



CAMARA DOS DEPUTADOS

Relatório apresentado à Comissão Especial de Inquérito sobre o Porto de Santos pelo relator geral, Deputado Jalles Machado.

Partes em que se decompõe o trabalho:

- I) — Consequências da atual crise portuária.
- II) — Causas do congestionamento.
- III) — Análise das causas fundamentais.
- IV) — Análise das causas complementares.
- V) — Responsabilidades dos transportes terrestres.
- VI) — Sistema de oleodutos entre Santos e São Paulo.
- VII) — Solução pelo aproveitamento do porto de São Sebastião.
- VIII) — A encampação pelo Governo do Estado de São Paulo.
- IX) — Sugestões.
- X) — Panorama portuário nacional.
- XI) — Conclusão.

CONSEQUÊNCIA DA ATUAL CRISE PORTUÁRIA

1) — Para iniciar este relatório, vamos dar uma idéia do prejuízo que o congestionamento dos portos está causando à economia nacional, com o cálculo daquele relativo, exclusivamente, ao Porto de Santos.

2) — Conseguimos, na seção de estatística do Ministério da Fazenda, os seguintes números correspondentes aos fretes totais, inclusive seguros, etc., para os anos de 1942, 1943, e 1946 em Cr\$ 1.000,00.

1942 — Importação e exportação	1.680.893
1943 — Importação e exportação	1.744.266
1946 — Importação e exportação	1.591.305
Média	1.672.157

Deduzidos 5% para seguros, etc. teremos em números redondos a importância de Cr\$ 1.590.000.000,00 para fretes.

3) — Em virtude do congestionamento, os fretes foram majorados de 25%. Atribuindo essa mesma média para 1947, (com que ficamos aquém da realidade) essa majoração rouba à economia, dependente do porto de Santos, a cifra de Cr\$ 397.000.000,00. Se prevalecer a resolução tomada pelas Cias. de Navegação, de elevar os fretes a 50%, em face da agravação da intensidade do congestionamento, esse prejuízo atingirá a Cr\$ 795.000.000,00.

4) — Generalizada essa situação para todo o Brasil, não erraremos ao avaliar o prejuízo causado à economia nacional, pela atual crise portuária, na cifra de Cr\$ 2.500.000.000,00 de vez que o movimento do porto de Santos é inferior ao terço do movimento total do Brasil.

5) — Este é apenas o prejuízo direto, suscetível de ser avaliado. O indireto, decorrente de atrasos, transações que deixam de ser realizadas, iniciativas que fenecem, oportunidades que se perdem, será, na certa, muito mais vultoso.

6) — Convém acentuar que essa sangria na economia nacional, não expressa em nossas estatísticas, é como certas moléstias traiçoeiras que, quase despercebidas, vão minando o organismo. A nação insensivelmente vai pagando mais caro a importação e vendendo mais barato a exportação. Na voragem desse desequilíbrio são consumidos vultosos saldos da

nossa balança comercial, enfraquecendo o nosso poder de compra no exterior, com todo o cortejo de suas consequências.

CAUSAS DO CONGESTIONAMENTO

1) — No relatório parcial que apresentamos, após o estudo meticoloso do profuso manancial de informações colhido através das respostas do questionário, hábilmente formulado pelo nosso Presidente, deputado Milton Prates, e em outras fontes e documentos, pudemos classificar as causas determinantes do congestionamento do Porto de Santos, na seguinte ordem decrescente de sua importância:

a) — insuficiência do cais de atracção;

b) — insuficiência dos armazens e pátios disponíveis;

c) — insuficiência e ineficiência de aparelhagem portuária;

d) — perturbações de ordem social, administrativa oriundas de falhas ou excessivas franquias de nossa legislação trabalhista;

e) — perturbações causadas pelas interferências descoordenadas dos diversos órgãos do governo e de uma legislação portuária obsoleta;

f) — desajustamento entre os regimes de trabalho do pessoal da estiva, da capatazia e da Alfândega.

2 — O nosso contato direto, com o serviço portuário de Santos, com as classes conservadores, trabalhistas e demais interessados no momentoso problema, em São Paulo e Santos, através da recente viagem da comissão, que tanto entusiasmo e esperança despertou na opinião pública daquele grande Estado, confirmou inteiramente a classificação acima enumerada.

III) ANÁLISE DAS TRÊS CAUSAS FUNDAMENTAIS

1 — A remoção das três primeiras causas citadas, que são indubitavelmente as fundamentais, está subordinada a grandes realizações materiais, morosas pela própria natureza de sua execução e, além disso, dependentes, pelo seu vulto:

a) De operações financeiras necessariamente precedidas de providências de ordem legal, de prévia e meticolosa planificação e de morosas negociações, nos mercados internos e externos.

b) De utensílios e materiais especializados que escasseiam nos mercados nacional e estrangeiros, muitos de fabricação sob encomenda, que as fábricas, em geral, só aceitam sem compromisso de tempo curto.

2 — Nessas condições, o apressamento, além de certos limites, escapa à ação de quaisquer poderes da nação, ainda quanto enfechassem nas mãos o vultoso montante financeiro necessário.

3 — Assim sendo, se o tráfego do porto de Santos continuar crescendo no ritmo atual, a debelação da crise não deverá ser esperada para breve, e não devemos alimentar vãs esperanças.

4 — Mas, a aceleração do atual ritmo de crescimento não é normal. A sua causa está, evidentemente, pela importação, no grande deficit verificado durante o período da guerra, e, pela exportação, na grande fome de certos materiais que a guerra fez escassear nos mercados mundiais e cuja satisfação se transfigura no enorme tráfego marítimo, que congestiona outros grandes portos do mundo, graças à quantidade de navios, de todas as tonelagens, liberados dos transportes de guerra.

5 — O custo da última guerra, evidentemente, foi uma grandeza arrebatada à economia universal, pelo sorvedouro imensurável da destruição; o consumo de vidas humanas moças e de vários meios de produção afetou profundamente a capacidade de produção dos povos; o empobrecimento de povos e nações reduzindo-lhes a capacidade de compra e de consumo, criando a imperiosa tendência de se bastarem a si mesmos, gerará o fiético sintoma da super-produção; são fatores que fatalmente se farão sentir, através de uma ecentuada redução das trocas Internacionais. Cessadas, pois, aquelas causas fortuitas, o amortecimento do tráfego marítimo, fatalmente sucederá ao anormal e congestionante movimento que estamos assistindo.

6 — Mas estas considerações, em absoluto, não deverão influir na intensificação do reaparelhamento dos nossos portos porque, não é menos certo, que, após relativo intervalo, restabelecidos os meios de produção, geralmente aperfeiçoados pelas contingências da própria guerra, o comércio internacional voltará a crescer, em ritmo acelerado. Nessa hora será

imperativo que a imprevidência não tenha reduzido nossa capacidade de recuperação e, ao contrário, possamos participar do surto de desenvolvimento econômico que sucederá à depressão cujos prodromos, com sérias preocupações, já estamos assistindo.

7 — Foi-nos grato pois constatar que, em relação ao Porto de Santos, o problema está amplamente estudado e todas as providências para remover as três causas fundamentais, estão em pleno desenvolvimento.

8 — Um programa de Cr\$ 200.000.000,00 está em execução e outro de Cr\$ 300.000.000,00, elaborado, aguarda aprovação do governo, totalizando, em números redondos, Cr\$ 500.000.000,00, a ser realizado até 1950.

