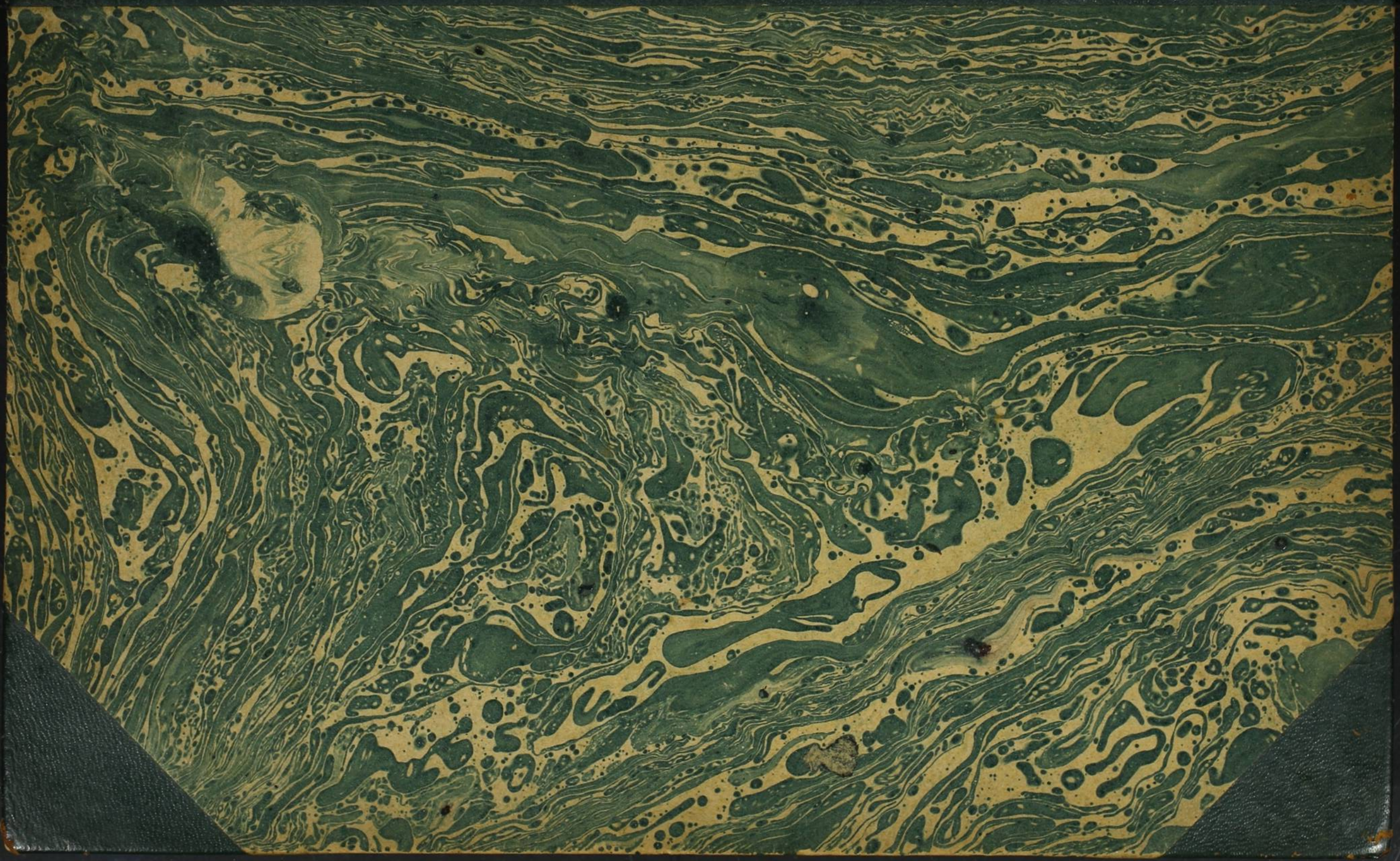

Caro amigo.

Não quero de um adversario, inteiro reconhecimento do meu direito; mas, de um como o Sr. é licito esperar que concorde na injustiça de muitas accusações.

Ha coisas que se dizem e se escrevem por dever do officio. São assim algumas que contra nós articulam homens como o Sr. Tambem eu terei dito talvez coisas demasiadas. Estamos pagos.

O que quero mostrar-lhe é que aqui faço eu justiça a um dos nossos maiores adversarios, seu illustre Pai, a quem agradeço solemnemente não só a justiça que nos fez, ás Docas, como os serviços que nos prestou nos, o Brazileiro.

Maria.

2 Fevereiro.

[illegible]

ALBERTO DE FARIA

DOCAS DE SANTOS

AO ESTADO DE S. PAULO

Artigos publicados no «Jornal do Commercio», em defeza da Companhia Docas de Santos, a proposito dos discursos dos Senadores Alfredo Ellis e Adolpho Gordo

Sentença do Juiz Federal da 1.ª vara, Dr. Raul Martins, sobre a questão das capatazias

REUNIDOS N'ESTE FOLHETO POR INICIATIVA DE ALGUNS ACCIONISTAS

RIO DE JANEIRO
TYPOGRAPHIA LEUZINGER

1915

7467-14

DOCAS DE SANTOS

AO ESTADO DE S. PAULO

Um grupo de accionistas da Companhia Docas de Santos resolveu fazer editar, reunidos neste folheto, os artigos publicados no *Jornal do Commercio* em Novembro e Dezembro ultimos, a proposito do prolongamento do Cáes de Santos e dos discursos então proferidos no Senado pelos Srs. Alfredo Ellis e Adolpho Gordo.

O pseudonymo « Accionista das Docas » já não encobre mais o nome de um dos nossos illustres consocios, o Dr. Alberto de Faria, a quem a penultima assembléa geral de accionistas consagrou um voto unanime de especial louvor e gratidão por serviços anteriores, da mesma natureza, manifestação que teve a solemnidade de ser proposta pelo benemerito brazileiro, presidente da Directoria, Sr. Candido Gaffrée, em nome de seus collegas e de ser apoiada por palavras calorosas do eminente Dr. Paulo de Frontin, como presidente do Conselho Fiscal.

A publicação em folheto é uma homenagem que queremos prestar ao nosso distincto consocio e ao mesmo tempo exprime o empenho de tornar bem publica a injustiça da campanha que um grupo de especuladores capitanêa contra a grande Empreza nacional, alvo dos odios de syndicatos extrangeiros.

Coube ao nosso consocio a gloria de ter sido o primeiro a sahir á imprensa em apoio da attitude patriotica da illustre Directoria das Docas de Santos, contra o *Trust* canadense que pretendeu submetter a uma só mão de ferro toda viação do Sul do Brazil e ainda um grande numero de emprezas, que exploram serviços publicos e industrias particulares.

E' recente a memoria dessa notavel campanha, que achou logo echo na quasi unanimidade da imprensa e nas duas casas do

Parlamento, uma das quaes, a Camara dos Deputados, votou solemnemente a publicação no *Diario Official* dos brilhantes artigos do nosso consocio.

Renovados agora os ataques contra as Docas de Santos, voltou de novo a campo, espontaneamente, o mesmo esforçado combatente em defesa da Empreza.

Ao tempo em que a illustre Directoria, amparada na responsabilidade juridica do jurisconsulto patrio Carvalho de Mendonça, mostrava a absoluta indiscutibilidade dos nossos direitos, quiz o illustre consocio destruir pela imprensa a legenda da exorbitancia das tarifas do cáes e da illegalidade da cobrança de certas taxas, accusações ridiculas, já sufficientemente rebatidas antes, mas que tiveram nova edição, igualmente errada, nos discursos recentes dos Senadores Alfredo Ellis e Adolpho Gordo.

Acreditamos que, a par da convicção do nosso direito, está tambem firmada no espirito do nobre e laborioso Povo Paulista a da clamorosa injustiça com que os interessados pretendem descarregar nas Docas de Santos o peso dos soffrimentos actuaes da lavoura e do commercio do grande e prospero Estado.

A insignificancia da cifra de trezentos réis das decantadas capatazias comparada com as cifras do imposto estadoal, dos fretes ferro-viarios, e das outras despezas até os portos europeus que ascendem a 17$000, bem evidencia a má fé de uma campanha indigna, que procura desviar de outros a animosidade, canalisando-a contra os capitalistas que levaram a cabo a arrojada Empreza.

Felizmente, as Docas de Santos tem ido de victoria em victoria, triumphando sempre, como bem accentuou o Sr. Senador Alfredo Ellis no seu discurso ultimo, onde esqueceu-se apenas de attestar que esses successos tem sido assegurados pela lealdade e pela integridade dos homens mais illustres deste paiz, Prudente de Moraes, Campos Salles, Murtinho, Rodrigues Alves, David Campista, Bernardino de Campos e outros, nomes cuja invocação devemos fazer constantemente a vêr se conseguimos que a autoridade d'elles imponha silencio aos adversarios inconscientes, aos gritadores energumenos e aos inimigos vis aos quaes falta a noção do respeito devido á honra alheia.

As Docas de Santos tem vindo, de facto, de victoria em victoria, e hão de caminhar de triumpho em triumpho.

No curto intervallo que decorre da publicação pela imprensa destes artigos, ora reunidos em folheto (menos de um mez) dois novos successos registra a bôa causa.

Um é a sentença do integro e talentoso Juiz Raul Martins, que condemnou a insolente pretensão da Light and Power na questão das capatazias, sentença que temos a honra de fazer publicar, em annexo, não só pelo valor moral do nome do seu illustrado prolator, como pelo resumo, admiravel de concisão e de profundeza, que ahi se faz, do nosso direito.

O outro é o patriotico discurso do illustre Sr. Conselheiro Rodrigues Alves aos seus coestadoanos, felizes de o verem reassumir o Governo do Estado.

Delle destacaremos um trecho primoroso, para offerecel-o aos caixeiros do *Trust*, directores da campanha, e aos politicos que, de bôa ou de má fé, lhes prestam auxilio:

> « Não sou sympathico á ideia da organisação de « *trusts* para a exploração do serviço da viação ferrea « Se houver necessidade de sua unificação, prefiro que « ella se faça sob as vistas e responsabilidade do « Estado ». (Discurso no banquete de 3 do corrente em S. Paulo).

8 de Janeiro de 1915.

* * *

DOCAS DE SANTOS

O Tartufismo Paulista

Mascarando agora com o pretexto da concurrencia publica, a pretenção que tiveram de obter, pura e simplesmente, *sem concurrencia*, o prolongamento do cáes de Santos *no regimen das mesmas taxas, favores, decretos e contractos* da actual Empreza e MAIS 2 % OURO SOBRE A IMPORTAÇÃO, esperão politicos de S. Paulo fazer crer que é o interesse da lavoura e do commercio que os inspira.

Os antecedentes desmoralizam o embuste. Perdoem os homens honrados e de bôa fé, que os ha entre os politicos paulistas nossos adversarios, a parte que lhes toca na critica aos seus correligionarios negocistas.

A idéa do prolongamento veio na complexidade de um vasto plano da Brasil Railway e do seu grupo financeiro.

Nessa occasião, o syndicato açambarcador das Estradas Paulista e Mogyana e arrendatario da Sorocabana, quiz ter tambem o seu porto. Era o monopolio, era o estrangulamento premeditado para vastissima zona, a completar com a projectada compra da S. Paulo Railway. O porto integrava o plano; e o prolongamento foi arma para amedrontar a Empreza nacional.

Só agora, comprehend~~o~~ a insensatez de ter requerido tal concessão de mão a mão, igualsinha á das Docas de Santos e aggravada dos 2 % ouro (uma ninharia de 5 ou 6 mil contos annuaes), volta-se S. Paulo para a moralidade da concurrencia.

Où la vertu va-t'-elle se nicher?!

Permittirá S. Paulo que os interessados nas Docas de Santos, a par de seus direitos indiscutiveis, de seu privilegio insophismavel, opponham ao competidor duas excepções e... (sem offensa) baseadas em questão de idoneidade moral.

O Governo da União já uma vez cahio na esparrella de ceder a S. Paulo a Sorocabana, que arrematára em praça só pelo receio de vel-a em mãos de extrangeiros.

S. Paulo quiz guardar em deposito a joia; e, á probidade de seus homens politicos ficou ella confiada. Mezes depois, dous extrangeiros, capitães de *trust*, um delles apenas conhecido então por suas boas intenções e pelos planos gigantescos cujo insuccesso hoje verificamos, homem de merito sem duvida, o Sr. Farquhar, o outro, bastante conhecido infelizmente para seu nome e para remorso de consciencia dos Paulistas, o financista Legru, abeiraram-se do então Presidente de S. Paulo, Jorge Tibiryçá e do Superintendente da Estrada, Alfredo Maia, pessoas na posse dos segredos da contabilidade, e delles obtiveram um arrendamento de 90 annos (!), cuja condições são assumpto de um livro notavel — « *Caso que não foi e não é serio* ».

O principio da concurrencia publica, está claro, havia sido banido; e, em substituição, se lhe oppôz o do segredo administrativo mais rigoroso. Como traço de homogeneidade entre o passado e o futuro, transpirou apenas na occasião, e logo depois se confirmou, que ficavam ao serviço dos arrendatarios, a 4:000$000 ou 5:000$000 por mez, o Presidente Tibiryçá e o seu empregado de confiança na Sorocabana.

Estes dous illustres cidadãos continuam, entretanto, a occupar entre os Paulistas posições de saliencia, e um delles, o Ex-Presidente Tibiryçá, presta-se ainda a honrar com a sua solidariedade e a dirigir com seus conselhos e autoridade, o P. R. P., agora muito votado á moralidade administrativa.

Não leve, pois, a mal S. Paulo que lh'o digamos, os offendidos por uma campanha de odios, de despeito, de inveja e de negocios contrariados, que, em caso de concurrencia, quando possivel, nós os interessados das Docas lhe opporiamos uma suspeição... de antecedentes notoriamente compromettedores.

Depois, tão ingenuos não somos nós para nos illudirmos com a série de trampolinices que podem esconder-se atrás do plano.

Dono do Cáes de Santos, o Governo de S. Paulo, que lança impostos e que approva tarifas das estradas de ferro, poderá burlar toda a concurrencia honesta, tirando no preço dos cordões o que diminue no do sapato. A sobretaxa de 5 francos por sacca, elevada a 6 francos, permitte que se dê passagem livre no cáes ao café que actualmente paga 300 réis de capatazia. Um jogo de tarifas com a Mogyana, a Paulista e a Sorocabana, levará a identicos milagres.

Só um pessoal como esse, só um pessoal muito *americanizado*, póde chamar moralidade fazer-se o poder publico agora concurrente da industria particular, a qual se deve uma obra que elle deixou de executar, *para não arruinar suas finanças*.

E' esta a primeira excepção de idoneidade moral a oppôr á pretenção.

Ha outra.

Vociferando contra as tarifas das Docas de Santos (as mais baixas de todos os portos do Brasil), esquece-se S. Paulo das tarifas monstruosas de suas estradas de ferro.

Esse estudo, que seria de grande proveito, não interessa aos politicos paulistas, pela mesma razão, de certo, por que as tarifas mais elevadas dos outros portos nunca lhes mereceram reparo, antes, foram a obra consciente de Paulistas illustres, taes como as de Manáos, dadas pelo Sr. Campos Salles, e as do Pará, Rio Grande, Pernambuco, e outros portos, dadas pelo Presidente Rodrigues Alves.

E' que os capitaes paulistas, os interesses paulistas, o dinheiro paulista, a moralidade paulista, tudo isso é cousa que se liquida *intra muros* por um criterio, e cá fóra por outro : os accionistas da Paulista e da Mogyana são *des gros bonets* do P. R. P. e ao misero contribuinte paulista a satisfação que se dá e a mentira que se inventa é que são os 300 réis por capatazia de sacca de café que arruinam a lavoura e o commercio.

Emquanto isso, a Estrada de Ferro Paulista continúa a cobrar 12 % sobre um capital aguado e diluido em varias bonificações e filhotes, cujo cheiro e sabor não são extranhos a muitos dos atacantes da actual Empreza.

Os interessados nas Docas de Santos não estão dispostos a deixar passar sem protesto energico e sem retaliação (ao par da defesa calma e firme que vem fazendo a illustre Directoria), os

ataques e berros da politicagem paulista, onde ha homens de boa fé, mas onde rastejam tambem interesses vis.

E' preciso que o Estado de S. Paulo e a Nação saibam que, em vesperas de eleição, o P. R. P. está fazendo, com esta bulha, uma farça para distrahir a attenção, dos erros e esbanjamentos que deram em resultado a ruina do opulento Estado.

