáticos de trigo a granel são parte integrante das instalações da concessionária, que os faz trabalhar não só para os moinhos ali existentes e para os silos de sua propriedade, como para vagões da via férrea, que recebem, diretamente, o trigo destinado aos moinhos de S. Paulo, quando esse cereal não é depositado naqueles silos para ulterior transporte.

4. Do mesmo modo, pertencem à concessionária todas as instalações, que são de considerável vulto, destinadas, aos combustíveis líquidos a granel, todas acessíveis aos vagões-tanques da via férrea e aos caminhões-tanques da rodovia.

Quesito n.º 4 — Deficiência das instalações e da aparelhagem do Pôrto de Santos. — Foram oportunamente, previstas essas deficiências e propostas as medidas necessárias? — Qual a causa da não efetivação dessas medidas, no caso de terem sido propostas?

Respondendo ao quesito anterior, mostramos que as instalações e aparelhagem do pôrto de Santos são muito maiores e mais completas que as do pôrto do Rio de Janeiro mas, não seríamos justos se pretendessemos dizer que naquele pôrto não há deficiências e falhas que devem ser corrigidas.

2. A mais completa informação que podemos prestar, respondendo às duas primeiras partes deste quesito (a existência de deficiência, sua oportuna previsão e medidas necessárias propostas), encontra-se na exposição que em 28 de março de 1938, a concessionária dirigiu ao Governo, exposição cuja

cópia da parte que interessa, se encontra anexo sob n.º 3.

3. A causa da demora na decisão do Governo, foi o regime de financiamento, proposto pela concessionária, que era o vigente para todos os portos nacionais, com exceção dos de Santos, Ilhéus e Manaus, nos quais o produto do imposto adicional de 10%, sobre os direitos aduaneiros, era arrecadado pelas respectivas Alfândegas e recolhido ao Tesouro Nacional, como receita geral da República, enquanto nos demais portos, esse produto era, integralmente, aplicado cobrindo encargos de capital, despesas com obras e aquisições ou como receita complementar desses portos.

4. No relatório da Diretoria da Companhia, a seus acionistas, lido na assembléa ordinária de 30 de abril de 1940, do qual um exemplar se encontra anexo, sob o n.º 4, encontra-se exposta a razão da demora na decisão do Governo e indicada a providência que a concessionária tomou, de financiar ela própria as obras mais urgentes, levantando o capital que lhe fôsse possível conseguir.

5. Mas, nessa ocasião já tinha tido início a guerra mundial. Conseguiu a concessionária levantar cerca de Cr\$ 70.000.000,00, que em grande parte aplicou, realizando o que lhe foi possível, vencendo tôda a sorte de dificuldades e pagando muito mais caro a obra nova que realizava.

6. A leitura da exposição dirigida ao Governo pela concessionária, em começo de 1938, a que fizemos referência no item 2, mostra como o problema do porto foi sempre estudado pela concessionária, sem nada adivinhar, mas, prevendo, criteriosamente, o futuro, baseada em suas estatísticas. O exame do diagrama que constitui o anexo número 5, facilitará a apreciação da aludida exposição.

Quesito n.º 5 — Há possibilidade de extensão em larga escala, dos cais de acostagem e respectiva aparelhagem, para atender ao desenvolvimento futuro do tráfego do porto %

Respondemos, se ma menor dúvida, pela afirmativa a êste quesito, porque, o plano de desenvolvimento das instalações portuárias de Santos já foi estudado, apresentado ao Governo e por êste aprovado em 1926, como mencionamos no item 61, da exposição relativa ao quesito n.º 1.

2. Esse plano de desenvolvimento das instalações portuárias prevê a ex-

tensão dos cais de atracação para dar-lhes o comprimento de 33.000 m., cais que com a necessária aparelhagem permitirão a movimentação de 30.000.000 de toneladas, por ano, ou mais de 6 vezes a que foi movimentada no ano p. findo.

3. Encontra-se anexa, com o n.º 5, uma cópia desse plano geral, aprovado, e é fácil ver que, pelas margens do canal da Bertoga, poderão ainda estender-se as instalações, se os 33 Klms. vierem a se mostrar insuficientes.

4. O porto de Santos é o porto de São Paulo, pela sua proximidade da capital do Estado e dos grandes centros industriais e por sua situação em relação ao "hinterland" a que serve. É o porto que deve ter suas instalações continuamente ampliadas concentrando-se, nêle, todos os recursos de financiamento que sejam necessários, trabalho esse que a concessionária realizará ou que o próprio Governo poderá executar, se assim o preferir, dispensando a colaboração dessa concessionária, pela encampação da concessão, que pode ter lugar quando seja julgada oportuna.

5. O que é necessário é evitar-se a dispersão de esforços e capitais, como há anos se pensou, idéia que, ainda, po vezes surge como remédio errado para um mal facilmente curável.

6. Nada impede que Santos, no futuro, como no presente e no passado, possa ter continuamente desenvolvida sua capacidade, como porto de 1.ª ordem, que, já é, em extensão de cais, em aparelhagem e em tonelagem movimentada.

Quesito n.º 6 — Tem sido atendida, no desenvolvimento da aparelhagem do porto, a necessidade de mecanização dos serviços de movimentação da carga nos cais, nos armazéns e nos pátios ?

Respondemos a êste quesito pela afirmativa, pois, desde que se acentua o desenvolvimento de uma determinada corrente de tráfego, a concessionária trata, desde logo, de adotar meios mecânicos para atender a êsse serviço, de modo a realizá-lo com mais pres- teza e segurança, e menor custo.

2. Tomando essa providência, a concessionária atende, não só à conveniência do público a que serve, como a seus próprios interesses e essa circunstância é o bastante para mostrar que essa concessionária não pode

descurar da mecanização de seus serviços, desde que estes alcancem certo grau de desenvolvimento e que a providência seja, prática e economicamente, possível.

3. No quadro anexo n.º 1, discriminativo das instalações e da variedade e múltipla aparelhagem que, seguidamente, vem sendo utilizada nos serviços portuários encontra-se a prova do cuidado da concessionária em atender àquela conveniência de seus serviços. É, em geral, Santos, o primeiro dos portos nacionais e aquele que se utiliza aparelhagem especializada, visando a mecanização dos serviços e o quadro referido mostra com essa aparelhagem veio aparecendo e desenvolvendo-se sempre.