9 — Para ressaltar o seu vulto, basta considerar que esse programa ultrapassa todo o capital já invertido no porto de Santos até 1946 (Cr\$ 315.586.221,20) de Cr\$ 180.000.000,00, em números redondos. Essa inversão representa aproximadamente, 160%, daquela, feita até o ano passado.

10 — Só poderia ser planejado, pois, como o foi, com a possibilidade de financiamento outorgada pelo Decreto-lei n.º 8.311, de 6-12-45.

11 — Esse programa já foi amplamente divulgado e consta entre os documentos entregues à esta comissão que, em Santos, pode constatar da execução de vários dos seus itens.

12 — No seu desdobramento absorverá, além de Cr\$ 39.980.000,00 despendido em 1946, Cr\$ 158.000.000,00 em 1947 (50% das inversões até 1946); Cr\$ 165.470.000,00 em 1948 (52%); Cr\$ 92.920.000,00 em 1949 (30%) e e 32.700.000,00 em 1950 (10%).

13 — Dessas verbas, Cr\$ 150.000.000,00 são destinadas ao aumento de extensão do cais de atracação a ser concluído em 1949. Então o porto disporá de 6.691 metros de cais, isto é, mais 1.670 metros que em 1946. Dêstes, já estão em serviço, em condições ainda precárias, por falta de armazém e pavimentação da faixa, 300 metros.

14 — Do brilhante estudo sobre o movimento do porto de Santos, feito pelo Engenheiro Alvaro de Sousa Lima, chefe do Departamento de estudos econômicos da Cia. Mogiana de E. F., baseado nos processos mais recentes e científicos, de autoridades mundiais, na matéria, se conclue que

o ritmo máximo e médio do seu crescimento, se determinam por uma lei parabólica traduzida pelas equações:

$$y = 2.203 + 18,44t + 2,28t^2 \text{ e}$$

$$y_1 = 2.372 + 64,92t + 0,23t^2, \text{ respectivamente.}$$

15 — De acordo com essa lei, o tráfego do porto de Santos em 1950 se expressará por um movimento médio de Cr\$ 3.984.000,00 e máximo de Cr\$ 6.000.000,00. Resultará, com 6.691 metros de cais, um coeficiente de utilização de 600 e 890 toneladas por metro ano, respectivamente, para os movimentos médio e máximo.

16 — Com a ampliação e modernização previstas, de aparelhagem de movimentação de cargas e dos armazens, internos e externos; e, mais, com instalações e ampliação destinadas a armazenar e movimentar mercadorias especiais como trigo a granel, carvão, combustíveis líquidos, óleos vegetais; aparelhagem mecânica para embarque de café e outras sacarias; o coeficiente de utilização do cais poderá subir a 1.500 toneladas, como no porto de Marselha, França (Com a aparelhagem atual o coeficiente de utilização, em 1947 já passou de 1.000).

17 — Nessa hipótese, a extensão de 6.690 metros de cais, poderá atender a um movimento de 10.000.000 toneladas suficiente, pois, para o movimento máximo previsto, de acordo com a lei parabólica, atrás aludida, do ano de 1968 ou o movimento médio, reativo ao de 1994.

18 — Para essas ampliação e modernização, o programa em apêço consigna as seguintes verbas: Cr\$ 35.000.000,00 para material flutuante; Cr\$ 61.000.000,00 para guindastes de grande alcances e tonelagem; Cr\$ 31.780.000,00 para aparelhamento mecânico móvel, Cr\$ 16.600.000,00 para locomotivas e material rodante, Cr\$ 5.080.000,00 para ampliação de linhas férreas e novas balanças para pesagem de vagões, Cr\$ 101.800.000,00 para ampliação da capacidade de armazenagem para mercadorias não especiais; Cr\$ 25.600.000,00 para ampliação das existentes e novas instalações destinadas a armazenagem e movimentação de mercadorias especiais; Cr\$ 12.000.000,00 para melhoramento e ampliação das instalações hidroelétricas e de distribuição de energia e, finalmente, Cr\$ 18.300.000,00 para ampliação e aparelhamento de redes telefônicas, oficinas, depósitos e almoxarifado.

19 — Para o financiamento dessa vultosa soma, o produto da taxa de emergência, mesmo sem solução de continuidade do crescimento do tráfico, se tornará insuficiente. Suprirá a deficiência, os recursos provenientes, do excesso da renda complementar, atribuída à Cia. nos termos do artigo 4.º do Decreto-lei n.º 9.406, de 27-6-46, se o governo abrir mão da faculdade, consignada na letra a, do mesmo artigo, de transformar aquele excesso em redução de taxas tarifárias.

20 — Resta saber onde encontrará a Cia. o capital necessário, de vez que se reduz paulatinamente a capacidade do mercado nacional de dinheiro, de absorver, em montante suficiente, as obrigações portuárias que a Cia. foi autorizada a emitir, pelo Decreto-lei n.º 9.681, de 30-8-46.

21 — Aconselhável seria um empréstimo externo no interesse nacional de entrada de novos e mais baratos capitais a estimular a nossa produção. Mas, nesse caso, a garantia da taxa de emergência, estipulada em papel, tornar-se-ia onoperante e talvez inaceitável ante a possibilidade de oscilação do valor do cruzeiro.

22 — Esse óbice seria afastado com a transformação da taxa de Cr\$ 5,00 cruzeiros US\$ 0,25. O agravamento dessa taxa, na hipótese de uma baixa do cruzeiro, seria compensada pela economia nos juros a menores taxas.

23 — Esse aspeto, que é mais da Cia., não podia entretanto deixar de ser considerado por nós, pela repercussão que uma boa solução determinará na economia nacional e na maior ou menor rapidez da realização dos planos estudados.

IV — ANÁLISE DAS CAUSAS COMPLEMENTARES

d) Perturbações de ordem social administrativa, oriundas de falhas ou excessivas franquias de nossa legislação trabalhista.

1 — Se pelo lado estritamente material, podemos estar confiantes que nada mais resta a providenciar senão manter a máxima vigilância e energia na realização dos planos traçados, preocupação mais séria, está a nos causar a remoção das outras três causas, de caráter social, que passaremos a analisar iniciando por uma ligeira digressão, de caráter mais geral.

2 — a nossa legislação trabalhista se, por um lado, trouxe real amparo

e garantia aos direitos de uma pequena parte dos trabalhadores brasileiros, por outro lado, é inegável, acarretou a queda da sua capacidade de produção.

3 — Beneficiando e amparando apenas as massas trabalhadoras agrupadas junto aos grandes centros industriais, a legislação trabalhista passou a ser um chamariz e portanto fator de despovoamento dos campos.

4 — Essas concentrações passaram, desde logo, a constituir forte potencial eleitoral do país. Diretamente expostas à ação controladora dos monopolizadores dos meios de propaganda e à demagogia dos extremismos, sob essa dupla influência, passaram, no campo político, a proporcionar surpresas eleitorais à nação.

5 — O próprio dirigismo econômico de então, não pôde se subtrair à influência e sedução desse poderio eleitoral, em perspectiva. Os produtores da lavoura foram unilateral e rigidamente tabelados, em níveis de verdadeira miséria, em face do custo da vida reinante, para que os trabalhadores urbanos os adquirissem a baixo preço. Enquanto isso, os produtos industriais se tornavam quase inacessíveis aos trabalhadores rurais que realmente englobam 4/5 do proletariado brasileiro.

6 — Com isso se locupletavam os consumidores estrangeiros que, a esses níveis, e por força de convênios firmados com o nosso governo, adquiriam os nossos produtos agrícolas. O padrão de vida das populações rurais chegaram a um nível miserável, jamais atingido, em nosso país.