E, preliminarmente, é precizo affirmar, o que com facilidade se prova, sem margem para replica, que de tudo quanto o tartufismo paulista chama escandalo, immoralidade, extorsão, ladroeira, gazúa e quejandas insolencias, não ha uma só, *uma só*, que não tenha a responsabilidade directa, immediata, moral ou juridica, dos mais illustres e dos mais respeitados nomes da actual situação paulista.

Não escapam nem as capatazias. Foi um aviso do Sr. Rodrigues Alves, Ministro da Fazenda, que lhes autorisou o começo de cobrança em Santos, e foram decretos do Sr. Rodrigues Alves, Presidente, que as deram, *taes como eram cobradas em Santos*, ao Sr. Farquhar, no Pará, *sem concurrencia publica*, e a outros em outros portos. Foi o Sr. Prudente de Moraes, a despeito da grita de seu irmão, Senador Moraes Barros (o Ellis daquella época), quem, tendo por ministro o Sr. Bernardino de Campos, *indeferio* a reclamação das estradas de ferro de S. Paulo contra a cobrança de capatazias. E foi o illustre e benemerito Campos Salles quem as deu á Manáos Harbour expressamente « *como são cobradas no porto de Santos* ».

Não escapará tambem, apezar de não ter firma paulista, reconhecida por tabellião, o decreto Nilo-Sá de Outubro de 1909, decreto que o Sr. Alfredo Ellis, no seu estylo parlamentar elevado, chama o *decreto-gazúa*.

S. Paulo tinha nesse momento no ministerio, homem que era e é de sua inteira confiança, o Sr. Candido Rodrigues, o qual, solidario com os politicos paulistas e com a gazúa governamental, ficou na pasta até o dia em que o Sr. Nilo Peçanha resolveu dispensar de serviço e de apoio o ministro e os paulistas, em uma « varia » do *Jornal*, violencia que permittio afinal ao intransigente Sr. Ellis a liberdade de, onze mezes (!!) depois do decreto-gazúa, gritar *péga-ladrão* atraz do Governo Federal, do Sr. Candido Rodrigues e dos chefes paulistas com os quaes estava, esteve e está.

Convençam-se os politicos paulistas que não hão de continuar a illudir os seus committentes, affectando innocencia e simulando indignação contra as Docas e respectivas tarifas, que são a obra de sua collaboração constante e efficaz.

Quem diz o que quer ouve o que não quer. E o povo de S. Paulo saberá que antes deste zelo serodio a premiar, ha culpas a punir.

Não hão de ser as Docas de Santos, o bóde expiatorio dos desvios de dinheiro largamente iniciados com os 30.000 contos que custou aos cofres da valorisação, a candidatura mallograda do Sr. Albuquerque Lins á Vice-Presidencia da Republica.

(12 de Novembro).

A Attitude do Ministro

Nesta questão do prolongamento do cáes de Santos, ha uma opinião que está ao lado dos politicos paulistas — a do Sr. Barbosa Gonçalves.

A elle, á sua resistencia marralheira, sempre promettendo ao Presidente levar o decreto em cada despacho semanal, sempre adiando, sob pretextos varios, deve S. Paulo que o Marechal Hermes não tenha contratado (obtendo notavel reducção nas tarifas) o prolongamento, com os concessionarios actuaes, como os anteriores foram contratados, *sem concurrencia*, — pelo Marechal Deodoro, Ministro Glycerio, 1890, até Paquetá, — pelo Marechal Floriano, Ministro Serzedello, 1892, até Outeirinhos, — e antes, em 1888, pelo Sr. Lourenço de Albuquerque, um nome, uma intelligencia, um caracter, que bem póde dispensar a lembrança de que atráz delle estava a figura puritana do Imperador D. Pedro II.

O seu a seu dono.

A resistencia do actual titular da pasta da Viação foi a causa de não ter sido decretado o prolongamento que, aliás, tinha sido requerido a contra-gosto e por pedido insistente do Marechal, desejoso de provar a S. Paulo que aquelle palacio cheirava a homem. A força da inercia era no Ministro um habito. Naquella pasta, de facto, nada caminhou.

Mas, no caso do prolongamento, S. Ex., nestes ultimos dias, fez alguma cousa mais do que ser inerte : pôz-se ao lado dos paulistas e o principio da concurrencia publica dava-lhe animo para pretender calcar aos pés leis, contratos e direitos, como S. Paulo desejou.

Entre um Presidente que não tinha mais o que dar e uma deputação numerosa e forte, que alardeia valer mais que o Sr. Pinheiro Machado no futuro quatriennio, S. Ex. achou, no seu caracter ou no seu instincto, energias para resistir. Tome-se por termo essa nossa confissão para os fins de direito e para os effeitos annunciados.

Em outros casos, S. Ex. teve anteriormente suas ganas de resistir ao Marechal, como nas despezas não autorisadas, nos novos tunneis da Central, e na Estrada de Ferro para Matto Grosso, onde chegou, dizem, a fornecer dados precisos á imprensa de opposição para combater os desejos do Presidente ; mas, sua intransigencia accommodava-se logo, até com os gritos do seu subordinado Frontin e com o repto deste : « demitta-me, se puder ».

Nessa época, faltavam muitos mezes para 15 de Novembro de 1914. Agora, porém, o tempo era curto e, o thesoureiro já é outro Braz.

Ora, é preciso que o Sr. Barbosa Gonçalves saiba que a sua attitude, evidentemente inspirada na preoccupação de cortejar S. Paulo, tambem está encontrando explicações em interesses ou sentimentos de ordem diversa. Fallemos.

Não offendemos quando citamos factos que podem ser contestados (e oxalá o sejam) nem quando delles tiramos conclusões logicas, que podem ter, entretanto, explicação honesta.

Sabido é que o Sr. Barbosa Gonçalves tinha um cunhado, habil e modesto engenheiro, ganhando um conto de réis por mez no « Port de Rio-Grande du Sud ».

Mal S. Ex. passou da Intendencia de Pelotas para a pasta da Viação, por um destes saltos frequentes, mas sempre sorprendentes, grandes qualidades profissionaes e administrativas foram logo descobertas em seu joven cunhado, Dr. Luiz Pereira.

A empreza do « Port de Rio de Janeiro » pedio logo de emprestimo á sua collega e alliada do Sul, o homem que assim se revelava ; e aqui o teve, até pouco tempo, junto de si e da séde do Governo, a 3 :500$000 por mez.

A competencia do já então notavel engenheiro não podia deixar, porém, de alcançar maiores triumphos e melhores proventos. A mesma machina financeira dos dous portos passou a precisar delle em S. Paulo. Dentro de uma semana, dentro dos sete dias de uma semana, o engenheiro até então especialista em portos, foi eleito director, ao mesmo tempo, da Sorocabana e da Mogyana, a nenhuma das quaes estava ligado pelos laços de accionista ou por qualquer outro... parentesco

Não sabemos se depois disso o grupo de intelligentes extrangeiros, que assim sabe aproveitar a capacidade nacional e distinguir os membros das familias republicanas, começou a ter maiores facilidades.

Ha quem o affirme ; mas, nós não temos prova.

Entretanto, uma cousa é sabida : é que quem ultimamente maior tranquillidade deixava ao Sr. Paulo de Moraes Barros de que o Ministro não concederia o prolongamento ás Docas, era o Dr. Pereira, director de estradas de ferro do *trust*, sujeitas ao Governo geral e ao Governo estadoal.

Não vai relação necessaria de um caso para outro. E' natural mesmo que haja muita moralidade, muita honestidade, muito patriotismo e muito viver ás claras. Não obstante, a suspeição fica, e adquire até alguma importancia, quando se reflecte que o pessoal da Sorocabana e da Brazil Railway continúa a pretender o porto, sob a capa do Estado de S. Paulo.

E' sem duvida grande desastre para a nossa coragem na luta, a opinião juridica do Sr. Barbosa Gonçalves, de accôrdo com a dos politicos paulistas.

Deveriamos mesmo desanimar se outros ministros, o Sr. Glycerio inclusive, não tivessem anteriormente contratado com a Empreza actual, *sem concurrencia*, reconhecendo assim um direito que nenhum homem sincero contestará e que a recente discussão na imprensa, com a responsabilidade da Directoria, levou até ás vistas dos mais cegos.

Não desanimamos. Nem mesmo tomamos a sério a pretenção paulista.

Já estavamos bastante seguros do nosso direito. Agora, porém, um elemento novo, uma força poderosa, veio pôr-se de nosso lado.

E' o parecer do Consultor Geral da Republica, mandado ouvir recentemente pelo Governo.

A categoria do funccionario diz muito; mas, a importancia do parecer só será devidamente aquilatada quando se tiver citado o nome do Sr. Rodrigo Octavio, jurisconsulto entre os mais reputados, nome que veio á notoriedade de que goza com a recommendação da amizade e da confiança illimitada e muito merecida do Grande Presidente Prudente de Moraes.

Os *audazes expoliadores* do commercio e da lavoura de S. Paulo, os *potentados* das Docas, têm nas suas *ladroeiras*, a vantagem de poder citar comparsas como o Sr. Rodrigo Octavio, que lhes reconhece o direito ao prolongamento, e dos Srs. Prudente de Moraes, Rodrigues Alves, Campos Salles, Bernardino de Campos e outros, que subscrevem as decantadas capatazias e outros *escandalos*.

Gente assim não se deixa vencer com duas razões, não se intimida com dous berros, nem se abate com duas tolices.

Plena liberdade lhes fica, a esses pares de razões, de berros e de tolices, para continuarem sua triste campanha, que a nós resta o direito de os obrigarmos a respeitarem leis e contratos.

Firmes, como quem não precisa de intimidades ministeriaes, nem procura descobrir o caminho das sympathias, somos nós, os que erguemos a muralha do Cáes de Santos, quando o Estado yankee tinha medo de arruinar suas finanças, e que obtivemos de homens illustres como Murtinho, Campos Salles, Bulhões, Affonso Penna Campista, as homenagens da gratidão do Poder Publico, e que de paulistas de mãos limpas como os Srs. Rodrigues Alves, Prudente de Moraes e Bernardino de Campos recebemos a autorisação de ~~cobar~~ cobrar as capatazias e as outras taxas que honestamente embolsamos, somos nós que temos o direito de, parodiando uma apostrophe celebre, dizer aos estadistas da valorisação e das emissões: *Messieurs, nous vous rappelons à la pudeur.*

(13 de Novembro).

Fisco, Estradas e Cáes

Na apreciação que em dous artigos fizemos do tartufismo paulista, a proposito da questão do prolongamento do Cáes de Santos, não havia intuitos offensivos a muitos daquelles que mais desabaladamente se batem contra nós. A porta larga que abrimos para os que de boa fé estão ao lado dos negocistas, dá passagem a todos quantos estão no numero dos honestos e deixa até sahida a outros para os quaes a excepção não foi talhada.

A celeuma que se levantou na Paulicéa foi ainda um jogo dos politicos do syndicato, que quizeram solidarisar bons e máos na communhão de uma offensa.

Não pega o jogo. Pelo contrario, muitos paulistas de alta representação fazem sentir, a proposito, o vexame da companhia a que a politica os obriga.

De outro lado, os lavradores e commerciantes de S. Paulo, que se debatem nos horrores de uma crise asphyxiante, dirigem-se agora ao « accionista das Docas » para formularem e pedirem a publicidade de queixas amargas contra aquelles sobre os quaes foi por elle lançada publicamente responsabilidade maior no descalabro actual, quando mostrou que as Docas de Santos eram, nos encargos do operoso Povo Paulista, pouco mais do que a mosca do coche.

As estradas de ferro e o Fisco estadoal pesam, em absoluto, *e relativamente tambem*, muito mais, muitas vezes mais, que as contribuições do cáes, eis o que escreviamos e repetimos para desmascarar o tartufismo com que se pede concurrencia publica para alliviar de taxas que mezes antes eram solicitadas *integraes e ainda aggravadas*.

E' neste momento justamente, neste preciso momento historico de calamidades sem conta, que o Estado de S. Paulo e as estradas de ferro se dão as mãos para novas exigencias ao contribuinte.

As queixas que recebemos, formuladas de todos os lados, contra inimigos que não conhecem lei nem dogma, não será explorada por nós. Antes, aconselharemos resignação.

Acima de tudo estão a sinceridade do homem que se presa e a humanidade de não aggravar padecimentos sem remedio com o desespero dos que soffrem.

As Estradas de Ferro paulistas acabam de elevar de 40 % suas tarifas de transporte. Do clamor geral se fizeram éco em uma representação ao Governo Estadoal, as camaras municipaes de Salto Grande do Paranapanema e do Avaré.

Por uma coincidencia, destas que Deus põe no caminho da existencia para embaraçar os mais seguros viajores, o Ministro superintendente deste serviço é o Dr. Paulo de Moraes Barros, honrado politico, que herdou na bagagem de um nome illustre e acatado, o odio ás Docas de Santos; e é director das principaes dessas estradas de ferro o jovem engenheiro Luiz Pereira, cuja rapida carreira do Porto do Rio Grande do Sul á direcção suprema das estradas de ferro paulistas, com escala pelo Porto do Rio, se fez tão rapidamente e tão assombrosamente que batido ficou, muito longe, o *record* de acrobacia e de presteza que acabava de ganhar na politica, seu illustre cunhado, o Dr. Barbosa Gonçalves, promovido de Intendente de Pelotas a Ministro da Viação.

O Secretario Moraes Barros, responsavel pela viação ferrea paulista, e o director das estradas de ferro do *Trust*, estão de accôrdo em que não ha direito de recalcitrar contra o augmento de tarifas; e o despacho exarado pelo Secretario da Agricultura na representação das Camaras Municipaes, datado de 17 de Novembro corrente, foi este: « não cabe providencia alguma ao Governo, visto que o alludido augmento, devido á influencia da depressão cambial, foi estabelecido de conformidade com os contratos em vigor ».

Neste mesmo momento angustioso, neste mesmo instante critico (queixam-se ainda os soffredores contribuintes paulistas) o Governo Estadoal recommenda á Recebedoria de Santos que de 1 de Dezembro em diante não se esqueça que o franco passou a valer 700 réis e que os 5 francos da sobre-taxa são 3$500 e não mais 3$000.

A alteração cambial, perfeitamente legitima, coincide, porém, com a immutabilidade e a perpetuidade de uma pauta de 800 réis que é hoje *apenas* o dobro da realidade, o que permitte ao Estado

cobrar, não o que é legal, os 9 % *ad valorem*, mas 18 %, de que precisa para cobrir o seu *deficit*.

Esta triste situação é infelizmente verdadeira. Não a podemos encobrir; e aos missivistas aconselhamos apenas que se resignem. O Governo Estadoal cobra impostos pesados e arranca contribuições illegaes, porque nem assim conseguirá saltar a fogueira; e as estradas de ferro elevam tarifas, porque valem-se da lettra de seus contratos.

Um parallelo impõe-se, porém, de effeito esmagador. Outro intuito não temos senão tornal-o evidente.

E' neste momento que as Docas de Santos tinhão proposto fazer reducção de 33 % nas capatazias do café e de 50 % em muitas outras. A sacca de café que paga ás Docas, actualmente, 300 réis de capatazia, passaria assim a pagar 200 réis.

Entretanto, tomando por base os dados exactos, precisos, de uma excellente publicação recente — o Guia do Fazendeiro — calculando sobre a pauta de 600 réis (a pauta está elevada a 800 réis) esses mesmos 60 kilos de café gastam entre o Ribeirão Preto e o porto do Havre, *até o momento da atracação:* Frete de Ribeirão Preto a Santos, 4$280. Commissario, sacco, carreto, etc., 3$180. Agente, exportador, etc., 1$180. Frete maritimo, 1$800. Imposto de 9 % *ad valorem*, 3$240. Sobre-taxa de 5 francos, 2$985. Total, 16$671.

A esta despeza seria preciso addicionar 300 réis (tresentos réis), com que as Docas de Santos collaboram para a *ruina* do productor.

São estas as taxas que ora vão soffrer aggravação, quando a lavoura luta nos estertores da agonia!

