SENADO FEDERAL

DISCURSOS

SOBRE AS

DOCAS DE SANTOS

PRONUNCIADOS

POR

ALFREDO ELLIS

SENADOR FEDERAL

RIO DE JANEIRO
IMPRENSA NACIONAL
1907

DISCURSOS

SOBRE AS

DOCAS DE SANTOS

SENADO FEDERAL

DISCURSOS

SOBRE AS

DOCAS DE SANTOS

PRONUNCIADOS

POR

ALFREDO ELLIS

SENADOR FEDERAL

RIO DE JANEIRO
IMPRENSA NACIONAL
1907

DISCURSO

PRONUNCIADO NA

Sessão de 8 de junho de 1907

O Sr. Alfredo Ellis—Sr. Presidente, estando quasi esgotada a hora do expediente e não desejando perturbar a marcha dos trabalhos do Senado, venho pedir a V. Ex. que me conserve a palavra para segunda-feira, salvo si...

O Sr. Antonio Azeredo—V. Ex. tem muito tempo ainda. Demais, a ordem do dia consta apenas de votações, e parece que não ha numero.

O Sr. Presidente—V. Ex. póde ir além da hora do expediente porque não ha numero para as votações.

O Sr. Alfredo Ellis—Desde que o Senado me affirma a sua benevolencia e me concede tempo para minha exposição, darei inicio ás observações que pretendo fazer sobre a Companhia Docas de Santos, certo, entretanto, de não as poder terminar hoje.

Sr. Presidente, antes de iniciar, ou melhor, de reencetar a campanha que venho fazendo, desde o anno passado, contra a Companhia Docas de Santos, devo dar uma explicação ao Senado.

Suppõe-se, em geral, quando se trava uma campanha desta ordem, com insistencia, com tenacidade, suppõe-se sempre que perdura no espirito do orador má vontade ou odio rancoroso, e que ella não é sinão o producto dessa má vontade ou desse odio.

Affirmo ao Senado que não nutro sentimentos dessa ordem com relação á Companhia Docas ou a seus emprezarios.

Vou explicar ao Senado a razão da minha presença nesta tribuna. Ella foi a consequencia immediata do decreto de 3 de julho de 1906, do ex-Ministro da Viação, concedendo extraordinarios favores áquella empreza e rasgando a lei de 13 de outubro de 1869, que regula a organização das emprezas congeneres á das Docas de Santos.

Reunida a representação paulista nesta Casa, fui por ella incumbido de estudar o assumpto e vir á tribuna protestar contra a excepcional medida e tratar de outros abusos praticados pela em-

preza das Docas, que não só cobra de longa data taxas illegaes e illicitas, como tambem empolga todos os elementos que a tornam hoje preponderante e invencivel, nas relações existentes entre ella e as classes productoras do Estado que tenho a honra de representar nesta Casa.

Contava e conto, portanto, com a solidariedade mais completa e formal dos meus illustres collegas e companheiros de bancada.

Não só isso, Sr. Presidente: contava e conto com a solidariedade formal e absoluta dos illustres representantes de S. Paulo na outra Casa do Congresso. Contava e conto tambem com a solidariedade franca e absoluta de todas as classes productoras do meu Estado...

O Sr. Antonio Azeredo — Não póde estar mais bem amparado.

O Sr. Alfredo Ellis—...exceptuando apenas a de alguns apaniguados, que vivem subsidiados pelos capitaes das Docas.

Bem sei, Sr. Presidente, e o Senado póde avaliar, quão difficil é a minha posição nesta tribuna; bem sei, Sr. Presidente, que o monstro, desentocado da lura, onde vive a digerir a seiva e a sugar o suor do povo, naturalmente ha de lançar mão de todos os recursos para se defender, e entre estes recursos ha de forçosamente empregar o do maximo esforço para fazer baquear nesta tribuna, não o athleta da oratoria, mas o humilde orador que, no desempenho da ardua missão de que foi incumbido pelos seus collegas, continuará a proceder como sempre tem procedido, sem odios, sem rancores, mas tambem sem ceder uma linha da directriz, que traçou para sua marcha e conducta.

Dadas estas explicações ao Senado, devo dizer, Sr. Presidente, que bem conscio estou de que quem chega a este pinaculo traz um largo passado de serviços e de experiencia.

Nossas palavras, neste recinto, devem, portanto, ser medidas e calmas, sem o rubro reflexo e sem os enthusiasmos proprios da mocidade; pelo contrario, devem ser comedidas, bem pesadas, trazendo bem assignalado o recórte, nitido e inflexivel, que lhes deve imprimir o finissimo buril da experiencia ou o adamantino cinzel do dever.

Sr. Presidente, uma das preoccupações que sempre nutro ao subir á tribuna, é a de não me exceder e nem dar aos vocabulos do nosso idioma força ou sentido que não lhes quero attribuir. E' por isso que, discutindo questões desta ordem, peço desculpa ao Senado desde já si, porventura, a revolta e indignação do meu espirito

imprimirem ás minhas palavras o calor e enthusiasmo que a neve dos annos me inhibe de manifestar.

Desejo apenas expor, desta tribuna, e dar conhecimento ao paiz, os factos, a historia daquella empreza; desejo que o paiz inteiro conheça quaes os abusos, que, praticados largamente, concorreram para se fazer a maior fortuna deste paiz, arrancada, illicita e illegalmente, ás classes productoras do meu Estado.

Sr. Presidente, antes de iniciar o historico da questão, seja-me licito, desta tribuna, enviar meus sinceros parabens ao illustre Sr. Presidente da Republica, pela rara felicidade que teve na escolha dos seus Ministros. Rara felicidade para um Chefe de Governo!!!...

Rara felicidade, para um chefe de Governo!!! Em relação ás pastas militares, excusado é dizer, Sr. Presidente, que não podia ser mais feliz a sua escolha, porquanto, occupadas como se acham por dois illustres officiaes superiores, de extraordinaria energia e capacidade, S. Ex. póde, realmente, depositar a maxima e mais absoluta confiança na competencia, criterio e lealdade dos mesmos.

O Sr. Antonio Azeredo—Muito bem.

O Sr. Alfredo Ellis—E assim como S. Ex. póde depositar toda confiança nesses illustres militares, o paiz, a nação póde tambem repousar tranquilla, porque a sua defesa está bem resguardada por homens de excepcional preparo, valor e vigilancia.

A pasta do Exterior, importantissima como o é hoje, acha-se occupada por um brazileiro emerito e preclaro, que se impõe á admiração, respeito e amor do paiz inteiro.

O Sr. Coelho Lisboa—E do extrangeiro.

O Sr. Alfredo Ellis—Para as tres pastas civis, S. Ex. teve tambem a rara fortuna de encontrar tres moços de grande futuro, talento scintillante e de real merecimento.

Devo confessar ao Senado que, em relação ao Ministro da Viação, Sr. Dr. Miguel Calmon du Pin e Almeida, além da estima e sympathia pessoal que lhe consagro, tenho por elle grande veneração, apezar de ser S. Ex. muito moço — porquanto S. Ex., além de grande capacidade e cultura, dispõe de um espirito recto e elevado e de um caracter adamantino, de finissimo quilate.

S. Ex. acaba de demonstral-o no decreto, lavrado ante-hontem e assignado pelo Sr. Presidente da Republica, mandando fixar o capital das Docas de Santos. E' o primeiro Ministro que ousa enfrentar com a poderosa empreza!

O Sr. Antonio Azeredo — Muito bem.

O Sr. Alfredo Ellis — Verifica-se isso, Sr. Presidente, desta noticia dada pelos jornaes desta Capital:

« O Sr. Presidente da Republica assignou hontem o decreto da pasta da Industria, approvando as instrucções para a execução do disposto nos §§ 4º, 5º e 9º do art. 1º do decreto n. 1.746, de 13 de outubro de 1869.»

Quaes são esses paragraphos?

Vou lel-os ao Senado.

§§ 4º, 5º e 9º do art. 1º do decreto n. 1.746, de 13 de outubro de 1869.

Diz o § 4º:

« A empreza deverá formar um fundo de amortização, por meio de quotas deduzidas de seus lucros liquidos, e calcular-o de modo a reproduzir o capital no fim do prazo da concessão.

A formação desse fundo de amortização principiará o mais tardar 10 annos depois de concluidas as obras.

§ 5.º Os emprezarios poderão perceber pelos serviços prestados em seus estabelecimentos taxas reguladas por tarifa proposta pelos emprezarios e approvadas pelo governo imperial.»

Chamo a attenção do Senado para o seguinte periodo:

« *Será revista esta tarifa pelo governo imperial de cinco em cinco annos*; mas a reducção geral das taxas só poderá ter logar quando os lucros liquidos da empreza excederem a 12 por cento.»

§ 9.º Ao governo fica o direito de resgatar as propriedades da companhia em qualquer tempo depois dos 10 primeiros annos da sua conclusão.

O preço do resgate será fixado de modo que, reduzido a apolices da divida publica, produza uma renda equivalente a 8 % de todo o capital effectivamente empregado na empreza.»

Sr. Presidente, V. Ex. é testemunha de haver o ex-Ministro da Viação, o Sr. Dr. Lauro Müller, no governo passado, baixado uma circular e, mais tarde, uma portaria, mais ou menos no mesmo sentido, isto é, determinando o modo por que a empreza das Docas teria de se submetter á fixação do seu capital e á reducção de tarifas.

A circular era a seguinte:

« Secretaria—Sendo de vantagem e uso autorizar o trafego provisorio nas obras de portos executadas por concessão, recommendo á Directoria Geral de Obras e Viação que faça subir o pro-

jecto de instrucção regulando as instrucções em que deve ser estabelecido este trafego e determinando o prazo e condições para que o trafego provisorio tome o caracter de trafego definitivo, nos termos em que cada contracto estabeleça, por secções ou trechos apparelhados, á semelhança do que se pratica na viação ferrea, o que deverá ser applicado já aos contractos em execução.»

Logo após esta circular, Sr. Presidente, o honrado ex-Ministro da Viação, em data de 7 de novembro de 1906, baixou a seguinte portaria :

« Directoria Geral de Obras e Viação—O Ministro de Estado da Industria, Viação e Obras Publicas, em nome do Presidente da Republica : Considerando de vantagem para a navegação e para o commercio autorizar o trafego provisorio nas obras dos portos executadas por concessão, resolve approvar as instrucções que com esta baixam, assignadas pelo director de Obras e Viação, para o fim de regular as condições em que deve ser estabelecido provisoriamente o trafego nas secções ou trechos que forem sendo definitivamente apparelhados.»

Em seguida, Sr. Presidente, o illustre Sr. ex-Ministro da Viação baixou as instrucções a que se refere a portaria que venho de ler, instrucções concebidas nos seguintes termos :

Instrucções a que se refere a portaria desta data

I

Nas obras de melhoramentos de portos adjudicadas a emprezas particulares, á medida que forem sendo construidas secções ou trechos, em condições de permittirem o acostamento dos navios ao caes, o embarque e desembarque de passageiros, o movimento e abrigo de mercadorias, poderá o Governo autorizar desde logo que as ditas secções sejam entregues provisoriamente á exploração publica, continuando sob a responsabilidade dos concessionarios, na fórma dos respectivos contractos, a conservação e o remate de taes obras.

II

Dentro do prazo de seis mezes, a contar da data do recebimento dos trechos promptos, organizarão os concessionarios, na devida fórma, as respectivas contas de capital, que serão feitas por uma junta nomeada expressamente para esse fim.

III

Fixada pelo Governo a somma effectivamente despendida, em um ou mais trechos ou secções em trafego provisorio, será desde logo estabelecido o regimen de trafego definitivo, para todos os effeitos dos contractos.

IV

As companhias que já tiverem um ou mais trechos de caes em trafego provisorio deverão apresentar as respectivas contas de despezas dentro do prazo maximo de 90 dias, afim de que, observado o disposto no final da clausula II, passe o trafego a ser considerado definitivo.

Directoria Geral de Obras e Viação, 7 de novembro de 1906.— Pelo director geral, *José Diniz Villas Boas*.

Quer isto dizer, Sr. Presidente, que o ex-Ministro da Viação, que havia feito á Companhia Docas de Santos extraordinarias e excepcionaes concessões, reconhecia a obrigação imperiosa que os interesses publicos reclamavam delle, no intuito de sanar o afflictivo estado de cousas que perdurava no meu Estado.

S. Ex. reconhecia, Sr. Presidente, o direito que me assistia, quando desta tribuna reclamava a necessidade de obrigar a companhia a fixar o seu capital, a reduzir as suas taxas e ao mesmo tempo a dar como definitivas as obras da secção que estava realmente concluida, isto é, do Vallongo a Paquetá, trecho este que devia estar concluido em 1895, continuando, porém, a empreza a mantel-o sob titulo provisorio, com o unico intuito de não prestar contas e não se sujeitar ao regimen da lei de 13 de outubro de 1869, que manda seja feita a revisão das tarifas de cinco em cinco annos.

Pela lei de 1869, a primeira revisão de tarifas devia ter sido feita em 1893 ; em 1898 devia o Governo ter feito segunda revisão e, em 1903, a terceira. ENTRETANTO, ATE' HOJE, NENHUMA AINDA SE FEZ ! ! !

E' o actual Ministro o primeiro que vem obrigar esta companhia a cumprir a lei, é o actual Governo o primeiro que vem zelar os interesses publicos, esquecidos ou abandonados pelo Ministro do Governo passado.

Todos os favores solicitados por esta famosa empreza foram sempre attendidos com o maximo zelo, cuidado e carinho ; entre-

tanto, não houve um só ministro que cuidasse de obrigar a empreza ao cumprimento do seu contracto. Por outro lado, Sr. Presidente, zelosa, ella pedia constantemente novos favores e procurava sophismar as disposições onerosas do seu contracto e da propria lei de 13 de outubro de 1869.

E por que o fazia, Sr. Presidente? Qual o interesse da empreza em manter até hoje suas obras sob titulo provisorio, qual o interesse da empreza em não dar como definitivamente concluido o trecho do Vallongo a Paquetá?... quando pelo decreto da concessão o termo final para conclusão dessas obras foi—1895.

Por que? Simplesmente porque não convém á companhia declarar qual a renda que aufere, e tanto isto é verdade que o Governo não sabe qual a renda liquida dessa empreza.

Não lhe convém, porque, occultando a renda, a empreza retira os 12 %, o maximo que lhe outorga a lei como remuneração dos capitaes empregados, applicando o excedente, que ninguem neste paiz conhece, á construcção de novas obras. Porque, assim procedendo, vae tranquillamente capitalizando a renda.

Eis, Sr. Presidente, porque essa empreza, organizada com a diminuta somma de 3.800:000$, que lhe foi fornecida pela protecção de um dos directores do Banco do Brazil, pretende fazer obras orçadas em 95.000:000$000.

E' incrivel como o Governo se desinteressa dos negocios publicos, ao ponto de deixar um Estado como o de S. Paulo absolutamente entregue, manietado como um Prometheu acorrentado, á ganancia insaciavel de uma empreza como a das Docas de Santos!

Não ha no mundo um exemplo, nem ha uma empreza igual, que, sem capitaes, apenas com a protecção de um ou dous directores de um banco, pretendesse fazer obras, orçadas na somma de 95.000:000$000!

Essa empreza, Sr. Presidente, declara, em officio dirigido ao Governo, que não se submette á circular e á portaria do ex-Ministro da Viação; essa empreza, tendo recebido todos os favores, declara que essa portaria não se entende com ella e falla de superior para inferior com o actual Governo.

E' preciso notar que eu não acredito, absolutamente, por honra da minha Patria, nem na venalidade, nem na corrupção dos illustres Ministros que occuparam a pasta da Viação, assim como não posso acreditar que os extraordinarios e excepcionaes favores

fossem concedidos á companhia Docas á custa da corrupção. Não.

Desejaria, entretanto, e perdoaria todos esses abusos á directoria das Docas, si, porventura, os seus directores informassem ao paiz qual o meio pelo qual adormentou a consciencia dos Ministros que occuparam aquella pasta ; qual o meio que empregou para hypnotizar e conseguir dos Ministros os affrontosos favores que ella tem obtido.

Preciso affirmar e dizer de novo que ella jamais pediu qualquer cousa que não obtivesse. Quer o Senado saber e ter a prova ? Pelo contracto primitivo, esta empreza devia cobrar 1$000 por tonelada de carga ou descarga de mercadorias feitas no porto de Santos. Quer o Senado saber quanto está ella cobrando hoje ? Dez mil réis !

O Sr. Barata Ribeiro—E' uma especie de Prefeitura do Districto Federal.

O Sr. Alfredo Ellis—Basta dizer, Sr. Presidente, exemplificando o caso, porque não desejo que me taxem de exaggerado, basta dizer que, pelo contracto primitivo, a empreza só podia cobrar um real por kilo; mais tarde, para uniformizar as taxas, foi autorizada a cobrar 1 1/2 réis por kilo, ou 1$500 por tonelada ; depois, para a dragagem do porto, foi autorizada a cobrar mais um real, de fórma que, pelo contracto, a empreza podia e póde cobrar 2 1/2 réis por kilo, perfazendo 2$500 por tonelada.

Pois bem, Sr. Presidente ; ella arranjou um systema, uma rêde tal de taxas e impostos que hoje está percebendo 10$ por tonelada, isto é, 400 % mais do que lhe dava direito o contracto primitivo.

Todos nós sabemos, Sr. Presidente, a importancia do carvão de pedra como pão da industria, como materia prima indispensavel para a tracção ferro-viaria e necessaria para a illuminação publica.

As estradas de ferro de S. Paulo, accusadas por mim desta tribuna, por estarem devastando as mattas do interior do Estado, concorrendo para a diminuição das chuvas, não teem tanta responsabilidade pelo facto de estarem fazendo esta devastação, deante da necessidade de obter o combustivel de que precisam.

Sou informado, Sr. Presidente, de que ellas não teem outro remedio, em face da imposição da taxa elevadissima que cobra a Empreza das Docas de Santos pela descarga do carvão ; é a celebre taxa das capatazias, indebita, illegal e illicitamente, cobrada por esta empreza.

Neste sentido, Sr. Presidente, vou mandar á Mesa um requerimento, que não tem absolutamente outro intuito sinão obter do governo esclarecimentos, imprescindiveis e necessarios, para as classes productoras do meu Estado.

Além da analyse, que me proponho a fazer desta tribuna, contando com a complacencia e benevolencia do Senado, a proposito da gestação e desenvolvimento daquelle monstro que denominei — POLVO — procurarei justificar o appellido com argumentos irrefutaveis,que trarei á inspecção do Senado.

Os anthropologistas e os sabios, por um fragmento obtido, chegam a reconstituir os monstros ante-diluvianos.

E' o que eu pretendo fazer nesta tribuna. Pretendo reconstituir, perante o Senado, esse polvo das Docas de Santos. Farei uma dissecação, uma analyse minuciosa, desde o primitivo edital chamando concurrentes para as obras do porto de Santos. Virei demonstrar que essa empreza não tem monopolio ; e tanto isso é verdade que, das seis propostas que foram apresentadas em concurrencia nessa época, duas foram rejeitadas *in limine*, exclusivamente porque exigiam o monopolio do porto de Santos. Uma das razões que o gerente das Docas apresentou, no officio que dirigiu ao Sr. Ministro da Viação, para se eximir á imposição feita, é que a portaria do Ministro Sr. Lauro Müller não se applica á empreza das Docas por causa da indivisibilidade das suas obras, não tendo absolutamente ella que prestar contas ao Governo nem que rever tarifas, sinão depois de concluidas todas as obras, visto como ellas representam *um todo indivisivel*.

Não ha indivisibilidade. Não passa essa allegação de grosseiro sophisma que as Docas empregam por conveniencia de seus interesses. A mesma indivisibilidade deve, então, haver no nosso systema ferro-viario. Entre os trilhos da *S. Paulo Railway* e os da Companhia Paulista, não ha solução de continuidade. Na propria Companhia Paulista ha varios trechos, varias secções da rede ferro-viaria com capital distincto.

A Empreza das Docas de Santos apega-se a esse sophisma, suppondo, naturalmente, que será sufficiente para levar a duvida ao espirito do honrado Sr. Ministro da Viação sobre a sua competencia para obrigal-a a prestar contas. Sabe-se positivamente que o trecho de Vallongo a Paquetá é um trecho distincto. Eu tenho o mappa aqui presente e posso submettel-o á inspecção do Senado para prova do meu asserto. O caes de Santos é composto de

duas grandes secções — de Valongo a Paquetá e de Paquetá a Outeirinhos.

O Sr. Presidente—Peço permissão para interromper o nobre Senador, observando-lhe que a hora do expediente está terminada.

O Sr. Alfredo Ellis—Nesse caso eu pedirei a V. Ex. que me conserve a palavra para o expediente de segunda-feira. Antes, porém, de terminar, solicitarei licença para ler o requerimento que vou enviar á Mesa.

O requerimento que formulei, acompanhando-o de ligeiras observações, é o seguinte:

REQUERIMENTO

« Requeremos ao Governo, por intermedio da Mesa do Senado, as seguintes informações:

1ª, quaes as taxas que cobra a Companhia Docas de Santos dos navios e das mercadorias que se utilizam de seus serviços ;

2ª, qual o serviço que cada uma dessas taxas, especificadamente, tem por fim remunerar;

3ª, qual o acto official que autorizou a cobrança de cada uma das referidas taxas ;

4ª, si a taxa de capatazias tambem tem sido cobrada das mercadorias conferidas e despachadas sobre agua, e, no caso affirmativo, qual o acto official que autorizou essa cobrança ;

5ª, qual a receita e despeza da companhia nos ultimos tres annos.

Sala das sessões, 6 de junho de 1907.—*Alfredo Ellis.— Glycerio.*»

E' este o requerimento que envio á Mesa do Senado.

Preciso agora expôr ao Senado os fundamentos que tenho para apresental-o.

De accôrdo com a Consolidação das Leis das Alfandegas e Mesas de Rendas, existem cerca de 150 artigos que podem ser despachados sobre agua, isto é, independentemente do pagamento de armazenagem e capatazias; entretanto, a Companhia das Docas, mesmo sobre esses generos, está cobrando, actualmente, a taxa de capatazias, o que evidentemente não lhe cabe.

Preciso agora explicar ao Senado em que consiste a taxa de capatazias.

Essa taxa, Sr. Presidente, é cobrada como remuneração do trabalho braçal, para remoção de mercadorias de um para outro ponto.

Pois bem; a Companhia Docas de Santos está cobrando essa taxa, sem absolutamente executar o serviço para cujo pagamento foi determinada a taxa de capatazias.

Vou exemplificar.

Um navio carregado de qualquer dos artigos que podem ser despachados sobre agua atraca ás Docas e, por meio de guindaste, depois de despachados pela Alfandega o carvão, sal, trigo ou cimento, por exemplo, generos que podem ser despachados sobre agua, são estes descarregados do navio para os vagões da Companhia Ingleza, que se perfilam ao longo do cáes. Sobre qualquer dessas mercadorias deve incidir apenas a taxa de descarga; entretanto, a Companhia das Docas, sem ter absolutamente trabalho de ordem alguma, cobra sobre ellas taxas de capatazias.

Senhores, vou ler ao Senado o calculo feito, por pessoa competentissima, das taxas que a Companhia Docas de Santos está actualmente cobrando. Passo a ler ao Senado estes trechos :

Pasme o publico deante da formidavel cadeia de contribuições, cada qual mais extorsiva, a que estão sujeitas as mercadorias desembarcadas dos navios para os vagões, no caes, *fóra a taxa da capatazias*.

Um navio, supponhamos de 100 metros de comprimento, que tenha de descarregar em Santos 5.000 toneladas de quaesquer generos, susceptiveis de serem despachados sobre agua, como machinas agricolas, vinhos, sal, materiaes de construcção, farinha, milho, arroz, cimento, madeiras, carvão, trilhos, papel em fardos, etc., e que realize a descarga em 20 dias, sendo a mercadoria retirada promptamente, portanto sem incorrer em despeza de armazenagem, paga ao caes :

Taxa de atracação, árazão de 700 réis por metro e por dia.....	1:400$000
Taxa de descarga, nos termos do contracto primitivo, á razão de 1$ réis por tonelada, para as mercadorias em geral, exceptuados apenas os objectos de grande volume e pouco peso.....	5:000$000
Augmento autorizado nos termos do decreto de 5 de outubro de 1892, que fixou a taxa de carga e descarga para todas as mercadorias em 1$500 por tonelada.....	2:500$000

Taxa autorizada posteriormente sob o titulo de dragagem, á razão de 1$ por tonelada.....	5:000$000
Taxa de estiva, á razão de 1$ por tonelada.....	5:000$000
Taxa de descarga em vagão e conducção no cáes, á razão de 3$ por tonelada.....	15:000$000
	33:900$000

Chegamos, portanto, Sr. Presidente, á somma de 33:900$000.

Agora, chamo a attenção do Senado. Mesmo na hypothese de deixar de cobrar a taxa de capatazias, que importa por si só em 20:000$, e faz o total elevar-se effectivamente á ultra-escandalosa e barbara cifra de 53:900$, vê-se que o caes, para descarregar um navio nas condições figuradas, longe de fazer o serviço de graça, cobra realmente, não uma, nem duas, mas uma serie de taxas, cada qual mais oppressiva, elevando-se a fantastica pyramide á phenomenal altura de 33:900$000.

Sr. Presidente, antes de se fazer o caes de Santos, um navio de 100 metros com 5.000 toneladas de carvão não fazia despeza superior a 4:000$ para descarregar; entretanto, depois de construidas as docas, o importador vê-se forçado a pagar 53:900$ para conseguir o mesmo serviço.

O Sr. Araujo Góes—Sendo o navio das mesmas dimensões ?

O Sr. Alfredo Ellis—Sim.

O Sr. Antonio Azeredo—Como beneficio, deixa muito a desejar.

O Sr. Araujo Góes—O onus é grande de mais.

O Sr. Alfredo Ellis—E' o caso de dizer que o proprio brilhante póde ser caro de mais.

Mas o que é notavel é que, á medida que esta empreza gananciosa ia obtendo favores do governo, em vez de diminuir as taxas, ia augmentando-as.

Um verdadeiro schema ascensional que vae de Santos até o alto da magestosa Serra de Paranapiacaba !!!

E' ou não o caso de se applicar aquelle adagio da nossa lingua que diz «*que o comer e o coçar só estão em principiar*»? Aquella empreza quanto mais come mais fome tem; e estou convencido de que, si o Governo não lhe fôr á mão, devorará todo o Estado de S. Paulo.

O Sr. Araujo Góes—E' uma dilatação pelo excesso de alimentar.

O Sr. Alfredo Ellis— Agradeço ao actual Sr. Ministro da Viação, que, pela primeira vez, vae pôr embargos a esse appetite devorador.

Voltarei segunda-feira á tribuna, para analysar o relatorio das Docas e fazer a dissecação dessa empreza, dos seus processos, dos seus sophismas e das suas arrogancias.

Antes, porém, de me retirar da tribuna, direi que o grande philosopho Cousin declarou «que a justiça era o freio da humanidade».

Não, Sr. Presidente ; a justiça é o escudo e o broquel da humanidade e é confiante nesse escudo que as classes productoras do meu Estado veem agradecer ao honrado Presidente da Republica o serviço que lhes acaba de prestar. *Justitia, justitia quæ sera tamen.* (*Muito bem; muito bem.*)

DISCURSO

PRONUNCIADO NA

Sessão de 10 de junho de 1907

O Sr. Alfredo Ellis — Sr. Presidente, antes de iniciar novas considerações sobre o assumpto que me trouxe á tribuna, devo, mais uma vez, declarar que a questão em debate não é pessoal; não temos, eu e tão pouco os representantes de S. Paulo, nesta e na outra Casa do Congresso, sentimento algum de rancor, de animosidade, contra os emprezarios das Docas de Santos, pessoalmente fallando. Si a representação de S. Paulo, por meu intermedio, vem atacando os emprezarios das Docas de Santos, tem-o feito, Sr. Presidente, exclusivamente na defesa dos interesses publicos do Estado que temos a honra de representar. E' esta a nossa missão, é este o nosso mais sagrado dever.

Nem por outra fórma, Sr. Presidente, poderiamos proceder quando vemos que, desde o mais infimo e pobre lavrador do Estado de S. Paulo, até ao mais rico e esforçado productor de café, soffrem todos as consequencias de taxas onerosissimas, por assim dizer prohibitivas, e que attingem não só ao commercio como a todo e qualquer productor.

Bastava affirmar perante o Senado e, portanto, perante o paiz que o pobre e infimo lavrador de S. Paulo não póde exportar um cacho de bananas sem pagar 50 réis, por unidade, á Companhia Docas de Santos, assim como o lavrador de café tão pouco póde exportar uma sacca de café, sem pagar 450 réis á gananciosa empreza.

Si, porventura, Sr. Presidente, as Docas de Santos cobrassem esta elevadissima taxa por empregar nesse transporte pessoal seu, isto é, na conducção das saccas de café, que chegam ás portas de seus armazens, ainda se comprehenderia; mas é uma taxa pesadissima, porquanto a Companhia das Docas não emprega nesse serviço absolutamente uma só pessoa; a sacca de café, Sr. Presidente, atravessa essa pequena faixa de 70 metros

nos hombros de carroceiros, que a lançam nos porões dos navios encarregados do transporte.

O Sr. Victorino Monteiro — V. Ex. está equivocado. Todo o serviço é feito pelos guindastes da Companhia das Docas de Santos.

O Sr. Alfredo Ellis — V. Ex. é que está equivocado. O café, repito, é transportado para os navios nos hombros dos carroceiros, não havendo absolutamente necessidade de guindastes.

O Sr. Victorino Monteiro — Para a carga e descarga funccionam os guindastes.

O Sr. Alfredo Ellis — Mesmo quando, Sr. Presidente, houvesse necessidade do emprego de guindastes, a empreza absolutamente não poderia cobrar mais do que aquillo que lhe foi determinado por lei.

O Sr. Victorino Monteiro —E é naturalmente o que cobra. Si cobra mais, commette um abuso.

O Sr. Alfredo Ellis — Pois é justamente contra este abuso que estou reclamando, continuando a campanha que iniciei no anno passado.

O Sr. Victorino Monteiro — Hei de provar que V. Ex. não tem razão, que a Companhia Docas de Santos está cumprindo á risca a lei.

O Sr. Alfredo Ellis—V. Ex. labora em erro ou está mal informado.

Não tenho nenhum *parti-pris* contra a Companhia Docas de Santos, não estou combatendo os seus direitos; estou, sim, defendendo os interesses sagrados, sacratissimos, do meu Estado.

O Sr. Victorino Monteiro— Quando me collocar aqui, será na defesa dos interesses geraes do meu paiz, que esta empreza representa. E' uma empreza grandiosa, que honra o nome brazileiro; portanto, si me collocar será na defesa dos interesses do paiz, com tanto direito quanto V. Ex., que defende os interesses de S. Paulo.

O Sr. Alfredo Ellis—Tenho certeza, neste caso, de ter em breve ao meu lado o nobre Senador...

O Sr. Victorino Monteiro — O requerimento de V. Ex. merece os meus applausos porque dahi virá a demonstração de que não ha cobrança de taxas illegaes.

O Sr. Alfredo Ellis —...na defesa dos interesses que me trazem á tribuna. S. Ex. ha de ficar convencido de que não ha da

nossa parte intenções pessoaes, como affirmei no exordio do meu discurso.

Não é desconhecido que as Docas têm concorrido para o engrandecimento e prosperidade do Estado de S. Paulo. Ninguem o nega; porém o que importa saber é si esta prosperidade não é adquirida á custa de extraordinarios sacrificios, de sommas muito superiores ás que as Docas devem cobrar pelos seus contractos.

Como affirmei, na sessão de sabbado, o proprio brilhante póde ser caro de mais.

Desviando-me da trilha que me havia traçado, assumindo a tribuna, pergunto ao Senado, pergunto ao paiz inteiro: que conveniencia haverá em se construir uma estrada de ferro, si esta terá de cobrar fretes oito, dez vezes, superiores aos dos carros de bois ou tropas?

E' o que se está dando em relação ás Docas.

O Sr. Victorino Monteiro—V. Ex. não prova isso.

O Sr. Alfredo Ellis—Posso affirmar que é exacto.

O Sr. Victorino Monteiro — E eu posso affirmar o contrario. Desafio V. Ex. a demonstrar que isto se dá; e, si o fizer, estarei de seu lado.

O Sr. Alfredo Ellis—Já declarei que estou certo de levar ao espirito de V. Ex. a convicção, finda a minha demonstração.

Desde que V. Ex. deseja um exemplo, vou dal-o: uma tonelada de carvão de pedra (e este exemplo foi publicado nos jornaes da minha terra, sem contestação), custa, posta em Santos, 12$, 13$ e 14$000. Pois bem, esta mesma tonelada de carvão de pedra, *sem pagar armazenagem*, visto que é um artigo que póde ser despachado sobre agua, paga á companhia, pela atracação do navio, descarga e mais taxas que as Docas cobram, a importancia de 10$000.

O Sr. Victorino Monteiro—São 4$ apenas pela descarga. Antigamente pagava 50$000.

O Sr. Alfredo Ellis—V. Ex. lembra bem; houve época em que os carroceiros exigiam pelo transporte de uma tonelada de mercadoria da estação da Ingleza ás Docas, e vice-versa, a quantia de 50$000. Isto, porém, foi na época da crise; hoje, os carroceiros fazem o mesmo serviço pela decima parte, ao passo que as Docas, que, naquelle tempo, cobravam 2$, 3$ e 4$, hoje cobram 10$000. A' medida que os carroceiros baixavam o carreto, as Docas elevavam as taxas até as que actualmente cobram.

Sr. Presidento, já li este trecho na sessão de sabbado. Vou repetil-o hoje :

« Agora veja e pasme o publico deante da formidavel cadêa de imposições, cada qual mais extorsiva, a que estão sujeitas as mercadorias desembarcadas dos navios para os vagões, no caes, fóra a taxa de capatazias...»

O Sr. Victorino Monteiro — A carga é um serviço prestado á mercadoria.

O Sr. Alfredo Ellis — Vou lá. V. Ex. tenha a paciencia de ouvir-me.

O Sr. Victorino Monteiro — Ouvirei o nobre Senador, sem dar um aparte, para depois contestal-o.

O Sr. Alfredo Ellis — Não se fazendo a conta da taxa de capatazias, vê-se que um navio de 100 metros de comprimento, que tenha de descarregar em Santos 5.000 toneladas de quaesquer generos, susceptiveis de serem despachados sobre agua, como machinas agricolas, vinhos, sal, materiaes de construcção, milho, arroz, cimento, madeiras, carvão, trigo, papel em fardos, etc., etc., — porque desta categoria ha, pelos menos, 150 artigos nestas condições, *sem armazenagem*, desde que sejam retiradas immediatamente — paga á empreza das Docas taxas que attingem a fabulosa somma de 33:900$000.

Ha uma exigencia curiosa nesta cadêa de imposições: *a taxa de conducção no caes.*

Um parenthesis. Sabe o Senado o que é esta taxa? Vou explicar.

O que se chama Docas de Santos não passa de um caes corrido, obra muito bem feita, muito bem acabada, e que revela o profundo conhecimento dos engenheiros que a planejaram e a levaram a effeito.

O Sr. Victorino Monteiro—Informo a V. Ex...

O Sr. Alfredo Ellis—Peço a V. Ex. que me ouça e que me deixe completar o que pretendo dizer, porque, tratando-se de algarismos, é impossivel supportar frequentes interrupções. Peço a V. Ex., pois, que modere o seu enthusiasmo a favor das Dócas.

O Sr. Victorino Monteiro—Não tenho enthusiasmo nenhum; sou justo. Mas, já que o honrado Senador deseja que eu não o aparteie, eu o ouvirei calado.

O Sr. Alfredo Ellis—A parte mais melindrosa da incumbencia que a representação de S. Paulo me entregou, na defesa

dos seus interesses, foi arrostar a infelicidade, que tive, de lutar, desde o inicio da exposição que venho fazendo, tratando dos interesses do povo de S. Paulo com o nobre ex-Senador que, infelizmente, não faz mais parte desta alta e digna corporação. Vejo, Sr. Presidente, que continúa a representação do Rio Grande do Sul...

O Sr. Victorino Monteiro—E' natural, é a minha solidariedade com o meu ex-companheiro de bancada. Continúo nesse intuito. Exerço aqui o meu direito de representante da Nação.

O Sr. Alfredo Ellis — O Senado, já por muitos annos, tem visto a minha maneira de proceder e correcção nesta Casa, sabe que não é possivel tratar-se collegas e amigos com mais gentileza, com mais distincção, com mais respeito.

O Sr. Victorino Monteiro—Não é de admirar, attendendo á gentileza de V. Ex.

O Sr. Alfredo Ellis—Peço ao nobre Senador que me conceda *habeas-corpus*.

O Sr. Victorino Monteiro — Está concedido, si depende de mim e nem havia necessidade de me fazer esse pedido.

O Sr. Alfredo Ellis—Si o faço, é porque parece que o procedimento do honrado Senador não está em relação com a affirmativa que fez, de que estaria á minha disposição, de que estaria ao meu lado, desde que S. Ex. reconhecesse que o povo de S. Paulo...

O Sr. Victorino Monteiro—O nobre Senador está dando informações incompletas ; mas, desde que não quer que eu as complete (*o Sr. Alfredo Ellis senta-se*), deixarei para o momento opportuno, quando occupar a tribuna, e declaro, desde já, que, quando estiver na tribuna, terei muito prazer em ser interrompido por S. Ex.

O Sr. Alfredo Ellis (*levantando-se*)—Sr. Presidente, por momentos tive o intuito de desistir da palavra.

O Sr. Victorino Monteiro—Eu ficaria desolado.

O Sr. Alfredo Ellis—A consideração que tributo ao honrado Senador, o respeito que presto á honrada bancada do Rio Grande do Sul, quasi me inhibiram de voltar, de novo, á tribuna, á vista da attitude do honrado Senador.

O Sr. Pinheiro Machado—Observo a V. Ex. que a bancada do Rio Grande do Sul não está em causa.

O Sr. Presidente (*dirigindo-se ao orador*) — V. Ex. póde continuar o seu discurso, porque a palavra ser-lhe-ha mantida.

O Sr. Alfredo Ellis—Antes de continuar, lembro ao honrado Senador o procedimento que tive nesta Casa, quando da tribuna fui atacado pelo nobre antecessor de S. Ex.

Por muitos dias, Sr. Presidente, o Senado foi testemunha da paciencia, da calma, resignação e estoicismo, com que ouvi as palavras do honrado ex-Senador pelo Rio Grande do Sul, sem lhe dar um aparte, sem perturbar o discurso que fez em defesa das Docas, porque comprehendia e comprehendo que, nessas longas exposições de factos, ha necessidade de toda a calma, de toda a reflexão, para que não se incida em erro ou exaggero e não se vá esculpir mais fundo, dando á phrase sentido diverso daquelle que se quer significar.

Eu ia dizendo, Sr. Presidente, reatando o fio da discussão, que essa ultima taxa de descarga em vagões, á razão de 3$ por tonelada, o que importa em 15:000$, é uma taxa que cobra a empreza para deixar—attenda bem o Senado—que os vagões pertencentes á Companhia *S. Paulo Railway* passem por seus trilhos. Exemplificarei : a companhia ingleza leva os seus vagões ao longo do caes por trilhos pertencentes á empreza, vagões esses que têm de receber a carga descarregada pelos seus guindastes.

Pois bem, Sr. Presidente, a taxa que cobra a Companhia das Docas, para deixar que sobre esses trilhos rolem os vagões da Ingleza, é de 3$ por tonelada. Quer dizer, portanto, que as Docas cobram 30$, para deixar que um wagon percorra um kilometro ou um kilometro e meio, na média, de seus trilhos. Agora vamos fazer a comparação.

Si o Governo Federal se lembrasse de cobrar frete igual pelo transporte de mercadorias em vagões seus, sabe V. Ex., sabe o Senado a quanto montaria uma tonelada de qualquer mercadoria —digamos de café, que é o nosso principal producto—transportado de S. Paulo aqui ao Rio de Janeiro? Não é possivel, o Senado não póde imaginar—Um conto e quinhentos !

Quer dizer que uma tonelada de café, que hoje, na melhor hypothese, vale 300$, teria de pagar 1:500$ pelo transporte de S. Paulo áqui, isto é: frete identico ao que cobram as Docas sómente para deixar passar vagões, que não são della, são da Companhia Ingleza. As Docas cobram 3$ por tonelada. Ora, como a distancia de S. Paulo ao Rio é de 500 kilometros, segue-se que uma tonelada de mercadoria transportada de S. Paulo aqui pagaria 1:500$000. E' essa a taxa que a Companhia das Docas cobra. Dada

essa explicação, passarei a ler informação dada por pessoa competentissima :

« Sommando-se essa verba, chega-se ao seguinte resultado : que esse navio de 5.000 toneladas, por uma estadia de 20 dias, paga 33:900$ ás Docas ; notando-se que: si accrescentarmos a taxa de capatazias, que importa, por si só, em 20:000$, chegaremos ao total de 53:900$000. »

Vê-se, portanto, Sr. Presidente, que o caes, construido para carga e descarga de navios, nas condições figuradas, longe de fazer o serviço de graça, cobra realmente, não uma, nem duas, mas uma serie de taxas, qual dellas a mais oppressiva, elevando a phantastica pyramide á phenomenal altura de 53:900$000. Irra !

O Sr. Victorino Monteiro—V. Ex. me poderá informar si as taxas cobradas pela Companhia Docas de Santos não são aquellas estabelecidas para todos os portos da Republica ?

O Sr. Alfredo Ellis—Deixe-me V. Ex. continuar. Quando o meu nobre collega trouxer para a tribuna desta Casa as suas observações, então, dar-lhe-hei todas as informações necessarias. Não posso, entretanto, manter-me na posição que V. Ex. deseja, de menino de collegio por occasião de exame.

O Sr. Victorino Monteiro — Oh ! incommodar-se com uma simples pergunta !

O Sr. Alfredo Ellis—V. Ex. quer me passar uma verdadeira sabbatina, impondo-me a convicção de que estou incommodando os meus collegas.

O Sr. Victorino Monteiro — Absolutamente. O que estou pedindo a V. Ex. são informações de que careço.

O Sr. Alfredo Ellis — Si V. Ex., Sr. Presidente, não me póde manter a palavra, sentar-me-hei, pois que não posso continuar as minhas observações entrecortadas a cada momento pelos apartes do meu collega.

Si me convencerem de que estou incommodando os meus nobres collegas com a defesa que estou fazendo dos interesses do meu Estado, declaro positivamente a V. Ex., Sr. Presidente, declaro ao Senado que não mais direi uma palavra em defesa desses mesmos interesses.

O Sr. Presidente — Póde V. Ex. continuar. A Mesa manter-lhe-ha a palavra. Peço ao honrado Senador pelo Rio Grande do Sul que tome as suas notas e que não mais interrompa o orador.

O Sr. Alfredo Ellis — Acceito a discussão.

O Sr. Victorino Monteiro — Absolutamente, não lancei a V. Ex. repto algum; apenas estou pedindo as explicações de que careço.

O Sr. Alfredo Ellis — Si o nobre Senador, Sr. Presidente, pedisse apenas informações, como deixa transparecer em suas palavras, não trepidaria em fornecel-as.

O Sr. Victorino Monteiro — Não parece; irrita-se logo á primeira pergunta...

O Sr. Alfredo Ellis — Trago, Sr. Presidente, uma exposição ao Senado; e, assim sendo, não posso ser interrompido a cada momento pela maneira por que o honrado Senador o faz.

O que é de estranhar é que o honrado Senador peça a cada instante informações, quando outra cousa não estou fazendo nesta tribuna senão prestal-as.

Pois bem, satisfazendo o desejo de S. Ex., lançando mão do pouco engenho de que disponho, esforçar-me-hei por levar ao seu espirito a convicção de que a razão está do meu lado. Fal-o-hei de bom grado, tanto mais quanto, já o disse e repito, não tenho nenhuma prevenção contra os emprezarios das Docas de Santos, e, si occupo essa posição, arida, difficilima e ingrata, porque, no cumprimento de um dever, vou pouco a pouco adquirindo inimigos e adversarios, é porque, Sr. Presidente, Senador pelo Estado de S. Paulo, corre-me o dever iniludivel de defender os seus interesses.

V. Ex. sabe, não ignoram os meus collegas que, no anno passado, para levar a cabo a campanha que eu havia iniciado, tive necessidade de ferir a nota tragica: para dignificar esta tribuna estive na contingencia de arriscar a vida, defendendo esta cadeira.

Affirmei mais ao Senado que, si porventura a Companhia Docas de Santos tivesse obedecido á circular e á portaria de 7 de novembro de 1906, do Sr. ex-Ministro da Viação, hoje Senador por Santa Catharina, eu não estaria a esta hora nesta tribuna, nada mais teria a dizer, porque, conforme affirmei por varias vezes, o unico objectivo que me arrastava á tribuna era obrigar a companhia ao cumprimento da lei.

Mas qual é a lei? que pretende a lei?

A lei de 13 de outubro de 1869, a par de concessões e garantias que offerecia ás companhias que quizessem construir portos, zelava sábiamente, previdentemente, dos interesses publicos; a lei de 13 de outubro de 1869 determinava e determina, positiva e

categoricamente, que nenhuma empreza póde passar sem revisão de tarifas, dadas determinadas condições. Entretanto, Sr. Presidente, apezar da lei determinar esta revisão de cinco em cinco annos, até hoje não se fez uma unica, tendo sido assignado o contracto em 1888.

Vê-se que a primeira revisão de tarifas devia-se ter operado em 1893; a segunda devia ter sido feita em 1898; a terceira em 1903, e a quarta em julho de 1908, perfazendo assim o prazo estabelecido pela lei de 1869, que manda que a revisão se faça *mesmo quando a empreza não retire os 12 %, limite maximo que lhe havia traçado a lei como recompensa dos seus capitaes.*

Mas, Sr. Presidente, qual o meio de se saber si a empreza retira mais de 12 %, sem um exame da escripta, sem conhecimento da renda, sem o confronto entre esta receita e despeza da empreza?

Era ou não evidente, era ou não logico que o Governo tratasse de indagar qual a receita, qual a despeza, afim de saber si a empreza retira ou não somma superior á que lhe garantem o contracto e a lei?

Pois bem, Sr. Presidente, não ha governo algum que saiba a quanto monta essa renda. Propositalmente, tem sido occultada a somma arrecadada pelas Docas. Por que? Pois não é este justamente o principal argumento para obrigar o Governo a ir analyzar, examinar, investigar a escripta da empreza?

Que meios tem o Governo de sanar os abusos, si ignora a somma que a companhia está recolhendo além da que lhe dão direito seus contractos e a lei? Qual é a companhia anonyma que não publica no seu relatorio, no seu balanço, a despeza e a receita?

Entretanto, excepção feita de um pequeno numero de accionistas e dos directores das Docas, que sabem qual a somma que aquella empreza arrecada do pobre povo vassallo,— todos o ignoram e parece-me até que, em relação ás Docas, ha um verdadeiro morgadio pelo facto de ter sido o porto de Santos o primogenito dos portos construidos no Brazil.

Aquella empreza tem realmente usado e abusado dos seus direitos e, á medida que solicita novos favores do Governo, que nunca foi avaro para com ella, mais ferrenha se mostra na sua ganancia e na sua ambição insaciavel.

E' realmente uma empreza poderosa! Mas, como conseguiu esse gráo de prosperidade? Algum dos Srs. Senadores sabe de

emprestimo levantado para construcção daquellas obras? De onde veiu esse capital de 95.000:000$, quando o contracto primitivo não excedia de 3.850:000$ para os primeiros 866 metros de caes?

As linhas ferreas do Estado de S. Paulo, com capitaes aliás menores que o das Docas, podem perfeitamente abrir seus livros e mostrar como e onde os adquiriram.

O Sr. Victorino Monteiro—Eu me comprometto a informar a V. Ex., em tempo opportuno.

O Sr. Alfredo Ellis — Em relação ás Docas, porém, onde foi a sua empreza buscar 95.000:000$ para as obras contractadas?

E' ou não o caso de se suppor que ha exactidão nas affirmativas de que a empreza conseguiu a protecção do Banco do Brasil e do da Republica para os primeiros gastos e emittiu *debentures*, que foi resgatando com o excesso da renda?

Isso é o que se affirma, e V. Ex., Sr. Presidente, comprehende que não posso declarar sob a responsabilidade de meu nome que esses factos são realmente verdadeiros, porquanto, a empreza nunca forneceu um balanço declarando qual a sua despeza e receita.

Sr. Presidente, hoje se affirma que a empreza, tendo um capital de 60.000:000$, emitte *debentures* para pagamento de seus serviços e depois, arrecada esses titulos com o excesso das rendas, não obstante pagar aos seus accionistas os 12 % a que a lei lhes dá direito.

O Sr. Victorino Monteiro — V. Ex. dá licença para um aparte?

O Sr. Alfredo Ellis — V. Ex. occupará depois a tribuna. Estamos no inicio das sessões e o honrado Senador tem muito tempo para falar sobre o assumpto. Faço a minha exposição e depois V. Ex. virá á tribuna refutar as minhas asserções.

Os accionistas da Empreza das Docas recebem os 12 %, limite maximo do dividendo que lhes confere a lei, mas, muito mais do que isso paga o povo, o pobre vassallo, esse pobre rebanho que lá está trabalhando, certo de que não poderá importar um kilo de mercadoria, nem exportar meio kilo de producto, sem sentir o peso das onerosissimas taxas, taxas affrontosas e escandalosas, que a Empreza das Docas exige, quer para a importação, quer para a exportação.

Estas sobras é que eu desejaria saber a quanto montam. E, foi justamente em virtude disto, que apresentei um projecto, acor-

dando, por assim dizer, o Governo, chamando sua attenção para o caso, porquanto preciso era que se fizesse, de accôrdo com a lei, a revisão das tarifas, porque, essa feita, si a renda das Docas fosse realmente superior, como é de suppor, e é de suppor porque a occulta, visto que si não retirasse renda superior á taxa legal, nenhum interesse tinha em esconder a somma que arrecada, desde que essa taxa fosse superior; naturalmente, feita a revisão das tarifas, o povo iria aproveitar essa reducção e as classes productoras do Estado ficariam mais desafogadas desse garrote que as opprime e do qual não poderão ver-se livres, sem a acção do Governo, que se desinteressou da questão e deixou que o pobre povo fosse explorado pela ganancia e pela ambição de uma companhia durante muitos annos.

Repito, Sr. Presidente, aos millionarios é facil a generosidade, entretanto, os emprezarios das Docas, que hoje o são, nunca tiveram o menor movimento de piedade para esse povo, que os enriqueceu, que os transformou de pobres, que eram, em millionarios, que hoje são.

O café, que valia outr'ora, 20$ ou 25$ a arroba, e portanto, 100$ a sacca, de accôrdo com a lei, devia pagar 60 réis, ou, quando muito, 90 réis, para atravessar essa faixa de caes; entretanto, o café, que hoje quasi nada vale, paga 450 réis para poder atravessar, pelo ar, nos hombros do carroceiro, essa faixa de caes.

Desses 450 réis a empreza restitue ao carroceiro, que não é seu empregado e que apenas faz esse serviço, 60 réis, restituindo, tambem 20 ou 30 réis ao trabalhador que faz o serviço de estiva, no porão do navio.

Sr. Presidente, o Estado de S. Paulo vae exportar este anno 15 milhões de saccas. Faça o Senado o computo dessa enormissima somma a que attinge esse transporte pela faixa do caes, e verá que ella excede de 5.000:000$, remunerando, mais do que a lei permitte, o capital empregado desde o enrocamento da antiga ponte ingleza até Paquetá, porque, de accôrdo com o proprio orçamento da empreza, ella não gastou mais de 45.000:000$ nesse trecho de caes.

Pois si ella dispendeu apenas 45.000:000$, conforme ella propria o diz e confessa, só a somma equivalente á passagem de 15.000.000 de saccas pelo caes daria perfeitamente para os 12 % sobre esse capital.

Agora addicione o Senado a essa somma fabulosa, arrancada á misera e empobrecida lavoura, a taxa de atracação, a de dragagem, a de capatazias, a de armazenagem, a de transporte e carretos e veja si é possivel um povo viver satisfeito e folgado, certo de obter remuneração pelo serviço que produz.

Não é, Sr. Presidente, como disse o honrado Sr. Presidente da Republica ao aportar a Santos : «um vasto portico digno daquella officina de trabalho.»

Sel-o-hia si a ganancia da empreza fosse menor ; sel-o-hia si a empreza, recebendo as concessões que tem tido, attenuasse, modificasse as suas taxas, facilitando ao povo maior exportação, maior riqueza e, portanto, maior importação ; em vez de um *vasto portico digno daquella officina de trabalho* tem se transformado em uma vasta barreira que impede o progresso e prosperidade de São Paulo.

Sr. Presidente, por mais que procure, não encontro um *simile* entre o poderio das Docas e a fraqueza do Governo ; é preciso remontar ao Japão antigo, do tempo dos Daimios, quando lá existiam dois poderes rivaes: o Shogoonato e o Mikado para se encontrar parallelo entre a força e a arrogancia do poderio de uma empreza e o governo de uma nação. E' um verdadeiro Shogoonato.

Depois que eu, obscuro Senador por S. Paulo, tive a audacia inaudita, a coragem, a verdadeira loucura de ir perturbar a digestão do monstro, na sua lura, elle tomou uma attitude mais aggressiva e mais violenta, chegando mesmo a discutir com o Governo como de superior para inferior. Com relação ao Senado creio que não é preciso rememorar o que se passou, porque os factos são muito recentes.

O director-gerente das Docas entrou neste recinto, por assim dizer, fazendo a exposição, que enviou ao ex-Ministro da Viação com mais desplante, com mais audacia do que Cromwell, penetrando de chibatinha em punho no *Rump Partiament* de Inglaterra, accusando de calumniador um Senador da Republica. E tão virulenta, tão insultuosa foi a sua exposição que o honrado ex-Ministroda Viação a devolveu.

Não ficou nisto. A empreza estava habituada a não ser perturbada no seu plano adoravel, de grande singeleza, de pedir prorogações de prazo para a conclusão de obras, que nunca foram terminadas e nunca o serão, porque o interesse da companhia é

conserval-as como provisorias, não prestando contas da renda arrecadada. E, simplesmente porque o digno fiscal do Governo julgou-se no dever de chamal-a á ordem, immediatamente a directoria da companhia officiou ao Ministro da Viação representando contra aquelle funccionario, contra aquelle fiscal que estava, aliás, rigorosa e patrioticamente cumprindo o seu dever de representante do poder publico; e fel-o em termos tão affrontosos que o actual Sr. Ministro da Viação deu a esse officio o seguinte despacho: «Requeira em termos.»

Mas porque, Sr. Presidente, se irritou a Companhia?

Porque?

Porque se lembrou de mandar atacar aquelles que tiveram a extraordinaria audacia, o desplante sem nome de lembrar ao Governo a conveniencia e a necessidade de reparar males; porque, como eu disse, a Justiça não é só um freio da humanidade, é o escudo e o broquel do povo?

Porque vim a esta tribuna defender interesses dos meus co-estaduanos, procurando de alguma sorte attenuar as taxas oppressivas que estão pagando os lavradores do meu Estado; simplesmente pelo facto de eu reclamar a attenção do Governo no sentido de fazer com que aquella poderosa Companhia obedeça á lei, segue-se que vim pedir um favor ao Governo?!

Absolutamente não,

A lei determina que a companhia não póde exercer o monopolio. Mesmo em relação ás obras novas que o Governo entender conveniente mandar fazer, ella apenas terá preferencia em igualdade de condições.

Tanto isto é verdade que, si porventura o Governo agora julgar conveniente e util aos interesses da Nação mandar fazer novo caes em Santos do lado fronteiro ao canal, ou mesmo prolongar o caes existente de Valongo para o lado da estrada de ferro ingleza, a companhia não terá direito de protestar.

A prova disso encontra-se no passado da lei e, para confirmar a minha asserção, peço licença ao Senado para ler um trecho do luminoso discurso do illustre visconde de Itaborahy, de saudosa memoria, pronunciado nesta Casa por occasião da discussão da lei de 13 de outubro de 1869, em que S. Ex. affirmava positivamente que não se tratava de monopolio.

Isso já havia sido assignalado nas palavras pronunciadas na Camara dos Deputados naquelle anno, quando alli se discutia a re-

ferida lei, pelo Sr. Innocencio Góes, insistindo pelo limite maximo para as taxas que deveriam ser cobradas pela empreza, comtanto que não excedessem de 8 °/₀, porque S. Ex. achava que essa taxa era sufficientemente remuneradora dos capitaes que fossem empregados nessa construcção, elevando-se depois a 12 °/₀, porque o excedente de 8 °/₀ seria levado ao fundo de amortização para facilitar a encampação por parte do Governo em prazo mais curto do que aquelle que fosse determinado no contracto.

O Sr. Presidente —Lembro a V. Ex. que a hora destinada ao expediente está esgotada.

O Sr. Alfredo Ellis— Sinto-me fatigado, Sr. Presidente, razão por que não peço prorogação da hora. Entretanto, peço licença a V. Ex. para ler os trechos a que ha pouco me referi, porque, feito isto, sentar-me-hei, dando por finda a minha exposição de hoje.

O Sr. Presidente—V. Ex. será attendido.

O Sr. Alfredo Ellis — Na sessão de 16 de setembro de 1869, em resposta a algumas objecções feitas pelo Sr. Saraiva, o Sr. visconde de Itaborahy, que era Ministro da Fazenda, declarou o seguinte:

«*O Sr. visconde de Itaborahy*— Sr. Presidente, apenas poderei responder ao nobre Senador a respeito dos quesitos que me fez: primeiro, que me consta, ou antes, sei que existem um ou mais projectos para a construcção de docas no porto do Rio de Janeiro. Ha tambem projectos para a construcção de doca em Pernambuco, mas estes são mais extensos, estão ligados ao melhoramento do porto. Creio que existe igualmente uma proposta ou projecto para a construcção de docas na provincia do Maranhão...

O Sr. Dias Vieira—Apoiado.

O Sr. visconde de Itaborahy — ... mas, que o Governo tenha feito exame, estudos ou calculado quanto podem render as docas a que me tenho referido, é o que não posso asseverar ao nobre Senador. Creio que não existem esses estudos.

O Sr. Dias Vieira—Ha de mandar fazer na occasião.

O Sr. visconde de Itaborahy—Sem duvida, quando for necessario fazel-os.

Pela minha parte, julgo que se deve favorecer a qualquer pessoa ou companhia que se mostrar sufficientemente habilitada para realizar tão importante melhoramento (*apoiados*) sob as condições do projecto.

O Sr. Silveira da Motta — Quod Deus avertat.

O Sr. visconde de Itaborahy — Quaes são as concessões que o Governo ficaria autorizado a fazer aos emprezarios por este projecto? (Chamo a attenção do Senado.)

Apenas a de se incorporarem como sociedades anonymas e a dar-lhes a faculdade de poderem desapropriar, na fórma da lei, os terrenos de que necessitarem para a construcção de docas.

E que onus se impõem ás companhias? O de cederem todas as obras ao Estado no fim de 90 annos.

Que desvantagens, pois, resultariam para o Estado ou para o commercio? Nenhuma, excepto nos portos em que a faculdade de construir uma doca equivale a um privilegio exclusivo.

O Sr. Silveira da Motta—E as taxas de entrada nas docas?

O Sr. visconde de Itaborahy — Até isso poderia o Governo deixar ás Companhias: a concurrencia estabeleceria as taxas razoaveis. (*Apoiados.*)

O Sr. Saraiva—O projecto dá ao Governo a faculdade de prover as taxas.

O Sr. visconde de Itaborahy — Isso mesmo creio que não seria preciso, uma vez que não houvesse privilegio exclusivo; desde que uma doca exigir mais do que valer o serviço, os navios não entrarão nella, continuarão a fazer as cargas e descargas do mesmo modo por que o fazem agora, ou construir-se-hão docas que estabeleçam concurrencia com a primeira.»

Quem diz concurrencia, Sr. Presidente, diz mais que unidade, diz pluralidade. Portanto, não houve nos legisladores de 1869, que votaram a lei de 13 de outubro do mesmo anno, intenção de dar monopolio a uma empreza qualquer.

O Sr. Visconde de Itaborahy dizia que a fixação das taxas pelo Governo podia até deixar ás companhias porque a concurrencia estabeleceria as taxas razoaveis.