7 — O exodo dos campos para as cidades, agravando outros problemas urbanos, e a queda da nossa produção de gêneros alimentícios, em última análise, têm sua causa elementar, nas repercussões da aplicação da nossa legislação trabalhista, elaborada em dissonância com o panorama nacional.

8 — Nos nossos portos, sedes de grandes concentrações proletárias, não podia deixar de repercutir com as consequências do enfraquecimento do princípio de autoridade, do espírito de disciplina, que deviam garantir o máximo rendimento dos trabalhos portuários, e, sobretudo, com a eclosão de privilégios, fatos verificados sob a tolerância da legislação trabalhista.

9 — O porto de Santos, diferenciado do do Rio, por estar este na sede do governo federal, sofre mais intensamente o fenômeno, traduzido na queda

do rendimento do trabalho. Enquanto no porto de Nova York a tonelagem mínima de carregamento por hora é quase dupla da do porto de Santos, neste, o custo dos serviços é que é quase o duplo do daquele porto americano.

10 — Em Santos, superficialmente, podemos notar quatro classes de trabalhadores:

- a) os estivadores;
- b) os doqueiros;
- c) os operários especializados que trabalham nas oficinas e manobram outras máquinas;

d) os chamados "bagrinhos" que não estando sindicalizados, trabalham acidentalmente, na estiva.

11 — Os estivadores ganham por tarefa ou produção. Tem o salário de Cr\$ 44,00, quando a produção não atinge esse limite mínimo. As taxas, pelas quais são calculados os salários de produção, são arbitrados pela Comissão de Marinha Mercante, que nenhuma dependência tem com os demais órgãos governamentais que atuam no porto.

12 — Com relação à remuneração é, a estiva, classe privilegiada. Há caso de um estivador ganhar mais de 500 cruzeiros de jornal. Há folha de pagamento em que um mestre tem alcançado salários superiores a mil cruzeiros por dia.

13 — Os doqueiros são remunerados a base de tempo e normalmente ganham o jornal de 38 cruzeiros, para um período de 8 horas. Pleiteiam sua equiparação aos estivadores, tanto na forma de remuneração, como nas taxas respectivas.

14 — A Cia. Docas alega não ser isso possível, senão para certas modalidades de trabalho. Na generalidade, diz ela, trabalhos que devem ser executados pelo mesmo homem, variam de forma e extensão a cada instante, tornando inexecutável a medida.

15 — Nessas condições, enquanto a estiva quer acelerar ao máximo a execução do serviço, os doqueiros, ao contrário, tentam retardá-lo, nas mesmas proporções. Assim podemos assistir um doqueiro carregando apenas dois garrafões de vinho (aproximadamente dez quilos), em descarga, sem que se lhe pudessem exigir mais, sem o protesto do respectivo sindicato, *estribado na legislação trabalhista*;

16 — Os chamados "bagrinhos", são trabalhadores avulsos que comparam à estiva na esperança de po-

der trabalhar, substituindo os faltosos, o que se dá, geralmente, quando a natureza da carga não dá margem a remuneração elevada. São candidatos a estivadores aguardando vagas que são, por motivos óbvios, disputatíssimas.

17 — Os trabalhadores especializados são os artífices das oficinas, os maquinistas, etc. Ganham salários superiores aos dos doqueiros mas muito inferior ao simples estivador. Resultado: tornam-se candidatos à estiva, com conseqüências fáceis de serem avalladas.

18 — As taxas aplicadas para um mesmo trabalho são variáveis conforme o período em que é executado, ainda que não pelo mesmo homem. E essa variação vai até 290 por cento sobre as dos períodos normais.

19 — Isso dá motivos a que trabalhadores dêem preferência aos períodos de maiores taxas, reservando-se para essa hora, quando, alegam os observadores, a majoração deveria ser destinada ao homem que, trabalhando nos horários normais, estende o seu tempo aos períodos extraordinários e não a períodos, simplesmente.

20 — Por outro lado, há queixas, algumas perfeitamente justas, dos trabalhadores das Docas, por falta de uma mais eficiente assistência médica e hospitalar assim como de falta de certas instalações higiênicas como bebedouros, refeitórios, etc., e finalmente de desproteção na movimentação de cargas agressivas ou em recintos de atmosferas diferenciadas pela temperatura ou impregnação de outros gases ou resíduos.

21 — A elevação da remuneração dos doqueiros ao nível da estiva se refletiria, imediata e inevitavelmente, nas tarifas, como já se deu na última majoração de salário que obtiveram, e a carga recairia direta ou indiretamente, sobre o consumidor. Mas, o que não se concebe é a disparidade existente. Uma correção se impõe e outra não vemos salvaguardando os interesses dos consumidores, que um reajustamento de modo a se alcançar um justo equilíbrio na remuneração equitativa entre todas as classes que intervêm no serviço portuário, deixando a estiva de ser a classe privilegiada, entre as demais.

22 — Legislação trabalhista que só atinge uma fração mínima do proletariado nacional e a cuja sombra

surtem e perduram as anomalias citadas e outras não citadas, longe de ser fator de harmonia social, cria desigualdades e privilégios com reflexos ruinosos na nossa produção, deprimindo ainda mais o nosso mesquinho nível de vida e de produção.

Mais ainda, torna-se geradora de perturbações que tendem a agravar os nossos males, criando ambiente ao desenvolvimento de castas e às fermentações extremistas.

23 — É uma verdade que devemos ter a coragem de proclamar, recalcan-do, embora, naturais pruridos demagógicos. Seria do mais alto sentido patriótico, no campo da legislação trabalhista, começarmos de novo, sobre bases genuinamente brasileiras que faltam à atual. A esta conclusão leva-nos uma convicção que vem de longe, da observação da realidade brasileira, e que, a constatação do fenômeno trabalhista do porto de Santos, tornou mais arraigada.

e) Perturbações causadas pelas interferências descoordenadas dos diversos órgãos do governo e de uma legislação portuária obsoleta.

1 — Vários órgãos do governo interferem no serviço portuário: o Ministério da Viação considera o porto como um entreposto do nosso comércio exterior e de cabotagem com organização que deve permitir a rápida circulação das mercadorias; o Ministério da Fazenda o considera mais sob o aspecto do interesse fiscal que, pela sua burocracia, tende a retardar o movimento; o Ministério da Agricultura já o considera, pelas funções que ali lhe competem, como posto de vigilância, na defesa sanitária da nossa produção animal e vegetal; o Ministério do Trabalho tem funções complexas, velando pelos problemas de ordem social que, pela alta densidade proletária, ali se multiplicam. O Ministério da Marinha também tem várias funções no porto mas, principalmente, de vigilância sobre as águas.

2 — O desenvolvimento normal dos serviços portuários, dependem de providências, ora deste ora daquele e, não raro, simultaneamente de vários deles. É evidente, pois, que sem uma estreita coordenação, os serviços perdem fatalmente na sua eficiência e rendimento.

3 — E a descoordenação, em Santos, se manifestava até nos horários de funcionamento de repartições e de funcionários, sem a presença dos

quais, certos serviços, não se podem desenvolver. Vejamos um exemplo: As cargas despachadas, armazenadas ou não, só podem ter saída para a rua na presença de um conferente funcionário da Alfândega. Entretanto, enquanto os serviços das docas se desenvolvem das 7 às 11 e das 13 às 17 horas, o horário dos conferentes era das 10 às 16. Nessas condições, como a coincidência de horários era apenas de 4 horas, a esse espaço de tempo ficavam reduzidas as saídas de mercadorias. Anomalias dessa ordem não se justificam em tempos normais e tornam-se absurdas em situação de congestionamento.