Gravem-se ellas e fixem-se bem na memoria de todos, os que pagam, os que não pagam e os que berram a salario ou por gorgeta: uma sacca de café (além de impostos municipaes e de contribuições indirectas), paga, só ao Fisco estadoal, ás emprezas de transporte, e aos intermediarios, até chegar ao Havre, 16$671. O seu valor bruto actual é 32 a 35 francos por 50 kilos, ou digamos 30$000 por 60 kilos no Havre. A producção agricola paga, pois, de fisco e transporte até o primeiro mercado, mais de 50 % do seu valor bruto, dados todos os descontos. E quando o Secretario da Agricultura diz muito resignadamente, muito calmamente, aos lavradores de Paranapanema e do Avaré que

paguem e não bufem e, no dia immediato, lhes accrescenta na sobre-taxa mais 500 réis por conta da defunta valorisação e mantêm uma pauta de 800 réis, que é um abuso, poderá alguem tomar a sério os furores contra a extorsão dos 300 réis de capatazias de exportação, garantidas por leis, avisos e despachos dos Srs. Rodrigues Alves, Campos Salles e Prudente de Moraes?!

Poderá alguem deixar de assombrar-se da desfaçatez com que se préga a *Delenda Carthago* das Docas de Santos, que em todas estas contas de grão-capitão não chegam a *extorquir* 2 % da despeza, e que ainda assim se propunham reduzir na sua parte, um terço das capatazias?!

Quem, dentre os que conhecem as creações litterarias, deixaria de lembrar Tartufo?

Se se offenderam nossos adversarios, são injustos. Tartufo é quem nos podia pedir contas: elle é o typo classico da hypocrisia habil. A comparação só é offensiva para sua reputação litteraria. Tartufo era intelligente; fazia cynismo com arte.

Para elle, hypocrisia não era serviço de qualquer sapateiro. Para elle...

...il est une science
D'étendre les liens de notre conscience.

(27 de Novembro).

As Tarifas da S. Paulo Railway

O mesmo Secretario da Agricultura de S. Paulo, Dr. Moraes Barros, que respondeu ás Camaras do Avaré, Salto Grande e outras, confessando-se impotente para attender ás suas reclamações contra o augmento de 40 % nas tarifas da Mogyana, da Paulista, da Itabirense e da Dourado, telegraphou ante-hontem ao seu collega Federal, Sr. Calogeras, pedindo que obstasse a que a S. Paulo Railway elevasse sua tarifa sobre o café de 1 de Dezembro em diante.

O Governo da União vae provavelmente responder-lhe, como elle respondeu aos seus conterraneos servidos pelas estradas

de ferro estadoaes : — « nada ha que deferir ; a S. Paulo Railway, dentro do seu contracto, glosa agora as reducções que faz na tarifa do café, como as estradas do seu Estado elevaram agora as suas tarifas, excepção das do café, em 40 %, *apenas* ».

Quando muito o Sr. Calogeras, que foi procurado para intermediario, accrescentará o *Deus o favoreça*, com que a caridade desculpa a impossibilidade da esmola. O illustre jurista Tavares de Lyra, felizmente chamado para dirigir a pasta da Viação e para pôl-a em ordem, depois que a politica de fazer engenharia a arruinou e desmoralisou, poderá accrescentar ao doutor Moraes Barros, que estes negocios com inglezes não são de brincadeira Com elles não se pode fazer como com as Docas de Santos, onde os politicos se julgam no direito de desrespeitar contractos, de fabricar chicanas, de inventar prolongamentos e de negar direitos que, durante 24 annos consecutivos, foram sanccionados com a firma e responsabilidade de estadistas brazileiros.

Contra adversarios perfidos e desleaes, como aquelles que formam em S. Paulo a brigada permanente em armas contra as Docas de Santos, seria licito a nós, accionistas das Docas, empregarmos todas as represalias. Não o fizemos, não o faremos, porque atraz delles está soffrendo o povo generoso cujo trabalho fez a prosperidade da nossa Empreza, confirmando as esperanças com que os nossos capitaes forão rasgar-lhe a estrada dos mares, no dia em que a administração estadoal renunciava uma concessão cheia de favores, pelo receio confessado de *arruinar as suas finanças*. Não augmentaremos a afflicção ao afflicto.

Nossos processos são mais nobres. Mesmo contra guerrilhas e emboscadas, só empregamos armas autorisadas de combate. Quando trazemos a publico, aggravando-as com commentarios, as queixas da lavoura e do commercio de S. Paulo, não temos o intuito de intrigar, temos o proposito de defender a causa das Docas de Santos.

São politicos de S. Paulo que as denominam o Polvo, com P maisculo ; forão elles que, para colorir o arranjo do prolongamento, disseram ser preciso que a lavoura pudesse respirar, livre do estrangulamento do Cáes.

Foram elles que, pela voz graduada e muito autorisada do Senador Alfredo Ellis, compararam os cinco directores das Docas

aos cinco dedos de ferro da mão de ferro que asphixiava a lavoura de café.

Todas estas *boutades*, em tom sério, em voz alta, em lingua portugueza mais ou menos castiça, chegaram a parecer verdade; e não poucos são os que de boa fé nos têm dito que a Empreza das Docas enthesoura todo o suor paulista.

A demonstração que hontem fizemos (e não é nova) terá produzido muito maior sorpreza que a impressão que deixam as objurgatorias e as palavras desacompanhadas de provas e de algarismos do Senador Ellis.

Só tivemos um trabalho: o de convencer alguns, mostrando-lhes publicações, dados estatisticos, contas de venda, para provar que não exageramos.

Ninguem podia crer que o *Polvo* tivesse unhas tão curtas, tentaculos tão microscopicos. Lendo o Senador Ellis, pensavam todos que as Docas absorviam uns 10 a 15 % do trabalho do productor.

E' comprehensivel, pois, o assombro com que, depois de ouvil-o discursar, se lê, se verifica, que numa despeza total de 17$000 por sacca de café, até o cáes do primeiro mercado de consumo, o Havre, as estradas de ferro recebem de transporte 4$200, o Fisco Estadoal, 4$320 *ad valorem*, mais 3$500 de sobre-taxa ou 7$820 etc., etc., e o Polvo, o *Polvo*, com P maisculo e com as cinco lettras e os cinco dedos com que faz jogo de espirito o Senador Ellis, apenas recebeu pelo serviço de capatazia no seu cáes, com os seus guindastes, com o seu pessoal, com a sua responsabilidade de guardar e conservar, 300 réis ou TRES TOSTÕES!!...

Quasi duvida de si mesmo o proprio escriptor destas linhas e procura fazer outro calculo, para vêr se não está mentindo aos leitores.

Numa safra de 10 milhões de saccas, ao preço REAL da pauta actual, isto é um preço razoavel, 12$000 a arroba — o Fisco Estadoal receberia 43.200:000$000, dos 9 % *ad valorem* e 35.000:000$000 de sobre-taxa; as Estradas de Ferro receberiam (digamos para sermos cautelosos no calculo de média de distancia) 36.000:000$000; o commissario (5 % entre commissão honesta, sacco, arranjo dos typos e outros achegos) 24.000:000$000; ou addicionando as outras despezas até o Havre, digamos, 170.000:000$000 annualmente.

Nestas cifras, que parecem de um outro planeta pelo volume, mas que são officiaes da terra roxa, o doca, o Polvo, a mão de ferro, embolsaria 3.000:000$000 (tres mil contos) menos de 1 $^3/_4$ % da despeza total ou pouco mais de $^1/_2$ % (meio por cento) do valor do producto, em paga do seu trabalho de capatazia no porto de Santos.

E se lhe addicionarmos todas as despezas indirectas, que o café paga pela obra do cáes, pela dragagem e melhoramento do porto etc., os dez milhões de saccas terão deixado á Empreza do cáes, 4.500 contos, isto é, menos de 1 % de seu valor, quando só de imposto teriam pago 77.200 contos de réis (!) ou 16 % redondos.

A inverosimilhança destes algarismos para aquelles que ouviram fallar no Polvo, no *papão* do café, no *minhocão* das margens do Saboó e do Casqueiro, obriga a insistir nelles e a desafiar contradicta.

São estes os nossos processos!

Nem mesmo faltamos aos adversarios com o respeito a que temos tambem direito e que nos é negado, até em documentos officiaes, onde se falla em *extorsão*, como se nós fizessemos pautas falsas ou cobrassemos taxas que não estejão autorisadas e sanccionadas pelo Governo da Republica, desta Republica muito rebaixada, sem duvida, mas onde ha ainda nomes respeitaveis, como os Srs. Prudente de Moraes, Campos Salles, Bernardino de Campos e Rodrigues Alves, para só fallar de paulistas, nossos comparsas, nossos alliados, nossos fiadores na legitimidade e na legalidade da cobrança de capatazias.

E' esse respeito que nos devemos mutuamente que obriga a calar, ou antes, a repetir só para repellir, o qualificativo cuja applicação a moda do cinema suggerio a alguem sobre o telegramma do Sr. Moraes Barros ao Sr. Calogeras: — *fita*.

Preferimos charmar-lhe humanamente, *calmante*, *derivativo*. Isto se faz para alliviar dores e illudir o doente.

Os que conhecem o « accionista das Docas » (e são muitos politicos paulistas), sabem que elle não é um intransigente; ao contrario, foi sempre advogado de um accôrdo com S. Paulo. Perante seus consocios e perante a directoria das Docas, sua palavra é sempre de transacção.

Não sahe pois do seu programma, fallando linguagem de cordura aos politicos paulistas honestos, aos seus adversarios de boa fé.

Não porque tenha medo, mas porque tem inclinação para o socego, o « accionista das Docas » propõe ao Sr. Moraes Barros — a paz — ; com ella já ha mais de um anno estaria S. Paulo gozando de uma reducção de 33 % nas capatazias.

Se não quizer... continuemos.

Nós, os accionistas das Docas, convencidos de que este paiz ainda não é a Costa d'Africa, confiamos no nosso direito, nos nossos contractos, como a Paulista, como a Ingleza, como a Itatibense, e não cogitamos, para garantil-os, de procurar affinidades ministeriaes, nem de cobril-os com a bandeira ingleza.

E emquanto lutarmos, estaremos, ora na offensiva, ora na defensiva, sempre alerta.

Amanhã, por exemplo, saberão os Srs. Moraes Barros e Barbosa Gonçalves, o que pensamos do prolongamento e o medo que elle nos faz.

(29 de Dezembro)

Ministro e Prolongamento

Ha quem pense que nos aborreceram muito os despachos que deu o Sr. Barbosa Gonçalves sobre o prolongamento do Cáes de Santos, em data de 13 do corrente.

Engano!

Os despachos alludidos, no ponto de vista technico, são mesmo muito bem pensados; até admira, em pessoa que dizem entender tão pouco do seu officio.

No ponto de vista juridico, são apenas... ingenuos!

O que escrevemos, commentando o acto do Ministro, em termos tão incommodativos que, aos jornaes de S. Paulo mandou-se logo telegraphar que o « accionista das Docas » ia ser chamado aos tribunaes, não teve origem, nem no odio nem no despeito; gerou-se na... repugnancia.

Secretario do Marechal Hermes, sabia elle que foi este quem pedio á Directoria das Docas o requerimento de prolongamento, afim de poder responder ao pé da lettra a S. Paulo, que exagerára uma crise passageira de transportes e fantasiára a urgencia de mais cinco kilometros de cáes, de que Santos só precisará, no entender do abalizado Sr. Del-Vecchio, do competente Sr. Francisco Sá, e de muitas outras pessoas sensatas, daqui a 40 annos.

O Marechal queria dar o prolongamento á Empreza actual; e assim o resolveu, depois de formar juizo sobre os direitos indiscutiveis que ella allegava. Não obstante, obteve reducções grandes nas tarifas.

Seu secretario da Viação, Barbosa Gonçalves, nunca se lhe oppoz claramente; começou a protelar, o que era nelle systema, a adiar, o que foi sempre o seu programma.

Apertado ás vezes, promettia trazer o decreto á assignatura no despacho immediato, para então inventar novo pretexto, até mesmo o descaminho de papeis.

Assim se passaram 18 mezes, faceis de transpôr quando a Directoria das Docas não mostrava o minimo empenho em obter a concessão, reputada por alguns directores e por muitos accionistas, erro economico.

Um dia, porém, um dia de Setembro ultimo, o Marechal... queimou-se. Parece que a politica do P. R. P. perdêra a malleabilidade.

O Ministro não resistio ainda francamente; mas, suggerio a audiencia do Consultor Geral da Republica, até então não ouvido nesta questão exclusivamente de direito; e a elle pedio, com autorisação do Marechal, estudo cuidadoso, sem dissimular o seu terror de desgostar S. Paulo.

O Consultor Geral que é (cousa extraordinaria!) um jurisconsulto, o Dr. Rodrigo Octavio, pronunciou-se abertamente pelo direito da Empreza ao prolongamento. Novas demoras, novas delongas, novos adiamentos, novos subterfugios; e só em Outubro, o Marechal leu o parecer do Sr. Rodrigo Octavio, que suffragava o nosso modo de ver na questão.

Não tomou ainda posição de luta o Ministro da Viação. Ao contrario, a deputação paulista, que com elle confabulava, andou de crista cahida, certa de que o decreto seria lavrado.

No penultimo despacho, porém, dia 4 de Novembro, as energias do gaucho accordaram. Elle resistio; e teve a coragem de dizer, face a face ao Presidente, que divergia delle e do Sr. Rodrigo Octavio, jogando na balança... dez dias de emprego.

O Marechal, á vista disso, e porque S. Paulo já estava tão macio que o proprio Sr. Ellis, no Senado, admittira a hypothese de sahir elle *abençoado* (textual) do Governo, o Marechal Hermes resolveu que não se désse solução á questão do prolongamento e se puzesse pedra em cima dos papeis.

Outro Ministro, que entendesse de outro modo a lealdade devida ao seu superior, em cujo nome e com cuja responsabilidade despacha, deixaria ao seu successor os papeis intactos, como estiveram durante 20 mezes.

Entretanto, no dia 13, quando o Marechal subira definitivamente para o seu refugio de Petropolis, e já nem havia de facto Governo nem Ministros, por despacho cuja data é objecto de duvida e que só foi publicado no *Diario Official* de 17, o Sr. Barbosa Gonçalves, divergio francamente do Presidente e deu, com caracter official, sua opinião, juridica e positivista sobre a necessidade da concurrencia para quando *mais tarde* fôr reconhecida a necessidade do prolongamento e depois que os estudos preliminares forem feitos.

Vê-se que Catão teve medo que a massa dos puros se esgotasse e por isso atravessou-se pressuroso em dar normas de moralidade áquelle que fôr Presidente quando houver necessidade do cáes.

Ne sutor ultra crepidam, ter-lhe-hiamos dito apenas, se esperassemos ser entendidos em latim por quem se faz comprehender tão pouco no seu portuguez.

Sua opinião juridica valerá para os futuros governos, tanto como a do Marechal Hermes, que nos foi favoravel.

Ambos leigos, parecem intellectualmente tambem de peso igual, com a reputação que ambos trazem, galhardamente, desde os bancos collegiaes, de terem, na phrase pittoresca do Coronel Figueiredo Rocha, *a cabeça dura*.

O Presidente que de futuro tiver que decidir a questão, ha de dar á opinião juridica do Sr. Barbosa Gonçalves, o archivamento merecido. Se tiver a comprehensão de seus deveres, apenas procurará saber a do Consultor Geral. Se fôr engenheiro, se

fôr militar, se fôr positivista, no genero de uns que temos tido, então será capaz de tudo, sem necessidade de recorrer á autoridade do Sr. Barbosa Gonçalves; a ignorancia é a mãi de todos os atrevimentos.

Não nos irritou, pois, estejam certos os Srs. Barbosa Gonçalves e os paulistas que o felicitaram telegraphicamente, pelo orgão do Sr. Moraes Barros, não nos irritou, o despacho do Ministro da Viação do Marechal Hermes.

O que não quizemos foi deixal-o correr mundo como acto de patriotismo e de energia, quando muitas explicações são possiveis e tem boas apparencias de verdade, taes como o desejo de cortejar o novo sol politico, a renascida Colligação, e o de agradar os interesses daquelles extrangeiros intelligentes que descobriram o merito até então preterido de seu joven cunhado, hontem ajudante do engenheiro do Porto do Rio Grande, hoje director, ao mesmo tempo, de duas das maiores estradas de ferro de S. Paulo, com vencimentos soberbos em cada uma.

O interesse offendido (mesmo quando elle existisse) não nos impelliria a despertar suspeitas e suspeições, se o Sr. Barbosa Gonçalves tivesse tido a coragem e franqueza de resistir abertamente ao marechal. Respeitamos e admiramos a altivez.

Sua attitude, porém, foi neste caso, a que era de esperar de seus antecedentes.