Quesito n.º 7 — Há um programa de realizações aprovado e em execução? Quando foi proposto e aprovado? No caso afirmativo, o que desse programa já está executado ou em execução?

Além de realizações isoladas, cuja necessidade veio, sucessivamente, surgindo, levando a concessionária a propor sua execução ao Governo Federal por três vezes, realizações diversas foram grupadas em programa de obras novas e aquisições para cuja execução foi solicitada a autorização do referido Governo.

2. A primeira proposta desse gênero, isto é, o primeiro programa de realizações apresentado pela concessionária, teve sua execução autorizada pelo Decreto n.º 18.284, de 16 de junho de 1928 e consta da relação anexa a esse decreto, a que nos referimos no item 61 da exposição relativa ao quesito n.º 1.

3. A segunda proposta foi feita na exposição dirigida ao Governo, em 28 de março de 1938; o programa apresentado, não foi aprovado em globo, como já explicamos no item 2 de nossa informação relativa ao quesito n.º 4, mas, parte das obras previstas foi autorizada, isoladamente, e realizada até onde as dificuldades decorrentes da guerra o permitiram.

4. Terminada a guerra, atendendo à circular enviada pelo Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais, a todos os portos nacionais, a concessionária apresentou em 2 de julho de 1945, a relação-programa das obras e aquisições que considerava de maior urgência, demonstrando um custo total de "Cr\$ 200.000.000,00" aproximadamente, a qual foi aprovada pelo Governo, em 14 de agosto de 1945. Nessa relação-programa estão incluídas muitas das obras e aquisições previstas no programa de 1938, que deixaram de ser realizadas; algumas outras foram suprimidas e outras, então não previstas foram indicadas.

5. Mas, essa relação-programa aprovada, da qual se encontra anexa, com o n.º 8, uma cópia, foi organizada logo depois da guerra, antes, portanto, do surto de crescimento do tráfego do porto, verificado em 1946; as estimativas de custo, também, foram, como não podiam deixar de ser, muito incertas.

6. Daí, a necessidade de revisão dessa relação-programa, que se processa, aumentando a extensão do cais novo em construção; aumentando o número de elementos da nova aparelhagem incluída naquela e suprimindo alguns itens, para acrescentar outros de maior urgência.

7. A nova relação-programa, que será, em breve, submetida à aprovação será, em breve, submetida à aprovação do Governo, eleva a importância do capital novo necessário, a cerca de "Cr\$ 300.000.000,00"; o aumento do vulto das obras e aquisições programadas, pôde ser considerado, em virtude de decisão do Governo, criando, pelo Decreto-lei n.º 8.311, de 6 de dezembro de 1945, receita especial para o financiamento dessas realizações, depois de reconhecer a impossibilidade de sua execução sem essa providência, em vista da baixa rentabilidade de todos os nossos portos organizados.

8. Tomando-se em consideração a relação-programa aprovada, passamos a indicar as realizações nela previstas, em execução ou já executadas, mencionando, além disso, o que a mais já se está adquirindo:

<p>Item I:</p> <p>a) Construção de mais 350 m de cais, em Saboó, para 10 m de profundidade e respectivos aterros e dragagem, bem como, linhas férreas, rêsdes de esgotos, água, fôrça e luz elétricas e obras complementares para todo o trecho dêsse cais do qual já estão construídos 150 m.</p>	<p>Em construção, devendo entrar ao serviço do tráfego em março vindouro mais 150 m e os restantes 200 até agosto.</p>
<p>Item II:</p> <p>a) Alargamento da faixa e aumento da profundidade do cais, de Paquetá ao canal do mercado.</p>	<p>Concluído e em serviço desde março de 1946.</p>
<p>Item III:</p> <p>a) Aquisição e montagem de 34 guindastes elétricos para a substituição dos atuais guindastes hidráulicos, no trecho de cais do armazem interno 1 ao de n.º 8.</p>	<p>Adquiridos os guindastes previstos que deverão começar a chegar em março p. f.</p>
<p>b) Aquisição e montagem de 16 guindastes elétricos para o novo cais de Saboó.</p>	<p>Adquiridos os guindastes previstos, que como os da alínea "a" deverão começar a chegar em março p.f.</p>
<p>Item V:</p> <p>a) Aquisição de 10 guindastes com motor diesel e montados sôbre lagartas, para 10 tons.</p>	<p>Adquiridos, estando já em serviço seis dêsses guindastes.</p>
<p>b) Aquisição de 12 guindastes e 12 empilhadores para trabalho dentro do armazem.</p>	<p>Adquiridos e já em serviço.</p>
<p>d) Aquisição de 100 carros elétricos, sem pneumáticos, para 2.000 Kgs., e do aparelhamento para carga de baterias, inclusive a construção de duas estações de carregamento.</p>	<p>Adquiridos 50 carrinhos elétricos que devem chegar ao pôrto no correr do mês de fevereiro em curso.</p>
<p>Item V:</p> <p>e) Aquisição de 10 cavalos mecânicos.</p>	<p>Adquiridos e em serviço.</p>
<p>f) Aquisição de 200 carros s/4 rodas, com tração manual e capacidade para 1.200 Hgs.</p>	<p>Adquiridos 100, já em serviço desde 1945.</p>
<p>Item VI:</p> <p>a) Aquisição de 100 vagões abertos de 1.60 m de bitola para 30 tons.</p>	<p>Adquiridos 75, dos quais 10 já estão em serviço; 50 serão entregues até agosto e 25 têm sua aquisição em concorrência.</p>
<p>b) Aquisição de 10 tratores com motores diesel, para manobra de vagões nas linhas do pôrto.</p>	<p>Adquiridos e em serviço.</p>
<p>Item VII:</p> <p>a) Construção do pátio de desvios em Outeirinhos, inclusive a aquisição da área adicional de terreno necessária e o atêrro preciso, linhas mistas de 1.60 e 1.00 m de bitola.</p>	<p>Adquirida e já em Santos parte da encomenda dos trilhos e acessórios para ampliação dêsses pátios.</p>
<p>b) Ampliação do pátio de desvios de Valongo.</p>	<p>Idem, idem, idem.</p>
<p>Item IX:</p> <p>a) Construção de um armazém com 3.000 m 2 devidamente aparelhado para a armazenagem de juta e outras fibras em fardos, e contra incêndio.</p>	<p>Quase concluída a construção do armazém.</p>
<p>c) Novas instalações para a armazenagem de explosivos entre Saboó e Alamoá, compreendendo a construção de células, com seus diques de proteção e aparelhamento contra incêndio, etc., etc.</p>	<p>Em início de execução.</p>