4 — Fato semelhante se dava quando o despacho dependia de um certificado qualquer do Ministério da Agricultura.

5 — O Departamento Nacional do Café, autarquia em liquidação, é subordinado ao Ministério da Fazenda. Detentora de alguns armazéns externos, cedeu um, ao sindicato dos rodoviários pagando este as despesas de remoção do café e substituição de sacos estragados, que montaram em Cr\$ 200.000,00. Continua na posse de mais quatro armazéns, com espaço muito superior ao volume do café que ali guarda e até hoje não pode devolver as áreas disponíveis. E a falta de armazéns é uma das causas fundamentais do congestionamento.

6 — A Comissão de Marinha Mercante, órgão subordinado ao Ministério da Viação, tem certas atribuições com repercussão acentuada nos serviços portuários e que escapam à apreciação dos demais órgãos. É ela ainda que distribue praças nos navios, função que lhe foi atribuída em caráter de emergência ao tempo de guerra, e que perdura. A Comissão Parlamentar teve oportunidade de ouvir, da generalidade das classes interessadas de Santos, sérias críticas a essa prática, injustificável hoje, e que muito contribui para os retardamentos.

7 — O caso das diversas polícias, origem de constantes incidentes e causa de mau policiamento, é outra consequência da descoordenação de interferências.

8 — Com os produtos, cujos despachos dependem de análises bromatológicas, há coisas lamentáveis. Se de um mesmo navio se descarrega vinho de idêntico tipo, qualidade e origem, mas para diversos destinatários, amostras em duas ou mais vias,

são retiradas de todos os despachos e a falta do resultado que, muitas vezes, demora dias, é motivo de retenção da mercadoria nos armazéns.

9 — Essa descoordenação, no passado, se fez sentir até na consideração dos grandes problemas portuários tratados diretamente de Ministério a Ministério o que levou o relator a encarecer, no relatório anterior, a necessidade de uma entidade superior, autônoma para superintendência dos portos nacionais.

10 — Na reunião de que a comissão parlamentar participou em Santos, com as classes conservadoras, trabalhistas, autoridades fiscais e administrativas do Porto ficaram bem patentes os entraves que a legislação estava opondo ao rendimento dos trabalhos portuários. O Sr. Inspetor da Alfândega, presente, consultado porque não procedia por esta ou aquela forma, que todos julgavam apta a resolver dificuldades, respondia, quase sempre, — porque o regulamento não permite.

11 — Legislação que prende, retarda, emperra, em lugar de ordenar e favorecer o desenvolvimento da ação para que foi sancionada, evidentemente, é obsoleta. E' o caso da nossa legislação portuária. Um exemplo: Companhias como a Paulista de E. de F., a Sorocabana, propriedade do Estado de São Paulo, Light, etc., importando grandes aparelhos ou materiais volumosos com direito a isenção, ocupam, por tempo indeterminado, grandes e preciosas áreas, nas docas, à espera da complicada burocracia que ratifica a isenção. Isto porque, a Alfândega, regatando toda a espécie de garantias materiais, desnecessárias, aliás, diante da idoneidade dessas empresas, em face dos regulamentos, não pode transgír.

12 — A responsabilidade do obsoletismo das leis portuárias, em face do congestionamento dos nossos portos, é tão patente, que o próprio Governo sentiu a necessidade de oferecer um projeto de "Novo Código Aduaneiro" ao Congresso. No porto do Rio de Janeiro, o atual Inspetor de Alfândega, ante o dilema de atender ao interesse nacional ou ao regulamento, preferiu, patrioticamente, considerar letra morta várias de suas disposições, com plena aprovação das autoridades superiores e aplausos gerais.

13 — Entre outras coisas, foi isso mesmo que a comissão parlamentar sugeriu ao governo que, nesse sentido, já deu instruções à Alfândega de Santos.

14 — Nada mais se precisará, pois, acrescentar, no sentido de evidenciar o obsoletismo da nossa legislação portuária e a sua coparticipação nas causas do congestionamento dos nossos principais portos.

f) *Desajustamento entre os regimes de trabalho do pessoal da estiva, da capatazia e da Alfândega.*

1 — Na análise das perturbações, pelas falhas de nossa legislação trabalhista, mostramos a disparidade entre os regimes de trabalho e remuneração entre a estiva e a capatazia, e mais adiante, a disparidade entre os horários das Docas e das Alfândegas.

2 — No primeiro caso vimos, no tocante à remuneração, a situação de privilégio da estiva onde um trabalhador pode ganhar dez vezes mais do que percebe um trabalhador da capatazia e, desproporcionalmente, mais que um operário especializado. Essa disparidade absurda, na remuneração das diversas classes, que labutam no porto, gera um clima generalizado de insatisfação que, indubitavelmente, leva a desentendimentos, a desarmonia e a latentes sentimentos de revolta, com lamentável repercussão no rendimento do trabalho, à vista da resistência, muito humana, daqueles que se julgam vítimas de injustiças.

3 — No segundo caso, já vimos também como a diversidade de horários entre as Docas, a Alfândega e outros órgãos que integram a burocracia portuária, prejudicam o rendimento dos serviços, concorrendo para agravamento do congestionamento.

4 — Tanto isso é verdade que, sob a pressão dos acontecimentos, que tão seriamente vem minando a economia nacional, os responsáveis pela vida portuária, procuram corrigir essas falhas, promovendo a coordenação entre os vários órgãos, o que tem evitado o agravamento eminente da situação do porto.

5 — Mas, há necessidade imperiosa de se ir além. Dar a todos os trabalhos, que se desenvolvem no porto, o caráter e regime industriais, com a eliminação integral das burocracias

prejudiciais e inúteis, tão características dos nossos serviços públicos. Isto representará o mais relevante serviço que se possa prestar à produção nacional.

V — RESPONSABILIDADE DOS TRANSPORTES TERRESTRES

1 — Quem estuda as crises portuárias de Santos não pode deixar de atentar para o sistema de transporte terrestre, entre esse porto e o seu centro distribuidor, São Paulo. Esse sistema é como se fôsse uma peça integrante e essencial do aparelho portuário. Qualquer deficiência dele se refletirá imediata e fatalmente em todo o aparelho.

2 — Por isso, o porto de Santos já sofreu vários congestionamentos, todos, com exceção do atual, provocados por crises nos transportes terrestres.

3 — Portanto, deixar de considerar essa particularidade, para só se fixar no estudo exclusivo do porto, seria absurdo idêntico ao do médico que quisesse restabelecer um organismo humano pelo tratamento exclusivo do coração.

4 — O sistema de transporte entre Santos e São Paulo, atualmente, está integrado pela linha da E. F. Santos-Jundiaí, pela linha da Sorocabana, ramal Mayrink-Santos, pela rodovia Anchieta.

5 — Dos componentes, o que arca com a maior responsabilidade é a linha Santos-Jundiaí, porque o ramal da Sorocabana, além de um percurso quase duplo, ainda não está devidamente aparelhado. A via Anchieta, com o acréscimo contínuo de caminhões, vai aumentando constantemente a sua cooperação.

6 — A capacidade atual da Santos-Jundiaí, pela limitação imposta pelo sistema funicular, na serra, é de aproximadamente 2.800.000 toneladas por ano e a via Anchieta, nas condições atuais, de 600.000.