Quando veio do Rio Grande, trazia no bolso a demissão do Sr. Frontin. Um dia *mandaram* noticial-a, a pedido; e ao receber o Sr. Frontin no seu gabinete, declarou-lhe o Ministro, ex-abrupto, que *aceitava o seu pedido de demissão.*

O Sr. Frontin respondeu-lhe, de prompto, com quatro pedras na mão; e usando da franqueza e lealdade que o fazem tão querido, terminou assim: « V. Ex. demitta-me, se quizer; eu não peço demissão ».

Resmungando, resmungando, resmungando, foi engulindo o seu subordinado, as suas despezas não autorizadas, os tunneis, os desdobramentos de linha, etc., reservando-se a liberdade de uns arrufos e amúos, quando recebia convites para as inaugurações presididas pelo Marechal.

O «accionista das Docas» é daquelles que tem pelo Sr. Frontin admiração e estima. Conserva esses sentimentos pessoaes em relação ao notavel engenheiro, mesmo depois que no seu pro-

gramma administrativo entrou, confessado e publicamente apregoado, o desrespeito ao poder legislativo e o desprezo pelos embaraços legaes creados á sua obra.

E' um modo de vêr que deve ser combatido sem desfallecimentos; mas que póde ser respeitado.

Papel que o « accionista » não quer para si, posição que jámais conservaria, seria a de superior hierarchio, arrastado e humilhado atraz do carro d'esse triumphador.

Sua comprehensão da dignidade administrativa é que estas transigencias... diminuem muito.

Nem fallará, senão provocado, de outras attitudes e alguns actos do ex-Ministro da Viação.

A alma só tem uma espessura de crystal para reflectir sua imagem. Este pedaço de vidro da Central é uma amostra.

As « Docas de Santos » não servirão porém, de *repoussoir* ao catonismo positivista que tem dous pesos e duas medidas, conforme as pessoas e conforme as distancias 15 de Novembro.

Não. A' nossa custa não se venderá o cêbo das xarqueadas de Pelotas por... pomada de cheiro.

(30 de Novembro.)

O Relatorio Moraes Barros

Entre os adversarios menos razoaveis das Docas de Santos, está o Dr. Paulo de Moraes Barros, actual secretario da Agricultura do Estado de S. Paulo.

O Dr. Moraes Barros não é do numero dos inimigos que procuram ferir-nos para servir interesses de outros; não é dos *negocistas*. A pureza de suas intenções está fóra de questão. Elle guerreia agora por habito; e foi induzido á luta por odio que lhe vem de herança.

Odio, na definição de um observador da alma humana, é « *la colère d'habitude* »; e este estado de colera permanente impede de raciocinar em determinado assumpto, como a colera subita impede de raciocinar em determinado momento. Respeitosamente, faremos observar ao honrado secretario da Agricultura

que sua prevenção hereditaria contra as Docas de Santos vai sendo explorada pelos negocistas que se contrataram ao serviço dos syndicatos extrangeiros, fazendo objecto do pacto a posse do porto de Santos, *por bem ou por mal.*

E, pois que lhe trazemos á memoria o nome venerado de seu illustre Pai, terá a bondade de consentir que lhe lembremos tambem a attitude de nobre retrahimento que elle afinal assumio, quando na questão das capatazias e na critica violenta que fez á exorbitancia das tarifas das Docas, se vio esmagadoramente vencido.

E' um exemplo a seguir.

Na questão das capatazias, quem lhe deu o *coup de grâce*, foi esse cujo nome é para todos nós objecto de admiração pelas grandes virtudes, e de gratidão por serviços prestados á Patria, o Presidente Prudente de Moraes. Foi elle, nosso adversario, tambem dominado como a generalidade dos Paulistas da prevenção creada pela grita dos interessados na *alfandega secca* de S. Paulo, quem, superiormente, como estadista, como homem de direito e como homem de bem, INDEFERIO as reclamações das Estradas de Ferro Paulistas contra as capatazias, reclamação apoiada, com o seu calor habitual na tribuna, pelo Senador Moraes Barros.

O Senador Moraes Barros, que é o progenitor do actual Secretario da Agricultura de S. Paulo, vio assim negado publicamente por seu illustre irmão todo o valor de suas allegações. E... calou-se dahi por diante.

No ataque vehemente contra a exorbitancia das tarifas das Docas de Santos tambem se vio elle, por essa época, esmagadoramente vencido pela demonstração arithmetica. Essa demonstração lhe foi feita, face a face, pelo Senador Ramiro Barcellos.

Já então os despeitados da *alfandega secca* de S. Paulo e os contrabandistas de Santos que tinham visto, sem augmento de tonelagem, crescer o rendimento da Alfandega de Santos de 15.000:000$000 a 26.000:000$000, differença devida á fiscalização moralizadora da Empreza das Docas, já então tinham conseguido que vozes honestas surgissem ao lado delles na campanha contra a Empreza, cuja benemerencia, entretanto, todos os Governos, todas as autoridades, e particularmente a Associação Commercial de Santos, proclamavam a pulmões plenos.

O estribilho era o mesmo de hoje, tarifas augmentadas, tarifas exorbitantes, cobrança de capatazias indevidas.

O Senador Ramiro Barcellos e o Deputado Victorino Monteiro demonstraram logo a futilidade dessas declamações, de modo irretorquivel, exhibindo tabellas de preços, notas de despezas de navios, em calculos precizos, que ficavam sujeitos á critica dos adversarios, mas que não soffreram, nem podiam soffrer, a minima contestação. Dellas se evidenciava :

a) que as tarifas do cáes de Santos não tinham sido augmentadas.

b) que ellas eram as mais baixas do Brasil.

c) que a despeza do navio e da mercadoria em Santos, depois da inauguração do cáes, tinha diminuido enormemente, a tal ponto, que só a Companhia Paulista gozaria em tres annos da differença entre 103 :000$000 que pagaria ao cáes e 827 :000$000 que pagou conforme seus Relatorios, por 17 :300 toneladas de mercadorias a ella consignadas em 1891, 1892 e 1893.

d) que as tarifas das Docas de Santos são tão razoaveis que, apezar do cambio abaixo de 10 d., eram inferiores ás de muitos dos grandes portos do mundo e citadamente do Havre, Liverpool, Bordeaux e Buenos Ayres.

Na leitura destes discursos, particularmente no de 24 de Novembro de 1896, encontrará o Dr. Moraes Barros um ensinamento. Seu illustre Pai, presente, sempre esgrimindo em apartes, foi lentamente recuando, numa retirada cautelosa, em que se salvava a honra do atacante e nada mais ; entrincheirando-se afinal no *escandalo*, como elle chamava, de pagar uma tonelada de sal 7$000 ao cáes (aliás eram 5$500 apenas) quando custava nas salinas do Rio Grande do Norte menos do que isso, sem negar, porém, que, não existindo o cáes, pagaria ella maior somma. E' um nobre exemplo a apontar ao Sr. Moraes Barros, o de seu venerando Pai. Dahi por diante emmudeceu no Senado. Durante annos que lhe restaram de vida preciosa, nunca mais sua voz foi ouvida repetindo, em discursos, os ataques injustos. Mais ninguem mesmo, teve a coragem, nem no Senado nem na Camara, de reproduzir as accusações, pulverizadas pelos algarismos e documentos exhibidos pelos Srs. Ramiro Barcellos e Victorino Monteiro e pelo Deputado Serzedello Corrêa, que, em discurso de 29

de Setembro de 1896, defendera brilhantemente seus actos de Ministro da Viação em relação ás Docas de Santos.

Só alguns annos depois, quando a morte cruel deu successor no Senado ao venerando Paulista, ouvio-se de novo, pelo orgão ultra-apaixonado de seu successor, Sr. Alfredo Ellis, a renovação dos ataques, que resposta igualmente esmagadora tiveram logo do Senador Victorino Monteiro em notaveis discursos de 16, 17, 18 e 19 de Novembro de 1907.

Ignora certamente o actual Secretario da Agricultura de S. Paulo essas refregas parlamentares.

Se tivesse acompanhado a discussão, ter-se-hia recolhido agora a reserva maior de linguagem; e não diria no Relatorio recentemente apresentado ao Presidente de S. Paulo:

1.º Que as taxas das Docas são *excessivamente* pesadas.

2.º Que em vez de serem reduzidas, ellas têm sido *aggravadas*.

3.º Que não ha esperanças de vel-as reduzidas, sem que se estabeleça a *concurrencia* na exploração dos serviços do porto de Santos.

As tres affirmações, embora officiaes, embora subscriptas por um homem que preza a sua assignatura, são diametralmente antagonicas da verdade.

Mostraremos, em artigo subsequente, que:

1.º As taxas são moderadas, quer comparadas com as dos outros portos brazileiros, quer com as de outros grandes portos extrangeiros.

2.º Que ellas nunca foram aggravadas; subsistem as mesmas do contrato, *com algumas reducções*.

3.º Que, se de maiores reducções não está gozando a lavoura paulista desde a safra passada, reducção de 33 % nas capatazias do café e de 50 % nas de outros generos de exportação, é por culpa exclusiva dos dirigentes daquelle Estado, que capricharam em uma guerra irreflectida e desleal aos capitaes nacionaes empenhados nas Docas de Santos.

Por mais ousadas que possam parecer estas nossas affirmações áquelles que fiam muito da exactidão e verdade dos documentos officiaes, ellas vão ser de novo demonstradas por nós, na imprensa, como já foram no Senado e na Camara, impondo então silencio a todos os contrarios, excepto um, o impenitente Sr.

Alfredo Ellis, ao qual, já que estamos com a mão na massa, consagraremos capitulo especial.

Os Paulistas vão ver que seus representantes os illudem, fazendo responsavel pela ruina da lavoura, o Polvo, esse Polvo das Docas, que absorve 450 réis de despeza total, directa e indirecta, por todos os serviços prestados a uma sacca de café, a qual, só de imposto, paga 7$820 e de frete á Estrada de Ferro 4$200.

Para isso, pouco se lhes dá de negarem a luz do meio-dia.

Para isso, fazem do preto branco.

Não ha uma só das accusações formuladas contra as Docas que não assente na base de occultar a verdade, falsear os algarismos, rasgar os pactos solemnes, faltar á coherencia administrativa, fugir á lealdade contratual.

A chicana de uma concurrencia feita pelo poder publico para annullar direitos reconhecidos e conferidos a particulares pelos mais honrados dos nossos homens publicos quando careciam da obra benemerita do Cáes (*se um dia fosse triumphante*), havia de dar attestado tristissimo da probidade da administração brasileira.

O illustre Sr. Serzedello Corrêa já applicou a taes *sem ceremonias* o ferro em braza, nesta phrase do seu discurso de 23 de Outubro de 1896, onde respondeu ao deputado paulista que lhe tomava contas:

— « Que especie de lealdade é essa? Para construir, o engodo de vantagens, de lucros; feita a obra, a má fé, a negação do que se prometteu? »

. . . . . .

Só pedimos ao povo paulista que nos leia e aos seus dirigentes que nos contradictem, se forem capazes.

(7 de Dezembro.)

Taxas Excessivas — Taxas Augmentadas

Outro poderia falar com mais desembaraço da exorbitancia da tarifa do porto de Santos, das suas taxas *excessivamente pesadas*, para usar palavras officiaes do recente relatorio do Dr. Paulo de Moraes Barros. Não elle, que é o Secretario da

Agricultura do Estado de S. Paulo, distinguido para esse cargo com a confiança do Presidente actual, o Conselheiro Rodrigues Alves.

Foi este illustre Paulista quem contratou grande numero de portos do Brazil. Apezar da campanha que de longa data era feita contra o Cáes de Santos, com as mesmas allegações e declamações do dia de hoje, (ella começou, feroz, em 1893), o Presidente Rodrigues Alves concedeu varios portos, todos com taxas mais elevadas que as que vigoravam no porto de Santos : — o do Pará, o do Rio Grande do Sul, o da Victoria, o de Santa Catharina.

O do Pará serve de typo ; os outros têm mais ou menos as mesmas taxas.

O porto do Pará tinha, já em 1896, data do contrato, uma importancia excepcional e despertava esperanças fantasticas. Sua tonelagem, sua posição privilegiada, dominando a bacia do Amazonas, e ainda as esperanças no futuro da borracha, faziam esperar que elle ia exceder em vantagens aquellas que colheram os capitalistas do porto de Santos.

Dispensando a *concurrencia publica*, de que hoje se faz tanta questão em S. Paulo, o Presidente, sendo Ministro da Viação o Sr. Lauro Müller, contratou-lhe as obras e a exploração com o P. Farquhar em 18 de Abril de 1906.

Todas as taxas ahi estabelecidas são mais altas que as de Santos. Assim, a de atracação para os vapores é de 850 réis, quando em Santos é de 700 réis, por dia, e por metro linear de cáes ; para navios á vela é de 650 réis contra 500 réis em Santos. Assim, a taxa de carga e descarga é de 3 réis por kilo, quando em Santos é de 2.5 réis ; ou, antes, é apenas de 1.5 réis, isto é *metade* da do Pará, pois 1 real representa o encargo *a mais* da dragagem do porto, que o Congresso mandou adjudicar á Empreza por esse preço. Assim, para as capatazias, não se estabeleceu preço ; apenas se estabeleceu um minimo ; e este minimo é... o maximo das capatazias que poderão ser cobradas no porto de Santos.

Tenha-se em conta a diversidade das épocas, considere-se a taxa de cambio, relembre-se a facilidade de credito em 1906, contrastando com as épocas dos primeiros annos da Republica, tormentosas para os capitaes e para as emprezas nacionaes, particularmente para o cáes de Santos, e ter-se-ha uma idéa da condemnação que pesaria sobre o nome do Sr. Rodrigues Alves, se

as tarifas de Santos, que elle conhecia sobejamente e concedeu *aggravadas* a todos os outros portos, fossem *excessivamente pesadas*.

Nesse assumpto, os estadistas paulistas parecem ter a missão de tapar a bocca aos gritadores paulistas.

Ao benemerito Campos Salles tinha cabido anteriormente a responsabilidade de contratar o porto de Manáos, com tarifas iguaes ás do Pará, e portanto muito mais elevadas que as do porto de Santos.

Um quadro comparativo, que já foi publicado em appendice ao discurso do Senador Victorino Monteiro, de 16 de Julho de 1907, mostra que não ha em *um só porto* do Brasil *uma só taxa* inferior ás do porto de Santos; quasi todas são mais elevadas.

Tendo em vista a relatividade dos preços a guardar no mesmo paiz, dizer *excessivamente pesadas* para a zona do café as taxas que os estadistas paulistas acharam justo impôr, depois da experiencia de Santos, a zonas de producção mais pobre, é não pesar devidamente ou as palavras ou a reputação dos outros. Não é de certo ao pagamento *excessivamente pesado* da despeza total de 450 réis por sacca no cáes de Santos, que succumbe essa lavoura que supporta o encargo de pagar ao fisco estadoal 7$820 e ás Estradas de Ferro 4$200.

Tem o mesmo peso e o mesmo valor a outra allegação que nos propuzemos contestar no Relatorio do Sr. Moraes Barros, a do augmento constante das tarifas.

O Relatorio diz textualmente:

« Com effeito, não obstante o crescimento extraordinario das rendas do cáes, determinado pelo desenvolvimento constante do intercambio pelo porto de Santos, nota-se que em vez de serem reduzidas as taxas que oneram as mercadorias em transito, estas têm sido ainda aggravadas... »

Não é verdade, respeitosamente o dizemos. Desde 1895 (ha portanto 19 annos) que as tarifas do Cáes de Santos não soffrem alteração alguma, senão para serem *reduzidas*.

Em 1895 tocou-se, de facto, na tarifa do porto de Santos. Uma taxa, praticamente impossivel de applicar-se, a de carga e descarga, que era de 3 réis por kilo para grandes volumes de pouco peso e de 1 real para volumes menores e de maior peso, foi modificada para 1 $^1/_2$ réis por qualquer categoria de volumes.

Justificando-se, disse o Sr. Serzedello Corrêa, Ministro autor d'essa modificação, que era impossivel diante do vago da discriminação fazer chagarem a accôrdo Empreza e embarcadores sobre a classificação da maior parte dos volumes; e assim uma taxa uniforme se impunha, uma *taxa média*. A média arithmetica entre 3 e 1 é 2; o Ministro, porém, tomou 1 $^1/_2$. Póde-se discutir se houve augmento, se houve diminuição real; e o Sr. Serzedello sustentava com bons fundamentos que houve diminuição.

Entretanto, mesmo quando tivesse havido um pequeno favor no estabelecimento dessa *média*, que era isso, pergunta o Sr. Serzedello, comparativamente aos favores outorgados por essa época a todas as outras emprezas, sob a allegação da descida progressiva do cambio, que estacionou abaixo de 6?