Isto quer dizer, Sr. Presidente, que era o regimen da livre concurrencia; entretanto, as Docas de Santos teem um verdadeiro privilegio, um verdadeiro monopolio. (*Pausa.*)

O Sr. Presidente :— Previno ao nobre Senador que a hora está finda.

O Sr. Alfredo Ellis — Peço então a V. Ex., Sr. Presidente, que me conserve a palavra para a hora do expediente de amanhã. (*Muito bem; muito bem.*)

DISCURSO

PRONUNCIADO NA

Sessão de 12 de junho de 1907

O Sr. Alfredo Ellis — Sr. Presidente, eu havia, de facto, pedido a V. Ex. que me conservasse a palavra para a sessão de hoje; entretanto, antes de entrar no assumpto em debate, desejaria que V. Ex. consultasse o illustre Senador pelo Rio Grande do Sul, como acto de deferencia da minha parte, si S. Ex. deseja occupar a tribuna. Tendo S. Ex. na ultima sessão me aparteado vivamente, e revelado sofreguidão na defesa das docas, eu desejaria saber si S. Ex. quer occupar a tribuna, porque, si de facto o pretende, desistirei da palavra para ter o prazer de ouvil-o.

O Sr. Victorino Monteiro—Fallarei no momento opportuno e responderei a todos os pontos tratados por V. Ex., depois de publicados os seus discursos. Não lhe darei apartes, porque vejo que V. Ex. se incommoda com elles.

O Sr. Alfredo Ellis—Peço a V. Ex. que acceite o offerecimento que acabo de fazer, como uma prova de consideração e apreço.

O Sr. Victorino Monteiro—Agradeço a V. Ex., e nem era de esperar outra cousa do seu cavalheirismo.

O Sr. Alfredo Ellis—Sr. Presidente, tenho dito e repetido á saciedade que a Companhia das Docas de Santos cobra do povo vassallo, sujeito ao seu cutello, taxas illegaes e illegitimas.

Entre outras está a das capatazias, conforme referi no meu ultimo discurso.

E' preciso explicar ao Senado qual é a taxa de capatazias. Esta taxa é exigida como remuneração de um serviço de transporte, de remoção de mercadorias antigamente para a Alfandega, hoje para os armazens alfandegados das Docas.

Ora, não havendo este trabalho, não deve existir a taxa correspondente. Entretanto, apezar de não prestar a companhia o serviço que autoriza a cobrança da taxa, ella o faz implacavelmente sobre todas as mercadorias que entram ou sahem pelo porto de Santos.

Exemplifico: O carvão de pedra, descarregado no porto de Santos, ao longo das Docas, pelos guindastes da empreza, é transportado pelos vagões da Ingleza. A companhia cobra a taxa de descarga; além dessa, a companhia arrecada a taxa de conducção, de 30$ por vagão.

Pergunto, portanto: onde, como classificar a cobrança da taxa de capatazias? Qual o serviço feito pela companhia, que determine a exigencia de semelhante taxa? Nenhum absolutamente! A companhia cobra taxa de descarga, cobra taxa de conducção. Como é então que ainda vem exigir mais esse onus ao commercio?...

O Sr. Victorino Monteiro — Tudo isso está definido na lei.

O Sr. Alfredo Ellis—Não está, não póde estar, porque a lei não póde permittir duas imposições, duas taxas identicas recahindo sobre o mesmo objecto.

O Sr. Victorino Monteiro—A outra taxa é de atracação.

O Sr. Alfredo Ellis—A companhia tem o direito de cobrar a taxa de atracação, tem o direito de cobrar a de descarga e de conducção; mas, em relação a capatazias, ella só o póde fazer quando de facto transportar a mercadoria para os seus armazens; porém, si ella não transporta o carvão de pedra para os seus armazens, não ha razão para que faça mais essa exigencia ao commercio. E' uma iniquidade a que o povo se submette porque não ha remedio para a situação.

Outro facto de gravidade que vou revelar ao Senado. Demonstrando que a companhia cobra taxas illegaes, eu me referi a armazenagens. A lei é clara, Sr. Presidente. Vou lel-a: ella determina que as taxas de armazenagem serão cobradas de accôrdo com o peso...

O Sr. Victorino Monteiro—E *ad valorem*, tambem.

O Sr. Alfredo Ellis ... e não *ad valorem*, como cobra a empreza.

A empreza está cobrando a taxa de armazenagem *ad valorem*, quando não tem direito para isso.

O Sr. Victorino Monteiro — Provarei o contrario.

O Sr. Alfredo Ellis — Já offereci ao nobre Senador a tribuna.

Si V. Ex. quer discutir o assumpto, sento-me e cedo-lhe o logar de bom grado.

O Sr. Victorino Monteiro — Desejo primeiramente ouvil-o.

O Sr. Alfredo Ellis — Permitta, pois, V. Ex. que lhe peça um pouco de deferencia para com o humilde orador que ora occupa a tribuna.

O Sr. Victorino Monteiro — Perfeitamente.

O Sr. Alfredo Ellis — Chamo a attenção do Senado para o artigo que vou ler do contracto da companhia.

Decreto n. 9.979, de 12 de julho de 1888.—Vê-se na clausula 5ª, § 4º, que a companhia é autorizada a cobrar por mez ou fracção de mez e por kilogramma de mercadoria — attenda bem o Senado— por kilogramma de mercadoria — ou qualquer genero que houver sido effectivamente recolhido aos armazens do concessionario — 2 réis.

Isto é claro, é categorico, é positivo; a companhia só póde cobrar 2 réis por kilogramma de mercadoria que tiver entrado para os seus armazens.

Sabe o Senado quanto cobra a Companhia das Docas de armazenagem?

Inverteu os termos: ao envez de cobrar a taxa de armazenagem por peso, cobra *ad valorem*. Tenho aqui um documento que prova esta minha asserção.

Um automovel, descarregado no caes de Santos, e retirado dias depois, pagou de armazenagem 176$500 e de capatazias 44$600, perfazendo a somma de 221$100.

Sr. Presidente, esse automovel não pesava 3.000 kilos. Mas, que pesasse, teriamos que a taxa a cobrar, de accôrdo com a lei, seria de 6$ por mez.

Pois bem, Sr. Presidente, a taxa que a companhia tinha o direito de exigir, que seria, no caso, de 6$, pela descarga daquella machina, foi ampliada, augmentada, mais do que isso, decuplicada, pois que a companhia, com o maximo desembaraço, exigiu do importador 176$500 de armazenagem!

A companhia, portanto, em um simples objecto, cobrou a mais 170$500, contra a lettra do seu contracto, contra a expressa disposição da lei.

Entretanto ousa-se affirmar que a companhia não cobra taxas illegaes!

O Sr. Victorino Monteiro — Não só affirmo, como provarei.

O Sr. Alfredo Ellis — Não esqueça V. Ex. que me estou servindo de um documento e que estou baseando a minha argumentação na lei e no contracto desta companhia.

O Sr. Victorino Monteiro—Eu provarei, até com a lei, que o já foi feito o anno passado pelo ex-Senador Sr. Dr. Ramiro Barcellos.

O Sr. Alfredo Ellis—Não conheço modificação alguma que haja sido feita a este paragrapho que diz:

«... Por mez ou fracção de mez e por kilogramma de mercadoria ou qualquer genero que houver sido effectivamente recolhido aos armazens do concessionario, dous réis por kilogramma.»

Portanto, Sr. Presidente, 2$ por tonelada.

Ora, dado que esse automovel pesasse 3.000 kilos, o importador estaria obrigado a pagar apenas 6$, e não 176$500, conforme a companhia cobrou.

De fórma que, Sr. Presidente, em relação ás taxas de capatazias, a Companhia das Docas está exorbitando, pois que não póde exigir o que está exigindo.

Em relação á taxa de armazenagem, grandes irregularidades se estão dando, como já demonstrei ao Senado.

Mas, Sr. Presidente, esta não é a minha questão; apenas tenho trazido para o debate estes factos como elemento subsidiario para demonstração de minha these.

Não contesto que a Companhia das Docas tenha melhorado o serviço de carga e descarga no porto de Santos. Para mim esta não é a questão; não trato deste ponto. A minha questão é que a empreza Docas de Santos não exige taxas iguaes ás que são exigidas nos demais portos da Republica; a minha questão é que a Companhia Docas de Santos, gananciosa como é, exorbita nessa cobrança, razão por que pergunto aos seus defensores: a empreza Docas de Santos, exigindo essas taxas, está dentro da lei?

O que se trata de saber é si a companhia está ou não arrecadando renda superior á que lhe dá direito o contracto. Este é o ponto.

E que o está, Sr. Presidente, a propria companhia o affirma, com a maior clareza, por isso que occulta, sonega o seu balanço.

Ninguem, Sr. Presidente, nem o proprio Governo, conhece qual a renda que a companhia arrecada pelos seus serviços em Santos. E, quando se reclama, quando o Ministro, como o Sr. Lauro Müller, baixa uma portaria, determinando quaes as instrucções que devem ser adoptadas para a tomada de contas, a companhia rebella-se e declara positivamente que não é forçada a prestar contas, porquanto não concluiu os seus serviços. Esta é que é a questão, Sr. Presidente.

A Companhia das Docas tem sido de uma felicidade extraordinaria : organizada em 1888, logo depois de proclamada a Republica, tratou de ampliar o prazo que tinha obtido de 39 para 90 annos.

Mas, como, de accôrdo com o decreto lavrado pelo meu illustre amigo Sr. Francisco Glycerio, em 1890, começava-se a contar o prazo dos 90 annos da data do mesmo decreto, segue-se, portanto, que a companhia é a unica que tem um prazo que excede o maximo da lei de 13 de outubro de 1869. A companhia tem para explorar um prazo de 92 annos ! !

Não satisfeita com isto, Sr. Presidente, a companhia, que tinha, pelo seu contracto, obrigação de fazer o primeiro trecho de 866 metros de cáes até a rua Braz Cubas, desde o enrocamento da Ponte Ingleza, tratou de duplicar o seu capital sem augmentar as obras, e isto conseguiu ella, com o honrado Ministro Sr. Serzedello Corrêa, pelo decreto n. 942, de 15 de julho de 1892. Quer dizer que, dous annos depois da innovação do seu contracto pelo meu honrado collega e amigo Sr. general Glycerio, já a companhia tinha conseguido nova modificação.

Comquanto eu saiba que realmente é fatigante para o Senado estar ouvindo leituras successivas, este decreto n. 942 é de tal natureza que não posso deixar de lel-o, chamando para elle a attenção do Senado. E' o decreto que innova o contracto com a empreza, augmenta o capital a 14.627:194$707, autoriza o prolongamento do cáes de Paquetá a Outeirinhos e fixa o prazo para a conclusão das obras.

As clausulas a que se refere este decreto são as seguintes :

« 1.ª Fica a empreza obrigada a, dentro do prazo de seis mezes da presente data, concluir e entregar ao trafego a extensão do cáes contada desde o ponto em frente ao ex-Arsenal de Marinha até ao enrocamento que precede a ponte da *S. Paulo Railway Company*.

Art. 2.º Como multa, caso não cumpra o estipulado na clausula 1ª, pagará a empreza, de uma só vez, a quantia de 500:000$, moeda nacional.»

Devo dizer ao Senado que a empreza não cumpriu a clausula e não pagou a multa.

« Art. 3.º...» E' interessante este art. 3º, para mostrar o proteccionismo e favoritismo que a empreza gosava da parte do Governo.

« Art. 3.º O capital de 5.850:877$883, approvado por decreto anterior, correspondente ao trecho do cáes da capitania até ao enrocamento que precede a ponte nova da *S. Paulo Railway Company, limited*, fica elevado ao dobro, ou 11.701:755$766, mais 2.925:438$941, perfazendo, portanto, o capital do cáes propriamente dito, no trecho comprehendido entre a capitania e o enrocamento que precede a ponte nova da *S. Paulo Railway Company, limited*, a somma de 14.627:194$707.»

Sr. Presidente, o que se deprehende é que com um traço de penna, o honrado ex-Ministro da Viação havia duplicado o capital da empreza sem que augmentasse o trabalho, isto é, a extensão do caes, porquanto o trecho novo, que era addicionado ao do contracto, tinha como consignação a verba de 2.925:000$, que era accrescentada ao duplo do capital, de fórma que o primitivo contracto, que havia sido assignado, obrigando a companhia a não exceder o capital de 3.850:000$, para effeito da lei de 13 de outubro, foi duplicado sem que dessa duplicação surgisse beneficio de ordem alguma para o povo vassallo das Docas.

Qual a razão que determinou o Ministro a dobrar o capital da empreza, sem que absolutamente a sobrecarregasse de qualquer onus ? Simplesmente uma allegação da companhia.

Sr. Presidente, a Companhia das Docas declarou ao Ministro que com a quéda do cambio ficava prejudicada, não podia construir esse trecho de caes pela quantia primitiva do contracto e que precisava de um capital maior para accentuar bem a rapidez na construcção do caes, porquanto a crise de transportes no Estado de S. Paulo exigia que a companhia empregasse o maximo esforço para dar prompto o seu primeiro trecho.

Pois bem, Sr. Presidente; o Ministro concedeu, attendendo a esta circumstancia : facilitar á companhia a acquisição de um capital maior, para imprimir ás obras maior rapidez.

Agora, Sr. Presidente, porgunto eu ao Senado: a companhia concluiu as obras a que estava obrigada pelo accôrdo feito com o Ministro, no prazo de seis mezes ? Não concluiu ! !

Pergunto eu: a companhia entregou as obras do enrocamento, da antiga Ponte Ingleza a Paquetá, obras estas que devia entregar como promptas em 1895 ? Até hoje não entregou; ha 11 para 12 annos. E, quando o Governo exige que estas obras sejam entregues, como definitivamente promptas, para os effeitos da lei de 13 de outubro, a companhia envia um officio ao Ministro, tratando de

superior para inferior, declarando que, absolutamente, não julga applicavel á sua empreza as disposições da portaria de 7 de novembro de 1906, porquanto as suas obras não estão acabadas.

Pergunto eu: não está saltando aos olhos de todos o subterfugio que a companhia emprega para evitar a tomada de contas e a fixação de capital ?

Mas, Sr. Presidente, a companhia lança mão de um sophisma, porquanto, mesmo que as obras não estejam concluidas, o Governo póde chamal-a ao cumprimento da lei ; póde obrigal-a á tomada de contas do capital e á revisão das tarifas, porquanto a lei de 13 de outubro de 1869 positivamente declara que o Governo, de cinco em cinco annos, fará a revisão das tarifas, reduzindo-as quando a empreza recolher ou arrecadar quantia ou renda superior a 12 %, *limite maximo que a lei offerece para remunerar os seus capitaes.*

Portanto, esse subterfugio, essa evasiva que a companhia emprega para evitar a fixação de seu capital e a revisão das tarifas, não procede, porquanto o Governo, executando a lei de 13 de outubro, póde perfeitamente chamal-a a contas.

Declara a companhia, no seu officio dirigido ao Ministro, que a portaria de 7 de novembro de 1906 não tem applicação a ella, porquanto a obra não está acabada; quando estiver, só então julga-se ella obrigada ás disposições contractuaes e ás consignadas na lei de 13 de outubro.

Devo dizer ao Senado que o honrado ex-Ministro da Viação, hoje, felizmente, nosso illustre collega Senador por Santa Catharina, autorizou-me a declarar que a portaria de 7 de novembro tem toda applicação á Empreza das Docas de Santos.

O decreto de 15 de julho de 1892 diz o seguinte:

« A empreza fica autorizada a prolongar o caes desde Paquetá até o logar denominado Outeirinhos (*clausula 4ª*), devendo submetter á approvação deste Ministerio os estudos e orçamentos respectivos.

Clausula 5.ª Para conclusão do trecho do caes de Paquetá a Outeirinhos (ultima secção) fica concedido o prazo de cinco annos, contados de 7 de novembro de 1895, data em que deve estar terminada a construcção de todo o caes, concedido antes desta data.

Art. 6.º Ficam em inteiro e pleno vigor as disposições estabelecidas em decretos anteriores, que não estiverem revogadas pelas presentes clausulas.

Capital Federal, 15 de julho de 1892.—*Serzedello Corrêa.*»

Vê-se, Sr. Presidente, pelo decreto do Sr. Dr. Serzedello Corrêa que, para a conclusão do trecho do caes de Paquetá a Outeirinhos, ficava concedido o prazo de cinco annos, contados de 7 de novembro de 1895, em que devia estar de todo concluido o caes.

Segue-se, portanto, Sr. Presidente, que, em 7 de novembro de 1900, as obras do caes de Santos deviam estar concluidas desde o enrocamento da ponte Ingleza até Outeirinhos. Ha sete annos, Sr. Presidente, que a companhia, usando de subterfugios, vae pedindo novas prorogações do prazo, porque não tem absolutamente o intuito de dar por concluidas as obras, suppondo que, não estando ellas concluidas, o Governo não tem recursos para exigir a fixação do capital, nem a revisão das tarifas. Nessa crença se tem mantido a companhia, auferindo rendas muitissimo superiores ás que lhe dão direito a lei e o seu contracto, arrancando do misero povo, em época de crise, lucros muitissimos superiores aos 12 %, que a lei lhe garante.

Sr. Presidente, o povo de S. Paulo não se esquiva ; ao contrario, deseja a prosperidade da empreza ; com o que, porém, não se póde conformar é com o esbulho, a espoliação lenta, diaria, que se faz de sua seiva, de seu suor, para enriquecer meia duzia de homens felizes e sagazes, que conseguiram empolgar a primeira empreza do paiz.

O Sr. Victorino Monteiro — Mas cuja concessão não foi executada pelo Estado de S. Paulo, quea tinha.

O Sr. Alfredo Ellis — E' outro caso.

Mas, Sr. Presidente, supponha mesmo que a empreza não estivesse abusando, supponha mesmo que a empreza estivesse cobrando taxas muito razoaveis, muito mais baixas do que se cobram em outras partes. E' isso justificativa e razão para ella impugnar a disposição legal, que manda proceder á revisão de tarifas ?

Supponha mesmo que ella tenha concorrido extraordinariamente, muito mais do que o tem feito, para a prosperidade do Estado de S. Paulo. Dá-lhe isso direito para espoliar o Estado ? Pelo facto de construir ferro-vias, tem a empreza que as construiu o direito de explorar, de espoliar o povo ?

Tenho eu, porventura, o direito de espoliar um cidadão pelo facto de lhe haver feito um favor ?

O Sr. Victorino Monteiro — A companhia só póde cobrar impostos legaes.

O Sr. Alfredo Ellis — A companhia emprega bem seus capitaes, a companhia tem por garantia a taxa de 12 % que a lei lhe conferiu. Por que a companhia não se limitou a esse maximo que lhe foi traçado por lei ?

O Sr. Victorino Monteiro — Si não se limitou é porque está dentro do seu contracto.

O Sr. Alfredo Ellis — Não censuro absolutamente a riqueza, a prosperidade da empreza; censuro a sua ganancia, a sua insaciabilidade quando affirmo que occulta renda e, si faz, é porque essa renda é muito superior á que lhe dá direito a lettra do seu contracto.

Sr. Presidente, como acabei de demonstrar, o decreto n. 942, de 15 de julho de 1892, autorizou a empreza a duplicar o seu capital, capital que foi elevado á somma de 14.627:194$707. Acredita, porém, o Senado que a empreza se limitou a essa duplicação de capital em relação ao trecho do enrocamento da Ponte Ingleza a Paquetá ?

Absolutamente, não !!

Sabe o Senado a quanto monta esse trecho contractado por 14.627:194$707 ?

Pesa hoje ao Estado, que tem de pagar os 12 % correspondentes ao capital empregado, que deveria ser de 14.700:000$, em 45.000 e tantos contos ! ! !

Quer isto dizer, Sr. Presidente, que, apezar da companhia ter conseguido do Ministro a duplicação do capital primitivo, alcançou ainda mais, por meio de orçamentos apresentados e approvados, elevou esse mesmo capital a 45.000 e tantos contos.

Pergunto : tem ou não tem razão o pobre povo de S. Paulo de mandar um dos seus representantes clamar neste recinto ?

E' claro que, sem a connivencia do Governo, a empreza não teria chegado a quasi se apoderar do porto de Santos, é claro que, sem assentimento do Governo, ella não teria conseguido elevar um contracto de 3.851:000$ a 95.000:000$000.

Pois, Sr. Presidente, si o Ministro da Agricultura daquella época, o Sr. Serzedello Corrêa, estabeleceu a somma de 14.600:000$ para o trecho do cáes do enrocamento da Ponte Ingleza a Paquetá, como os Governos que lhe succederam autorizaram a que a empreza elevasse esse capital, que era de sobra remunerador para o dito trecho de cáes, á somma extraordinaria de 45 mil e tantos contos? ! !

Em relação ao segundo trecho do cáes de Paquetá a Outeirinhos, pergunto aos Srs. Senadores: dadas as condições da empreza, dispondo de todos os elementos de trabalho, de todos os apparelhos, de todos os machinismos, não deveria ficar o segundo trecho mais barato que o primeiro?

Pois bem, Sr. Presidente, a companhia enviou os seus orçamentos, conseguiu a approvação dos mesmos e o facto é que a empreza, que havia começado modestamente com o capital de 3.850:000$, dispõe hoje de orçamentos approvados na importancia de 95 mil e tantos contos!!!

Esta somma colossal, Sr. Presidente, pesa sobre as classes productoras do Estado. Si, porventura, essas classes productoras só tivessem de pagar os 12 °/₀ correspondentes aos 95.000:000$, nada seria; mas não, a empreza exige mais dos 12 °/₀ desse capital ficticio e tanto exige, que occulta a renda, não publica o balanço, ninguem conhece, nem o proprio Governo, qual a sua receita, qual a sua despeza.

E ao passo que as classes productoras do Estado empobrecem e lutam na maior angustia contra as inclemencias da crise, a companhia rejubila-se, porque nada em ouro.

O Sr. Victorino Monteiro—Sobretudo as companhias de estradas de ferro.

O Sr. Alfredo Ellis—Chegarei lá. Antes de V. Ex. accusar as companhias de estradas de ferro, já, na Camara dos Deputados, em 1888 e 1889, as atacava eu.

Mas, como V. Ex. se refere ás estradas de ferro, abrirei um parenthesis no meu discurso.

De facto, Sr. Presidente, as companhias de estradas de ferro teem commettido os mesmos abusos, occultando, sonegando, por assim dizer, os seus dividendos, applicando-os differentemente, de forma a evitar o abaixamento de tarifas de que trata a lei, quando os lucros excedem de 12 % durante dous annos consecutivos; mas...

O Sr. Francisco Glycerio—Mas o governo de S. Paulo as está obrigando á prestação de contas.

O Sr. Alfredo Ellis—Perfeitamente, era o que eu ia dizer. Mas o governo de S. Paulo está obrigando estas companhias á prestação de contas e ellas teem feito todo o possivel para suavisar á crise e disfarçar a sua riqueza, concedendo abaixamento de tarifas as classes productoras. A propria Companhia Ingleza, que cobrava

260 réis por tonelada kilometrica, reduziu esta tarifa a 140 réis. O mesmo teem feito a Paulista e a Mogyana, todas teem baixado as suas tarifas, teem procurado ir em soccorro da classe que as alimenta.

O Sr. Victorino Monteiro—Mas ainda cobram fretes exaggerados.

O Sr. Alfredo Ellis— Essas companhias, que ainda cobram fretes exaggerados, como muito bem diz o honrado Senador pelo Rio Grande do Sul, fizeram comtudo reducção nas suas tarifas. E a Companhia das Docas ? Ha, porventura, na sua historia, um acto de piedade ; ha, porventura, naquelle coração uma fibra que vibre dolorosamente pelo menos de compaixão por essa classe que lhe tem enchido as suas burras ?

Ao contrario, Sr. Presidente ; a Companhia das Docas trata de elevar os seus capitaes e não diminue um só ceitil das suas taxas. Cada vez pede mais, cada vez obtem mais. (*Pausa.*)

Sinto-me fatigado, Sr. Presidente ; o que posso, porém, asseverar ao Senado é que hei de demonstrar esta these, hei de demonstrar e justificar que esta empreza é o polvo mais monstruoso deste paiz, hei de ler documentos que causarão assombro ao Senado, para mostrar até que ponto teem ido a protecção e o favoritismo do governo a esta empreza.

O Sr. Victorino Monteiro— E eu hei de demonstrar que é quem mais tem concorrido para o engrandecimento do Estado de S. Paulo.

O Sr. Alfredo Ellis— Acceito o repto. V. Ex. não conhece melhor do que nós o Estado de S. Paulo. (*Muito bem; muito bem.*)

DISCURSO

PRONUNCIADO NA

Sessão de 13 de junho de 1907

O Sr. Alfredo Ellis—Sr. Presidente, eu não me animaria a proseguir na ardua tarefa que tomei sobre os meus hombros, si não tivesse a certeza de estar prestando um serviço ao meu paiz.

Não se trata exclusivamente da questão das Docas de Santos, trata-se da organização de todos os portos da Republica, e a questão é importantissima, porquanto, neste momento, o Governo cogita do melhoramento dos portos, do extremo norte ao extremo sul da Republica. A questão é, pois, da actualidade; é de vital importancia.

Os estudos que tenho feito sobre a materia veem trazer talvez ao Governo subsidios para a boa execução dos contractos em via de serem assignados, e assim o Governo tratará de evitar que a essas novas emprezas caibam as extraordinarias sommas de favores, que dê as excepcionaes concessões que a das Docas de Santos conseguiu reunir, fazendo desde o primeiro momento um verdadeiro trabalho de sapa, contra o primitivo contracto, que, derrocado de ha muito, se transformou nesse enorme monstro que ousei classificar de polvo. E ousei classificar de polvo porque, como todos sabem, esse monstro tem os seus tentaculos crivados de pequeninas ventosas que o nutrem.

O monstro só tem orgãos de sucção e de apprehensão.

O proprio coração é um alforge.

O Estado de S. Paulo está envolvido pelos tentaculos desse polvo, e outra missão não tenho nesta tribuna sinão protestar.

Continuarei, Sr. Presidente, a clamar sempre afim de ver si o Governo encontra um remedio para o terrivel mal que injustamente nos ataca.

Sr. Presidente, não tenho por fim rebater e nem discutir fóra deste recinto. Não estou disposto a acceitar contendas com quem

quer que seja e muito menos com anonymos na imprensa, porque cumpro e hei de cumprir o meu dever de Senador até ao fim.

Não posso deixar, porém, de tomar em consideração um artigo publicado hoje no principal orgão da imprensa desta capital, a proposito da questão de capatazias, subscripto e recommendado pela redacção do *Jornal* como partindo de um *funccionario distincto*.

E' estranhavel que, quando se trata de uma questão desta ordem, quando se levanta um Senador da Republica para profligar abusos, illegalidades e iniquidades, surjam immediatamente esses funccionarios pagos, á custa do suor do povo, para justificar as iniquidades commettidas por emprezas particulares.

Por que razão, Sr. Presidente, este empregado distincto jamais veiu protestar contra os abusos, contra as extorsões, contra as enormes illegalidades das isenções de direitos? Porventura este empregado ou funccionario distincto algum dia reclamou, na imprensa, contra o abuso que a companhia commetteu e está commettendo desde 1893, evitando a revisão das tarifas? Porventura esse funccionario distincto algum dia reclamou pela imprensa contra a elevação das taxas e fez o confronto do primitivo contracto com as taxas que actualmente cobra essa companhia? Si o Estado de São Paulo não sentisse o arrocho dos tentaculos dessa Empreza eu não estaria neste momento perturbando, quiçá, a serenidade do Senado, fatigando os meus illustres collegas.

Si nós clamamos é porque impossivel é a continuação da vida e da prosperidade pelas taxas que a Empreza das Docas arrecada todos os annos.

Que essas taxas são excessivas, Sr. Presidente, é ella propria quem se encarrega de o affirmar, porque não se atreve a publicar a sua receita nem a sua despeza; o proprio Governo as ignora e sempre as ignorou.

Em relação ás isenções de direito, os abusos teem sido de tal fórma, que nada mais o Governo póde fazer para conter as incursões das Docas nesse terreno.

Si nós formos examinar o que diz a Consolidação das Leis das Alfandegas, ver-se-ha que, para haver isenções de direito, é preciso que estas isenções estejam claras e explicitamente incluidas nas tarifas das alfandegas; em segundo logar, do mesmo modo, devem constar de disposições ou concessões de leis especiaes ou decretos do poder competente.

Entretanto, Sr. Presidente, que vemos? Para essa Empreza das Docas não ha absolutamente necessidade dessas exigencias legaes para obter e conseguir isenção de direitos para os materiaes que importa! Ella é a unica no Brazil inteiro; não paga impostos federaes, não paga impostos estaduaes, muito menos municipaes, e nem siquer paga sello! E' uma empreza privilegiadissima!! E quando, como no caso do palacio da Avenida, cujos terrenos valiosissimos lhe foram dados a titulo gratuito pelo honrado ex-Ministro da Viação do Governo passado, precisando ella de importar materiaes para sua construcção e pedindo isenção ao ex-Ministro da Fazenda, o Sr. Dr. Bulhões, e não havendo conseguido, que fez a companhia? Pagou, porventura, a taxa de importação desses materiaes? Não, Sr. Presidente. Conseguiu a isenção! Mas quem, a não ser o Ministro, lhe poderia fazer essa concessão?

A companhia recorreu, não tendo conseguido directamente do Ministro, ao presidente da Commissão da Avenida e esse presidente informou, favoravelmente, ao Ministro da Viação o referido pedido de materiaes importados pela Companhia das Docas, conseguindo assim do da Fazenda a precisa licença para o despacho dos materiaes para a construcção desse palacio, que é uma affronta á dignidade do paiz e uma affronta á dignidade daquelle Governo.

O Sr. A. Azeredo— Não foi o presidente da Commissão da Avenida.

O Sr. Alfredo Ellis— Foi o presidente da Commissão da Avenida. Foi a propria empreza que o confessou.

Mas pergunto eu: Quem era o presidente da Commissão da Avenida? Era o Dr. Paulo de Frontin. E quem é o Dr. Paulo de Frontin? E' um accionista da Empreza das Docas e membro do conselho fiscal da mesma empreza.

O Sr. A. Azeredo— Mas quem mandou dispensar, com certeza, foi o Ministro. Pelo menos o Ministro é que deve ser o responsavel.

O Sr. Victorino Monteiro—Sim, não ha duvida, o responsavel deve ser o Ministro, ou antes, o Presidente da Republica.

O Sr. A. Azeredo— Eu discordo realmente com que se désse o terreno á Companhia.

O Sr. Victorino Monteiro— E eu concordo com que se désse, porque ha a reversão para o Estado.

O Sr. Alfredo Ellis— Daqui a 73 annos.

O Sr. A. Azeredo— Nesse periodo de tempo os 500 contos que vale o terreno produzirão alguns milhares de contos.

O Sr. Victorino Monteiro— Milhares de contos gastou a companhia construindo esse palacio para embellezar a Avenida.

O Sr. Alfredo Ellis —A' vista dos apartes do honrado Senador...

O Sr. Victorino Monteiro—Eu estou dando apartes ao honrado Senador por Matto Grosso.

O Sr. Alfredo Ellis—... desvio-me do curso de minhas idéas e vou tratar deste assumpto.

Sr. Presidente, a Companhia das Docas não precisava absolutamente de um edificio na Avenida Central do Rio de Janeiro, mas, como lhe sobram recursos e precisava ostentar o seu poderio na principal arteria da cidade, obteve do ex-Ministro da Viação o terreno, a titulo gratuito. Vamos agora indagar quanto vale o terreno.

O Sr. A. Azeredo—E mesmo que o Ministro pudesse dar...

O Sr. Victorino Monteiro — Si não podia dar, ha recurso legal.

O Sr. A. Azeredo — Parece-me que não podia dar.

O Sr. Alfedo Ellis — O *Jornal do Commercio* de 7 de julho de 1906, na sua secção de «Varias noticias», tratando da passagem de M. Bouvard, o celebre architecto francez, que por aqui passou, de retorno de sua viagem a Buenos Ayres, commentando essa visita e algumas observações que o illustre architecto fizera sobre as construcções architectonicas da Avenida Central, publicou a seguinte «Varia», que peço licença ao Senado para ler.

Eis o que diz a «varia»:

« O Sr. Bouvard sómente acha justificação para os edificios bem altos em cidades como Nova-York, onde o terreno é carissimo. O illustre architecto não conhece as nossas condições.

Na Europa o capitalista contenta-se com 4 por cento em hypotheca de immoveis: aqui quer de 8 a 12 por cento. Na Europa toda a legislação esforça-se em proteger o proprietario: basta ver a formula geralmente adoptada em França para os arrendamentos a 3, 6 e 9 annos aqui o intuito do legislador e da Municipalidade é esbulhar o proprietario em prol do inquilino. Demais, na Avenida Central, por exemplo, onde se acham nossos edificios mais altos, si muitos, mais felizes, tiveram terrenos baratos e quasi de graça, outros, como nós, pagaram bom preço pelos que se reservaram.

O do *Jornal*, por exemplo, inclusive o do predio que demolimos, custou perto de 800$ o metro quadrado. A tudo isto accrescente-se o facto de que as nossas posturas exigem o pé direito muito alto, de modo que uma casa aqui de quatro andares apenas, podia ter cinco em Pariz—e o Sr. Bouvard verá que seria aqui indefensavel a fixação dessas alturas.»

Sr. Presidente, é o principal orgão da nossa imprensa que affirma que a sua directoria comprou terrenos na Avenida por 800$ o metro quadrado. Resta saber, portanto, si os terrenos que foram doados ás Docas de Santos valem ou não 800$ o metro quadrado.

Si, porventura, são da mesma ordem, e estão mais ou menos localizados na proximidade do outro, não ha razão para que os que foram doados ás Docas valham menos do que aquelle que foi adquirido pela Empreza do *Jornal do Commercio*.

Agora, Sr. Presidente, façamos as contas.

O terreno não póde ter menos de 40 metros de frente por 20 ou 30 de fundos. Basta observar-se aquella enorme mole de granito levantada pela poderosa empreza para se verificar que a área em questão não póde ser inferior a 1.000 ou 1.200 metros quadrados.

Quer isto dizer que o Governo da Republica fez um presente de mão beijada ás Docas no valor, mais ou menos, de 1.000:000$000.

Pois bem, Sr. Presidente, si essa quantia for capitalizada pelo espaço de 70 annos, verificar-se-ha que, duplicando ella de 10 em 10 annos, chegará no fim daquelle prazo á enorme somma de mais de 100.000:000$; 100.000:000$, Sr. Presidente, que o Governo da União deu, repito, de mão beijada á Empreza das Docas de Santos, apresentando como unica escusa, como unica desculpa, como unico pretexto, para, de alguma sorte, acobertar esse escandalo, a clausula de que esse edificio, no fim do prazo, reverterá á União.

Ora, Sr. Presidente, o sophisma é muito calvo, o sophisma é muito transparente, porque é sabido que, não só aqui, mas na propria capital do meu Estado inquilinos ha que contractam com os possuidores de velhas casas a reconstrucção das mesmas, continuando, entretanto, a pagar os alugueis e obrigando-se, *ipso facto*, á conservação dessas casas, reconstruidas muitas vezes á custa de grandes sommas, por espaço que não excedem de 15 a 20 annos.

Entretanto, Sr. Presidente, á Companhia das Docas, á poderosissima Companhia das Docas, que absolutamente não cumpre com as obrigações que o seu contracto e a lei determinam, o Governo da Republica dá a gratificação de mais de cem mil contos. Premio á indisciplina e á desobediencia! (*Pausa.*)

Não serei, creio, indiscreto, si referir algumas das palavras do honrado ex-Ministro da Viação a proposito justamente dos funccionarios de uma certa secção da Secretaria da Industria, Viação e Obras Publicas. Sei guardar com o maximo escrupulo as confidencias que me fazem, não só por educação, como pela profissão que tenho; entretanto, não posso deixar de referir as palavras do honrado ex-Ministro, porquanto foram pronunciadas deante de duas testemunhas. Uma dellas foi o meu honrado amigo, Senador pela Parahyba, o Sr. Alvaro Machado, que não se acha presente, e outra o Sr. Galeão Carvalhal, *leader* da bancada paulista na Camara dos Deputados.

Entre outras declarações, o ex-ministro affirmou que a Empreza das Dócas exercia grande, extraordinaria influencia no pessoal da secção de obras publicas de sua secretaria, havendo mesmo funccionarios que jámais haviam informado em sentido contrario qualquer das suas pretenções.

Isto quer dizer, Sr. Presidente, que essa secção de uma das secretarias de Estado é uma succursal da Empreza das Dócas, o que não é de estranhar, porquanto o Senado deve estar lembrado do que se passou no penultimo ou ultimo dia da sessão do anno passado neste recinto.

Eu não pretendia referir-me nem voltar ao assumpto si um illustrado orgão da imprensa desta Capital não se tivesse referido a isto ha poucos dias.

Eu havia apresentado, como o Senado sabe, um projecto sobre esta companhia. Não pretendia, com este projecto crear direito novo. Absolutamente não. O unico intuito que tive foi avivar o interesse do Governo em pról das classes productoras do meu Estado.

Este projecto, depois de largamente fundamentado nesta tribuna, foi, de accôrdo com as praxes regimentaes, enviado á Commissão de Justiça e Legislação. Dado o parecer desta Commissão, foi o mesmo enviado á de Obras Publicas e, mais tarde, á de Finanças.

Quando o projecto foi ter á Commissão de Finanças, já o honrado ex-Ministro havia baixado a portaria de 7 de novembro

dando as instrucções necessarias para fixação do capital e tomada de contas da Empreza das Dócas.

Ora, Sr. Presidente, outro não havia sido o meu intuito, o meu objectivo ao apresentar o projecto nesta Casa.

Portanto, quando o meu honrado collega Senador pelo Pará, cuja ausencia lamento, o Sr. Dr. Paes de Carvalho, me communicou gentilmente que lhe havia sido distribuido o projecto para sobre elle emittir parecer, eu lhe agradeci extraordinariamente a gentileza e declarei que não havia mais necessidade desse parecer, porquanto eu já havia attingido o meu objectivo com a portaria de 7 de novembro de 1906, e declarei mais que, si houvesse necessidade, eu viria á tribuna retirar o projecto.

Eu estava certo, portanto, que a Commissão de Finanças não empregaria mais o seu tempo em lavrar um parecer sobre um projecto cujo autor estava disposto a retiral-o da discussão.

Pois bem; no ultimo dia de sessão do anno passado, abrindo por acaso o *Jornal do Commercio*, vi o parecer da Commissão de Finanças, sobre o projecto, com seis assignaturas, entre ellas a de meu honrado collega, amigo e companheiro de bancada, o Sr. general Glycerio, do Dr. Alvaro Machado, Dr. A. Azeredo, Dr. Urbano Santos, Dr. Paes de Carvalho e do Dr. Gomes de Castro.

Eu não estranharia, Sr. Presidente, as assignaturas dos meus honrados collegas, general Glycerio e Drs. Alvaro Machado e Azeredo, si por ventura o parecer fosse favoravel ao projecto. Estranhei, porém, ver essas assignaturas em um parecer contrario a um projecto que havia sido apresentado, de accôrdo com o meu honrado amigo e companheiro de representação.

O Sr. Urbano Santos — Então V. Ex. attribue a assignatura dos outros signatarios do parecer ao poder da Companhia Docas de Santos?

O Sr. Alfredo Ellis — V. Ex. tenha a bondade de me deixar concluir.

O Sr. Urbano Santos—E' o que parece das palavras de V. Ex.

O Sr. Alfredo Ellis — Não conclui ainda a exposição desse facto. Ouça-me V. Ex.

Sr. Presidente, vim então disposto a occupar a tribuna e a reclamar.

Antes, porém, de o fazer, o meu honrado collega e amigo pediu-me que desistisse da palavra em seu favor, tendo elle im-

mediatamente explicado a fórma por que havia subscripto o parecer...

O Sr. Francisco Glycerio — E' exacto.

O Sr. Alfredo Ellis — ... declarando que retirava a sua assignatura, por não estar de accôrdo com as conclusões do mesmo parecer.

Nessa occasião o Sr. Senador Alvaro Machado fez a mesma declaração, corroborada, aliás, pelo Sr. Senador Azeredo.

A' vista da retirada de tres assignaturas do parecer, deixava elle de representar o da maioria da Commissão. O honrado Presidente do Senado, Sr. Dr. Nilo Peçanha, declarou então que ia mandar o *papel* á Commissão de Finanças, porque havia deixado de ser um parecer por não possuir os requisitos exigidos pelo Regimento, e assim o fez.

Eu não disse uma palavra; julguei-me sufficientemente desaffrontado com a explicação que o meu honrado collega e companheiro de bancada deu ao Senado.

O Sr. Urbano Santos — Então V. Ex. considera uma affronta emittir-se uma opinião contraria á de V. Ex.? Desejo que este ponto fique bem explicado.

O Sr. Alfredo Ellis — Não deixei de estranhar que um parecer dessa ordem a um projecto, cuja retirada eu já havia solicitado ao relator da Commissão, viesse á ultima hora, no penultimo dia de sessão, com as assignaturas regulamentares, tendo-se conseguido justamente a assignatura da maioria da Commissão por um modo tal, que obrigou tres dos seus signatarios a pedirem a retirada de suas assignaturas do mesmo parecer.

Estranhei, porquanto todos nós sabemos que estes pareceres, principalmente sobre certos projectos, projectos importantes, são sempre assignados no seio da Commissão, depois de lidos e discutidos.

Entretanto, é de crer que o parecer não tivesse sido lido, porque tres dos seus signatarios o ignoravam e assignaram sem conhecel-o.

Bem, Sr. Presidente, mais tarde segui para o meu Estado. Creio que em abril, a Companhia das Docas publicou o seu relatorio e nelle vem um officio ao Sr. Ministro da Viação. Por acaso, comparando o parecer, relatado pelo honrado Senador pelo Pará, comparando este parecer, com a justificativa da directoria das Docas dirigida ao Ministro, justificativa esta que servia para affirmar ao Ministro a sua incompetencia para mandar proceder á fixação do

capital e á tomada de contas, verifica-se que as idéas são as mesmas, as phrases quasi identicas, e as palavras muitissimo semelhantes, de fórma que, no meu espirito, surgiu uma duvida. Havendo uma semelhança tão grande entre o parecer da Commissão de Finanças e o relatorio da Companhia das Docas, subscripto pelos Srs. Gaffré e Guinle, hesitei em suppor si o parecer e relatorio eram de pessoas diversas, porque, Sr. Presidente...

O Sr. Urbano Santos— O trabalho do Sr. Paes de Carvalho não tinha sido publicado?

O Sr. Alfredo Ellis— Perdão. O parecer e o relatorio parece que haviam sahido...

O Sr. Urbano Santos— V. Ex. está fazendo uma injuria injusta ao seu collega ausente.

O Sr. Alfredo Ellis— Absolutamente.

O Sr. Urbano Santos— V. Ex. está fazendo uma verdadeira injuria injusta ao seu collega ausente.

O Sr. Alfredo Ellis— Eu vou lá, responderei a V. Ex.. Acho que possivel era que a Companhia das Docas tivesse copiado...

O Sr. Francisco Glycerio— Deve ser esta a hypothese.

O Sr. Alfredo Ellis— ... e acredito que assim fosse, apezar de ter copiado um parecer que não tinha sido subscripto pela maioria da Commissão de Finanças e nem acceito pelo Senado. Conclue-se, portanto, que a companhia se collocou á sombra de um parecer que só representava a opinião de seu relator,

O Sr. Urbano Santos— Em todo caso, foi publicado.

O Sr. Alfredo Ellis — Custa crer que o meu honrado collega pelo Pará subscrevesse um parecer que não fosse de sua lavra. Acredito, que o meu honrado collega, Senador pelo Pará, seria incapaz de vir relatar um parecer que não fosse escripto por S. Ex.

O Sr. Victorino Monteiro—O criterio e a integridade do Senador pelo Pará são justamente conhecidos desde o tempo da propaganda.

O Sr. Alfredo Ellis—Não, Sr. Presidente. Quando fallei do poderio das Docas não merefe ria a esse assumpto positivamente.

Era a outro que vou agora discutir e expor, notando-se que faço, justamente neste momento, grande violencia ao meu coração e aos meus sentimentos affectivos, porque venho censurar o procedimento de um amigo.

Acima, porém, de meus sentimentos está o dever, que me obriga a occupar esta posição nesta tribuna.

O Sr. Urbano Santos—Portanto, declara que não considera absolutamente o trabalho do Senador Paes de Carvalho, que eu tive a honra de subscrever, uma prova do poderio das Docas?

O Sr. Alfredo Ellis—V. Ex. não ouviu bem a minha exposição ou quer exigir em tom imperioso que eu confirme duas ou tres vezes, ou quantas vezes V. Ex. quizer, o que eu já disse. Costumo dizer uma só vez e não tenho o habito de retirar as minhas palavras. Eu já disse e não preciso confirmar aquillo que acabei de dizer.

O Sr. Urbano Santos—Desculpe-me. Eu não tinha percebido bem.

O Sr. Alfredo Ellis — Sr. Presidente, a Companhia das Docas precizava de força hydraulica para transformal-a em energia, força e luz para suas obras e para o movimento de seus guindastes no caes de Santos.

Foi ao Governo, como sempre, e obteve o decreto n. 4.088, de 23 de julho de 1901. Esse decreto, Sr. Presidente, autoriza a construcção de obras complementares no caes de Santos e dá outras providencias ; vou lel-o :

« O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia Docas de Santos, decreta : »

Chamo a attenção do Senado para estes dous decretos que revelam o poderio das Docas.

« Art. 1.º Fica approvada a planta que com este baixa, rubricada pelo Director Geral de Obras e Viação da Secretaria de Estado dos Negocios da Industria, Viação e Obras Publicas, para construcção do edificio junto ao Outeirinho II, entre as ruas Taylor, João Macuco e o cáes, destinados ás officinas, ao escriptorio technico e mais dependencias.

Art. 2.º E' concedida autorização para utilizar a força hydraulica do rio Jurubatuba e seus affluentes, tranformando-a em luz e força electrica motora nas officinas e cáes da companhia.

Art. 3.º As despezas a effectuar com as referidas obras, machinismos e suas installações serão opportunamente justificadas e, depois de approvadas pelo Governo, incorporadas ao capital da companhia.

Capital Federal, 22 de julho de 1901, 13º da Republica.— *Manoel Ferraz de Campos Salles.—Alfredo Maia.* »

A' Companhia das Docas, porém, Sr. Presidente, não satisfez a força do rio Jurubatuba e seus affluentes, porquanto este rio não podia dar, nem póde, mais de 3.000 cavallos de força, embora a companhia não carecesse de mais do que isso; mas o seu intuito era, exclusivamente, crear uma usina para utilizar a força necessaria, não sómente aos serviços das Docas, mas de modo a produzir energia com grande excesso para, depois de monopolizal-a, vender esse excesso á população de Santos. Então, veiu, como costuma fazer sempre, ao Ministro pedir que rectificasse o decreto modificando o art. 2º do primitivo.

E' este o decreto que vou ler:

« Decreto n. 4.235, de 11 de novembro de 1901.— Altera o art. 2º do decreto n. 4.088, de 22 de julho de 1901, para transformação da força hydraulica de rios em luz e força motora nas officinas e serviços da Companhia Docas de Santos.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia Docas de Santos, decreta:

Artigo unico. Fica ampliada a autorização concedida pelo art. 2º do decreto n. 4.088, de 22 de julho do corrente anno, afim de que possa a Companhia Docas de Santos utilizar a força hydraulica dos rios que os respectivos estudos demonstrarem convenientes á transformação em luz e força electrica motora nas officinas e serviços do cáes de Santos, a cargo da referida companhia.

Capital Federal, 11 de novembro de 1901, 13º da Republica.— *Manoel Ferraz de Campos Salles.— Alfredo Maia.*»

Sr. Presidente, a Companhia das Docas, por este decreto, conseguiu a concessão dos «*rios*». O primitivo decreto lhe havia dado o rio Jurubatuba e seus affluentes; ella não se contentou, voltou ao Ministro e esse Ministro rectificou o decreto, lavrando um outro em que concedia á empreza «*os rios*»!

Não sei, Sr. Presidente, como interpretar este decreto: si o Governo entendia naquella época de conceder ás Docas os rios da serra de Santos, si os rios do Estado de S. Paulo, si os rios do Brazil inteiro, tal a generalidade do decreto.

Os «*rios*»! Parece que este decreto abrange os rios todos sobre os quaes o Governo Federal póde agir.

E' ou não estupendo o poderio das Docas, pergunto á consciencia dos Srs. Senadores?!

Hei de ter opportunidade, Sr. Presidente, de ler o edital primitivo, chamando concurrentes ás obras do porto de Santos, hei

de ter opportunidade de ler as propostas que foram apresentadas para a construcção das referidas obras, hei de ler o contracto primitivo que assignalava e dava á empreza contractadora das Docas um real por kilogramma de mercadoria para carga e descarga e tres réis pelas mercadorias de grande volume e pouco peso ; hei de ler o primitivo contracto para se poder fazer o confronto entre este contracto, no qual a companhia julgava os seus capitaes bem remunerados com esta taxa insignificante, e as que ella cobra actualmente, tendo empregado este prazo de 17 annos para demolir o primitivo contracto, substituindo-o por este que ella poz em execução, sangrando, sugando o suor do povo de uma maneira atrocissima.

Sr. Presidente, nós outros em S. Paulo estavamos habituados, outr'ora, aos nossos trapiches e á antiga ponte ingleza e o commercio importador recebia as suas mercadorias pagando 500, 600 e 800 reis por tonelada. Realmente, naquella época, o porto de Santos estava longe de ter as condições necessarias para uma descarga com serviço prompto correspondente ao impulso e prosperidade do Estado. Vieram nos dizer que havia uma companhia capaz de transformar aquelle porto, construindo caes corrido com trilhos, guindastes e armazens, mediante um pequenino accrescimo, um pequenino sacrificio.

Accedemos todos, batemos palmas á iniciativa do Governo que havia providenciado no sentido de organizar uma empreza que conseguisse os melhoramentos do porto.

Depois, Sr. Presidente, de pagar o commercio de S. Paulo 1$ por tonelada, quanto paga hoje ?

A empreza não cogitou, logo depois de assignado o contracto, sinão de modificar justamente essas clausulas no sentido de augmento de lucros.

Não ha duvida alguma : O serviço é completo, é perfeito, mas é ou não o caso de se applicar á empreza actual a anecdota que vi reproduzida por Hogarth, aquelle grande pintor caricaturista inglez, no *British Museum* de um camponez de sua terra.

Tratando esse camponio de fazer uma *tournée* pela metropole e sentindo-se esfaimado durante a viagem, chegou a uma hospedaria e pediu a lista dos preços. Esta lhe foi immediatamente fornecida por um dos empregados. O camponez fez-se servir ordenando que lhe trouxessem um frango. Feito o repasto, puxou a bolsa e pediu a conta. Na lista elle havia verificado que o frango custava um

shilling e já estava com o *shilling* prompto para o pagamento, quando o hoteleiro lhe mandou uma conta de 10 *shillings*. Naturalmento, o homem ficou assombrado, reclamou, mandou vir a lista, apontou e disse que elle apenas tinha comido um frango e um frango, pela lista, não valia mais de um *shilling*. Retrucou-lhe o hoteleiro que não, que realmente em parte elle tinha razão; um frango custava um *shilling*, o molho, porém, custava nove, e portanto, elle havia de pagar frango e molho.

O camponez não teve remedio, nem tinha mesmo para quem appellar; pagou os 10 *shillings* e sahiu, mas dizem que, ao chegar á porta, muito arreliado, elle formulou estas palavras: « E, entretanto, o diabo do frango estava secco como um corvo .»

E' ou não o caso do nosso matuto paulista, olhando para as Docas de Santos, dizer o mesmo? Acenaram-nos com um real por kilo de carga e descarga e vem o molho posteriormente encarecer de tal fórma, que hoje estamos arrependidissimos desse melhoramento que nos forçaram a ter.

O Sr. Victorino Monteiro dá um aparte.

O Sr. Alfredo Ellis—A unica cousa que nós sentimos é não poder fazer presente daquellas obras magnificas ao Estado do honrado Senador.

O Sr. Victorino Monteiro— Estamos em peiores condições, porque a nossa exportação não chega á de S. Paulo, entretanto, pagaremos a mesma cousa, porque a lei para construcção dos portos é igual.

O Sr. Alfredo Ellis— Pois então nós fazemos o seguinte, por accôrdo: cedemos o molho a V. Ex. e ficamos com o frango.

O Sr. Victorino Monteiro— Nós acceitamos, com muito prazer, os beneficios que o Estado de V. Ex. tem recebido, e que infelizmente não possuimos.

O Sr. Presidente— Observo ao nobre Senador que a hora do expediente está terminada.

O Sr. Alfredo Ellis— Sr. Presidente, tomarei ainda poucos minutos, tanto que não peço prorogação da hora. Desejo ler o projecto que tenho a honra de apresentar á Casa e ao mesmo tempo as razões com que o fundamentei:

« O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º Ficarão sujeitas, para todos os effeitos, ao decreto n. 5.407, de 27 de dezembro de 1904, as concessões feitas ás emprezas nacionaes de portos, estradas de ferro e outras, para o apro-

veitamento de força hydraulica e transformação consequente em luz e energia electrica— desde que se verifique ser a installação, a que se procedeu ou procederam, maior que as exigidas pelas necessidades proprias destas emprezas, visando o fornecimento á industria particular—o que o citado decreto regula.

Art. 2.° As concessões feitas ás mesmas emprezas deixarão de ser consideradas como complementares das primitivas ou iniciaes, para constituirem e ser consideradas—concessões novas, especiaes—reguladas, para todos os effeitos, pelo decreto citado; revogadas as disposições em contrario.

Sala das sessões, em 12 de junho de 1907.— *Alfredo Ellis.*»

Com o projecto, Sr. Presidente, envio á Mesa as razões em que o fundamento e peço a V. Ex. que tenha a bondade de mandar transcrevel-as no meu discurso. (*Muito bem; muito bem.*)

Justificação ao projecto sobre a installação hydro-electrica do Itatinga

SANTOS

A Consolidação das Leis das Alfandegas e Mesas de Rendas, no art. 427, claramente determina os dous unicos casos em que póde ser concedida a isenção de direitos para generos, mercadorias e mais objectos entrados pelas Alfandegas e Mesas de Rendas da Republica. Estes casossão:

1°, si a isenção estiver clara e expressivamente incluida na Tarifa das Alfandegas ;

2°, si do mesmo modo constar de disposição ou concessão de lei especial, ou decreto do poder competente.

Ora, os decretos ns. 4.088 e 4.255, de 22 de julho e 11 de novembro de 1901, permittiram á Companhia Docas de Santos aproveitar força hydraulica, para transformal-a em luz e força motora nas *officinas e caes da companhia*, mas não concederam para a installação o favor da isenção de direitos, clara e expressamente, como exige o art. 427 da Consolidação das Leis das Alfandegas.

O argumento de fazer installação hydro-electrica do Itatinga, parte integrante das obras deste porto, não resiste á mais leve apreciação, mesmo em face dos decretos citados.

O facto de ter o decreto n. 4.088 ordenado que as despezas effectuadas com as obras, sejam levadas á conta do capital da companhia, não reconhece, nem dá á companhia o favor da isenção de direitos.

Nem siquer, parece incidentemente, póde ser admittido que assim seja, pois obras executadas a 32 kilometros de distancia do porto de Santos, não pódem e não devem ser confundidas com as que são executadas nos limites estrictos do porto, determinadas e especificadas pelo decreto n. 9.979, de 12 de julho de 1888, e outros que ampliaram no mesmo porto estas obras.

Não é admissivel que a isenção concedida pela clausula I, n. 3, § 2º deste decreto, para o material empregado na construcção e custeio das obras do porto, se appliquem igualmente aos materiaes destinados a obras executadas fóra do mesmo porto, tendo por fim illuminar o caes depois de concluido e fornecer força electrica motora ás officinas.

Não se comprehende igualmente como, deante dos termos resumidos dos decretos ns. 4.088 e 4.235, se deduza o grande favor para a Companhia Docas, quando dos mesmos termos dos mesmos decretos póde ser deduzida conclusão contraria, em beneficio da Fazenda Publica.

Quando, á vista do que fica dito, se reconhecesse gosar a companhia do favor de isenção de direitos para o material destinado ás obras do Itatinga, pelo facto de taes obras se destinarem á producção de *luz e força electrica motora nas officinas e caes da companhia*, ainda assim a companhia teria perdido tal favor, demonstrando como fez (installação para 20.000 HP de força), que a installação hydro-electrica do Itatinga não se destina unicamente á *luz e energia electrica nas officinas e caes da companhia*, para o que seriam necessarios no maximo 3.000 cavallos de força.

De facto, verifica-se que a companhia pretende fornecer a industrias particulares força e luz, fazendo manhosamente a installação, para depois, sem peias e fiscalização, fugir ao decreto n. 5.407, de 27 de dezembro de 1904.

Deste modo, a Companhia Docas de Santos, cujo fim é claramente determinado, não póde, salvo si estiver autorizada por outro acto que se desconhece, fornecer á industria particular, ainda

que seja o excesso de força electrica, que, nos termos precisos dos dous decretos citados (4.088 e 4.235), installa para seu serviço proprio.

De facto, a autorização é dada para a transformação em *luz e energia electrica motora nas officinas e caes da companhia*, não autorizando fornecimento a industrias particulares.

A Companhia Docas, depois de ter a installação do Itatinga concluida, distribuirá e venderá publicamente a energia electrica, sem fiscalização, sem preços marcados, aproveitando-se da perfeita liberdade com que ficará, para impor condições, sómente tendo em vista o interesse e o lucro proprios, onerando todas as industrias, não dando satisfações a ninguem, comtanto que tenha realizado o que deseja.

Poderá julgar-se si são ou não fundados estes receios, á vista do modo pelo qual tem agido a companhia na execução das obras do porto de Santos, apegando-se a subterfugios, oppondo a mais completa resistencia aos termos claros e precisos dos compromissos mais serios que assumiu perante o Governo.

Sabe-se que a companhia recusa-se á prestação de contas do seu capital, excusando-se por consequencia aos termos claros, precisos, da lei de 1869 e á portaria de 7 de novembro ultimo, sem declarar, entretanto, a companhia qual o regimen a que dá preferencia ou escolhe, como sendo o mais correcto para submetter-se e prestar as contas devidas. (Ultimo relatorio da companhia.)

A condição actual da Companhia Docas, executando as obras de melhoramento deste porto e por outro lado procedendo á installação hydro-electrica do Itatinga, para fornecimento a particulares, trará grande embaraço na prestação de contas do capital empregado nos dous casos.

Parece que a Companhia Docas tem utilizado no Itatinga material que importa com a declaração de ser destinado ás obras do porto de Santos, empregando-os depois no Itatinga.

Assim consta ter procedido com trilhos, locomotivas, cimento, etc.

Parece tambem ter igualmente empregado naquelle local material já usado nas obras do porto.

A Consolidação das Leis das Alfandegas determinou claramente, no art. 435, paragrapho unico, que sejam pagos os direitos devidos pelos machinismos ou motores importados, desde que tenham fim differente daquelle para que foi concedida a isenção.

Tanto trabalho, tanta perda de tempo poderiam ser evitados, si a Companhia Docas de Santos se submettesse ao regimen correcto do decreto n. 5.407, regulando as concessões para as installações hydro-electricas.

Mas á companhia não convem tal regimen, como não conveiu o estatuido pela lei de 1869, regulando a concessão das obras de melhoramentos nos portos. A ambos tem opposto e opporá sempre fórte resistencia, pretendendo uma liberdade sem par, extraordinaria e incomprehensivel, antagonica e inconveniente aos interesses do paiz, nas concessões que explora e que vae explorar.

São estas as considerações justificativas do projecto.

DISCURSO

PRONUNCIADO NA

Sessão de 14 de junho de 1907

O Sr. Alfredo Ellis—Não me foi possivel, Sr. Presidente, na sessão de hontem, concluir as observações que venho fazendo e, por esse motivo, vou ainda occupar a attenção do Senado por alguns momentos.

De facto, Sr. Presidente, eu já havia hontem excedido de muito a hora do expediente e, percebendo a fadiga do Senado, entendi melhor deixar para hoje o resto das observações referentes á primeira serie dos discursos que pretendo fazer sobre as Docas, nesta Casa.