7 — Como o movimento do porto, em 1946, atingiu a 4.826.500,00 se conclui que corresponderá, à Sorocabana e ao consumo próprio de Santos, a cifra de 1.500.000, aproximadamente.

8 — Mas, considerando que, por motivos econômicos, todos forçam o transporte pela Santos-Jundiaí e que a capacidade desta vai ficando aquém do movimento do porto, se conclui que, essa questão de transporte entre San-

tos e o planalto, já está a exigir a atenção dos poderes competentes.

9 — Estando a esgotar a capacidade do sistema funicular da Santos-Jundiaí, "todo o crescimento do tráfego do porto, terá de ser absorvido pela "Sorocabana" e pela "Anchieta".

10 — A "Sorocabana", cessado o privilégio da zona da ex-S. P. R., atacou a construção do trecho Evangelista de Sousa-Presidente Altino, visando a ligação São Paulo-Santos, por uma linha de simples aderência e de percurso igual ao da mesma ligação, pela Santos-Jundiaí.

11 — Mas essa ligação, para alcançar eficiência econômica e de transporte, exigirá duplicação de linhas, alargamento de bitola seguido de eletrificação e sobretudo de uma articulação num sistema que compreenda também a linha da "Santos-Jundiaí".

12 — Foi por isso que, estudando a encampação da ex-S. P. R., preconizamos a organização de um consórcio integrado pelas Cia. Paulista de E. de Ferro, E. F. Sorocabana e Cia. Mogiana de E. F. que são as três grandes ferrovias Paulistas, tributárias do Porto de Santos. Nesse sentido, com a colaboração de alguns colegas paulistas, apresentamos um projeto que, há seis meses, transita pelas comissões da Câmara, após a rejeição, pela maioria, de um requerimento que lhe dava o regime de urgência.

13 — A solução desse problema será o complemento do que se fizer no porto de Santos. Sem ela ficará insolúvel o problema dos congestionamentos periódicos, por maior que sejam os esforços e sacrifícios dispendidos naquele objetivo.

VI — SISTEMA DE OLEODUTOS ENTRE SANTOS E SÃO PAULO

1 — É sabido que, em peso, a nossa importação é, salvo ligeiras e ocasionais modificações, aproximadamente, duas vezes a nossa exportação. Isso tem sido um fator desfavorável nos transportes entre Santos e São Paulo pois justamente agrava uma contingência de ordem natural que é a subida de um peso duplo do da descida quando o contrário é que seria de desejar, neste particular. A descida constante de vagões vazios e uma consequência lamentável dessa contingência.

2 — No ano de 1946, a importação total, pelo porto de Santos, foi de 2.919.000 e a exportação de 1.907.000

toneladas. O excesso da importação sobre a exportação, de que se origina a descida de vagões vazios, foi, pois, de 1.012.000 toneladas.

3 — Por aí se vê que a nossa importação de combustíveis líquidos, que em 1946 atingiu 934.000 toneladas, 43% da importação estrangeira pelo porto de Santos, só ela, responde por esse desequilíbrio que tantos e tão sérios transtornos causa ao tráfego Santos-São Paulo.

4 — A instalação, pois de um sistema de oleodutos, devidamente aparelhado, ligando o porto a São Paulo, é uma das medidas imperiosas e urgentes, a ser tomada como parte integrante do sistema de transportes entre Santos e o planalto e, portanto, como um dos fatores de maior eficiência na solução dos congestionamentos periódicos.

VII — SOLUÇÃO PELO APROVEITAMENTO DO PORTO DE SÃO SEBASTIÃO

1 — Os congestionamentos do porto de Santos, anteriormente ao atual, manifestados nos anos de 1913, 1925 e 1929, tiveram como causa os transportes terrestres. O atual é o primeiro que se manifesta, de caráter exclusivamente portuário.

2 — Mas, para o porto de Santos existe, um plano já estudado e aprovado pelo governo, em 1926, para uma extensão de 33 kms. de caes, sem contudo ser esgotada a sua capacidade de crescer ainda por vários quilômetros. (Atualmente a extensão do cais é de 5.171 metros).

3 — Com o aperfeiçoamento dos meios de movimento de carga que, nos índices atuais, já permite uma utilização de 1.500 toneladas por metro ano, se vê que com os 33 kms. mesmo congelados aquele coeficiente de utilização, pode ser movimentada, no porto de Santos, a considerável massa de 49.500.000 toneladas, isto é, mais de 10 vezes o máximo até hoje verificado.

4 — Alega-se que o porto de Santos é de manutenção cara, pelas contínuas dragagens que exige. Dragagens são serviços normais de todos os portos do mundo, e, obviamente, o seu custo relativo, por tonelada, decresce na razão inversa do movimento, isto é, torna-se mais barato quanto mais crescer o movimento. Se até hoje essa despesa não foi argumento nem causa de nenhum transtorno sério, muito menos o será no futuro.

5 — O porto de São Sebastião, indubitavelmente, pelas suas qualidades naturais, e pelo que já foi afirmado por grandes autoridades na matéria, é um dos melhores do mundo. Mas, não são as qualidades intrínsecas de um porto que determinam o seu aproveitamento intensivo mas, sim, as suas possibilidades de ordem econômica.

6 — E, neste particular, o porto de São Sebastião foi levantavelmente desprotegido pela natureza. A agressividade com que a serra do mar o bloqueou, pela altitude e acidentes, anulando as possibilidades de transporte econômico para o planalto, recalçou as suas inegáveis qualidades intrínsecas.

7 — Agrava ainda essa circunstância, já de si tão penosa; o custo excessivo da sua construção, porque, conforme se conclue das sondagens procedidas, a linha do canal de 10 metros de profundidade, fica, na sua quase totalidade, a mais de 2.000 metros da linha de terra, exigindo aterros custósissimos.

8 — O interland dos grandes portos, quando estes não distribuem, é, evidentemente, o do seu centro distribuidor.

9 — O centro distribuidor é aquele, direta e eficientemente ligado ao porto, para onde convergem as grandes vias de comunicação de toda a zona que dele se utiliza e abastece. Caracteriza-se pela concentração de grandes firmas e organizações importadoras e exportadoras, tornando-se, por isso, grande empório comercial e centro convergente de negócios, em condições de satisfazer toda sorte e volume de oferta e procura.

10 — Nasce de contingências e condições naturais e de acontecimentos incontroláveis, por ilógicos que pareçam. Por isso mesmo, não é suscetível de ser improvisado ou transferido, pois essas ocorrências escapam a vontade e possibilidade de homens e até de governos sensatos.

11 — Assim é que, a despeito do congestionamento do porto do Rio de Janeiro e dos esforços feitos no aparelhamento e na ligação do porto de Angra dos Reis, diretamente, a Minas, o seu movimento continua mínimo e estacionário porque o Rio será sempre um centro distribuidor do seu interland.

12 — Assim, é, também, que, estando o tráfego entre Santos e São

Paulo limitado pelo sistema funicular da ex-S. P. R., era de se esperar que pelo ramal de Sorocabana, Mayrink-Santos se desenvolvesse um grande movimento, uma vez que Santos ficava diretamente ligado a um grande interland, que é toda a zona servida pela Sorocabana.

Mas tal não se deu porque o centro distribuidor é São Paulo que não podia ser alcançado, economicamente, por aquêle ramal.

13 — São Paulo pela sua posição e pelo seu destino é o centro de convergência de um dos mais eficientes sistemas de transportes da América do Sul. Por isso mesmo se transformou no maior centro distribuidor do Brasil.