A S. Paulo Railway obtinha, pouco tempo depois, do Governo do honrado Sr. Prudente de Moraes, uma novação de contrato, reputada tão favorecida que, apezar do nome immaculado do Presidente da Republica, do valor moral de seus Ministros e da reputação de probidade dos advogados, levantou mais tarde graves censuras e as peiores suspeitas, injustas de certo.

Não se póde chamar tambem augmento de taxa, o 1 %, addicionado á taxa de carga e descarga que, para dragagem do porto de Santos, o Congresso mandou ajustar com a Empreza e que foi contratado em 1896 pelo Ministro da Viação do Sr. Prudente de Moraes, o benemerito Murtinho.

Caro ou barato, foi um serviço novo que o Congresso mandou contratar.

Tambem não se incluirá na categoria dos augmentos de tarifas do cáes, a elevação que, por uma lei geral, a do orçamento de 1896, foi feita da taxa de capatazias, em virtude do *deficit* que esse serviço dava á União em todos os portos.

Essa elevação de 150 para 200 réis foi uma medida geral, em uma lei geral, para todos os portos da Republica, e logo seguida de reducção na taxa de armazenazem, que ás Docas de Santos impoz o mesmo Ministro Serzedello.

Dahi para cá não houve mais modificações, nem alterações, nem estabelecimento de médias, que possam servir de pasto á critica dos que precizam forjar accusações.

Ha 19 annos que não se toca nas tarifas do cáes de Santos, senão para reduzil-as; e se, ainda recentemente, não foi feita a

consideravel reducção cuja promessa o Marechal Hermes obtivera da Directoria, importando em 1.500 contos annuaes approximadamente, queixe-se S. Paulo dos seus homens.

Quando o Secretario da Agricultura de S. Paulo diz, pois, que, apezar do crescimento extraordinario das rendas do cáes, as taxas têm sido ainda aggravadas, mostra que desconhece completamente o assumpto pois, não o suppomos capaz de faltar conscientemente á verdade.

Todas as accusações contra as Docas de Santos, são, aliás, como esta, baseadas em falsidades muito repetidas e que a Directoria, por muito segura de seu direito, e da sua moralidade, tem deixado correr ultimamente á revelia.

O « accionista das Docas » que escreve estas linhas entende, porém, que não basta provarmos a legalidade das nossas taxas; devemos convencer tambem o publico e particularmente o contribuinte paulista, que o odioso que se procura lançar sobre nós é, da parte de uns, especulação, de outros, ignorancia absoluta do assumpto, de outros ainda, necessidade de minorar dores e *derivar* soffrimentos do contribuinte.

Em todas as hypotheses, é uma injustiça revoltante.

(9 de Dezembro.)

Os Portos Extrangeiros

Se para os portos do Brazil a demonstração que fizemos é simples de apprehender, porque os termos de comparação são os mesmos e a tarifa em todos é mais elevada que em Santos, não é igualmente simples o parallelo do porto de Santos com outros portos do extrangeiro.

Ahi, as fracções de pagamento que constituem a despeza total, se decompõem de modo diverso; e todo o calculo, por melhor boa fé empregada, está sujeito a objecções.

Outrosim, é certo que, construidos em épocas differentes, em seculos differentes até, e portanto em condições muito diversas, ha uma desigualdade enorme entre esses portos.

Escolhendo para typo de comparação o porto do Havre, o de Liverpool, o de Buenos Ayres, pomos acima de suspeita nossa sinceridade quando confrontamos as tarifas de Santos com as dos grandes portos.

Quem fizesse a equiparação do que paga em cada um a tonelada da mercadoria de exportação nelle preponderante com o que essa mesma tonelada paga na estrada de ferro que a traz ao porto, e depois fizer o parallelo com o frete que no Estado de S. Paulo paga o café ás Estradas e ás Docas, ficaria assombrado com a audacia da grita contra as Docas, ao mesmo tempo que se passa a mão pela cabeça ás estradas de ferro estadoaes.

Os calculos de que vamos fallar, foram exhibidos no Senado pelos Srs. Ramiro Bercellos, em 1896, e pelo Sr. Victorino Monteiro, em 1907. Todos lhes conheciam a procedencia ; elles emanavam de informações da propria Directoria das Docas e tinham assim a responsabilidade dos illustres senadores que os endossavam, e da directoria, que evidentemente forneceu os dados.

Excellente occasião foi essa para os inimigos das Docas lhes provarem a falsidade. Magnifico é ainda agora o momento, quando a questão está de novo incandescente !

Não o fizeram. Não o farão.

O Senador Ramiro Barcellos (sessão de 14 de Novembro de 1896) calculou que a despeza propriamente do navio, a fazer por um vapor de 2.000 toneladas de carga e 70 metros de comprimento, permanecendo 10 dias no porto de Santos, attingiria 3 :803$540, sendo 490$000 pela utilização do cáes á razão de 700 réis por dia e por metro linear e 3 :000$000 pela taxa de 1 $^1/_2$ % de carga e descarga (o serviço de dragagem não estava ainda contractado ; e é cousa á parte).

E depois detalhou, penny por penny, a despeza que esse mesmo vapor faria em Liverpool, porto que movimentava dez ou doze vezes mais tonelagem que o de Santos ; a despeza subiria a £ 189.11.8, ou, ao cambio de 10, cambio médio da época, 4 :551$500.

Assim, a tonelada em Santos pagaria 1$901 e em Liverpool 2$275. No porto do Havre essas mesmas despezas, detalhadas com a mesma exactidão e precisão, importariam em 4 :674$600 ou por tonelada 2$337, isto é 346 réis mais caro que em Santos. Iguaes demonstrações apresentou elle para outros portos de maior

movimento que o porto de Santos, chegando sempre ao mesmo resultado — uma differença em favor de Santos. Isto quanto ás despezas propriamente do navio.

Quanto ás despezas da mercadoria, sua demonstração, ainda mais detalhada, allegou differenças regulares em favor da tarifa de Santos.

Assim, calculando varias especies de mercadorias e varios volumes e varios pesos, em seis categorias differentes, vai desde o preço de 3$000 por tonelada dos generos a granel, até de um grande volume de dez toneladas que paga 7$447 por tonelada. (Certo é que a capatazia foi elevada de 150 a 200 réis depois deste calculo).

Em Liverpool, a mercadoria pagaria £ 0.8.8 (incluida armazenagem de tres semanas) ou, ao cambio de 10, 10$800 por tonelada. No Havre essa despeza seria de 11$476. Em outros portos ha ainda differenças mais notaveis.

Um trabalho completo vai ser feito com quadros comparativos, figuradas differentes tonelagens, diversas mercadorias e varias hypotheses de capatazias e de armazenagem: podemos annuncial-o desde já.

Por hoje, além do que já dissemos, bastará que remettamos os nossos leitores para os quadros annexos a esse discurso do Senador Ramiro e outros que figuram no discurso do Senador Victorino Monteiro, de 18 de Julho de 1907.

E' bem certo que o confronto dos preços não é tão simples de fazer como nos portos nacionaes.

Só a questão do cambio offerece oscillações que alteram facilmente de 10 a 20 % o parallelo.

A margem porém é grande; e a distancia de preços que existe para tudo, entre o Brasil e os outros paizes, offerece segurança para concessões enormes de nossa parte.

Ha de ficar demonstrado que entre o porto de Santos, comparado com os outros portos, e as estradas de ferro paulistas, diante de outras estradas de ferro do mundo, a vantagem da argumentação será sempre em favor das Docas de Santos, mesmo no regimen anterior das tarifas ferro-viarias paulistas, que *agora* acabam de ser postas de lado, para... serem substituidas por outras accrescidas de 40 %.

As Docas de Santos estimariam de certo estes confrontos; e os provocariam, se encontrassem com quem discutir.

Até hoje porém, só tem ouvido declamações vãs contra as extorções, asphyxias, estrangulamentos, exhorbitancias de taxas e outras banalidades, de que se povoam discursos e relatorios, como na imagem do velho Horacio os sonhos dos doentes se povoam de phantasmas.

A esses gritadores poderiamos oppôr uma enfiada de elogios dos mais auctorizados orgãos da administração publica.

Não nos afastaremos, porém, do programma de combater paulistas só com os paulistas.

Poetas por poetas sejam lidos
Paulistas por paulistas entendidos.

E, fieis a esse habito, das tres presidencias paulistas destacaremos alguns juizos officiaes sobre a *expoliação* e o *estrangulamento* da lavoura e do commercio de S. Paulo.

Na presidencia Prudente de Moraes, disse o Ministro da Viação Joaquim Murtinho, com palavras de proprio punho, porque constam da sua magistral Introducção ao Relatorio de 1898:

« O porto de Santos, que é uma grande fonte de renda para o seu emprezario, um auxilio poderosissimo para o commercio e para a administração publica, é uma gloria para o Brasil! »

E o Ministro da Fazenda, Bernardino de Campos, tambem chefe politico paulista e dos de maior autoridade, escrevia no Relatorio do anno seguinte:

« *Docas de Santos:* dou em seguida preciosa colleção de quadros desta utilissima instituição, cujo serviço, ao commercio, á Fazenda e á saude publica da cidade de Santos não podem ser maiores do que a pratica tem demonstrado. »

Na presidencia Campos Salles foi o proprio Presidente que escreveu, com a responsabilidade directa do seu sempre saudoso nome, na Mensagem de 3 de Maio de 1900:

« O commercio de Santos começa a colher os largos beneficios desse melhoramento que facilita a navegação internacionl, conseguindo para alli fretes inferiores aos exigidos para esta Capital. »

E o seu Grande Ministro da Fazenda, Murtinho, em dois relatorios, encarece esses serviços e mostra ainda com comparações a modicidade das tarifas do porto de Santos.

Na presidencia Rodrigues Alves porfiam o Ministro da Fazenda, Leopoldo de Bulhões, e o da Viação, Lauro Müller, em elogios ás Docas. O primeiro assignalou, entre as vantagens do cáes de Santos a de *taxas reconhecidas modicas dos serviços do mesmo cáes* (Relatorio de 1903); e insistindo nessa nota da modicidade dos preços, em outro Relatorio, o do anno seguinte, o Secretario da Fazenda do Conselheiro Rodrigues Alves, que parecia adivinhar o injusto furor do Secretario da Agricultura do actual Presidente de S. Paulo, repetia ainda seu juizo nestas palavras: ...« e sob taxas modicas, quaes as contratadas pela Companhia Docas de Santos com o Governo... »

Felizmente, a Companhia Docas de Santos está sempre e em tudo muito bem acompanhada de argumentos, de cifras e de paulistas.

(11 de Dezembro.)

O Senador Ellis

O Sr. Senador Alfredo Ellis é uma pessoa por muitos titulos respeitavel.

Ninguem mais do que o « accionista das Docas » tem prazer em confessar a sua grande sympathia por essa nobre figura. Num periodo de mercantilismo politico, como este que o mundo atravessa e o Brasil particularmente, os typos como o Sr. Alfredo Ellis são muito de prezar.

Não esquecerá jamais o «accionista das Docas » a solidariedade que em outras causas deve á probidade do illustre cidadão.

Feita esta justiça, ficamos á vontade para apreciar-lhe a attitude contra as Docas de Santos, de que é, de longa data, o mais feroz e o mais desarrazoado inimigo.

O illustre Senador paulista tem a idiosincrasia da honestidade. Basta que lhe possam suspeitar condescendencia com os fortes ou poderosos, para que elle desembainhe a espada em impetos de ferir e na preoccupação de se defender.

Muito perdoavel molestia em uma época em que quasi ha orgulho de alardear improbidade e da má fama se faz negocio, como de um bom annuncio para clientela!

Em relação ás Docas de Santos, atrictos pessoaes, questões de offensas e melindres antigos, dão-lhe ainda maior calor que o habitual.

« *Hum odio certo na alma lhe ficou*
Huma vontade má de pensamento. »

Nem para um homem de bem, um homem digno, explicação mais elevada se póde encontrar de uns tantos processos de combate e de certos ataques.

Um dia, 25 de Setembro de 1896, disse elle no Senado, com a maior solemnidade:

« O facto, a verdade inconcussa, é esta: o povo vassalo das Docas está pagando annualmente 20.000:000$000 (vinte mil contos) mais do que devia pagar. » E a esse discurso, baseado nesta affirmação de um roubo *inconcusso*, a esse discurso cujo estylo, cujos adjectivos, cujo tom, formaram a escola dos inimigos das Docas, deu não só a publicidade official, como, orgulhoso de sua obra, estendeu-lhe uma publicidade especial, em folheto, largamente distribuido, pelo eleitorado paulista.

Pois bem, a Companhia Docas de Santos até essa data não arrecadava de *renda bruta* annual mais de metade da somma que era, entretanto, accusada de cobrar de mais!!

E' impossivel roubar vinte mil contos onde ha apenas dez mil, face a face lh'o disse no Senado o Sr. Victorino Monteiro, em discurso de 1.º de Agosto seguinte.

Não são talvez tão flagrantes todos os outros erros de cifras, nem tão calvos todos os argumentos como os que se baseam em numeros assim alterados; mas, a facilidade de accusar nestes termos deve prevenir o publico contra

« Razões de quem parece que é suspeito »

Sem fazer obra pela suspeição, podemos pedir ao povo paulista que preste attenção só aos argumentos, abstrahindo completamente das pessoas, dos interesses e dos odios.

No seu recente discurso de 28 de Outubro, publicado em appendice ao « Diario do Congresso » de 10 de Novembro ultimo, portanto sufficientemente revisto, ainda os erros de argumentação correm parelha com a inexactidão das cifras. Por exemplo, ainda uma vez, preoccupado de augmentar volume de despezas, o honrado Senador exclamou :

« Só de capatazias, pelo *stock* da valorisação, cerca de 9.000.000 de saccas, o Governo de S. Paulo pagou ás Docas na exportação desse café cerca de 4.000 contos de réis ».

Ora, sendo a taxa de capatazias por sacca de café 300 réis, não ha mathematica, nem medicina, nem furia alguma de rethorica, que consiga na multiplicação algarismos acima de *cerca* de 2.700 :000$000.

Com estas cifras e com estes processos, em cujo exame nos abstemos de insistir, é facil preparar publico para ouvir exclamar como o illustre Senador fez, logo adiante deste calculo de 9 × 3 dando *cerca* de 40 :

« Não se está vendo que só devido a abusos e a cobranças illegaes e exhorbitantes, duplicadas, quiçá triplicadas de taxas, se explica a razão de ser do odio collectivo pois que esta empreza visa ao que parece tolher o progresso do meu Estado ! ! !... Realmente, Sr. Presidente, a Empreza de Docas, representa para o Estado de S. Paulo um verdadeiro sapato chinez ; ao envez de favorecer o desenvolvimento do trabalho, da economia e da prosperidade de S. Paulo, esse *Polvo* representa para nós um verdadeiro elemento de compressão e supplicio ! ! »...

Estas cifras e estes arroubos de eloquencia, tiveram apoiados calorosos do Sr. Adolpho Gordo, outro Senador paulista.

Não admira que com representantes que assim lhe fallam, o Povo Paulista vivesse armazenando esse odio collectivo a que muitas vezes volta o Senador Ellis. Só espanta que não tivesse feito algum disparate daquelles que tanto intimidam o Marechal Pires Ferreira, pai ou padrinho pouco assombrado aliás, de uma lei, unica no mundo, que ao militar reformado dá maiores vencimentos que ao militar em serviço.

E' bem natural que esse odio collectivo tenha existido.

E' bem natural e, podemos dizer, é bem certo, entretanto, que elle vae desapparecendo e está quasi extincto.

O mais bronco caipira do Pirajú ou de Santa Cruz do Rio Pardo, já não engole sem pestanejar todas as pillulas que os politicos lhe queiram administrar.

Elle, que paga ás Estradas de Ferro quatorze vezes mais, ao Fisco Estadoal vinte e duas vezes mais e ao commissario em Santos cinco vezes mais, não se póde deixar albardar com esta pêta de que são os 300 réis *(trezentos réis!)* de capatazia nas Docas que o estão arruinando.

Nós o vamos ajudando tambem a abrir os olhos neste caso das Docas; e elle já começou a resmungar na sua linguagem simples — aqui ha *encrenca.*

No ajuste de contas não se sentirão muito á vontade os politicos que nos querem offerecer como pasto ao desespero de seus constituintes angustiados.