e) Complemento das instalações para a armazenagem do óleo combustível em Alamoá, com a aquisição e montagem do aparelhamento para a extinção de incêndio com espuma; com a construção das linhas férreas, das rêsdes de esgôto, água, fôrça e luz elétricas, e execução de calçamentos; e, ainda, aquisição de terrenos para futura e provável ampliação das instalações.

Em execução a construção de linhas férreas, parte da rêsde de esgotos e água. Aquisição terrenos para a ampliação prevista. Já construído edifício para subestação de energia elétrica, a qual aguarda conclusão por falta do material encomendado.

Item X:

a) Aquisição de novos transformadores de alta tensão.

Adquiridos.

b) Ampliação da rêsde de distribuição elétrica em Santos.

Em vias de execução.

Item XI:

a) Ampliação da rêsde telefônica.

Concluída a construção do edifício e a rêsde de distribuição aguardando-se a chegada do material da estação, atrasado pela usina vendedora.

Item XIII:

a) Aumento do edifício atual do Almoxi-fado.

Já executado.

b) Construção do escritório do Almoxi-fado.

Já executado.

9. Fora da relação-programa aprovada, com novos itens que estão na relação-programa revista, devemos mencionar ainda, as seguintes realizações:

Item I:

a) Aumento da extensão do cais de atracação.

Já iniciadas as obras.

Item V:

a) Aquisição de guindastes com motor diesel, sôbre lagartas para 10 tons.

Encomendados mais 4.

b) Aquisição de guindastes e empilhadores para trabalho dentro do armazém.

Encomendados mais 8 guindastes e 36 empilhadores, estando em serviço alguns dêsses aparelhos e outros por chegar.

e) Aquisição de cavalos mecânicos e reboques.

Já estão em serviço mais 10 cavalos mecânicos e 30 reboques.

Item VI:

a) Aumento do material rodante e de tração.

Além do material previsto nas letras "a" e "b", a que nos referimos, anteriormente, foram encomendados mais 3 locomotivas diesel — elétricas para o serviço do pôrto.

10. Além das obras executadas ou em execução, e das aquisições já feitas, a Concessionária tomou outras providências em relação a várias obras e aquisições previstas no plano apresentado, ou que se tornaram necessárias após a apresentação do mesmo.

11. Assim, abriu concorrência:

— para a construção do pier previsto no letra b do item I, da relação-programa aprovada;

— para a aquisição das estruturas metálicas necessárias à reconstrução dos armazéns, obra prevista na letra a do item VIII;

— para a construção do armazém da letra b do item VIII; já contratou:

— a construção do armazém de 3.400m² prevista na letra c do item VIII;

e já realizou os projetos e pediu preço para o aumento da capacidade dos

atuais silos, como previsto na letra b do item IX.

12. Estão em organização os projetos para a construção dos edifícios previstos nas letras a, b, c e d do item XII e em concorrência a aquisição de parte das máquinas operatrizes indicadas na letra e do mesmo item.

Quesito n.º 8 — Tem sido cobrada a taxa de emergência criada pelo Decreto-lei n.º 8.311 de o montante já arrecadado? Qual o emprêgo autorizado? Qual 6 de dezembro de 1945? — Qual o emprego efetivo, até esta data?

Respondemos pela afirmativa, à primeira parte deste quesito. A taxa de emergência, criada pelo referido Decreto-lei, começou a ser aplicada no pôrto de Santos, a partir de 11 de fevereiro do ano próximo findo, em virtude da autorização constante da portaria n.º 91, de 28 de janeiro desse mesmo ano de 1946.

2. Até 31 de dezembro último, havia sido arrecadada, como produto dessa taxa, a importância de Cr\$ 20.802.790,10, receita que, de acordo com o que determina o Decreto-lei, já aludido, é, semanalmente, depositada, em conta especial, na agência do Banco do Brasil.

3. De acordo, ainda, com o aludido Decreto-lei, o emprego autorizado dessa receita especial é na cobertura dos encargos de amortização e juros de operações de crédito que as administrações dos portos realizam, para a execução de obras e aquisições destinadas à ampliação e melhoramento das respectivas instalações e aparelhagem.

4. A concessionária do pôrto de Santos realizou, devidamente autorizada pela portaria n.º 322 de 28 de março de 1946, a primeira operação de crédito, com o Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Marítimos, na importância de Cr\$ 15.000.000,00, a prazo de dois anos, para cuja amortização, decorridos 7 meses, sacou, da conta especial no Banco do Brasil, a importância total do capital, porque, para outra operação de crédito, negociada nesse Banco, tinha necessidade da libertação da receita especial, dada em garantia da primeira operação. Essa primeira operação foi, por acordo, transformada em outra, sem aumento de prazo, mas, com o empenho de 50%, apenas, da referida receita, permitindo à concessionária realizar aquela outra operação, com o Banco

C. E. I. Pôrto de Santos

do Brasil, na importância de £ 571.052-12-5, a juros favoráveis e a prazo de 10 anos, destinada ao pagamento, na Inglaterra, de 47 guindastes elétricos de pórtico, e 50 carrinhos elétricos para transporte de mercadorias no cais, e, ainda, 12 chatas com capacidade para 250 tons., cada uma. Para essa segunda operação de crédito, autorizada pela portaria n.º 1.095 de 11 de dezembro de 1946, foi vinculada, apenas, a parcela de 30% da receita especial, da qual, portanto, está livre, presentemente, a parcela de 20%, que crescerá a 70%, em 16 de abril de 1948, quando ficará resgatada a operação realizada com o Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Marítimos.