Em relação ás capatazias, nada mais tenho a dizer, tanto mais quanto pouco importa pesar ou avaliar o quanto a empreza arrecada do contribuinte paulista.

Para mim isto é uma questão secundaria. Todo o mundo sabe que a empreza cobra taxas verdadeiramente extorsivas, mas para mim, repito, isto é uma questão secundaria. O ponto principal que tenho procurado ferir é este — a companhia não tem obedecido á disposição legal que a força, que a obriga a fazer, de cinco em cinco annos, a revisão de tarifas.

Em relação a esta questão de capatazias, nada mais tenho a dizer sinão que, pelo decreto n. 1.286, de 17 de fevereiro de 1893, art. 17, vê-se que as mercadorias descarregadas no caes, que não forem retiradas no prazo de 48 horas, serão consideradas armazenadas e sujeitas ás taxas de armazenagem e capatazias.

Ora, si as mercadorias, que não forem retiradas no prazo de 48 horas, serão consideradas armazenadas e sujeitas ás taxas de armazenagem e capatazias, é claro, é evidente que as mercadorias que o forem, ficarão naturalmente isentas desta taxa de armazenagem e capatazias. Nada mais logico.

Em relação, Sr. Presidente, á taxa exorbitante que a companhia cobra de artigos que devem ser despachados sobre agua, vou

ler a parte que diz respeito ao carvão de pedra, justamente porque foi este o artigo que eu trouxe para exemplo.

A Empreza das Docas, Sr. Presidente, fez um accôrdo com a *S. Paulo Railway* para o trafego mutuo e esse accôrdo foi homologado pelo Ministro, por despacho de 24 de agosto de 1893.

Consta de um regulamento o accôrdo a que se refere o despacho acima, lavrado na Directoria Geral das Obras Publicas.

Esse regulamento ainda está em vigor, si não me engano. Pois bem; pelo seu art. 5º se verifica o seguinte, conforme os seus dizeres:

«Pelos serviços de carga e descarga...» Attenda bem o Senado... «e a estiva de vagões e transporte do caes, para a estação da *S. Paulo Railway Company*, desta cidade e vice-versa, a Companhia Docas de Santos cobrará as seguintes taxas: carvão, 2$ por tonelada; sal, 2$500; quaesquer mercadorias a granel ou volumes indivisiveis até ao peso de 1.500 kilos, 3$; volumes de peso de 1.500 até 6.000 kilos, 4$; volumes de peso excedente a 6.000 kilos, preço convencional.»

Ora, Sr. Presidente, o que se verifica deste accôrdo é que a companhia, em 1893, julgava-se perfeitamente remunerada, recebendo a quantia de 2$ para o serviço de *carga*, *descarga*, *estiva* e *transporte* de uma tonelada de carvão, do caes para a estação da *S. Paulo Railway Company*, ao passo que hoje, pelos calculos que fiz e que foram publicados na imprensa do meu Estado, o contribuinte paulista paga 10$ por tonelada.

Creio que não preciso dizer mais nada para demonstrar a ganancia insaciavel desse polvo. Em todo o caso, repito novamente, o que venho dizendo, affirmando: não fazemos mais questão de taxas, porque estamos certos de que não ha remedio para esse mal.

O proprio Governo não póde subjugar aquella empreza. Haja vista o officio que ultimamente foi dirigido ao Ministro da Viação, em que a Empreza das Docas declara que não se submette ás disposições da portaria de 7 de novembro de 1906, porquanto julga que o Governo é uma parte contractante e não tem sobre ella a autoridade de Governo, mas de individuo para individuo.

E' notavel o seguinte: a companhia, obrigando o Governo a desistir do seu poder soberano de supremo zelador dos interesses publicos, faz estranhar que não tenha tambem junto a elle fiscal seu.

Para haver igualdade de circumstancias e identidade de direitos me parece que, assim como o Governo tem o seu fiscal, a Empreza das Docas tambem devia ter funccionario igual junto ao Governo para verificar que elle não attentava contra os interesses das Docas.

E' simplesmente tristissimo para a nossa administração publica essa circumstancia a que com pezar me refiro.

Sr. Presidente, com o arrendamento da Sorocabana, feito pelo honrado presidente de S. Paulo á *Companhia Light and Power*, tornou-se possivel o prolongamento dessa estrada a Santos, porque esta estrada tem o direito, tem a concessão para prolongar os seus trilhos até lá.

Constou-me que a referida companhia pretende solicitar do Governo Federal a concessão para o estabelecimento de docas no porto de S. Vicente. Não sei si isto é ou não verdade.

Devo entretanto declarar, Sr. Presidente, que sou contrario a esta medida, porque seria entregar as novas docas a uma potencia igual, si não maior do que as Docas de Santos.

O monopolio sempre gerou o abuso, e a concurrencia foi sempre a valvula de segurança dos interesses do povo. Entendo que o Governo póde perfeitamente mandar publicar editaes, chamando concurrentes para as novas obras do porto de Santos, obras estas que se tornarão em breve imprescindiveis, porque, quando as Docas de Santos levarem o caes ou concluirem suas obras até Outeirinhos, de accôrdo com a ultima prorogação de prazo, que obtiveram do Governo passado, naturalmente nessa época já o desenvolvimento do porto exigirá novas obras complementares e entendo que será, então, opportuna a occasião para demonstrar á Companhia das Docas que ella não tem monopolio, mas, apenas, preferencia para as obras que tiverem de ser executadas no porto de Santos; a preferencia elimina a idéa de unidade, e, portanto, o Governo poderá contractar com qualquer outra empreza as obras que se tornarem necessarias para o desenvolvimento do porto de Santos.

Sr. Presidente, o projecto que hontem tive a honra de submetter á consideração da Casa, sobre a usina de Itatinga, vem de alguma sorte auxiliar a discussão sobre dous pontos importantissimos, devendo o Senado providenciar no sentido de firmar bem os precedentes.

A Companhia Docas de Santos deixou de levantar a sua usina hydro-electrica em Jurubatuba, aproveitando a força hydraulica do

rio Jurubatuba e seus affluentes, porque este rio não dava mais do que 3.000 cavallos de força e ella exigia um numero muito maior. Requereu então ao Governo outra concessão.

Li ao Senado o segundo decreto n. 4.255, de 11 de novembro de 1901, concedendo á empreza os *rios*, e a empreza, Sr. Presidente, foi se utilizar, para sua usina do rio Itatinga e montou alli uma installação hydro-electrica, que disporá, em breve, de uma força de 20.000 cavallos, si não superior.

Pergunto eu: si a empreza não necessita de mais de 3.000 cavallos para utilização do caes e das obras do porto, que vae fazer ella do excedente de 17, 18 ou 20.000 cavallos ?

Segundo me consta, a empreza já fez proposta ao director-gerente da *S. Paulo Railway* para a venda da força de que esta necessitar para a linha ferrea S. Paulo a Jundiahy.

Não sei si o fez com o consentimento do Governo ; em todo o caso o que me parece certo é que a companhia, montando uma usina de força muitissimo superior ás suas necessidades, pretendia, naturalmente, vender o excesso.

Agora, pergunto eu:—Poderá a companhia recolher ao seu bolsinho particular esse excesso de renda ou deverá essa somma ser levada ao computo total da renda obtida pelo caes para o effeito da revisão de tarifas?

Ora, Sr. Presidente, essa usina hydro-electrica do Itatinga foi construida com isenção de direitos para os materiaes que foram importados, pergunto portanto: deve ou não essa renda produzida pela venda dos 17.000 cavallos de força ser levada á somma geral da renda do caes de Santos ou não? E como poderá o Governo fiscalizar essa renda si até hoje não o conseguiu fazer em relação á do caes ?

Não poderá ella eximir-se, declarando que não está sujeita ao decreto n. 5.407, de 27 de dezembro de 1904, porque este é posterior ao que acabo de citar ?

E' preciso se tratar disso, porquanto é um ponto importantissimo.

Outro ponto: é preciso saber si essa concessão, que foi feita, de todos os rios, é legal. Acho que não; entendo, Sr. Presidente, que o Poder Executivo não podia absolutamente fazer concessão identica em rios não navegaveis, em rios que nascem e desaguam em um mesmo Estado; entendo, finalmente, que a concessão feita ás Docas é nulla, salvo si for homologada pelo governo estadoal.

O Sr. Francisco Glycerio—Apoiado.

O Sr. Alfredo Ellis—Si assim fôr, a companhia ver-se-ha obrigada a pedir ao Estado de S. Paulo a homologação dessa concessão.

Estou certo, Sr. Presidente, que tendo eu clamado tanto desta tribuna contra as extorsões da Empreza das Docas a minha voz ha de chegar até as cumiadas do Poder.

Nutro verdadeira esperança de que o Governo actual não se desinteressará da questão, como succedeu com os governos passados.

O Ministro da Viação, si porventura quizer examinar pessoalmente as Docas de Santos, reproduzirá, sem duvida, ao passear pelo caes da empreza, uma parte do monologo de Hamlet, quando passeava pelos terraços enluarados do regio palacio, de Elsineur, philosophando sobre os destinos da humanidade: *There is some thing rotten here. Ha qualquer cousa de carniça aqui.*»

S. Paulo, como o Lacoonte da fabula, apresenta-se perante seus irmãos neste recinto e com voz lancinante pede remedio ao seu extraordinario supplicio, lenitivo para seus males. As novas concessões que o Governo passado fez ás Docas, Sr. Presidente, correspondem a novos arrochos dos tentaculos deste polvo insaciavel.

Não ha remedio, Sr. Presidente, sinão pedir ao Governo que estude a desapropriação daquella empreza.

O Sr. A. Azeredo—Então ha remedio.

O Sr. Alfredo Ellis— E' o unico recurso, a unica esperança que resta áquelle Estado, e é isto que elle pede por meu intermedio.

O Governo que estude, que reflicta, porque não é possivel que os 20 Estados da Federação assistam impassiveis o espectaculo pungente de um irmão seu eternamente acorrentado ás concessões daquella maldita empreza!! Neste paiz não ha exemplo de uma unica reversão, mesmo quando são ellas decretadas para um lapso curto de tempo. As Docas conseguiram 92 annos de exploração. E' ou não a repetição da ficção mythologica de Prometteu eternamente torturado pelo abutre voraz? — A pena de galés foi substituida pelo maximo de 30 annos— S. Paulo, 92!!!

Tenho concluido.

Eis o projecto que tenho a honra de submetter á apreciação do Senado. (*Muito bem; muito bem. O orador é vivamente felicitado.*)

DISCURSO

PRONUNCIADO NA

Sessão de 19 de junho de 1907

O Sr. Alfredo Ellis — Sr. Presidente, principio por confessar não haver lido a «Vária» do *Jornal do Commercio* do dia 15, a qual passar-me-hia despercebida completamente si não fosse a obsequiosidade do meu illustre amigo e collega Senador pelo Paraná, que para ella chamou minha attenção.

Como V. Ex. sabe, Sr. Presidente, não tivemos sessão, nem segunda nem terça-feira desta semana e, portanto, hoje é a primeira opportunidade que tenho de vir á tribuna para responder e fazer algumas considerações a respeito da mesma.

Seja-me permittido lel-a antes de commental-a:

« Escreve-nos o Sr. Dr. José Valentim Dunham :

Estando ausente desta Capital o Sr. Dr. Paulo Frontin, cabe-me o dever, na qualidade de seu auxiliar immediato na commissão constructora da Avenida Central, de restabelecer a verdade em relação aos despachos de materiaes para as obras do edificio federal...»

Note-se—do edificio federal.

« ... em construcção na Avenida, para escriptorio e séde da Companhia Dócas de Santos, a que se referiu, em sessão de hontem no Senado, o Sr. Dr. Alfredo Ellis.

A commissão da Avenida nunca deu isenção de direitos para materiaes do referido edificio, nem de outro qualquer, por isso que não tinha competencia para tanto. A isenção de taes direitos foi sempre concedida pelo Ministro da Fazenda, a pedido do da Industria, Viação e Obras Publicas, em virtude de requisição que a mesma companhia dirigia á commissão da Avenida, como actualmente a dirige á commissão fiscal e administrativa das obras do porto. »

Esta é a «Vária.» Cumpre-me agradecer ao Sr. Dr. José Valentim Dunham, que não conheço, o seu valioso testemunho, affir-

mando justamente o que eu havia declarado desta tribuna, e tanto mais importante é esse testemunho quanto, além do seu caracter profissional, tem o cunho official, porquanto este senhor era ajudante do Dr. Paulo Frontin na commissão das obras do porto.

Ora, Sr. Presidente, diz elle que vem restabelecer a verdade, naturalmente deturpada pelo Senador que agora occupa a tribuna; entretanto, elle não faz mais do que affirmar aquillo que aqui asseverei.

Seria dispauterio si, porventura, eu viesse dizer que o Dr. Paulo Frontin havia autorizado o inspector da Alfandega a despachar, livre de direitos, os materiaes para o palacio da Avenida pertencente á Companhia das Docas; o que affirmei e consta do meu discurso foi o seguinte:

« E quando, como no caso do palacio da Avenida, cujos terrenos valiosissimos foram dados a titulo gratuito pelo ex-Ministro da Viação, necessitando ella importar materiaes para a sua construcção, e pedindo isenção ao ex-Ministro da Fazenda, o Sr. Leopoldo de Bulhões, e não havendo conseguido, o que fez a companhia ?

Pagou, porventura, a taxa da importação desses materiaes ?

Não, Sr. Presidente; conseguiu a isenção !

Mas quem, a não ser o Ministro da Fazenda, lhe poderia fazer essa concessão ? »

Venho eu agora expondo como a companhia obteve essa concessão :

« A companhia recorreu, não tendo conseguido directamente do Ministro, ao presidente da commissão da Avenida, e este presidente informou favoravelmente ao Ministro da Viação o referido pedido de materiaes importados pela Companhia das Docas, conseguindo assim do da Fazenda a precisa licença para o despacho dos materiaes para a construcção desse palacio, que é uma affronta á dignidade do paiz, é uma affronta á dignidade daquelle Governo.»

Ora, Sr. Presidente, o que affirmei e vem affirmar o engenheiro ajudante do Sr. Dr. Paulo Frontin é que a Directoria das Docas, não podendo conseguir directamente a isenção de direito para os materiaes, que havia importado para a construcção desse edificio, que, como acabei de dizer, é uma affronta á dignidade daquelle Governo, é uma affronta á dignidade deste paiz, que fez ?

Recorreu ao Dr. Paulo Frontin, solicitando que despachasse favoravelmente os pedidos, e depois foram os mesmos enviados ao

Sr. Ministro da Viação e este reclamou a licença, a outorga, do Ministro da Fazenda.

Ahi, Sr. Presidente, o Ministro da Fazenda não podia recusar, salvo si pretendesse levantar um conflicto com o seu collega da Viação, e autorizou, deu ordem ao inspector da Alfandega para despachar os materiaes necessarios. O que é verdade, Sr. Presidente, é que, nestas questões de isenções de direitos, havemos em breve de chegar a esta belleza: qualquer amanuense, qualquer escripturario do Thesouro, ha de ter autoridade, si o Presidente da Republica não cohibir estes abusos, para conceder isenção de direitos á Companhia das Docas.

A proposito desta isenção de direitos, vou contar um caso, sem, entretanto, me responsabilizar pela sua veracidade; conto-o como chegou ao meu conhecimento.

A Companhia das Docas, no seu relatorio, queixa-se amargamente do ex-Ministro da Fazenda, o Sr. Dr. Bulhões. Faz duras recriminações ao mesmo ministro e expõe a necessidade que teve de depositar centenas de contos de réis, para poder retirar materiaes necessarios ás obras do porto de Santos. Depositou o dinheiro sob protesto, e despachava esses materiaes, que iam ser empregados, não só nas obras do porto de Santos, como nas da celebre usina de Itatinga.

Pois bem, Sr. Presidente, o ex-Ministro da Fazenda, que resistiu durante muito tempo, que não consentiu que certos materiaes fossem despachados isentos de direitos, afinal—segundo blasonou o muito alto e poderoso Tzar de todas as Docas, ou um dos grão-duques, pertencentes áquella Directoria, em uma roda de intimos—elle, que havia sido de uma crueldade e uma implacabilidade ferozes para com essa companhia, cedeu á ultima *esporada* que ella lhe havia dado, *desempacando* assim, mandando restituir a importancia depositada, e dando ordem immediata para serem despachados os materiaes pertencentes á empreza.

Não sei, Sr. Presidente, si isso é verdade e si isto se passou, poucas horas antes de S. Ex. passar o Governo, no dia 15 de novembro de 1906. Quem poderá saber si isso é real é o actual Governo.

E' tal, entretanto, o poderio das Docas que nada extranho, acho tudo isso muito natural.

Além dessa «Vária», cuja verdade já está restabelecida, ou antes, cuja verdade continúa estabelecida, porque nunca foi adulterada,

a Companhia das Docas mandou publicar, creio que pela centesima ou pela millesima vez, os argumentos que tem sempre empregado para justificar os enormes abusos e escandalos que tem commettido e as enormissimas concessões que tem obtido como empreza unica, transformando-se, de pequena que era, cobrando um real por kilo de mercadoria que fosse importada ou exportada, empreza collossal, cobrando o que hoje cobra, depois de modificar e alterar as taxas de accôrdo com a sua ganancia, de accôrdo com os seus interesses.

O que é verdade, Sr. Presidente, é que pelo menos metade deste volume (*mostrando*) consta de decretos, portarias, avisos e accôrdos de concessões a essa feliz empreza, que afinal chegou a constituir um Estado dentro do Estado, e contra a qual nem o proprio Poder Executivo tem força siquer para impôr uma multa, por minima, por insignificante que seja.

Pois bem, Sr. Presidente, o unico escudo, o unico argumento que tem essa companhia para justificar todos esses abusos é de que realmente o Estado de S. Paulo não prosperaria nem teria o desenvolvimento que assumiu, depois do inicio da construcção das obras do porto, si não fosse a grande generosidade de ter essa companhia escolhido o porto de Santos para construcção das Docas!

E vive, Sr. Presidente, essa companhia, em todos os seus relatorios, a constatar e reproduzir este facto, isto é, que a prosperidade do Estado de S. Paulo é devida, exclusivamente ás Docas e que, si não fossem ellas, S. Paulo hoje estaria em uma miserrima posição.

Pois, não é verdade, Sr. Presidente.

Ninguem contesta, ninguem contestou jámais os grandes beneficios que as Docas fizeram ao Estado de S. Paulo, principalmente ao porto de Santos. Isto tenho affirmado constantemente, e os Srs. Senadores devem ter em mente a asseveração frequente que tenho feito dos grandes e inolvidaveis serviços que as Docas prestaram ao Estado de S. Paulo, quer se encare a questão sob o ponto de vista do problema economico, quer se a encare ante os grandes melhoramentos hygienicos directamente executados na cidade de Santos.

Mas, Sr. Presidente, é preciso de vez examinar este argumento, isto é, verificar si realmente a Companhia Docas de Santos cabe o principal quinhão na obra de engrandecimento do Estado de S. Paulo, ou si a devemos a muitos Paulistas notaveis e de grande benemerencia, occupando um dos mais salientes logares o illustre

brazileiro Conde de Parnahyba, principal factor do progresso de sua terra, brazileiro illustre, homem de vistas largas e espirito previdente.

O Sr. Gonçalves Ferreira—Apoiado.

O Sr. Alfredo Ellis—Ao conde da Parnahyba, a esse paulista illustre, a esse brazileiro eminente, deve, em grande parte, o Estado de S. Paulo o progresso e desenvolvimento que teve na sua riqueza e na sua prosperidade.

A Companhia Docas de Santos chegou, Sr. Presidente, em um momento psychologico, quando as forças vivas do Estado se desenvolviam, depois do advento da Republica, quebrados os laços que nos prendiam ao centro, dispondo, como passámos a dispôr, de accôrdo com a Constituição de 24 de Fevereiro, de uma autonomia que nos garantia em todos os emprehendimentos, dando-nos força para novos impetos, infundindo-nos nova coragem, insuflando-nos o espirito de iniciativa, de progresso, de trabalho.

Não foi, Sr. Presidente, a Companhia das Docas, pois, o principal factor do progresso paulista, e isto posso provar com as estatisticas que aqui tenho.

«O desenvolvimento da renda publica no commercio de Santos é a Companhia das Docas.»

E' um capitulo interessantissimo este, que esclarece perfeitamente o assumpto. E' elle, entretanto, um pouco longo e não desejo fatigar a attenção dos meus collegas. Lerei, comtudo, este pequeno trecho:

«...Até ao anno de 1893, pois, em que tão escassos eram os recursos materiaes da Companhia das Docas, conforme foi reconhecido no aviso do Ministerio da Fazenda n. 30, de 28 de junho de 1892, que já ficou transcripto. Portanto, nenhum concurso directo ou indirecto prestara a Companhia e já a receita aduaneira consignava estes algarismos.»

Quer isto dizer, Sr. Presidente, que a Companhia das Docas só de 1893 em deante poderia agir como elemento de progresso no Estado. Entretanto, já em 1889, a receita aduaneira do porto de Santos era de 15.766:463$963; em 1890, a renda havia subido a 17.925:480$862; em 1891, a 24.305:247$971; em 1892, a 24.170:972$726; em 1893, a 26.954:933$456.

Vê-se, Sr. Presidente, que, mesmo sem as Docas, a receita aduaneira do porto de Santos havia subido, em cinco annos, de 15.766:000$ a 26:954:000$000.

A exportação, que havia sido, em 1892, de 252.000:000$, havia subido, em 1895, a 295.328:000$000.

Verifica-se, portanto, Sr. Presidente, destas estatisticas, que são officiaes, que a Empreza das Docas não concorreu tanto quanto pensa e diz para o extraordinario progresso do meu Estado.

Allega tambem a Empreza, Sr. Presidente, ter resolvido o problema da enormissima crise que reinou em Santos, nos annos de 1890 a 1902, e chama para si a gloria de o ter feito.

Resolveu-o, em parte, porém ella não se póde adornar com as pennas do pavão. Deve-se a ella, em grande parte, a resolução da crise; mas é preciso dizer que ella concorreu para essa crise, obtendo uma ordem do Ministro da Fazenda de então para mandar demolir a ponte da Estrada de Ferro Ingleza, que servia justatamente para a carga e descarga das mercadorias. Quer dizer que a Empreza, antes de haver arrancado da cordilheira do Montserrat o primeiro blóco de pedra para a construcção das docas já havia exigido a demolição de todas as pontes e de todos os trapiches do porto de Santos.

Entretanto, esses trapiches faziam o serviço de carga e descarga, e descarregavam uma tonelada de carvão por 700 réis; hoje, depois das bellissimas obras feitas, depois dos apparelhos modernos montados, paga o commercio de S. Paulo 10$ por esse serviço!

Realmente, Sr. Presidente, o beneficio foi caro de mais e hoje nos lembramos com saudades da velha ponte da Estrada de Ferro Ingleza e dos velhos trapiches de Paquetá e outros, que faziam o serviço modica, segura e honestamente.

E' curioso, Sr. Presidente, um outro processo adoptado pelas Docas: quando trata, como no seu relatorio apresentado aos accionistas e ao Ministro da Viação, de funccionarios da categoria de Luiz Rodolpho Cavalcanti de Albuquerque, Turibio Guerra e Ewbanck da Camara, declara que são systematicamente inimigos da Empreza.

Sr. Presidente, por que razão a Empreza das Docas considera Luiz Rodolpho Cavalcanti de Albuquerque um seu inimigo? Trata-se de um funccionario integro, que honra a Republica, que veiu subindo sem uma nota na sua fé de officio de funccionario publico desde os logares mais inferiores até á categoria de director das Rendas do Thesouro; trata-se de um brazileiro illustre, que tem percorrido e perlustrado todas as repartições publicas, desde o

extremo norte, desde o Acre até ao extremo sul, integro e honesto como os que mais o sejam.

Inimigo systematico das Docas por que? Vou contar ao Senado.

Em 1895 e 1896, a Companhia das Docas mandou *esguichar* contra esse funccionario todos os adjectivos insolentes e grosseiros do nosso idioma, simplesmente porque Luiz Rodolpho Cavalcanti de Albuquerque fôra a S. Paulo para regulamentar a Alfandega dessa cidade, creada por lei de 1894.

Fui o autor do projecto na outra Casa do Congresso, creando as Alfandegas de S. Paulo e de Juiz de Fóra.

O Sr. Dr. Prudente de Moraes, tendo por Ministro o conselheiro Dr. Rodrigues Alves, mandou installar e regulamentar a Alfandega terrestre de S. Paulo.

Eu já previa, naquella época, os grandes abusos que a Companhia das Docas havia de commetter, naturalmente, tendo, como persumo ter, monopolio do porto de Santos, monopolio sem contrastes e sem fiscalização.

Prevendo, Sr. Presidente, que a companhia abusaria desse monopolio, cogitei da creação da Alfandega de S. Paulo, porque o vagão da estrada de ferro seria o prolongamento do navio e a companhia não teria o direito de cobrar taxas iniquas, de cobrar armazenagem.

Luiz Rodolpho Cavalcanti de Albuquerque foi escolhido para essa m-issão. Seguindo as instrucções do seu superior hierarchico, dirigiuese para S. Paulo, afim de pôr em execução os serviços da Alfandega. Nada mais tinha a fazer.

Que odio, que rancor poderia ter esse homem, integro como é, e de espirito superior, elevado, recto, contra as Docas?

Pois bem; a Alfandega de S. Paulo chegou a ser installada. Mercadorias foram despachadas. Entretanto, tão poderosa é a Companhia das Docas que, depois de installada e funccionando a Alfandega, deliberou mandar fechal-a, e foi fechada.

O mesmo succedeu—e appello para os illustres Senadores por Minas—em relação á Alfandega de Juiz de Fóra, tendo o governo de Minas gasto a somma de 1.500:000$ para a construcção do respectivo edificio.

Luiz Rodolpho Cavalcanti de Albuquerque, que, ha poucos dias pediu aposentadoria, é accusado de inimigo systematico da Empreza. A Turibio Guerra a Empreza tambem considera seu inimigo

systematico. O fiscal, Dr. Ewbank da Camara, engenheiro distinctissimo...

O Sr. Francisco Glycerio—Apoiado.

O Sr. Alfredo Ellis—... justamente por cumprir o seu dever, é atrozmente injuriado nos relatorios da Companhia das Docas.

Entretanto, Sr. Presidente, esta Companhia, que enxovalha, que insulta homens de verdadeiro merecimento, como estes que acabo de citar, endeosa Alvaro Ramos Fontes, sub-director do Thesouro, que hoje é o gerente das Docas.

A Companhia, Sr. Presidente, foi áquella secção do Thesouro e lá encontrou, naturalmente, um funccionario que já lhe havia dado arrhas da sua sympathia, do seu reconhecimento, do seu profundo affecto, e então conseguiu que esse funccionario, em *plena validez*, se aposentasse, com o ordenado de 500$, para ir assumir o logar de gerente das Docas, isto é, o logar de alto executor da justiça de sua magestade o Tzar de todas as Docas!

Quanto ao Dr. Ewbank da Camara, engenheiro distinctissimo, que está cumprindo o seu dever, não é elle que é injuriado, que é enxovalhado no relatorio das Docas, mas sim o Governo, porque elle é o seu representante perante aquella Empreza.

Entretanto, a Companhia, que aggride o engenheiro-fiscal das obras, que está cumprindo o seu dever, que está cumprindo as ordens do Ministro da Viação, nunca disse uma palavra contra o engenheiro Ulrico Mursa, antecessor do actual, porque este era amigo da empreza e nunca fez uma observação ao Governo sobre a missão que estava desempenhando alli. E tão bem desempenhou esta commissão do Governo, que teve accesso; é o *engenheiro de confiança das Docas*, é empregado nas obras.

E' ou não triste, Sr. Presidente, que o funccionario publico, o engenheiro-fiscal do Governo abandonasse o seu cargo para vestir o fardamento da empreza?

Poderio das Docas! E' um Estado dentro do Estado! Tão poderosa é esta empreza, que se diz hoje uma repartição federal.

No seu relatorio declara que está equiparada á Estrada de Ferro Central ou á Repartição dos Correios. E' uma repartição curiosa; é uma repartição federal extravagante! Quando se trata de obter favores, a empreza traz sempre a escudella prompta: mão estendida, voz macia e plangente: «Eu sou uma repartição federal.»

E tão mesquinha é ella, que até procura livrar-se dos pagamentos das pequenas parcellas de sellos; e tão astuciosa é tambem, Sr. Presidente, que esconde atraz o cacete com que contunde, com que esmaga as energias do povo paulista.

Humilde, rasteira para pedir; orgulhosa e altiva para recusar qualquer favor, qualquer beneficio.

Quer o Senado ter a prova? Vou ler a linguagem da empreza com relação ao Governo.

Attenda bem o Senado:

«Entre o Governo Federal e a Companhia das Docas existem relações de contractante a contractante. Quer dizer isso que o Governo figura no contracto de concessão como pessoa civil, e não é licito, pela manifestação exclusiva de sua vontade e mediante actos de autoridade, expedidos no caracter de poder publico, alterar uma só virgula desse contracto. O Governo despe-se do seu caracter de poder publico para se nivelar ao particular com quem contracta.

Como qualquer cidadão, acha-se elle sujeito ao direito privado e ao Poder Judiciario (Constituição Federal. Art. 60. L. B.)

Em suas relações com o Governo Federal a Companhia Docas de Santos não tem a attender sinão aos seus contractos.

Pois bem, esses contractos demonstram que as obras de melhoramentos do porto de Santos não foram empreitadas por *partes* ou *secções* distinctas, constituindo cada qual objecto de *especial concessão*, e conseguintemente tendo cada uma dessas *secções capital proprio* para os tres effeitos: do resgate, do fundo de amortização e da revisão de tarifas.»

Portanto (declara ella), sómente depois de concluidas as obras contractadas e acceitas definitivamente pelo Governo Federal, começarão a correr os seguintes prazos:

1º) Para o resgate, lei n. 1.746, de 1869, art. 1º, § 9º, *verbis* «... depois... de sua conclusão.

2º) Para a constituição do fundo de amortização, lei n. 1.746, de 1869, art. 1º, § 4º, *verbis*: «... depois de concluidas as obras.

3º) *Para a revisão das taxas*, porque os lucros *liquidos* da empreza (lei n. 1.746, art. 1º, § 5º)... *sómente se poderão verificar depois de concluidas as obras*».

E' a empreza das Docas, Sr. Presidente, que audaciosamente vem declarar ao Governo que não é obrigada ás tres unicas clausulas onerosas do seu contracto. E' uma petulancia unica e era

preciso que até agora essa empreza tivesse contado com a humildade dos governos passados para ter essa linguagem audaz e prepotente. Ella declara positivamente que não é obrigada ás tres unicas clausulas que a lei de 13 de outubro de 1869 consignou como onerosas, para compensar as extraordinarias concessões que ella lhe fazia.

A empreza declara que não é obrigada á revisão de tarifas nem á reducção das taxas, quando, entretanto, a lei é clara, é positiva e terminante, dizendo que, de cinco em cinco annos far-se-ha a revisão de tarifas, quando mesmo os lucros não excedam de 12 °/₀, maximo que a lei fixou.

Pois bem, é a empreza que vem dizer — que ella não é obrigada a nenhuma dessas clausulas, unicas que a ella se tinha imposto para manter o equilibrio entre as enormes concessões e os pequenos onus que recahiam sobre a empreza.

E a linguagem do relatorio é mais ou menos semelhante.

Sr. Presidente, nas relações entre a Prussia victoriosa e a França vencida, quando esta sentia o peso de um milhão e duzentos mil soldados esmagando o seu sólo, as arterias abertas, vencida e humilhada, inane, exangue, nem assim deante de um inimigo contra o qual jámais poderia levantar a sua espada, foi ella humilhada, porque a Prussia, vencedora embora, adoptou nas notas então trocadas uma linguagem nobre, cavalheiresca, elevada, que poupava á nação vencida a humilhação que as Docas não poupam ao publico ou ao Governo quando a elles se dirige.

Não foi debalde, Sr. Presidente, que desta tribuna o meu antecessor, cuja morte deploro, oDr. Manoel Moraes e Barros, dirigiu a esta empreza aquella celebre apostrophe, que vale por mil discursos sobre tal assumpto, que vale por tudo quanto tenho dito e repetido nesta tribuna — suciade salteadores!

O Sr. Victorino Monteiro — Deveria dizer — sucia de benemeritos — porque realmente o são.

O Sr. Alfredo Ellis—Entretanto, Sr. Presidente, essa empreza, que vive com a escudella prompta a pedir ao Governo—e tem pedido tanto (*mostrando um volume*) que metade deste volume consta de avisos, decretos e concessões ás Docas—esta empreza, que vive com a escudella prompta a pedir ao Governo, que se diz repartição federal quando pretende receber favores e concessões; quando trata com o Governo Federal, além do Ministerio da Fazenda, que manda despachar pelas Docas materiaes do seu expe-

diente, nenhuma concessão faz essa empreza ao Governo. Si o Governo quer ser servido ha de pagar como um particular qualquer, e a prova é que, segundo o depoimento do illustre coronel Sr. Villeroy, lido desta tribuna, a Companhia Docas de Santos cobrava do Governo, pelo transbordo apenas de um milheiro de tijolos 28$500, isto é, mais do que o custo dos tijolos.

A empreza cobrou e continúa a cobrar do Governo Federal pelos serviços que presta aos Ministerios da Guerra, da Viação e da Marinha.

Entretanto, diz ser uma repartição federal!

E' este o modo de proceder da empreza Docas de Santos: repartição federal quando pede, empreza particular quando cobra. A esta empreza é inteiramente applicavel o adagio dos nossos caboclos do sertão: *Não ha nada como estar mal com o patrão e bem com o caldeirão.*

A empreza Docas de Santos, Sr. Presidente, para nós paulistas, symboliza bem aquella fabula da vibora que, em manhã invernosa, o viandante incauto encontrou enregelada, e, condoendo-se, aconchegou-a ao peito, mal suppondo que fosse venenosa e perfida como é.

Abate as nossas energias, é uma barreira ao nosso progresso, em vez de ser um elemento de prosperidade e grandeza.

Ou então, Sr. Presidente, póde-se applicar áquella a outra fabula da podenga que, em occasião critica e afflictiva, pediu á companheira que lhe désse um logar onde pudesse terminar a sua gestação e crear os seus filhinhos, por não o poder fazer ao relento, correndo os perigos da estação hibernal; e, mais tarde, quando esta lhe veiu reclamar o aposento, declarou que os filhos estavam ainda muito novos, não podiam supportar as intemperies, que tivesse mais um pouco de paciencia. E, depois, quando pela segunda vez a pobre companheira, que havia sido tão caridosa, bate-lhe á porta, encontra meia duzia de mollossos, de dentes preparados e caninos afiados. Não teve remedio sinão abandonar e fugir.

Ha poucos dias, Sr. Presidente, passava eu pela Avenida e pela primeira vez vi o palacio de granito levantado alli pelo orgulho da empreza. Parece que ella pretende alli dentro guardar a lampada de Aladino, que possue e tem sido friccionada pelos ministros dos governos passados.

Vi nos portaes os emblemas esculpidos e talhados na madeira: vapores, navios á vela, e velas enfunadas.

Realmente, Sr. Presidente, parece o de Jason e dos argonautas que partiram de velas pandas em busca do *vellocino de ouro*.

Mas, já delle estão de posse ha muito tempo e estão archimillionarios ; portanto, não havia necessidade de collocar a empreza aquelle emblema nos seus portaes. Pelo contrario, deviam ser outros ; em vez do *vellocino de ouro*, que aquellas velas vão procurar, deviam esculpir a imagem triste e emmagrecida do carneiro e tosquiado, de um lado, e, como *pendant*, a espora com que a empreza continúa a acicatar os ministros tardios no cumprimento de suas ordens.

Sr. Presidente, vou terminar, sinto-me fatigado, tanto mais quanto terei de voltar a esta tribuna.

Póde a Companhia das Docas ficar certa de que o cansaço não ha de silenciar esta tribuna, assim como as injurias, os doestos e os insultos não o conseguiram fazer. Hei de continuar a clamar até que justiça seja feita.

Faço, por isso, em nome do povo de S. Paulo, em nome do povo vassallo, escravisado ás taxas e ás extorsões iniquas das Docas, o appello seguinte :

O Presidente da Republica é um homem fundamental e irreductivelmente honesto ; tem uma alma limpida e boa e tem um coração vibrante de patriotismo. Pois bem, a essa alma, a esse espirito bom, a esse coração generoso e patriota, o povo de S. Paulo se dirige e pede que lhe faça justiça, que mande proceder á revisão das tarifas, que obrigue a Companhia das Docas á restituição do que tem arrancado a mais do povo, ou que mande desapropriar, em bem da moralidade, a Empreza das Docas de Santos.

Tenho dito. (*Muito bem ; muito bem.*)

DISCURSO

PRONUNCIADO NA

Sessão de 26 de junho de 1907

O Sr. Alfredo Ellis—Sr. Presidente, venho dizer ao Senado, e, portanto, ao paiz inteiro que a campanha de reivindicação dos direitos do povo paulista,que venho fazendo desde o anno passado nesta Casa e nesta tribuna contra a Companhia Docas de Santos, está terminada, terminada por uma esplendida victoria, não minha, mas da lei. Mais rija do que o aço, mais inflexivel do que o raio na sua trajectoria, a lei vae ser cumprida e, depois dessa longa noite polar em que o povo vassallo daquella empreza viveu mergulhado em trevas, pela primeira vez, surgiu no horizonte o sol, que representa a lei, com todo seu brilho, com toda a força impetuosa do direito e da justiça.

O decreto n. 6.501, publicado hoje no *Diario Official*, vem quebrar os grilhões daquelle Prometheu, que vivia acorrentado á rocha do desespero, entregue ao abutre voraz e insaciavel da ganancia daquella empreza.

E' hoje esse Prometheu que sente e lamenta não ter uma scentelha de fogo celeste para illuminar a fronte dos honrados e benemeritos Srs. Presidente da Republica e Ministro da Viação e Obras Publicas. Não tem essa scentelha, mas ha uma cousa que póde substituil-a com o mesmo fulgor divino: é a gratidão de um povo inteiro, que ha de, infallivel, inilludivelmente, clarear e fazer rebrilhar a trajectoria desses eminentes brazileiros, que só por esse decreto se tornaram immortaes e cujos nomes hão de ser immorredouros para o povo de minha terra.

E' escusado recordar a campanha que venho fazendo, em prol dos direitos daquelle povo contra a ambição insaciavel da Companhia das Dócas,porque o Senado deve lembrar-se de que perante essa empreza não havia direitos nem lei. Para isso, bastará citar o facto de nem uma representação feita pelo meu Estado á Companhia das Dócas ter sido jamais attendida por essa companhia.

O Sr. A. Azeredo—Tres Presidentes da Republica eram paulistas.

O Sr. Alfredo Ellis—Sabemos que a Companhia das Dócas devia se regular pelo mesmo regimen das estradas de ferro.

As nossas estradas de ferro publicam os seus balanços, a sua receita, a sua despeza e os dividendos que distribuem aos accionistas.

Tenho aqui (*mostrando*) um quadro do movimento financeiro das estradas de ferro de S.Paulo, que vou ler. (*Lê.*)

Movimento financeiro das estradas de ferro paulistas em 1906

NOME DA ESTRADA	EXTENSÃO EM TRAFEGO, KILOMETRO	RECEITA		DESPEZA		SALDO		RELAÇÃO EM % DA DESPEZA SOBRE A RECEITA
		TOTAL	POR KILOM.	TOTAL	POR KILOM.	TOTAL	POR KILOM.	
S. P. R.....	278	27.901:068$000	100:363$550	13.572:604$000	48:822$310	14.328:464$000	51:541$240	48 %
Paulista.....	1.056	27.110:074$000	25:672$410	8.659:739$000	8:200$510	18.450:335$000	17:471$900	32 %
Mogyana.....	1.346	19.078:489$000	14:174$210	8.842:389$000	6:569$380	10.236:100$000	7:604$830	46 %
E. de F, Sorocabana	989	12.736:715$000	12:878$360	6.980:318$000	7:057$940	5.756:397$000	5:820$420	54 %
E. de F. Araraquara	81	759:939$520	9:381$970	328:232$490	4:052$250	431:707$030	5:329$720	41 %
Total.....	3.750	87.586:285$520	23:356$340	38.383:282$490	10:235$540	49:203:003$030	13:120$080	43 %

OBSERVAÇÃO—Neste quadro não se acham incluidas as seguintes estradas: Secção Bragantina da S. P. R., Companhia Itatibense, Ramal Ferreo Campineiro, Estrada de Ferro Funilense e Companhia Dourados.

Pois bem, Sr. Presidente, desde julho de 1888, data do contracto, e a Companhia das Docas nunca publicou um só balanço da sua receita e despeza.

Pela lei de 13 de outubro, a companhia é obrigada á revisão das suas tarifas, de cinco em cinco annos, no emtanto, jámais prestou attenção a essa disposição legal. Tanto isso é verdade que o Governo da Republica ignora completamente qual a renda dessa empreza, assim como ignora o povo si a renda arrecadada excede ou não de 12 %, limite maximo que a lei traçou para compensar os capitaes empregados naquellas obras.

Quanto á philantropia da empreza, não preciso mais do que repetir o facto, que aqui consignei, de que a Camara Municipal de Santos pediu á empreza das Docas que lhe cedesse um pequeno logar no cáes, para o embarque do lixo e encontrou a mais implacavel negativa.

O actual *leader* da representação de S. Paulo, na outra Casa do Congresso, formulou um pedido e endereçou ao ex-Ministro da Viação do Governo passado. Justamente quando esse Ministro, de portas fechadas, fazia um accôrdo, indecoroso e illegal, com a Companhia das Docas, concedendo-lhe mais direitos do que a propria União possue, esse membro do Governo, solicitado pela Camara Municipal de Santos, negava-lhe esse pequeno serviço que ella lhe pedia, concedendo-lhe um pequenino trecho do cáes, para o embarque do lixo. Era essa a philantropia da empreza:— era esse o seu poder sobre o ministro !

A empreza das Docas começou a sua vida economica humilde e rasteira, solicitando favores de toda a ordem. Mais tarde, engrandecida e orgulhosa, quando tratava com o Governo, apresentava-se com mãos de ferro e luvas de pellica, através das quaes, pelos seus rasgões, se notava a dureza e aspereza com que a elle se dirigia.

Sr. Presidente, o illustre Ministro da Viação é um benemerito... é um forte.... é um puro !

Não tenho a autoridade do Presidente Roosevelt, dos Estados Unidos, mas faço minhas as suas palavras em relação a um estadista do seu governo.

Este homem, dizia elle, tem como antepassado um dos signatarios da Constituição da Republica ; tem, portanto, *um antepassado*, mas, quando não o tivesse, tem merito sufficiente, valor bastante para ser um *antepassado*.

O mesmo digo eu em relação ao illustre, ao eminente Ministro da Viação: S. Ex. tem um illustre antepassado, um grande estadista do imperio, entre os seus avós, mas, si o não tivesse, elle seria um *antepassado*.

Em nome do Estado de S. Paulo, daquelle povo vassallo da empreza, dirijo desta tribuna, que é um pinaculo, os votos de sincera gratidão, de extraordinario e immorredouro reconhecimento ao benemerito Presidente da Republica e ao illustre Ministro da Viação da Republica. (*Muito bem, muito bem. O orador foi muito felicitado pelos collegas presentes.*)

Decreto n. 6.501, de 6 de junho de 1907. Approva as instrucções para execução do disposto nos §§ 4º, 5º e 9º da lei n. 1.746, de 13 de outubro de 1869.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, usando da autorização que lhe confere o art. 48, n. 1, da Constituição, decreta :

Artigo unico. Ficam approvadas as instrucções que com este baixam, assignadas pelo Ministro de Estado da Industria, Viação e Obras Publicas, para execução do disposto nos §§ 4º, 5º e 9º da lei n. 1.746, de 13 de outubro de 1869.

Rio de Janeiro, 6 de junho de 1907, 19º da Republica.—*Affonso Augusto Moreira Penna.—Miguel Calmon du Pin e Almeida.*

INSTRUCÇÕES A QUE SE REFERE O DECRETO N. 6.501, DESTA DATA

CAPITULO I

DA MEDIÇÃO, DESCRIPÇÃO E AVALIAÇÃO DAS OBRAS

Art. 1.º Semestral ou annualmente, de accôrdo com o respectivo contracto de concessão de obras de melhoramento dos portos nacionaes, feita á companhia ou empreza particular (lei n. 1.746, de 13 de outubro de 1869), e annualmente caso nada tenha sido estipulado a respeito, fará o engenheiro fiscal (decreto n. 2.917, de 21 de junho de 1898, art. 12) a medição, descripção e avaliação das obras executadas durante o semestre ou anno antecedente, examinará si todas as indicadas no projecto approvado pelo Governo foram executadas, ou não, quaes as modificações que soffreram no projecto, na cubação e no custo, e as razões dellas, verificará as peças dos processos de desapropriação, appli-

cará os preços approvados, organizará a folha de medição, sendo o original lançado em um livro especial por elle aberto, rubricado e encerrado.

§ 1.º Para os fins deste artigo, os semestres terminarão a 30 de junho e a 31 de dezembro, e o anno neste ultimo dia.

§ 2.º O engenheiro fiscal iniciará os trabalhos dentro dos cinco primeiros dias consecutivos á terminação do semestre ou anno, requisitando da companhia ou empreza os documentos e esclarecimentos de que necessitar.

CAPITULO II

DO TRAFEGO PROVISORIO E DO DEFINITIVO

Art. 2.º A' medida que as obras de construcção de docas e armazens para carga e descarga, guarda e conservação de mercadorias de importação e exportação (L. cit. n. 1.746, art. 1º) permittirem a atracação de navios ao caes, o embarque e desembarque de passageiros, o movimento e abrigo de mercadorias, autorizará o Governo que sejam entregues provisoriamende á exploração publica.

Art. 3.º Depois de concluidas todas as obras concedidas e de acceitas pelo Governo, será estabelecido o trafego definitivo.

CAPITULO III

DA TOMADA DE CONTAS

Art. 4.º Junto a cada companhia ou empreza funccionará uma commissão de exame da escripturação e tomada de contas. (Dec. cit. n. 2.917, art. 24, § 6º.)

Art. 5.º A commissão será composta do respectivo engenheiro fiscal (Dec. cit. n. 2.917, art. 24, § 6º), como representante da Administração Federal, que presidirá aos trabalhos, de um empregado da Fazenda, como representante da Fazenda Federal, que servirá de secretario, e de um empregado da companhia ou empreza, legalmente constituido, como representante desta.

Paragrapho unico. Um mez antes de começarem os trabalhos de medição, descripção e avaliação das obras (art. 1º), emquanto não estiverem concluidas todas as concedida, ou no mez de no-

vembro de cada anno, depois da conclusão dellas, solicitará o engenheiro fiscal do Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas que requisite o empregado de Fazenda, e officiará á companhia ou empreza para que constitua o seu representante e lh'o communique até tres dias antes daquelle em que deva reunir-se a commissão (art. 7º).

Art. 6.º A commissão se reunirá no escriptorio em que funccionar a contabilidade da companhia ou empreza, e, si esta o não consentir, no da fiscalização das obras, ou no logar que para este fim for escolhido.

§ 1.º O engenheiro fiscal communicará aos demais membros o logar, dia e hora em que se realizará a reunião (art. 7º), bem como á companhia ou empreza para os fins do art. 8º.

§ 2.º Si o engenheiro fiscal ou o empregado da Fazenda, depois de acceita a designação, se achar impedido de comparecer no dia e hora marcados, deverá communical-o immediatamente ao respectivo Ministro, afim de que lhe seja dado substituto, providenciando, neste sentido, dentro de dous dias, a companhia ou empreza, si o impedido for o seu representante.

Art. 7.º Emquanto não tiver sido verificado o valor de todas as obras conhecidas, reunir-se-ha a commissão semestral ou annualmente, conforme a época convencionada no respectivo contracto de concessão, para a medição, descripção e avaliação das obras, e annualmente, caso nada tenha sido estipulado a respeito, dentro de um mez contado do dia em que o engenheiro fiscal terminar esses trabalhos (art. 1º).

Depois de verificado o valor de todas as obras concedidas, a commissão só se reunirá annualmente, no mez de janeiro.

Art. 8.º Para os fins do artigo immediato, é a companhia ou empreza obrigada a remetter ao engenheiro fiscal até á vespera da reunião da commissão (art. 6º, § 1º) todos os documentos necessarios para os trabalhos.

Art. 9.º Reunida a commissão, serão apresentados pelo engenheiro fiscal, depois de numerados e rubricados, os documentos relativos á medição, descripção e avaliação das obras (art. 1º), caso ainda não esteja verificado o valor de todas as concedidas, e os que tiverem sido remettidos pela companhia ou empreza (art. 8º), e encetados os trabalhos de verificação: *a*) do valor das obras (art. 12) medidas, descriptas e avaliadas, emquanto não tiver sido apurado o de todas, *b*) da receita (art. 15), *c*) das despezas de custeio

(art. 13), para o que examinará todos os documentos (arts. 1º, 8º, 10 e 11) e *d*) dos lucros liquidos (art. 31, paragrapho unico) do semestre ou anno (art. 7º), caso haja alguma secção em exploração provisoria (art. 2º), ou já esteja estabelecido o trafego definitivo (art. 3º), fazendo-se em seguida o calculo da porcentagem dos lucros liquidos sobre o capital effectivamente empregado nas obras (art. 31).

Art. 10. A commissão requisitará a remessa, dentro do prazo de oito dias, de todos os balanços, balancetes, documentos e esclarecimentos de que precisar, caso os de que trata o art. 8º não sejam sufficientes e verificará e examinará a escripturação e contabilidade da companhia ou empreza (art. 11). (Dec. cit. n. 2.917, art. 24, § 6º.)

Art. 11. Si a companhia ou empreza não remetter os documentos, ou não permittir o exame da sua escripturação (art. 1º, §§ 2º, 8º e 10º), será requerida a exhibição judicial dos seus livros, afim de que sejam examinados (Dec. cit. n. 2.917, art. 24, § 6º), servindo então da documento para os trabalhos da commissão (art. 9º) a certidão do auto de exame.

Art. 12. Para a verificação do valor das obras medidas, descriptas e avaliadas (art. 1º), a commissão, além de examinar os documentos respectivos (arts. 1º, 8º, 10 e 11), applicará os preços approvados pelo Governo, e procederá, em summa, ao exame minucioso de quanto possa interessar ao computo do capital despendido nellas, observando o que a respeito tiver sido convencionado.

Art. 13. As despezas de custeio só comprehendem as feitas com o serviço, a conservação e o reparo das obras e as de fiscalização por parte do Governo.

§ 1.º Caso no contracto de concessão haja a este respeito convenção especial, observar-se-ha o que constar das respectivas clausulas.

§ 2.º Só será incluido nas despezas de custeio o preço do material consumido, e pelo da factura ao dia do seu pagamento.

Art. 14. As despezas (arts. 12 e 13) serão justificadas com os projectos approvados, autorizações, contas, facturas, certificados, folhas de pagamento e, em geral, com recibos devidamente legalizados.

Paragrapho unico. Serão glosadas as despezas não justificadas, fazendo-se disto especial menção na acta de tomada de contas.

Art. 15. A receita será demonstrada com os documentos relativos ás taxas percebidas pelos serviços prestados nos estabelecimentos da companhia ou empreza (art. 28), e a qualquer renda ordinaria, extraordinaria, complementar ou eventual.

Art. 16. Si, depois de reunida a commissão, qualquer dos seus membros não puder continuar a tomar parte nos trabalhos, observar-se-ha o disposto no art. 6º, § 2º.

Art. 17. Caso o Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas julgue necessario, serão requisitados, mediante representação da commissão, outros empregados da Fazenda como auxiliares.

Art. 18. Si a companhia ou empreza não constituir o seu representante (art. 5º), ou não lhe der substituto (arts. 6º, §§ 2º e 16), será citada para fazel-o dentro de cinco dias, sob pena dos outros membros da commissão (art. 5º) procederem ao exame e tomada de contas á sua revelia.

Art. 19. Em qualquer dos casos previstos nos arts. 11 e 18, officiará o engenheiro fiscal immediatamente ao Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas, afim de que providencie nos entido da exhibição dos livros da companhia ou empreza, ou da sua citação.

Art. 20. A commissão funccionará em dias consecutivos com excepção dos em que estiver fechada a contabilidade da companhia ou empreza, ou caso se tenha reunido em outro logar (art. 6º), dos domingos e dias de festa nacional (Dec. n. 155 B, de 14 de janeiro de 1890), até a conclusão dos seus trabalhos.

Art. 21. As deliberações da commissão serão tomadas por maioria de votos.

Paragrapho unico. Caso os trabalhos della sejam feitos á revelia da companhia ou empreza (art. 18), e divirjam as opiniões do engenheiro fiscal e do empregado da Fazenda, serão ambas consignadas na acta de tomada de contas, decidindo opportunamehte o Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas (art. 25).

Art. 22. Da tomada de contas lavrará o secretario uma acta, segundo o modelo annexo, em livro exclusivamente destinado a este fim, aberto, rubricado e encerrado pelo engenheiro fiscal, a qual deverá mencionar tudo o que occorrer na sessão e ser assignada por todos os membros da commissão.

Paragrapho unico. No caso de divergencia a respeito do objecto dos trabalhos, poderá qualquer delles assignar-se vencido, mas fundamentando a sua opinião.

Art. 23. Dentro de cinco dias, contados do encerramento dos trabalhos, remetterá o engenheiro fiscal ao Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas cópia da acta de tomadas de contas, do balanço respectivo, dos quadros estatisticos necessarios e o inventario minucioso dos documentos de despeza, depois de terem sido por elle numerados e rubricados, e em duas vias, excepto os quadros, bem como uma cópia da acta, á companhia ou empreza.

Paragrapho unico. Os documentos que tiverem servido para os trabalhos da commissão e o pelo qual for constituido o representante da companhia ou empreza serão archivados depois de convenientemente emmaçados.

Art. 24. A companhia ou empreza poderá reclamar perante o Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas contra qualquer resolução da commissão dentro de um mez da data do encerramento dos trabalhos, considerando-se feita dentro delle a reclamação expedida pelo Correio, sob registro, antes de findo esse prazo.

Art. 25. A apuração das contas pela commissão não importa approvação definitiva dellas, cabendo esta ao Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas, que poderá acceitar ou recusar as glosas feitas, ou mesmo fazel-as em relação ás despezas que entenda indevidamente acceitas.

Art. 26. Uma vez fixado pela fórma indicada nos artigos antecedentes, não poderá mais ser alterado o capital empregado nas obras.

CAPITULO IV

DA PERCEPÇÃO DE TAXAS DA REVISÃO DA TARIFA E DA REDUCÇÃO GERAL DAS TAXAS

Art. 27. Logo que forem iniciadas as obras, e durante o periodo de construcção, emquanto não houver secção alguma em trafego, será cobrada da taxa respectiva sobre o valor da importação a parte necessaria para produzir 6 °/₀ ao anno do capital que for sendo verificado como empregado nas obras, caso assim tenha sido convencionado no contracto da concessão.

Art. 28. Uma vez entregue alguma secção das obras ao trafego, começará a companhia ou empreza a perceber pelos serviços prestados em seus estabelecimentos as taxas constantes da tarifa approvada pelo Governo. (L. cit. n. 1.746, art. 1º, § 5º.)

Art. 29. Caso no fim de cada anno, antes ou depois de estabelecido o trafego definitivo (art. 3º), se verique que, com a cobrança destas taxas (art. 28), a renda bruta arrecadada é inferior á porcentagem convencionada, cobrar-se-ha da taxa sobre a importação (art. 27) a parte necessaria para perfazel-a.

Art. 30. A tarifa será revista pelo Governo de cinco em cinco annos, contados da data da sua approvação, ou da ultima revisão. (L. cit. n. 1.746, art. 1º, § 5º.)

Art. 31. Quando os lucros liquidos annuaes da companhia ou empreza, antes ou depois de concluidas todas as obras contractadas, excederem a 12 % do capital effectivamente empregado nellas, far-se-ha a reducção geral das taxas (L. cit. n. 1. 746, art. 1º, § 5º.)

Paragrapho unico. Considera-se lucro liquido a differença entre a renda bruta e as despezas de custeio, salvo si no respectivo contracto de concessão houver sido convencionado de outro modo.

CAPITULO V

DO FUNDO DE AMORTIZAÇÃO E DO RESGATE

Art. 32. O prazo de 10 annos dentro do qual deve principiar a formação do fundo de amortização, e só depois de cuja terminação poderá ser feito o resgate (L. cit. n. 1. 746, art. 1º, §§ 4º e 9º), começará a correr da data da conclusão de todas as obras concedidas.

Art. 33. Para o calculo das quotas destinadas á formação do fundo de amortização e para fixação do preço do resgate (L. cit. n. 1.746, art. 1º, §§ 4º e 9º), o capital da companhia ou empreza será o que resulta da somma das importancias, semestral ou annualmente verificadas como effectivamente empregadas nas obras, depois de concluidas todas as que tiverem sido concedidas.

Art. 34. As quotas destinadas á formação do fundo de amortização serão deduzidas dos lucros liquidos da companhia ou empreza e calculadas de modo a reproduzir o capital no fim do prazo da concessão. (L. cit. n. 1.746, art. 1º § 4º.)

CAPITULO VI

DISPOSIÇÕES TRANSITORIAS

Art. 35. Dentro de um mez, contado da publicação destas instrucções, iniciará o respectivo engenheiro fiscal os trabalhos de medição, descripção e avaliação das obras (art. 1º), solicitará

a requisição do empregado da Fazenda e officiará á companhia ou empreza para que constitua o seu representante (art. 5º), communicando-lhe, em seguida á conclusão dos trabalhos, o logar, dia e hora em que deverá reunir-se a commissão (art. 6º § 1º).

Art. 36. Por occasião da primeira medição, descripção e avaliação das obras e da primeira reunião da commissão, os trabalhos e os documentos comprehenderão o periodo decorrido desde o inicio da construcção e do trafego, caso haja alguma secção em exploração, até 31 de dezembro do anno proximo passado.

Art. 37. Revogam-se as disposições em contrario.

Rio de Janeiro, 6 de junho de 1907.—*Miguel Calmon du Pin e Almeida.*

MODELO A QUE SE REFERE O ART. 22

Acta de tomada de contas da..... (*companhia ou empreza*)

Aos..... dias do mez de..... de 189... (1) no escriptorio da (*nome da companhia ou empreza, ou si ella não consentir*, da fiscalização das obras, ou á rua..... numero..... *caso tenha sido escolhido outro logar para a reunião* (2), nesta cidade....., á hora préviamente designada (3), reunidos os membros da Commissão de exame da escripturação e tomada de contas, F,, o engenheiro fiscal, presidente, F., servindo de secretario, e F., representante legalmente constituido pela referida.....(*companhia ou empreza*, ou constituido pela companhia ou empreza) depois de citada para este fim, ou á revelia da dita companhia ou empreza, visto não ter querido constituir o seu representante, ou dar-lhe substituto, para o que não só lhe officiou o engenheiro fiscal, mas tambem foi citada, como consta dos autos respectivos, que se acham no cartorio do escrivão.., (4) ; abriu-se a sessão e pelo presidente foram apresentados (*caso ainda não tenha sido verificado o valor de todas as obras*) os documentos relativos á medição, descripção e avaliação das obras executadas durante o semestre (ou anno)..... *ou* de.... (*data do inicio da construcção*) até 31 de dezembro do anno passado, *no caso da primeira reunião*, (5) e os que lhe foram remettidos (*pela companhia ou empreza, ou* (6) *si ella o não tirer feito*, acertidão do auto de exame dos livros da companhia (on empreza), que se realizou no juizo....., visto não ter ella remettidos os documentos necessarios para os trabalhos (7), em numero de...., todos rubricados pelo engenheiro fiscal (8).