14 — Ter São Paulo por centro distribuidor é o grande privilégio do porto de Santos, que nenhum outro lhe arrebatará, antes do completo esgotamento de sua capacidade, porque nenhum com ele poderá concorrer em situação capaz de proporcionar transporte mais econômico.

15 — Dentro da sua capacidade, nem o montante do volume afetará a sua posição privilegiada, pois disso temos o exemplo no porto de Nova York, que movimenta, êle só, 40% do assombroso comércio marítimo dos Estados Unidos.

16 — O porto de São Sebastião não podendo alcançar o centro distribuidor, que é São Paulo, em situação favorável de concorrência, nos transportes, pois dele dista 200 kms. menos praticáveis que os 80 que o ligam a Santos, e não se lhe podendo dar outro centro distribuidor, teremos que concluir que, enquanto Santos comportar ampliações, São Sebastião não terá oportunidade para se tornar um porto à altura das suas qualidades intrínsecas.

VIII — A ENCAMPAÇÃO PELO GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

1 Na reunião que a Comissão promoveu, em São Paulo, com as classes produtoras, autoridades e mais interessados, o ilustre Secretário da Viação, Engenheiro Caio Dias Batista, levantou a questão e defendeu a tese da encampação do porto de Santos pelo governo do Estado de São Paulo, com a cessão dêsse direito pelo governo federal.

2 Em abono da sua tese ofereceu os seguintes argumentos:

a) A crise do porto não é de hoje e teve aspectos acentuados em 1892,

1912, 1926 e atualmente, podendo-se mesmo dizer que a crise tem sido permanente.

b) A concessionária não tem possibilidades financeiras para realizar o programa previsto que é ainda insuficiente;

c) A concessionária com preocupação de distribuir dividendos, jamais poderá se aparelhar para atender um longo período;

d) Ser questão rara ou única no mundo estar em mãos de companhia particular a exploração de um porto, coisa tão tipicamente caracterizada como de serviço público, que não deve proporcional lucros.

3. Analizemos os argumentos invocados:

a) Já afirmamos que, com exceção da atual, as crises do porto de Santos tiveram como causa os transportes terrestres. Na análise de todas elas não se chegou a outra conclusão. A rapidez com que foram solucionados, bem denota não serem de origem portuária.

4 b) Já analisamos o vultoso programa elaborado e em execução, que absorverá cifra de Cr\$ 500.000.000,00 equivalente a 160% de todas as inversões já feitas no porto de Santos até 1946, e o julgamos capaz de atender, com os coeficientes de utilização de 600 a 890 toneladas, relativos, respectivamente, aos movimentos médios e máximos do ano de 1950, calculadas pelo próprio Engenheiro Alvaro de Souza Lima, por êle citado. Mas, a êsse tempo, a aparelhagem prevista poderá permitir elevar o coeficiente de utilização para a casa das 1.500 toneladas, já atingida em outros portos desprovidos, aliás, dos mais recentes aperfeiçoamentos. Nessa hipótese, o porto estará em condições de atender ao movimento máximo do ano de 1968 ou o médio de 1994, calculados pela mesma lei.

5 c) Já vimos que o governo, como lhe cumpria, já proporcionou à concessionária os meios para os financiamentos necessários ao levantamento da importância necessária, e que deles já se está utilizando.

6 c) Os lucros da Cia. são limitados por dispositivos legais e não são afetados pelas grandes inversões previstas, pois a amortização, de capital e juros, é levada a efeito com os recursos da taxa de emergência. Assim ela pode elaborar vasto programa que poderá atender ao desenvol-

vimento, por vinte anos, se contido dentro das previsões máximas.

7 c) A concessionária, em 1909, tinha já construído 4.726 metros de caes que o governo federal, por despacho publicado no Diário Oficial de 9 de novembro de 1910, pag. 9.415, julgou suficiente, para um período de 44 anos, dispensando-a de continuar o prolongamento, para o que se achava devidamente aparelhado. A preocupação do dividendo não tem, pois, impedido a Concessionária de realizações de largo alcance, no tempo.

8 Insubistentes os três primeiros argumentos passamos ao último que é realmente, o mais relevante.

9 Inegavelmente, a década que precedeu a última guerra, na vida do porto de Santos, se caracterizou por um lamentável relaxamento na vigilância, pelo ritmo do seu progresso. Mas, bem analisadas as ocorrências, forçoso será concluir que, ao governo cabe a maior responsabilidade porque, não tendo tido a iniciativa de exigir, como lhe competia, os melhoramentos que o crescimento do tráfego estava a aconselhar, criou embaraços, retardou e não amparou os que a própria Concessionária sugeriu. Foi o que aconteceu em 1938. Nesse ano, a Cia. propôs ao governo um programa de obras e aquisições e bem assim o regime de seu financiamento, que teria por base a taxa adicional de 10 %.

10 Tendo o governo achado inoportuno o empenho daquela taxa, a companhia, enquanto aguardava decisão final, recorrendo a um empréstimo por debentures, iniciou a execução do programa, já então, reduzido às proporções dos recursos disponíveis, que a guerra impossibilitou de ser realizada, senão em parte, e com grande morosidade.

11 — Dai se conclue que, fôsse a exploração exercida pelo governo, naturalmente, as coisas não se passariam diferentemente. E tanto isso é verdade, que o congestionamento se manifestou também nos outros portos federais e estaduais e, acentuadamente, no porto do Rio de Janeiro, na sede do próprio governo federal.

12 — Desconhecemos o que se passa na generalidade dos países do mundo, com relação a exploração dos serviços públicos que, em tese, deveriam caber, naturalmente, ao poder público. Mas, somos por demais objetivos para não pôr de lado a nossa

realidade a despeito de teses que, perfeitas sejam, têm sido contraproducentes, no Brasil.

13 — O contraste entre os serviços públicos da mesma natureza no Brasil, explorados por concessionários e pelo próprio poder público, é por demais convincente. Atendem para o que se passa com as estradas de ferro que, na espécie, são as que mais se aproximam, e até correlatas são, dos serviços portuários. Ainda mais, fiquemos dentro das próprias fronteiras do grande Estado de São Paulo.

14 — Ai temos: A Central, autoridade federal, prestando o pior e o mais caro serviço e, além disso, pesando nos orçamentos federais. A Sorocabana, estadual, dando serviço razoável, com tarifas mais elevadas que a Paulista, sem atender à remuneração do capital e pesando, de uma forma ou de outra, nos orçamentos paulistas.

A C Paulista, concessão particular, padrão de justo orgulho dos paulistas, dando o mais perfeito e eficiente serviço do Brasil, a taxas mais, baratas, distribuindo dividendos. E, não só isso; criou esse preciosíssimo patrimônio, não só paulista mas nacional, que é o seu estupendo horto florestal, que, sendo potencial econômico, e, também uma grande escola.

15 — Os dividendos que distribui, que certamente estão fomentando novas riquezas, nascem da boa administração e modelar organização dos seus serviços e não pesam na economia paulista porque, é evidente, são auferidos nas tarifas mais baratas.

16 — A distribuição desses dividendos, não impediu o constante crescimento de sua eficiência como o desenvolvimento paulista através das previsões mais justas e razoáveis que, resguardando interesses de seus acionistas, não perdem de vista a marcha do desenvolvimento do seu *interland*.

17 — Com razão, o povo teme os serviços públicos, mormente aqueles que mais de perto dizem respeito com a produção. Se explorados por concessionários, há a esperança de se ter para quem apelar nos momentos críticos. Realmente o povo coopera com o governo na sua fiscalização, reclamando contra as deficiências. Essa válvula se fecha se o agente é o próprio poder público quando então, se torna parte e juiz.