Nossos desleaes adversarios devem esperar que desviemos para cima de quem de direito, o odio collectivo desses tres milhões de cidadãos laboriosos que o Sr. Ellis e o Sr. Gordo dizem representar: para cima dos governadores perdularios, para cima das suas estradas de ferro estadoaes, que acabam de aquinhoar-se com tarifas a cambio de 12, com 40 % de elevação, para cima da nunca saciada S. Paulo Railway, etc., etc.

A lavoura paulista vai começando a saber que, se não está alliviada desde a safra passada de 33 % nas capatazias do seu café e de 50 % em outras, é porque odientos e ingratos politicos paulistas teimam em negar direitos indiscutiveis, em busca de um novo cáes que nunca farão e para o qual pedem *apenas* os contratos, decretos e favores das Docas de Santos e mais 2 % ouro sobre a importação.

O lavrador vae sabendo que nãe é o sapato chinez das Docas que o faz gemer, é o par de botas da sua politica.

(12 de Dezembro).

———

As Celebradas Capatazias

Pareceria impossivel a todos os que sabem alguma cousa de direito e que conhecem o valor das expressões da lingua e o peso dos termos juridicos, encontrar quem ousasse qualificar as capatazias cobradas em Santos, de *illegaes*.

As razões finaes de um Mestre na sciencia, Carvalho de Mendonça, no pleito movido pelo despeito e pelos interesses da Light & Power, deviam ter cortado o direito de repetir esse disparate áquelles que já não estivessem reduzidos pela campanha de imprensa do Sr. Osorio de Almeida, engenheiro que, quando se mette a discutir direito, faz crer que é do officio e dos da primeira linha.

Infelizmente, não foi só o clinico Alfredo Ellis que empregou esse qualificativo no Senado, com os applausos do Marechal Pires Ferreira. Foi tambem o Sr. Adolpho Gordo, advogado reputado como merece.

E' artigo de fé no programma do P. R. P., affirmar a illegalidade da taxa de capatazias no porto de Santos. E... *discipline oblige*.

Está claro que o « accionista das Docas » não tem a pretenção de esclarecer assumpto esgotado pela competencia de Carvalho de Mendonça. Escrevendo, porém, para o povo, para os laboriosos habitantes de S. Paulo, elle tem o dever de lhes mostrar que seus representantes, alterando frequentemente cifras, leis e contratos, não são mais dignos de fé quando discutem direito.

Sem preambulos :

A lei de 1869, autorizando a contratar docas e armazens, diz :

« Art. 1.º, § 5.º Os emprezarios poderão perceber pelos serviços prestados em seus estabelecimentos, *taxas* reguladas por tarifa proposta pelos Emprezarios e approvada pelo Governo Imperial. »

Qual o sacramento da legalidade para uma taxa, para duas taxas, para dez taxas, propostas pelo emprezario? A approvação pelo Governo.

Combatendo o projecto que se converteu na lei de 1869, dizia o Deputado Barros Barreto :

« O valor das taxas não está determinado no projecto; será o que o Governo entender de accôrdo com a companhia; a Camara não o conhece, não o fixa, delega, pois, essa faculdade ao Governo.» (Annaes, 1869. Tovo IV, pag. 167).

Falta, por ventura, ás tarifas do Cáes de Santos esse sacramento?

Não só no contrato primitivo, como em todas as suas modificações, como em todos os actos posteriores do Executivo, e até do Congresso, as taxas de capatazias de exportação e de importação, sobre agua ou fóra d'agua, foram sempre autorizadas e approvadas e sanccionadas, ora expressamente, ora tacitamente.

Na prestação de contas annual da Empreza, lá está discriminada, em cada balancete, a verba cobrada por capatazias de exportação e de importação; e todos esses balancetes estão approvados, inclusive o ultimo, que o foi pelo Ministro tão querido de S. Paulo, Sr. Barbosa Gonçalves, intendente de Pelotas e autor de sua famosissima rêde de esgotos.

Ao Governo, que era nosso inimigo, do Sr. Prudente de Moraes, representaram contra sua cobrança, as estradas de ferro paulistas, enfeudadas ao plano da *alfandega secca* de S. Paulo; e apezar dos discursos violentos do Senador Moraes Barros, o Presidente, por seu Ministro Bernardino de Campos, em despacho de 12 de Novembro de 1897, disse:

« *Indeferido*; em face das informações e pareceres, não procede a reclamação dos supplicantes. »

Essas informações e pareceres, bom é lembrar, tinham estado na pasta do Conselheiro Rodrigues Alves, Ministro da Fazenda, antecessor do Sr. Bernardino de Campos, promptas para despacho, durante seis mezes; e o facto de estarem com pedra em cima significa, para quem faz justiça á probidade do actual Presidente de S. Paulo, que a lavoura e o commercio não estavam pagando uma taxa illegal.

Renovado o ataque ou reclamação paulista na Presidencia Penna, quando a campanha do Sr. Miguel Calmon contra as Docas despertou as esperanças, novo insuccesso esmagou a pretenção dos nossos inimigos.

Foi ao Sr. David Campista que coube, dessa vez, apreciar a questão no seu aspecto juridico, sob a sua face de legalidade, dis-

cutida em varios pareceres de cinco ou seis dos mais competentes e probos funccionarios do Thesouro e da Alfandega, *unanimes* em reconhecer a legalidade das taxas. O Ministro da Fazenda, que por seu alto valor intellectual e moral, era já o candidato de S. Paulo e do Brasil á Presidencia da Republica, respondeu assim á investida :

« Nada ha a providenciar, em vista dos pareceres. 4 de Maio 1907. D. Campista. »

Admira, espanta, assombra, maravilha, que depois disto, haja quem com a responsabilidade de um nome feito na profissão, chame *illegal* semelhante cobrança.

O Governo, diz a lei, fixará as taxas (taxas, no plural) de accôrdo com os concessionarios. O Governo as fixa uma vez no contrato e reconhece vinte vezes nas approvações de contas ; as sancciona por vinte e tres annos de cobrança ininterrupta ; reprodul-as nos outros contratos ; *aggravando-as*, manda applicar o Regulamento do Porto de Santos para Manáos, por decreto do Presidente Campos Salles e para o Pará, Rio Grande do Sul e outros portos, por decreto do Presidente Rodrigues Alves ; impõe silencio com seus solemnes *indeferidos* aos contrabandistas de Santos e aos engenheiros da Paulista e da S. Paulo Railway ; e depois de tudo isto, depois de 23 annos de jurisprudencia administrativa uniforme, ainda ha topete em S. Paulo, para qualifical-as *taxas illegaes!*

Não existe mais naquella terra, naquelles escriptorios de advocacia, um exemplar do Diccionario Juridico de Pereira e Souza?!

Porventura, o direito e o bom senso terão feito bancarrota nesta fallencia geral da Republica?!

Insistirmos em justificar a taxa de capatazias, podia parecer abuso da paciencia alheia ; mas, como nosso proposito é mostrar que não ha decencia nem boa fé na grita contra as Docas de Santos, ainda queremos que o Povo Paulista preste attenção á seguinte consideração :

A lei de 1869 mandava, art. 1.°, §§ 1 a 6, contratar a construcção de docas e armazens para carga e descarga, mediante *taxas* approvadas pelo Governo ; e depois accrescentava :

« Art. 1.°, § 7.° O Governo *poderá encarregar* ás companhias de Docas, o serviço de capatazias e armazenagem das Alfandegas.»

Ora, acceita a proposta da Companhia Docas de Santos, que estabelecia as taxas de atracação, carga e descarga, estava esta, porventura, na obrigação de fazer o serviço de capatazias?

Não, de certo.

A taxa de atracação e a de carga e descarga lhe eram devidas, pela utilização do cáes e aproveitamento de apparelhos.

Se o Governo quizesse continuar a fazer por si o serviço de capatazias, continuaria. Se não, faria o que fez, (elle dava *deficit*): encarregar a Empreza de executal-o, como a lei facultava. Foi isso que o Sr. Antonio Prado, ministro autor da concessão, mandou fazer para Santos; e que a Companhia acceitou, podendo recusar.

Segue-se d'ahi que a companhia obrigava-se a um serviço novo, dispendiosissimo, não incluido no edital de concurrencia, *gratuitamente*, por amor do proximo?

O bom senso repelle este dislate!

Assistida pelo Governo da Republica, a Companhia Docas de Santos sustenta sobre este ponto, pleito judicial com a Light and Power. *

A União comprehendeu seu dever e interesse immediato em solidarisar-se comnosco.

Foi o Governo Federal que nos deu, autorisado por lei e em virtude de concurrencia publica, as taxas de atracação e de carga e descarga, e que depois, nos encarregou das capatazias, estabelecendo a paga d'esse serviço em leis de orçamento.

Com a União teriamos que liquidar nossas contas e della receber nossas differenças, se a taxa que ella nos transferiu em paga do serviço não fosse legitima. D'ella receberiamos em dinheiro o que em dinheiro restituissemos e que ella achou justo prometter. Foi por assim entender que ella se fez *assistente* no pleito. Ao Estado de S. Paulo talvez importe pouco que a União pague de seu bolso um serviço que nós prestamos a outrem. Ou mesmo, é possivel que entenda que não tem nada que nos pagar, porque somos de casa.

Pedimos apenas licença para lembrar-lhe que nas mesmas condições em que estamos nós, estão o Porto do Pará, o de Manáos e outros, vivendo de capatazias; e que nesses portos, de capitaes

---

* *Nota.* Sobre este pleito foi pronunciada, oito dias depois deste artigo, a notavel sentença do Dr. Raul Martins, que vae em annexo.

francezes e inglezes, a restituição de taxas solemnemente autorisadas e até proclamadas espalhafatosamente como chamariz de freguezia no relatorio do Ministro da Viação do Sr. Campos Salles, chamado Alfredo Maia, não se discutirá com tanta amplitude de chicana.

Infelizmente, por mais que procuremos nos defender do peccado, muitas vezes nos occorre conjecturar como pensará o Ministro Inglez.

(14 de Dezembro).

O Privilegio de Exploração

Não se póde contestar em boa fé o direito exclusivo da Empreza actual ao prolongamento do Cáes.

E' facil esclarecer o espirito dos que desejem conhecer a verdade. O que se contratou em Santos não foi *a construcção de docas e armazens*, nos termos restrictos da lei n. 1.746 de 13 de Outubro de 1869.

Foram « as obras de melhoramento do porto de Santos », como está escripto na epigraphe e no texto do decreto de 12 de Julho de 1888, autorizando o contrato com J. Pinto de Oliveira, C. Gaffrée, E. Guinle e outros.

Porventura, esta distincção será uma questão de palavras, que no fundo não importe differença radical?

Pelo contrario, é fundamental.

A diversidade entre as palavras empregadas na epigraphe e no texto da lei de 1869 e as do decreto de 12 de Julho de 1888, que contrata os melhoramentos do porto de Santos, tem explicação clara na discussão parlamentar da lei de 1869, que illumina o assumpto, apagando todas as duvidas.

O projecto que se converteu na lei de 1869, e que era um projecto governamental, poucas emendas soffreu até ser convertido em lei.

Uma dellas, porém, a capital, a que motivou maior discussão, foi a que alterou o artigo 1.º do projecto. O projecto dizia:

« Fica o Governo autorisado para contratar a construcção nos differentes portos do Imperio de Docas e armazens para carga, descarga, guarda e conservação de mercadorias de importação e exportação e *bem assim a de quaesquer outras obras uteis ao commercio e navegação*, sob as seguintes bases : etc... (Annaes, 1869, Tomo IV, pag. 27).

As palavras que acabamos de griphar não existem, porém, na lei : desappareceram. Por que? Porque a deputação de Pernambuco, pela voz do deputado Augusto Oliveira, bateu-se para que ficassem sob outro regimen as obras de melhoramentos de portos. Para o porto de Recife, estava em elaboração uma lei especial e já no Senado.

O Deputado Pereira da Silva, que era o defensor do projecto, interpellado fortemente, apresentou uma emenda suppressiva, que o Ministro da Agricultura, Antão, declarou aceitar :

« Supprimam-se no art. 1.° as palavras *desde quaesquer outras obras* até o fim. Pereira da Silva ». (Annaes, 1869, tomo 5.°, pag. 23).

O projecto que se converteu na lei de 1869, fôra apresentado como medida geral suggerida por um pedido de particular para docas e armazens, com varios favores, no porto do Rio.

Visando fins mais geraes e incluindo obras mais vastas, esse projecto soffreu, entretanto, a amputação da emenda Pereira da Silva.

A lei de 1869 ficou, pois, exclusivamente regulando a autorisação para « construcções de docas e armazens para carga e descarga de mercadorias de importação e exportação ». O serviço do melhoramento dos portos, ficou excluido, com a suppressão das palavras « *quaesquer outras obras uteis ao commercio e á navegação* ». Foi uma victoria da deputação pernambucana, subtrahindo aos termos da nova lei os melhoramentos do porto de Recife.

O discurso do Ministro da Agricultura, Antão, é clarissimo. (Annaes, tomo IV, pag. 198).

O Deputado Pereira da Silva, declarando que neste ponto fallava por si e não pelo Governo, explicou :

« Aqui, só posso ennunciar minhas idéas, particulares. Penso por ora que não convém dar a companhias particulares os melhoramentos dos portos e que elles devem ir sendo feitos pelo Governo, segundo as forças do Thesouro. » (Annaes cit., pag. 22.)

E, desde logo declarava, que entendia que o Governo não estava autorisado a contratar com emprezas particulares a construcção de portos. Como governista e homem cauteloso, porém, resalvava assim outra opinião : « Mas, póde haver opinião differente e mais illustrada e experimentada que a minha. »

Essa opinião, prudentemente resalvada, era a do Ministro Antão. De facto, o Ministro da Agricultura, assim falava em defeza da sua opinião de que não havia necessidade de autorisação para contratar docas e armazens :

« Para justificar o direito que teria o governo de fazer concessões, tenho de invocar a legislação existente que nos rege desde muitos annos e é a lei de 29 de Agosto de 1828, lei que não está revogada... Por esta lei, senhores, no seu primeiro artigo dizia-se o seguinte : « As obras que tiverem por objecto promover a navegação, abrir canaes ou construir estradas, pontes, calçadas ou aqueductos, poderão ser desempenhadas por emprezarios nacionaes ou extrangeiros, associados em companhias ou sobre si ».

Entendia o Conselheiro Antão que, na autorisação desta lei, estava incluido o direito de contratar docas com particulares, salvos certos favores especiaes do projecto, taes como emissão de *warrants;* e, outrosim, o direito de contratar o melhoramento de portos.

Assim, pois, parece claro que a lei de 1869 autorizou a contratar, como se diz na sua epigraphe, « a construcção de docas e armazens para carga, descarga, guarda e conservação das mercadorias de importação e exportação ».

Ora, o que o decreto 9.979, de 12 de Julho de 1888 contratou com J. Pinto de Oliveira, C. Gaffré, E. Guinle e outros, foram « *as obras de melhoramento do porto de Santos* », como dizem a sua epigraphe, o seu texto e as clausulas do contracto.

Portanto, o que se estipulou não foi contratado sómente dentro dos termos da lei de 1869. Contratou-se alguma cousa mais. Se é em virtude da lei de 29 de Agosto de 1828, como entendia o Conselheiro Antão, se é em virtude de outra lei, pouco importa ; porque, se não houvesse lei de autorisação, havia o decreto Glycerio-Deodoro, do Governo Provisorio, que tudo revalidaria com seu poder dictatorial.

A construcção de docas e armazens, eis o objecto da lei de 1869.

Tão mesquinho era o plano da lei, tão limitada a sua esphera, que o Presidente do Conselho, o Visconde de Itaborahy, dos maiores estadistas do Imperio, respondendo ao Senador Saraiva, dizia « nem haver necessidade de estabelecer taxas, podendo-se permittir a cada um construir sua doca, deixando á concurrencia entre ellas, estabelecer as taxas razoaveis ».

Doca era, nesse sentido, uma bacia bastante para permittir atracação nos armazens do emprezario, obra apenas mais vasta do que os trapiches e pontes particulares que então existiam.

São, porventura, dessa natureza *as obras de melhoramento do porto de Santos?*

Aquelle monumento de engenharia, aquella linha colossal de cáes e aterro, aquelle rasgo de audacia, aquella obra de saneamento, aquelle grande esforço de um homem extraordinario reunindo um grupo poderoso de capitaes, está porventura na categoria dos armazens e docas que o Visconde de Itaborahy imaginava poderem ser construidos, dez ou vinte em cada porto, fazendo concurrencia uns aos outros?

Seria pueril equiparal-os.