5. Tanto os guindastes, encomendados à firma fabricante, Stothert & Pitt, Ltd., e os carrinhos elétricos, que serão fornecidos pela firma Greenwood and Batley, Ltd., devem começar a chegar a Santos, dentro de pouco tempo. O fabricante das chatas ainda não foi escolhido, entre os que se propuzeram a fornecê-los, estando em estudo as respectivas propostas.

6. Computando as despesas já realizadas com obras novas e com aquisições já pagas, o capital novo aplicado com as realizações constantes da relação-programa aprovada, elevam-se à soma de Cr\$ 70.000.000,00, aproximadamente, soma naturalmente superior à da receita especial arrecadada.

Quesito n.º 9 — Essa taxa de emergência está sendo cobrada em outros portos? — Quais são esses portos?

Aplicando-se o Decreto-lei n.º 8.311, de 6 de dezembro de 1945, a todos os portos nacionais organizados, vários desses portos, como o de Santos, tiveram as respectivas relações-programas aprovadas pelo Governo Federal, que os autorizou a aplicar ali, a taxa de emergência.

2. Estão nessas condições os portos de Salvador (Portaria n.º 104 de 29 de janeiro de 1946; do Rio de Janeiro (portaria n.º 198 de 25 de fevereiro de 1946); Belém (portaria n.º 982, de 8 de novembro de 1946); Maceió (portaria n.º 1.041 de 4 de dezembro de 1946).

3. Fomos informados de que a concessionária do pôrto de Imbituba já apresentou a respectiva relação-programa de obras e aquisições que pre-

tende realizar e a solicitação para a aplicação da taxa de emergência.

Quesito n.º 10 — Qual a tonelagem de mercadorias embarcadas e desembarcadas no porto de Santos, no ano corrente e nos anteriores até 1939? — Qual a curva demonstrativa da tendência do tráfego do porto?

Com facilidade podemos ampliar a informação solicitada na primeira parte deste quesito, ao movimento do porto nos últimos 22 anos, isto é, desde 1925 até 1946, apanhado os 4 anos de máximo movimento, que foram os de 1925, 1929, 1939 e 1946. Além da tonelagem total, fornecemos, para cada ano, os totais parciais correspondentes à importação e à exportação. Todos esses dados encontram-se no quadro anexo n.º 6; mas, muito mais instrutivo é claro, para se ter uma impressão exata sobre o movimento do porto, é o diagrama, anexo n.º 7, que demonstra esse movimento desde a inauguração do primeiro trecho de cais, em 1892 até ao ano próximo passado, de 1946, com os totais parciais acima referidos, e a, partir de 1920, com a parcela que, na exportação, corresponde à tonelagem do café.

2. É muito interessante o estudo desse diagrama que marca todos os surtos de desenvolvimento e de depressão de economia de São Paulo. Vê-se, ali, a predominância em peso, da importação, no movimento do porto, provocando os pontos de máximo, observados em 1915, 1925 e 1929, até a colapso econômico mundial, que teve início nesse ano; vê-se que na recuperação, depois desse colapso, a exportação teve grande desenvolvimento, sendo a ela devido o ponto máximo de 1939; vê-se, ainda, que esse crescimento da exportação, não proveio do café, visto que, apesar de maior que em anos anteriores, pequena foi a diferença para mais, observada na exportação desse produto.

3. A primeira guerra mundial, a de 1914, que durou quatro anos, não só interrompeu o ritmo crescente de nosso intercâmbio com o exterior como provocou a queda brusca desse intercâmbio, que se refletiu, imediatamente, no movimento do porto, em que como mostra o diagrama, depois de uma baixa violenta, de 600.000 tons., de 1913 para 1914, a continuação dessa baixa, ainda que menos intensa, até ao ano da paz, 1918, em que aquela

diferença para menos acusou cerca de 1.000.000 de toneladas, em relação ao ano de 1913.

4. Mostra, ainda, o diagrama que a recuperação foi demorada, pois, só em 1924, isto é, só seis anos depois da paz, o tráfego do porto realçou a tonelagem a que havia atingido no último ano antes da guerra.

5. A lição do passado deveria servir à concessionária do porto de Santos, governando a atuação que lhe conviria observar, diante da nova calamidade que atingiu a humanidade, mas, de nada valeu a experiência, porque, os efeitos da segunda guerra foram muito mais violentos na depressão, que em tres anos acusou a redução de 1.439.500 tons., e desnorteantes e imprevisíveis na recuperação, que começou, ainda em plena guerra, elevando, de súbito a tonelagem de mercadorias a ser movimentada, que em 1944, excedeu de 4.000.000, ficando inferior ao máximo de 1939, de menos de 200.000 tons., apenas!

6. O ano de 1945, o ano da paz, baixa, mas, em 1946, o surto de crescimento continuou, assinalando um novo máximo no movimento do porto, que alcançou 4.826.500 toneladas, ou mais 530.400 tons., que antes da guerra. Na primeira guerra, seis anos depois da paz, o vulto do movimento do porto atingiu a tonelagem de antes dessa guerra; na segunda, um ano depois da paz esse movimento apresentava, sobre o verificado no ano da deflagração da guerra, aquele excesso de mais de meio milhão de toneladas.

7. A crise que atingiu os dois grandes portos nacionais e em menor escala, o porto do Rio Grande, era inevitável, ante essa recuperação brusca e imprevisível. Portos que durante 6 anos de guerra, nada puderam fazer para ampliar e melhorar suas instalações e aparelhagem; que tiveram dificuldades enormes para manter em bom estado de conservação sua aparelhagem de antes da guerra, têm de atender a um tráfego que pode bruscamente crescer porque, o país tinha de importar o que a guerra não permitiu durante aqueles seis anos e para o transporte marítimo dessa importação não faltavam navios, pois, foi grande o número destes,

construídos para os transportes bélicos, que ficaram disponíveis, navios, em geral, de grande tonelagem.

8. No quesito se pergunta qual a curva demonstrativa da tendência do tráfego do porto, e para prestar a informação solicitada, traçamos no diagrama a curva que liga os pontos máximos no período de 1897 a 1913 e a reta na qual se encontram os pontos máximos verificados depois da primeira guerra até o começo da segunda, isto é, os máximos dos anos de 1925, 1928, 1929 e 1939. Vêm-se prolongadas, no diagrama, essa curva e essa reta.