Passando a Commissão ao exame e apuração delles e dos que foram requisitados (9) (*caso tenham sido fornecidos*) e á verificação exame da escripturação e contabilidade (10) (*ou si a companhia ou empresa não tiver consentido*, ao da certidão do auto de exame da escripturação e contabilidade (11) e feitas pelos representantes da Administração e da Fazenda Federal as glosas das seguintes parcellas (*caso o tenham sido, descriminando-se cada especie com indicação do motivo* (12), verificou a Commissão que, no semestre (*anno ou periodo*) indicado :

a) o valor das obras executados é de... (*por extenso*) ;

(*e no caso de haver alguma secção das obras em exploração provisoria, ou depois de estabelecido o trafego definitivo* (arts. *2 e 3*) ;

b) a receita foi de... (*idem*) ;

c) as despezas de custeio importaram em... (*idem*) ;

d) os lucros liquidos da (*companhia ou empreza*) foram de... (*idem*) ; e

e) como o valor das obras executadas até... (*fim do semestre, anno ou periodo*) é de... (*idem*), a porcentagem dos lucros liquidos, calculada sobre o capital effectivamente empregado nellas é de... (*idem*) (13).

(*Na acta se deverá tambem mencionar o mais que tiver occorrido na sessão*) (14.)

Nada mais havendo a considerar, deu a Commissão os seus trabalhos por findos, encerrando-se a sessão aos... dias do mez de... de.... (15), do que, eu, secretario, lavrei a presente acta, que é por todos assignada (16).

F. (*presidente*)

F. (*secretario*)

F. (*representante da companhia ou empreza*) (17).

(1) Art. 6 § 1º — (2) Art. 6 — (3) Art. 6 § 1º — (4) Arts. 5 e 18 — (5) Arts. 9 e 36 — (6) Art. 8 — (7) Art. 11 — (8) Art. 9 — (9) Art. 10 — (10) Art. 10 — (11) Art. 11 — (12) Art. 14, paragr. unico — (13) Arts. 9, 12 a 15 e 21 — (14) Arts. 6, § 2º, 16, 17, 19 21, paragr. unico e 22 — (15) Art. 20 —(16) Art. 22 — (17) Art. 22, paragr. unico.

DISCURSO

PRONUNCIADO NA

Sessão de 15 de julho de 1907

O Sr. Alfredo Ellis—Sr. Presidente, volto de novo á arena, e, si o faço, depois de haver declarado que a campanha, que vinha fazendo a respeito dos abusos e extorsões commettidos pela Companhia Docas de Santos estava, de facto, terminada, com a publicação do decreto de 6 de junho deste anno, dando as instrucções e regulamentando os paragraphos 4, 5 e 9, da lei n. 1.741, de 13 de outubro de 1869, é porque me sinto levado a reencetar a ingrata luta, por dous motivos.

Em primeiro logar, a Companhia das Docas, segundo informações fidedignas que me teem chegado aos ouvidos, não pretende se submetter ao decreto já citado nem cumprir as instrucções que o illustrado e eminente Ministro da Viação fez baixar, de accôrdo com os preceitos da lei; em segundo logar, porque a Companhia continúa a proceder em completo desaccôrdo e desobediencia á lei e aos contractos que a forçam a não promover a construcção de obras, sem a autorização respectiva do Governo.

Actualmente está ella construindo armazens em Santos, sem autorização do Governo, e todos os Srs. Senadores devem estar lembrados de que, ainda ha poucos dias, se affirmou nesta Casa, antes mesmo de se conhecerem as providencias do decreto de 6 de junho de 1907, que a Companhia bateria ás portas do Poder Judiciario, para pedir a este poder que evitasse a intervenção do Governo Federal na fiscalização da sua renda e fixação do seu capital.

Entro de novo na luta, como outrora, sem rancores e sem odios. Não sou movido por interesse algum de ordem pessoal; pelo contrario, só tenho por objectivo a grandeza da minha Patria o bem estar do povo, e o cumprimento da lei.

Não fôra isto, melhor seria a tranquilla e sedentaria commodidade da ausencia desta tribuna ao desempenho da missão que recebi dos meus illustres amigos de representação. Parece, porém,

que o Calvario não está longe. Attingil-o é a unica cousa que almejo, uma vez realizado o objectivo que tive em vista, quando pela primeira vez assumi o encargo de desvendar os abusos commettidos por essa empreza.

De facto, a Companhia das Docas, insurgindo-se contra o decreto de 6 de junho e não cooperando para que se realizem as instrucções baixadas pelo ministro, levanta um conflicto e rebella-se contra o Poder Executivo com uma audacia que pasma!

Pretende essa empreza ir bater ás portas do Poder Judiciario, provavelmente acreditando que haverá neste paiz um juiz que deante da espada de ouro, da espada de Brenno das Docas, faça pender para o lado da iniquidade a balança da justiça.

Não, não creio absolutamente, não creio que haja um só juiz capaz de se collocar ao lado da empreza poderosa, contra os interesses do povo.

Que pretende essa empreza, emfim? Que pretende esse monstro?

Nem nos tempos antidiluvianos, na epocha dos antigos saurios, se encontra um exemplo semelhante. Abarrotados, dormiam e não faziam mal. Este polvo, porém, é insaciavel. Repleto de favores e de concessões, não se satisfaz; cada vez mais ganancioso e mais inimigo dos interesses do povo, não sacia a sua fome inextinguivel, a sua voracidade pavorosa!

Já demonstrei que a metade deste volume (*mostrando*) consta de concessões ás Docas de Santos.

A lei de 13 de outubro garantiu á mesma empreza os seus capitaes; deu tudo quanto era possivel uma lei conceder.

Os legisladores daquella época não cogitaram de outro assumpto que não o de animar o capital empregado na construcção dos portos.

A lei consignou, apenas, tres medidas onerosas, aliás necessarias á propria garantia do capital a empregar na construcção das obras dos portos.

A primeira foi a fixação do capital; a segunda a revisão das tarifas, e a terceira a creação de um fundo de amortização, que facilitaria mais tarde ao Governo a encampação das mesmas obras, quando tivesse de fazel-o, 10 annos depois, de concluidos os mesmos trabalhos.

E hoje, 19 annos após a assignatura do contracto, não houve uma só revisão de tarifas, e nem os Governos passados cogitaram de regulamentar a lei de 13 de outubro de 1869, que estabelece os

meios pelos quaes a empreza deve fixar o seu capital e rever a suas tarifas, quando ellas excederem o limite maximo por ella traçado para os proventos dos capitaes empregados.

Desde 1895, que o caes, do enrocamento da nova ponte da Ingleza até Paquetá, está concluido; e, não obstante, até hoje, continuam os serviços a titulo de provisorios, porque esse foi o pretexto que a Companhia descobriu para evitar a prestação de contas e a revisão de tarifas.

Não ha, em todo o Estado de S. Paulo, quem não conheça ou peso e a garra de albutre voraz dessa empreza que, implacavel, se collocou em o porto de Santos, como uma daquellas divindades do Egypto, esculpidas na pedra, com o busto de mulher e o corpo de tigre.

Posso afiançar ao Senado que a empreza gananciosa, nos proventos de novas concessões, jámais teve um movimento de piedade ou um momento em que cessasse a implacabilidade da sua ganancia.

Desde o anno passado, ás primeiras arguições que desta tribuna levantei contra a poderosa companhia, o Senado testemunhou a defesa feita pelo ex-Senador da Republica, Sr. Dr. Ramiro Barcellos, affirmando a grandiosidade das obras realizadas pela Companhia das Docas de Santos, e, ao mesmo tempo que entoava hymnos á grandeza daquella obra modelar, S. Ex. apregoava que a ella se devia em grande parte, ou na maior parte, o progresso do Estado de S. Paulo.

Já tive occasiãode ler desta tribuna as estatisticas de importação e exportação do Estado de S. Paulo no primeiro quinquennio dos annos de 1890 a 1895, para demonstrar que a empreza, não ha duvida e ninguem o nega, concorreu muito para o progresso do Estado, facilitando, com a presteza da carga e descarga, a movimentação das mercadorias; isto, porém, não quer dizer que fosse ella a creadora desse movimento extraordinario, que surgiu em S. Paulo, depois que se positivou a grande exportação e o desenvolvimento da lavoura do café.

Mas, mesmo que assim fosse, porventura tem a Companhiadas Docas, por haver executado a obra extraordinaria do porto de Santos, por ser grandioza essa obra, o direito de esmagar e de sugar o povo, além do que lhe é permittido por lei? Pelo facto de uma guilhotina ser de ouro e cravejada de brilhantes deixa de ser guilhotina?

Ninguem contesta, nem contestará jamais os grandes serviços

prestados pela empreza, nem tão pouco a grandeza das obras por ella realizadas. O que se contesta, e contestará sempre, é o direito que se arroga de sugar renda superior áquella que lhe é traçada por lei.

E a prova de que ella tira, e a prova de que ella está explorando o povo, está no facto de occultar, sonegar, a renda que percebe. Ella se diz repartição federal, equiparada ao Correio e á Estrada de Ferro Central. Entretanto, o Governo sabe e conhece perfeitamente qual o movimento dessas repartições publicas; não conhece, porém, absolutamente não conhece o que se passa nos escriptorios da companhia, que occulta a renda, porque sabe que está usufruindo lucro muito superior ao que lhe dá direito o seu contracto. Não fôra isto, e ella faria o que fazem todas as sociedades anonymas—publicaria a sua receita e a sua despeza—como procedem as estradas de ferro e todas as emqresas que não temem a luz e claridade.

Ainda ha poucos dias, os jornaes desta capital publicaram os balanços das Companhias Paulista e Mogyana, de S. Paulo. Por elles se verifica que, de facto, tiraram lucros excedentes aos que lhes permitte a lei; entretanto, o governo do Estado está mandando fixar o capital para justamente proceder de accôrdo com a lei e mandar fazer a revisão das tarifas.

Qual o regimen, emfim, que esta empreza adopta para seu uso? Ainda não o pude descobrir. Como empreza, é a unica no mundo; nenhuma ha com tantos favores e sem um só onus. Agora, que o Governo patrioticamente baixa o decreto de 6 de junho com as instrucções regulamentares da lei de outubro de 1839, a companhia quer se insurgir e bater ás portas do Poder Judiciario, para impedir que o Governo fixe o capital e faça a revisão de tarifas, para assim retirar a sobrecarga que pesa, ha muitos annos, sobre aquelle pobre povo.

E' curioso, Sr. Presidente, é curioso o sophisma de que essa empreza lança mão para evitar o cumprimento da lei. Diz ella que as obras do caes de Santos são obras indivisiveis e que, portanto, emquanto não ficarem concluidas, ella não é obrigada á disposição da lei de 13 de outubro que manda fazer a revisão de tarifas, desde que os lucros excedam de 12 por cento.

Nesse proposito, ella não cogita absolutamente de concluir as obras: e o facto é que, para um caes de cinco kilometros, ella já levou 19 annos e, ainda pelo titular da pasta da Viação do Governo passado, obteve mais sete.

O Governo não tem o direito de fixar o capital e fiscalisar a renda, ella porém o tem para cobrar taxas e retirar uma, duas e tres vezes, o capital e os juros durante a construcção— QUE NUNCA SE ACABA ! ! !

De fórma que chega-se a esta belleza: vê-se uma companhia poderosa, archi-millionaria, levar 26 annos para construir menos de cinco kilometros de caes ! Si, porventura, o mesmo processo fosse adoptado pela cidade de Buenos Aires para os seus 17 kilometros de cáes, a empreza concessionaria daquellas obras não levaria menos de 80 annos para a sua construcção. E, si formos estabelecer a mesma relação entre o praso que essa companhia tem exigido para a construcção do caes do porto de Santos e as docas de Londres, de Hamburgo, de Liverpool e de Nova York, chegaremos a esse resultado : que esse trabalho levaria muito mais de um ou dous seculos para se concluir.

Nisso vê-se perfeitamente o espirito astucioso da empreza, que se agarra á chicana para não prestar contas nem fixar o seu capital, sob o futil fundamento de não estarem concluidas as obras.

Eis a razão pela qual ella, si não for forçada pelo Governo, jámais dará por terminadas as mesmas.

E quem visse o primitivo plano das obras do porto de Santos, traçado pelo engenheiro Domingos Sergio de Saboia e hoje lá fôr, verificando a execução desse mesmo plano ficará espantado, porquanto no primitivo, os armazens eram de alvenaria, ao passo que a poderosa Companhia das Docas só tem dous ou tres armazens nestas condições, sendo os outros feitos de folha de ferro sob cobertura de zinco, verdadeiros galpões !

Porque ella assim os manda construir ? para mais tarde poder allegar que:

« As obras do caes ainda não estão concluidas, visto que os armazens não estão promptos e a companhia tem necessidade de prorogação do praso, justamente para levar a effeito as obras de alvenaria, substituindo a folha de ferro e cobertura de zinco.»

De fórma que ella continúa, como sempre, a lançar mão de sophismas para evitar que se faça a revisão das tarifas, que se fixe o capital que ella tem effectiva e não ficticiamente despendido.

Outro ponto curioso é o de acompanharmos o desenvolvimento, as evoluções dessa empreza desde a sua genesis.

Principiou como um flóco de neve que pousasse sobre o porto de Santos. Hoje, esse flóco de neve representa uma avalanche, esmagando as energias daquelle povo !

Como flóco de neve, acceitou uma incumbencia e assignou um contracto pelo qual se obrigava a fazer um kilometro de cáes pela miserrima quantia de 3.851:000$000. Isto no dia 6 de junho de 1888.

Pois bem; de 3.851:000$000 a companhia conseguiu autorização para fazer obras na importancia de 95 mil e tantos contos !

E' de assombrar !

A' medida que essa companhia elevava o seu capital por essa fórma, os Governos passados cruzavam os braços e, genuflexos, perguntavam á empreza o que queria, e quaes os favores que desejava. Ampliavam-lhe todas as concessões, desde o praso para a conclusão das obras e para usofructo das mesmas, que era de 36 e para o maximo da lei de 13 de outubro de 1869, isto é, 90 annos.

Em relação ao seu capital, ministro houve que, deante da mera allegação da empreza, de que o salario se havia elevado ao passo que o cambio havia baixado, mandou augmental-o de 5.850:000$ que era, por um simples traço de penna, ao dobro.

Não ficaram ahi os abusos. Em relação ás taxas, que eram modicas, de um real por kilo, foram as mesmas elevadas a 1 1/2 réis, sem a menor justificativa e sem que desta duplicação de capital adviesse ao commercio e á lavoura do Estado de S. Paulo o menor beneficio, o menor favor.

O que é mais curioso é que essa empreza obteve tudo, sem absolutamente dar cousa alguma.

Essa taxação por kilogramma para carga e descarga foi augmentada pelo decreto de 15 de julho de 1892.

Além da duplicação de seus capitaes, a companhia conseguiu um real a mais por kilogramma para carga e descarga de todas as mercadorias, por meio de uma autorização enxertada na lei orçamentaria de 10 de dezembro de 1896, e constante do art. 6, n. 2, que o ministro daquella época, Sr. Joaquim Murtinho, executou, fazendo baixar o decreto n. 2.411, de 23 de dezembro de 1896, dando-lhe mais um real para a dragagem do porto. Com um simples traço de penna, o Ministro onerava a população do meu Estado em mais de 1.200 ou 1.300 contos, pelo espaço de perto de 80 annos.

Posteriormente, as concessões foram se seguindo umas após outras, e o que é facto é que hoje a empreza dispõe de um capital

enorme para cuja acquisição teem concorrido a sua astucia e a inercia dos Governos.

Não tenho até hoje dessa tribuna articulado um facto sem prova, sem documento. Eu disse no anno passado que a empreza não pagava impostos de consumo. Imposto este de que ninguem neste paiz está isento, desde o Presidente da Republica até ao ultimo camponio. A Empreza das Docas não os paga !

Para comprovar isto, que me foi contestado, vou ler pequeno trecho de um jornal que acabo de receber de Santos (*lendo*) :

«*Pela Alfandega* — Os fiscaes do imposto do consumo Srs. Elias Alkaim e Antonio Saturnino de Oliveira entregaram ao Sr. inspector da Alfandega um auto de infracção lavrado contra a Companhia Docas de Santos, que negocia com um grande armazem de seccos e molhados nos Outeirinhos, sem que para isso tivesse cumprido com as disposições do art. 3º do regulamento 5.890, de 10 de fevereiro de 1906.

O Sr. Fernandes da Silva mandou que o representante das Docas offerecesse a sua defesa no prazo de 15 dias.»

Frequentes vezes, Sr. Presidente, quando clinicava, tive occasião de me encontrar em situações difficeis. Em casos de urgencia, devido a desastres, necessitando intervenção immediata e prompta, sem assistencia de um collega para applicar anesthesicos sem supprimir a dor, frequentes vezes tive de endurecer o coração, frequentes vezes tive de suffocar os sentimentos de piedade e commiseração sob a mascara de gelo e, por auto-suggestão, ensurdecer-me, para evitar que o obisturi se desviasse, que minha mão tremesse, tendo em mira como objectivo unico a salvação do enfermo, certo de que, após os soffrimentos, viriam dias radiosos de alegria com a salvação de uma vida.

Visando o beneficio de um enfermo, a minha mão jámais tremeu, o meu bisturi jámais se desviou.

Agora, nesta tribuna, tenho de fazer o mesmo : cerrar o coração e ensurdecer-me, porque tenho de apresentar documentos importantissimos que provam que os ex-titulares das pastas da Viação e da Fazenda no Governo passado, representantes da autoridade do Poder Executivo, foram mais amigos das Dócas do que do povo e da confiança do benemerito ex-presidente da Republica.

Antes de o fazer, porém, preciso mostrar qual o modo por que a Companhia das Dócas elevou seu capital de 4.000:000$ a 60.000:000$000.

Vou ler, Sr. Presidente. Eis o historico financeiro da Companhia das Docas:

« Contracto da firma Gaffreé, Guinle & Comp.—José Pinto de Oliveira, Candido Gaffreé, Eduardo Palassiú Guinle, João Ribeiro de Avellar, Dr. Alfredo Carneiro Valdetaro, Benedicto Antonio da Silva, Francisco Justiniano de Castro Rebello e Hippolito Velloso Pederneiras—constituem uma sociedade em nome collectivo, sendo todos solidarios.

Prazo para duração da sociedade, quatro annos, podendo ser prorogado, si se resolver mantel-o para uso e goso das obras.

Capital, de 4.000:000$, realizado á proporção que for necessario á execução das obras.

Sómente no fim do prazo, por balanço, se verificariam os lucros ou prejuizos.

Data do contracto...23 de julho de 1888.

Constituição da Companhia das Docas de Santos.

Na segunda assembléa de constituição da Companhia, a firma Gaffrée, Guinle & Comp. teve os bens, concessões e direitos avaliados por 19.900:000$, que ficaram representados por 99.500 acções de 200$ da companhia que se constituia.

A acta desta assembléa é datada de 3 de novembro de 1892.

Assembléa geral extraordinaria da Companhia, em 27 de setembro de 1897.

Nesta assembléa foi apresentado o laudo dos peritos (Osorio, Frontin e Street), verificando-se dispor a companhia, em 31 de agosto de 1897, de 40.000:000$, sendo:

representados em obras executadas	34.036:257$697
representados em saldo existente no seu activo.....	5.963:742$303
Total...	40.000:000$000.»

A directoria pediu então nesta assembléa autorização para abrir subscripção dos restantes 20.000:000$, de modo a elevar o capital a 60.000:000$, o que a assembléa approvou. (Peritos: Osorio, Frontin e Street.)

Em assembléa geral extraordinaria de 6 de outubro de 1897 a directoria apresentou o recibo do deposito feito no Thesouro Fe-

deral, na importancia de 2.000:000$ correspondendo a 10 % do capital de 20.000:000$, subscriptos então.

Em requerimento á Junta Commercial, datado de 18 de outubro de 1897, a companhia pediu o archivamento da acta da assemblea geral que autorizou ser elevado o capital de 20.000:000$ a 60.000:000$000 !

A primeira assembléa geral que autorizou este augmento é datada de 19 de setembro de 1897.

A segunda assembléa, na qual foi apresentado o laudo dos peritos, tem a data, como vimos, de 27 de setembro de 1897 ! ! !

Entre as duas assembléas, ha o espaço apenas de nove dias.

Os primitivos estatutos da companhia são datados de 24 de outubro de 1892 (capital 20.000:000$000).

Em 5 de janeiro de 1893, distracto de Gaffrée, Guinle & Comp.

Resumo: N. 1—Gaffrée, Guinle & Comp.—Contracto de 23 de julho de 1888. Capital, 4.000:000$. Praso de duração, quatro annos.

N. 2—Companhia Docas de Santos —3 de novembro de 1892. Capital, 20.000:000$000.

N. 3—Companhia Docas de Santos—27 de setembro de 1897. Capital, 60.000:000$000.

Entre 23 de julho de 1888 e 3 de novembro de 1892 decorrem quatro annos, quatro mezes e 11 dias.

Entre 3 de novembro de 1892 e 27 de setembro de 1897 decorrem quatro annos, 10 mezes e 27 dias.

Quatro annos depois de constituida a firma Gaffrée, Guinle & Comp., primeiro augmento de *4.000:000$* a *20.000:000$000* !

O augmento, correspondendo a 16.000:000$ sobre o capital de 4.000:000$ (primitivo), obtem-se, tendo sido effectuado na razão de *400* % sobre o capital primitivo.

Quatro annos depois de constituida a companhia, augmento de 20.000:000$ a 60.000:000$, correspondendo a 40.000 :000$ sobre o capital primitivo da companhia ; obtem-se que este augmento foi feito na razão de *200* % sobre o mesmo.

Entre 23 de julho de 1888 e 27 de setembro de 1897 decorrem nove annos, dous mezes e cinco dias.

O capital da firma Gaffrée, Guinle & Comp. de 4.000:000$ que era, passou a ser de 60.000:000$ na Companhia Docas de Santos ! ! Augmento de *56.000:000$* verificado na razão de *1.400* % ! !

Durante os nove annos, a porcentagem augmentou na razão annual de 155,55 % média !!!

De 4.000:000$ a 20.000:000$, capital primitivo augmentado de quatro vezes o seu valor.

De 20.000:000$ a 60.000:000$, capital primitivo augmentado de 56.000:000$, correspondendo o augmento a *14 vezes* (!!!) o valor do capital primitivo !!!

Emprestimo de 20.000:000$ feito por *debentures* em 1893.

Amortização obrigatoria—1 °/₀ annual. 100.000 titulos de 200$000.

Em circulação actualmente, 40.000 titulos (approximadamente).

Resgate até hoje, 12.000:000$, e em circulação 8.000:000$ approximadamente. Juros do emprestimo, seis por cento.

Os dados relativos a este *historico*, foram colhidos na Junta Commercial do Rio de Janeiro e na Camara Syndical de Corretores da mesma cidade.

Os calculos, feitos com o fim de determinar as diversas percentagens, estão certos.

O Sr. Presidente — Releve-me o nobre Senador, mas a hora destinada ao expediente está finda. V. Ex., entretanto, poderá appellar para o Senado no sentido da prorogação da hora do expediente.

O Sr. Alfredo Ellis—Sinto-me fatigado, Sr. Presidente, razão por que, deixando de appellar para os meus collegas, peço a V. Ex. que me conserve a palavra no expediente de amanhã. (*Muito bem; muito bem.*)

DISCURSO

PRONUNCIADO NA

Sessão de 22 de julho de 1907

O Sr. Alfredo Ellis — Sr. Presidente, principio fazendo uma declaração: si, porventura, o meu honrado antagonista, o nobre Senador pelo Rio Grande do Sul, enxergar em alguma phrase ou em palavras que por mim forem pronunciadas desta tribuna, algo que melindre a sua consciencia ou a sua integridade moral, peço a S. Ex. que com a maior franqueza o declare, porque, immediatamente, quer a phrase, quer as palavras, que porventura o ferirem, serão retiradas. Devo isso a mim proprio.

O Senado é testemunha de que, desde o inicio desta campanha, venho declarando, formalmente, positivamente, que não se trata, não se tratou jámais de uma questão pessoal. Estou occupando esta tribuna, Sr. Presidente, no desempenho de mandato, que me foi conferido pela representação de S. Paulo, de ambas as Casas do Congresso e pelo povo de S. Paulo, victima desse monstro voraz e insaciavel que não acaba de digerir jámais, e que ameaça empolgar, nos seus tentaculos, a vida, a energia de todas as classes productoras do meu Estado.

Sr. Presidente, o Senado Federal é testemunha da ameaça do honrado Senador pelo Rio Grande do Sul, quando, na peroração do seu penultimo discurso, affirmava que no dia seguinte viria dar o tiro de misericordia no Senador obscuro, que ora occupa a tribuna do Senado.

Vozes — Não apoiado.

O Sr. Alfredo Ellis — Jámais, Sr. Presidente, jámais se realizou com mais verdade aquelle conceito antigo *mons parturiens nascitur ridiculus mus!* E assim tambem, jámais se viu um orador, durante cinco dias, occupar a tribuna, endeosando e levantando hymnos ás Docas de Santos, produzir tão pouco, porque realmente, Sr. Presidente, si formos apurar o que S. Ex. disse durante esses cinco dias, verificar-se-ha que os argumentos de S. Ex. se esvaem todos como fumo. Declamação, declamação!!...

S. Ex., Sr. Presidente, o honrado Senador recebeu lá de S. Paulo aquella velha artilharia obsoleta, com que de longa data as Docas veem defendendo seus privilegios escandalosos e as suas concessões vergonhosas. Entretanto, Sr. Presidente, o honrado Senador pelo Rio Grande do Sul podia me esmagar com duas phrases: bastava que S. Ex. lesse a lei n. 1.746, de 12 de outubro de 1869, e após sua leitura, affirmasse ao paiz que a Companhia das Docas cumpre fielmente suas disposições.

Mas que diz essa lei, Sr. Presidente?

Diz o seguinte, e peço a attenção do Senado para este ponto que representa a questão basica da campanha que venho fazendo:

« Fica o Governo autorizado para contractar a construcção, nos differentes portos do Imperio, de docas e armazens para carga, descarga, guarda e conservação das mercadorias de importação e exportação, sob as seguintes bases:

§ 1.º Os emprezarios deverão sujeitar á approvação do Governo Imperial as plantas e os projectos das obras que pretenderem executar.

§ 2.º Fixarão o capital da empreza e não poderão augmental-o ou diminuil-o sem autorização do Governo.

§ 3.º O prazo da concessão será fixado conforme as difficuldades da empreza, não podendo ser, em caso nenhum, maior de 90 annos Findo o prazo, ficarão pertencendo ao Governo todas as obras e o material fixo e rodante da empreza.

§ 4.º A empreza deverá formar um fundo de amortização...»

Chamo a attenção do Senado para essa clausula.

«...por meio de quotas deduzidas de seus lucros liquidos e calculadas de modo a reproduzir o capital no fim do prazo da concessão. A formação desse fundo de amortização principiará, o mais tardar, 10 annos depois de concluidas as obras.

§ 5.º Os emprezarios poderão receber pelos serviços prestados em seus estabelecimentos taxas reguladas por uma tarifa proposta pelos emprezarios e approvada pelo Governo Imperial.»

Vou ler agora o ponto principal e para elle chamo a attenção do Senado:

« Será revista esta tarifa de cinco em cinco annos, mas a reducção geral das taxas só poderá ter logar, quando os lucros liquidos da empreza excederem de 12 %.»

Attenda bem o Senado. Não ha aqui uma phrase no sentido de affirmar que só se fará a revisão depois de concluidas as obras,

que é o grande sophisma, a chicana que serve á companhia insaciavel e gananciosa, para evitar essa revisão de tarifas que já devia ter sido feita mais de quatro vezes.

«§ 6.º Poderá o Governo conceder ás companhias de docas a faculdade de emittir titulos de garantias das mercadorias depositadas nos respectivos armazens, conhecidos pelo nome de *warrants*. Em regulamento especial deverá estabelecer as regras para emissão desses titulos e seu uso no Imperio.

§ 9.º Ao Governo fica reservado o direito de resgatar as propriedades da companhia, em qualquer tempo, depois dos 10 primeiros annos da sua conclusão. O preço do resgate será fixado de modo que, reduzido a apolices da divida publica, produza uma renda equivalente a 8 % de todo o capital effectivamente empregado na empreza.»

O resto não tem tanta importancia para o actual debate.

Como eu dizia, Sr. Presidente, o honrado Senador pelo Rio Grande do Sul podia me esmagar com duas phrases, affirmando que a empreza cumpria a lei, declarando porque ella occulta a renda que iniqua, illegal e illicitamente suga das classes productoras do meu Estado.

E a prova de que essa renda é illicita, illegal e iniquamente arrancada áquella população está no facto della occultal-a.

O Senado é testemunha de que a Companhia das Docas, pelo seu defensor nesta Casa, declarou, quando o autorizou a levantar a flammula rubra do desafio e fazer a declaração de guerra ao Governo, dizendo que perante elle se considerava de igual para igual, não dando absolutamente satisfação a quem quer que fosse sobre o *quantum* por ella arrecadado, justificou minha volta a esta tribuna, porque, emquanto essa empreza não se submetter á lei, emquanto essa empreza não for obrigada pelo Governo ao cumprimento dos §§ 4º, 5º e 9º da lei de 13 de outubro, de 1869, continuarei nesta tribuna a propugnar pelos direitos do povo, no desempenho do mandato que os meus honrados collegas atiraram sobre os meus hombros, confiantes demais nas forças do humilde orador que se dirige ao Senado.

Li algures que, não sei si nas obras de Livingstone, si nas de Stanley, através do continente negro, que o gorilla, quando atacado, repelle o ataque com a maior ferocidade: ou mata ou é morto. Nessa luta não ha misericordia. Quando o gorilla mata, parecendo que domina no fundo da sua alma uma como que luz dis-

tante, semelhante á que illumina a consciencia humana, cobre de folhas o cadaver e nunca mais volta áquelle logar.

Pois bem; a Companhia das Docas, como o gorilla, enterrou a lei de 13 de outubro, de 1869, cobriu-a de folhas, e não ha meio de approximar-se della, assim como não se approximam os seus defensores.

Podia entrar já na parte referente ao discurso do honrado Senador pelo Rio Grande do Sul, discurso que dividirei em tres partes: historica, comparativa e declamatoria.

Antes, porém, de o fazer, não posso deixar de reparar uma das mais clamorosas injustiças praticadas nesta Casa.

O celebre tiro hyperbolico, tiro de misericordia, foi desfechado contra um funccionario publico, simplesmente porque elle cumpriu o seu dever, enfrentando o polvo.

Esse monstro astucioso apanhou o que suppunha uma arma contra o fiscal das Docas, e guardou-a para, em momento opportuno, desfechal-a sobre o misero.

Todos sabem que em 1901 reinou em S. Paulo uma verdadeira desorientação, a proposito da crise do café.

Lembram-se todos de que os mais extravagantes alvitres, foram suggeridos para dominar a crise: a queima do café, dos cafesaes, a eliminação de cafesaes por meio de machado, etc.

Nessa occasião, todos os que lembraram um alvitre foram classificados como *Calinos*. Entretanto, absolutamente ninguem póde duvidar da scintillante mentalidade de Vicente de Carvalho, autor do projecto da queima do café.

Elle é uma das intelligencias mais claras, mais robustas e mais brilhantes do Estado de S. Paulo.

Pois bem; Sr. Presidente, nessa época, o Dr. Ewbank da Camara escreveu aquelle artigo, lembrando o logar onde o milhão e seiscentas mil saccas podiam ser espalhadas, servindo de entulho, visto como seria muito mais barato do que levar todo esse café para o alto mar ou incineral-o.

Foi um alvitre que elle apresentou e que nada, absolutamente nada, tem que mereça os qualificativos empregados pelo illustre Senador pelo Rio Grande do Sul.

Acaso S. Ex. ignora a fossilização das materias organicas? S. Ex. não sabe que a piassava serve de base, de fundamento, para consolidar aterros de estradas de ferro?

S. Ex. ignora que grande parte desta cidade é construida sobre

lixo? Ignora a formação das turfas? Ignora que as cidades da Hollanda estão levantadas, por assim dizer, sobre estacaria?

Mas S. Ex. veiu dizer maliciosamente que era para o enrocamento. Não ha tal.

Sr. Presidente, o illustre engenheiro que foi aqui vilipendiado, recebendo o ataque de uma adjectivação tremenda e aviltante, não o merece.

Um Sr. Senador — Apoiado. E' um moço muito distincto.

O Sr. Alfredo Ellis—E' filho de um dos luminares da engenharia brazileira; é um moço pobre e que tem o seu melhor brazão na sua propria pobreza.

Fosse elle um deshonesto e o honrado Senador pelo Rio Grande do Sul não viria atacal-o, lendo aquelle artigo do *Diario de Santos*.

Si se deixasse subornar pelo ouro das Docas; si se deixasse mergulhar naquelle banho de galvanoplastia, não seria atacado, porque sómente o são todos aquelles que incriminam as Docas, todos aquelles que censuram os seus escandalos.

O Sr. Victorino Monteiro — Darei resposta a V. Ex.

O Sr. Alfredo Ellis — Eu quando affirmo, Sr. Presidente, é porque o Senado sabe, o Senado é testemunha dos ataques feitos a esta cadeira, e que para conserval-a livre e impolluta, como quando a recebi, foi preciso arriscar até a propria vida, e demonstrar a esses senhores que um homem de brio, de pundonor, só acceita o insulto ou a affronta quando esta é dirigida face a face ou confirmada á distancia maxima de 20 passos.

Então, esconderam-se no disfarce da covardia e ficaram, pelo menos, scientes de que não poderão, com os milhares de contos que possuem, silenciar esta tribuna, nem vilipendiar esta cadeira.

Um parenthesis, Sr. Presidente, á longa exposição de factos, porque se verifica que a Companhia das Docas tem a sua defesa já methodizada, de fórma que não ha nada mais facil: é só remetter o armamento e as instrucções, para seu uso, que mais ou menos podem ser seguidas pelas datas.

Tem a parte cinematographica do porto de Santos no estado em que se achava e tem a parte phonographica que os documentos indicam.

A cousa mais facil que ha, é repetir o que já o honrado Senador pelo Rio Grande do Sul, antecessor de S. Ex., aqui referiu e aqui leu; e como não teve tempo de concluir, á ultima hora,

creio que, ao despedir-se do Senado, trouxe uma braçada de documentos que ficaram ahi na secretaria.

O Sr. Victorino Monteiro — O Senado é testemunha de que encarei a questão pelo ponto juridico e estudei-a trazendo para aqui leis e documentos.

O Sr. Alfredo Ellis — Mas V. Ex. não precisava estudar cousa alguma. A cousa estava feita.

O Sr. Victorino Monteiro — Como não ? !

O Sr. Alfredo Ellis — Mas, Sr. Presidente, abro, como ia dizendo, um parenthesis. S. Ex. procurou entrincheirar-se rodeando-se de paulistas — Prudente de Moraes, Moraes e Barros, Paula e Souza, Bernardino de Campos... não sei si mais alguns.

Mas eu nunca tive a pretenção de dizer que os paulistas são infalliveis. Elles erram como os mais. Agora do que duvido é que o Dr. Prudente de Moraes tivesse feito a declaração que o honrado Senador affirmou desta tribuna.

O Sr. Victorino Monteiro—Está na imprensa.

O Sr. Alfredo Ellis —O Dr. Prudente de Moraes, aquelle inclito brazileiro, não podia absolutamente ter uma opinião, fosse ella pró ou contra as Docas, e vir depois declarar que estava arrependido ou que fôra illudido pelos factos que anteriormente lhe haviam sido communicados. Nem tão pouco, o Dr. Moraes e Barros. Era uma alma nobre...

O Sr. Coelho e Campos — Nobilissima.

O Sr. Alfredo Ellis... e parece-me ouvir ainda, echoando neste recinto, aquella apostrophe que elle dirigiu ás Docas. Foi, sem duvida, uma explosão de colera deante do poderio das Docas e da impotencia de um Senador para refreiar os impetos, o appetite, a fome daquella companhia. Não. Acho impossivel que Prudente de Moraes e Moraes e Barros declarassem que haviam sido illudidos. Eram dous grandes espiritos ; ninguem tinha força e poder de os illudir.

Entretanto, não posso affirmar o contrario. Que fazer? Ha, porém, uma pessoa que póde vir depor: é o honrado e illustre Deputado de S. Paulo, Adolpho Gordo, cunhado de ambos, que os acompanhou até os ultimos momentos, que lhes cerrou as palpebras, quando lhes fugiu de vez a luz do dia. O Dr. Adolpho Gordo, que acompanhou dia a dia aquelle inclito brasileiro Dr. Prudente de Moraes e o seu illustre cunhado Dr. Moraes e Barros.

Invoco seu testemunho, Sr. Presidente, para que não passe em julgado uma inverdade.

Acredito, Sr. Presidente, que a Empreza das Docas recorresse a todos os meios e subtilezas, para angariar as sympathias daquelles illustres brazileiros; mas não o conseguiu, assim como não conseguirá dourar a espada da Justiça.

Acredito sinceramente na brancura nivea das togas da magistratura brazileira; tenho certeza de que o ouro das Docas, que o ouro de Jugurtha não comprará a consciencia da magistratura brazileira e que, obediente á lei, ella mandará fazer a revisão das tarifas, e o capital da empreza será fixado.

Não e não.

Foi preciso, Sr. Presidente, que o ultimo lançe de muralha da invicta cidade de Roma cahisse deante do ultimo legionario e que o derradeiro gladiador tivesse mordido o pó da terra, para que a espada de Breno cahisse na concha da balança.

Um defensor ao menos o povo terá nesta tribuna, obscuro, humilde, porém sincero, convicto e pertinaz.

Não tenho odio ás Docas, nunca tive; não conheço essa gente. Nunca lhes pedi cousa alguma e não lhes devo o menor favor.

Vou referir ao Senado o que se passou a proposito da questão. Vou tambem fazer o historico.

Antes de vir, Sr. Presidente, tomar assento nesta Casa, na sessão do anno passado, fui despedir-me do honrado e benemerito presidente do Estado de S. Paulo; e, entre outros assumptos, S. Ex. chamou a minha attenção, e creio que a de meus illustres collegas, para os abusos praticados pela Companhia Docas de Santos.

Ao chegar, Sr. Presidente, a esta Capital, fomos surprehendidos pelo decreto de 7 de junho de 1906, rasgando a ultima clausula garantidora do direito do povo, mandando essa empreza construir um edificio para o Correio de Santos e dando outras providencias, entre as mais importantes, concedendo-lhe mais sete annos de prazo, de fórma que a empreza ficava com 26 annos para entregar as obras como definitivamente acabadas.

Deante de semelhante decreto podiamos, porventura, nós, os representantes de S. Paulo, cruzar os braços e acceitar, sem um protesto ao menos, que significasse uma repulsa contra os abusos praticados pelo honrado ex-titular da pasta da Viação em favor da empreza?

Não era possivel, e neste sentido, conferenciando com os meus

illustres collegas e companheiros de bancada, fomos todos de opinião que deviamos protestar, sendo eu o incumbido de o fazer. Appello para os meus honrados collegas. Declarei que era justamente o menos competente e procurei me eximir de responsabilidades que naturalmente me adviriam, desde que ousasse enfrentar a poderosa empreza. Sabia que ella, sem duvida, havia de levantar a luva e que o duelo seria de morte : ou ella me esmagaria ou Gilliath mataria o polvo.

Entregaram-me a ominosa tarefa ! Si tenho bem desempenhado a incumbencia, só o povo do meu Estado, que tem soffrido as agruras, que tem sentido as garras, leoninas e tigrinas, daquelle monstro, poderá dizer.

E' interessante, Sr. Presidente, que fosse o Dr. Ewbank da Camara atacado tão violenta e ferinamente neste recinto, quando, entretanto, nenhuma palavra referiu S. Ex. ao carcereiro-mór do *Czar de todas as Russias*, o Sr. Alvaro Ramos Fontes, empregado do Thesouro, sub-director das rendas publicas, aposentado como invalido ha 14 annos, percebendo cerca de 500$ mensaes para servir ás Docas e embolsar honorarios correspondentes a qualquer presidente de Estado de primeira ordem.

Ha poucos dias ouvi do honrado Senador por Minas, cujo nome peço licença para citar, o Sr. Feliciano Penna, collega que venero, talento que admiro, referir que a invalidez não é bastante para a aposentadoria, sendo necessario que se prove, que foi adquirida em serviço da Nação.

O Sr. Feliciano Penna— E' o texto constitucional.

O Sr. Alfredo Ellis— E' o texto constitucional.

Pois bem ; Alvaro Ramos Fontes foi nomeado sub-director das rendas por decreto de 22 de maio de 1894 e aposentou-se como invalido a 17 de outubro do mesmo anno, 29 dias antes de 15 de novembro, data em que o marechal Floriano deixou o poder.

Si houvesse uma revisão conscienciosa, este homem perderia a aposentadoria. E tanto isso é certo, Sr. Presidente, que si porventura o *Kaiser* da Allemanha se dignasse dar um passeio pelas nossas plagas, como fez ha pouco em Marrocos, era bem possivel que, como alli igualmente fez, quando encontrou dous typos de marroquinos vigorosos, levasse o carcereiro-mór das Docas para figurar em Berlim como chefe das guardas de *élite*, — forte, moço, robusto, corado, vendendo saude e recebendo dos cofres publicos 500$ mensaes *por haver se invalidado no affanoso serviço da Patria !*

Pobre Patria ! ! !...

O Dr. Ewbank da Camara, pobre, pauperrimo, é atacado ; Augusto Ramos Fontes com salario elevado, e tirando do Thesouro 500$ mensaes é endeusado !..

O Sr. Victorino Monteiro— Recebe legalmente. Si foi illegalmente aposentado, castigue-se o abuso.

O Sr. Alfredo Ellis — S. Ex. affirmou que a Empreza das Docas só exige 300 réis por sacca de café que passa pelas Dócas, e declarou terminantemente que não era verdade o que o Senador por S. Paulo havia adeantado a respeito.

Agora vou affirmar que a verdade está com o Senador por S. Paulo e vou explicar a chicana da companhia.

Affirmou-se que a companhia não cobrava 450 réis por sacca de café, e sim 300 réis de transporte, pelo seu pessoal extraordinario.

Agora, ouça o Senado. A companhia cobra realmente 450 réis, mas repartindo essa importancia, 300 réis de capatazias pagos pelos exportadores, e 150 réis correspondentes á carga e descarga : 2 1/2 réis por kilo, pagos pelo navio, ou agencia da Companhia de Navegação a que o mesmo pertencer.

Sommando 300 réis, que paga o exportador, com 150 réis da agencia da Companhia de Navegação, temos 450 réis que naturalmente recahe sobre a mercadoria. Por este motivo, na conta do vapor *Thames* pertencente á *Royal Mail*, não figura a parcella relativa a capatazias, mas o que foi pago pelo café embarcado nesse vapor.

A companhia divide as despezas para que não sejam sentidas ; é como o vampiro : chupa em dous logares, pensando que assim não suga sangue de mais, quando o organismo é o mesmo.

Sobre o café embarcado e, em geral, sobre qualquer mercadoria do mesmo modo, levada para bordo, a companhia apresenta duas contas : uma ao exportador e outra ao navio.

O celebre pessoal, que o honrado Senador pelo Rio Grande do Sul declarou e ter a companhia,é o dos ternos de carroceiros que permanentemente fazem o embarque da maior quantidade de café exportado de Santos.

E' preciso tambem descrever esta questão dos ternos, mostrando a subtileza e a astucia com que age a Companhia das Docas e o lucro liquido que aufere de 390 réis por sacca de café, pois cada carroceiro recebe apenas 60 réis das Docas, dando-lhes os patrões mais 20 réis.

Sr. Presidente, eu sabia perfeitamente que a Companhia das Docas de Santos negaria tudo com o maior desplante, e por isso fui cauteloso. Quando se vae verificar alguma cousa, encontra-se deante de uma falsidade ou de uma formal negativa.

Sabia que seria contestado e justamente por isso lancei mão deste argumento: mandei tirar as photographias do cáes de Santos, por occasião do embarque do café, porque deante dellas (*mostrando*) não ha absolutamente contestação possivel ao facto tal e qual a camara escura o apanhou.

Por aqui se vê...

O Sr. Presidente—Releve-me o honrado Senador que eu lhe lembre que a hora do expediente está esgotada.

O Sr. Alfredo Ellis—Sr. Presidente, requeiro a V. Ex. que consulte ao Senado si me concede mais 20 minutos para eu concluir por hoje, pois pretendo me occupar do assumpto durante o resto da semana.

Consultado, o Senado concede a prorogação pedida pelo Sr. Alfredo Ellis.

O Sr. Alfredo Ellis — Aqui está, Sr. Presidente, e entrego ao exame do Senado esta folha de papel contendo tres photographias do porto de Santos, e mostrando, em flagrancia, o embarque de café no vapor allemão *Pontus* entrado naquelle porto em 29 de setembro e sahido a 7 de outubro de 1906.

O carregamento de café que o *Pontus* transportou, para Hamburgo, foi o maior que até hoje se tem feito; é o *record* do embarque de café.

Foi de 131.756 saccas que, a 450 réis, produziram para a Companhia Docas de Santos a pequena, a insignificante quantia de 59:290$200, não contando com a estadia de navio, atracação e outras alcavalas, que a companhia arranja para augmentar a sua renda. Nesse calculo estão apenas incluidas as taxas de capatazias, 300 réis, e carga e descarga a 150 réis por sacca.

Para affirmar ainda o que venho dizendo, tenho em mãos uma carta de um digno lavrador da villa da Redempção, presidente da commissão de agricultura daquella zona.

Elle vem confirmar a extorsão; porquanto, em relação ao café, que é embarcado no littoral do Estado e procura em Santos o mercado para a sua venda, a companhia cobra a entrada desse café e cobra de novo a sahida; dupla capatazia de entrada e de sahida.

Sr. Presidente, conta um jornal londrino que um dos seus cor-

respondentes, na guerra do Oriente, em uma tarde serena de outubro, quando o sol mergulhava no Pacifico, lado a lado do heroico general japonez Nodji, perguntou-lhe subitamente:

— General, quantos filhos tendes?

O heroico e nobre soldado extendendo a vista pelas silhuetas das fortalezas russas, com lagrimas na voz, mas com o rosto sereno e austero, disse:

— Tinha dous. Um morreu á frente do seu batalhão, combatendo, na batalha de Kian-cháo, varado pela fuzilaria russa. O outro, matou-o a luz verde, a côr symbolica da esperança.

Esse heroe fôra commandando um batalhão de voluntarios da morte com a incumbencia de cortar as cercas emmaranhadas, de arame farpado, que impediam o ataque á infantaria japoneza.

Offereceu-se e o general Nodji deu-lhe o commando, declarando que elle levantaria o facho de luz verde para affirmar ao exercito japonez, que os embaraços haviam desapparecido e que o ataque podia ser realizado. Disse-lhe, porém, que elle seria o martyr, o primeiro voluntario da morte, e infallivelmente sacrificado pela fuzilaria russa, uma vez que vissem surgir na escuridão aquelle facho de luz.

Foi o ultimo sacrificio! o pobre coração de pai acompanhou a marcha daquelle heroico voluntario da morte que seguira para dar á patria a propria vida.

Horas depois, Sr. Presidente, no meio das trevas, surgiu aquelle facho de luz verde; surgiu e desappareceu, porque as metralhadoras russas haviam varrido a esplanada de onde surgira aquelle pharol para o general japonez, a luz verde, da cor symbolica da esperança.

Sr. Presidente, é um facho semelhante que, desta tribuna, eu levanto para levar animação ao povo de minha terra, que deve acreditar na redempção, na libertação do imposto que paga ao minotauro de Santos.

E' possivel que eu caia, mas cahirei cumprindo o meu dever. Luz verde, luz da côr symbolica da esperança, luz que com seus serenos e dourados raios tanto alegra e embelleza o palacio faustoso do rico, como a choupana nua e esburacada do pobre, que atravessa as mais grossas e fortes muralhas, para levar a alegria e consolo aos opprimidos, no fundo das masmorras, e suave conforto aos condemnados até na ingreme escada do cadafalso. Luz verde, luz da cor symbolica da esperança, illumina-me o coração, fortalece-me para que eu cumpra o meu dever até o fim. (*Muito bem; muito bem.*)

DISCURSO

PRONUNCIADO NA

Sessão de 23 de julho de 1907

O Sr. Alfredo Ellis — Sr. Presidente, o Senado deve estar lembrado de ter ouvido hontem, quando iniciei as considerações que venho fazendo a proposito das Docas de Santos, a affirmativa de não desejar absolutamente melindrar o meu illustre antagonista. Declarei mais que não poria a menor duvida em retirar qualquer phrase que, porventura, fosse melindrar a susceptibilidade de S. Ex. Repito a mesma declaração: o meu intuito nesta tribuna não é offender a quem quer que seja, muito menos a um collega distincto como é o honrado Senador pelo Rio Grande do Sul, cuja amisade acato, cujas qualidades tenho podido apreciar desde a Constituinte até hoje. Magoar-me-hia profundamente si, porventura, fóra de meus habitos, e seguindo sempre as normas da mais correcta delicadeza, fosse susceptibilizar S. Ex.

Portanto, de novo declaro que não ponho duvida absolutamente alguma em retirar qualquer phrase que acaso for julgada por S. Ex. como aggressiva á sua susceptibilidade.

Ha poucos dias, Sr. Presidente, um dos meus melhores amigos me referiu um facto: no antigo Parlamento do Imperio, viu um Deputado soffrer as maiores invectivas sob a mais gelida indifferença e placidez; durante duas horas curtiu esse parlamentar as mais pungentes angustias sem revelar, por um gesto, por uma contracção do rosto, o soffrimento que lhe ia na alma. Retirando-se, perguntou-lhe alguem como pudera elle conservar-se sob aquella apparencia placida, gelida e serena, deante das mais pungentes invectivas. Elle, sem dizer uma palavra, Sr. Presidente, abriu o peito e mostrou-o todo ensanguentado.

Durante cinco dias me mantive nesta cadeira sem formular um só aparte; é portanto justificada a vehemencia, o calor da minha linguagem de hontem, fóra de meus habitos, fóra do diapasão com que costumo debater as questões nesta Casa.

Appello para todos os Srs. Senadores.

Era, Sr. Presidente, sinão justo, pelo menos desculpavel o ardor com que voltei á tribuna para rebater as injustiças que, contra mim, haviam sido proferidas pelo meu honrado collega, Senador pelo Rio Grande do Sul, attribuindo um movel á minha campanha, qual o do odio, paixão ferrenha contra essa empreza.

V. Ex. e o paiz sabem perfeitamente que este não tem sido o determinante de minhas acções, e nem o seria jamais, porque o odio cegar-me-hia e desde que eu não tivesse a imparcialidade necessaria para discutir o assumpto, Sr. Presidente, não subiria a esta tribuna, porque não desejo que as minhas palavras sejam dictadas por sentimentos inconfessaveis ou interesseiros.

O meu plano é apenas expor os factos, o meu desejo é habilitar a todos com os dados necessarios para poderem estudar a genesis, a creação, a formação e o desenvolvimento dessa empreza.

Não lhe tenho odio, Sr. Presidente ; o que desejo apenas é que se cumpra a lei, que ella retire, de accôrdo com a mesma, os proventos de seus capitaes, abrindo as portas do seu estabelecimento á fiscalização do Governo, conforme preceitua a mesma lei.

Nada mais, Sr. Presidente.

No dia em que essa Empreza auxiliar o Governo, e a elle prestar contas, estarei ao lado della. Não consentirei absolutamente que, obediente ao Governo, prestando-lhe as necessarias contas, se lhe faça uma injustiça, ou que sobre ella recaia uma iniquidade. E' um elemento de progresso e de prosperidade para o meu Estado; não o nego, jamais o negarei.

A lei, Sr. Presidente, de 1869 jamais foi regulamentada. Desde o contracto de julho de 1888 até á presente data, a lei promulgada em 1869, não havia sido regulamentada, apezar de que todos os contractos relativos a melhoramentos de portos teem sido calcados sobre ella.

Foi justamente o que fez o illustre Ministro da Viação, promulgando o decreto n. 6.501, de 6 de junho de 1907, e baixando com elle as instrucções sobre os §§ 4º, 5º e 9º dessa mesma lei.

Pergunto, Sr. Presidente, porventura o illustre Ministro da Viação exhorbitou quando promulgou esse decreto e quando, baixou essas instrucções, para tomada de contas e fixação do capital da Companhia Docas de Santos?

Não, Sr. Presidente, porque só assim poder-se-ha chegar ao conhecimento do capital, *effectivamente*, empregado nas obras, e proceder-se á revisão das tarifas.

Não, Sr. Presidente, porquanto a Constituição Federal, em seu art. 48, declara terminantemente, que é da competencia privativa do Poder Executivo sanccionar, promulgar e fazer publicar as leis e resoluções do Congresso, expedir decretos, instrucções e regulamentos para sua fiel execução.

E' o grande serviço que o actual Ministro da Viação acaba de fazer e estou certo que a Companhia das Docas não opporá embargos á acção salutar e patriotica do Governo, porque, si o fizer, virá justificar todas as arguições que, a ella, tenho feito desta tribuna.

Si, porventura, a Companhia das Docas adoptar o mesmo processo que as companhias de estradas de ferro do meu Estado teem adoptado, franqueando sua escripta e prestando contas ao Governo, que é, apezar de parte contractante, o poder soberano da Nação ; si abrir os seus livros, revelar o seu systema de arrecadação, o seu modo de vida e o quanto arrecada, e si ficar apurado o capital que empregou na construcção das obras, terá ella então firmado um bom precedente, como companhia nacional, para outras, que não o sejam, de obediencia á lei e fiel execução dos seus contractos.

Nesse dia só terei hymnos de louvor para a companhia que realmente tem prestado grandes serviços a meu Estado.

Ainda agora, as companhias ferro-viarias de S. Paulo estão prestando contas do seu capital e tambem a Companhia Ingleza, devo dizel-o, tem cumprido com fidelidade a lei, notando-se a circumstancia que a *S. Paulo Railway* não se limita a apresentar a lista das suas despezas, justifica-as com todos os recibos e documentos sellados. O Governo ou agente fiscal do Governo póde em qualquer occasião verificar os gastos ou lucros da empreza. Ella está dentro da lei, si bem que pudesse baixar muito as suas tarifas, além da reducção que ainda ha pouco fez. Mas, esta é outra questão com a qual mais tarde me occuparei.

Uma outra injustiça que o meu honrado collega irrogou ao seu, não direi adversario, mas antagonista, foi a de affirmar que melhor seria que o obscuro Senador por S. Paulo viesse tambem discutir o que fazem esses grandes tubarões, que são as companhias de estradas de ferro.

Isto prova, Sr. Presidente, que o honrado Senador não se lembra ou não acompanhou os debates desta Casa em 1903.

Desde que tomei assento neste recinto, não tem sido outro o meu empenho. Levantei a bandeira da reducção de tarifas e posso affirmar ao Senado que, logo após, tive a honra de receber do illustre conselheiro Antonio Prado um officio,em termos encomiasticos, transmittindo-me uma proposta de reducção de tarifas, afim de obter a approvação do Governo.

Ainda agora, a Companhia Paulista acaba de fazer uma sensivel reducção, como que para justificar, até certo ponto, a renda extraordinaria que retirou por occasião desta safra, tambem extraordinaria, que o Estado de S. Paulo exportou.

O honrado Senador pelo Rio Grande do Sul foi injusto para commigo. Não tenho absolutamente prevenção a favor ou contra companhia alguma.

Nas directorias de algumas emprezas ferro-viarias de S. Paulo, conto os meus melhores amigos. Na Paulista, tenho um cunhado, no emtanto, desta tribuna, verberei, com acrimonia, os processos que a mesma companhia adopta para, até certo ponto, occultar a renda que recolhe, superior aos 12 °/₀ que o contracto lhe garante.

Vou dar conta agora ao Senado de um documento de alto valor.

Sr. Presidente, toda a campanha gira sobre um *pivot* :— *o proposito da Empreza das Docas em occultar a sua renda*. Toda a lucta, todos os sophismas, e direi mesmo toda a chicana, tem consistido em evitar que se conheça qual a renda que ella arrecada.

E' simples e salta aos olhos que, si a companhia não arrecadasse renda superior á do contracto, não havia razão para não franquear a sua escripta á fiscalização do Governo.

Ella que se oppõe com todas as forças, e agora ameaça o Governo de recorrer ao Poder Judiciario, é porque absolutamente não quer que se saiba qual a somma que arrecada. E' claro como a luz meridiana, que a sua renda actual é muitissimo superior aos 12 °/₀, do capital empregado.

Apezar das grandes difficuldades que teria de encontrar para conhecer, mais ou menos, a quanto monta a arrecadação das Docas, chamei um amigo meu, competentissimo, para fazer um estudo minucioso, declarando-lhe eu que o fizesse sempre pelo minimo possivel.

Sem duvida que isto é um estudo difficillimo, porque a companhia não fornece um dado siquer. Já a mesma difficuldade não encontrei em descobrir o meio que a mesma emprega para reproduzir o milagre da multiplicação dos pães, isto é, com um capital de

quatro mil subir a 60 mil contos, porque, alli, era ir simplesmente á Camara Syndical dos Corretores e organizar a lista, como o fiz e apresentei ao Senado. E' um documento authentico e official, sobre o qual a companhia não póde levantar a menor impugnação,

Este, porém, que trago ao conhecimento do Senado, a companhia póde dizer que não é official; não é. Mas, uma cousa assevero ao Senado, é que, si a companhia não levantar embaraços á acção fiscalizadora do Governo, breve teremos aqui a prova de que estes dados estão aquem da verdade, e que a sua renda é muitissimo superior á somma final que aqui declaro.

E então, Sr. Presidente, tenho certeza de que o Senado todo louvará a minha acção ; estou certo de que esta campanha será uma campanha benefica e abençoada por todos os brazileiros, porque ella não se refere só ao porto de Santos, vae se reflectir em todos os contractos que se fizerem com emprezas que pretendam realizar melhoramentos de portos no Brazil.

Sr. Presidente, Theodoro Roosevelt ainda está lutando contra os *trusts*, apezar de se reconhecer que serviços ha que demandam grandes capitaes, sem os quaes esses melhoramentos não se podem realizar ; é necessario, porém, Sr. Presidente, mais minucioso e meticuloso exame, antes de se assignarem os contractos, que devem ser claros, positivos, explicitos e terminantes, para evitar que, mais tarde, venham, o sophisma e a chicana, intervir sempre em prejuizo do povo e em beneficio da acção empolgante dessas emprezas.

E' natural que ellas queiram alargar o seu campo de acção, que é sempre absorvente. Mas, Sr. Presidente, si ellas conseguirem alargar a esphera de sua acção, commettendo abusos e escandalos, obtendo concessões perniciosas aos interesses do povo e prejudiciaes á collectividade, é porque contam com a connivencia do Governo. Não fossem complacentes os Ministros e nós não teriamos agora de vir combater o poderio da Empreza das Docas.

Não culpo tanto a ella, Sr. Presidente, culpo os Ministros que foram lhe concedendo taes favores.

Sr. Presidente, tenho aqui um documento que, comquanto não seja official, entretanto clareia bem a situação e dá o minimo da renda da empreza:

« Renda bruta (provavel) apurada pela Companhia Docas de Santos em 1907:

Taxa A

N. 1—Atracação.

Vapores occuparam :	111.798m,00 a 700 réis.....	78:258$600
Navios occuparam :	3.937m,00 a 500 réis.....	1:968$500
	Total.....	80:227$100

—

N. 2—Carga e descarga.

	Kilogrammas
Importação por vapores.....	656.275.760
Importação por navios.....	20.047.580
Exportação por vapores.....	626.497.060
Exportação por navios.....	4.661.180
Total.....	1.307.481.580

a $002,5=

=3.268:703$950.

—

Taxa B

N. 1 — Capatazias.

Sómente para a importação a granel em vapores ou navios será possivel calcular-se com exactidão o valor das capatazias. Considerando a média bem razoavel de 4$000 por tonelada ou quatro réis, por kilogramma, teremos :

Importação por vapores.....	656.275.760 kilogrammas
Importação por navios.....	20.047.580 kilogrammas
Somma.....	676.323.340 kilogrammas

a quatro réis = 2.705:293$360

Café exportado 605.529.600 kilogs. a $005.....	3.027:648$000
Exportação restante, 25.628.640 kilogs. a $004....	102:514$560

Temos:

Importação.....	2.705:293$360
Exportação de café.....	3.027:648$000
Restante.....	102:514$560
	5.835:455$920

N. 2—Armazenagem.

Não é possivel calcular-se com exactidão, por falta de dados.

Entretanto, como o valor official de toda a importação foi de 109.224:409$622, consideramos razoavelmente que 60 °/₀ das mer-

cadorias importadas tenha incorrido na armazenagem de 1 °/₀ relativa a um mez. Assim, obtemos o valor de 655:346$457.