18 — Resta, entretanto, considerar o caso da administração ser confiada a uma comissão autônoma, integrada por representantes das diversas classes interessadas, também ventilado pelo ilustre Secretário. Realmente essa modalidade tem se mostrado satisfatória no caso da I.P.T., de S. Paulo, e do Conselho Rodoviário Nacional.

19 — Disso não difere muito, o Consórcio que tivemos oportunidade de propor, para administrar o sistema de transporte Jundiaí-Santos, no projeto relativo a encampação da ex-S.P.R.

20 — Mas, tratando-se ainda de um ensaio, embora com tôdas as probabilidades de êxito, não achamos que deva ser tentado no porto de Santos, nesta hora crítica, em que um largo programa está em andamento e cuja rapidez, do mais absoluto interesse nacional, seria fatalmente prejudicada.

21 — Na razão lógica das considerações expendidas, e dos receios de interferências de caráter político-partidário, consideramos radicalmente contrária ao interesse nacional, a entrega, à administração direta, pelo poder público, do porto de Santos.

IX — SUGESTÕES

1) Estão em andamento as medidas adequadas à remoção das causas fundamentais do congestionamento. Para outras causas, tendo em consideração o que vimos, ouvimos e deduzimos, vamos sugerir medidas que julgamos mais adequadas a remoção delas.

2) Não alimentamos a pretensão de, com elas, operar o milagre, mas, acreditamos, que partidas, como partiram, na sua maioria, de perfeitos conhecedores da questão, serão de grande eficácia em evitar males maiores.

A) Medidas dependentes do Congresso:

a) *Reforma radical da legislação trabalhista* de modo a nela envolver a totalidade do proletariado brasileiro, elevando-lhe o nível de vida sem possibilidade de quebrar a sua eficiência de produção, tão pouco tolerar as chocantes desigualdades, tão patentes no porto de Santos.

b) Transformação em lei do projeto, devidamente emendado, do novo "Código Aduaneiro", de modo atender às condições atuais.

c) Lei autorizando a regulamentação dos transportes rodoviários.

d) Lei facultando a adoção de tarifas *ad-valorem*.

B) *Medidas dependentes dos diversos Ministérios, através de regulamentos, portarias, avisos, autorizações, algumas transitórias, enquanto o Congresso elabora as definitivas:*

a) Imediata revisão das taxas de produção, por tarefa, da estiva, reajustando-as com as da capatazia que também, para os serviços compatíveis com essa modalidade de trabalho, deverão ser remuneradas por produção.

b) A unificação desses dois serviços, tão semelhantes e interdependentes, sob o critério da rotatividade de turmas, nos diversos períodos, de modo a tornar o trabalho contínuo, sem discriminação de taxas, para aumento da simplificação e rendimento do trabalho, deverá ser motivo de cogitação e estudo pelos poderes competentes, com a colaboração das classes trabalhistas.

c) Retirar da Comissão de Marinha Mercante a faculdade exclusiva de arbitrar as taxas da estiva e também a de distribuir praças nos navios. Esta última, que lhe foi atribuída em caráter de emergência durante a guerra, perdura, até hoje, e tem sido objeto de geral reclamação. Assim também, algumas das taxas da estiva arbitradas em nível alto para compensar a escassez de navios, ao tempo de guerra, perduram quando há excesso deles.

d) Providências no sentido de ampliar o mais possível os despachos sobre água. Essa modalidade possibilita a passagem de mercadoria diretamente do navio para a rua com economia de trabalho, espaço e tempo.

e) Autorização para que entidades ou firmas idôneas desembarquem, mediante termo de responsabilidade, mercadorias, que exigem grandes áreas no cais, até que sejam ratificadas as isenções a que têm direito.

f) Ajustamento aos horários dos serviços de carga, descarga, conferência e entrega, dos horários dos funcionários, dos diversos Ministérios de que possa depender o andamento daqueles serviços (até a pouco os conferentes de que dependem a saída de cargas para a rua tinham apenas 4 horas de coincidência com as 8 do serviço do porto. A esse tempo ficavam limitadas as saídas).

g) Autorização para que sejam permitidas as retiradas de mercadorias

ainda quando, do lote, faltem algumas unidades por desaparecidas, ou avariadas, mediante garantias reais que resguardem os interesses do fisco ou de terceiros. (Lotes de milhares de unidades tem ficado retidos, tomando enormes áreas, enquanto se processam as faltas e avarias, as vezes, de apenas algumas delas).

h) Instituição de taxas progressivas e limitações dos prazos facultados a armazenagem nas Docas (isto proporcionará a rápida retirada de carga e preciosa economia de espaço, nos armazéns)

i) Autorização para facultar a prorrogação dos horários de entregas de mercadorias, extensiva aos de todos os funcionários de que eles dependem (a falta dessa faculdade, além de contribuir para agravar o congestionamento obriga o pernoite em Santos de numerosos caminhões retidos, às vezes, por questão de minutos. São evidentes os prejuízos decorrentes).

j) Autorização da faculdade de alfandegar ou desalfandegar os armazéns mais próximos, à medida das necessidades, sem exigência de tapumes custosos, que a situação não comporta.

k) Autorização ao DNC para remover os cafés, que tem sob a sua guarda, de modo a ocupar as áreas estritamente necessárias, liberando assim armazéns tão necessários, nesta emergência.

l) — Intervenção junto à Cia. Docas para que esta retome a posse dos armazéns, arrendados a particulares.

m) Providências das autoridades do Ministério da Agricultura para que os atestados de expurgo, de análise bromatológicos e outros da sua competência, sejam emitidos com a máxima rapidez possível não permitindo retenção de mercadoria, deles dependentes.

n) Coordenação das polícias com ação no porto.

o) Reclamar da Cia. Docas maior atenção à assistência social, instalação de bebedouros higiênicos, refeitórios, etc., assim como melhores condições de trabalho, principalmente quando em movimentação de cargas agressivas ou em recintos de atmosfera diferenciada pela temperatura ou pela impregnação de outros gases ou resíduos.

p) Corrigir a injustiça que pesa sobre as mercadorias nacionais que, quando armazenadas para exportação,

pagam taxas sobre o valor enquanto as estrangeiras as pagam sobre os direitos.

q) Finalmente, às autoridades portuárias devem ser dados poderes suficientes para tomar todas as medidas e providências no sentido de elevar ao máximo o rendimento dos trabalhos portuários, deixando de lado, se necessário, obsoletas disposições regulamentares, pois, acima delas, estão os legítimos interesses da coletividade tão sacrificados pelo congestionamento.

c) Medidas preventivas

a) Reorganização do sistema de transporte terrestre entre Santos e São Paulo.

b) Instalação do sistema de oleodutos entre Santos e São Paulo.

PANORAMA PORTUÁRIO NACIONAL

1) — Não podíamos encerrar este relatório sem nos reportarmos aos itens finais do 1.º, em que nos referimos aos demais portos nacionais. Estes itens são os seguintes:

31) — Tudo o que vimos objetivando se refere ao Porto de Santos. Mas é notório que essa situação não é particular a esse Porto que parece mesmo ser o mais bem aparelhado e organizado do país. Desgraçadamente é situação que atingiu ou vai atingindo os mais importantes do país na escala de verdadeira calamidade nacional.