9. Essas linhas conduzem às seguintes conclusões:

a) — a guerra de 1914, paralizou, retardou e reduziu o ritmo de crescimento da economia de São Paulo;

b) — o ritmo de crescimento, retomado em 1925, manteve-se até 1939, apesar das crises que causaram as baixas de 1926 e de 1932;

c) — a segunda guerra parece que não reduzirá o ritmo de crescimento posterior a 1925, pois, já no ano próximo findo, de 1946, muito se aproximou daquela reta que define esse ritmo.

10. Antes da primeira guerra o ritmo de crescimento do movimento do porto, obedecia a uma curva côncava para cima o que traduz um crescimento progressivamente maior, de ano para ano; depois dessa guerra, o ritmo de crescimento é representado por uma reta, que traduz um crescimento uniforme, de ano para ano, que no caso é de 102.599 tons. anuais.

11. Se esse ritmo se mantiver, o movimento do porto no ano corrente, de 1947, deverá alcançar 5.100.000 tons., demonstrando sobre o ano anterior um crescimento, ainda anormal, de 273.500 tons. Se isso ocorrerá ou se a reta indicada será ultrapassada, ninguém pode, com segurança, prever. Se a presente situação econômica, de pleno emprego manter-se-á por mais anos, ou se uma depressão virá, talvez como reflexo de crise que venha de fora de nossas fronteiras, como a de 1929, é impossível dizer.

12. São essas as razões por que, no desenvolvimento das instalações

e da aparelhagem do porto de Santos, estamos procurando obedecer àquele ritmo de crescimento do tráfego portuário, que dentro de três anos, isto é, em 1950, deverá acusar cerca de 5.400.000 tons., exigindo que, nessa ocasião, o porto disponha de, no mínimo, 6.000 m. de cais de atracação, ou mais 1.300 m. do que hoje tem, úteis ao acostamento de navios.

13. E' evidente que, se no ano corrente, o movimento do porto ultrapassar o que esperamos, isto é, 5.100.000 tons., o programa de prolongamento dos cais de atracação terá de ser modificado, para que possa ser evitada a permanência da situação de congestionamento que a guerra criou e que prejudica, tanto aos usuários do porto, como à própria concessionária.

Quesito n.º 11 — Há equilíbrio entre o movimento de importação e exportação? — Quais as modificações observadas na relação entre essas correntes de tráfego?

A primeira parte do quesito responderemos que o equilíbrio entre as duas correntes de tráfego, importação e exportação, só se tem verificado em dois períodos, relativamente curtos, que decorreram de 1900 a 1909 e de 1915 a 1920.

2. Quanto às variações observadas na intensidade relativa dessas duas correntes, o diagrama anexo n.º 5, as indica com clareza. Podem ser, assim, descritas:

a) — no período de 1895 a 1909, as duas correntes são quasi equivalentes, dominando, ligeiramente, a de importação;

b) — de 1910 a 1914, esse equilíbrio é rompido, chegando a de importação a representar 2,32 vezes a de exportação, relação que se deduz das toneladas que foram, respectivamente, de 1.530.000 toneladas para — 660.000; o ponto máximo de movimento, verificado em 1913, foi devido à importação;

c) — de 1915 a 1920, como consequência da 1.ª grande guerra, as duas correntes, de novo, equilibram-se;

d) — de 1920 em diante, até 1931, a corrente de exportação permanece praticamente, estacionária, contribuindo para o movimento do porto, em média, com 800.000 toneladas, enquanto que, a de importação entra em franca ascensão provocando os pon-

tos de tráfego máximo, assinalados em 1925, 1928 e 1929; nêsse período, isto é, de 1922 a 1931, cerca de 2/3 do movimento total do pôrto, provieram da importação.

e) — a partir de 1932, até 1939, isto é, no período de recuperação econômica, a corrente de exportação passou a crescer acentuadamente, ainda que, sem alcançar a de importação, mas, a ela foi devido o ponto de tráfego máximo registrado em 1939;

f) — de 1940 em diante até ao ano de 1946, verifica-se que a corrente de importação voltou a preponderar no tráfego do pôrto, sendo a ela devido, principalmente, o ponto máximo assinalado no ano p. passado.

3. Têm muita importância para bem se orientar a ampliação e o melhoramento da aparelhagem de um pôrto, a intensidade relativa das duas correntes de tráfego e essa é a razão por que a concessionária estuda, todos os anos, os números que suas estatísticas recebe. A êsse respeito, reportamo-nos ao que foi exposto ao Governo, em 1938, quando foram indicadas as deficiências e falhas, em grande parte decorrente da modificação observada na relativa intensidade das duas correntes. (vide item 61 da exposição relativa ao quesito n.º 1).

Quesito n.º 12 — Está bem coordenado o movimento do pôrto, com os transportes terrestres? — Há deficiência a serem corrigidas? — Quais as providências aconselháveis para se fazer desaparecer essas deficiências, se efetivamente existirem?

O pôrto de Santos, como pôrto de trânsito que é, tem a regularidade de seu tráfego intimamente ligada à capacidade dos transportes terrestres. Se êstes forem insuficientes, o pôrto se congestionará, como ocorreu em 1925, quando o movimento total desse pôrto foi de 2.859.649 tons.

2. Depois dessa data, a antiga S. Paulo Railway, em conjunto com a E. F. Paulista, aumentaram consideravelmente seu material rodante e de tração; a E. F. Sorocabana, trouxe seus trilhos ao pôrto de Santos e o tráfego rodoviário desenvolveu-se consideravelmente. Com êsse aumento na capacidade dos transportes terrestres e por se haver reduzido de muito o desequilíbrio que até 1930 se observava no vulto das correntes de importação e exportação, foi possível

dar vazão, em 1939, sem congestionamento, a um movimento total no pôrto, cêrca de 50% maior que o de 1925 pois atingiu a 4.296.035 tons.