—

Taxa C

Armazenagem para exportação. (N. 1.) N. 1, 485.142 saccas de café nos armazens internos, a $100.....	48:514$200
762.437 » » » » » externos a $100.....	76:243$700

—

Convenios (Taxa não autorizada). 7.755.676 kilogs. a $100 4.127.448 kilogs. a $100	19:805$200
N. 2—Carga e descarga, estiva etc.	Toneladas
Para S. Paulo:.....	413.586,317
(Bagagens de immigrantes).....	614,360
	412.971,957
S. Paulo.....	69.036.862

—

Para S. Paulo ainda.....	579.597.682

(Vide relatorio da companhia.)

Assim temos:

412.971.957 toneladas
69.036.862 »
579.597.682 »
———————
1.061.606.501 toneladas × 2$000 = 2:123.213$000

—

Taxa D

N. 1—Estiva.

Por falta de dados, calculada a 30 °/₀ sobre a importação directa temos:

$$\frac{549.731.731 \times 30}{100} \; 1\$000 = 164:919\$519$$

—

N. 2—Agua aos navios:

$1\$500\ (74.607\ m^3 + 290\ m^3) = 74.897\ m^3 \times 1\$500 = 112:345\$500$

—

Rendas dos armazens para fornecimento de generos dos operarios, movimentação de carvão a bordo etc. 200:000$000.

RESUMO

Calculo da renda bruta da Companhia Docas de Santos, no anno de 1907

Taxa A

N. 1 — Atracação	80:227$100
N. 2 — Carga e descarga	3.268:703$950

Taxa B

N. 1 — Capatazias	5.835:455$920
N. 2 — Armazenagem	657:346$457

Taxa C

N. 1 — Armazenagens para exportação	124:757$900
N. 2 — Carga, descarga e estiva	2.123:213$002
Convenios	19:805$200

Taxa D

N. 1 — Estiva	164:919$519
N. 2 — Fornecimento de agua	112:345$500
Outras rendas	200:000$000
Total	14.586:774$548

Médias da renda bruta apurada pela Companhia Docas de Santos em 1907.

—

1) — Por metro linear de cáes.

Sendo a extensão de cáes, em trafego 2.148m,20, a média da receita por metro linear ou corrente foi igual a 5:858$288.

—

2) — Por embarcação.

Sendo 1.214 o total de embarcações entradas no porto durante o anno (1.148 vapores e 66 navios), a receita média por embarcação tem o valor de 10:366$371.

—

3) — Por tonelada de mercadoria.

Chamo a attenção do Senado para este ponto que é o principal:

« Tendo o movimento total de mercadorias attingido a 1.307.481 toneladas, cada tonelada de mercadoria rendeu, approxi-

madamente, em média, réis 9$625. A renda do cáes foi de 12.584:774$548.»

E isto, Sr. Presidente, vem confirmar tudo quanto venho dizendo desde o anno passado.

Calculem o Senado e V. Ex., Sr. Presidente, que, pelo primitivo contracto, essa empreza tinha, para cobrir as suas despezas e dar juros ao capital que ia empregar, um real por kilo. Depois o Sr. Dr. Serzedello Corrêa elevou a taxa de mais meio real; portanto, 1$500 por tonelada. Mais tarde, autorizado pelo Poder Legislativo, o illustre ex-Ministro da Viação que se senta na bancada de Matto Grosso...

O Sr. Victorino Monteiro — Um real e tres réis, conforme a mercadoria.

O Sr. Alfredo Ellis—Não contesto a V. Ex.

O Sr. Victorino Monteiro—Mas isto é importante.

O Sr. Alfredo Ellis—Neste caso, vou explicar ao Senado, em attenção e por deferencia a V. Ex., como isto era feito. Já é a terceira vez que ouço esta objecção, na qual não tenho tocado por não lhe descobrir importancia. Uma vez, porém, que V. Ex. classifica de muito valiosa, vou esclarecer o facto.

Pelo contracto, Sr. Presidente, a empreza tinha o direito de cobrar um real por kilo de todas as mercadorias pesadas, e tres réis por kilo de mercadorias de grande volume e pequeno peso.

Ora, pergunto ao Senado: em uma importação como a de S. Paulo, qual a proporção dessas cargas de grande volume e pequeno peso?

Com certeza não attingirá nem á decima parte da importação geral.

O Sr. Victorino Monteiro — A pratica tem demonstrado que esse ponto é muito importante, pois sempre havia duvida entre o exportador e a companhia.

O Sr. Alfredo Ellis—Não estou contestando.

Si, por ventura, um Ministro nesta occasião, ao envez de elevar de mais meio real a taxa, tivesse concedido o augmento de dous, absolutamente eu não discutiria agora o caso; para mim não é esta a questão.

Como vê o Senado, a Companhia estava autorizada a cobrar 1$500 réis por tonelada; mais tarde, o então Ministro da Viação, o Sr. Dr. Joaquim Murtinho, lançando mão da autorização legis-

lativa que havia chegado ao Governo, incluida no Orçamento da Receita de 1896, autorizou a cobrar mais um real por conta de dragagem.

Já discuti esse ponto e não preciso voltar a elle.

Não censurei positivamente o honrado ex-Ministro da Viação, mesmo porque o meu papel aqui não é censurar, mas expor os factos e pedir remedio ao Governo, providencias que foram por mim solicitadas e que realmente obtive, pelo que estou satisfeitissimo.

O Sr. Presidente — Peço a V. Ex. que restrinja as suas observações, porque já ha numero para se proceder ás votações.

O Sr. Alfredo Ellis — Neste caso, peço a V. Ex. a tolerancia indispensavel á conclusão de minha oração, pois desejo concluil-a.

O Sr. Presidente — V. Ex. poderá usar dessa tolerancia.

O Sr. Alfredo Ellis—Como eu ia dizendo, Sr. Presidente, a companhia, pelo decreto concedendo-lhe mais um real por kilo, ficou autorizada a cobrar 2$500 por tonelada para carga e descarga.

Nesta questão de capatazias ha muita cousa a respigar, porquanto a companhia cobra, continúo a affirmar, capatazias de mercadorias despachadas sobre agua e sobre o café.

Ora, Sr. Presidente, duas taxas da mesma categoria não podem incidir sobre os mesmos objectos.

O serviço de capatazias é o serviço braçal, que antigamente era cobrado nas alfandegas para remoção dos volumes para conferencia. Desde, porém, que o proprietario da mercadoria, uma vez ella despachada e livre, retire a mesma dos navios em alvarengas ou lanchas, não pode absolutamente estar sujeito ao pagamento dessa taxa.

O que affirmo é que hoje não é possivel executar-se em Santos esse serviço de capatazias, como nos outros portos da Republica, inclusive aqui, porque aqui a alfandega, desde que tenha despachado mercadorias sobre agua, como carvão, sal, generos a granel emfim, o importador póde mandar descarregar, fazendo o serviço de transporte para terra por sua conta. Em Santos, porém, não se póde dar isto, porque toda a mercadoria tem de ser descarregada no cáes.

Ora, si a companhia cobra a taxa de dous e meio réis para a carga ou descarga, como é que sobre estes generos, que sahem do porão do navio para os wagons da Companhia Ingleza, incidem as duas taxas de carga ou descarga e capatazias? Não é possivel.

O Sr. Victorino Monteiro— Eu já expliquei isto perfeitamente.

O Sr. Alfredo Ellis—Tenha paciencia o meu illustre collega. Posso affirmar ao Senado que um dos nossos mais notaveis jurisconsultos neste momento occupa-se do assumpto e desde que o seu estudo esteja completo será submettido ás maiores notabilidades juridicas do Brazil, podendo eu desde já affirmar que a these que venho sustentando é a verdadeira, isto é, que duas taxas identicas não pódem incidir ao mesmo tempo sobre a mesma mercadoria.

O Sr. Victorino Monteiro—Isto já está decidido pelo Thesouro.

O Sr. Alfredo Ellis—Em relação ao Thesouro, peço ao nobre Senador que tenha um bocadinho de paciencia, porque sabemos perfeitamente como são feitos esses pareceres e S. Ex. vae ver.

O Sr. Victorino Monteiro—Isto é injuria que V. Ex. está fazendo a uma repartição tão respeitavel.

O Sr. Alfredo Ellis— Não é injuria ; estou a affirmar, desde o principio do meu discurso, que não tenho intuito de offender a quem quer que seja.

Por que ha de o nobre Senador irritar o debate ?

O Sr. Victorino Monteiro—Não estou irritando.

O Sr. Alfredo Ellis — Bem, Sr. Presidente, peço a V. Ex. que me conserve a palavra para amanhã. (*Muito bem ; muito bem.*)

DISCURSO

PRONUNCIADO NA

Sessão de 24 de julho de 1907

O Sr. Alfredo Ellis — Sr. Presidente, na sessão de hoje pretendo tratar de um assumpto da mais alta gravidade para o corpo legislativo da Republica. Vou Sr. Presidente, expor deante do Senado Brazileiro, as provas da falsificação de uma lei orçamentaria em proveito exclusivo da Empreza das Docas de Santos.

Não póde, Sr. Presidente, questão alguma ser de maior gravidade. Irei expor ao Senado o attentado, tendo na alma a mais pungente angustia e tristeza. O Senado vae verificar que, acima dos interesses publicos, o particular prevalece e é quasi sempre victorioso; e esta affirmativa ou esta convicção não póde deixar de emocionar profundamente e de entristecer a alma de todo o patriota.

Antes, porém, de o fazer, Sr. Presidente, preciso tratar de assumptos, entre os quaes nenhum ha para minha propria individualidade, de mais importancia, de que um facto que me passou despercebido na sessão de hontem.

Sr. Presidente, os meus orgãos auditivos não são de primeira ordem, e por esse motivo não ouvi o aparte que o honrado Senador pelo Rio Grande do Sul teve a bondade e a gentileza de me dar, por occasião do meu primeiro discurso, em resposta a S. Ex., e, não tendo lido hontem o *Jornal do Brazil*, não pude absolutamente ter conhecimento desse aparte. Mais tarde, ao sahir da sessão, um amigo chamou a minha attenção e fui então verificar que, de facto, no aparte de S. Ex. parecia haver uma insinuação desairosa, quando S. Ex. disse que:— si elle era orgão das Docas de Santos, pela mesma razão eu, humilde orador, tambem o seria dos que querem novas concessões.

O Sr. Victorino Monteiro — V. Ex. permitte uma explicação? Eu desprezo qualquer consideração que V. Ex. possa fazer.

O meu aparte foi uma represalia, unicamente uma represalia, porque eu me sentia profundamente magoado com as palavras de V. Ex. Mas eu não tinha o intuito de fazer uma insinuação desairosa ; o Senado é testemunha de que o tratei sempre com a maior fidalguia.

O Sr. Alfredo Ellis—Agradeço ao meu nobre collega, porque effectivamente seria uma crueldade, uma perversidade, suspeitar da minha honorabilidade, porque venho trazer a este recinto as queixas dos opprimidos, do povo do meu Estado.

Sr. Presidente, antes de entrar nesta campanha medonha e feroz, examinei a minha armadura e si, porventura, houvesse nella uma falha, eu não teria coragem de entrentar a poderosa empreza ; si, para descer a essa profundidade, houvesse uma trinca no meu scaphandro, não teria coragem para dar combate ao polvo.

Não, Sr. Presidente. Quando Camões, ao voltar da India, naufragou e perdeu tudo quanto possuia, salvou unicamente o Luziadas — o primeiro poema epico das linguas modernas e uma das maiores glorias da nossa litteratura latina. Eu, Sr. Presidente, em iguaes circumstancias, só salvaria, no mar tempestuoso da vida publica, a minha honra, porque essa não é minha só, pertence aos meus filhos, pertence á minha Patria.

Sr. Presidente, vejo-me assediado pelo silencio ; o meu honrado contendor tem sobre mim uma grande vantagem.

O Sr. Victorino Monteiro—Bondades de V. Ex.

O Sr. Alfredo Ellis — O Senado é testemunha de que os seus discursos teem tido a mais larga publicidade, ao passo que as humildes palavras do obscuro Senador de S. Paulo ficam abafadas no seio deste recinto, porque o meu orçamento não comporta despezas extraordinarias com a imprensa desta Capital.

Um orgão da manhã teve a gentileza, a magnanimidade, ao ver esse abandono, de collocar-se espontaneamente ao meu lado. Agradeço o serviço que presta assim, não ao humilde orador, mas á causa que elle defende.

Sr. Presidente, posso ser assediado pelo silencio ; os processos serão os mesmos da antiga Inquisição, empregados para suffocar os gemidos das victimas e os gritos dos opprimidos. Nos *Annaes*, porém, a minha voz ha de echoar, e através desta noite caliginosa ha de brilhar a luz de uma consciencia que não se abate, de uma consciencia que não se apavora.

O mesmo orgão, Sr. Presidente, o *Jornal do Brasil*, nas notas sobre a sessão de hontem do Senado, diz que as minhas palavras na sessão de segunda-feira foram ouvidas com azedume e censuradas pelos honrados Senadores. Si, porventura, Sr. Presidente, eu tivesse a convicção, a certeza de que isso era verdade, não diria mais uma palavra neste recinto, porque, obscuro embora, não desejo absolutamente contrariar os meus honrados collegas, menos ainda abusar da benevolencia com que SS. EEx. me teem acompanhado nesta via dolorosa que, desde o anno passado, venho palmilhando com difficuldade e com tristeza.

O honrado deputado por S. Paulo, o Dr. Adolpho Gordo, correspondeu ao meu appello, occupando a tribuna da Camara e declarando que, em 1896, o inclito brazileiro e preclaro Presidente da Republica de então, o Sr. Dr. Prudente do Moraes, havia chamado a sua attenção para as emendas referentes a novas concessões ás Docas de Santos, dizendo que as julgava extraordinariamente lesivas aos interesses paulistas. Declarou mais S. Ex. que, de accôrdo com as instrucções do Presidente da Republica, trabalhou, luctou para que as mesmas emendas não passassem naquella Casa do Congresso.

Não o conseguiu.

Declarou ainda S. Ex. que, apezar de ser cunhado dos Drs. Prudente de Moraes e Manoel de Moraes e Barros, tendo-os acompanhado até á hora da morte, jamais fôra informado de que ambos houvessem mudado de opinião em relação ás Docas de Santos.

O Sr. Victorino Monteiro—Pois eu me comprometto com S. Ex. a exhibir documentos, publicações da imprensa neste sentido.

O Sr. Alfredo Ellis—O que me parece mais provavel é que, por occasião de um banquete offerecido ao Sr. Dr. Prudente de Moraes, não desejando absolutamente aquelle pranteado paulista irritar os animos—e nem havia motivo para isso—declarasse que aquellas obras eram realmente importantes e grandiosas, o que não quer dizer que S. Ex. confessasse que havia sido illudido em relação aos processos empregados pelas Docas para conseguir favores e concessões.

O Sr. Victorino Monteiro—E' secundario que o Sr. Dr. Prudente de Moraes tivesse ou não mudado de opinião.

O Sr. Alfredo Ellis—Essas emendas que aquelle honrado cidadão, o Sr. Dr. Prudente de Moraes, julgava lesivas aos interesses do Estado, vieram para esta Casa depois de approvadas pela Camara, e o Sr. Dr. Bernardino de Campos, então Senador por S. Paulo,

apresentou ao Senado uma emenda suppressiva do dispositivo vindo da Camara. Não conseguiu o triumpho, as emendas foram approvadas e foi justamente em virtude dessas medidas que o honrado extitular da pasta da viação, o Sr. Dr. Joaquim Murtinho, concedeu á companhia mais um real por kilo para as obras de dragagem do porto.

S. Ex. hontem chamou-me a attenção para o dispositivo de lei que o forçou a lavrar esse decreto, não encontrando da minha parte reluctancia alguma em vir declarar ao Senado que esse acto não foi obra espontanea de S. Ex., mas sim praticado em virtude de lei taxativa.

O Sr. Victorino Monteiro — Mas isto não quer dizer que S. Ex. lhe fosse contrario.

O Sr. Alfredo Ellis — Nem estou affirmando isso.

No volume das leis do Brazil, anno de 1896, encontra-se, no § 11, cap. 2º, do Orçamento da Viação, o seguinte dispositivo:

« O Governo autorizará a Companhia Docas de Santos a dragar e desobstruir o canal e o porto de Santos, fixando o prazo para a retirada de todos os navios alli afundados ou abandonados, bem como o minimo da dragagem a executar annualmente, que será de 1.000.000^{m3} a 1.500.000^{m3} até que o canal e porto attinjam a profundidade normal de oito metros, profundidade esta que será conservada durante o prazo do seu contracto, tudo conforme a proposta já apresentada pela mesma companhia e modificações que tinham sido propostas pela Secretaria da Industria, Viação e Obras Publicas.»

Foi em virtude deste dispositivo de lei que o honrado extitular da pasta da Viação lavrou o decreto augmentando de um real as taxas que as Docas podiam cobrar das mercadorias de exportação e importação no Estado de S. Paulo.

No meio de tudo isto, Sr. Presidente, o que se verifica é o seguinte: é que a empreza reproduziu fielmente a fabula do lobo — envergou a pelle de carneiro e apresentou-se ao Governo como um cordeirinho, como repartição publica federal, para obter todos os favores, e os governos até aqui lhe teem concedido os melhores bocados, os melhores e mais doces favos de mel.

Agora, porém, Sr. Presidente, depois que a palavra do obscuro Senador echoou e chegou até ao palacio do Governo, com a cajadada do pastor, o lobo despe a pelle e apresenta-se raivoso perante o Governo, disposto a combater de igual para igual, e negando o direito que este tem á prestação de contas por parte da empreza.

A minha voz, Sr. Presidente, póde ser abafada neste recinto, mas ella chegará até ao Presidente da Republica, até aquelle homem puro, aquelle homem honrado e tenho convicção e certeza de que S. Ex. não fraqueará e fará justiça.

Podia ainda, com vantagem, responder a todos os pontos dos discursos do honrado Senador pelo Rio Grande do Sul. Desejo, porém, economizar o tempo e synthetisar as questões. Por isso, declaro ao Senado que vou expor a falsificação da lei, que redundou exclusivamente em beneficio da Empreza das Docas de Santos. Peço ao Senado toda a attenção!

Nos *Annaes* da Camara dos Deputados, nas sessões de 1 a 29 de dezembro de 1903, vol. VIII, encontra-se a emenda que ao Orçamento da Viação foi apresentada no dia 3 de dezembro desse anno, concebida nos seguintes termos:

« Fica extensivo ás companhias concessionarias de obras nos portos da Republica o disposto na clausula 25ª do decreto n. 4.228, de 6 de novembro de 1901, á semelhança do que fez o art. 14 da lei n. 813, de 23 de dezembro de 1901, com relação á Companhia Internacional de Docas e Melhoramentos no Brazil. Sala das sessões, 3 de dezembro de 1903.»

Qual é esta clausula 25ª? Qual é o decreto n. 4.228? E' o que autoriza a organização da Companhia de Docas do Rio de Janeiro para executar as obras das concessões feitas para o melhoramento do porto do Rio de Janeiro, arrazamento do morro do Senado, aterros de pantanos e das praias Formosa e dos Lazaros.

Essa concessão foi depois invalidada e a companhia organizada sob este decreto encampada pelo Governo antes da União iniciar os serviços de melhoramento do porto do Rio de Janeiro.

A clausula 25ª importava em um extraordinario favor a essa empreza, favor identico, mais ou menos, ao que o honrado Ministro do Governo Provisorio havia feito á mesma, modificando o prazo de 30 para 90 annos, com o proposito justamente de animal-a a realizar as grandiosas obras que lhe estavam confiadas. Tão extraordinario favor o Governo deu á Empreza de Melhoramentos do Rio de Janeiro como um incentivo para ver realizado o que o povo almejava — o melhoramento deste porto.

Aclausula 25ª diz o seguinte, attenda bem o Senado:

« Sendo federaes os serviços que por esta concessão ficam incumbidos á companhia, gosa ella da isenção de quaesquer impostos que não federaes, dos quaes igualmente fica isenta.»

A redacção é um pouco força da ; teria sido mais simples affirmar que : sendo federaes os serviços que por esta concessão ficam incumbidos á companhia, gosava ella da isenção de todos os impostos, inclusive os federaes.

Entretanto, a redacção é exquisita ; até parece que as ultimas palavras foram enxertadas depois de lavrado o decreto. Não tive a fortuna de ter em mão o autographo ; portanto, não posso asseverar, mas torno a lembrar ao Senado a necessidade de se verificar si houve ou não accrescimo dessas ultimas palavras :

« Sendo federaes os serviços que por esta concessão ficam incumbidos á companhia, gosa ella da isenção de quaesquer impostos que não federaes, dos quaes tambem fica isenta. »

Pois bem, Sr. Presidente, foi esta clausula, pedindo favores para todas as companhias de melhoramentos de portos da Republica, que a emenda apresentada ao Orçamento da Viação em 1903, tornou extensiva a essa empreza.

A emenda foi enviada á Commissão de Finanças e ella respondeu acceitando-a, com uma sub-emenda que, segundo me parece, foi redigida pelo honrado Senador relator daquelle orçamento, quando Deputado, representante do Ceará naquella Camara, o Sr. Dr. Francisco de Sá.

O Sr. Francisco Sá — E' exacto.

O Sr. Alfredo Ellis — Chamo a attenção do Senado. A Commissão de Finanças, polo seu orgão, acceitou a emenda, mas apresentou á consideração da Camara uma sub-emenda, que vinha resguardar os interesses dos contribuintes, vassallos de obras que já existiam, das que tivessem de ser executadas em outros portos da Republica.

A sub-emenda foi esta, que vou ler ao Senado :

« Sendo federaes os serviços que por essa concessão ficam incumbidos á companhia, gosará ella de isenção de quaesquer impostos, que não os federaes, dos quaes, igualmente, fica isenta. »

Diz agora a Commissão de Finanças : « E' um favor novo a que deve corresponder uma compensação. A Commissão entende, pois, que a emenda deve ser approvada, accrescentando, porém, as seguintes palavras—introduzindo o Governo, na innovação do contracto a celebrar, clausula que diminua os onus della resultantes para o commercio. »

Essa foi a sub-emenda da Commissão de Finanças, apresentada á Camara dos Deputados a 11 de dezembro de 1903. A Camara

approvou a emenda que havia sido apresentada no dia 3 e a sub-emenda da Commissão de Finanças. Portanto, Sr. Presidente, a sub-emenda, approvada, foi incorporada á emenda que havia sido apresentada no dia 3 de dezembro. Baixando o orçamento á respectiva commissão, voltou para soffrer a ultima votação naquella Casa do Congresso no dia 13 de dezembro. A sub-emenda que a elle havia sido incorporada como dispositivo de lei foi approvada pela Camara; nada restava, portanto, para que esse dispositivo de lei fosse de facto uma lei, a não ser a sancção do Senado.

Pois bem, Sr. Presidente, o orçamento da Viação veiu para o Senado quasi que á ultima hora, nos ultimos dias de dezembro, e, como todos os Srs. Senadores devem se lembrar, foi votado e emendado quasi sem exame, por não haver absolutamente tempo de fazel-o.

Ahi está a gravidade do caso — o orçamento da Viação, que veiu da Camara para o Senado, não trazia mais a sub-emenda do honrado Deputado Sr. Francisco Sá; haviam amputado a parte favoravel ao contribuinte, deixando exclusivamente o favor, o extraordinario favor — a isenção de todos os impostos federaes para a Empreza das Docas. A migalha que se pretendia dar ao pobre vassallo, ao contribuinte da empreza, não appareceu, foi retirada por alguem — quem? não sei. Si o soubesse não diria — houve quem a cortasse. A lei foi mutilada, amputada, falsificada em proveito exclusivo de uma empreza.

O Sr. Francisco Sá — Si isso occorreu, posso assegurar a V. Ex. que não foi determinado por nenhuma intervenção official. Posso affirmar a V. Ex. que a sub-emenda por mim apresentada o foi de inteiro accôrdo com o ex-Ministro da Viação.

O Sr. Alfredo Ellis — Essa declaração do honrado Senador aggrava singularmente a situação do ex-titular daquella pasta.

O Sr. Francisco Sá — Ao contrario.

O Sr. Alfredo Ellis — Vou demonstral-o, e V. Ex. ha de concordar commigo, porquanto, Sr. Presidente, si o honrado ex-titular daquella pasta sabia que essa sub-emenda havia sido apresentada á consideração da Commissão de Finanças, votada na Camara dos Deputados e incorporada á emenda apresentada no dia 3 de dezembro, é inexplicavel o procedimento de S. Ex. quando verificou que esse orçamento vindo do Senado não trazia a sub-emenda que elle havia concordado fosse apresentada pelo honrado Deputado relator daquelle orçamento.

O Sr. Francisco Sá — Mas o Ministro da Industria não era nem a Commissão de Redacção nem a Mesa da Camara.

O Sr. Alfredo Ellis — Sr. Presidente, acho que o meu honrado collega não entendeu bem o meu pensamento. Supponha que o ex-Ministro da Viação ignorasse que essa sub-emenda, garantidora dos direitos do contribuinte, houvesse sido approvada pela Camara, porque, desde que S. Ex. tivesse a certeza de que essa sub-emenda havia sido approvada pela Camara, devia naturalmente estranhar que o Senado, quando foi chamado a approvar o orçamento, não o fizesse em relação á sub-emenda, que havia sido supprimida. S. Ex. sabia, portanto, que essa sub-emenda, garantidora dos direitos do contribuinte, fazia parte do dispositivo de lei.

Então, pergunto : como é que S. Ex., poucos dias depois, lavra o accôrdo additivo de 29 de janeiro de 1904, entre o director-gerente da Companhia Docas de Santos e algumas testemunhas que assignaram o acto ?!

Vou ler ao Senado :

« Accôrdo—Accôrdo additivo ao celebrado em 14 de novembro de 1892 com a Companhia Docas de Santos, tornando extensiva á mesma companhia a clausula 25ª, do decreto n. 4.228, de 6 de novembro de 1901, com relação á Companhia Internacional de Docas e Melhoramentos dos Portos, de conformidade com o art. 19 da lei n. 1.145, de 31 de dezembro de 1903. »

E' a lei de orçamento, Sr. Presidente.

Agora, attenda o Senado para este accôrdo:

« Aos 29 dias do mez de janeiro de 1904, presentes na Secretaria de Estado dos Negocios da Industria, Viação e Obras Publicas, no Rio de Janeiro, o Dr. Lauro Severiano Müller, Ministro de Estado dos negocios da mesma repartição, por parte do Governo Federal dos Estados Unidos do Brazil e a Companhia Docas de Santos, neste acto representada pelo seu director, o Sr. Candido Gaffrée, declarou o mesmo Sr. Ministro que, attendendo ao que requerera a referida companhia em 7 do corrente mez e anno, de conformidade com o art. 19 da lei n. 1.145, de 31 de dezembro de 1903, resolve tornar extensivo á mesma companhia o disposto na clausula 25ª do decreto n. 4.228, de 6 de novembro de 1901, assim concebida :

«Sendo federaes os serviços de que por essa concessão foi incumbida a companhia, gosa ella de isenção de quaesquer impostos, que não os federaes, dos quaes fica igualmente isenta.

Por haver accôrdado, mandou o Sr. Ministro lavrar o presente termo de accôrdo additivo, que assigna. »

Sr. Presidente, foi por este acto additivo que a Companhia das Docas ficou isenta do imposto de sello e de todos os impostos federaes. Sob uma lei falsificada, porque não teve a sancção do Senado, a Companhia das Docas julga-se e está de facto na posse da isenção de todos os direitos federaes.

Por este acto additivo, a Companhia das Docas ficou em plano superior á propria União, porquanto está dispensada de todas as formalidades, ao passo que a União não o está.

Hei de ter opportunidade, Sr. Presidente, de ler, em pareceres de funccionarios de alta responsabilidade do Thesouro, a asseveração deste facto.

C. H. Walker & Comp., empreiteiros do Governo, das obras do porto, não deixam de sellar as listas de pedidos que a este fazem. Pois bem, a Companhia das Docas está isenta de sello, em virtude deste accôrdo, accôrdo que foi calcado sobre uma lei falsificada.

O Sr. Victorino Monteiro — V. Ex. tem razão, o acto é grave. Mas que culpa tem a Companhia das Docas ?

Poderá V. Ex. informar quaes foram os autores da emenda ? Si não póde, eu o farei, com o testemunho do illustre Senador pelo Ceará.

O Sr. Alfredo Ellis — Attenda-me o meu illustre collega mais alguns momentos.

Bastaria o facto, Sr. Presidente, de estar ausente da sua cadeira o meu honrado collega, ex-titular da pasta da Viação, para que eu não formulasse uma só palavra contra S.Ex., tanto mais quanto a bancada de Santa Catharina está deserta.

Não está isso no meu temperamento, Sr. Presidente, ao contrario, para formular uma accusação desta ordem, foi preciso endurecer-me...

O Sr. Francisco Glycerio — Perdoe-me ; V. Ex. acha que o Dr. Lauro Müller possa ser incriminado de responsabilidade nesse acto ?

O Sr. Alfredo Ellis — Não creio absolutamente que o honrado ex-titular da pasta da Viação tivesse conhecimento dessa falsificação da lei.

O Sr. Francisco Glycerio — Está claro.

O Sr. Alfredo Ellis — Vou pesar bem as palavras, para que não se supponha que ha da minha parte intuito aggressivo contra

o honrado Senador ausente. Mas, não posso deixar de externar ao Senado a duvida que paira em meu espirito.

Si S. Ex. ignorava a falsificação da lei, lei cujos favores iriam aproveitar exclusivamente a duas emprezas de portos do Brazil, pergunto: por que S. Ex., aos 29 de janeiro de 1904, lavrou com o Sr. Candido Gaffrée esse accôrdo additivo e recusou-se a fazel-o com outra empreza? Por que? Por que essa preferencia em relação á Companhia Docas de Santos e por que essa repulsa em relação á *Manáos Harbour C.º?* »

Esta empreza estava nos mesmos casos das Docas.

Si S. Ex. procedia com imparcialidade distribuindo favores ás Docas de Santos, não tinha direito de recusar os mesmos a emprezas congeneres. Por que os recusou? Qual a preferencia pelas Docas? Ignoro e nem desejo commentar.

O Sr. Francisco Glycerio — Creio que o Sr. Bulhões, durante seu governo, negou isenção do pagamento de sello á companhia.

O Sr. Alfredo Ellis — E' verdade. Diz bem o meu honrado companheiro de bancada. O ex-Ministro da Fazenda recusou sempre e terminantemente isenção de sello á Companhia das Docas e, mesmo quando sahiu do Governo, não despachou em sentido favoravel á empreza, relativamente ao sello.

O mesmo não aconteceu quanto a outros materiaes, conforme terei opportunidade de ler.

S. Ex., que havia sido infenso ás pretenções das Docas, conforme affirmou o proprio honrado Senador pelo Rio Grande do Sul, na vespera de sahir, poucas horas antes de deixar o Governo, mandava restituir ás Docas centenares de contos depositados como garantia do pagamento de impostos, por materiaes que a companhia importava para seu uso.

O Sr. Presidente — Peço permissão para prevenir ao honrado Senador que a hora do expediente está esgotada.

O Sr. Alfredo Ellis — Sr. Presidente, requeiro a V. Ex. que consulte a Casa si me concede prorogação por mais 15 minutos, para eu terminar o meu pensamento, porque, ainda hoje, é impossivel concluir as observações que tenho a fazer. (*Consultado, o Senado concede a prorogação pedida pelo Sr. Alfredo Ellis.*)

Irei demonstrar ao Senado, com este processo (*mostrando*), que é uma cópia authentica de documentos que estão no Thesouro, de que modo o Sr. Bulhões restituiu os centenares de contos, deposi-

tados na Alfandega de Santos e alli recolhidos, para pagamento de materiaes importados pela Empreza das Docas.

O Sr. Erico Coelho — V. Ex. permitta um aparte. Concedeu na fórma da lei ?

O Sr. Victorino Monteiro — Naturalmente.

O Sr. Alfredo Ellis — O meu honrado collega me perdoe. Não sou juiz, não sou accusador : sou um Senador da Republica, um velho republicano, que vem expor ao Senado como se passaram os factos.

Não augmentei uma virgula neste processo. Invocarei o testemunho das consciencias dos honrados Senadores, para depois se pronunciarem. Não farei commentarios.

Podia responder já á interpellação de V. Ex....

O Sr. Erico Coelho — Pedi a V. Ex. a devida permissão.

O Sr. Alfredo Ellis ... si porventura quizesse truncar e ler separadamente um trecho deste libello. Mas, si o Senado prestar attenção, si o Senado tiver para com o humilde orador a benevolencia de ouvir a sua leitura, garanto que não precisarei fazer um unico commentario e tenho a certeza de que não ha de pairar na consciencia de nenhum dos Srs. Senadores a menor duvida sobre o caso. (*Muito bem ; muito bem.*)

DISCURSO

PRONUNCIADO NA

Sessão de 26 de julho de 1907

O Sr. Alfredo Ellis — Sr. Presidente, o meu nobre collega pelo Estado do Rio Grande do Sul não se acha presente; entretanto devo dizer ao Senado que, pretendendo hontem reclamar contra um erro referente a um aparte de S. Ex., aparte dado pelo honrado Senador ao discurso por mim proferido e publicado no *Diario do Congresso*, S. Ex. me pediu que não o fizesse, porque elle proprio, espontaneamente, viria dar as explicações ao Senado, porquanto S. Ex. não empregou o verbo *desprézo*, como aliás veiu publicado no aparte com que S. Ex. me honrou. Pelo contrario, Sr. Presidente, o aparte de S. Ex. foi o mais delicado, tendo até retirado a phrase que eu suppunha conter uma insinuação ao meu caracter. Si faço esta declaração, Sr. Presidente, é porque S. Ex. não se acha presente.

Sr. Presidente, confesso, com a maior franqueza, com a maior sinceridade, que não me passou pelo espirito nem tive intenção de censurar ou culpar o ex-titular da pasta da Viação, a proposito da subtracção da parte da lei que favorecia o commercio e o contribuinte. Eu não podia suppôr que S. Ex., depositario da confiança do Sr. ex-Presidente da Republica, soubesse que tinha havido uma falsificação, que dava como resultado entregar á Companhia das Docas a maior concessão, a mais excepcional de todas que ella tem obtido.

De facto, Sr. Presidente, nenhuma empreza no mundo inteiro teria poderes e faculdades iguaes aos das Docas de Santos, depois de ter conseguido do ex-Ministro da Viação aquelle acto additivo de 29 de janeiro de 1904.

E o que é para estranhar é que S. Ex., ao subscrever esse acto additivo, concedendo á Empreza das Docas o maior dos favores que o Governo póde conceder a qualquer empreza, se esquecesse dos tres milhões de trabalhadores, vassallos dessa empreza, não exigindo

siquer della, em troca ou como compensação desse excepcional favor, uma reducção, por pequenina que fosse, em proveito daquellas classes productoras, daquelles que mourejam para sustentar o credito da Nação.

E' de estranhar que o honrado ex-Ministro da Viação, dando ás Docas o maior dos favores que Governo algum tenha dado, no mundo inteiro, se esquecesse de exigir, em compensação, uma pequenina reducção de tarifas, que aproveitaria ao commercio e á lavoura do meu Estado.

Por essas considerações, não podia suppor que o honrado ex-titular da pasta da Viação conhecesse a sub-emenda que havia sido subtrahida. Suppuz sempre que S. Ex. ignorasse que se havia commettido esse grave attentado contra o Poder Legislativo da Republica.

Tanto isso é verdade que, respondendo a um aparte do meu illustre companheiro de bancada, o Sr. general Glycerio, declarei, com a maior sinceridade, que não podia saber porque uma parte da lei havia sido subtrahida, justamente aquella que favorecia o contribuinte e o commercio, ficando sómente aquella que representa uma concessão excepcional á empreza.

Foi preciso que a honrado ex-relator do Orçamento da Viação, na Camara dos Deputados, o illustre collega representante do Ceará, o Sr. Francisco Sá, viesse dizer que a sub-emenda apresentada pela Commissão de Orçamento havia sido feita de accôrdo com o ex-Ministro da Viação.

O Sr. Francisco Sá — Isto justifica o Ministro, porque elle não podia ter interesse em eliminar uma emenda, cuja apresentação fôra feita de accôrdo com elle.

O Sr. Alfredo Ellis —Respondo a V. Ex., não aggravando a situação do ex-Ministro da Viação. E, com que intuitos eu o faria? Em primeiro logar, não tenho nenhum interesse em aggravar a situação de S. Ex. e em segundo logar pugnam a seu favor as recordações de seu passado de republicano.

Sr. Presidente, si eu tivesse opções, neste momento, nada mais faria do que collocar-me ao lado de S. Ex. para defendel-o.

Acima, porém, de todas essas considerações de amizade e de gratidão, para com o seu passado memoravel, tenho deveres a cumprir, e sabe Deus com que soffrimento os estou cumprindo.

De facto, o honrado ex-Ministro da Viação não subtrahiu a sub-emenda. Mas, pergunto: por que razão, quando S. Ex. deferiu o

requerimento da Empreza das Docas, pedindo que fosse lavrado o acto additivo, não se lembrou que havia concordado e combinado em uma restricção em beneficio do productor e do commercio; pois se tinha combinado com o illustre relator do Orçamento da Viação uma restricção, por que considerava que o favor era extraordinario, por que razão S. Ex., na occasião em que foi lavrado o acto additivo, não se lembrou de exigir das Docas um pequenino favor, que compensasse a sua extraordinaria e excepcional concessão? Por que?

E, por que S. Ex. deu a uma das emprezas e recusou á outra, que estava com igual direito de reclamar, empreza congenere e fazendo o mesmo serviço que as Docas fazem no porto de Santos?

Por que razão, havendo duas emprezas iguaes, a das Docas de Santos e a *Mandos Harbour Company*, S. Ex., o ex-Ministro da Viação, concedeu ás Docas e recusou a outra?

O Sr. Victorino Monteiro—Não podia recusar; não era uma autorização; era taxativa; dizia: fica extensiva,

O Sr. Alfredo Ellis—Eu apenas ia dizer que, si S. Ex. havia subscripto um acto additivo, como o de 29 de janeiro, que antehontem tive opportunidade de ler ao Senado, concedendo esse favor, garantindo essa concessão ás Docas, porque não procedeu da mesma fórma com a outra empreza igual e congenere?

Sr. Presidente, a emenda tornando extensivos á Empreza de Melhoramentos de Portos do Brazil os favores da clausula 25ª do decreto n. 4.228, de 1901, não devia ter sido apresentada ao orçamento da Viação, tratando, como trata ella, de rendas federaes. Devia ter sido enviada ao relator do Orçamento da Receita.

Entretanto, a emenda foi enviada ao relator do Orçamento da Viação, quando nada ha absolutamente nesse orçamento referente ás rendas federaes.

O Sr. Francisco Sá—Eu sempre sustentei a doutrina que V. Ex. propugna, mas a vencedora na Camara era a outra.

O Sr. Alfredo Ellis — Mas, Sr. Presidente, é o caso de se inquirir tambem si a Camara podia votar a referida emenda, porque o decreto que acabei de citar foi lavrado para sobre elle se constituir uma empreza de melhoramentos do porto do Rio de Janeiro.

Ora, Sr. Presidente, foi esse decreto que creou a Companhia Melhoramentos do Brazil; esta companhia tinha por fim fazer o porto do Rio de Janeiro.

Não tendo, porém, construido um unico metro de caes e, tendo o Governo encampado a empreza mediante dous mil e tantos contos, é certo que esse decreto havia desapparecido.

Creio, Sr. Presidente, que não póde haver duas opiniões em sentido contrario.

Mas, como é que se apresenta uma emenda tornando extensivo o principal favor desse decreto a todas as emprezas do Brazil?

O natural seria, Sr. Presidente, que o Ministro de então, o Dr. Alfredo Maia, que baixou o decreto n. 4.[illegible]28, creando a Empreza de Melhoramentos do Brazil, désse á mesma empreza o excepcional favor de isenção de todos os direitos, porque, empreza nova, necessitando de levantamento de capitaes, preciso era que tivesse concessões que garantissem os capitaes que fossem empregados em obras. Mas, Sr. Presidente, estender o mesmo favor ás Docas de Santos, companhia riquissima, com os seus concessionarios archimillionarios, possuidores da maior fortuna deste paiz, não se concebe, não é racional.

Pois, Sr. Presidente, essa empreza riquissima como é, ainda precisava desse favor, favor esse oriundo de um decreto que já não devia existir, porque a empreza que elle havia creado já havia sido encampada pelo Governo com grandes sacrificios para o Thesouro?

Como, portanto, ir exigir de contribuintes, nos cofres do Thesouro, um imposto mais, a favor de uma empreza riquissima como é a Companhia Docas de Santos?

Empreza das Docas de Santos!

Empreza das Docas de Santos, em favor de uma empreza em cujo caes paga o Estado de S. Paulo annualmente cinco contos por metro, pois a tanto monta a renda produzida em cada metro de caes!

Creio, Sr. Presidente, que não ha no mundo um caes, como o de Santos, tão caro e onde tanto se tenha gasto: mais de 20 mil contos por kilometro, e, portanto, cerca de 20 contos por metro!!!

Pois, apezar dessa enorme despeza na construcção, o caes rende cinco contos de réis por metro, o que quer dizer que a empreza está arrecadando cerca de 25 % do contribuinte, isto é, arrancando de seus vassallos o dobro da renda a que tem direito. E, si isto não é verdade, Sr. Presidente, peço a essa mesma empreza que abra seus livros e submetta-os á commissão que o Governo nomear ou vae nomear para examinar sua escripta.

O Sr. Victorino Monteiro — Provarei o contrario com o proprio testemunho de V. Ex.

O Sr. Alfredo Ellis — Sr. Presidente, terminando essas considerações vou ler ao Senado os documentos que tenho, a proposito da isenção do sello. São tão interessantes esses documentos que acredito que o Senado me relevará, si porventura lhe causar tedio, porquanto não sou amigo de ler; mas, não desejando absolutamente trocar uma ou outra palavra, vou proceder a essa leitura, cópia authentica de documentos que estão no Thesouro. Qualquer dos Srs. Senadores póde requerer os originaes e confrontar com os que vou ler.

« Delegacia Fiscal do Thesouro Federal em S. Paulo—Em 23 de fevereiro de 1904.

N. 65—A Directoria do Expediente do Thesouro Federal, pela ordem n. 50, de 18 do corrente, communicou-me que, attendendo ao que requereu a Companhia Docas de Santos, na petição encaminhada com o officio desta Delegacia, n. 12, de 16 de janeiro ultimo, resolvesse, por despacho de 30 do mesmo mez, conceder isenção de direitos para o material que a referida companhia pretende importar com destino ao seu serviço; e que, em obediencia ao vosso citado despacho, devolvia-me o alludido requerimento e a relação do material que a elle acompanhou para serem devidamente sellados, chamando a minha attenção para esses *preceitos regulamentares*. Em resposta, cabe-me communicar-vos que dei *incontinenti* cumprimento á citada ordem, recommendando á Alfandega de Santos as necessarias providencias no sentido de serem aquelles documentos devidamente sellados.

Peço, porém, licença para ponderar-vos que aquella Alfandega e esta Delegacia aceitaram os referidos documentos sem o sello exigido em face do disposto na clausula 25ª do decreto n. 4.228, de 6 de novembro de 1901, a qual declara que *sendo federaes os serviços*, a cargo da mencionada companhia, gosa ella de *isenção de quaesquer impostos*.

Esta isenção acaba de ser confirmada pelo art. 19 da lei n. 1.145, de 31 de dezembro ultimo, que declarou extensivo ás companhias concessionarias de obras nos portos da Republica o disposto na supra citada clausula 25ª do decreto n. 4.228, de 6 de novembro de 1901.

A' vista, pois, do que fica exposto, e attendendo a que as leis orçamentarias classificam sob a denominação de imposto ou renda

proveniente do *sello*, parece-me que na alludida *isenção de quaesquer impostos* está comprehendida a do *imposto do sello dos documentos*.

Entretanto, para ulterior procedimento, julgo indispensavel consultar-vos si, da referida *isenção de quaesquer impostos* concedida á mencionada companhia e ás que se refere o supra citado art. 19 da lei n. 1.145, de 31 de dezembro do anno proximo passado, devem ser excluidos o *imposto do sello* e outros impostos e quaes sejam estes.

Saude e fraternidade.

Exm. Sr. Ministro da Fazenda.

O delegado fiscal, *A. Silvestre Paes de Barros*.»

—

Agora vem o documento das Docas. E' bom que o Senado veja o tom que usa a empreza em relação ao Governo.

«Companhia Docas de Santos—Santos, 27 de fevereiro de 1904—N. 332.

Sr. inspector da Alfandega — Accusando o recebimento do vosso officio n. 112, de hontem, passamos ás vossas mãos, como nos cumpre, para o conveniente destino e como nossa resposta as cópias juntas do officio desta companhia, no Rio de Janeiro, em 19 do corrente, ao Exm. Sr. Ministro da Fazenda e accôrdo da mesma, tambem alli, em 29 de janeiro proximo findo, com o Exm. Sr. Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas, por parte do Governo Federal.

Saude e fraternidade. — Pela Companhia Docas de Santos, *Alvaro Ramos Fontes*.»

—

«Exm. Sr. Ministro da Fazenda—A Companhia Docas de Santos, havendo solicitado approvação da lista do material a despachar no corrente anno, viu publicada a resolução de V. Ex. no *Diario Official* de hoje. Na 2ª parte, porém, desta resolução se declara: « Outrosim, vos devolvo, em obediencia ao referido despacho do Sr. Ministro, o requerimento da mencionada companhia e a relação do material que a elle acompanhou, para serem devidamente sellados, chamando vossa attenção para essas prescripções regulamentares e

para a necessidade de haver, no preparo das relações de material, como o de que se trata, todo o cuidado, afim de não continuarem a vir nas mesmas relações as indicações vagas de armazens de ferro, de borracha em obra, etc., que não satisfazem as exigencias da lei concessiva.»

A companhia pede permissão a V. Ex. para ponderar que a lei n. 1.145, de 31 de dezembro de 1903, art. 19, dispõe: « Fica extensivo ás companhias concessionarias de obras nos portos da Republica o disposto na clausula 25ª decreto n. 4.228, de 6 de novembro de 1901, á semelhança do que fez o art. 14 da lei n. 613, de 23 de dezembro de 1901, com relação á Companhia Internacional de Docas e Melhoramentos no Brazil.»

Em virtude desse artigo de lei, esta companhia pediu e assignou no Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas o accôrdo, de que aqui inclue cópia. Está assim a companhia, no que é concernente ao serviço publico federal, que executa isenta de quaesquer impostos, e assim espera de V. Ex. a reconsideração daquella parte da referida resolução.

Os directores desta companhia apresentam a V. Ex. os protestos da mais alta estima e consideração.

Rio, 19 de fevereiro de 1904.— *Companhia Docas de Santos.*»

O officio n. 90, tambem da Delegacia Fiscal de 16 de março de 1904, transmittindo, no original e para os fins convenientes, um officio do inspector da Alfandega de Santos sobre o assumpto, bem como a representação das Docas (doc. n.) e outros documentos, refere-se ao officio n. 65, nos mesmos termos.

—

« Estado de S. Paulo — Alfandega de Santos, 11 de março de 1904.

Illm. Sr. Antonio Silvestre Paes de Barros, digno delegado fiscal em S. Paulo — Em solução ao vosso officio n. 48, de 22 do mez findo, transmittindo por cópia a ordem da Directoria do Expediente do Thesouro Federal n. 50, de 18 daquelle mesmo mez, que concedeu isenção de direitos para o material a importar pela Companhia Docas de Santos, no corrente anno, informo-vos que, tendo officiado á alludida companhia sobre a ultima parte da citada ordem (falta de sello nos documentos), a mesma, em resposta, remetteu-me, com o officio n. 332, de 27 de fevereiro ultimo, aqui

junto em original, a cópia do officio da directoria daquella companhia, no Rio de Janeiro, ao nobre Ministro da Fazenda, relativamente a este assumpto, bem como a do termo de accôrdo additivo celebrado com o Sr. Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas e pelo qual se julga a predita companhia isenta do pagamento de sello nos seus documentos. O que vol-o communico para os devidos fins. — Saude e fraternidade — O inspector, *Antonio Roberto de Vasconcellos*.»

Versam os inclusos papeis sobre a exigencia de sello dos documentos apresentados pela Companhia Docas de Santos, instruindo um requerimento de isenção de direitos. A exigencia a que se referem os papeis foi feita pela ordem da Directoria do Expediente, sob n. 50, de 18 de fevereiro ultimo, publicada no *Diario Official* de 19 do mesmo mez. A Companhia Docas de Santos, na qualidade de concessionaria de obras no porto de Santos, está comprehendida no favor concedido pelo art. 19 da lei n. 1.145, de 31 de dezembro de 1903. »

Lei orçamentaria, justamente aquella, que foi falsificada, (*continuando a ler*) «... gosando, portanto, de isenção de todos os impostos federaes, sem distincção ou excepção. Desta disposição resulta a procedencia da reclamação quanto á exigencia de sello nos documentos de que trata a citada ordem n. 50.

O procedimento da Delegacia Fiscal em S. Paulo e da Alfandega de Santos, a meu ver, apoiou-se na expressa disposição acima mencionada, tanto mais quanto não lhes era licito distinguir na lei. Será forçar a lettra e o espirito da citada disposição, entendel-a comprehensiva sómente das obras realizadas na conformidade da de melhoramentos do porto do Rio de Janeiro, porquanto estas obras não são emprehendidas por companhias concessionarias, mas pelo proprio Governo da União que dellas incumbiu um empreiteiro, sob sua immediata fiscalização.

E sendo uma obra emprehendida pelo Governo, sómente confiada e empreitada a parte technica, arrecadando a União as respectivas taxas, constitue um serviço federal não sujeito á tributação de qualquer natureza; por consequencia a lei n. 1.145 não poderia cogitar de obras semelhantes, porquanto estas, constitucionalmente, não poderiam soffrer imposição alguma.

A lei n. 1.145 teve em vista sómente as emprezas, como as Docas de Santos, e assim o entendeu o Ministerio da Industria, em cujo orçamento figura a disposição invocada, firmando um termo

de accôrdo additivo para assegurar á dita companhia as prerogativas do art. 19 da lei citada.

Por estas razões, penso que o venerando despacho que se refere á ordem da directoria n. 50, de 18 ou 20 ultimo, merece ser reconsiderado na parte em que obrigou a sello os documentos apresentados pela Companhia Docas de Santos.

« Recebi a 22 do corrente mez. Sub-directoria das Rendas, 24 de março de 1904.— *Benedicto de Oliveira Junior*, 1º escripturario.»

« Concordo, cumprindo-me declarar que a respeito do assumpto já tive ensejo de pronunciar-me em requerimento da propria Companhia Docas de Santos e que pende de superior apreciação.— Em 24 de março de 1904.— *A. C. de Menezes*, sub-director.»

« Tendo nesta data apreciado o assumpto de que trata no parecer que emitti no requerimento da Companhia Docas de Santos e a este vae annexo, nada tenho a accrescentar áquelle parecer.— Em 24 de março de 1904.— *Cavalcanti de Albuquerque*.»

« Ao Conselho de Fazenda. Em 6 de outubro de 1905.—*Leopoldo de Bulhões*.»

« Visto. Em 27 de outubro de 1905.— *Naylor*».

« Visto. Em 6 de novembro de 1905.— ?»

« Officio n. 24, da Alfandega de Santos, ao delegado fiscal de S. Paulo. Em 13 de janeiro de 1904.

.....

Igualmente transmitto-vos a relação do material da mesma companhia que foi despachado por conta da isenção do anno passado. De accôrdo com o art. 19 da lei n. 1.145, de 31 de dezembro de 1903, deixou aquella companhia de sellar o citado requerimento, bem como as relações que o acompanham.

Saude e fraternidade.— O inspector, *Antonio Roberto de Vasconcellos*.»

« *Parecer do Sr. Evangelista Silva* — Creio que o objectivo principal si não o unico da presente reclamação, que não é bastante clara e definida, é a dispensa ao imposto do sello que a Companhia Docas de Santos pretende em face da legislação que cita e os termos de accôrdo cuja cópia exhibe».

Por esse termo o Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas, attendendo a um requerimento da companhia de conformidade com o art. 19 da lei n. 1.145, de 31 de dezembro de 1903, resolveu tornar extensivo á mesma companhia o disposto na

clausula 25ª do decreto n. 4.228, de 6 de novembro de 1901, assim concebida:

« Sendo federaes os serviços que por essa concessão ficam incumbidos á companhia, gosa ella de isenção de quaesquer impostos que não os federaes, dos quaes igualmente fica isenta.»

Tendo sido a reclamante obrigada, por despacho do Sr. Ministro da Fazenda, exarado no processo que annexo a fls. 22 v., á revalidação do sello na sua petição de isenção de direitos e ainda á sellagem da primeira via da relação que a acompanhou é contra este acto que apresenta a actual reclamação. Recorrendo a isenção do imposto do sello de um acto solemne, como seja o accôrdo lavrado pelo Ministério da Industria, entendo que póde ser attendida a reclamação, convindo que da autoridade superior seja emanada decisão reguladora do assumpto, porquanto C. H. Walker, Comp., limited, empreiteiros das obras de melhoramento do porto do Rio de Janeiro, teem constantemente sellado suas petições e relações apresentadas para o goso de isenções de direitos.

Devo ainda ponderar que a concessão é feita ás companhias concessionarias de obras nos portos da Republica.

A Companhia Docas de Santos não me parece ter o mesmo caracter da empreza de melhoramentos do porto do Rio de Janeiro, que deve servir de typo para a concessão, porque visa o exclusivo proveito de uma exploração commercial.

A companhia reclamante constroe de accôrdo com as necessidades do seu serviço ; a empreza representada por C. H. Walker é a empreiteira de um emprehendimento de utilidade commum, verdadeiro serviço publico e, como tal, considerado legalmente não em proveito de uma firma ou grupo de accionistas, mas para o goso da collectividade, porque desdobra-se em avenidas, cáes, logradouros publicos, tendo como o seu factor o proprio Governo da União.

Estarão os serviços das Docas de Santos nas mesmas condições? Não terá ella apenas as prerogativas dos seus contractos ?

Recebi em 25 de fevereiro de 1904.— Sub-directoria das Rendas Publicas, 15 de março de 1904.— *Evangelista Silva*.»

« Parece-me que, em face do disposto na vigente lei orçamentaria, lei n. 1.145, de 31 de dezembro de 1903, art. 19, a Companhia Docas de Santos gosa realmente da isenção do imposto do sello. Peço venia para lembrar que sobre o assumpto deverá ser ouvida a Directoria do Contencioso.

Em 17 de março de 1904.—*A. C. de Menezes*, sub-director.»

«Solicito a audiencia da Directoria do Contencioso, antes de dar o meu parecer. *Erat supra.— Cavalcanti de Albuquerque.*»

—

«Recebido em 21 de março de 1904.

A clausula 25ª do decreto 4.228, de 6 de novembro de 1901, isentando de impostos federaes os serviços referentes á Companhia Docas do Rio de Janeiro, não póde deixar de applicar-se á Companhia Docas de Santos, deante do disposto no art. 19, da lei n. 1.145, de 31 de dezembro do anno passado.»

—

E' a tal lei falsificada.

O Sr. Victorino Monteiro — V. Ex. deve dizer quem a falsificou, para prestar assim um serviço ao paiz.

O Sr. Alfredo Ellis — Não estou commentando, estou apenas lendo.

O Sr. Victorino Monteiro—A minha intenção é auxiliar V. Ex.

O Sr. Alfredo Ellis — Dispenso o auxilio de V. Ex.

O Sr. Victorino Monteiro — Eu é que não dispenso.

O Sr. Alfredo Ellis—Não estou augmentando nem diminuindo uma só palavra. E' da disposição que foi truncada que se está tratando.

O Sr. Victorino Monteiro — V. Ex. prestaria um serviço ao paiz si declarasse o nome dos falsificadores.

O Sr. Alfredo Ellis — Não sou chefe de policia.

O Sr. Victorino Monteiro — V. Ex. arrogou-se essa funcção.

O Sr. Alfredo Ellis — Realmente o meu illustre collega é um intransigente terrivel quando defende as Dócas!

O Sr. Victorino Monteiro — Eu apenas dei-lhe um aparte sereno.

O Sr. Alfredo Ellis — Parece que o seu unico intuito é interromper-me. Eu não tenho odios, não tenho rancor.

O Sr. Victorino Monteiro — Está se vendo, está se vendo perfeitamente.

O Sr. Alfredo Ellis (*continuando a ler*) — ... «pois não sómente trata-se tambem de um empreza concessionaria de obras de um porto, como a concessão é federal. Accresce que o termo

lavrado no Ministerio da Industria e junto por cópia não deixa a menor duvida a respeito. A disposição citada não discrimina os impostos federaes comprehendidos na isenção, mas abrange todos, entre os quaes não póde deixar de estar comprehendido o do sello.

Contencioso, 21 de março de 1904. — *Didimo Agapito Fernandes da Veiga*, sub-director.»

—

«De accôrdo com o parecer da Directoria de Rendas, salvo melhor juizo.

Directoria do Contencioso, 21 de março de 1904. — *João Moreira Oliveira da Silva*, official.»

«Concordo. Devolva-se o processo á Directoria das Rendas Publicos. *Era ut supra*. — *C. A. Naylor*.»

Não me parece que o dispositivo do art. 19 da lei de despeza do orçamento vigente e da parte refente a serviços do Ministerio da Industria, reversivo da clausula 25ª do decreto n. 4.228, de 6 de novembro de 1901, que isentou de quaesquer impostos que não os federaes, dos quaes igualmente ficam isentas as companhias concessionarias de obras nos portos da Republica, possa colher as rendas provenientes do sello do papel de que se trata e até tambem o de dividendo. Desta arte se circumscreveria o unico onus de taes concessões á livre exploração dos capitaes empregados nas construcções, cujas concessões são de 90 e de 50 annos, como se sabe. Entro em duvida, portanto, si aquelle dispositivo que mais propriamente deveria ter logar na lei da receita aos serviços do Ministerio da Fazenda, póde ter a amplitude que se lhe quer dar. Simplesmente pelo facto de serem considerados federaes os serviços de que se trata, como são muitos outros maritimos, fluviaes e terrestres, mas em que os capitaes empregados não são do Thesouro e menos ainda os proventos directos delles colhidos...

As rendas internas jamais fizeram objecto de concessões desta natureza e ao contrario as circulares do Thesouro n. 13, de 8 de março de 1883 e de 25 de outubro do mesmo anno, determinaram positivamente a cobrança dos sellos e emolumentos a que estavam sujeitas taes isenções de direitos e taxas inherentes a taes concessões. E' este o meu parecer.

Em 24 de março de 1904. — *Cavalcanti de Albuquerque*.»

« Visto. Em 27 de outubro de 1905.—*Naylor*.»

« Visto. Em 8 de janeiro de 1906. — (?)»

« Visto. Em 28 de agosto de 1906.— *Didimo*.»

« O Conselho, em sua maioria, é de parecer que a companhia isenta do sello, nos termos do parecer do Contencioso. O Sr. Luiz Rodolpho sustenta os fundamentos de sua opinião já expendida. O Sr. Ministro resolve de accôrdo com o voto do Sr. Luiz Rodolpho.

Sala das sessões, 5 de setembro de 1906. — *Leopoldo de Bulhões*. — *Cavalcanti de Albuquerque*.— (?) — *Didimo*. Recebi em 18 de setembro de 1906.»

—

Agora vem a companhia reclamar.

Attenda o Senado para ver que são justificadas as minhas palavras e a argumentação, porquanto ella vem reclamar justamente em virtude desse acto additivo, celebrado entre o Ministro da Viação e o Sr. Candido Gaffrée:

« Companhia Docas de Santos, rua da Quitanda n. 105— Rio de Janeiro.

Exm. Sr. Ministro da Fazenda — A Companhia Docas de Santos, em officio de 19 de fevereiro de 1903, representou perante este ministerio, allegando o direito que tem a isenção completa de impostos, por ser executora de serviço publico federal, como provou com a copia que juntou do accôrdo firmado no Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas, em 19 de janeiro do mesmo anno, em virtude do art. 19, lei n. 1.145, de 31 de dezembro de 1903. Essa representação foi indeferida pelo antecessor de V. Ex., de accôrdo com a maioria do Conselho de Fazenda, em 5 de setembro proximo passado. Sobre esse indeferimento, manifestamente injusto, baseado no parecer do illustre director das Rendas do Thesouro Federal que é, desde 1895, systematicamente contra tudo quanto refere a esta companhia, vem a mesma pedir a V. Ex. reconsideração.