32) — Comissão parlamentar federal que somos, nossas vistas não deverão ficar restringidas àquele porto. O problema do congestionamento dos portos brasileiros é tão sério, o vulto dos interesses nacionais, nele envolvidos, é de tal relevância, o seu estudo tão complexo, sua solução exige montante financeiro tão avultado que, não pode continuar sob a orientação descoordenada, com solução de continuidade no seu desenvolvimento, como até aqui.

33) — Os regulamentos, os métodos, a experiência dos portos estrangeiros, e mesmo de alguns nacionais mais avançados, devem ser aproveitados e aplicados no que interessar aos demais. Essa evolução é incompatível com o processo de se ater o governo ao que lhe sugere cada administração portuária. Precisa ter incremento e coordenação.

2) — A comissão resolveu adiar a consideração desse aspecto geral do problema portuário, para depois da vi-

sita ao porto de Santos. Agora estou mais convencido, ainda, de que a questão portuária é tão vital para o Brasil, a sua complexidade tão acentuada que, a reforma do aparelho que a supervisiona, é uma necessidade imperiosa. O descongestionamento isolado do porto de Santos não proporcionará a baixa dos fretes marítimos. Só a solução geral, no conjunto deles, abolirá as sobretaxas que estão minando a nossa economia.

3) — A coordenação e a vivificação do nosso parque portuário é questão vital para o Brasil e só poderá ser eficientemente conduzida por entidade autônoma, diretamente subordinada à Presidência da República, a fim de que as interferências inevitáveis, dos vários Ministérios, não sejam motivo de amortecimento da ação ou mesmo de verdadeiros empasses a travar a marcha do seu desenvolvimento, cujas conseqüências já nos estão custando tão caro.

4) A simples leitura do regimento do Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais, cujo Diretor é a autoridade a que está afeta a questão dos portos, demonstra que a sua atividade é inteiramente absorvida pela burocracia do complexo aparelho administrativo, portanto, absolutamente sem possibilidade a se dedicar, na medida do necessário, a coordenação e impulsionamento que devem presidir a administração dos nossos portos e vias fluviais, sob uma visão de conjunto.

5) As normas administrativas dos nossos portos são tão diferenciadas e desconexas, que nem parecem do mesmo país. Por isso, portos com baixos coeficientes de utilização de cais já estão congestionados e concorrendo para o nosso depauperamento econômico, denotando desorganização ou desaparelhamento.

6) Por outro lado, já é tempo de se pôr a serviço do Brasil a sua rede fluvial. Realmente o problema de navegação fluvial em nosso país tem sido lamentavelmente descuidado ou relegado a plano inferior.

7) Em 1865, Couto de Magalhães instalou a navegação no rio Araguaia. A falta de orientação técnica, o seu sucesso foi comprometido pelo uso de tipos de embarcação inadequados. A margem desse decantado rio, em Leopoldina, estão três desses barcos como cachepots gigantescos sustentando árvores, geradas no seu bôjo, a lem-

brar o patriotismo sadio e operante daquele estadista cujo exemplo jamais poudes extremecer o desinteresse pelos nossos problemas fundamentais.

8) Mais de 70 anos são passados sobre esse ensaio de resultados positivos, porque a verdade é que a navegação perdurou por largo tempo apesar da inadatabilidade das embarcações às características do rio e quando ainda a zona ribeirinha era verdadeiro sertão.

9) Daí a esta parte, jamais governo algum, estadual ou federal, cogitou seriamente desse problema. No entanto, essa navegação ligaria diretamente ao porto de Belém o centro do país, contido numa larga zona de Goiás, Mato Grosso, Maranhão, Piauí, Pará, em franca produtividade.

10) Convém acentuar que a zona mais fértil de Goiás, justamente encostada aos rios Araguaia e Tocantins, outra via esquecida, já está exportando largamente produtos que demandam a América do Norte. Pois bem, essas mercadorias, se descessem qualquer desses rios até Belém, além de utilizar o mais barato tipo de transporte do mundo, fariam uma economia de percurso de 3.400 kms. porque, demandando os portos do Rio ou Santos, marcham em direção diametralmente oposta à do seu destino.

11) Casos paradoxais como este, que conheço de visu e acidentalmente, haverá muitos pelo Brasil. Problema de maior significação econômica haverá, que o aproveitamento dessas estradas andantes que a natureza espalhou por todo o nosso território? A nossa displicência ainda não permitiu que tão estupendo fator econômico entrasse a colaborar no nosso progresso.

12) A remodelação do nosso atual Departamento de Portos, Rios e Canais, na forma acima preconizada, seria, sem dúvida, a primeira etapa para a recuperação desse enorme potencial econômico, eternamente abandonado.

CONCLUSÃO

1) — O congestionamento do porto de Santos é tão angustiante que uma sensação de mal-estar se generalizou por todas as classes, entidades e pessoas que aos poucos, foram sendo atingidas pelas suas conseqüências.

2) — Instituída a Comissão Parlamentar de Inquérito, esta passou a concentrar as esperanças gerais: das

classes convervadoras, dos exportadores e importadores, dos comissários e despachantes, dos armadores — de uma rápida debelação da crise — das classes trabalhistas — a de uma melhoria de sua situação, através de aumento de salário acompanhado de melhores condições de trabalho.

3) — De todos a Comissão recebeu a prova dessa sensação, no entusiasmo com que trouxeram a sua cooperação traduzida nos seus depoimentos e suas queixas. A responsabilidade da Comissão crescia diante de tão espontânea colaboração e, sobretudo, pelas homenagens com que foi obsequiada por pessoas e entidades da maior responsabilidade no cenário político e econômico de São Paulo.

4) — Grande felicidade seria para ela se a tantas esperanças pudesse retribuir com o oferecimento de uma solução pronta para a sua crise portuária. Ao invés disto, embora causando sérios desapontamentos, o que muito lhe pesa, deverá confessar que o congestionamento, como as suas causas fundamentais, não poderá ser removido, em curto prazo, a menos que ocorra a indesejável depressão econômica a que já nos referimos.

5) — Contudo, podemos afirmar que improfícuo não foi o trabalho da comissão. Só o fato de sua instituição, foi motivo para grande focalização do problema e a convergência, para ele, dos técnicos, estudiosos e interessados. Isto muito concorreu para a eficiência dos trabalhos, pois todos já haviam meditado no assunto e as

mínimas causas do fenômeno, puderam ser denunciadas.

6) — Assim evidenciados, o governo pôde remover várias delas. Muitas por sugestão da Comissão, logo após o seu regresso de Santos, com evidentes reflexos na minoração ou não agravamento da crise, principalmente no porto de Santos, onde, apesar do grande aumento da importação verificado em maio p. p., a situação de congestionamento não se agravou.

7) — Feitas estas considerações à guisa de prestação de contas e, convencido que as causas fundamentais estão sendo removidas adequadamente, ao passo que as demais dependem de vários setores da administração, pensamos que a Comissão poderá dar por encerradas as suas atividades oferecendo, como resultado do seu trabalho, os relatórios elaborados após terem recebidos as emendas ou novas luzes da discussão a que estão sujeitos, aos diversos setores administrativos de que dependem as diversas medidas nele sugeridas.

8) — Penso, mesmo, que esses trabalhos devem ser amplamente divulgados não só para receber os benefícios da crítica construtiva, mas também como prestação de contas à opinião pública.

9) — São estas, Senhor Presidente, as conclusões a que, modestamente, pudemos chegar, fruto, sobretudo, da eficiente direção de V. Ex.^a. do trabalho e estreita colaboração dos nobres colegas da Comissão.

Sala das Sessões, 24 de junho de 1947. *Jalles Machado*.