3. Em 1944, com o brusco e inesperado crescimento do tráfego, depois de 3 anos de depressão, ocorreu um comêço de congestionamento do pôrto, devido à deficiência dos transportes terrestres, mas, essa deficiência era natural, pois, o transporte local no planalto, acrescido nas vias férreas, pela cessação dos transportes rodoviários por falta de combustível líquido, havia desviado do tráfego entre o pôrto e o planalto, aliás sem qualquer inconveniente, um grande número de vagões; cessava, quase completamente, pela mesma razão, a contribuição da rodovia, nos transportes exigidos pelo serviço portuário.

4. Mas, apesar de continuar a falta de combustíveis líquidos e de não haver sido reduzido, portanto, o vulto dos transportes locais do planalto, a atuação enérgica e muito bem orientada, do engenheiro Mário Leite, DD. Chefe do Distrito de Fiscalização, do Departamento de Estradas de Ferro, a quem não faltou a colaboração das vias férreas, debelou a crise nos transportes entre o pôrto e o planalto, cessando, como consequência o congestionamento que nesse pôrto se manifestou naquela ocasião, isto é, em 1944.

5. O que acabamos de expor, mostra que é inegável a existência de uma leal colaboração entre os responsáveis pelos serviços portuários e os de transporte terrestre, coordenando da melhor forma, essas atividades. Essa coordenação e colaboração, porém, não são o suficiente para resolver o problema que a guerra criou, tanto para o pôrto, como para os transportes entre êste e o planalto, que é o de dever atender a um tráfego que bruscamente cresce, depois de um período de 6 anos em que os maiores esforços dos responsáveis por tais serviços foram para, ao menos, conservar eficientes as instalações e a aparelhagem de que, antes da guerra, dispunham.

6. Já dissemos o que a concessionária do pôrto está fazendo para ampliar a capacidade dêste, tão prontamente quanto possível; é sabido que as vias férreas estão aumentando seu material rodante e de tração, agora que podem importar êsse material; é notório que desapareceu a falta de combustíveis líquidos e que um bom número de caminhões automóveis está sendo importado.

7. Mas, a crise nos transportes terrestres surgirá de novo, apesar de tudo, se a E. F. Santos e Jundiáí, a quem cabe cerca de 70% dos transportes que interessam o pôrto, não ampliar a capacidade de sua "serra", capacidade que deve estar atingida.

8. Não nos cabe opinar sobre a solução desse problema, que é bem conhecido pelo Departamento de Estradas de Ferro, que tem na chefia do Distrito de São Paulo, um técnico de indiscutível valor. Hoje a antiga São Paulo Railway está sob a direta administração do Governo Federal, tendo como Diretor, outro técnico, ferroviário e administrador experimentado. Por outro lado, a E. F. Sorocabana que, hoje, contribui para os referidos transportes, com pouco mais de 7%, pertence e é administrada pelo Estado de São Paulo. É muito possível que, nessas condições, seja possível a solução do aludido problema, por um feliz entendimento entre essas duas vias férreas, dando à E. F. Santos a Jundiáí a linha de simples aderência na serra, que é a solução que parece acertada, entendimento que, além disso, a ambas beneficiará.

9. O Ministro da Viação acaba de constituir uma comissão, cuja principal tarefa é o exame do problema dos transportes entre o planalto e o litoral de S. Paulo. É natural que essa comissão encontre e proponha ao Governo, a solução do problema que definimos acima.

Quesito n.º 13 — Há retenção de vagões das vias férreas nas linhas do pôrto? — No caso afirmativo, quais as medidas necessárias para se evitar essa retenção?

Podemos responder pela negativa a este quesito, pois, efetivamente não há retenção de vagões das vias férreas, nas linhas do pôrto. O interesse da concessionária está, justamente, em dar a máxima utilização a esses vagões, para libertar suas dependências de mercadorias ali depositadas, que aguardam transporte, para o planalto, e não são baixas as taxas de estadia desses vagões, cujo pagamento ficaria sujeita, se os que lhe são entregues carregados ou vazios, excedessem, em suas linhas, os prazos estabelecidos para sua devolução.

2. Ocorrem casos de devolução retardada de alguns vagões que são entregues ao pôrto, com carga destinada a embarque direto em navios, mas, sempre por conveniência e por solici-

tação do dono dessa carga, por conta de quem, nesses casos é paga a estadia dos referidos veículos. Isso se dá quando o navio não chega na data prevista, ou quando o embarque não se pode dar por falta de qualquer providência de ordem fiscal, ou por mau tempo e o dono da carga prefere sujeitar-se ao pagamento da estadia dos vagões, a solicitar a respectiva descarga em armazéns do pôrto para ulterior embarque.

3. Essa ocorrência é normal e muito pequeno o número de vezes em que se dá; o número de vagões das vias férreas que por esse motivo são retidos nas linhas do pôrto é inferior a 1% dos que são recebidos, ou entregues, diária e regularmente, pela concessionária, de ou às vias férreas.

4. Juntamos um quadro anexo n.º 9, demonstrativo do número de vagões recebidos e devolvidos durante o ano de 1946, que bem evidencia o que acabamos de expor.

5. Devemos, por fim, mencionar que os vagões das vias férreas não são utilizados para transportes locais, nas linhas do pôrto. Só são empregados nos transportes das vias férreas para o pôrto, ou do pôrto para as vias férreas.

Quesito n.º 14 — Nas relações de tráfego entre o pôrto e as vias férreas, o regime em Santos é o mesmo que se verifica no pôrto do Rio de Janeiro? — No caso negativo, quais as essenciais diferenças? — Ainda, nesse caso, qual a razão dessas diferenças?

A este quesito, respondemos pela negativa, pois são diferentes os regimes observados nos dois portos citados, nas relações com as vias férreas. Em Santos, essas relações são diretas entre o pôrto e as vias férreas; em nada intervém o usuário do pôrto que só tem de cuidar do despacho ferroviário de suas mercadorias, depois destas carregadas em vagões e estes entregues às respectivas vias férreas, no caso da importação, e do pagamento do frete ferroviário, se "a pagar", depois de recebidos os vagões pelo pôrto, no caso da exportação.