O direito da companhia está firmado em lei e esta, pelo accôrdo já citado, faz parte integrante do contracto que a companhia tem para a execução do serviço publico federal a seu cargo; por isso espera, como é de justiça, deferimento.

Rio de Janeiro, 26 de dezembro de 1906.— *Candido Gaffrée*, director. (Sobre uma estampilha de 300 réis.)»

Esta reclamação já foi feita ao actual Governo. (*Continuando a ler.*)

« *Accôrdo*—Termo de accôrdo, additivo ao celebrado em 14 de novembro de 1892, com a Companhia Docas de Santos, tornando extensivo á mesma companhia o disposto na clausula 25ª do decreto n. 4.228, de 6 de novembro de 1901, com relação á Companhia Internacional de Docas e Melhoramentos no Brazil, de conformidade com o art. 19 da lei n. 1.145, de 31 de dezembro de 1903.

Aos 29 dias do mez de janeiro de 1904, presentes na Secretaria de Estado da Industria, Viação e Obras Publicas, no Rio de Janeiro, o Sr. Dr. Lauro Severiano Müller, Ministro da mesma repartição, por parte do Governo Federal dos Estados Unidos do Brazil, e a Companhia Docas de Santos, neste acto, representada por seu director o cidadão Candido Gaffrée, acharam o mesmo Sr. Ministro que, attendendo ao que requereu a referida companhia, em 7 do corrente mez e anno e, de conformidade com o art. 19 da lei n. 1.145, de 31 de dezembro de 1903, resolvia tornar extensivo á mesma companhia o disposto na clausula 25ª do decreto n. 4.228, de 6 de novembro de 1901, assim concebida:

Sendo federaes os serviços que, por essa concessão, ficam incumbidos á companhia, gosa ella de isenção de quaesquer impostos que não os federaes, aos quaes igualmente fica isenta.

Por assim haverem accordado, mandou o Sr. Ministro lavrar o presente termo de accôrdo additivo, que assigna com o cidadão Candido Gaffrée, director da Companhia Docas de Santos, com as testemunhas Carlos José Faria da Costa e Elpidio da Costa Maia e commigo Francisco Manoel da Silva, que o escrevi. Rio de Janeiro, 29 de janeiro de 1904,— *Lauro Severiano Müller.— Candido Gaffrée.— Carlos José Faria da Costa.— Elpidio de Oliveira Maia.— Francisco Manoel da Silva.* Confere — *Francisco Manoel da Silva.* — Visto — *B. de Oliveira.*»

« Versando o requerimento retro sobre a reconsideração de um acto já apreciado pelas Directorias das Rendas e Contencioso e resolvido pela superior autoridade e não havendo novas razões a estudar, parece-me que a mesma pretenção deve ser encaminhada á referida autoridade, afim de ser submettida a seu esclarecido criterio.

Segunda Sub-directoria das Rendas, 5 de fevereiro de 1907.—O 2º escripturario, *José da Costa Vieira.*»

«De accôrdo. A questão já foi estudada pelo Thesouro, conforme se vê das informações a fls. 8 e 27 v. do processo a este annexado. Pelo que me concerne, seja-me licito reportar-me ao parecer que já emitti, sem que nisso se enxergue quebra ao respeito e acatamento que devo e tributo ao voto em contrario proferido pelo meu illustre chefe, o Sr. director das Rendas Publicas, a fls. 28 v. e ao venerando despacho do Sr. Ministro da Fazenda de então, Dr. Leopoldo de Bulhões, que o suffragou em sessão do Conselho de Fazenda, realizada em 5 de setembro do anno proximo passado. E' o que me cumpre, *data venia*, dizer com referencia ao pedido de reconsideração apresentado agora pela Companhia Docas de Santos.

Em 5 de fevereiro de 1907. — *A. Cardoso de Menezes*, sub-director.»

«Desde que é, em 1895, *systematicamente contra tudo quanto se refere a esta Companhia Docas de Santos* o illustre director das Rendas Publicas, que aliás jámais conheceu *Candido Gaffrée* sinão para dispensar os favores que em bem do commercio e navegação do porto de Santos autorizou, em nome do Governo Federal, tudo quanto era licito dispensar naquelle tempo, o director das Rendas Publicas se abstem de dar parecer a respeito desta questão.

Em 6 de fevereiro de 1907.—*Cavalcanti de Albuquerque*. — Ao Conselho de Fazenda.— 8 de fevereiro de 1907.— *David Campista*.»

«O Conselho é de parecer, pelos votos dos Srs. Pedro Soares e Valdetaro, que a presente reclamação merece ser deferida. O Sr. Costa Junior entende que ella deve ser indeferida. O Sr. Ministro resolve de accôrdo com o parecer do Sr. Costa Junior.

Sala das sessões, 20 de fevereiro de 1907.—*David Campista*.— *A. Regulo Valdetaro*. — *Pedro Soares*. — *Costa Junior*. Recebido e minutado em 25 de fevereiro de 1907.»

« Companhia Docas de Santos — Rua da Quitanda n. 105 — Exm. Sr. Ministro da Fazenda — A Companhia Docas de Santos, concessionaria das obras de melhoramento no porto de Santos, teve conhecimento que V. Ex., de accôrdo com o voto em minoria no Conselho de Fazenda, confirmou o despacho de seu antecessor, declarando estar a supplicante sujeita ao pagamento do imposto do sello federal. Não queira V. Ex. notar impertinencia em nova reclamação da Companhia Docas de Santos sobre esse mesmo assumpto. O respeitavel despacho de V. Ex., a supplicante pede permissão para dizer, merece reconsideração, pois se acha em desaccôrdo com a lei e infringe um contracto solemnemente celebrado

com o Governo Federal. Na verdade, a Companhia Docas de Santos está *isenta do imposto do sello federal*, regulado pelo decreto n. 3.564, de 22 de janeiro de 1900: 1º, *por lei expressa*; 2º, *por contracto*.

1º, a lei n. 1.145, de 31 de dezembro de 1903, dispoz, no art. 19:

«FICA EXTENSIVO *ás companhias concessionarias de obras nos portos da Republica* o disposto na clausula 25ª do decreto n. 4.228, de 6 de novembro de 1901, á semelhança do que fez o art. 14 da lei n. 813, de 23 de dezembro de 1901, com relação á Companhia Internacional de Docas e Melhoramentos no Brazil.»

O decreto n. 4.228, de 6 de novembro de 1901, clausula 25ª, estabeleceu: «sendo federaes os serviços que por essa concessão ficam incumbidos á *Companhia Docas do Rio de Janeiro*, gosa ella da isenção de quaesquer impostos que não os federaes, *dos quaes igualmente fica isenta*.»

A lei n. 813, de 23 de dezembro de 1901, art. 14, declarou: «Ficam *extensivos* á Companhia Internacional de Docas e Melhoramentos no Brazil os arts. 24 e 25 do decreto n. 4.228, de 6 de novembro de 1901, que autoriza a organização da Companhia Docas do Rio de Janeiro.»

Peço licença para abrir um parenthesis: esta companhia nunca gosou de tal favor, porque jamais construiu um metro de cáes. Existiu apenas para ser encampada pelo Governo, prejudicando o Thesouro em dous mil e tantos contos.

Provado: 1º, que TODAS *as companhias concessionarias de obras nos portos* da Republica estão isentas de *impostos federaes*; 2º, que a Companhia Docas de Santos é *concessionaria* das obras do porto de Santos.

A conclusão é: a Companhia Docas de Santos está *isenta de impostos federaes*.

Ora, *impostos federaes* são *as taxas de sello* decretadas pela União, em virtude do poder que lhe conferiu o art. 7º, n. 3, da Constituição Federal. Vejam-se:

A lei n. 1.616, de 30 de dezembro de 1906 (lei da receita vigente), art. 1º, n. 30: *imposto do sello*.

O decreto n. 3.564, de 22 de janeiro de 1900, que desde a sua epigraphe se refere ao *imposto do sello*.

A outra conclusão é: a Companhia Docas de Santos *está isenta do imposto do sello federal*.

Convem observar: a *primeira* empreza que gosou este favor foi a Companhia Docas do Rio de Janeiro (decreto n. 4.228, de 6 de novembro de 1901, clausula 25ª); a *segunda* foi a Companhia Internacional de Docas e Melhoramentos no Brazil (lei n. 813, de 23 de dezembro de 1901, art. 14).

A lei n. 1.145, de 31 de dezembro de 1903, *estendeu* o favor a *todas* as emprezas concessionarias de obras de melhoramentos nos portos da Republica.

Ainda outra conclusão se deduz dahi: a companhia Docas de Santos não reclama um privilegio pessoal e odioso, um direito privativo, mas um direito *commum* ás emprezas congeneres, *direito adquirido*, incorporado a sua concessão como melhor se dirá em seguida.

O contracto—«Aos 29 dias do mez de janeiro de 1904, na Secretaria de Estado da Industria, Viação e Obras Publicas, foi assignado o *contracto*, entre partes o Governo Federal e a Companhia Docas de Santos, no qual se estipulou em additivo ao contracto de 19 de novembro de 1892, que, na conformidade do art. 19 da lei n. 1.145, de 31 de dezembro de 1903, *a Companhia contractante ficava isenta de impostos federaes*.»

Ora, o contracto, por sua vez, faz *lei entre partes* e o Governo Federal, quando contracta, despe-se do seu caracter publico para se nivelar a qualquer cidadão.

Não lhe é permittido alterar ou modificar os seus contractos por mero arbitrio.

Vê V. Ex., Sr. Ministro, que a Companhia Docas de Santos não reclama um favor illegal ou infundado, mas simplesmente:

a) o cumprimento de uma lei expressa e

b) a execução do seu contracto.

O direito da Companhia Docas de Santos está reconhecido:

1º, pelo Contencioso no Thesouro Federal;

2º, pela maioria do Conselho de Fazenda nas duas sessões em que foi discutido o assumpto.

Eis ahi, Sr. Ministro, as razões que a Companhia Docas de Santos vos apresenta para pedir de novo a reconsideração do vosso respeitavel despacho. Ella solicita-vos ainda que vos digneis de mandar juntar a presente aos respectivos papeis sobre este assumpto de onde constam o contracto de 29 de janeiro de 1904, que a supplicante offereceu por certidão e os pareceres do Contencioso e da maioria do Conselho de Fazenda. Nestes termos, Pede deferimento.

Rio de Janeiro, 28 de fevereiro de 1907—*C. Gaffrée*, director. (Sobre tres estampilhas de 300 réis.)»

——

«A Companhia Docas de Santos insiste mais uma vez pela reconsideração do despacho do Exm. Sr. Ministro, proferido a 5 de setembro ultimo e mantido pelo despacho de 27 de fevereiro deste anno.

Os argumentos usados pela companhia, na petição junta, são os mesmos formulados anteriormente, os quaes o Sr. Ministro no seu alto criterio julgou acertado não tomar em consideração para o effeito desejado pela companhia. Pretende ella ser dispensada do pagamento do sello federal, nos papeis de seu expediente e para esse fim invoca : primeiro a lei ; segundo o contracto; terceiro a opinião da maioria dos membros do Conselho de Fazenda.

E' assim que se apoia no dispositivo do art. 19 da lei n. 1.145, de 31 de dezembro de 1903, que tornou extensivo ás companhias concessionarias de obras nos portos da Republica o disposto na clausula 25ª do decreto n. 4.228, de 6 de novembro de 1901. O termo additivo ao seu contracto assignado no Ministerio da Industria a 29 de janeiro de 1904, em que ficou estipulada para ella a *isenção dos impostos federaes*, constitue a segunda razão do seu actual pedido. Recorre finalmente a peticionaria aos pareceres da Directoria do Contencioso e doutrina dos membros do Conselho de Fazenda. Como, porém, já disse e se vê do processo as razões formuladas pela companhia já foram apreciadas pelo Sr. Ministro em dous despachos.

As Directorias do Thesouro, competentes para estudarem o assumpto, a das Rendas e a do Contencioso, já o fizeram com toda a clareza. Não me compete, portanto, nem me parece licito insistir eu na argumentação já desenvolvida pelos meus chefes *pro e contra*

a pretenção da companhia requerente, tanto mais quanto o Exm. Sr. Ministro, com os despachos acima alludidos, poz termo a questão e só mediante ordem sua se poderá abrir nova discussão. Entendo, pois, que estes papeis devem ser submettidos á esclarecida apreciação do Sr. Ministro.

Segunda Sub-directoria das Rendas, 4 de maio de 1907.—O 3º escripturario, *Arnolpho Nolasco de Rezende.*»

«Reporto-me á informação supra do Sr. escripturario Dr. Arnolpho de Rezende, com a qual estou de pleno accôrdo.—Em 4 de maio de 1907.—Servindo de sub-director, *Francisco dos Santos Marques.*»

«Reporto-me, *data venia*, aos pareceres que já emitti ácerca do assumpto. Seja o processo apresentado ao Conselho de Fazenda para os devidos effeitos.

Directoria das Rendas Publicas, 4 de maio de 1907.—*A. C. de Menezes*, director interino.»

«Visto. Em 17 de maio de 1907.—*Costa Junior.*»

«Visto. Em 17 de maio de 1907.— *A. Regulo Valdetaro.*»

«Visto. Em 17 de maio de 1907.—*Pedro Soares.*»

«O Conselho é de parecer que deve ser deferida a reclamação, á vista da disposição de lei allegada. O Sr. Ministro resolve de accôrdo com o parecer do Conselho.

Sala das sessões, 18 de maio de 1907.—*David Campista.—Pedro Soares.—Costa Junior.—A. Regulo Valdetaro.—A. C. de Menezes.*»

Sr. Presidente, termino por hoje, deixando para amanhã a segunda parte que pretendo ler, afim de que o Senado bem possa apreciar e avaliar a questão da isenção de direitos e os pareceres dos directores do Contencioso e da Directoria das Rendas do Thesouro.

Tenho concluido. (*Muito bem; muito bem.*)

DISCURSO

PRONUNCIADO NA

Sessão de 27 de julho de 1907

O Sr. Alfredo Ellis—Principio, Sr. Presidente, agradecendo a explicação que acaba de dar ao Senado o meu honradissimo collega Senador pelo Ceará.

Eu não pretendia tocar mais neste assumpto, porquanto o illustre Presidente da Camara dos Deputados, com a correcção que lhe é habitual, mandou proceder a inquerito sobre o facto por mim allegado e trazido ao conhecimento do Senado. Nada mais me cumpria dizer sobre o assumpto, porquanto eu havia attingido o meu objectivo, que outro não era sinão o de concorrer para o saneamento moral deste paiz, firmando a confiança do povo nos seus legitimos representantes.

A explicação, porém, do honrado Senador pelo Ceará me força a voltar ao assumpto, para dizer que não contestei, nem contesto absolutamente affirmativa alguma de S. Ex., e que apenas commentei a sua explicação quando affirmou que o ex-titular da pasta da Viação havia dado o seu assentimento e, portanto, a sua collaboração á sub-emenda que foi apresentada e que ficou, pela votação da Camara, incorporada á emenda apresentada a 3 de dezembro de 1906.

Sr. Presidente, não affirmo que o ex-titular da pasta da Viação concorresse de qualquer fórma para a subtracção dessa emenda, que era uma disposição restrictiva á grande concessão que se fazia a uma unica empreza.

O meu ponto de vista é este, e para elle chamo a attenção do Senado, pois, si o Ministro da Viação havia collaborado em uma medida tendente a restringir esse enorme favor que a Empreza das Docas ia obter do Governo, como é que em tão pouco tempo S. Ex. lançava ao esquecimento essa restricção e no seu gabinete firmava, na presença de varias testemunhas, com o director-gerente das Docas de Santos, o acto additivo de 29 de

janeiro de 1904, sem que nesse acto additivo, sem que nesse documento apparecesse o menor vislumbre dessa medida que havia apparecido na Camara, e que havia sido approvada com a collaboração e com a approvação de S. Ex.?!

E' crivel, porventura, que, em tão poucos dias, S. Ex. se tivesse esquecido deste povo todo e dos interesses que haviam sido confiados á sua guarda, depositando nella a maxima e inteira confiança? Por que?

Por que concedeu á Empreza das Docas todos os favores da lei e não se lembrou da medida restrictiva que vinha, de alguma sorte, cercear e compensar o grande favor que as Docas iam receber?

E' sobre este ponto apenas que eu faço estas observações; e, como disse, não quero mais tocar nesse assumpto, mesmo porque julgo que esta questão está debatida sufficientemente, e só voltarei a ella si, porventura, fôr provocado.

Presto a minha mais sincera homenagem ao illustre, ao inclyto Presidente da Camara que, mandando examinar a denuncia dada por mim, desta tribuna, reconheceu a sua veracidade em todos os seus pontos e datas.

Sr. Presidente, a Companhia Docas de Santos deixou cahir a mascara. Até aqui, ella se apresentava como repartição publica federal e, nesse sentido, disfarçada em cordeirinho, recebeu todos os favores da União.

Como eu dizia, ha poucos dias, á cajadada do pastor deixou cahir o envolucro do cordeiro, deixou cahir a mascara e prepara-se para a luta.

Sabe-se, Sr. Presidente, que a empreza vae bater ás portas do Poder Judiciario. Supporá ella, porventura, que, adoptando os mesmos processos do poderoso Dario, da Persia, conseguirá vencer embaraços e resistencias perante o Poder Judiciario?! Todos nós sabemos, Sr. Presidente, que, depois da batalha de Arbéle, esmagado o exercito persa, Dario, querendo salvar-se com o seu sequito, mandou furar os surrões de ouro que levava, suppondo que a phalange macedonica demorasse a perseguição para recolher esse thesouro. Enganou-se, porquanto a phalange macedonica não se abaixou.

Estou convencido, Sr. Presidente, de que a magistratura brazileira será uma phalange macedonica em torno dos interesses do povo, que ella assegura e firma e nós aqui representamos.

Agradeço tambem ao honrado Presidente da Republica, que vae fazer resurgir, qual novo Lazaro, a lei de 13 de outubro de 1869 e sepultada, ha tantos annos, sob o montão de concessões feitas ás Docas.

O povo vassallo daquella empreza póde ter confiança no actual Governo; o benemerito Sr. Presidente da Republica ha de saber cumprir o seu dever; temos confiança nelle.

Sr. Presidente, não posso deixar de relatar ao Senado uma lenda javaneza, que tem applicação ao caso:

Havia um rajah em Java, ha muitissimos seculos, despota feroz, que, tendo a noticia de ter aportado ás plagas da ilha a deusa da Verdade, mandou acorrental-a, prendeu-a no mais escuro calabouço do seu palacio e fez correr o boato de que era a personificação da peste. Chamou seus subditos e mandou cavar um fosso profundissimo para nelle enterral-a; e, não contente com isto, Sr. Presidente, levantou montões de pedras, rolou blócos graniticos e foi accumulando-os até formar aquella montanha que se chama Krakatôa. Diz a lenda que, quando a montanha já quasi encimava com os astros ou com as nuvens, abriu-se uma cratéra e nella cahiram o despota e seus sequazes, surgindo então, Sr. Presidente, um grande e luminoso pennacho que até hoje alli brilha, espancando as trevas daquelle tempestuoso mar ou estreito de Sunda.

A verdade, Sr. Presidente, ha de apparecer. A Companhia Docas de Santos vae bater ás portas do Poder Judiciario. A luz ha de fazer-se e o povo de S. Paulo ha de obter a reivindicação dos seus direitos.

No desempenho da ardua missão que me foi incumbida pela representação de S. Paulo, tenho, Sr. Presidente, me mantido nesta tribuna constantemente, batendo-me pelos direitos do povo do meu Estado. Parece-me que, si não tenho cumprido á risca as aspirações dos meus coestaduanos, pelo menos tenho sido pertinaz, tenho tratado do assumpto com toda a convicção, sinceridade e constancia.

Ha uma cousa, porém, que nunca pude comprehender. Por mais que estudasse esse monstro de ambição e ganancia, nunca pude chegar a saber onde acaba o polvo e principia a larva, onde acaba a larva e começa o polvo.

Feitas estas considerações, Sr. Presidente, cumpre-me concluir a leitura do libello que hontem iniciei nesta tribuna.

O Senado é testemunha, pela leitura dos documentos do The-

souro, que o ex-titular da pasta da Fazenda, durante os quatro annos de sua administração, foi sempre infenso ás pretenções da Companhia Docas de Santos.

Peço a attenção do Senado para a leitura dos ultimos documentos, para então fazer o ultimo commentario.

« Documento n. 2—Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas — Directoria Geral de Obras e Viação —2ª Secção —n. 354 —Rio de Janeiro, 19 de dezembro de 1905.

Sr. Ministro da Fazenda -- Em resposta ao vosso officio n. 231, de 11 de outubro ultimo, referente ao pedido de isenção de direitos para as machinas, utensilios e materiaes necessarios para o serviço da Companhia Docas de Santos no corrente anno, tenho a honra de vos enviar, por cópia, o termo do accôrdo additivo ao celebrado em 14 de novembro de 1892 com a citada companhia, pelo qual se verifica que as obras por ella executadas são consideradas federaes, e, portanto, para importação do seu material isenta das formalidades exigidas pelo art. 432 da Consolidação das Leis das Alfandegas, motivo pelo qual decidiu este ministerio a consulta do respectivo engenheiro fiscal no sentido de examinar elle sómente as quantidades dos pedidos de material para o serviço da companhia.

Saude e fraternidade. —*Lauro Severiano Muller.*»

E' o Ministro da Viação que vae solicitar do da Fazenda favores ás Docas de Santos.

O Sr. Victorino Monteiro— Na fórma da lei.

O Sr. Alfredo Ellis (*lendo*) —«Documento n. 3—Parecer da 1.ª Secção das Rendas Publicas, em 22 de dezembro de 1905 de—*Evangelista Silva*, 1º escripturario.

« Seja-me permittido ponderar que o Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas, com a actual resposta expressa no presente aviso, vem crear uma situação tumultuaria no expediente em que a jurisdicção do Ministro da Fazenda é soberana.

A Com panhia Docas de Santos, nas suas pretenções de isenção de direitos, não independe dos preceitos regulamentares determinados no decreto n. 947 A, de 4 de novembro de 1890, actualmente consolidado nas leis aduaneiras — Consolidação das Leis das Alfandegas e Mesas de Rendas.

Não procede o argumento de que os serviços das Docas de Santos são considerados federaes, porque a propria União, quando pretende despacho livre para artigos destinados ao serviço publico,

está subordinada ás formas regulamentares, que são de commum applicação. O contracto das Docas de Santos é semelhante em prerogativas ao de C. H. Walker, empreiteiro das obras do porto do Rio de Janeiro e, no emtanto, este ultimo apresenta regularmente ao Thesouro os seus pedidos de isenção de direitos, formulados de inteiro accôrdo com os preceitos regulamentares estabelecidos no art. 432 da Consolidação, sendo o certificado firmado pelo chefe da commissão fiscal e administrativa daquellas obras.

E tão rigoroso foi o Ministerio da Fazenda, no inicio da effectividade dos favores de que goza a empreza C. H. Walker, que não tendo a alludida commissão fiscal formulado os seus certificados perfeitamente harmonicos com o predito art. 432, os impugnou e estabeleceu a formal obrigação de serem organizados de accôrdo com os preceitos regulamentares. E foi obedecido.

E' uma invasão de attribuições o que se dá no caso vertente.

O Ministerio da Viação liberta a seu talante a companhia da jurisdicção inalienavel do Ministerio da Fazenda! Si a Companhia Docas de Santos não está sujeita ao que determina o art. 432 da Consolidação, por que apresenta então, com a sancção do Ministerio da Industria, uma relação do material e um certificado?

E' uma incoherencia; a companhia está isenta deste artigo de lei, não tem a obrigação de apresentar os documentos nelle exigidos.

Peço venia, portanto, para reputar de pé as exigencias do despacho do Sr. Ministro da Fazenda, de fl. 47, que não foram observadas, porque, além de ser a companhia obrigada a apresentar um certificado regular, o Ministerio da Viação não póde impor o laudo profissional de que fez questão em manter, por ser um documento dubio, amorpho, verdadeira escapatoria que não tem o cunho de responsabilidade legal de que deve estar revestido.

Recebi em 21 de dezembro de 1905.

1ª Secção das Rendas Publicas, 22 de dezembro de 1905.— *Evangelista Silva*, 1º escripturario.»

« De inteiro accôrdo, a supplicante não póde gozar de prerogativas extra-legaes, das quaes nem a propria União goza.

Em 23 de dezembro de 1905.—O sub-director, *J. Barral*.»

« Documento n. 4—De accôrdo. O dispositivo da lei citada nos termos do accôrdo, si isenta de direitos de importação de que se trata, não annulla as fórmulas dos processos aduaneiros e menos

ainda a acção soberana do Ministerio da Fazenda na fiscalização que lhe cumpre exercer em obediencia á legislação em vigor.

Em 24 de dezembro de 1905.—*Cavalcanti de Albuquerque.*»

« Não estando o certificado passado pelo engenheiro fiscal nos termos do art. 432, n. 2, da Consolidação das Leis das Alfandegas e Mesas de Rendas, este Ministerio não póde attender á supplicante que é obrigada a observar as disposições do mesmo artigo.

Em 19 de janeiro de 1906.— *Leopoldo de Bulhões.*»

« Documento n. 5 — Recebido em 26 de outubro de 1906.

Dando cumprimento ao despacho de fls. remette á Alfandega de Santos, por intermedio da Delegacia Fiscal em S. Paulo, a inclusa relação dos materiaes importados pela Companhia Docas de Santos, no periodo de 4 de maio de 1905 a 22 de agosto ultimo...»

Observo que tive essas listas em mãos. Não as copiei porque eram em grande numero e tomaria muito tempo si viesse lel-as ao Senado. Posso affirmar que eram mais de 20. (*Lendo*) :

«...mediante o pagamento dos respectivos direitos por não ter sido em tempo opportuno autorizada a isenção de direitos solicitada pela supplicante, de accôrdo com a clausula 6ª do seu contracto.

Deu causa a essa não autorização o facto de ter o engenheiro fiscal junto á companhia se recusado a passar o certificado do material a importar de accôrdo com as normas estabelecidas pela nossa legislação aduaneira, isto é, art. 432 da Consolidação das Leis das Alfandegas, á qual, disse o mesmo engenheiro, bem como o Ministerio da Industria, posteriormente ouvido, não está sujeita a requerente.

Quanto ao valor dessa categorica affirmativa, já teve esta directoria opportunidade de se manifestar, conforme se evidencia do processo annexo e o Sr. Ministro tambem, repudiando tal modo de entender, lançou o despacho de fl. 53 verso (d. annexo) que deu origem ao presente pedido de reconsideração.

A Companhia Docas de Santos, na emergencia em que se achava, sem solução definitiva dos seus pedidos de isenção e necessitando, talvez, do material para as suas obras, despachou-o mediante o pagamento dos respectivos direitos, conforme se vê das relações juntas, organizadas pela Alfandega de Santos.

O direito da requerente ao favor impetrado, baseado na clausula VI do decreto n. 966 citado, é um direito liquido e inviolavel

e não póde estar sujeito a caprichos do engenheiro fiscal com prejuizo da parte interessada e falta de cumprimento de obrigações contrahidas entre si pelas partes contractantes, pois que tal modo de proceder, digo, a inobservancia das disposições constantes das clausulas do contracto podem acarretar graves prejuizos para a Fazenda Publica, quando mais não seja o reembolso á companhia, por via judicial, dos direitos que a mesma for compellida a pagar.

Afim de evitar uma consequencia desagradavel, permitta-se-me lembrar o alvitre seguinte...»

E' um escripturario quem falla. Elle vae lembrar um alvitre (*continúa lendo*) :

«...que tem por fim harmonizar a grita levantada em torno dessa questão.»

Sr. Presidente, não havia grita alguma. Este homem naturalmente estava com o cerebro em grande movimento, porque no remanso soturno de sua repartição ouvia uma grita immensa.

O alvitre lembrado por elle é o seguinte. Chamo a attenção do Senado :

« Este Ministerio designará um engenheiro para, nos termos do art. 432 da Consolidação, certificar si os materiaes constantes das relações juntas ao processo annexo são de applicação exclusiva ao fim a que forem destinados ; si as quantidades são as estrictamente necessarias para o tempo determinado e, finalmente, si delles não ha similares na industria nacional em quantidade sufficiente para abastecer o mercado. A' vista desse certificado e de accôrdo com a disposição já citada, poderá o Sr. Ministro autorizar a isenção pedida, devendo então a supplicante solicitar a restituição do que já houver pago á Alfandega de Santos, que — pela verba—Receita a annullar—poderá restituir as importancias pagas no corrente exercicio, solicitando para as relativas a exercicios já encerrados credito ao Thesouro pela verba— reposições e restituições. Esta é a minha opinião sobre o assumpto, que a superior autoridade julgará como melhor dictar o seu esclarecido criterio. 1ª Sub-directoria das Rendas Publicas, em 5—11—06.— O 4º escripturario, *Acylino R. de Mattos Junior*.»

Chamo a attenção do Senado para a data deste parecer.

O Sr. Acylino R. de Mattos Junior lavrou este parecer no dia 5 de novembro de 1906, dez dias, portanto, antes do ex-Ministro da Fazenda deixar a sua repartição (dia 15).

Agora o parecer do Dr. Luiz Rodolpho Cavalcanti de Albuquerque :

« Continuação do documento n. 5 :

Concordo que seja nomeado engenheiro para dar o certificado legal.

Data *ut supra*.—*C. I. Oscar T. Costa* (?), sub-director.»

« Desde que os despachosa duaneiros de que se trata foram feitos sem as formalidades essenciaes de certificado do engenheiro fiscal ou profissional competente nas devidas épocas e a Companhia Docas de Santos não promoveu perante o Ministerio da Fazenda, como lhe cumpria, a designação de engenheiro para aquelle fim, não me parece que lhe assista direito ao que pede, visto como a legislação em vigor não autoriza em tal caso a revisão das relações de material já despachado e retirado da Alfandega. Quanto aos casos futuros, poder-se-ha nomear engenheiro competente para exercer as funcções de fiscal desse material na sua importação, applicação, etc., etc., conforme tenho sempre demonstrado em identicas condições.

Em 5 de novembro de 1906.—*Cavalcanti de Albuquerque*.»

Este parecer foi dado ainda no dia 5 de novembro.

Agora vem o despacho do Ministro da Fazenda:

« Designo o engenheiro Antonio Felix de Faria Albernaz para exhibir o attestado de que falla a informação da Directoria de Rendas Publicas, correndo quaesquer despezas por conta da companhia. 5 de novembro de 1906.—*Leopoldo de Bulhões*.»

Aqui está o certificado:

« Documento n. 6 — Certificado— Certifico que os materiaes constantes das relações annexas, fls. 4, 18, 19, 20, 21 e 22, primeiras vias, se acham comprehendidos na isenção da clausula VI do decreto n. 996, de 7 de novembro de 1890, e do art. 19 da lei n. 1.445, de 31 de dezembro de 1903, e não incidem nas restricções do art. 432 da Nova Consolidação das Leis das Alfandegas e Mesas de Rendas, visto serem proprios e de exclusiva applicação aos fins a que se destinam em quantidade necessaria aos mesmos fins e não incluidos nas excepções do art. 433 da referida Nova Consolidação.

Rio de Janeiro, 7 de novembro de 1906.—O engenheiro *Antonio Felix de Faria Albernaz*.»

Sabe o Senado qual a data deste certificado ? *7 de novembro de 1906*.

Eu não pretendia fazer commentario algum, mas preciso

explicar ao Senado: este engenheiro Antonio Felix de Faria Albernaz, tendo recebido, em 5 de novembro, a incumbencia de ir examinar si os materiaes que estavam em Santos eram ou não em quantidade sufficiente para as obras do porto, devendo examinar, pesquizar a quantidade, a qualidade e si, entre elles, não havia alguns com similar no paiz, no dia 7 de novembro dava um certificado datado daqui do Rio de Janeiro dizendo que estava tudo certo.

Sr. Presidente, ainda que a Companhia das Docas de Santos tivesse posto á disposição desse homem o vapor mais rapido, o trem mais rapido, o trem relampago, não era possivel que esse engenheiro fosse examinar esse material, para affirmar que elle era em quantidade e qualidade, e que não existia similar no paiz.

O Sr. Presidente — Peço permissão a V. Ex. para observar que a hora do expediente está finda.

O Sr. Alfredo Ellis — Peço a V. Ex. que consulte ao Senado si, mais uma vez, demonstrando a gentileza de sempre para com o humilde orador, concede mais alguns momentos, o que for preciso, para concluir o meu discurso.

O Sr. Presidente — Meia hora ?

O Sr. Alfredo Ellis — Meia hora no maximo.

Consultado, o Senado concede a prorogação da hora.

O Sr. Alfredo Ellis — Sr. Presidente, nesta lista, que a Companhia das Docas apresentou, material havia com destino á usina de Itatinga e que para essa usina já havia sido remettido. A usina dista de Santos 32 kilometros. Havia 12.000 toneladas de carvão de pedra, 50.000 barricas de cimento, 1.270 fechaduras, tijolos, telhas, madeiras...

Pois bem, Sr. Presidente, esse engenheiro, tendo recebido a commissão na tarde de 5 de novembro, por despacho do Ministro da Fazenda, no dia 7 lá apresentava, datado daqui, do Rio de Janeiro, um certificado, firmado por elle, de que havia examinado todo esse material e consignava, com a sua firma, a declaração de que estava tudo em ordem e de que nada havia que embaraçasse a restituição das centenas de contos que a Companhia das Docas havia depositado para o despacho desse material.

E, sabe o Senado quem é esse engenheiro ? E' primo irmão do ex-Ministro da Fazenda.

O Sr. Erico Coelho — Peço a palavra.

O Sr. Alfredo Ellis (*continuando e terminando a leitura dos documentos*)—Vou ler o despacho de S. Ex.:

« Documento n. 7. Reportando-me á minha anterior informação, penso que, á vista do attestado, digo certificado, retro firmado pelo engenheiro para tal fim designado pelo despacho do Sr. Ministro, de fls. 16..., de conformidade com a clausula V do decreto n. 966, de 7 de setembro de 1890, póde ser autorizado o despacho livre de direitos e bem assim da taxa de expediente, nos termos do § 22 do art. 2º, combinado com o art. 5º das Preliminares da Tarifa, para o material constante do processo annexo, importado pela Companhia Docas de Santos, para os serviços a seu cargo. Quanto á restituição dos direitos já pagos, para o fim de desembaraçar as mercadorias, emquanto o processo junto estava em estudos no Thesouro, nada tenho a additar ao que já disse no final da minha informação de fl. 16. Primeira Sub-directoria das Rendas Publicas, 14 de novembro de 1906.—O 3º escripturario, *Acytino R. de Mattos Junior*.—Concordo. Dada supra—P. D.—*Oscar T. Costa*. De accôrdo —*C. Albuquerque*.

Autorize-se o despacho e restituição dos direitos.—Em 14 de novembro de 1906.— *Leopoldo de Bulhões*.»

Isto, Sr. Presidente, na vespera de S. Ex. deixar o governo.

Sr. Presidente, como acabei de dizer, nenhum intuito, absolutamente, de odio ou de rancor me levou a trazer ao Senado a exposição que acabo de fazer.

Como o Senado viu, não declarei nada mais, ou cousa alguma além do que consta dos documentos extrahidos de authenticas que existem no Thesouro.

Nenhum commentario faço; apenas não posso deixar de fazer um confronto entre os passados tempos da nossa infancia com os actuaes.

O Senado sabe — não póde deixar de saber, porque nenhum brazileiro póde ou deve ignorar este facto grandioso e sublime na sua simplicidade: vou narral-o.

Imperava Pedro I, sendo Ministro da Fazenda o egregio brazileiro, o grande paulista Martim Francisco. Chamado um dia Martim Francisco pelo Imperante para mandar pagar a seu irmão, tambem ministro, o grande e immortal brazileiro José Bonifacio, a somma de seu subsidio, porquanto José Bonifacio, ao receber essa importancia a havia perdido, ficando sem um real e não se podendo manter, pobre como era, durante um mez sem os seus vencimentos,

Martim Francisco respondeu ao Imperador: «Não o farei! Seria estabelecer um máo precedente. O Thesouro pagou e não tem culpa de que o ministro fosse descuidado, não tendo cautela sufficiente para garantir aquillo que lhe pertencia.»

O Sr. Coelho Lisbôa—Repartirei com meu irmão o meu subsidio, disse Martim Francisco.

O Sr. Alfredo Ellis — Martim Francisco, Sr. Presidente, conhecendo as condições economicas de seu irmão, declarou preferir repartir com elle o seu subsidio, a sujeital-o a soffrer as consequencias daquelle acto. E não pagou, Sr. Presidente.

Quanto é grandioso, quanto é sublime em sua singeleza este facto, que tanto honra a infancia de nossa nacionalidade! O que sinto, Sr. Presidente, é não poder invocar os manes desse eminente brazileiro, para inspirar-me, para receber, nessa invocação, em um jacto de luz, a sua eloquencia esmagadora e, armado dessa clava poderosissima, enxotar do templo da Republica os vendilhões e iconoclastas. (*Prolongada pausa.*)

Sr. Presidente, nesta pequenina pausa atravessou-me pelo espirito fugaz, como um relampago, uma visão apocalyptica. Vi lá fóra, grande, tão grande como o paiz inteiro, um vasto templo banhado pela luz dourada do sol, no exterior, irradiante como o reflexo do fogo do patriotismo de vinte milhões de crentes, e cá dentro, em supremo contraste, a nave como que de um templo coberto de luto e de crepe, vendo deslisar, céleres, sombras fugitivas que passam pelos portaes do Senado caminho desse immenso tribunal, ao qual todos nós temos que comparecer, tribunal cujas sentenças são irrevogaveis, sem appellação e sem aggravo—o da opinião publica.

Sr. Presidente, dolorosa foi a missão; resta-me apenas o consolo de, si offendi amigos, tel-o feito no cumprimento do meu dever de velho republicano, que deseja a Republica respeitada, querida e o Brazil prospero, rico e feliz. (*Muito bem; muito bem. O orador é muito comprimentado e abraçado pelos Srs. Senadores.*)

DISCURSO

PRONUNCIADO NA

Sessão de 2 de agosto de 1907

O Sr. Alfredo Ellis — Sr. Presidente, eu não pretendia voltar a este assumpto e era natural que assim procedesse, porquanto, havendo o Governo, de accordo e em obediencia ao decreto de 6 de junho de 1907, n. 6.501, com as respectivas instrucções, nomeado uma commissão para tomada de contas e fixação do capital da Empreza das Docas, entendi que nada mais havia a dizer; toda a discussão sobre a materia seria ociosa. Seria melhor, Sr. Presidente, que aguardassemos o resultado dos trabalhos da referida commissão para, então, vir o meu illustre antagonista affirmar que a Empreza das Docas é, como S. Ex. affirma, uma empreza benemerita, que só beneficios tem dado ao Estado de S. Paulo.

Só então, Sr. Presidente, o meu illustre antagonista podia vir esmagar-me, demonstrando que as minhas affirmativas e as informações que desta tribuna tenho trazido ao conhecimento do Senado, eram menos verdadeiras, eram menos exactas. Antes, porém, Sr. Presidente, o meu illustre antagonista, representante do Rio Grande do Sul, não tem o direito de blasonar que as suas affirmações são as legitimas, as verdadeiras, ao passo que as minhas são inexactas.

Devo declarar, entretanto, que o illustre representante do Rio Grande do Sul leva sobre mim uma grande e extraordinaria vantagem. S. Ex. vem para o recinto do Senado sobraçando pilhas e maços de documentos que lhe são fornecidos pela empreza, ao passo que o obscuro representante de S. Paulo com difficuldade póde conseguir provas e documentos para os factos que vem narrando desde o anno passado, a proposito dos abusos e escandalos commettidos por aquella empreza contra o povo do meu Estado, seu vassallo.

Os Srs. Senadores bem devem comprehender que o commercio, sujeito áquella empreza, por certo não desejará incorrer na ira e na vingança da mesma, tanto mais quanto ella é senhora absoluta e despotica do porto de Santos.

Por varias vezes o meu illustre antagonista tem declarado serem falsas as arguições levantadas por mim contra a empreza.

O Sr. Victorino Monteiro—Perdoe-me V. Ex.; jamais empreguei a palavra *falsa*.

O Sr. Alfredo Ellis—Si os documentos que tenho trazido ao Senado não são exactos, não são verdadeiros, são *ipso facto* falsos. Creio que fallo em portuguez castiço, quando affirmo que S. Ex. tem taxado de falsos os documentos que tenho apresentado ao Senado.

Mas, Sr. Presidente, como póde o illustre Senador estranhar que esses documentos não sejam a expressão da verdade, si na resposta do illustre Sr. Presidente da Republica ao requerimento de informações que, por intermedio da Mesa, dirigi ao Governo, o proprio Sr. Presidente da Republica declara que não póde absolutamente dizer qual a renda da empreza por se ter a mesma recusado a fornecer os dados necessarios.

Mas, afinal, Sr. Presidente, em resumo, em synthese, qual é a questão?

E' simplicissima: levantei-me aqui o anno passado para instar pela execução da lei de 13 de outubro de 1869; levantei-me para pedir ao Governo que fixasse o capital da empreza e que procedesse á revisão de tarifas, de accordo com o § 5º da mesma lei.

Diz este paragrapho:

«Far-se-ha a revisão das tarifas de cinco em cinco annos, mesmo quando os juros da empreza não excedam de 12 %, limite maximo que a lei declarou poder a empreza retirar como juros do seu capital.» Esta é a questão.

O contracto assignado em 1888 e depois revalidado pelo honrado Senador representante do Estado de S. Paulo, em 1890, e refundido varias vezes com modificações, nunca absolutamente deixou de respeitar essa clausula 5ª da lei de 1869, exigindo a revisão de tarifas de cinco em cinco annos, revisão que nunca se fez.

Levantei-me, justamente para reclamar o cumprimento da lei, a fixação do capital, pouco me importando que se fizesse ou não a revisão de tarifas, porque, si, de facto, pelo exame da

escripta da empreza, se verificar que ella não retira somma superior aos 12 °/₀ que a lei lhe garante, claro está que não haverá reducção de tarifas.

O que desejo, como representante do Estado de S. Paulo, é o cumprimento da lei; todos os mais factos que venho narrando não passam de elementos subsidiarios para o esclarecimento da questão, para fundamentar justamente o pedido que daqui tenho feito para que se execute a lei de 1869, lei que deu origem, sobre a qual foi calcado o contracto de julho de 1888 com a Empreza das Docas.

Poderei agora, Sr. Presidente, narrar um caso: conheci em S. Paulo uma senhora, muito intelligente e bondosa, que tinha por visinha uma outra muito bisbilhoteira. Para indicar o grão de curiosidade e de bisbilhotice da visinha, essa senhora, em uma occasião em que lhe perguntaram como havia passado a noite, disse: melhor do que eu poderá informar a minha visinha. E' o caso.

O illustre Senador pelo Rio Grande do Sul conhece melhor os assumptos de S. Paulo do que nós...

O Sr. Victorino Monteiro—Salvo a comparação. E' questão de Estado.

O Sr. Alfredo Ellis— ... e insurge-se declarando que trato da questão apaixonadamente e com extraordinario enthusiasmo.

Seria justificavel esse enthusiasmo, tratando-se de uma questão referente ao meu Estado, mas o que é estranhavel é o do honrado Senador. Seria mais natural que S. Ex. empregasse o seu talento para defender as cousas do seu Estado, e, até, menos estranhavel. Não sei mesmo si, sendo assim, S. Ex. empregaria o esforço que tem empregado, sacrificando a propria saude, na defesa de seus amigos...

O Sr. Victorino Monteiro—Cumpro um dever que me é muito agradavel.

O Sr. Alfredo Ellis — ... sacrificio que nem Pylades faria por Orestes, e nem Damon por Pythias.

S. Ex. para os emprezarios das Docas é um Saldune. Não está, portanto, habilitado a graduar o enthusiasmo ou mesmo a paixão, com que nós, representantes de S. Paulo, defendemos os nossos interesses.

O Senado póde avaliar a situação do illustre Senador, defendendo seus amigos e a nossa, cuidando dos interesses do nosso Estado.

O Sr. Victorino Monteiro—Defendo uma instituição nacional.

O Sr. Alfredo Ellis — O honrado Senador affirmou que o benemerito Sr. Prudente de Moraes confessara ter se illudido quanto áquella empreza. Invoquei o testemunho de um homem que conviveu com S. Ex. e que, pelo gráo de parentesco, devia melhor que qualquer outro testemunhar a verdade. O Senador pelo Rio Grande do Sul, para contestar a affirmativa do Sr. Deputado Adolpho Gordo, que traz? O numero de um jornal, com o *interview* do Sr. Prudente de Moraes. Mas, que confessou o Sr. Prudente de Moraes? Que as obras eram realmente grandiosas.

Já houve alguem que contestasse esse facto? O Sr. Prudente de Moraes, no almoço a que assistiu, examinou, porventura, a escripta, verificou a execução do contracto? Verificou as taxas, mais ou menos lesivas que a empreza cobra, e exige do contribuinte? Por certo que não. Entretanto, se affirmou que S. Ex. se confessara contricto.

Em relação a esta empreza, Sr. Presidente, eu bem podia lembrar o facto de um jury a que assisti.

Tratava-se de um criminoso feroz e contumaz—de um assassino. Allegava o advogado que o defendia que elle havia dado 10 facadas em um pobre pae de familia, mas, no empenho da defesa, exclamava:—Srs. jurados, esta pobre victima que vêdes aqui sentada no banco dos réos, só deu 10 facadas, quando podia ter dado 20, deveis absolver esta victima do destino. O miseravel que elle assassinou, resistiu e elle não pôde dar mais do que 10 facadas quando deveria ter dado 20.

A Empreza das Docas de Santos, Sr. Presidente, em vez de 9$625 por tonelada de mercadoria, podia cobrar pelas mesmas razões e pelos mesmos fundamentos 18$ ou 20$000.

O meu illustre antagonista fez um quadro comparativo das taxas cobradas por varias alfandegas, algumas das quaes européas. Não sou especialista em assumptos aduaneiros e de fiscalização, e só com difficuldade poderia obter, por intermedio de algum amigo, uma ou outra informação a respeito, notando-se que teria a certeza de que S. Ex. diria logo que não eram verdadeiras, porque só são as que S. Ex. traz, quando confeccionadas pela Empreza das Docas.

O Sr. Victorino Monteiro — Eram documentos officiaes.

O Sr. Alfredo Ellis — Receioso de que S. Ex. me contestasse, eu não poderia apresentar, por exemplo, informações sobre os portos de Liverpool e Bordéos, porque S. Ex. amanhã traria tambem os

portos de Hamburgo e de Trieste e eu teria assim de acompanhal-o nessa grande peregrinação, pelo globo terraqueo e por todos os portos de mar deste e do outro continente.

Entretanto, Sr. Presidente, consegui, por intermedio de um amigo, o *Annuario do Commercio do Havre*. Não é possivel que as taxas pagas em Bordéos divirjam muito das do Havre.

Vou ler ao Senado quanto paga a mercadoria por tonelada, para que o Senado possa verificar a differença que existe entre as taxas que cobra a *benemerita* Empreza das Docas e as que pagam os francezes que, naturalmente, estão muito mais onerados do que nós. Si nos queixamos, é porque somos ingratos.

O Sr. Victorino Monteiro — Este facto está até no relatorio do Sr. Dr. Joaquim Murtinho.

O Sr. Alfredo Ellis — A Companhia das Docas cobra 9$625 por tonelada, ao passo que aqui estão as taxas de desembarque e outros serviços que pesam sobre as mercadorias vindas de Nova York para o Havre.

Alcool, a pipa, que deve pesar cerca de 800 kilos paga 1/2 franco; ora, o franco está a 640 réis; portanto, paga 320 réis da nossa moeda.

Esta mesma pipa custaria, nas Docas de Santos, 9$625 para atravessar um trechinho de cáes.

«Aveia», a sacca paga 10 centimos, ou 64 réis; «trigo» e «milho», cada 10 saccas pagam 65 centimos; «madeiras», por tonelada, pagam um franco, isto é, 640 réis; «madeira», por 40 pés cubicos americanos, um franco; «café» e «cacáo», pagam 10 centimos, quer dizer 64 réis.

Quando, para uma sacca de café atravessar, nos hombros do carroceiro, um trecho do cáes de Santos, paga taxa de capatazia, 300 réis e carga 150 réis ou 450 réis, no Havre paga 10 centimos, 64 réis.

Somos uns ingratos!... devemos estar satisfeitissimos com o serviço das Docas e o representante de S. Paulo não tem o direito de se levantar nesta tribuna para pedir remedio ao Governo, para pedir o cumprimento da lei, sem que seja acoimado de apaixonado, de poeta, de ingenuo.

Realmente, Sr. Presidente, ha 19 annos que essa empreza assignou este contracto e até hoje nenhum Governo se havia lembrado de que na sua eclosão e no desenvolvimento da sua acção se transformasse no verdadeiro polvo, no verdadeiro monstro que é.

Mas, provavelmente isso é falso, não diz a verdade, mas tenho aqui contas de venda. Provavelmente, são inexactas tambem, porque os unicos documentos legitimos, verdadeiros, exactos e officiaes são os que o honrado Senador apresentou em favor das Docas.

Aqui está, Sr. Presidente, uma conta de venda de jacarandá desembarcado no Havre—6.014 kilos—portanto, seis toneladas.

Pagou de despezas de desembarque— 6 francos e 70 centimos—quer dizer pagou um franco por tonelada.

Aqui tenho outra conta —36 saccas de café—pagaram: desembarque 5 francos e 5 centimos, quer dizer 3$200.

Foi a somma paga por 36 saccas de café no Havre. Essas 36 saccas de café, para atravessarem o cáes de Santos, pagariam 16$200—cinco vezes mais !

S. Ex. disse hontem, perguntando-me com certo orgulho de vencedor, porque, na opinião de S. Ex., estou pulverizado, completamente esmagado — si eu conhecia qual a despeza que fazia a empreza para a dragagem do porto.

Sr. Presidente, acho que a somma de mil e tantos contos, que ella arrecada para fazer esse serviço, deve cobrir de sobra as despezas, deixando grande margem, tanto mais quanto é sabido que, nesse serviço, ella não emprega o processo usado pelos Srs. Walker & Comp. em relação ao porto do Rio de Janeiro. Como se sabe, os batelões desta firma seguem até á ilha Rasa e alli despejam a lama no mar, para evitar que se aterre o fundo da bahia, produzindo baixios.

Pois bem, Sr. Presidente, saberá o illustre representante do Rio Grande do Sul onde a Companhia Docas de Santos despeja a lama que retira daquelle canal ?

O Sr. Victorino Monteiro—Naturalmente no ponto mais conveniente.

O Sr. Alfredo Ellis—*O ponto mais conveniente*, Sr. Presidente, é defronte da Barra, em frente a uma das praias mais lindas do mundo, que está sendo estragada pelas Docas de Santos, com o testemunho do *leader* da bancada paulista na outra Casa do Congresso, que isso viu da ponta de Itaipús, em companhia do coronel Villeroy. Os batelões chegam defronte da Barra, e alli despejam, quando a verdade é que a empreza devia ter o maximo cuidado nesse serviço, para evitar que se formem baixios e se inutilize uma das melhores praias do mundo, porquanto é sabido que os detrictos se dividem, que a parte mais pesada deposita-se no

fundo do mar, emquanto que a mais leve é arremessada á praia. Dahi, Sr. Presidente, o estar constantemente essa praia coberta de detrictos, suja, porque assim o quer a Empreza Docas de Santos.

Familias que se utilizavam della, para banhos de mar, estão abandonando-a, porque é impossivel tomar banhos alli.

Fallou tambem o honrado Senador nas emprezas que gozam de isenção de direitos, levando alguns dias para provar que a Companhia Docas de Santos está no gozo de um direito que lhe é sagrado.

A Companhia Docas de Santos emprega, porém, essa isenção de direitos em construcções alheias ás obras do porto de Santos. Agora mesmo acaba de construir quatro casas na rua Taylor, em Santos, para moradia do seu pessoal.

O Sr. Victorino Monteiro — E' do seu contracto.

O Sr. Alfredo Ellis — Aqui mesmo a empreza está construindo um palacio na Avenida Central, que custará ao contribuinte paulista de 180:000$ a 200:000$000 annuaes.

O honrado Senador levou dous dias para... esmagar, destruir o calculo que havia feito sobre o valor do terreno, quando é facto que eu affirmei, que não conhecendo o seu valor, lançava mão justamente de uma publicação do *Jornal do Commercio*.

Depois, Sr. Presidente, que importa?

Porventura, o facto do preço do terreno ser de 160:000$ ou 1.600:000$ modifica em alguma cousa o facto?

Então, porque um individuo qualquer commette um delicto, o furto de 160:000$, o delicto é menor do que seria si o furto fosse de quantia superior?

O Sr. Victorino Monteiro—Mas o delicto foi praticado pelo Governo.

O Sr. Alfredo Ellis—A questão é que não podia tel-o feito.

O Sr. Victorino Monteiro—Mas fel-o em beneficio de São Paulo.

O Sr. Alfredo Ellis—Realmente, ha de aproveitar muito a S. Paulo a construcção desse edificio!...

O Sr. Victorino Monteiro—Naturalmente aproveita, porque a renda do predio servirá para amortização do capital e influirá na reducção das tarifas.

O Sr. Alfredo Ellis—Quando?

O Sr. Victorino Monteiro—No momento opportuno.

O Sr. Alfredo Ellis—Estou convencido de que não chegará esse momento opportuno, si o Governo não tiver pulso firme.

O Sr. Victorino Monteiro — Então, V. Ex. ataca o Governo.

O Sr. Alfredo Ellis—Este Governo está procedendo bem, e tanto isto é verdade que, quando me levantei nesta Casa para louval-o pelo acto que havia praticado, expedindo o decreto de 6 de junho de 1907, com as respectivas instrucções, o nobre Senador, antes de conhecer o decreto, respondeu daquella tribuna o seguinte :

«Eu desconhecia completamente o decreto a que o honrado Senador por S. Paulo acaba de se referir e, francamente, Sr. Presidente, não participo, como o illustre Senador, desse prazer, e nem tambem acho que isso seja um reflexo de luz divina, porque um acto de prepotencia nunca póde ser um reflexo dessa luz, que nada mais é que a justiça e o direito.

Este acto demonstra o contrario, significa que, quando o Governo se sente fraco, não obedece á lei, exerce um acto de poderio, porque quando o poder publico contracta, com quem quer que seja, nivela-se com o particular para regular as suas relações pelo direito privado.

Eu, portanto, Sr. Presidente, não dou parabens á Nação, ao Estado de S. Paulo, e lamento que um moço de tantas esperanças, tão illustre, o qual admiro profundamente, talvez pela sua inexperiencia, pelo seu desconhecimento juridico, se tenha deixado levar ao ponto de querer ferir o direito de uma empreza das mais grandiosas, a que mais tem concorrido para o desenvolvimento do Estado de S. Paulo.»

Isto dizia S. Ex. sem conhecer o decreto !

O Sr. Victorino Monteiro — E dizia muito bem.

O Sr. Alfredo Ellis — S. Ex. não se lembrava de que esse decreto, lavrado pelo eminente Ministro da Viação, a quem S. Ex. dava tão poucos conhecimentos juridicos, trazia a rubrica do Sr. Presidente da Republica, professor emerito de direito e administrador reconhecidamente capaz e experiente.

Sr. Presidente, venho pedir ao Sr. Ministro da Fazenda que estude o assumpto de capatazias.

A Companhia Docas de Santos contractou com o Governo o serviço de capatazias, mas essa taxa é devida pela movimentação de descarga das mercadorias que transitam pelas alfandegas, não se tendo cobrado nunca capatazias sobre a exportação.

A sacca de café exportada não deve incidir na taxa de capatazias, porquanto a alfandega nada tem que ver com a exportação; taxas de capatazias só incidem sobre mercadorias que a alfandega recebe para a conferencia, despacho e entrega.

Pois bem, a Companhia das Docas cobra 300 réis por sacca de café, como taxa de capatazias.

Tendo o Estado de S. Paulo exportado de 1895 a 1907, 86.391.503 saccas de café, segue-se que, tendo passado pelas Docas e pago as taxas de 300 réis de capatazias e mais 150 réis de carga, ou sejam 450 réis por sacca, produziu aquelle total para a archi-afortunada companhia 38.876:176$350. Decompondo-se esta somma, verifica-se que 25.917:450$900 foram cobrados a mais pela empreza, tendo ella direito realmente pelo serviço de carga a 12.958:725$450, correspondente a 2 1/2 réis por 1.000 kilos.

Segue-se que a Empreza Docas arrecadou mais de dous mil contos annuaes com a cobrança de uma taxa a que não tem direito, conforme vou demonstrar ao Senado.

Aqui está o que são capatazias:

« O serviço das capatazias será feito por administração ou arrematação.

Este serviço consistirá:

1.º Na descarga, recebimento, conducção, segurança, deposito, fiel guarda, acondicionamento, beneficio, aproveitamento e entrega de todas as mercadorias e valores, a cargo da Alfandega ou da Mesa de Rendas. »

O Sr. Presidente — Peço permissão ao honrado Senador, para lembrar que a hora do expediente está terminada.

O Sr. Alfredo Ellis — Sr. Presidente, pretendo terminar a minha oração, dentro em pouco. Por isso peço a V. Ex. que me tolere por mais alguns momentos. Vou synthetizar o mais possivel:

« Art. 184. São responsaveis:

§ 1.º O arrematante do serviço das capatazias, pelas faltas, extravios, avarias, damnos e quaesquer prejuizos que soffrerem as mercadorias, desde o seu desembarque nas pontes ou caes da Alfandega até a entrada no armazem a que forem destinadas; e desde a sua sahida do armazem até a sua entrega ou sahida da Alfandega.»

Sr. Presidente, isto quer dizer que a taxa de capatazias só incide sobre a mercadoria importada.

Diz mais a Consolidação das Leis das Alfandegas e Mesas de Rendas:

« Dos direitos de exportação :

« *Secção 1ª*—Art. 563. São sujeitos aos direitos de exportação os seguintes generos e objectos que dos portos da Republica se exportarem para mercado ou paiz estrangeiro :

1º, a polvora fabricada por conta do Governo ;

2º, os metaes preciosos em pó, pinha, barra ou em obra ;

3º, o ouro em barra fundido na Casa da Moeda ;

4º, os generos de producção e manufactura do Districto Federal.

. . . . . .

§ 2.º Os direitos das mercadorias comprehendidos nos ns. 1 e 2 do presente artigo serão arrecadados nos Estados tambem de conformidade com a tabella I, não pelo valor que for arbitrado por occasião do despacho. »

Segue-se, do que tenho lido, que a Companhia Docas, illicita e illegalmente, cobra a taxa de 300 réis por sacca de café, como taxa de capatazias, e o Estado de S. Paulo tem pago 25.000 e tantos contos indebita, illegal e illicitamente.

Chamo a attenção do honrado Ministro da Fazenda para o assumpto, afim de S. Ex. verificar si é ou não real que a taxa de capatazias só incide sobre mercadorias importadas.

O illustre representante do Rio Grande do Sul affirmou que o serviço das Docas é muito mais barato do que o de qualquer outro porto da Republica e do que o de Hamburgo.

Aqui tenho a tabella de preços antigos cobrados antes das obras do porto de Santos. Por ella se verifica que as taxas eram insignificantes ; mas, hoje, essa empreza não se contenta nem com o duplo nem com o triplo, mas com o decuplo.

Não quero ler a tabella para não fatigar o Senado, mas peço a V. Ex., Sr. Presidente, que ordene que ella seja publicada acompanhando o meu discurso, para que todos os Srs. Senadores possam verificar a differença que existe entre ambas—uma que é muito favoravel ao contribuinte e outra que lhe é contraria.