O proprio Itaborahy, nesse mesmo discurso, salvava a hypothese :

« *Que desvantagens resultam dessas concessões?* (com ou sem regulamentação de taxas e só com favores legislativos). « *Nenhuma : excepto nos portos em que a faculdade de construir uma doca equivale a um privilegio exclusivo.* (Annaes do Senado, 1869, Tomo III, pag. 143).

Parece que o grande estadista, que foi quem redigio de proprio punho essa lei do seu Ministerio, queria fallar do porto de Santos.

Pelo menos, a excepção se lhe adapta como uma luva.

Destas bases que assentamos, resulta o nosso direito ao uso e goso exclusivo do serviço de carga e descarga no porto de Santos, até agora reconhecido por todos os Governos, na concessão dos prolongamentos anteriores.

Mostral-o-hemos.

(16 de Dezembro).

O Privilegio da Exploração

A these que hontem firmámos de que, no porto de Santos, o que se contratou não foram só as docas e armazens da lei n. 1.869, mas tambem, os melhoramentos do porto de Santos, não precisaria de documentação historica, porque a lettra do decreto de concessão e do contrato, assim como o edital de concurrencia, claramente e mui expressamente o dizem — « para as obras e melhoramentos do porto de Santos ».

Os nossos adversarios, porém, são homens de negar a luz do meio-dia.

Nunca é de mais obrigal-os a ver.

Nunca será de mais esclarecer o espirito daquelles que os ouviram e que, portanto, ouviram muita inverdade.

Bastaria ler o Relatorio Saboia, que no edital de concurrencia foi citado como complementar, em relação ao *plano e orçamento organisados*.

O Engenheiro Saboia, depois de lembrar que desde 1866, o Governo mandára estudar « os melhoramentos do porto de Santos », passa em revista as circumstancias de ordem economica e commercial que podem influir na escolha de um projecto e depois de analysal-as relativamente aos beneficios prestados á mercadoria, as aprecia tambem no que interessa á *navegação* e ao *saneamento* do porto.

Avolumando assim as despezas e fazendo não um projecto commercial de docas e armazens, mas um projecto de melhoramentos do porto, condemna formalmente a idéa de docas e bacias para Santos e faz o plano de um cáes corrido de alvenaria, com fundações profundas e largas excavações, de modo a tornar o porto accessivel a navios de maior calado.

Para essa vasta obra de melhoramento do porto de Santos, estuda elle se ha *na renda total* do porto, remuneração sufficiente e *sobre esse total* calcula taxas.

Tornando mais claro seu pensamento, ajunta ainda: « o melhoramento de um porto como o de Santos, não deve ser objecto de uma empreza commercial, « *que não poderia deixar de monopolisar o serviço do porto* ».

A theoria que o Engenheiro Saboia, assim esboça, em seu Relatorio, é perfeitamente juridica.

Entre a parte commmercial do plano, isto é, a construcção da doca e do armazem, obra de custo insignificante, como elle mesmo accentúa e o cáes corrido, com os trabalhos consideraveis requeridos para a praticabilidade do porto e seu accesso commercial a grandes navios e com as obras de aterro e saneamento, ha, não só grande distancia de orçamentos, como grande differença no ponto de vista legal.

As obras de melhoramento no porto de Santos, muito importantes para a navegação e altamente beneficas para o saneamento da cidade que, já antes do apparecimento do Sr. Oswaldo Cruz, vira escorraçada a febre amarella, de longa data ahi domiciliada, essas obras collossaes, do custo de muitas dezenas de mil contos, não podem deixar de ser regidas pelos principios geraes que protegem os que contratam serviços publicos.

Podemos affirmar que é este o ponto de vista em que se collocou o Consultor Geral da Republica, para opinar pelo *direito exclusivo* da Companhia Docas de Santos ao prolongamento de Outeirinhos á Barra.

O Sr. Rodrigo Octavio, abstrahindo de outros argumentos, fez derivar o direito da Companhia daquillo a que o Conselheiro Ruy Barbosa, quando sustentou o privilegio municipal da Light and Power, no Rio de Janeiro, chamou *privilegio necessario*. O Governo, contratando com um particular serviço de sua natureza geral, abdica *ipso facto* do direito de dar a outro igual concessão. Elle transfere um direito seu ; e, nas relações privadas, quem transfere a dous compradores o mesmo objecto, responde civilmente pelo objecto e criminalmente pelo estellionato.

A concessão de explorar *exclusivamente* o porto de Santos, de garantir-se com as suas *rendas integraes*, resulta do contrato, oriundo de um edital de concurrencia, que faz referencia expressa ao relatorio do Engenheiro Saboia, cujos orçamentos calculam a *renda total* do porto de Santos.

Resulta tambem dos principios de direito, consagrados na lei de 29 de Agosto de 1828, a cujo espirito o contrato obedeceu.

A lei de 1869, cuidando apenas da construcção de docas e armazens, serviço evidentemente da industria particular, que apenas deverá ser regulado pelo poder publico, mui logicamente dei-

xava de exigir a concurrencia publica. Cada um, dizia até o Visconde de Itaborahy, póde fazer a doca em sua propriedade, sem dar satisfação ao poder publico. Textualmente: « Se um particular quizer construir uma doca na bahia do Rio e comprar para esse fim os terrenos necessarios, quem lhe impedirá de fazel-o? » (Annaes do Senado, sessão de 16 de Setembro de 1869.)

Vê-se dahi a estreiteza do objectivo da lei.

Outra cousa muito differente, foi tratada com os concessionarios do Cáes de Santos, isto é, as obras de melhoramentos do porto de Santos.

A exigencia da concurrencia publica, que não existe na lei de 1869, não se fez de facto effectiva para outras concessões anteriores, que eram só para docas e armazens; ella existe porém, na lei de 29 de Agosto de 1828.

O Conselheiro Diogo Velho, um dos mais respeitados estadistas do Imperio, foi o primeiro executor da lei de 1869; e dous actos seus deram concessões para uma doca a André Rebouças, em S. Luiz do Maranhão, decreto de 20 de Junho de 1870 e a Stephen Busch & C. para docas da Saude e da Gambôa, decreto de 28 de Março de 1870, sem mais formalidade que o requerimento dos peticionarios.

Para Santos, porém, houve concurrencia.

Por que? Porque se tratava de cousa differente, muito mais importante, sob outro regimen juridico, evidentemente. Tratava-se de um serviço federal que o Governo não queria ou não podia executar.

A concurrencia versou exactamente sobre taxas a cobrar no porto para pagar as obras de seu melhoramento (clausula 8.ª do edital).

Se fosse dado a outrem concorrer mais tarde na exploração de docas e armazens, com o preço de sua obra diminuido por varias causas economicas (no caso, até pelas facilidades e beneficios oriundos do serviço que lhe prestou quem *melhorou* o porto), qual teria sido o objecto da concurrencia publica?

A concurrencia tinha versado sobre o prazo da concessão e taxas a cobrar para pagar uma certa obra; e dentro desse prazo ter-se-hia aberto nova concurrencia sobre as mesmas taxas!!...

Concebe-se absurdo maior?!

Até agora ninguem tinha, de facto, fantasiado semelhante esperteza.

Pelo contrario, tres governos differentes autorizaram prolongamentos, sem cogitar da hypothese de concurrencia.

Uma lei geral, a de 30 de Novembro de 1904, firmou até para o porto de Santos como para os outros onde « haja ou venha a haver obras de melhoramento do porto » o privilegio de receber taxas sobre *o movimento total* do porto. Ella diz, sem alteração de uma virgula :

« Art. 19. Nos pontos em que ha ou venha a haver obras de cáes, dragagem ou outras, concedidas ou executadas por contrato ou administração nos termos dos decretos de 13 de Outubro de 1869 e 8 de Junho de 1903, nenhuma mercadoria, seja qual fôr a sua natureza ou destino, que entre pela barra, poderá ser desembarcada sem transitar por aquelles cáes ou obras, sujeita sempre ao pagamento das taxas respectivas. Esta disposição applica-se, nos mesmos termos e em todos os casos, ás mercadorias a embarcar. »

E' impossivel firmar-se com mais clareza o principio do *privilegio necessario* para Santos e outros portos, do que o fez o Congresso Brasileiro na lei acima.

Nem outra doutrina podria haver entre homens de senso.

O decreto Glycerio-Deodoro que tem força legislativa, como acto do Governo Dictatorial, dando claramente a denominação de *privilegio*, duas ou tres vezes á concessão da Companhia Docas de Santos, nada innovou. Como disse recentemente no Senado seu talentoso autor, elle « apenas remodelou a concessão » e empregou o termo juridico adequado.

Tudo isto é muito claro, muito sabido e já foi dito varias vezes, com outra competencia e autoridade. Entretanto, foi preciso repetil-o mais uma vez. A culpa é dos que mentem aos seus constituintes. A verdade é que o privilegio do cáes de Santos é um peso minimo, insignificante, nos encargos e soffrimentos que a lavoura de café e todas as classes supportam heroicamente neste momento para resgatar um largo periodo de loucuras em que S. Paulo foi *magna pars*.

(17 de Dezembro.)

Para Terminar

Não podiamos esperar replica á defeza das Docas de Santos, que, em artigos seguidos, desenvolvemos.

O velho systema dos nossos inimigos é aquelle que a tactica de um belligerante parece querer pôr em pratica nas costas do Mar do Norte.

De vez em quando, um ataque, uns disparos e depois o desapparecimento no nevoeiro : fica o écho do estoiro dos petardos. Os nossos inimigos não podem pretender effeito mais sério.

Se são perseguidos, ninguem lhes enxerga mais a sombra.

Vai um Senador para a tribuna, o Sr. Alfredo Ellis por exemplo, e diz que as Docas furtam 20.000 contos por anno ; e logo outro lhe responde, com os balanços da Companhia, que aquillo é *historia*, porque a arrecadação total, nos maiores annos, não attingira ainda 10.000 contos.

Elle recolhe-se ; e dahi a algum tempo vem dizer mais ou menos a mesma cousa, ou outra cousa mais ou menos.

Vai um Senador para a tribuna, o mesmo Sr. Alfredo Ellis por exemplo, e diz que as Docas receberam indevidamente de capatazias, por 9.000.000 de saccas de café, cerca de 4.000 contos. Responde-se-lhe que isso é *historia*, que 9.000.000 de saccas a 300 réis dão 2.700:000$0000 ; e elle acha geito de ficar calado, talvez para repetir o calculo e a multiplicação, com a mesma exactidão arithmetica, na sessão vindoura.

Vai um Senador para a tribuna, o Sr. Adolpho Gordo por exemplo, e diz heresias juridicas tão palpaveis como os erros da mathematica do Sr. Ellis ; e quando se lhe mostram documentos contrarios, leis, contractos, despachos, etc., elle abroquela-se nas suas immunidades e cala-se como o Sr. Ellis.

Vai um Secretario de Governo, por exemplo o Sr. Moraes Barros, e diz officialmente, em seu relatorio, que as tarifas do cáes são *excessivamente pesadas*, que são continuamente *augmentadas* e que não ha esperanças de vêl-as diminuidas senão pela *concurrencia* feita pelo proprio Governo estadoal...

Prova-se por a + b que as tarifas são as mais modicas do Brasil e que a nós as deram os Paulistas mais respeitados e a

outros portos as impuzeram, mais tarde, *aggravadas*, outros paulistas respeitaveis, como o seu actual Presidente, Rodrigues Alves.

Prova-se por a + b que ellas supportam confronto vantajoso com as dos grandes portos do mundo e que ha 19 annos não soffrem alteração, senão para serem *reduzidas*.

Prova-se por a + b que o proprio Governo estadoal pedio recentemente as nossas tarifas, os nossos contratos, os nossos favores, os nossos decretos, e mais uma cousa que nós não temos, os 2 % ouro.

Prova-se por a + b que nós temos privilegio exclusivo sobre as taxas a cobrar para pagamento da obra de melhoramento e saneamento do porto, taxas que obtivemos em concurrencia publica e sobre as ques portanto nova concurrencia é um absurdo.

Prova-se por a + b que é a primeira vez que se vê no mundo (e no Brazil... !) o Poder Publico pretender fazer-se concurrente de industria particular para jogar com armas privilegiadas.

Prova-se... tudo ! ! !

E a nada disso se julgam obrigados a responder, nem os senadores que têm uma tribuna livre e uma imprensa official, nem o Secretario da Agricultura que bem podia fazer a justificação de suas asserções por essa imprensa que tão caro tem custado a S. Paulo depois que se habituou com os cofres da valorisação.

O silencio lhes pareceu de ouro. Engano !

O Povo Paulista teve occasião de aquilatar da sinceridade de seus representantes, que para o distrahirem de soffrimentos angustiosos, atiram-se contra as Docas de Santos e deixam em paz, muito tranquillas, as Estradas de ferro estadoaes, aproveitando-se de uma baixa momentanea do cambio para elevarem suas tarifas.

De facto, recebemos quotidianamente queixas que denunciam a viravolta da opinião no Estado. Aos homens honrados daquella terra repugna o tratamento diverso que se quer dar aos capitaes empregados nas Docas, *extrangeiros* em S. Paulo, e ao das Estradas de Ferro estadoaes, collocados na mão do syndicato açambarcador e de uns tantos paulistas de alto cothurno.

Nossa propaganda tem produzido algum effeito e, suspensa agora, será recomeçada sempre que houver necessidade. Havemos de fazer marcar a todo o tempo com o desprezo da gente séria essa campanha pulha, que quer fazer responsaved pela ruina do productor, a Companhia Docas de Santos, *extorquindo* 300 réis

(tresentos réis) de capatazias numa sacca de café, ao passo que o Fisco Estadoal arranca 7$800, as Estradas de Ferro 4$200 e o commissario, 1$500, etc.!

Havemos de repetir sempre, emquanto houver do lado de lá embustes tão grosseiros, que a Companhia Docas de Santos nunca se recusou a transigir nos seus direitos e nos seus interesses, em beneficio da lavoura e do commercio e que, agora mesmo, o abatimento de 33 % nas capatazias só não se fez effectivo, porque um grupo de politicos paulistas o que quer não é o beneficio da lavoura, mas a concessão do *porto*, para dar-lhe talvez o destino que deu á Sorocabana.

E esses, os negocistas, atiram poeira aos olhos dos homens de bem, com o pretexto de reducção de tarifas e com o processo da concurrencia publica, que é neste caso — indecentissimo.

O Sr. Senador Ellis, num dos seus ultimos discursos, vaticinou que os *potentados* das Docas triumphariam mais uma vez, porque elles vinham, de assalto em assalto, vencendo sempre e sempre obtendo novos escandalos.

O que as Docas obtiveram até hoje, obtiveram-n'o em presidencias paulistas ou de ministros paulistas. Só uma das grandes *ladroeiras* citadas pelo Sr. Ellis não tem a assignatura de presidente paulista ou de ministro paulista — é o decreto Nilo-Sá, o DECRETO GAZÚA, como lhe chama o impetuoso orador paulista.

Esse mesmo, para que o sacramento paulista não falte a todas as *ladroeiras* das Docas, tem a solidariedade de um correligionario e amigo do Sr. Ellis, o Sr. Candido Rodrigues, então membro do Governo; tem a acquiescencia da bancada paulista que então apoiava e continuou a apoiar o Governo, e tem o eloquente silencio de onze mezes do bravo e intransigente paladino da moralidade administrativa, o Sr. Senador Alfredo Ellis.

E' tratando com gente desta ordem que a Companhia Docas de Santos tem obtido *tudo*.

Assim habituada, é natural que ella espere triumphar mais uma vez, quando se trata apenas de fazer respeitar seus direitos pelos tribunaes e seus contratos por um Governo honesto.

E... até outra vista.

(18 de Dezembro.)

ANNEXO

A Questão das Capatazias

SENTENÇA DO ILLUSTRADO E INTEGRO JUIZ FEDERAL DA PRIMEIRA VARA, DR. RAUL DE SOUZA MARTINS.