2. Não tem o usuário do pôrto, de cuidar de obter da via férrea o fornecimento de vagões, nem do pôrto a condução destes aos pontos de carregamento, nas instalações portuárias; não tem de cuidar do recebimento pelo pôrto dos vagões carregados, que se destinam às instalações portuárias, porque, esse destino dos vagões já vem

declarado nos despachos ferroviários.

3. Nessas condições, ao usuário do pôrto, quer no caso de importação, quer no de exportação, não cabe a menor responsabilidade por estadias de vagões nas linhas do pôrto; é a Administração do Pôrto que recebe, entrega e movimenta os vagões das vias férreas, em suas linhas, sem qualquer interferência dos donos das mercadorias neles transportadas do ou para o pôrto.

4. No pôrto do Rio de Janeiro, as relações com as vias férreas exigem a atuação dos usuários interessados, junto, às administrações destas, para obter os vagões de que necessitam para carregamento nas instalações portuárias ou entrada dos carregados, que têm de ser ali descarregados e ainda, tem de se entender com a Administração do Pôrto para obter a movimentação desses vagões nas linhas deste e as operações de carregamento ou descarga.

5. Cabe ao usuário que teve de se entender com as administrações das vias férreas, a responsabilidade, perante estas, pela estadia ou avarias dos vagões, quando em trânsito ou em operações nas instalações portuárias.

6. Para bem esclarecer a diferença de regimes, nas relações com as vias férreas, nos dois grandes portos aludidos, vamos descrever o proceder de um usuário, que tenha de expedir para o interior por via férrea, mercadorias de importação, recebidas no pôrto do Rio de Janeiro e no de Santos.

No pôrto do Rio de Janeiro, o usuário:

a) tem de requisitar da via férrea os vagões necessários, cuidando de obter sejam colocados por esta, nas linhas de entrega;

b) tem de obter da Administração do Pôrto, o recebimento desses vagões, sua condução ao local do carregamento, essa operação de carregamento e a devolução dos vagões carregados, à via férrea, nas linhas em que esta os recebe;

c) tem de pagar à administração do pôrto, a operação de carregamento e o transporte nas linhas do pôrto, que a tarifa portuária distingue em duas operações;

d) tem de pagar à mesma Administração, o preço da armazenagem, até à data em que as mercadorias deixarem as instalações portuárias;

e) tem de pagar à via férrea, como requisitante que foi dos vagões, a estadia destes, contada da hora em que

foram colocados nas linhas de entrega, até à hora da restituição desses vagões, nas linhas de recebimento;

f) tem de pagar à via férrea, ainda por ser ele o requisitante, o preço da reparação de qualquer avaria que os vagões, eventualmente, sofram, dentro das instalações portuárias.

No pôrto de Santos, o usuário:

a) apresenta à Administração do Pôrto, a requisição do transporte de suas mercadorias para serem expedidas pela via férrea;

b) paga à referida Administração o preço do transporte das mercadorias, nas linhas do pôrto, que compreende o preço da operação de carregamento;

c) paga à mesma Administração, a armazenagem em que as mercadorias tiverem incorrido, até à data da apresentação da requisição de transporte, referida na alínea a; dessa forma, no caso de demora no fornecimento dos vagões, essa falta da via férrea não onerará o usuário do pôrto;

d) nenhuma responsabilidade tem o usuário, por estadia de vagões ou eventuais avarias que estes sofram nas linhas do pôrto, porque, não é ele o requisitante dos vagões.

7. É inegável que o regime em prática, em Santos, dá aos usuários desse pôrto facilidades que não encontram os do Pôrto do Rio de Janeiro, além de reduzir-lhes de muito, as despesas a pagar, pois, em Santos, não lhes são cobradas estadias ou eventuais avarias de vagões, nem o preço do carregamento destes e, além disso, as mercadorias ficam isentas da armazenagem, desde que seu transporte se já requisitado à Administração do Pôrto.

8. Devemos mencionar, quanto ao pagamento de estadia, a exceção que mencionamos no item 2, da exposição relativa ao quesito n.º 13; quanto à requisição direta de vagões, pelo usuário à via férrea, a exceção que ocorre quando os vagões necessários ao carregamento das mercadorias, são de tipo especial, e não do tipo comum, empregado nos transportes ferroviários.

9. Convém, acrescentar, aqui, mais uma diferença importante, entre os dois regimes a que nos estamos referindo, que deixamos de mencionar no item 7. No pôrto do Rio de Janeiro, pelo regime em vigor, só se admitem carregamento em vagões, para lotação completa, enquanto que em Santos recebem-se requisições para ex-

pedições parceladas, permitindo aos usuários do porto realizarem a distribuição de sua mercadoria, no próprio porto, para destinos e em quantidade diversos.

10. Essa facilidade oferecida em Santos, teve de ser restringida, limitando-se a quantidade mínima por destino, evitando-se a demora das mercadorias no porto, depois da requisição ou o mau aproveitamento dos vagões da via férrea.

11. Respondendo a parte final do quesito, julgamos que é o fato de ser o porto de Santos um porto de trânsito em que os transportes ferroviários têm grande intensidade e importância, o que não ocorre no porto do Rio de Janeiro, o que constitui a causa da diferença dos dois regimes. Em Santos, no interesse dos usuários e para facilitar a retirada das mercadorias de importação e o recebimento das de exportação, foi necessário o estabelecimento de regime ali em vigor.

Quesito n.º 15 — Qual a capacidade de armazenagem de que o porto de Santos dispõe, presentemente, em seus armazéns e pátios, para mercadorias de importação e para as de exportação? — Pode essa capacidade ser aumentada?

Sendo grande a variedade de mercadorias que se armazenam em um porto, a capacidade de armazenagem, objeto do quesito, só pode ser dada, nos armazéns e pátios, pela indicação da respectiva área disponível, para receber tais mercadorias, pois, é muito variável o peso específico destas. Para algumas das instalações especiais, essa capacidade pode ser dada em volume ou em peso.

2. O quadro anexo n.º 1, em que estão discriminadas as instalações e aparelhagem do porto, fornece a informação solicitada na primeira parte do quesito (vide itens 2 a 19), mas, são convenientes os esclarecimentos complementares, que vamos fornecer.