Disse mais o honrado Senador que a crise de transporte foi debellada pela empreza, não contesto ; mas é necessario verificar que ella tambem, em grande parte, concorreu para a crise, inutilizando grande parte dos trapiches que existiam. Ainda mais, Sr. Presidente, depois da enorme resistencia opposta pelos donos desses trapiches, alguns dos quaes foram construidos pela propria

empreza, como o de Francisco Martins de Souza, que pagou á Empreza das Docas... 30:000$, e o de Goulart & Comp.; essa empreza, Sr. Presidente, que foi justamente a constructora desses trapiches, uma bella noite, e dizem que com o auxilio do pessoal da Capitania do Porto, demoliu o trapiche e arruinou o Sr. Francisco Martins de Souza, que ficou reduzido quasi á miseria. A mesma empreza que construiu o trapiche! A mesma empreza, tendo de remover este concurrente, demoliu-o sem indemnisação!!

Em relação ao Sr. Alvaro de Ramos Fontes, aqui endeosado pelo illustre representante do Rio Grande do Sul, tenho apenas a dizer que não o conheço. Sei que elle foi nomeado por decreto de 24 de maio de 1894 sub-director das Rendas, e, segundo parece, nesse cargo occupou-se da redacção do regulamento que até hoje vigora na companhia das Docas.

Pois bem, Sr. Presidente, nomeado pelo decreto de 24 de maio de 1894, aposentou-se por invalidez a 17 de outubro do mesmo anno, 29 dias antes de 15 de novembro, antes do «Marechal de Ferro» passar o governo ao seu successor.

Nós sabemos o que são essas verbas testamentarias.

Essa aposentadoria foi devida a uma inspecção de saude, quando S. S., deixando, por invalidez, o cargo de sub-director de Rendas, foi logo encarregado de serviços pesados, como director das Docas de Santos.

Aposentou-se por invalidez, sendo moço, forte, e tão moço e tão forte que póde justamente administrar uma empreza daquella ordem.

Tenho certeza de que si o Governo mandassse fazer uma revisão desta aposentadoria, verificar-se-ia que elle é homem perfeitamente são e não invalido.

O Sr. Victorino Monteiro—A questão é que foi legitimamente aposentado.

O Sr. Alfredo Ellis—S. Ex. affirmou tambem que a Companhia Mogyana...

O Sr. Victorino Monteiro — Eu não affirmei; li o documento.

O Sr. Alfredo Ellis — S. Ex. declarou que a Companhia Mogyana entendia que não devia prestar contas.

Tenho aqui informações cabaes sobre o caso. Não leio, porque não quero tomar mais tempo ao Senado...

O Sr. Victorino Monteiro — Mas eu li o officio da companhia.

O Sr. Alfredo Ellis — ... mas peço, Sr. Presidente, que

mande publicar essas informações em meu discurso. Não as leio para não incorrer na necessidade de requerer nova prorogação.

« Informações — As estradas de ferro de S. Paulo nunca se oppuzeram á tomada de contas de seu capital ; por muitos annos esse serviço foi feito regularmente pelo Governo, quer geral, quer provincial, e segundo o mesmo systema agora estabelecido para a tomada de contas e fixação do capital da companhia Docas de Santos.

Si esse serviço foi interrompido ou deixou de fazer-se regularmente no regimen republicano, a suspensão foi devida á falta de providencias do poder publico e não á opposição das companhias.

Assim é que a *S. Paulo Railway*, a mais antiga das companhias de estradas de ferro de S. Paulo, teve sempre e por muitos annos, funccionando a seu lado a commissão de tomada de contas, composta de um engenheiro fiscal e de um empregado de Fazenda.

Foi assim que o seu capital primitivo foi apurado e fixado em 1874, ha 33 annos, em £ 2.650.000, e, anno por anno, mez por mez, a sua receita e despeza era examinada, documento por documento, pela commissão fiscal, que remettia ao Governo mensalmente os respectivos balancetes, assignados tambem pelo superintendente da companhia.

Como a *S. Paulo Railway*, todas as outras companhias de estradas de ferro de S. Paulo: a Paulista, a Mogyana, a Sorocabana, a Ituana e a S. Paulo ao Rio de Janeiro, tiveram suas contas tomadas pelos Governos que fizeram as respectivas concessões, e os respectivos capitaes fixados pelo que diz respeito ás linhas concedidas e construidas durante o regimen imperial.

Depois de proclamada a Republica, ainda essa pratica continuou, ainda que sem a mesma regularidade.

Assim é que o capital relativo ás despezas da linha dupla, de Santos a Jundiahy, *S. Paulo Railway* foi tomado em tempo, e fixado, si me não falha a memoria, em £ 6.500.000, mais ou menos.

Tambem o capital da Estrada de Ferro Rio Claro, trecho federal, pertencente á Companhia Paulista, foi examinado e fixado em £ 1.500.000, ha cinco ou seis annos, quando era Presidente da Republica o Sr. Dr. Campos Salles.

E' certo que, pelo que diz respeito ás linhas concedidas pelo Governo do Estado, depois de proclamada a Republica e construidas de então para cá, por muitos annos deixaram de ter o capital examinado e fixado, para os effeitos contractuaes, talvez porque essas linhas foram construidas fóra do regimen da garantia de juros.

Mas o Governo do Estado de S. Paulo em boa hora tratou de reparar essa falta, e em fins do anno passado nomeou uma commissão encarregada da tomada de contas e fixação do capital de todas as novas linhas.

Essa commissão entrou logo em funcções e nenhuma das companhias deixou de apresentar-lhe as suas contas para serem examinadas.

Apenas a Companhia Mogyana, mal aconselhada (mas sem deixar de apresentar as suas contas) allegou que a fixação do seu capital perdera seu objectivo, por lhe parecer que na vigencia do regimen da tarifa movel era o cambio o unico regulador de suas tarifas, doutrina que foi a unica a sustentar, e pela primeira vez este anno, e que de facto não tem nenhum fundamento legal, nem no proprio contracto que permittiu a cobrança da tarifa movel, porque, segundo confessou essa mesma companhia em seu ultimo relatorio, é uma das clausulas do contracto da tarifa movel que a companhia facilite a tomada de contas e fixação do seu capital para os effeitos da reducção das tarifas, quando a renda em dous annos consecutivos exceder o limite de 12%.

Foi este o unico incidente havido e que aliás, como disse, não *obstou que a companhia* apresentasse ao Governo, *como de facto apresentou ha cerca de um mez*, todas as contas das despezas feitas em suas linhas de concessão estadual.

E para que bem se veja que por parte das companhias de estradas de ferro de S. Paulo, não houve reluctancia em apresentar suas contas ao Governo, é bastante ler o trecho do ultimo relatorio da Paulista, que é do mez passado, referente ao caso.

Disse então a Directoria da Paulista:

« O Governo de S. Paulo que, a partir de 1880, suspendera a tomada de contas do capital empregado nas vias ferreas de concessão do antigo Governo Provincial, voltou a proceder ao exame das despezas feitas nas linhas da concessão paulista, tendo por fim fixar-lhes o capital para os effeitos contractuaes.

« Para o desempenho dessa tarefa, nomeou o Governo do Estado uma commissão de profissionaes, á qual, desde que se poz em communicações com a companhia, foram, dentro de poucos dias, exhibidos todos os dados, informações e documentos que pediu para satisfação de seu encargo. »

Não é exacto que o *frete medio* de uma sacca de café dos districtos de producção até Santos custe 4$800.

Em S. Paulo, póde-se affirmar que a zona cafeeira vae até á distancia de 550 kilometros do littoral. Pois bem ; o frete de uma sacca de café do extremo dessa zona a Santos, pelas tarifas ferroviarias actualmente em vigor, nas linhas da Paulista e *S. Paulo Railway*, custa cerca de 4$600.

Este, pois, póde ser o frete maximo actual .

Ora, si o percurso maximo de zona cafeeira a Santos é de 550 kilometros, o percurso médio é de 275 kilometros e para esta distancia (pois que as tarifas são differenciaes e não proporcionaes á distancia) o frete de uma sacca é de 2$920, muito inferior a 4$880.»

Sr. Presidente, preciso tambem fazer uma rectificação. Em um dos meus discursos anteriores, eu disse que se formara a conspiração do silencio ao redor desta tribuna e que o processo era o mesmo que a antiga Inquisição empregava, quando tornava espessas as muralhas para impedir que se ouvissem através dellas os gritos dos opprimidos.

Nessa occasião, tive opportunidade de referir que um unico orgão, um unico diario matutino desta capital havia, espontaneamente, nobremente,se collocado ao lado do representante de S. Paulo. Recordo-me, Sr. Presidente, de haver dito o nome do jornal, mas no meu discurso não sahiu publicado.

Venho repetir : o unico jornal da manhã que espontaneamente, nobremente, cavalheirosamente, collocou-se ao lado do representante de S. Paulo foi o *Correio da Manhã*, galhardo e corajoso orgão, que o povo tem para defesa de seus direitos, quando conculcados pela força e pelo arbitrio.

Rendo-lhe as minhas homenagens e desta tribuna envio-lhe os agradecimentos do povo do meu Estado, bem como á *Tribuna*, orgão vespertino que teve procedimento identico.

Sr. Presidente, não desejo nem pretendo voltar á tribuna para tratar das Docas, emquanto a commissão nomeada pelo Governo não vier trazer os esclarecimentos precisos. S. Ex. disse hontem que deseja a verdade. Outra cousa não póde desejar o povo de meu Estado.

Queremos que a verdade se faça, que se projecte a luz sobre a escripta da empreza e espero o resultado dos trabalhos dessa commissão para me confessar vencido ou vencedor.

Peço ao illustre representante do Rio Grande do Sul que empregue os seus bons officios de amigo dedicado, dedicadissimo, dos emprezarios das Docas de Santos para que não levantem embaraços,

obices ao serviço dessa commissão e que, ao contrario, os auxilie, porque então S. Ex. terá opportunidade para affirmar que o Estado de S. Paulo é ingrato, que não está pagando taxas exaggeradas, nem illegaes.

Quanto ao facto, Sr. Presidente, de S. Ex. por varias vezes haver dito que o representante de S. Paulo tem procedido com ingenuidade, respondo a S. Ex. que realmente reconheço isto, reconhecendo tambem que o nobre Senador tem procedido com grande sagacidade, só me restando agora, Sr. Presidente, aguardar que o Estado do Rio Grande do Sul, correspondendo aos serviços que o seu illustre representante lhe está prestando com tanta sagacidade, lhe offereça um premio, esperando eu o castigo do meu Estado, castigo merecido pela ingenuidade com que tenho procedido, defendendo os seus direitos. (*Muito bem; muito bem.*)

Tabella comparativa de

Taxas	*Docas*
A — Atracação	700 réis vapores. 500 réis navios por dia e por metro de caes occupado. Vapores e navios de 100 metros de comprimento, pagam *por dia* respectivamente 70$ e 50$000.
B —Carga e descarga.....	2$500 por tonelada.
C — Capatazias	200 réis até 50 kilos e para dezena mais 100 réis.

ARMA

Docas cobram 1 %, 1, 5 % e 2 %

Trapiche Paquetá cobrava SOBRE O FRETE MARI

taxa no porto de Santos

Trapiche Paquetá	*Ponte da Estrada de Ferro Ingleza*
Por dia de effectiva descarga 50$ vapores e 30$ navios á vela.	30$ por dia util incluido uso de guindaste effectuando descarga até 120 toneladas. 38$ navios grandes; quando guindastes não podendo trabalhar, taxas reduzidas a 8$ e 16$000. Vapores 20$ e direito a guindaste.
—	—
200 réis por 60 kilos e 30 réis por 10 kilos ou fracção. Sacca de café de 60 kilos pagando 80 réis por tonelada pagaria 1$333.	500 réis por tonelada ou fracção. Volumes de : 1 a 2 toneladas..... 7$500 2 » 3 » ..... 15$000 3 » 4 » ..... 20$000 4 » 5 » ..... 30$000 5 » 6 » ..... 40$000 Trilhos, sal, carvão, semelhantes, etc., 500 réis por tonelada.
	—
	Não tem.

ZENAGEM

SOBRE O VALOR *da mercadoria*.

TIMO, que é muito menor, 10 %, 15 % e 20 %.

DISCURSO

PRONUNCIADO NA

Sessão de 5 de agosto de 1907

O Sr. Alfredo Ellis — Em toda a minha vida parlamentar, Sr. Presidente, jamais tive occasião de empregar maior esforço para conservar a calma do que neste debate.

O Sr. Pires Ferreira — Quanto maior é a calma, maiores são as victorias.

O Sr. Alfredo Ellis — Entretanto, Sr. Presidente, ha de me relevar o Senado si, apezar dos esforços que vou empregar, uma ou outra phrase mais candente me escapar dos labios para exprimir a magoa e a justa indignação de que me acho possuido, como representante do Estado de S. Paulo. Desculpar-me-ha o Senado, e por isso desde já peço aos meus illustres collegas um *bill* de indemnidade.

O tom com que costumo discutir os assumptos nesta Casa é conhecido dos meus illustres collegas e eu seria incapaz de trazer para uma discussão desta ordem phrases que porventura pudessem magoar a qualquer um delles.

Não serei eu, Sr. Presidente, quem vá diminuir o prestigio do Senado da Republica, quem converta este recinto em um rinhadeiro, menos em um redondel de toureiros ou queira transformal-o em uma sala de manicomio, reservada á gymnastica macabra de epilepticos.

Não, Sr. Presidente, tenho procurado manter o decoro desta Casa e appello para os meus illustres collegas.

Respeito a todos, presto-lhes a maxima consideração, e jamais seria capaz de aggredir um Estado, por mais infimo e pobre, pois a todos considero como irmãos de uma só familia. (*Apoiados.*)

Nós, representantes de S. Paulo, fomos aggredidos, injuriados, por assim dizer esbofeteados neste recinto. E' justa, portanto, a repulsa.

Jamais como paulista, ou como representante de S. Paulo, senti as minhas faces ruborizarem-se, como nas ultimas sessões.

Não se tratou de discutir um projecto : tratou-se, sim, de projectar odio accumulado, guardado e enthesourado, vizando cobrir de ignominia um Estado da Republica.

Affirmou-se neste recinto que os tres milhões solicitados á União iriam, como as celebres pombas do poeta, para não mais voltarem, marcando-se com o ferrete da velhacaria o Estado que foi o berço da nossa independencia e cujas tradições mereciam e merecem o respeito de todos os irmãos da Federação. E arrastou-se o Estado de S. Paulo por este recinto, e foi se exhumar o cadaver putrefacto da escravidão, para responsabilizal-o por esse crime como si elle fosse o unico criminoso, e lançou-se mão das velhas chapas abolicionistas, do sangue cobrindo o escravo e fez-se do lavrador uma especie de ventosa applicada ao dorso do misero captivo, para tornar mais antipathica a posição de S. Paulo, que pela primeira vez veiu solicitar o apoio da União, em uma causa que é nacional. (*Apoiados da bancada paranaense.*)

O Estado de S. Paulo tem sido credor da União, quasi que desde a proclamação da Republica. Por que não podia ser tambem seu devedor?

Porventura S. Paulo veiu genuflexo estender a mão, supplicando uma esmola, ou veiu, baseado em uma lei do Poder Legislativo, que manda consignar no orçamento da receita uma autorização para o emprestimo de 15 milhões esterlinos, destinados á valorização do café.

Tinha ou não o direito, já não digo o dever de, na situação que atravessava, carregando sobre os hombros a enorme responsabilidade de sustentar os preços do nosso primeiro producto, vir expor a situação, como parte integrante da Federação, ao Poder Executivo, solicitando conselhos e remedios, para as difficuldades que então o assoberbavam?!

Que se deu?

Os factos são recentes. Os Estados que assignaram o Convenio de Taubaté, em 26 de fevereiro de 1906, contavam com os 15 milhões para a valorização do café, e deviam contar, porque era lei da Republica.

Neste presupposto o benemerito presidente de S. Paulo, autorizado pelos presidentes de Minas e do Rio de Janeiro, ficou incumbido de tomar a direcção das medidas necessarias á valorização desse producto.

O Sr. Barata Ribeiro — Não é isto o que diz a lei.

O Sr. Alfredo Ellis — Sr. Presidente, o Poder Executivo passado, que havia iniciado e aconselhado as medidas consignadas no orçamento da receita, creou depois todos os embaraços que surgiram para a realização do emprestimo.

Dependia apenas de que a representação de S. Paulo se submettesse ao desejo do ex-Presidente da Republica, em relação á Caixa de Conversão. Bastaria, para que não encontrasse o menor embaraço na realização do emprestimo, que a representação de S. Paulo abrisse mão das medidas tendentes á organização da Caixa de Conversão.

O illustre ex-Presidente da Republica nos collocou no seguinte dilemma: ou tinhamos a valorização e abandonavamos a Caixa de Conversão, ou não teriamos a valorização, si, porventura, quizessemos sustentar a mesma caixa.

Não hesitamos; era um compromisso tomado com os Estados do Rio de Janeiro e de Minas, e preferimos soffrer todas as agruras de uma campanha tal como a que o paiz está assistindo, a faltar com o compromisso que S. Paulo havia assumido.

Então, Sr. Presidente, começou a via dolorosa de batermos ás portas de todos os banqueiros, solicitando os recursos necessarios á salvação do primeiro producto deste paiz.

Desanimou, porventura, o benemerito presidente de S. Paulo? Não, si isso foi um crime, elle o commetteu!

Com pequenos, com insignificantes recursos, lançou-se elle á arena para salvar a extraordinaria riqueza que o Brazil possue, porque, por estar ella em S. Paulo, não se segue que não esteja no Brazil e não seja um patrimonio nacional.

S. Ex. iniciou as suas operações com um milhão esterlino. Claro está que o partido baixista, dispondo de extraordinarios recursos, percebeu desde logo que em breve seria vencedor.

Um milhão esterlino!

Iniciou-se então a acção, e devo dizer entre parenthesis que não estou de accôrdo com o honrado relator da Commissão de Finanças, comquanto admire o seu talento e o modo pelo qual se desempenhou da missão que lhe foi imcumbida, quando disse que teria sido talvez mais conveniente, para boa execução do plano, comprar cafés baixos.

Não sou de sua opinião, porque, si o presidente do Estado de S. Paulo resolvesse assim proceder, a consequencia immediata seria fazer subir o preço do café de baixa qualidade.

O Sr. Muniz Freire—Consequentemente, os outros subiriam tambem.

O Sr. Alfredo Ellis—Mas, attenda V. Ex. O café baixo, com os pequenos recursos que tinha o Estado de S. Paulo, não poderia obter *warrantagem*; além disso, ainda havia outra vantagem na retirada dos cafés superiores, pois estes justamente é que são vendidos como café de estranha procedencia, por preços elevados; tanto assim que, na liquidação dessa operação, é bem possivel que o governo de S. Paulo possa vendel-os com agio e com grande lucro.

Sr. Presidente, o Estado de S. Paulo, repito, iniciou as operações com um milhão esterlino; os baixistas esperavam que em breve esse *stock* lhes cahiria nas mãos; entretanto, S. Paulo continuou a procurar, por todos os meios e fórmas, recursos para proseguir na operação, visto como reconheceu que a safra era muitissimo superior ao que se presumia.

Alcançou então o emprestimo de tres milhões esterlinos, com os quaes pagou o primeiro milhão, que tinha obtido a prazo curto, e continuou as operações com dous milhões apenas. Os baixistas, reconhecendo ainda que os recursos do Estado eram insignificantes, persistiram no sitio ao *stock* até que pudessem impor o preço e apoderar-se delle.

Em breve o Estado de S. Paulo reconheceu que não podia absolutamente, com somma tão escassa, continuar a fazer as suas operações; foi então que do seu patrimonio tirou a joia mais preciosa que tinha e sobre ella obteve mais dous milhões, para continuar a lucta.

Os baixistas, naturalmente, vendo os escassos recursos do Estado, continuam ainda a produzir a baixa no sentido justamente de obrigar S. Paulo a reforçar os *warrants* perante os banqueiros que os fizeram.

Nessas condições, S. Paulo, tendo já disposto de todos os seus meios, era ou não natural que viesse ao Poder Executivo expor a situação, sem que absolutamente recorresse aos seus irmãos solidarios com elle no Convenio de Taubaté? Era ou não regular que S. Paulo viesse á União expor a situação, tanto mais quanto se tratava do principal problema da producção nacional?

Foi o que S. Paulo fez. O Sr. Presidente da Republica não estava absolutamente obrigado a patrocinar o emprestimo de tres milhões a S. Paulo, si não visse que essa somma, applicada como vae ser, salvará talvez a economia nacional de muito maior prejuizo.

S. Paulo não veiu estender a mão e pedir uma esmola, Sr. Presidente.

Não! Seria preferivel á humilhação deixar que os 8.000.000 de saccas fossem lançadas ao mercado e vendidas a preço vil e que os baixistas se apoderassem dellas para vir depois nos impor a baixa durante dous, quatro ou cinco annos, como teem feito.

O Sr. Pires Ferreira—E' por isso que o termo *valimento*, constante do parecer, devia ser substituido por *apoio*.

O Sr. Alfredo Ellis—Esta questão, Sr. Presidente, devia ser discutida com a maxima calma, pois não havia ensejo, não havia motivo, não havia razão para se atirar a pecha de relapso ao Estado de S. Paulo.

Affirmou-se tambem neste recinto que o meu Estado tem sido o mais pesado á União.

Não basta affirmar, Sr. Presidente; não basta que um Senador da Republica affirme um facto dessa ordem; é preciso proval-o. E póde fazel-o, póde fazel-o (*dirigindo-se ao Sr. Barata Ribeiro*), intimo-o para que o faça. Que vá quem isso affirmou ao Thesouro, traga de lá a conta corrente de todos os Estados da Federação, e então poderemos saber si S. Ex. procedeu ou não com odio e com rancor contra o Estado que tenho a honra de representar nesta Casa!

O que posso affirmar, Sr. Presidente, é não ser verdade que o Estado de S. Paulo tenha sido o mais pesado á União.

Não venho dizer, Sr. Presidente, que o meu Estado concorre com 40 e muitos por cento para a renda da Federação, não venho dizer que, devido ao esforço e á energia da lavoura de S. Paulo nós concorremos com 48 °/₀ da nossa exportação global; mas, em resposta a S. Ex., vou ler alguns dados estatisticos, esperando que o honrado Senador os contestе.

	Ouro	Papel
«A União e S. Paulo — A lei federal n. 1452, de 30 de dezembro de 1905, orçou a receita da Republica, destinada á applicação geral e especial para o exercicio de 1906 em..	83.095:035$000	240.193:000$000

Para esse *quantum*, foi arrecadado no Estado de S. Paulo: Impostos de importação pela Al-

fandega de Santos, conforme a tabella n. 22, do recente relatorio da Fazenda Federal, apresentado pelo Dr. David Campista.....	15.335:458$000	28.230:921$000
Imposto de *consumo*, conforme a tabella n. 27, do mesmo relatorio	.....	9.856:487$000
Differentes impostos, sob a classificação *Interior*, conforme a tabella n. 35, do mesmo relatorio.....	.....	9.689:250$000
Parcellas que sommam.....	.....	47.776:658$000

Embora esta somma não represente a totalidade da arrecadação realizada, deante desses elementos, póde-se affirmar que o Estado de S. Paulo concorreu com a *quinta parte* para a formação da receita geral orçada para a União. No exercicio vigente o mesmo se reproduzirá com sensivel augmento da arrecadação paulista. Portanto, a *quinta parte* da receita geral destinada á manutenção do governo do paiz, do exercito, da marinha, da justiça federal, ou da vida nacional—sahe do Estado de S. Paulo.

Tratando-se agora, para a valorização do café, de producção dos Estados de Minas, S. Paulo e Rio, de um emprestimo perfeitamente garantido de £ 3.000.000, que deverá ser feito a S. Paulo pela União e a qual tanto interessa a *vitalidade fiscal de tão forte contribuinte*, são manifestamente injustos alguns commentarios estranhos que temos visto, algures, sobre aquella operação.

Os algarismos expostos fallam bem alto quanto ao grande collaborador do progresso do Brazil!

S. Paulo — 10 — 6 — 07.—Dr. *Veiga Filho*.»

Não era possivel, Sr. Presidente, dar melhor resposta ás arguições feitas aqui pelo Sr. representante do Districto Federal.

S. Paulo não peza á União; é um irmão que procura trabalhar e honrar á Republica e aos seus compromissos. (*Apoiados*.)

E si, porventura, veiu e entrou neste recinto solicitando o auxilio da União, não o fez porque se tratava de uma questão sua, individualmente, mas por ser uma questão nacional. S. Paulo en-

tendeu, e entendeu bem, que a questão, affectando os interesses nacionaes, não podia ser resolvida por elle só.

Teria sido melhor, Sr. Presidente, que a União lhe negasse, porque então assumiria a responsabilidade dos acontecimentos futuros.

Quanto a nós, arruinados talvez durante 10, 15 ou 20 annos, temos certeza de que haveriamos de resurgir para occupar a posição que temos na Federação Brazileira, e para isso não nos faltaria energia, tanto mais quanto S. Paulo é uma das poucas circumscripções da Republica onde o trabalho está methodizado e a riqueza feita á custa de mais de um seculo de labor.

O Sr. Meira e Sa' — E é um Estado de riqueza inexgotavel.

O Sr. Alfredo Ellis — Mas, na faina de ferir S. Paulo no que elle tem de mais sagrado, de mais intimo, não se hesitou em comparal-o a um irmão prodigo e tratante, querendo metter a mão no patrimonio da familia, para arrancar tres milhões á communhão, para uso e gozo dos fazendeiros de S. Paulo, que já haviam sugado o sangue dos captivos.

O Sr. Barata Ribeiro — V. Ex. está sacrificando a verdade ás metaphoras do seu talento.

O Sr. Alfredo Ellis — Estou respondendo a V. Ex.

O Sr. Barata Ribeiro — A mim é que não. Não vejo a quem V. Ex. responde. Só si é a alguma alma do outro mundo.

O Sr. Alfredo Ellis — Vou ler qual a riqueza agricola de S. Paulo, para se verificar que os tres milhões esterlinos hão de voltar.

Estou convencido de que o honrado Presidente da Republica não enviaria mensagem ao Poder Legislativo, solicitando autorização para esse emprestimo, si não tivesse deante de si as garantias precisas, que lhe assegurassem o pagamento dessa importancia.

O Sr. Barata Ribeiro — O Presidente da Republica não solicitou do Congresso o emprestimo. O que é verdade é que acceitou a solicitação do emprestimo fóra da lei.

O Sr. Alfredo Ellis — Sr. Presidente, a riqueza agricola de S. Paulo se decompõe pela fórma seguinte: «No 1º districto está avaliada em 135.425:000$; no 2º em 465.638:000$; no 3º em 273.737:000$; no 4º 169.684:000$; no 5º 7.350:000$000. Total: 1.051.836:000$000.»

Um Estado, que possue uma riqueza desta ordem, não é, não póde ser um Estado velhaco ou insolvavel.

Qual o Estado que com tal fortuna não pagará os tres milhões que lhe forem emprestados e não honrará o compromisso que tiver tomado?

Sr. Presidente, si o Estado de S. Paulo commettesse essa indignidade, ella reflectir-se-hia sobre todos os Estados da União. (*Apoiados.*)

Os honrados Senadores querem saber qual a somma em mãos dos italianos, dedicados collaboradores do nosso progresso?

No 1º districto, a colonia italiana dispõe de 5.051:000$; no 2º, de 13.348:000$; no 3º, de 21.454:900$; no 4º, 8.820:000$, e no 5º, 250:000$000. Total: 48.395:000$000.

A colonia tem entre nós, em S. Paulo, em propriedades agricolas 48.395:000$000!

Si os honrados Senadores tiverem a curiosidade de saber quantas propriedades agricolas tem o Estado, cousa que muitissimas vezes é necessaria para o commercio e para a industria, fornecerei estatistica com a maxima exactidão.

No 1º districto ha 20.000 propriedades agricolas; no 2º 11.171, no 3º 9.491; no 4º, 10.604 e no 5º, 5.684. Total: 56.931 propriedades agricolas.

Vejamos agora qual a área cultivada:

No 1º districto, 129.000 alqueires; no 2º, 20.000; no 3º, 159.000; no 4º, 97.000; no 5º, 21.000. Total: 602.805 alqueires.

Isto quer dizer, Sr. Presidente, que o honrado e benemerito presidente de S. Paulo, tratando justamente da lei tributaria, está promovendo o levantamento do cadastro do Estado, de modo a poder transformar o imposto de exportação em imposto territorial.

A formação desta riqueza, sabe o honrado Senador, porque residiu longos annos em S. Paulo, o esforço que representa o capital empregado para formação de uma propriedade destas; o esforço, repito, o estoicismo, a abnegação de anno a anno. Não é, pois, como S. Ex. diz, que o café e a borracha são cousas nativas e que basta lançar a semente e esperar a colheita.

O Sr. Barata Ribeiro — Abnegação e estoicismo, não. Só ha muito poucos annos o fazendeiro, proprietario de estabelecimentos industriaes e agricolas, começou a saber que era o café que lhe dava o ouro.

O Sr. Alfredo Ellis — E' uma classe de imbecis?!

O Sr. Barata Ribeiro — De imbecis não; mas, de despreoccupados.

O Sr. Alfredo Ellis — Quando se extinguiu a escravidão, as propriedades agricolas não excediam de 12 a 13 mil; hoje, depois da Republica, o Estado de S. Paulo apresenta no seu haver 56.931 estabelecimentos agricolas.

O Sr. Barata Ribeiro — Quando se aboliu a escravidão, São Paulo resistiu á lucta que um dos homens de maior talento desse Estado tinha travado com seus conterraneos — o celebre visconde de Sete Quedas.

O Sr. Alfredo Ellis — Sempre foi essa a cogitação da parte adeantada de S. Paulo. Lá, nos *Annaes* da Camara Legislativa, da antiga Assembléa Provincial, ha projectos creando grandes e pesados impostos sobre a importação de escravos. Appello para o testemunho do meu companheiro de bancada.

O Sr. Barata Ribeiro — Desculpe; isto foi nos ultimos dias da escravidão, quando o Estado previa o enormissimo prejuizo que teria, si continuasse a permittir que se abrissem mercados de escravos a tres e a quatro contos de réis por cabeça.

O Sr. Alfredo Ellis — Sr. Presidente, S. Paulo deve á União uma grande parte da sua corrente immigratoria.

O Sr. Barata Ribeiro — Ainda bem que V. Ex. o diz.

O Sr. Alfredo Ellis — S. Paulo reconhece o que deve. São Paulo tinha preparado o leito e os colonos que recebeu vinham naturalmente com destino ao Brazil, e os paulistas foram mais previdentes e naturalmeute aproveitaram a situação.

O Sr. Barata Ribeiro — Os paulistas não foram mais previdentes; resistiram até ao ultimo momento.

O Sr. Alfredo Ellis — Não interrompi o nobre Senador pelo Districto Federal, quando S. Ex. produzia os seus discursos.

O Sr. Barata Ribeiro — V. Ex. tem razão; V. Ex. quer que eu me retire da disscussão; estou retirado.

O Sr. Alfredo Ellis—S. Paulo, como disse, tinha preparado o leito para essa corrente immigratoria, mas, pergunto: a collocação desses immigrantes no Estado de S. Paulo não está redundando em grande bem para a União?

O Sr. Coelho Lisboa—E acreditou a immigração.

O Sr. Alfredo Ellis — Diz bem V. Ex. Acreditou a immigração, e, tanto não foi o movimento immigratorio dirigido exclusivamente para S. Paulo, que o ex-presidente da Republica, Sr.

Prudente de Moraes, encaminhou 20.000 colonos polacos para o Estado do Paraná, encarregando desse serviço o honrado Senador Candido de Abreu, cuja ausencia neste momento lamento.

O Sr. Coelho Lisboa—E encontrei na Europa o nome de S. Paulo confundido com o do Brazil, tão acreditada estava a immigração para S. Paulo.

O Sr. Alfredo Ellis—Disse o honrado Senador que a União havia creado as estradas de ferro de S. Paulo.

Não é verdade.

O Sr. Lopes Chaves—Não é!

O Sr. Alfredo Ellis—S. Ex. não é capaz de provar essa allegação, que não passa de méra declamação.

A *S. Paulo Railway* obteve garantia de juros e essa garantia tornou-se effectiva durante muitos annos, até que parte dessa estrada trafegasse; mas, dentro em pouco, a União foi sendo alliviada do encargo dos 7 °/₀.

O Sr. Lopes Chaves— Cinco por cento.

O Sr. Alfredo Ellis — Em breve essa garantia foi toda paga e continuou a ser uma fonte de renda para a União.

O Sr. Coelho Lisboa — Chamavam-na até a *estrada de ouro*.

O Sr. Alfredo Ellis— No contracto havia uma clausula que determinava que, quando os lucros excedessem de 8 °/₀, seriam divididos com a União. Pois bem; em virtude dessa disposição, a União recebeu mais de 2.000:000$. Recebeu até ao ultimo vintem que havia adeantado para aquella garantia e mais 2.000:000$, em virtude daquelle dispositivo do contracto. E, si não continuou a receber essa renda, foi porque abriu mão della expontanea e livremente.

O Sr. Lopes Chaves— Foi a companhia que abriu mão da garantia.

O Sr. Alfredo Ellis — A companhia abriu mão da garantia de juros e, em vista dessa desistencia, a União teve tambem que desistir da metade dos lucros que excedessem de 8 °/₀.

Em relação á Companhia Paulista, saiba o honrado Senador que ella foi feita exclusivamente com capitaes paulistas. Em relação á Mogyana, ha trechos com garantia de juro federal, mas o que posso affirmar a S. Ex., e S. Ex. bem o sabe, é que o Governo da União tem a certeza de que não perderá um só real.

Em relação á Sorocabana, quando o Governo da União se propoz vendel-a a uma companhia extrangeira, o Estado de São

Paulo não solicitou um real de adeantamento; acceitou o preço; apenas pediu preferencia, e esta preferencia lhe era devida, porque, pelo contracto primitivo, elle tinha o direito de encampar a estrada.

E, si não fosse esse direito, talvez a Sorocabana não pertencesse hoje ao patrimonio nacional.

Onde estão as estradas paulistas feitas á custa da União? O honrado Senador tem obrigação de vir dizel-o da tribuna.

O Sr. Lopes Chaves — Ha o ramal de Poços de Caldas.

O Sr. Alfredo Ellis — A palavra de um Senador da Republica, Sr. Presidente, tem grande peso perante o paiz. Portanto, S. Ex. está na obrigação restricta de vir provar o que affirmou, isto é, que o Estado de S. Paulo é o que mais tem pesado nos cofres da União e que tem estradas de ferro á custa de garantias de juros da União.

E' interessante, Sr. Presidente. Desde 1904 que se discute neste recinto a questão do café. S. Ex., entretanto, jamais pronunciou uma palavra.

Discutimos no orçamento da receita os 15 milhões esterlinos, que deviam ser consignados como emprestimo para a valorização do café, e S. Ex. não articulou uma palavra. Agora, quando o Estado de S. Paulo está assoberbado com um *stock* de oito milhões de saccas de café, que o esmaga, que o arruina, S. Ex. vem lançar contra elle as mais crueis e as mais terriveis invectivas!

Por que?

O Sr. Presidente (*fazendo soar os tympanos*) — Attenção. Pediria a V. Ex. que se dirigisse á Mesa, para tornar o debate menos aspero.

O Sr. Alfredo Ellis — Sr. Presidente, foi por isso que, ao assumir á tribuna, pedi ao Senado que me relevasse, porquanto, silenciosamente, ouvi as duras invectivas que contra o meu Estado foram irrogadas pelo Sr. Senador do Districto Federal durante quatro sessões.

O Sr. Barata Ribeiro — Sr. Presidente, peço licença a V. Ex. para dizer que, da minha parte, o nobre Senador por S. Paulo póde me irrogar quantas injurias quizer, que não protestarei.

O Sr. Presidente — O nobre Senador jámais irrogou censuras a V. Ex.

O Sr. Barata Ribeiro — Mas, de antemão, me promptifico a não protestar.

O Sr. Alfredo Ellis — Sr. Presidente, o nobre Senador jámais discutiu este assumpto, nas occasiões em que aqui tem elle sido

debatido, limitando-se, entretanto, a affirmar depois que, si não fizera, fôra devido exclusivamente á declaração do relator da receita de que tal autorização não entraria em vigor.

Sr. Presidente, que diria o Senador, que diria S. Ex. si, porventura, como medico, chamado para uma conferencia, a ver um doente gravemente enfermo, endossasse com seu nome, com a sua responsabilidade, uma receita perigosa, venenosa ao enfermo, sob a méra allegação de outro collega de que o remedio não seria applicado?

S. Ex., porventura, como profissional, não sentiria remorsos, si o remedio fosse applicado com o seu endosso, com a sua responsabilidade?

Sr. Presidente, si o honrado Senador pelo Districto Federal collaborou, votou a medida, como se insurge hoje, quando o Estado de S. Paulo vem solicitar da União o auxilio, o emprestimo de tres milhões esterlinos, isto é, a quinta parte do que ella estava autorizada a dar para a execução do Convenio?

Porque S. Ex. não responsabilizou tambem os Estado de Minas e Rio de Janeiro? Por que dirigiu todas as suas settas, todas as suas invectivas e injurias contra o Estado de S. Paulo?

Sr. Presidente, nunca em minha vida de parlamentar me senti tão humilhado e tão abatido como me senti debaixo do latego de S. Ex., que, como um cossaco em aldeia da Mandchuria, vergastasse com o seu *knout* o *mujik* russo.

Não, Sr. Presidente, S. Ex. deve tratar aos seus collegas com delicadeza, porque deve se lembrar de que, si somos embaixadores, não podemos ver os Estados que aqui representamos humilhados e desrespeitados como foi o Estado de S. Paulo; ou então não haveria logar para a representação do meu Estado nesta Casa, si porventura o Senado homologasse as injurias que contra elle foram injustamente irrogadas.

O Sr. Presidente — (*fazendo soar os tympanos*) — A Mesa não póde permittir que a discussão tome este caracter pessoal.

A Mesa respeita e considera o Estado de S. Paulo, mas toma a liberdade de observar que, acima de tudo, está o decoro e o prestigio do Senado.

O Sr. Alfredo Ellis—Sr. Presidente, ninguem mais do que eu tem acatado o decoro e o prestigio desta Casa—appello para V. Ex. e para todos os Senadores—mas, ha de permittir o Senado que eu photographe bem os meus sentimentos de paulista, repel-

lindo essa injuria, tanto mais quanto vinha ella repassada de iniquidade e de injustiça!...

Não é de agora, Sr. Presidente; todo o mundo sabe e ainda ha pouco viu-se o honrado Senador pelo Districto Federal maltratar da mesma fórma os representantes de Alagôas.

O Sr. Barata Ribeiro—Desejava saber como V. Ex. tira as duzias das photographias que se propõe fazer. Queria encommendar-lhe grande numero dellas para espalhal-as pelo paiz inteiro.

O Sr. Alfredo Ellis—Era bastante mandar collocar um espelho deante da tribuna do honrado Senador.

O Sr. Presidente (*fazendo soar os tympanos*)—Attenção!

O Sr. Alfredo Ellis—Não é preciso tirar photographias porque o paiz inteiro está vendo o que se passa neste recinto e ha de ouvir a repulsa á affronta que soffremos.

Sr. Presidente, vou passar agora a estudar a questão do café.

O Sr. relator, com a maior proficiencia esclareceu o Senado relativamente aos varios problemas ligados a esse producto, porque, si a questão do preço do café interessa ao lavrador, o preço da producção do café interessa a economia nacional. O café representa de 60 a 65 % da nossa exportação, e era preciso inventar pelo menos, um succedaneo que viesse supprir o desapparecimento desse producto, que concorre com porcentagem de tal ordem nas nossas relações economicas mundiaes.

A situação, tal qual se desenha, obrigou o Estado a sahir a campo, com os pequenos recursos que tinha, para evitar a *debacle*, a perda da riqueza productiva do Estado, porque ninguem produz sem esperança de lucro. Desde que o producto é vendido, por menos do custo da producção, cessa a mesma. Precisamos, portanto, acompanhar a marcha dessa producção, para verificar si era ou não possivel, lançando mão dos meios que as necessidades e as circumstancias aconselhavam, salvar essa riqueza do Estado de S. Paulo, a maior riqueza da União.

A producção mundial do café, de accôrdo com a excellente monographia do Sr. Joaquim de Lacerda, é a seguinte: «A producção do café no mundo tem progredido constantemente, conforme se verifica da estatistica geral feita desde 1850 e 1860, até 1905 a 1906.

A producção mundial, em 1850 foi de cinco milhões de saccas; em 1860 e 1870, na média seis milhões; de 1880 a 1890, 10 milhões; de 1890 a 1900, 12 milhões e 800 mil; de 1900 a 1906, 16 milhões e 125 mil.»

Vê-se, tambem pelo movimento mundial do café, que o consumo não acompanhou a marcha ascendente da producção. Dahi o desequilibrio, conforme bem disse o honrado relator do parecer da Commissão de Finanças.

S. Ex. acertadamente declarou que a falsificação do café não se deve á sua falta, mas ao seu preço. Póde-se falsificar café, por um preço muito inferior ao do café natural, porquanto sobre este incidem taxas quasi prohibitivas. Dá-se a mesma cousa, com relação ao contrabando.

Na Inglaterra é impossivel o contrabando, porque alli existe o livre cambio. Nos Estados Unidos, o café quasi que não é falsificado. Por que? Porque o café entra alli sem pagar taxa alguma. O mesmo, porém, não se dá em França, na Allemanha, na Austria-Hungria e na Italia. Nesses paizes as taxas incidem quasi que prohibitivamente sobre o café.

Vou dar uma prova ao Senado; entre a Belgica e a França ha uma linha de fronteira, respeitada e bem assignalada, por marcos de distancia em distancia; entretanto, o belga consome de 10 a 12 kilos de café *per capita*, ao passo que o francez, que aprecia tanto o café como o belga, só consome 1 1/2 kilos.

Não é evidente que isso é devido, justamente, ás taxas oppressivas e onerosissimas que pesam sobre o café, em França, impedindo o seu consumo em maior escala?

São justamente essas taxas que concorrem para o augmento da falsificação do café e para a creação dessas fabricas que enchem os mercados da França, da Italia e da Allemanha de café falsificado, misturado com chicorea, figos e cereaes.

Não é possivel combater a falsificação do café, mesmo quando este seja vendido por preço baixo e insignificante, porquanto o povo americano paga pela sua chicara de café, 260 milhões de dollars por anno; entretanto, dessa enormissima somma apenas cabem ao productor 60 milhões, com a obrigação de levar o café a Nova York. Por onde se escoam os 200 milhões que a Norte America paga pela sua chicara de café? São absorvidos pelos intermediarios. Não seria justo que esses intermediarios que tão pingues resultados tiram desse producto, desistissem de uma pequena poncentagem em favor do productor?

O problema, Sr. Presidente, é muito claro e tem sido muito estudado. O productor é o unico que tem prejuizo; lucram com o café as estradas de ferro, lucram os intermediarios, lucram os

carroceiros, todos lucram, menos o productor. Isto já tive occasião de dizer desta tribuna, reclamando o necessario remedio.

O honrado presidente do Estado de S. Paulo, quando tomou a iniciativa de defender esse producto, naturalmente tinha em vista a certeza de seguir-se uma safra escassa e minima a uma safra enorme, e, convencido de que é impossivel a valorização do café, dada a fórma pela qual a safra é exportada, S. Ex. cogitou justamente dessa questão commercial de impedir que a safra affluisse, como costuma affluir, no semestre de junho a dezembro, ao mercado de Santos, na proporção de 65 a 70 %.

O processo dos baixistas era simplicissimo. Aguardavam a época da avalanche do café, convencidos de que o lavrador não podia guardar o producto, e teria de se submetter aos preços baixos e infimos que elles offerecessem. Era esta a situação; como obvial-a?

S. Paulo interveiu, é verdade que com recursos excassos, mas a questão é que, si esses milhões de saccas de café forem retirados diante da safra insufficiente deste anno, o Estado de S. Paulo não terá prejuizo, nem a União.

E' simples fazer o calculo. A safra de 1906 a 1907 foi a maior que o Estado tem tido; um concurso de circumstancias fez com que, desde os cafezaes mais velhos aos mais novos, produzissem muito e essa safra foi de 16.500.000 saccas dos quaes 15.300.000 já foram exportadas. Assim como essa safra foi excepcionalmente alta, a futura será excepcionalmente baixa.

Como productor e por sel-o, profundamente conhecedor do assumpto, posso affirmar que ella não excederá de quatro e meio milhões a quatro e tres quartos no maximo, que, com um milhão e meio da safra passada, darão para a producção de S. Paulo 6.250.000 saccas.

Tomando dezeseis e meio milhões com quatro e meio milhões da safra actual, temos 21.000.000. Repartida essa enorme somma por dous annos verifica-se que não haverá absolutamente excesso de producção. Entretanto, si essa enorme somma de 16.000.000 de saccas fosse arrojada á praça de Santos, os baixistas comprariam esse café a preço infimo e fariam a mesma repreza que S. Paulo fez, para se garantirem, contra os preços altos da safra pequena.

Veriamos o seguinte: o preço do café baixo, por occasião da safra enorme, continuaria a ser infimo com a safra pequena de 1907-1908, porquanto, tendo os baixistas feito a repreza, poderiam

manter os preços baixos, lançando mão para o consumo dos oito milhões de saccas que hoje estão em poder do governo de S. Paulo, sem necessidade de entrar no mercado.

O honrado Senador pelo Districto Federal affirmou que os preços pagos pelo café, depois do Convenio, foram mais baixos que antes da execução do plano que está sendo posto em pratica; já o meu honrado collega pelo Espirito Santo demonstrou que os *stocks* a 1 de junho de 1895 não ultrapassavam de dous milhões, ao passo que os *stocks* foram crescendo, á medida que a producção ia augmentando, a ponto de attingirem a 16 milhões.

Pois bem, Sr. Presidente, em 1902, em virtude da safra de 1901, que foi de 10 1/2 milhões, a sacca de café que havia chegado, durante 1901, a 34 francos e meio, baixou a 29 francos e meio.

O Sr. Muniz Freire — Eu produzi esse argumento.

O Sr. Alfredo Ellis—De fórma que a exportação de uma safra de 10 milhões e meio de saccas occasionou uma baixa nunca attingida. O café foi vendido a 29 1/2 francos. Imagine V. Ex., Sr. Presidente, o que se daria com a exportação de uma safra 50 % maior que a de 1901.

Si nessa occasião o café baixou a 29 1/2 francos, a quanto baixaria si não fosse a benefica e patriotica intervenção do governo de S. Paulo?

O café nunca baixou de 36 francos, e agora mesmo está a 39.

Pergunto ao honrado Senador si esse augmento sobre a baixa a que chegou o café em 1901 e 1902 é ou não devido á intervenção tão malsinada por S. Ex.?

A differença do preço é de quasi 10 francos em 50 kilos.

Fazendo-se o calculo, verifica-se que, com a retirada de oito milhões de saccas, o beneficio do Estado é de cerca de 100 milhões de francos. Naturalmente o productor tambem está lucrando com essa differença.

Não fosse a benefica intervenção do Estado de S. Paulo e o café continuaria por preços infimos, preços que vigorariam durante a safra minuscula que vamos ter, porque os oito milhões de saccas estariam nas mãos dos baixistas, que só entrariam no mercado quando lhes aprouvesse entrar, isto é, quando os preços chegassem a taxas miseraveis por elles determinadas.

Para demonstrar a importancia desse producto na nossa economia nacional, vou ler um quadro sobre o valor da exportação de café correspondente a 1890—1891 a 1905—1906.

Verifica-se desse quadro o seguinte: «que o producto liquido da safra do café em 1890—91 a 1895—96, tento sido a safra de 6.340.000 saccas, preço médio 96 francos, foi de £ 26.600 ; em 1896—97 a 1900—1901, sendo a safra exportada de 10.111.000 saccas, os preços, dá em começo de baixa, 42,80 francos, produziu £ 18.580.000 ; 1901-1902 a 1905-1906, sendo a safra exportada de 12.311.000 saccas, ao preço medio de francos 40,60, produziu apenas £ 21.260.000.»

Deste quadro, Sr. Presidente, verifica-se haver o Brazil recebido por uma safra de 10.340.000 saccas menos do que apurou pela venda de uma safra de 12.311.000 saccas, pois, ao passo que por uma safra, 1890 a 1896, de 6.340.000 saccas, recebeu £ 26.600.000, por uma outra, a de 1901-1906, de 12.311.000 saccas recebeu apenas £ 21.260.000 menos que a metade, pois que a safra augmentou de 6 para 12 milhões.

Si, nos periodos reunidos de 1896—1897 a 1901—1902 e 1901—1902 a 1905—1906, sendo a média annual da exportação 11.211.000 saccas entregues, o seu producto foi apenas de 19.920.000 libras, confrontando-se a média do valor da exportação nos dous periodos, teremos: no periodo de 1890—1891 a 1895—1896 teve o Brazil 26.600,000 libras pelas suas safras de café, e no periodo de 1896—1897 a 1905—1906, 19.920.000 libras, havendo um *deficit* annual de 6.680.000 libras. Quer isto dizer que, em um periodo de 10 annos, pela desvalorização do nosso principal producto, perdeu a economia nacional 6.680.000 libras annuaes.

Esta grande reducção do valor da exportação do café não é justificada, porque, na peior hypothese, deveriamos ter o mesmo valor annual de 26.600.000 libras nos ultimos 10 annos, em que foram exportadas annualmente mais 4.871.000 saccas.

E' facil de comprehender a situação critica em que se encontram os agricultores que, tendo produzido 30 % mais, receberam em valor esterlino menos 30 % no periodo de 1896 — 1897 a 1905—1906.

A reducção do valor da exportação do café, nos ultimos 10 annos, elevou-se a 66.800.000 libras.

Além desta consideração, Sr. Presidente, é preciso que o legislador pese bem o valor das nossas safras de café no computo geral da exportação do paiz, porquanto representam ellas o principal elemento para as nossas permutas internacionaes.

Nós não podemos absolutamente ter vida independente, honrar os nossos compromissos externos, manter o serviço de armada e

exercito sem que os nossos productos exportaveis attinjam á somma, pelo menos, de 53 a 55 milhões esterlinos.

Ora, Sr. Presidente, si deduzirmos o valor da borracha exportada, que resta? Como substituir o café, que representa nesse computo 65 a 70 %? E' ou não justo que o Estado de S. Paulo, no intuito de salvar essa riqueza, empregue os seus ultimos recursos, empregue o seu ultimo real, uma vez que, salvando a sua riqueza, elle concorre para a manutenção desses serviços e para as sommas de que a União precisa para o intercambio mundial?

Ha, portanto, razão na raiva, na ira do honrado Senador pelo Districto Federal no ataque que produziu contra uma medida que se reputa necessaria para salvar justamente esse producto, que representa o principal factor da riqueza da nossa economia nacional?

Acho que S. Ex. não tem razão e que, mais tarde, reflectindo com calma, ha de verificar que S. Paulo não podia proceder de outro modo, assim como o obscuro orador que está na tribuna não podia deixar de defender este projecto com o mesmo enthusiasmo e empenho, reconhecendo, embora, a sua incapacidade.

Sr. Presidente, quando daqui a dias ou semanas, pela infiltração lenta da imprensa, os écos deste debate chegarem aos ultimos recantos do meu Estado, é muito possivel que os pobres lavradores, estudando o assumpto, lastimem que o honrado Senador pelo Districto Federal tenha procurado impedir uma medida de alto alcance social, economico e financeiro, não só para a lavoura de tres Estados, como para o paiz. E' muito possivel, Sr. Presidente, que algum delles alongando, ao sol posto, suas vistas pelas varzeas que margeam os arroios e vendo os cómoros, de terra argilosa, formados pelos cupins, faça a seguinte reflexão: que, assim como esses pequeninos insectos perfuram e vão ás camadas subjacentes do solo á busca do barro e da argamassa necessarios para a construcção de suas moradas, assim tambem homens ha que descem ás profundidades do coração para extrahir das camadas de odio e das lavras da ingratidão os materiaes para os monumentos de seu genio e pedestaes de suas glorias. (*Muito bem; muito bem. O orador é comprimentado e felicitado.*)

PRODUCÇÃO MUNDIAL DE CAFÉ

Marcha da producção do café no mundo

A producção do café no mundo tem progredido constantemente, conforme se verifica da estatistica geral desde 1850—1860 até 1905—1906.

Producção mundial

	Média annual *Saccas*
1850 — 1860	5.000.000
1860 — 1870	6.000.000
1870 — 1880	7.500.000
1880 — 1890	10.000.000
1890 — 1900	12.800.000
1900 — 1906	16.125.000

Nos ultimos dez annos houve rapido e progressivo augmento de producção no Estado de S. Paulo. Ficou quasi estacionaria a dos outros Estados brazileiros e a dos demais paizes productores.

O augmento da producção no Estado de S. Paulo tem occasionado o excesso da producção sobre as necessidades de consumo.

CAPACIDADE PRODUCTIVA DE S. PAULO

Para se apreciar a capacidade productiva das culturas existentes no Estado de S. Paulo, precisamos nos orientar pelo seu desenvolvimento de 1890 a 1902, anno em que cessaram as plantações em virtude da lei de sua prohibição.

Começando o cafeeiro a produzir com a idade de quatro annos, segue-se que entramos no periodo de plena producção das culturas existentes.

Por esse motivo teremos um augmento da média de producção de 1890—1891 a 1905—1906 foi o seguinte:

	MEDIA ANNUAL *Saccas*
1890—91 a 1894— 95	3.098.000
1895—96 a 1899—900	5.127.000
1900—01 a 1905— 06	7.881.000

A média da producção de 1900 — 1901 a 1905 — 1906 teria sido maior aos cafeeiros não tivessem soffrido os effeitos da geada de 1902 edas grandes eccas que prejudicaram as safras de 1903 — 1904 a 1905—1906.

A safra de 1906—1907 é geralmente estimada em cerca de 16.500.000 saccas. Esta grande producção explica-se pelo facto da pequena producção dos tres annos anteriores.

Esta extraordinaria safra deve ser considerada como *record* da capacidade productiva das culturas paulistas.

Por effeito da producção geral deste anno, os cafezaes ficaram esgotados e pouco poderão produzir em 1907—1908, cuja safra se estima em cerca de 5.500.000 saccas, ou seja um terço da safra deste anno.

As duas safras de 1906—1907 a 1907—1908 reunidas produzirão 22.000.000 de saccas, dando a média de 11.000.000.

Para a safra de 1908 — 1909 os cafezaes novos acham-se preparados e podem produzir uma boa safra ; os cafezaes de mais de 20 annos de idade precisam repousar ainda um anno para se reconstituirem.

No futuro, a média da producção dependerá das estações climatologicas : nos annos de chuvas abundantes, devemos ter boas safras ; nos annos de seccas, chuvas de pedras ou geadas, as safras se reduzirão na proporção de taes phenomenos.

Si não houver contratempos, a média da capacidade productiva dos cafeeiros no Estado de S. Paulo poderá dar cerca de 60 arrobas por 1.000 pés, ou sejam 10.500.000 saccas dos 700.000.000 de cafeeiros.

STOCK - CONSUMO

Em um estudo que publicámos no *Jornal do Commercio* de 5 de outubro de 1904 demonstrámos que existia um excesso de *stocks* visivel de cerca de 3.850.000 saccas, devido ao systema arbitrario e artificial empregado na organização da estatistica geral do café, como minuciosamente fizemos ver.

Tomando por base a cifra que encontrámos em 1904, o *stock* do café visivel em 1 de julho de 1906 devia ser sómente de 5.850.000 saccas.

Para darmos uma idéa da irregularidade dessas estatisticas e da maneira arbitraria empregada na sua confecção, transcrevemos em seguida as cifras do consumo em dez annos, apresentadas pelo

Sr. Laneuville, no *Le Café*, do Havre, e do Sr. Duhring & Zoon, da Hollanda :

CONSUMO LANEUVILLE		CONSUMO DUHRING & ZOON	
	Saccas		*Saccas*
1896—97.....	12.427.000	1897.....	13.377.000
1897—98.....	14.582.000	1898.....	14.325.800
1898—99.....	12.994.000	1899.....	15.139.300
1899—00.....	14.252.000	1900.....	14.385.300
1900—01.....	13.965.000	1901.....	16.105.000
1901—02.....	15.319.000	1902.....	15.555.000
1902—03.....	16.097.000	1903.....	17.039.400
1903—04.....	15.588.000	1904.....	16.124.800
1904—05.....	15.507.000	1905.....	15.939.200
1905—06.....	16.306.000	1906.....	16.945.700
Total.....	147.735.000	Total.....	154.936.500

Por mais extraordinaria que pareça essa discordancia nas cifras de consumo, ella existe nas respectivas estatisticas, onde vemos que a do Sr. Duhring dá mais 7.201.500 saccas de consumo sobre o total apresentado pelo Sr. Laneuville. Entretanto, o Sr. Duhring dá como *stock* de café visivel a mesma cifra apresentada pelo Sr. Laneuville ou sejam 9.700.000 saccas para 1 de julho de 1906.

Por esta demonstração se conclue que a estatistica geral do café acha-se falseada e é arbitrariamente organizada, o que já tambem demonstrámos em nosso trabalho de 1904.

CAPACIDADE PRODUCTIVA DO RIO, MINAS GERAES, ESPIRITO SANTO E BAHIA

A producção média destes Estados, nos annos de 1890—1891 a 1905—1906, foi a seguinte:

	MÉDIA ANNUAL
	Saccas
De 1890—91 a 1894—95.....	3.308.000
De 1895—96 a 1899—900.....	3.928.000
De 1900—01 a 1905—06.....	4.292.000

CAPACIDADE DOS PAIZES ESTRANGEIROS

A producção média da America Central, das Antilhas, da Africa e das procedencias asiaticas, nos annos de 1890 — 1891 a 1905—1906, foi a seguinte :

	MÉDIA ANNUAL
	Saccas
1890—91 a 1894—95.....	4.327.000
1895—96 a 1899—900.....	4.658.000
1900—01 a 1905—06.....	3.985.000

A média da producção destes paizes soffreu um declinio no periodo de 1900—1901 a 1905—1906, por effeito da reducção da producção das procedencias asiaticas.

E' geralmente sabido que a cultura do cafeeiro nestes paizes é difficilima e a producção é menor do que no Estado de S. Paulo.

Demais, a baixa dos preços deve ter impedido o desenvolvimento de novas culturas, e por isso a producção, na melhor hypothese, ficará estacionaria.

Portanto, a média da capacidade productiva das culturas existentes parece-nos dever ser avaliada em cerca de 3 1/2 a 4.000.000 de saccas, nos annos de boas safras.

MARCHA DO CONSUMO DE CAFÉ NOS PAIZES ESTRANGEIROS

A marcha do consumo do café tem sido gradual e progressiva, augmentando de cerca de 3 °/₀ annualmente. Isto póde ser verificado pela média do consumo por periodo de 10 annos, desde 1850—1860 até 1890—1900 e dos ultimos seis annos, de 1900—1901 a 1905—1906, como consta do seguinte quadro :

ANNOS	MÉDIA DO CONSUMO ANNUAL	PORCENTAGEM DO AUGMENTO	AUGMENTO ANNUAL
Decennios	Saccas		
1850—60.....	5.000.000		
1860—70.....	6.000.000	20 °/₀	2 °/₀
1870—80.....	7.500.000	25 °/₀	2 1/2 °/₀
1880—90.....	10.000.000	33 °/₀	3 3/10 °/₀
1890—00.....	12.800.000	28 °/₀	2 8/10 °/₀
(6 annos)			
1900—1901 a 1905—1906..	15.500.000	21 °/₀	3 5/10 °/₀

Durante este longo espaço de tempo, o consumo acompanhou a marcha da producção até ao anno de 1896.

A partir deste anno, tendo havido excesso de producção, como demonstram os saldos dos *stocks* de café visivel, que passaram de um anno para outro, ultrapassando as necessidades do consumo de quatro mezes.

A marcha progressiva do augmento do consumo do café deve tranquillizar os agricultores e a todos que teem interesses ligados a essa classe, com a certeza de que, dentro de poucos annos, verão estabelecido o equilibrio tão desejado entre a producção e o consumo.