The S. Paulo Tramway, Light and Power Co. Ltd., concessionaria de serviços de viação, força e luz no Estado de S. Paulo, pede pela presente acção ordinaria que a Companhia Docas de Santos, com séde no Districto Federal, seja condemnada a lhe restituir, com os devidos juros, as importancias que tem recebido della a titulo de taxas de capatazias e a se abster de futuro de semelhante cobrança. Allega a autora, em substancia, que, de accôrdo com a lei n. 1.746 de 15 de Outubro de 1869 e decretos ns. 9.979 de 12 de Julho de 1888 e 10.277 de 30 de Julho de 1889, a ré só tem direito de cobrar as taxas de atracação, de carga e descarga e de armazenagem ; que a taxa de capatazia incide sobre o mesmo serviço já remunerado pela taxa de carga e descarga, que não é assim senão aquella propria taxa ; e que, especialmente, não se justifica a cobrança da taxa de capatazia das mercadorias despachadas sobre agua, por não passarem ellas nos armazens alfandegados da ré. A ré contestou por negação e o mesmo fez a União Federal, que pedio para assistil-a na causa por se fundar a taxa impugnada em contratos que com ella tem. A' copiosa prova offerecida pelas partes seguiram-se as allegações finaes da A., que se estendem, á machina de escrever, de fls. 1.250 a 1.307, da ré, que vão impressas de fls. 1.346 até 1.462, e da assistente, de fls. 1.465 a 1.470, todas escriptas em ambos os lados das respectivas folhas.

A lei n. 1.746 de 13 de Outubro de 1869 autorisou o Governo a contratar a construcção nos differentes portos do paiz de docas e armazens para carga, descarga, guarda e conservação das mercadorias de importação e exportação, dispondo no artigo 1.º : « § 5.º Os emprezarios poderão perceber, pelos serviços prestados em seus estabelecimentos, taxas reguladas por uma tarifa proposta

pelos emprezarios e approvada pelo Governo Imperial. Será revista essa tarifa pelo Governo Imperial, de cinco em cinco annos; mas a reducção geral das taxas só poderá ter lugar quando os lucros liquidos da empreza excederem a 12 %... § 7.º O Governo poderá encarregar ás companhias de docas o serviço de capatazias e armazenagem das alfandegas. Expedirá, neste caso, regulamentos e instrucções para estabelecer as relações da companhia com os empregados encarregados da percepção dos direitos das alfandegas ».

O serviço de capatazias ficou, pois, independente e á parte das taxas a cobrar pelas emprezas de docas para o pagamento do juro e amortisação do capital das obras a seu cargo e a respeito dos quaes deixou a lei toda a liberdade ás duas partes contratantes, por causa da diversidade natural dos diversos portos, dentro do limite maximo de 12 % para os lucros liquidos das mesmas emprezas. Nada foi determinado quanto á retribuição do serviço de capatazias quando conviesse ao Governo encarregal-o ás companhias de docas, por já ser feito pelas alfandegas e mediante taxas fixas estabelecidas em lei geral para todos os portos do Brasil, não devendo passar assim de uma simples transferencia destas repartições para as docas.

Para a execução das obras de melhoramento do porto de Santos foi aberta concurrencia por edital de 19 de Outubro de 1886 (fls. 987 a 989), declarando: a Clausula VIII — « A concurrencia versará sobre o prazo da concessão e sobre as taxas a cobrar pela atracação dos navios, carga e descarga e armazenagem das mercadorias, de conformidade com a lei de 13 de Outubro de 1869, sendo as taxas de atracação dos navios calculadas por metro linear do cáes occupado, e as de carga e descarga e armazenagem por peso das mercadorias »; e a Clausula IX — « Serão condições do contrato, além das disposições da lei n. 1.746 de 13 de Outubro de 1869, o systema de construcção e mais especificações constantes do plano e relatorio confeccionados pelo Engenheiro Domingos Sergio de Saboya e Silva ». O edital não tratou absolutamente do serviço de capatazias, nem mesmo empregou essa palavra vez alguma, só o plano e relatorio do Engenheiro Saboya cogitavam delle, mas de modo a não haver duvida que devia ser prestado pela Alfandega, que cobraria as respectivas taxas: «...As taxas propostas pela Associação Commercial de

Santos em uma representação dirigida ao Governo provincial em 1883 podem produzir annualmente, conforme se verá da tabella annexa, 556:600$000, ou 11,9 % do capital que tem de ser empregado no melhoramento *(Tabella citada, á fl. 1.170, « ...Resumo — Atracação, 220:160$000; descarga 72:152$738; carga, 130:131$427; imposto de ponte, 133:047$566: total, 556:091$731)*. Mas, sem recorrer á creação de taxas novas, o imposto de docas que pagam sómente os navios que atracam á ponte da Alfandega, ampliado a todos os navios que frequentam o porto de Santos, e o imposto provincial de ponte que pagam os generos de exportação para poderem embarcar na ponte do consulado, ampliado a toda exportação e importação, produziriam, como se vê da tabella annexa, 395:00$000, ou 9 % do capital necessario ao melhoramento *(Tabella citada, á fl. 1.169* v., *« ...Resumo — Atracação, 137:664$000; carga, 123:047$566; descarga, 124:305$476: total, 395:017$042)*... As taxas indicadas são destinadas tão sómente ao pagamento do juro e quota de amortisação do capital empregado no cáes propriamente dito. Para o serviço de carga e descarga serviriam as taxas respectivas cobradas pela Alfandega, á qual deve naturalmente incumbir todo o serviço do cáes... Quanto aos guindastes e outros accessorios para a descarga, a Alfandega terá de adquiril-os para o seu uso proprio e poderá fornecel-os aos particulares mediante taxas modicas, com vantagem não só dos particulares, mas ainda do Estado » (fls. 1.167 v. a 1.168). Eram taxas de duas especies bem distinctas: taxas ligadas á concessão, constituindo direito dos concessionarios, cobradas por elles para o pagamento do juro e amortisação do capital; e taxas de capatazias, que se reservou o Governo como direito seu, cobradas pela Alfandega para o serviço de embarque e desembarque das mercadorias com o concurso do respectivo pessoal e material.

Foi o proprio engenheiro Saboya que, no seu parecer de 4 de Fevereiro de 1888 sobre a concurrencia aberta pelo edital de 19 de Outubro de 1886, lembrou « entregar-se á empreza particular, na fórma do artigo 1.º § 7.º da lei de 13 de Outubro de 1869, o serviço de capatazias da Alfandega, serviço oneroso para o Estado e que nos exercicios de 1881-1886 produzio um *deficit* annual de 33:480$000 », accrescentando — « O edital de 19 de Outubro de 1886 e lei de 13 de Outubro de 1869 não dão á

empreza o serviço de capatazias da Alfandega, sendo esta concessão facultativa ao Governo; não me parece, porém, equitativo que seja o contratante inteiramente privado do uso-fructo de uma parte do cáes, cujo custo não é inferior a 400:000$000 » (fl. 1.041). Dahi, a clausula VIII do decreto n. 9.979 de 12 de Julho de 1888, que autorisou o contrato com os antecessores da ré para as obras de melhoramentos do porto de Santos — « Os concessionarios obrigam-se a effectuar o serviço das capatazias de conformidade com o regulamento e instrucções que o Ministerio da Fazenda expedir para estabelecer as relações da empreza com os empregados da Alfandega », depois de haver estabelecido a clausula V as taxas de atracação, de carga e descarga e de armazenagem « pelos serviços prestados nos seus estabelecimentos, na fórma da lei de 13 de Outubro de 1869 », dispondo finalmente a clausula X, alinea 2.ª — « Fica expresso que não haverá dupla cobrança de taxa, devendo cessar pela Alfandega a cobrança das que passarem a pertencer aos concessionarios » (fl. 985). Esta ultima clausula não prohibe de modo algum, como allega a autora, a percepção simultanea das taxas de carga e descarga e de capatazias pelos concessionarios, mas tão sómente a cobrança por elles e a Alfandega das taxas de capatazias que passaram a lhes pertencer e por elles, pois, apenas devem ser recebidas. Duplicata de taxas não é a reunião de duas taxas differentes, mas a repetição duas vezes da mesma taxa. Tambem o decreto n. 10.277 de 30 de Julho de 1889, que autorisou o primeiro prolongamento do cáes, estabelecendo na clausula III — « Não será em tempo algum augmentada qualquer das taxas estabelecidas na clausula V do decreto n. 9.979, em consequencia do prolongamento do cáes ora autorisado », não podia impedir, como pretende ainda a autora, a cobrança da taxa de capatazias por parte dos concessionarios, desde que semelhante taxa resultava da clausula VIII e não da clausula V do decreto referido, que só cogitava das taxas de atracação, de carga e descarga e de armazenagem, unicas por consequencia que não deviam ser augmentadas, e sob o fundamento de maiores despezas com a construcção do prolongamento então autorisado. Depois, *augmento* não é evidentemente creação de taxa nova, como seria a de capatazias, por não se confundir com a de carga e descarga, além de que o decreto n. 10.277, como acto do Poder Executivo regulador das bases de um contrato com elle,

podia bem ser modificado pelo simples consentimento de ambas as partes interessadas.

Muito justamente todos os actos examinados distinguiram a taxa de capatazias da de carga e descarga. A taxa de carga e descarga é cobrada do navio, na razão do peso bruto de toda e qualquer mercadoria que recebe ou entrega, pela méra utilisação para esse fim do cáes, incluidos os encargos da dragagem e desobstrucção do porto para o franco accesso a elle. Com a taxa de atracação, cobrada tambem do navio e na razão do espaço do cáes que occupa, retribue ella o juro e amortisação do capital empregado. Não ha absolutamente outra compensação no contrato para taes despezas. O decreto n. 2.411 de 3 de Dezembro de 1896, na clausula VIII, ainda assim se exprime : « Como remuneração do serviço de que se trata (dragagem e completa desobstrucção do porto de Santos), fica a companhia autorisada a elevar a taxa de um e meio reaes por kilogramma, estabelecida no decreto n. 1.072 de 5 de Outubro de 1892, a dous e meio reaes por kilogramma das mercadorias que forem carregadas e descarregadas no cáes de sua propriedade ».

A taxa de capatazias é cobrada do dono ou consignatario das mercadorias pelo embarque ou desembarque destas com o auxilio do pessoal, das machinas e apparelhos da ré e do respectivo transporte aos armazens ou logar do cáes em que ficarem até serem por um ou outro retiradas. E' a taxa que se paga em todos os portos do Brasil pelos serviços prestados pelo pessoal e pelo material, guindastes e vagões, das alfandegas ou das companhias concessionarias dos cáes, com a braçagem e movimentação das mercadorias desde o seu recebimento até a sua entrega nas portas externas dos armazens ou depositos, e vice-versa, depois de feito o despacho aduaneiro, a arrumação dos volumes nos armazens ou depositos e a sua abertura e fechamento em seguida para a conferencia das mercadorias. E', pois, no caso vertente, a taxa que a Alfandega de Santos cobraria si desempenhasse o serviço no respectivo porto, como antes ahi fazia e continuam as outras alfandegas a fazer nos portos em que não foi elle tambem transferido para as companhias de docas.

O aviso n. 159 de 14 de Fevereiro de 1892 do Ministro da Agricultura, Commercio e Obras Publicas declarou ao inspector do 5.° districto dos Portos Maritimos « ...as taxas estabelecidas

na clausula V, sob ns. 1 e 2, do decreto n. 9.979 de 12 de Julho de 1888 (pela carga e descarga de mercadorias de grande ou pequeno volume) estão sendo cobradas regularmente pela empreza de melhoramentos do porto de Santos como remuneração do capital empregado ou a empregar na construcção do cáes... O trabalho dos guindastes e dos demais apparelhos para carga e descarga, embarque e desembarque e remoção das mercadorias para os armazens da empreza ou da alfandega é comprehendido no serviço das capatazias, segundo define o art. 628 da Consolidação das Leis das Alfandegas, e as taxas respectivas a esse serviço incluem o pagamento daquelle trabalho, que a empreza é obrigada a fazer, de conformidade com as clausulas VIII e X do seu contrato ». O art. 628 da Consolidação das Leis das Alfandegas de 1885, então em vigor, assim dispunha: « Pelo serviço de embarque e desembarque de mercadorias nas pontes, cáes e armazens externos das alfandegas e mesas de rendas e por qualquer serviço ou trabalho feito a requerimento da parte, cobrar-se-hão sob o titulo *Expediente das capatazias* as seguintes taxas... Paragrapho unico. Nas taxas de que trata este artigo está incluida a da abertura dos volumes, pelo que nada mais se exigirá sob esse titulo ». O decreto 1.286 de 17 de Fevereiro de 1893 approvou o regulamento e a tarifa das taxas que a ré tinha o direito de perceber, dispondo, no art. 20, depois de estabelecer as taxas de atracação — « Pela carga e descarga de mercadorias e quaesquer generos, no cáes, por kilogramma, $001,5. A armazenagem e capatazias, que não forem cobradas pela alfandega e pertencerem á companhia, serão cobradas de accôrdo com as que estão ou forem adoptadas para a Alfandega de Santos ».

Logo que a ré ficou em condições de fazer todo o serviço das capatazias do porto de Santos, o Ministro da Fazenda, por aviso de 9 de Março de 1895, resolveu: « 1.° dispensar o pessoal de trabalhadores das capatazias da mencionada alfandega, visto estar o serviço dessa natureza vantajosamente desempenhado pela Companhia Docas de Santos; 2.° declarar extinctos os lugares de administrador das capatazias, ajudante do mesmo e fieis de armazem da referida alfandega, ficando á mesma addidos, até serem approveitados, os empregados que actualmente os exercem ». O decreto 6.644 de 17 de Setembro de 1907 ainda autorisou a ré a perceber pela taxa CAPATAZIA *a taxa alfandegaria*,

accrescentando — « Entende-se por capatazias o serviço a que se refere o art. 603 da Nova Consolidação das Leis das Alfandegas e Mesas de Rendas de 1894 ». E' esta a disposição citada : « Pelo serviço de embarque e desembarque de mercadorias nacionaes ou extrangeiras nas pontes, cáes e armazens externos das Alfandegas e mesas de rendas, e por qualquer serviço ou trabalho feito a requerimento da parte, cobrar-se-hão sob o titulo *Expediente das Capatazias* as seguintes taxas... » Segundo o art. 175 da mesma Consolidação, o serviço de capatazias consiste : « 1.° na descarga, recebimento, conducção, segurança, deposito, fiel guarda, acondicionamento, beneficio, aproveitamento e entrega de todas as mercadorias e valores a cargo da alfandega ou mesa de rendas ; 2.°, em todo o serviço e trabalho braçal que demandar a remoção e movimento dos volumes ou mercadorias para seu despacho, exame e quaesquer outros fins, na fórma da legislação fiscal, desde a sua descarga até a sua sahida ».

Para a cobrança da taxa de capatazias não é preciso que as mercadorias sejam levadas para os entrepostos ou armazens da alfandega para o seu despacho e conferencia. As mercadorias que, por demandarem de simples inspecção occular, podem ser conferidas e despachadas sobre agua ou a bordo da propria embarcação, pagam as respectivas taxas sempre que para o seu desembarque e transporte são utilisados os serviços do pessoal e material das capatazias. Os arts. 375 § 2, 495 § 5, 605 e outros da referida Consolidação não deixam duvida a respeito. Ao dono ou consignatario das mercadorias cumpre fazer á sua custa o desembarque, e lhe seria facultado mesmo em certos casos fazer por si directamente esse serviço no porto de Santos, contratando pessoal, pontões, lanchas ou saveiros, se o privilegio de direito que a ré tem sobre o cáes e a faixa annexa não impedisse qualquer pessoa de alli penetrar e exercer o serviço de capatazias em concurrencia com ella. O art. 19 da lei n. 1.313 de 30 de Dezembro de 1904 é então terminante — « Nos portos em que ha ou venha a haver obras de cáes, dragagens ou outras, concedidas ou executadas por contrato ou administração, nos termos dos decretos ns. 1.746 de 13 de Outubro de 1869 e 4.859 de 8 de Junho de 1903, nenhuma mercadoria, seja qual fôr a sua natureza ou destino, que entre pela barra, poderá ser desembarcada sem transitar por aquelles cáes ou obras, sujeita sempre ao pagamento das taxas respectivas.

Esta disposição applica-se nos mesmos termos e em todos os casos ás mercadorias a embarcar ». E a certidão de fls. 1.204 da Alfandega de Santos declara que « todas as mercadorias que gosam do despacho sobre agua são descarregadas no cáes da Companhia Docas de Santos, e esta Companhia é que faz o serviço de desembarque das mercadorias referidas com o seu pessoal, seus apparelhos e machinas ». Nem a autora contesta que foi a ré quem desembarcou as mercadorias de que tratam os numerosos documentos juntos, quem as tirou de bordo das embarcações, as recolheu e levou até fóra dos postos fiscaes, responsabilisando-se pela sua fiel entrega até serem por ella recebidas.

Nestes termos, julgo improcedente a acção proposta, e condemno a autora nas custas.

Rio de Janeiro, 22 de Dezembro de 1914.

RAUL DE SOUZA MARTINS.

INDICE