3. Para mercadorias comuns de importação o porto dispõe, atualmente, dos 27 armazéns da faixa do cais, chamados "armazéns internos" com a área de 61.243 m², mais os dois armazéns externos VI e VII com a área de 18.400 m², algumas coxias dos armazéns externos chamados "do contorno" com a área total de 4.200 m², onde são recebidos, principalmente, cimento, pó de sapato e fibras;

e áreas nos armazéns externos III, IV e V no total de 9.200 m² onde se armazena, principalmente, farinha de trigo.

4. Além dessa área em armazéns, dispõe o porto, para mercadorias comuns de importação, de vários pátios, cobertos ou não, com a área total de 34.368 m².

5. A área total disponível, monta, assim, a 127.411 m², na qual se recebem mercadorias comuns de importação, isto é, mercadorias que não exigem instalações especiais. Se admitirmos que as mercadorias que nessa área podem ser depositadas, devidamente empilhadas, correspondam em média 2,4 tons, por m², o porto poderá armazenar 305.786 tons. de tais mercadorias.

6. Além dessas instalações comuns, para mercadorias de importação, dispõe o porto das seguintes instalações que recebem mercadorias especiais de importação:

a) — armazém frigorífico — com Câmaras que têm 9.200 metros cúbicos de capacidade;

b) — silos para cereais, com capacidade para 12.000 tons.;

c) — 36 tanques metálicos, com capacidade para 198.850 metros cúbicos de combustíveis líquidos;

d) pátio para volumes pesados, devidamente aparelhado, com a área de 9.200 metros quadrados.

As instalações especificadas na alínea "a", recebem, também, mercadorias de exportação que exigem para sua armazenagem essas instalações especiais.

7. Para mercadorias comuns de exportação, dispõe o porto, presentemente, de 25 armazéns externos, com a área total de 188.517 metros quadrados. Dessa área total, 103.617 metros quadrados são utilizados para o recebimento de mercadorias, sob o regime geral de armazenagem externa, da tabela E, da tarifa portuária; a parcela de 84.900 metros quadrado da área total é utilizada para o recebimento de mercadorias de exportação sob os regimes especiais das tabelas F e G/2 da referida tarifa. Desses 84.900 metros quadrados o Departamento Nacional do Café utiliza a área de 34.000 metros quadrados, sob o regime da tabela G/2,

mas, essa área deve passar, em breve, para o regime geral da armazenagem externa por ter sido extinto aquele órgão e estar sendo assim, diminuída a utilização que nos armazens correspondentes vem sendo dada.

8. Em pátios descobertos, dispõe o pórto de 204.059 metros quadrados para a armazenagem de mercadorias de exportação, ou nacionalizadas. Esses pátios são utilizados sob os regimes das tabelas E e G/2 da tarifa portuária.

9. Ainda, para mercadorias de exportação, dispõe o pórto das seguintes instalações especiais:

a) — armazens para couros salgados com a área de 730 metros quadrados;

b) — 9 tanques metálicos para óleo de caroço de algodão com a capacidade total de 8.078 metros cúbicos.

Além dessas instalações especiais, que só recebem mercadorias de exportação, há, como dissemos, as que estão especificadas na alínea "a", do item 5, que recebem mercadorias tanto de exportação como de importação.

10. A capacidade de armazenagem do pórto de Santos, que já é, presentemente, bastante maior que a de qualquer outro dos portos nacionais, tanto pode ser aumentada, como já está sendo ampliada consideravelmente, não só nas instalações comuns como nas especiais.

11. Para atender ao aumento da armazenagem de mercadorias de importação, serão alfandegados, à medida das necessidades, mais os 3 armazens externos III, IV e V; todos os armazens da faixa do cais, desde o de n.º 12-A até ao 23, serão reconstruídos com maior largura e com dois pavimentos, com o que sua área atual de 2.000 metros quadrados, passará a ser de 6.000 metros quadrados, em cada um deles, já estando em vias de aquisição, as estruturas metálicas, pelo menos, para os de ns. 12-A e 21. Assim, para a armazenagem de mercadorias comuns, de importação, as providências já delineadas e em comêço de realização, acrescentarão à capacidade do pórto para essa armazenagem, mais 78.600 metros quadrados, dos

quais, até 27.600 metros quadrados, não exigirão senão obras pequenas.

12. Com a construção do 1.º pier, essa área será aumentada ainda mais em 11.200 metros quadrados e nos terrenos ganhos sôbre os mangues do Saboó, ainda há lugar para novos acréscimos.

13. Para a armazenagem de mercadorias comuns de exportação, 3 armazens externos estão contemplados na relação-programa, aprovada, com a área total de 21.800 metros quadrados, e o contrato para a construção do primeiro deles, deve ser assinado ainda no corrente mês.

14. Ao mesmo tempo cuida a concessionária de novas instalações para a armazenagem de mercadorias especiais, principalmente, de importação. Com efeito, está sendo construído, em Outeirinhos, um armazem para receber juta e outras fibras, com a área de 6.400 metros quadrados e munido da necessária aparelhagem contra incêndio; entre Saboó e Alamôa, está iniciada a construção de instalações para explosivos, afastadas de mais de 500.00 m de qualquer outra construção; serão atendidas as emprêsas importadoras de combustíveis líquidos, que solicitam a ampliação das instalações que as servem, para o que se estuda a construção de mais 33 tanques metálicos e outros para óleos lubrificantes e gás liquefeito.

15. Devemos salientar aqui, que foi por prevêr as futuras necessidades do pórto, exigindo a ampliação constante das instalações destinadas à armazenagem de mercadorias, que a concessionária do pórto de Santos ao contrário do que em outros portos se fez, não allenou um metro quadrado sequer, da área de terreno que criou com o atêrro da enseada que existia entre Paquetá e Outeirinhos e dos mangues de Saboó. Pelo contrário, tem adquirido novas áreas de terrenos, vizinhas às suas instalações, representando dezenas de milhares de metros quadrados. Sua orientação acertada, a êsse respeito, foi o que lhe permitiu dar ao pórto a grande capacidade de que já hoje dispõe para a armazenagem de mercadorias e poder ampliar muito essa capacidade, atendendo às exigências do crescente tráfeço que para êle converge.