Consumo geral do café, por paizes, no anno de 1907 e 1908, approximadamente

	Saccas
Estados Unidos	7.200.000
Allemanha	3.100.000
França e Algeria	1.600.000
Austria e Hungria	850.000
Hollanda	660.000
Belgica	570.000
Suecia	460.000
Noruega	230.000
Russia	300.000
Italia	300,000
Inglaterra	250.000
Australia	50.000
Canadá	40.000
Sul da Africa	260.000
Dinamarca	190.000
Suissa	160.000
Hespanha	126.000
Portugal	50.000
Turquia da Europa e da Asia	200.000
Egypto e Norte da Africa	60.000
Roumania	36.000
Grecia	28.000
Bulgaria	22.000
Servia	14.000

	Saccas
Argentina.....	150.000
Uruguay.....	30.000
Portos do Pacifico e Asiatico.....	220.000
Cabotagem no Brazil, consumo no Rio e Santos.....	350.000
Total.....	17.500.000

Verifica-se, por esta estatistica, que o consumo do café tem tido grande desenvolvimento nos Estados Unidos, na Allemanha, França, Austria, Hollanda, Belgica, Suecia, Noruega, Dinamarca e Suissa.

PREÇOS DO CAFÉ—MÉDIAS

Geralmente se suppõe que a baixa dos preços do café tem facilitado o consumo, desenvolvendo-o.

Esta crença é infundada, segundo ficou demonstrado. O augmento do consumo é antes devido á generalização do uso do café e ao crescimento das populações.

Apresentamos em seguida os preços que vigoraram de 1890—1891 a 1895—1896, periodo em que elles se conservaram elevados, bem como os de 1896—1897 a 1905—1906, quando predominavam os preços baixos.

ANNOS	EXTREMOS DOS PREÇOS NO HAVRE POR 50 KILOS			MÉDIA ANNUAL
	Francos			Francos
1890—1891	97	a	132	114
1891—1892.....	79	a	102	90
1892—1893	82	a	106	94
1893—1894.....	95	a	106	100
1894—1895.....	86	a	98	92
1895—1896.....	71	a	96	86
Média geral dos seis annos.....				96
1896—1897.....	43	a	76	58
1897—1898.....	33	a	48	39
1898—1899.....	33	a	40	36
1899—1900.....	31	a	48	39
1900—1901.....	35	a	56	42,50
1901—1902.....	36	a	49	38
1902—1903.....	30	a	39	34

1903—1904.....	20 1/2	a	49 3/4	38,50
1904—1905.....	40 1/4	a	50 1/2	45
1905—1906.....	43 1/2	a	49 1/4	47
Média geral dos dez mezes.....				41,70

O preço do café, durante o periodo de 1890—1891 a 1895—1896 produziu a média de 96 francos, por 50 kilos, pela classificação *good average* no Havre.

Durante o periodo de 1896—1897 a 1905—1906 produziu a média de 41 francos e 70 centimos, por 50 kilos, ou seja uma differença de 54 francos 30, por 50 kilos, para menos.

Essa grande differença de preços foi em pura perda dos agricultores e consumidores e só aproveitou ao pequeno commercio a retalho, *que sempre manteve o preço do costume*.

O facto do Brazil ter procurado tratar da valorização dos preços do café, a uma média de 50 francos por 50 kilos, tem provocado objecções da parte daquelles que desconhecem os preços que pagam os consumidores.

Julgam elles que a elevação dos preços viria encarecer o producto, a ponto de attingir os consumidores, occasionando uma reducção do consumo. Esta crença não tem razão de ser, porque é incontestavel que os consumidores teem continuado a pagar preços elevados, e, apezar disso, o consumo tem augmentado de cerca de 3 %, annualmente.

VALOR DA EXPORTAÇÃO DO CAFÉ DE 1890—1891 A 1905—1906

Para melhor se conhecer o resultado da differença causada pela baixa dos preços nos ultimos annos, apresentamos em seguida uma estatistica organizada por periodos.

Annos	Média da exportação annual *Saccas*	Preço médio do Havre por 50 kilos *Frs.*	Liquido por sacca £	Producto liquido para o Brazil £
1890-91 a 1895-96	6.340.000	96	4— 4s	26.600.000
1896-97 a 1900-01	10.111.000	42,80	1—17s	18.580.000
1901-02 a 1905-06	12.311.000	40,60	1—15s	21.260.000

Deste quadro verifica-se, á primeira vista, que a baixa dos preços reduziu consideravelmente o valor da exportação.

Examinando-se a média da exportação annual e o respectivo valor em cada um dos periodos, veremos:

Que no periodo de 1890—1891 a 1895—1896, seis annos, sendo a média annual de 6.340.000 saccas, o valor da exportação produziu £ 26.600.000, e

Que nos periodos reunidos, de 1896—1897 a 1900—1901 e de 1901—1902 a 1905—1906, sendo a média annual da exportação 11.211.000 saccas, entretanto, o seu producto foi apenas de £ 19.920.000.

Confrontando-se a média do valor da exportação nos dous periodos, teremos:

	£
No periodo de 1890-1891 a 1895-1896.....	26.600.000
No periodo de 1896-1897 a 1905-1906.....	19.920.000
Deficit annual.....	6.680.000
ou, no periodo de 10 annos.....	66.800.000

Esta grande reducção do valor da exportação do café não é justificada, porque, na peior hypothese, deveriamos ter o mesmo valor annual de £ 26.600.000 nos ultimos 10 annos, em que foram exportadas annualmente mais de 4.871.000 saccas.

E' facil de comprehender a situação critica em que se encontram os agricultores, que tendo produzido 30 % mais, receberam em valor esterlinos menos 30 °/₀ no periodo de 1896—1897 a 1905-1906.

A reducção do valor da exportação do café, nos ultimos dez annos, elevou-se a £ 66.800.000.

ESTATISTICA GERAL DO CAFÉ

Estimativa approximada

		SACCAS
Stock do café visivel em 1 de junho de 1906.....		9.700.000
Safra de 1906—1907 :		
Santos (entrado no anno).....	15.500.000	
Rio, Minas, Victoria e Bahia.....	4.700.000	
Outros paizes.....	3.500.000	23.700.000
Supprimento geral.....		34.400.000

Deducção dos cafés comprados pelo Estado de São Paulo		7.500.000
Saldo á disposição dos mercados consumidores		25.900.000
Consumo geral do anno		17.000.000
Saldo á disposição dos mercados consumidores		8.900.000
Safra de 1907—1908 :		
Santos	5.500.000	
Santos, saldo do anno anterior	1.000.000	
Rio, Minas, Victoria e Bahia	4.250.000	
Outros paizes	3.500.000	14.250.000
Parte dos cafés comprados pelo Estado de S. Paulo		3.000.000
Supprimento geral		26.150.000
Consumo geral do anno		17.500.000
Saldo á disposição dos mercados consumidores		8.650.000

Verifica-se, por este quadro estatistico, que os *stocks* de café disponivel—á disposição dos mercados consumidores—de julho de 1906 a 30 de junho de 1908, ficarão sendo :

	Saccas
Em 1 de julho de 1906	9.700.000
Em 30 de junho de 1907	8.900.000
Em 30 de junho de 1908	8.650.000

Si de cada um destes *stocks* descontarmos 3.850.000 saccas, que encontramos como excesso phantastico em 1904, teremos o seguinte resultado :

	Saccas
Em 1 de julho de 1906	5.850.000
Em 30 de junho de 1907	5.150.000
Em 30 de junho de 1908	4.800.000

Deixamos de addicionar os cafés comprados pelo Estado de S. Paulo, porque estão retidos pelo Estado e só serão expostos á venda quando fôr necessario ao supprimento do consumo no futuro, a saber :

Stocks em 30 de junho de 1907	7.500.000
Stocks em 30 de junho de 1908	4.500.000

Como se vê, a estatistica do café, mesmo na hypothese de basear-se na organizada pelos particulares, apresenta-se favoravel, por effeito da retirada do mercado dos cafés comprados pelo Estado de S. Paulo.

Entretanto, devemos presumir que os *stocks* de café disponivel, á disposição dos mercados consumidores, reunidos ao dos cafés retidos pelo Estado de S. Paulo e descontado o excesso phantastico de 3.850.000 saccas se reduzirão a :

Cafés á disposição dos mercados consumidores em 30 de junho de 1907.....	5.150.000
Idem retidos pelo Estado de S. Paulo.....	7.500.000
Total.....	12.650.000

e em 30 de junho de 1908:

Cafés á disposição dos mercados consumidores, saccas.....	4.800.000
Idem retidos pelo Estado de S. Paulo, saccas.....	4.500.000
Total.....	9.300.000

NOTA — Estes dados foram tirados da monographia do Sr. Joaquim Franco de Lacerda, que pouco divergem dos que o orador possue e que já foram trazidos ao conhecimento do Senado em 1904, quando apresentou o primitivo projecto sobre valorização.

DISCURSO

PRONUNCIADO NA

Sessão de 10 de outubro de 1907

O Sr. Alfredo Ellis — O espirito, Sr. Presidente, por mais calmo, pacato e despreocupado, não póde deixar de se sentir revoltado em face da medida adoptada, ha poucos dias, pela superintendencia da *S. Paulo Railway* mandando affixar um edital no qual se declara que a referida empreza resolveu augmentar os fretes do café, de novembro em deante, na proporção de 32 °/₀ sobre os actualmente, cobrados.

A proposito, Sr. Presidente, desta medida iniqua e cruel, e, ao mesmo tempo, impolitica, os jornaes da capital do meu Estado teem publicado artigos criteriosos e sensatos criticando o alvitre adoptado pela superintendencia daquella empreza, como altamente lesivo aos interesses, não só do Estado, como da propria companhia, que até hoje tem servido o publico e concorrido extraordinariamente para o desenvolvimento economico e financeiro do Estado de S. Paulo.

Teria occupado hontem a tribuna, Sr. Presidente, si o honrado Senador, o meu illustre collega pela Bahia, Sr. Virgilio Damazio, não tivesse tomado todo o tempo destinado ao expediente.

Faço-o hoje levantando um protesto desta tribuna contra a orientação que pretende seguir o actual superintendente da importante e rica empreza.

E' incontestavel, ninguem o nega, ao contrario todos affirmam, o valor e importancia daquella empreza como factor do desenvolvimento extraordinario que teve o Estado de S. Paulo desde sua inauguração, em 1867, até hoje; e si de facto concorreu a empreza para o grande desenvolvimento da terra paulista, incontestavel é tambem que, pela sua administração, chegou a ser a principal empreza do paiz, sinão do mundo, porque nós sabemos hoje que talvez nenhuma empreza ferro-viaria disponha dos recursos

que aquella tem armazenados, enthesourados, como reserva do seu capital e garantia de seu futuro.

Para que a *S. Paulo Railway* modificasse a sua orientação, preciso era que algum facto importante occorresse no momento desviando-a do caminho em que adquirira sympathias e a cordialidade do Governo, para vir agora, justamente na quadra em que a lavoura periclita, quando o Governo, todas as classes, emfim, procuram amparar a moribunda; justamente quando ella mais necessita do apoio, do concurso de todas as classes, sendo como é a empreza mais rica, mais poderosa, a que maiores proventos tem tirado desta mesma classe, desfechar-lhe o tiro de morte.

A medida decretada pela *S. Paulo Railway* representa na quadra actual o tiro de graça no moribundo: é um accrescimo de 32 °/₀ que a empreza impõe a uma classe que não tem siquer recursos para o custeio de seus estabelecimentos.

E' isso que vou provar.

A lavoura, Sr. Presidente, precisa para o custeio de suas propriedades ruraes e seus cafezaes de somma não inferior a 110 ou 120.000:000$ annuaes; e essa somma póde-se discriminar pela fórma seguinte: para o tratamento de 750 a 800 milhões de cafeeiros a 100$000 por anno, 75 a 80.000:000$; para as colheitas, 20, 30 ou 40.000:000$, conforme ella for maior ou menor, e para a conservação das casas, terreiros e beneficiamento do producto, não só nos terreiros como nas machinas e carreto até a estação da estrada de ferro e outros misteres.

Ora, a safra actual não attinge a seis milhões e meio de saccas, levando-se ainda á conta da actual o resto da safra passada.

Pois bem ; dando á safra actual seis milhões e meio de saccas, chegaremos ao seguinte resultado : os preços por que o café está sendo vendido na praça de Santos, preços que si não são remuneradores, em todo o caso não são mais baixos, devido exclusivamente á acção energica do benemerito presidente de S. Paulo, não attingirão absolutamente á somma de 100.000:000$, aliás necessarios para o custeio e manutenção da lavoura.

Sendo assim, e si a campanha deste anno tem de se fechar com *deficit* para a lavoura, como vem a empreza mais poderosa e rica sangral-a ainda, não só sobre a renda imaginavel ou provavel, que ella poderá retirar do producto vendido, mas, ainda, sangral-a augmentando o *deficit*, quando a empreza sabe e reco-

nhece que o lavrador este anno terá de recorrer infallivelmente ao credito para levantar as sommas necessarias ao custeio dos seus estabelecimentos ?

E' ou não iniqua a medida ? E' ou não deshumana ? E' ou não impolitica ?

Essa empreza tem tido todas as sympathias do povo ; tem gosado de todos os favores do Governo. Como, pois, abandonando a orientação seguida, vem provocar antipathias, resentimentos e represalias de todo o Estado de S. Paulo e do proprio Governo Federal ?

Estou convencido de que o actual honrado Ministro da Industria e Viação, o Sr. Dr. Miguel Calmon, já terá providenciado nesse sentido para impedir que tenha execução um acto que considero verdadeiro attentado no momento actual, de crise para a lavoura.

O Sr. Coelho Lisboa —Acho exquisita a allegação feita, de que a safra era pequena.

O Sr. Alfredo Ellis— Aproveito o aparte do meu honrado collega, Senador pela Parahyba do Norte, para dizer que é simplesmente afflictiva a situação da lavoura.

O Sr. Coelho Lisboa— Deve ser.

O Sr. Alfredo Ellis — Si a safra é grande, os preços baixam justamente pela abundancia do producto e o lavrador soffre ; si a safra é pequena, o lavrador não logra vantagem e nem lucro porque a estrada de ferro augmenta os fretes.

Não ha, pois, meio do lavrador lucrar nem nos annos de safra abundante nem tão pouco nos de safra pequena.

O Sr. Coelho Lisboa — Nos annos de grande safra tiveram plethora para dividendos.

O Sr. Victorino Monteiro — Deviam tomar uma média.

O Sr. Alfredo Ellis— Sr. Presidente, em todos os contractos feitos pelos governos se estipulou sempre que as companhias não poderiam retirar mais de 12 % sobre seus capitaes durante dous annos ; o facto, porém, é que esta disposição, aliás, moralizadora, tem sido sempre burlada —e neste sentido não accuso sómente a Companhia Ingleza, accuso a todas as outras.

E, de facto, a medida é muito facil de ser sophismada ; vou explicar o como.

No anno de safra abundante, as companhias chegam até a retirar 25, 26 e 28 % para dal-os aos seus accionistas de acções ordinarias —e assim acontece com a Paulista e a Mogyana.

Nos outros annos, mesmo com trafego lucrativo, fazem o seguinte: augmentam as despezas de fórma a diminuir a renda porque chegam não só a construir prolongamentos e ramaes que representam augmento de capital, como a fazer construcções, não chamando capitaes de accionistas, mas á custa da renda da estrada ; de fórma que o dividendo não chega a 12 °/₀, e, si excede disso, não o distribuem para não incidirem na clausula que determina a reducção das tarifas desde que os dividendos excedam daquelle computo durante dous annos consecutivos, e então intercalam um anno de 11 ou 11 1/2 °/₀ para no anno seguinte tornarem a distribuir 15, 16 e 18 °/₀.

Deste modo, as classes productoras jámais auferem os beneficios que a lei previdentemente consignou, afim de evitar que as emprezas tirem mais de 12 °/₀ do capital realizado e effectivamente gasto.

O Sr. Coelho Lisboa—Tudo isto por falta de fiscalização.

O Sr. Alfredo Ellis — A *S. Paulo Railway* é a empreza mais prospera—já não direi do Brazil—mas da America ; tão prospera que a propria directoria recommenda que gastem dinheiro, que empreguem dinheiro. E, não obstante a ella ter custado a kilometragem da linha uma somma fabulosa, dá dividendos extraordinarios e tem accumulados em seus cofres mais de 20 mil contos de reserva. Ao cambio de 8 a 12, Sr. Presidente, quando foi feita a nova linha, a empreza despendeu 952 contos por kilometro dos 139 que medeiam entre Santos e Jundiahy.

Não ha exemplo, Sr. Presidente, de uma estrada tão cara; pois, apezar disso, a empreza o anno passado distribuiu aos seus accionistas de acções ordinarias 25 °/₀ e seis decimos sobre o capital de tres milhões esterlinos, tendo pago aos accionistas de acções preorenciaes os 5 % da importancia de um milhão esterlino ; aos *debenturistes* a importancia de dous milhões esterlinos 4 1/2, 5 e 5 1/2 por cento, além do *income tax* que pagou ao thesouro inglez, correspondente ao dividendo distribuido aos felizes accionistas.

Para provar a importancia dessa Empreza, basta dizer que as suas acções de 20 libras não teem cotação, porque não apparecem no mercado, e certo é que nem com 50 libras poder-se-ia comprar uma acção da *S. Paulo Railway*. E não se offerecem no mercado, porque a acção da *S. Paulo Railway* dá um juro de 25 %, e na Inglaterra, onde o juro é baixo, um titulo destes é incomparavel ; quem o possue não dispõe delle: considera-o como um verdadeiro patrimonio.

Tenho aqui uma nota a respeito do capital da Empreza :

« O capital da companhia consiste em tres milhões de acções ordinarias ; em um milhão de libras esterlinas de acções preferenciaes ; 75.000 libras de *debentures* de 5 1/2 °/₀ ; 250.000 libras de *debentures* de 5 °/₀ ; um milhão de libras de *debentures* de 4 °/₀.

O custo da duplicaçao da linha foi de.....	3.551.179 £ 19s. 9 d.
A importancia do material rodante.	53.766 £ 19s. 5 d.
Os juros durante a construcção da linha montaram a.....	383.855 £ 16s. 9 d.
Sommando o capital da empreza, depois da duplicação.....	6.638.802 £ 15s. 11 d.

Pois bem, Sr. Presidente, a antiga estrada havia custado 2.650.000 libras, e a empreza, que havia sido inaugurada em 1867, tendo para explorar as mesmas linhas um privilegio de 30 annos, cogitou desde aquella época da novação do seu contracto. Tinha sympathias do Governo e garantia de juros durante a construcção.

Não ha muito tempo, Sr. Presidente, se articulou de uma destas tribunas uma arguição sem fundamento contra o Estado de S. Paulo, affirmando-se que a União havia gasto sommas extraordinarias com garantias de juros ás estradas de ferro do Estado.

Aproveito o ensejo para aclarar este ponto.

A Estrada de Ferro Ingleza havia feito o seu contracto com o Governo Imperial em 1856 ; tinha uma garantia de juros de 5 °/₀ do Governo Imperial, e outra de 2 °/₀ do Governo Provincial. Essa garantia de juros tornou-se effectiva apenas durante uma parte do prazo da concessão, liquidando a companhia a sua conta em 31 de dezembro de 1889.

Mas como se liquidou esta conta ?

E' o que vou expor ao Senado.

A estrada foi entregue ao trafego em 1867, recebendo a companhia garantias de juros até 1873. Desta data em deante, a renda da companhia dava de sóbra para cobrir as despezas e distribuir dividendos superiores a 7 °/₀, razão por que o Governo Imperial deixou de entrar com as quantias correspondentes aos juros. Mas, como no contracto havia uma clausula determinando que quando a renda da estrada fosse superior a 8 °/₀, começaria a restituição ao Governo Imperial das quantias adeantadas como garantia de juros, de 1873 em deante o Governo Imperial, tor-

nando effectiva essa clausula, começou a receber as quantias que tinha adeantado. Essa restituição tornou-se effectiva até 1889, época em que a companhia fez desistencia da garantia, assignando-se um contracto nesse sentido em 31 de dezembro do anno a que me estou referindo.

Este ponto é importante, Sr. Presidente.

As quantias pagas pelo Governo Imperial, como garantia de juros áquella empreza, attingiram a £ 518.443-15-10, e as que o Governo Imperial recebeu, como restituição dessa somma, montaram a £ 934.457-2-5!

Por ahi vê-se que o Governo Imperial, em virtude dessa clausula de divisão de lucros, quando a renda excedesse de 8 %, lucrou quantia superior a 400.000 libras.

O Sr. Coelho Lisboa—Portanto, foi o Governo quem desistiu.

O Sr. Alfredo Ellis—Quem desistiu foi a companhia, mas não resta duvida de que o Governo consentiu nesse máo negocio.

Não sei mesmo como houve Ministro que assignasse uma desistencia tão lesiva aos cofres publicos.

A companhia fez a desistencia, porque sabia que tinha no *Interland* paulista uma garantia segura para os seus capitaes e dividendos.

Repito: não posso comprehender como o Ministro da Viação daquella época assignou um contracto tão lesivo aos interesses publicos.

O Sr. Coelho Lisboa—*Mirabili dictu!*

O Sr. Alfredo Ellis—Cousa extraordinaria: sempre que o Governo tem de agir deante dessas emprezas poderosas, deixa de acautelar os interesses nacionaes e prevalecem sempre os particulares das companhias, defendidos sempre por habeis advogados.

O Governo, abrindo mão, consentindo na desistencia da garantia de juros, prejudicava extraordinariamente o Thesouro, porquanto o Governo era socio da empreza desde que os dividendos excedessem de 8 %.

Sem lucro absolutamente algum, sem fundamento para o seu acto, sem justificativa, o Ministro de então subscreveu a desistencia da garantia de juros, ficando a companhia com a faculdade de retirar os lucros e dividendos que entendesse, apenas cingindo-se á disposição contractual de não poder, durante dous annos consecutivos, retirar dividendos superiores de 12 %, clausula esta que, como acabei de demonstrar, tem sido constantemente burlada, pois ainda não

houve exemplo de se dar abatimento de tarifas em virtude desta clausula, que manda diminuir os fretes desde que as emprezas retirem mais de 12 °/₀ do capital empregado.

Pois bem, Sr. Presidente, a companhia foi recolhendo gordos e pingues dividendos, mas, approximando-se o prazo para a encampação, prazo que attingia a 1897, tendo sido a estrada dada ao trafego em 1867, e estabelecendo o contracto a faculdade do Governo encampal-a 30 annos depois, cogitou ella de evitar que o Governo se prevalecesse dessa faculdade.

E podia fazel-o, nessa quadra, com optimos resultados e beneficios para a Nação, porquanto uma das clausulas do contracto determinava o modo, a fórma pela qual se podia fazer a encampação: o Governo teria de pagar, em apolices nacionaes, um numero correspondente á somma que produzisse uma renda igual á média liquida do ultimo quinquennio recolhida pela empreza. De fórma que, coincidindo esse quinquennio com a maior baixa cambial, o Governo podia mediante, digamos 30 ou 40 mil apolices, ficar senhor da estrada.

Ora, isto absolutamente não convinha á sua directoria e, por isso, ella empregou todos os meios e recursos para obter a novação do contracto, Nessa época a empreza enviou ao Brazil um representante seu, homem de alta competencia e prestigio, que suppoz ser facil a tarefa de conseguir dos poderes publicos a novação do contracto.

Devo declarar como homem politico que me oppuz a essa medida. Achei que a novação do contracto era lesiva aos interesses nacionaes e, por esse motivo, procurei impedil-a, não dando o meu consentimento, e nem o meu concurso para que se realizasse semelhante medida.

Não me arrependo disso, e cada vez mais me convenço de que o plano que então eu havia adoptado como melhor, era o que devia ter sido empregado pelo Governo naquella occasião.

Declarei nessa época que, em vez do Governo da Republica consentir na novação do contracto com a empreza, melhor seria que a encampasse, entregando-a a uma nacional, com uma direcção habil, que levasse a nova linha a Santos, obrigando-se ao pagamento dos juros das apolices e divisão dos lucros com o proprio Governo, quando o dividendo excedesse de 8 °/₀, de accôrdo com o primitivo contracto de 1856, que havia sido burlado pela disposição da desistencia da garantia de juros, segundo o accôrdo de 31 de dezembro de 1889.

Era esse o meio do Governo rehaver a divisão dos lucros e, ao mesmo tempo, encampar a estrada de ferro, que ficaria sendo nacional, como o são os prolongamentos existentes, hoje tributarios da poderosa *S. Paulo Railway*.

A empreza não conseguiu a novação do contracto durante o tempo em que governou o Marechal de Ferro, de gloriosa memoria, mas tempos depois a obteve !

Antes, porém, de conseguir a novação, e a faculdade de levantar os capitaes necessarios á duplicação da linha, preciso era que ella conseguisse do Governo um augmento de tarifas, porque, si as taxas, então cobradas, davam para um dividendo superior a 12 % sobre 2.650.000 libras, que era o antigo capital da empreza, não bastariam si fosse mais do que duplicado.

Portanto, habil, astuta, matreira, como é a superintendencia daquella estrada, cogitou, ainda no tempo do marechal Floriano, de conseguir do Governo um augmento de tarifas.

E conseguiu. De que fórma ? E' o que eu vou explicar.

A proposito da crise cambial, as estradas nacionaes reclamaram a celeberrima tarifa movel, allegando que o preço do carvão tinha subido extraordinariamente, que os juros dos seus compromissos externos tinham tambem augmentado extraordinariamente, devido a desvalorização do papel-moeda e que o salario dos empregados e trabalhadores da linha igualmente tinha subido, devido ás mesmas causas.

O facto é que o Ministro de então deu ás emprezas nacionaes a tarifa movel, tarifa que já devia estar abolida, porque, oscillante, de accôrdo com a taxa do cambio, não tem razão de ser hoje, com a Caixa de Conversão e um cambio fixo.

E' um absurdo.

Acredito que o illustre e intelligentissimo Sr. Ministro da Viação continuará a cogitar do assumpto, tratando de abolir essa manivela de tortura infligida e applicada á pobre lavoura.

Dizia eu, Sr. Presidente, que o Ministro da Viação daquella época concedera ás emprezas nacionaes a celeberrima tarifa movel, e á empreza *S. Paulo Railway*, que solicitara o mesmo favor, o augmento de 50 °/₀ sobre as antigas tarifas.

Recordo-me, Sr. Presidente, de ter vindo ao Rio de Janeiro, nessa época, conferenciar com o Ministro de então, a mandado do presidente de S. Paulo, para impedir que o Governo da Republica estendesse a essa empreza o extraordinario favor concedido ás emprezas nacionaes.

E o fiz, Sr. Presidente, porque, sendo de opinião que se devia encampar a estrada em 1897, julgava de toda a conveniencia que não se désse uma tarifa que iria augmentar os dividendos da empreza para que, afinal, o custo da mesma não subisse extraordinariamente, quando a sorte, o destino havia sido tão propicio em proporcionar-nos uma opportunidade para se encampar a linha pelo menor preço possivel.

Nessa época, em longa conferencia que tive com o Ministro de então, fiz ver a S. Ex. a conveniencia de não dar á empreza favores dessa ordem, que onerariam ainda mais o Thesouro Federal, quando se tivesse de fazer a encampação.

Recordo-me de haver lembrado ao illustre titular daquella pasta que, quando S.Ex. achasse ser de justiça facultar á empreza o extraordinario favor, concedido ás nacionaes, estabelecesse uma clausula condicional, forçando a companhia a uma escripturação especial, consignando o accrescimo de renda proveniente desse favor, que não deveria ser computado para o augmento do valor da estrada, quando fosse feita a sua encampação.

Pois, Sr. Presidente, o meu trabalho foi inutil, como tem sido quasi perdido o esforço que desta tribuna tenho feito em pról da classe que moureja e mais concorre para a grandeza e prosperidade do paiz. O Ministro não deu a tarifa movel á empreza, fez mais: deu 50 °/₀ de accrescimo, mesmo quando a taxa cambial chegasse a 27!

E o fez sem a minima justificativa, depois de me haver promettido o contrario!!!

Essa medida era aliás necessaria para que a empreza viesse depois solicitar a novação do contracto e ampliasse o seu capital de £ 2.650.000 para £ 6.469.940, 19 shillings e 2 pence.

Não quero, Sr. Presidente, levar á conta da empreza a celebre crise de transportes, que soffremos em S. Paulo, nos annos de 1892, 1893 e 1894. Dizem alguns que essa crise foi creada propositalmente, para metter a faca ao peito do Governo e obrigal-o á novação do contracto, não creio; seria porventura por inepcia? cousa tambem difficil de se crer, dada a competencia da direcção daquella estrada. O facto, porém, é que até hoje não se explica semelhante crise; o commercio de S. Paulo teve prejuizo superior a 40.000:000$, as cargas e mercadorias encheram as praias, praças e ruas de Santos; chegou-se a affirmar que a estrada não tinha capacidade de trafego além do que fazia.

Entretanto, Sr. Presidente, quando ella foi entregue ao trafego em 1867, o Governo Imperial, cogitando do assumpto e verificando que o trafego daquella estrada não poderia deixar de ser limitado pelas manobras demoradas dos planos inclinados, enviou o engenheiro Passos para verificar a capacidade da mesma linha.

Sabe-se, Sr. Presidente, que o engenheiro Passos, de accôrdo e em companhia do celebre engenheiro inglez Brunlees, um dos constructores da estrada, examinou a capacidade do trafego da linha e verificou que ella podia transportar 1.250 mil toneladas de exportação e 1.250 mil de importação, perfazendo, portanto, um total de 2.500 mil toneladas de exportação e importação, transportando 4 mil toneladas por dia, durante todo o anno.

O Sr. Presidente — Advirto a V. Ex. que a hora do expediente está finda.

O Sr. Alfredo Ellis — Sr. Presidente, o que me resta dizer não póde ser feito na sessão de hoje, dado mesmo que me seja concedida uma prorogação de meia hora. Em tal caso, peço a V. Ex. que me conserve a palavra para o expediente da sessão de amanhã, quando espero terminar as considerações que estou fazendo, afim de fundamentar o protesto que desta tribuna articularei contra o acto dictatorial da *S. Paulo Railway*.

O Sr. Presidente — V. Ex. ficará com a palavra para o expediente da sessão de amanhã.

(Muito bem, muito bem.)

DISCURSO

PRONUNCIADO NA

Sessão de 11 de outubro de 1907

O Sr. Alfredo Ellis — Sr. Presidente, antes de continuar a exposição que vinha fazendo sobre o historico da *S. Paulo Railway*, vou abrir um parenthese para pedir aos Srs. tachygraphos e seus auxiliares que prestem mais um pouco de attenção á traducção dos discursos aqui pronunciados.

Sou em geral muito paciente e por isso me custa fazer qualquer reclamação; não posso, porém, deixar de o fazer nesta occasião, porque, não obstante trazer o discurso sempre a nota de não ter sido revisto, causa ao orador verdadeiro martyrio a sua revisão, porquanto, além de erros, ha suppressão de palavras e até de phrases, que modificam e alteram o sentido da oração...

O Sr. Erico Coelho—Periodos inteiros.

O Sr. Alfredo Ellis—...de nomes, etc.; e em relação a numeros e algarismos, Sr. Presidente, é uma verdadeira calamidade, obrigando o orador a um esforço extraordinario de memoria para reconstruir o discurso, depois de pronunciado.

Foi o que se deu com o que hontem proferi desta tribuna: supprimiram nomes, como, por exemplo, o do embaixador da directoria da Companhia Ingleza, enviado ao Brazil para conseguir a innovação do contracto, Sr. Daniel Fox; o de um outro engenheiro illustre, que fez parte da commissão enviada pelo Governo Imperial, com o engenheiro Passos, para verificar a capacidade de trafego da Estrada Ingleza depois que havia sido entregue ao publico, em 1867, o Sr. Brunlees, engenheiro notavel por sua proficiencia e seus trabalhos com o engenheiro Elliot, autor dos planos que foram mais tarde executados para vencer o desnivelamento de 779 metros, da serra entre Santos e S. Paulo.

Em relação á capacidade de trafego eu havia dito hontem que essa commissão, nomeada pelo Governo Imperial, composta de en-

genheiros competentissimos e muito proficientes, havia determinado que ella era de 1.252.000 toneladas de exportação e de 1.252.000 toneladas de importação, perfazendo a somma de 2.504.000 toneladas como capacidade maxima, dando isso um transporte de 4.000 toneladas diarias, durante o anno em cada sentido.

E vinha expondo esse assumpto, Sr. Presidente, para poder tirar a illação sobre a crise de transportes que victimou o Estado de S. Paulo de 1892 a 1894. Procurava estudar a causa de semelhante crise ; crise essa que, além de produzir gravissimos prejuizos ao commercio e á lavoura de meu Estado, trouxe como consequencia a necessidade imperiosa de se dobrar a linha, porquanto chegou-se a affirmar que ella era devida á falta de capacidade da estrada para fazer o trafego já então existente, de que estava longe de ser o que hoje é.

Pois bem, Sr. Presidente, si a commissão de engenheiros havia determinado como capacidade de trafego 2.500.000 toneladas, como affirmar-se que o transporte, correspondente á terça parte desta somma, era sufficiente para impedir que a Estrada pudesse dar vasão ao seu serviço ?

Vê-se, portanto, que não era essa a razão.

Qual era então ?

Uma de duas: ou falta de material rodante ou incapacidade e inepcia da superintendencia e da administração da estrada.

Ora, Sr. Presidente, si a crise pudesse ser attribuida á falta de material rodante, facil era, com os recursos que possuia, debellal-a. Quanto á incapacidade e inepcia da administração da estrada e da superintendencia, tambem custa a crer, attendendo-se á circumstancia de que essa superintendencia e essa administração sempre se revelaram na altura de todas as necessidades, devendo-se consignar que tão superior eram ellas que a estrada podia e póde até hoje ser apontada como modelo, não só no seu trabalho como nos seus serviços.

Ora, si não era falta de capacidade de linha, si não era incapacidade da direcção, por que motivo se prolongou consecutivamente, durante dous para tres annos, essa crise, que produziu prejuizos avultados, prejuizos que orçaram entre 30 e 40.000:000$ á lavoura e ao commercio do meu Estado ? !

E' um ponto de interrogação que permanece sem solução, porque ninguem até hoje tem procurado ou conseguido explicar o

verdadeiro fundamento, a verdadeira razão de ser de semelhante problema.

Sou propenso a crer, Sr. Presidente, que essa crise foi mantida como argumento para se extorquir do Governo a novação daquelle contracto.

Era preciso, deante da prova material e visivel do accumulo de cargas nas praias e nas ruas de Santos, demonstrar ao Governo a incapacidade da linha, chegando-se a affirmar positivamente que ella havia attingido *ao seu maximo*.

O que é verdade, Sr. Presidente, é que a habilissima e astuta directoria da *S. Paulo Railway* conseguiu o seu intuito!!! No dia 17 de junho de 1895 era lavrado o contracto dando-lhe o privilegio, *por mais 30 annos*, para usufruir a linha, autorizando-a ao mesmo tempo a levantar os capitaes precisos á duplicação da estrada. Nesse contracto, felizmente, o inclyto brazileiro Dr. Prudente de Moraes resalvou o privilegio que a companhia julgava ter sobre o porto de Santos, suppondo que nenhuma outra estrada poderia lá chegar. Ficou em clausula expressa a declaração de que a cidade de Santos não constituia privilegio da *S. Paulo Railway*, podendo qualquer outra estrada, desde que obtivesse concessão do Governo, lá ir ter. Tambem ficou consignado nesse contracto de 17 de junho de 1895 o *quantum* deveriam custar a nova linha, os novos trabalhos e novos planos inclinados.

O maximo estabelecido foi de 2.900.000 libras, devendo-se computar nesta somma as que haviam sido despendidas com melhoramentos e augmento de estações e de linhas, desde 1892 até a data em que teria a companhia de iniciar os trabalhos da construcção da nova linha, isto é, até 1897, data terminal do primitivo privilegio de 30 annos, porquanto a estrada havia sido entregue ao trafego publico em 1867.

Affirmei, Sr. Presidente, hontem, quando fazia a exposição sobre a origem desta companhia, que ella não poderia mais do que duplicar os seus capitaes, si porventura não tivesse a concessão do Governo augmentando-lhe as tarifas. E foi por isso que o actual superintendente da mesma estrada, em 1893 ou principios de 1894, quando as estradas de ferro nacionaes reclamavam do Governo a concessão da tarifa movel, em virtude das oscillações bruscas da taxa cambial, solicitou o mesmo favor que o Governo Federal havia concedido ás emprezas nacionaes.

Nessa occasião, como disse, vim ao Rio de Janeiro para pro-

curar impedir, pelo menos, que a somma arrecadada a mais, devido á tarifa movel, si por ventura a empreza a conseguisse do Governo, servisse para augmentar o preço da encampação, para a qual, de accôrdo com a clausula 5ª do contracto, o Governo teria de emittir tantas apolices quantas produzissem um juro correspondente á média liquida do ultimo quinquennio.

Ora, Sr. Presidente, coincidindo o facto com uma baixa cambial extraordinaria, o Governo poderia com uma emissão de 30.000 ou, no maximo 40.000 apolices, encampar a estrada. Não era, portanto, conveniente que a empreza augmentasse as suas rendas, de fórma a retirar dividendos superiores aos de 7 % que o contracto lhe garantia; mas o Ministro da Viação daquella epoca, depois de me haver affirmado que não concederia tarifa movel á Companhia Ingleza, depois de me haver feito declaração solemne, completa, formal e categorica, de que o não faria, lavrou, alguns dias mais tarde, um contracto com a empreza, dando-lhe mais do que a tarifa movel, concedendo-lhe 50 % da elevação de tarifas, ainda quando a taxa cambial attingisse a 27. De fórma que o mesmo Ministro, que me havia affirmado que não concederia á empreza *S. Paulo Railway* os favores feitos ás nacionaes, dahi a poucos dias lavrava o contracto, dando mais a esta do que havia dado ás emprezas nacionaes.

As emprezas nacionaes, com tarifa movel, teem o accrescimo das taxas correspondentes á depressão da taxa cambial de 12 a 20, devendo cada ponto de depressão augmentar de 5 °/₀ as tarifas, de fórma que da taxa 12 a 20 as companhias nacionaes, armadas da tarifa movel, podem augmental-as de 40 °/₀: ao passo que, a Companhia Ingleza teve de prompto, independente de taxa cambial, 50 °/₀ de accrescimo sobre as tarifas que então reinavam.

Pois bem, depois que a companhia teve esse accrescimo, que obteve sem a menor justificativa, tratou de conseguir a novação do contracto. O que é certo é que no dia 17 de junho de 1895 era lavrado um contracto ampliando o prazo do privilegio por mais 30 annos, concedendo-se á empreza a faculdade de duplicar a sua linha, ficando, porém, bem estabelecido que não poderia, em caso algum, exceder o maximo de 2.900.000 libras esterlinas na construcção das novas obras. A estrada foi entregue ao trafego publico em 1901. Na apuração, porém, das contas a empreza veiu declarar ao Governo que tinha gasto, além do que o contracto lhe autorizava, a somma de 952.000 ou 953.500 libras esterlinas,

Ora, no contracto estava estabelecido o maximo que a empreza podia gastar para a duplicação da sua linha. Como, pois, o Governo sanccionou e mandou glozar á conta de capital a quantia respeitabilissima de 953.500 libras, lançando assim sobre o dorso da misera lavoura e do commercio encargos equivalentes a 25 °/₀ da somma que a empreza estava autorizada a despender para construcção de todas essas obras? Entretanto, Sr. Presidente, o Governo não hesitou e o Ministro daquella época mandou lavrar o contracto, acceitando este excesso que a empreza havia gasto sem autorisação.

E por que a empreza havia feito isto? Porque podia fazel-o sem o minimo receio de falta ou escassez de renda.

Estava de posse da concessão obtida do accrescimo de tarifas, de fórma que, augmentando-as de 50 °/₀, ainda assim recolhia ou percebia lucros extraordinarios para o augmento de capital de £ 2.900.000 para £ 3.960.000.

E para provar que com este accrescimo de tarifas ella podia distribuir dividendos pingues, extraordinarios, eu vou ler pequenos trechos de relatorios da companhia, publicados em jornaes de Londres e reproduzidos nos jornaes brazileiros.

De um telegramma de Londres, de 27 de março de 1905, vê-se que: «A receita da *S. Paulo Railway*, comprehendida a Estrada de Ferro Bragantina, elevou-se em 1904 a 15.389:291$, ou seja um augmento de 18,82 °/₀ em relação ao anno anterior.

As despezas de custeio elevaram-se a 6.016:347$ e a receita liquida a £ 434.849. Foi proposta a distribuição de um dividendo de 10 % e de um bonus de 1 %, ambos livres do imposto de renda, perfazendo 12 % de dividendo. Foram passadas £ 50.000 para o fundo de reserva, que ficou assim elevado a £ 571.504 e transportaram-se á conta do proximo exercicio £ 154.849.»

E' um verdadeiro Pactolo esta empreza; nada em ouro.

«Em fevereiro de 1907, um telegramma dizia: «A directoria da *S. Paulo Railway* propoz um dividendo e *bonus* de 6 %, perfazendo com o anterior distribuido 12 % ao anno. Propoz, tambem, que fossem levadas £ 285.370 a diversas reservas e £ 320.380 á conta nova.

Este resultado desapontou um tanto o mercado, pois se esperava um *bonus* maior. A directoria telegraphou ao superintendente da companhia autorizando uma nova reducção das tarifas de café.»

Chamo a attenção do Senado para este telegramma.

« A directoria telegraphou hoje ao superintendente da companhia, autorizando uma nova reducção das tarifas de café.

Já veiu em resposta um telegramma, solicitando informações.»

Isso quer dizer que, tendo a directoria telegraphado ao superintendente que fizesse a reducção de tarifas sobre o café, o superintendente, provavelmente não querendo fazel-a, ou entendendo que a medida não devia ser exécutada, solicitou informações.

Outro telegramma diz que um orgão financeiro, o *Statist*, de Londres, affirma que a *S. Paulo Railway* vae perfeitamente bem, podendo-se agora fixar, para o futuro, o dividendo usual de 12 %, ficando ainda grande saldo.

E' de notar, Sr. Presidente, que pelo contracto primitivo, e pelo contracto de 1895, a estrada não podia retirar, durante dous annos consecutivos, dividendo superior a 12 %. Pois bem, é um orgão financeiro de Londres, jornal muito acreditado, que affirma que a *S. Paulo Railway* vae perfeitamente bem e que agora é possivel fixar-se o dividendo usual de 12 %, ficando ainda grande saldo. Quer isso dizer que não ha, nem havia, a menor tentativa ou desejo de reduzir tarifas, quando os dividendos excedessem de 12 %.

Tenho aqui, Sr. Presidente, um interessante quadro sobre o movimento da *S. Paulo Railway*, de 1897 até 1906.

Verifica-se, Sr. Presidente, que no anno de 1897 a receita daquella estrada foi de :

« Em 1897	21.636:819$190
» 1898	19.903:328$490
» 1899	19.920:055$580
» 1900	20.122:024$680»

Releva notar, Sr. Presidente, que a nova linha foi entregue ao trafego no anno 1900—1901 e assim a receita arrecadada nos annos de 1897, 1898 e 1899, respectivamente as quantias de 21.636:000$, 19.903:000$ e 19.920:000$, foi auferida ao tempo do antigo trafego, da linha singela. Em 1900—1901, quando foi aberto o trafego da nova linha, a receita ascendeu a 25.268:897$600 :

Em 1902	23.989:917$120
» 1903	21.845:196$410
» 1904	22.505:392$140
» 1905	21.206:385$970
» 1906	27.901:068$780

Por esse quadro se verifica, Sr. Presidente, o grão de prosperidade da empreza justamente no anno de 1897, quando principiou, por assim dizer, a baixa do café, crise que tem avassallado o Estado e empobrecido a lavoura de S. Paulo.

Justamente nesta quadra, Sr. Presidente, quando a lavoura periclitava, procurando por todos os meios economizar, no sentido de diminuir o seu custeio, para fazer face aos compromissos que a assoberbavam; justamente nessa quadra, é que a *S. Paulo Railway* nadava em ouro e distribuia dividendos superiores a 20 °/₀, chegando mesmo a distribuir mais de 30 aos accionistas de acções ordinarias, depois de pagos os juros de *debentures*, etc.

Emquanto as propriedades ruraes, melhor administradas, desvalorizavam-se extraordinariamente; emquanto a pobre lavoura procurava, por milagres de economia, resalvar a sua honra e o seu credito, vendo as suas propriedades se desvalorizarem dia a dia, a Companhia *S. Paulo Railway* e outras tinham no mercado as suas acções cotadas com agio! Ao passo, que a lavoura que dá e produz a riqueza, empobrecia, as emprezas de estradas de ferro e os seus felizes accionistas viam os seus titulos augmentar de agio; e tanto isto é verdade que não ha uma só estrada no Estado de S. Paulo que não tenha as suas acções cotadas com agio inferior de 50 °/₀!

Isto, Sr. Presidente, como contraste á situação precaria da lavoura, porque póde-se affirmar que as propriedades, por melhor administradas que sejam, por mais prosperas que se apresentem, estão incontestavelmente desvalorizadas de cento por cento.

Pois bem, Sr. Presidente, a *S. Paulo Railway*, que distribuiu no anno passado 25,6/10 °/₀ aos seus accionistas, é uma empreza que tem 20 mil contos enthesourados como reserva, e que vem, no momento afflictivo, como o presente, augmentar de 32 °/₀ os seus fretes, allegando o receio de distribuir dividendos inferiores a 15 °/₀. Isso, Sr. Presidente, sabendo que este augmento de fretes vae incidir sobre o *deficit* da lavoura, da lavoura, Sr. Presidente, que terá de encerrar esta campanha com um desfalque enorme, não tendo, absolutamente, com o producto do café vendido apurado o necessario para manter o custeio de seus estabelecimentos.

E' um verdadeiro attentado, um acto revoltante o que acaba de praticar a directoria da *S. Paulo Railway*.

E' preciso notar ainda que a *S. Paulo Railway* cobrava outr'ora 185 réis por tonelada-kilometro; depois reduziu esse frete,

receiosa de que o Governo a forçasse a abaixar suas tarifas a 160 réis. Reconhecendo que, apezar dessa reducção, ainda os dividendos seriam excessivos, declarou que, de 1 de maio em deante, faria uma reducção equivalente a mais 20 réis por tonelada-kilometro: dahi em deante, Sr. Presidente, começou a empreza a cobrar 140 réis por tonelada-kilometro.

A observação resultante é que ella só se lembrou de fazer reducções quando a safra estava quasi toda expedida, pois todos nós, lavradores, sabemos que a força das remessas da safra é nos mezes de setembro a dezembro.

Baixando as tarifas a 1 de maio, a companhia faria crer que outorgava á lavoura um grande beneficio, um enorme favor, quando esse acto pouco aproveitaria, porque as remessas já haviam diminuido e o trafego era mais reduzido.

Agora, dá-se o inverso: querendo aproveitar os mezes de maior affluencia de café no mercado, justamente agora, vem ella augmentar as tarifas. Mas, pretende a empreza cobrar o que outr'ora cobrava? Não.

Chamo a attenção do Senado: a companhia cobrava 160 réis, fez a reducção para 140 réis e agora manda affixar edital declarando que de 1 de novembro em deante cobrará, não as taxas antigas de 160 réis, mas as de 185 réis!

Parece que a companhia, arrependida de haver baixado 20 réis por tonelada-kilometro, vae agora exigir 45 réis a mais para resarcir os 20 réis da reducção anterior.

A verdade, Sr. Presidente, ao que parece, é que as estradas de ferro entre nós adoptam, em relação á lavoura, um processo de prestar auxilio equivalente, ou semelhante ao das saúvas combatentes ás formigas trabalhadoras.

Não ha lavrador que não saiba que nos formigueiros ha as formigas que trabalham, que enthesouram, que procuram armazenar o sufficiente para a alimentação da communidade, e ha uma outra sorte de saúvas, bem apparelhadas, com ferrões acerados, denominadas—combatentes. Quando uma das que trabalham, sobrecarregada excessivamente sente-se desanimada e prestes a afrouxar, uma dos combatentes surge para auxilial-a.

Por que fórma? Montando ás costas da outra e estimulando-a com o seu ferrão acerado.

E' o que fazem as estradas de ferro entre nós com relação á lavoura. (*Riso.*)

O Sr. Presidente — Previno a V. Ex. que a hora do expediente está terminada.

O Sr. Alfredo Ellis—Caso não haja numero para as votações, peço a V. Ex. consultar a Casa si me concede meia hora de prorogação, pois desejo terminar hoje as considerações que venho fazendo.

O Sr. Presidente—Devo dizer a V. Ex. que já ha numero para as votações.

O Sr. Alfredo Ellis—Então rogo a V. Ex. que me conserve a palavra para amanhã.

O Sr. Presidente—A Mesa vae tomar na consideração devida a observação de V. Ex. relativamente aos senhores tachygraphos e redactores de debates.

O Sr. Alfredo Ellis—Agradecido a V. Ex.

DISCURSO

PRONUNCIADO NA

Sessão de 14 de outubro de 1907

O Sr. Alfredo Ellis — Sr. Presidente, dizia eu na ultima sessão do Senado que as emprezas ferro-viarias— e principalmente a *S. Paulo Railway*—auxiliam a lavoura como as celebres formigas combatentes o fazem em relação ás formigas trabaladosas: com o ferrão

Quando estas, extenuadas pelo esforço de carregar para o mealheiro commum os materiaes da abastança, vergam, as combatentes para ajudal-as trepam-lhes no dorso, acicatando-as com acerado ferrão.

Já tive tambem occasião de dizer aqui, desta tribuna, que o auxilio que as estradas de ferro prestam á lavoura é semelhante ao que a corda presta ao enforcado.

Sendo, como são, poderoso auxiliar das industrias, não cogitam absolutamente de proteger o productor, de fórma que chegamos a este absurdo economico:—as cidades do interior, as povoações não progridem, porque não teem meios de transporte; e as estradas de ferro não reduzem as tarifas, porque não teem o que transportar.

De fórma que, Sr. Presidente, não obstante approvar o plano do patriotico Governo Federal em relação ao povoamento do solo, acredito que si elle não cogitar de modificar as actuaes tarifas, no sentido de facilitar os transportes, todos os seus esforços serão burlados, porquanto a questão não é só de povoar o solo; para nós o x do problema representa a taxa, a tarifa supportavel pelas mercadorias a transportar.

Não podemos progredir, Sr. Presidente, porque temos a vencer o grande inimigo — a distancia — e as estradas de ferro absolutamente não cogitam de auxiliar as classes productoras no sentido de lhes facilitar o transporte da producção, o transporte das mercadorias debellando esse inimigo; isto é—encurtando as distancias

Por outro lado, Sr. Presidente, o capital é exigente ; os accionistas das estradas de ferro não querem absolutamente supportar annos magros, os de pequeno dividendo. Reina, Sr. Presidente, verdadeiro fetichismo pelo capital empregado nas estradas de ferro.

E' este o grande embaraço para a prosperidade nacional, é a grande barreira impossivel de vencer. Si compararmos os fretes dos Estados Unidos e os da Republica Argentina com os nossos, ficaremos verdadeiramente assombrados.

Nos Estados Unidos o frete médio regula de 15 a 20 réis por tonelada-kilometro ; na Republica Argentina é de 40 a 50 réis, ao passo que entre nós o frete ascende de 200 a 240 réis por tonelada-kilometro.

Quer isto dizer, Sr. Presidente, que emquanto a lavoura no Brazil carrega um vagão, nos Estados Unidos ella póde carregar 10, 12 ou 15 ; o frete que lá incide sobre 10 a 12, entre nós recahe exclusivamente sobre uma tonelada.

A' vista disso, Sr. Presidente, como cogitar de polycultura e do povoamento do solo ?!... O proprio café, que é um producto especial, não póde supportar o frete que as estradas de ferro delle exigem. Nem o ouro poderia ser transportado com taes tarifas !

Si as taxas que reinam entre nós, si as mesmas tarifas fossem cobradas nas ferro-vias norte-americanas, como se poderia transportar o ouro de Alaska, o da California e a prata de Nebraska ?!...

Entretanto, todos nós sabemos que o Estado da California, sendo um Estado agricola, como é, exporta fructas e trigo em grande quantidade por Nova York. Essa producção atravessa o continente e vae encontrar mercado na zona oriental dos Estados Unidos, compensando o trabalho do lavrador, do productor, collocado á distancia de 2.500 a 3.000 milhas daquelles mercados.

Ao passo, Sr. Presidente, que isso se dá nos Estados Unidos, a poucos kilometros dos nossos principaes centros, impossivel é mandar para o littoral cereaes e cafés de qualidades inferiores, porque não supportam o frete.

Ainda ha pouco um illustre representante da bancada paulista teve de pagar, na Estrada de Ferro Central do Brazil, por um sacco de feijão, 16$ de frete !

Não se venha dizer que as estradas de ferro argentinas ficaram mais baratas do que as nossas. Ao contrario, ficaram muito

mais caras, teem, porém, Sr. Presidente, um trafego quadruplo ao das nossas. Fazem esse serviço pela quarta ou quinta parte das tarifas e fretes que as nossas exigem dos pobres lavradores.

A riqueza argentina contrasta com a nossa escassez de exportação. Sendo, como é, um paiz de 5.000.000 de habitantes, exporta mais do que o Brazil, com 20.000.000.

A causa, a razão unica é esta: a barateza do transporte.

As suas estradas de ferro teem um trafego muitissimo mais intenso que as nossas; lá os accionistas se contentam com dividendos de 6, 7 e 8 °/₀, ao passo que entre nós só se dão por contentes quando elles excedem de 20, 24 e 25 °/₀.

Não censuro exclusivamente a *S. Paulo Railway*, censuro a todas as directorias de estradas de ferro do meu Estado. Parece que todas ellas soffrem de bolimia, isto é, de dilatação do estomago; não se satisfazem com dividendos magros, e haja vista o que se dá agora com a Companhia Ingleza que, tendo retribuido os seus accionistas com dividendo superior a 25 °/₀ no anno passado, devendo neste anno dar pelo menos 15 °/₀, vem exigir do productor um accrescimo de 32 °/₀ sobre a tarifa de café, quando, pela lei, pelo contracto, devia diminuir as suas taxas no sentido de não retirar mais de 12 °/₀ durante dous annos consecutivos.

Esta feliz disposição, Sr. Presidente, tem sido até hoje lettra morta, e a reversão de emprezas ao patrimonio nacional tambem.

Neste paiz, conforme já desta tribuna fiz notar, não se deu um só caso de revisão de tarifas, por excesso de dividendos, assim como não se tem noticia de um só caso de reversão de empreza alguma á communhão social por disposição contractual.

Mas, Sr. Presidente, qual a razão, qual o motivo da mudança de orientação da *S. Paulo Railway*, nesta época, nesta quadra?

Por que motivo entendeu a poderosa e rica empreza dever levantar os seus fretes, em uma quadra como esta, de verdadeira miseria para a lavoura?

Por que razão, Sr. Presidente, esta empreza tão poderosa procura e tenta arrancar os ultimos molambos que cobrem a nudez da miseria das classes productoras do paiz? Por que? E' ou não o caso, como bem affirmou o illustre autor da «Semana Economica Financeira» do diario intitulado *S. Paulo*, quando observou que nesta questão de fretes deve-se attender á capacidade tributaria do producto, ao valor e importancia do mesmo, á importancia e ao

valor do trabalho despendido pela empreza no seu transporte, e sobretudo, ás condições financeiras da empreza?

Não ha duvida alguma.

Si examinarmos, entretanto, o momento actual, verificaremos que a capacidade financeira da estrada em fazer a reducção está mais que provada, porquanto é uma empreza que tem nos seus cofres, como reserva, quantia superior a 20.000:000$000. Quanto ao trabalho que executa, é quasi nullo, porquanto a feliz estrada recebe os vagões, com as cargas arrumadas na estação de Jundiahy, até onde chegam os vagões pertencentes á Companhia Paulista. Nada mais facil do que mandar engatar uma locomotiva e transportar esses vagões que chegam cheios de café, cobertos com encerados. Nem ao menos teem o arranjo preciso para evitar que o tempo deteriore a mercadoria: são simples vagões de aterro, cobertos com encerados.

E si formos, Sr. Presidente, analysar a situação da lavoura e, portanto, a capacidade tributaria da mercadoria, chegaremos á convicção de que ella não póde absolutamente supportar accrescimo de taxas, nem de tarifas, porquanto actualmente, sem esse accrescimo, já a mercadoria paga cerca de 25 a 30 °/₀ do seu valor para o transporte até o porto de Santos.

Si, apezar disto, a companhia tem tido annos gordos, por que razão, revelando a sua sympathia pela lavoura, como diz no artigo subscripto pelo superintendente da mesma, por que razão não manifesta essa sympathia na quadra actual, justamente quando mais precisa ella desse concurso para evitar a sua ruina e a sua fallencia?

O que é facto Sr. Presidente, é que a directoria da *S. Paulo Railway*, a proposito do arrendamento da Estrada de Ferro Sorocabana á Empreza Americana, mandou offerecer ao presidente de S. Paulo um emprestimo de dous e meio milhões esterlinos, si porventura o Governo do Estado se obrigasse a lançar, no contracto lavrado com a Companhia Americana, uma clausula, prohibindo a Sorocabana de levar seus trilhos a Santos durante o prazo do privilegio da Ingleza, isto é, durante 20 annos.

Excusado é dizer que o illustre Dr. Jorge Tibiriçá recusou, *in limine*, e nem podia agir por outro modo.

De facto, a estrada ingleza procede assim e tem dessas exigencias, porque não existe absolutamente outra companhia a lhe fazer concurrencia.

Toda a importação e toda a exportação do Estado de S. Paulo, uma grande parte da do Estado de Minas Geraes e do interland de Goyaz e futuramente o de Matto Grosso hão de depender exclusivamente da Estrada de Ferro Ingleza.

Era muito justo, portanto, e muito patriotico, que o Governo do Estado cogitasse de, no arrendamento, procurar ou preferir pelo menos uma outra empreza, que pudesse prolongar os seus trilhos até Santos. Foi o que fez o benemerito Presidente de São Paulo, preferindo a Companhia Americana, porquanto esta hoje acha-se de posse da concessão, e póde levar a sua linha até Santos, dispondo, como dispõe, de grandes recursos.

E' preciso que o faça, custe o que custar. E' o unico meio de ficarmos livres da tutela da *S. Paulo Railway*.

Consta-me, com bons fundamentos, que a directoria da *S. Paulo Railway*, depois de assignado o contracto com a Companhia Americana, certa de que havia sido repellida a clausula prohibitiva da Sorocabana levar seus trilhos a Santos, mandou propor a essa empreza uma subvenção annual, desde que ella se comprometta a não levar a sua linha a Santos, durante os 20 annos do privilegio da Ingleza. Si a proposta não foi feita, posso affirmar que cogitou-se disso.

Acredito que o Governo de S. Paulo, e tambem que o Governo Federal não consentirão absolutamente em semelhante transacção immoral, porque, a dar-se semelhante facto, ha de se chegar á conclusão de que a empreza ingleza vae lançar um imposto sobre a lavoura, para o entregar á Companhia Americana.

Teremos então esta anomalia: o proprio padecente pagará a corda para o seu supplicio.

A Companhia Ingleza não deseja uma concurrente; e assim como tambem não deseja annos magros, nem pequenos dividendos, taxará ainda mais a pobre lavoura, para, resalvando as suas rendas, ter uma quota de sobra para evitar que a Companhia Americana lhe vá fazer a guerra de tarifas, levando suas linhas até Santos.

Uma situação desta ordem, Sr. Presidente, se afigura igual á de um ricaço deante de uma mesa opipara disputando a côdea de pão negro, orvalhada de lagrimas e que apenas basta para evitar que a fome acabe de vez com o martyrio do paciente; ou então, Sr. Presidente, a de um homem musculoso, joven e cheio de seiva, passando uma rasteira em um pobre convalescente

que ensaia os primeiros passos á luz do sol, depois de prolongada e dolorosa enfermidade.

Eu, Sr. Presidente, lavrando o meu protesto contra o acto dictatorial da superintendencia da Estrada de Ferro Ingleza, pedir-lhe-hia, si é sincera, que revele a sympathia que sempre declarou ter pelas classes productoras do meu Estado, desistindo do que agora exige da pobre lavoura.

Peço a S. Ex. que não applique ás classes productoras do meu Estado os mesmos processos empregados pelo general Kitchener no Sudão, e pelo general Havelock, durante a revolução da India chefiada por Hayder-Ali.

Somos, nós outros paulistas, incontestavelmente, seus prisioneiros, mas não devemos ser tratados como inimigos:— a fio de espada e a páo e corda ! ! ! (*Muito bem; muito bem.*)

7252 — Rio de Janeiro — Imprensa Nacional — 1907

Gazeau

Dublicate

20-3-62