

pouco de tolerância e a honra da atenção de V. Exa.

A este se expõe, com franqueza que se diria cruel, o drama a que o país foi conduzido por força de elementos e circunstâncias que ali se definem sem meias palavras. Para o "Jornal do Brasil", efetivamente, ingressamos num pantanal povoado pela hiperinflação e a insolvência; assiste-se à queda da taxa de desenvolvimento; confunde-se a justiça social com distributivismo sem desenvolvimento, sendo o país levado para um "socialismo da miséria"; em nome da reforma agrária ameaça-se e compromete-se a produção agrícola; estamos, finalmente, "no reino da corrupção em cima e da demagogia em baixo". Após dar continuidade a esse sinistro desfile, com a denúncia de chavismo e intolerância, da divisão horizontal das classes armadas, a desmoralização deliberada do Congresso, com o objetivo de destruir a democracia representativa, e da falta de rumo do Governo, aponta o tradicional órgão da imprensa brasileira o caminho para o qual essas circunstâncias e elementos conduzem o Brasil: às mãos dos extremistas, nas quais "cairá de podre em 1964".

O Sr. Olavo Hounaux de Moura (Com assentimento do orador) — Nobre deputado, o assunto que V. Exa. traz a esta Casa neste instante foi motivo para que nós, ao aderirmos neste plenário na tarde de hoje, procurássemos o Presidente desta Assembleia, o nosso digno companheiro e nobre deputado Ciro Albuquerque, que tão brilhantemente preside os trabalhos desta Casa, sustentáculo do regime, segundo a opinião do nobre deputado Araripe Serpa, corroborada por nós, ratificada plenamente por nós. Dissemos a S. Exa. que realmente a situação se apresentava extremamente grave e que havia necessidade de S. Exa., como condutor e responsável pelos destinos desta Assembleia, reunir pelo menos alguns dos mais ponderados e dos mais equilibrados deste Plenário por uma conversa mais íntima, uma conversa de maior profundidade, no sentido de analisar todos os aspectos da conjuntura atual. Isto porque nós estávamos sentindo que realmente esta Nação caminha entre uma condição sumamente reacionária da direita e extremamente esquerdista que não é mais possível estarmos quase que como servindo de inocentes úteis a estas condições todas que se estão desenrolando e desenvolvendo. Portanto, era necessário que a voz de São Paulo, através do seu Parlamento, onde pontificam expressões culturais as mais significativas — e eu destaco entre elas a de V. Exa., nobre deputado Israel Dias Novaes —

O Sr. ISRAEL DIAS NOVAES — Muito obrigado.

O Sr. Hounaux de Moura — Se fizesse ouvir num pronunciamento oficial e evidentemente através também dos exemplos dignificantes. Daí porque achar eu sumamente oportuno tudo isto que V. Exa. traz ao conhecimento desta Casa, porque V. Exa. demonstra que é uma destas criaturas que esta sentindo afilivamente a situação e que também procura uma solução para ela, pois não seria do espírito nacionalista tão arraigado em V. Exa. se tornar indiferente a este estado de coisas, quando todos nós sentimos que o Brasil caminha para destinos cujas consequências não conhecemos e nem sabemos bem como disto vamos sair. — se airosa ou desastrosamente. Era o que tinha a dizer, em abono do que V. Exa. traz a esta Casa tão brilhantemente.

O Sr. PRESIDENTE (fazendo soar a campainha) — A Presidência lembra a V. Exa. que lhe resta um minuto de seu tempo regimental.

O Sr. ISRAEL DIAS NOVAES — Sou muito grato às expressões do nobre deputado Olavo Hounaux de Moura, e verifico a coincidência de nossas preocupações. S. Exa., na sua permanência nesta Casa, vem revelando uma seriedade de espírito que muito recomenda o Poder Legislativo de São Paulo.

O Sr. Olavo Hounaux de Moura — Muito obrigado.

O Sr. ISRAEL DIAS NOVAES — Mas, Sr. Presidente, prosseguiremos na apreciação do comentário ao "Jornal do Brasil".

(Lê) "O Governo, conclui o "Jornal do Brasil", tem diante de si um quadrimestre em 1963, para inverter a tendência dominante e reabrir as veredas de esperança e confiança. Um quadrimestre é suficiente. Não será possível esperar mais do Governo sem fazer um apelo final ao instinto de conservação nacional, que a tudo deve sobrepor-se."

Aguardar demais poderá ser ate criminoso porque a reação protelada e ação retardada equivalerão a entregar o Brasil definitivamente, aos males que o assolam hoje.

O País tem vocação democrática que não pode ser consumida pelo desgoverno. A única maneira de preservá-la e ter governo democrático e eficiente."

Se se tratasse de manifestação avulsa e desqualificada, Sr. Presidente e Srs. deputados, não estaríamos aqui a comentá-la; não ocuparíamos o tempo desta Casa com testemunhos sem seriedade nem tradição. Mas, o "Jornal do Brasil" forma na vanguarda da imprensa brasileira; conhecemos todos pela idoneidade e isenção. É um grande jornal que se alarma, seguramente em nome das centenas e milhares de leitores que o seguem em todo o país. A representação do povo paulista não pode ignorar essa terrível página, para contestá-la ou acolhê-la, mas sempre para meditar sobre os seus termos. Que palavras como essas não morram na displicência tradicional dos brasileiros, que não mais pode persistir.

Era o que tinha a dizer, Sr. Presidente. O Sr. PRESIDENTE — Continua em discussão. (Pausa.) Encerrada a discussão

Está em votação. Os Srs. deputados que estiverem de acordo com o requerimento de adiamento, por um dia, queiram manter-se sentados. (Pausa.) Aprovado.

PROPOSIÇÕES EM REGIME DE TRAMITAÇÃO ORDINÁRIA.

O Sr. PRESIDENTE — Há sobre a mesa requerimento de autoria do nobre deputado Osvaldo Rodrigues Martins, requerendo preferência para discussão e votação do requerimento apresentado por S. Exa., propondo a constituição de Comissão Especial com o fim de realizar inquérito sobre as causas do congestionamento do Porto de Santos. Em votação. Os Srs. deputados que estiverem de acordo queiram permanecer sentados. (Pausa.) Aprovado.

PROPOSIÇÃO QUE INDEPENDE DE PARECER MAS DEPENDE DE DELIBERAÇÃO DO PLENÁRIO

— Entra em discussão o Requerimento n.º 1.111, de 1963, apresentado pelo deputado Osvaldo Rodrigues Martins, propondo a constituição de Comissão Especial com o fim de realizar inquérito sobre as causas do congestionamento do Porto de Santos. Em anexo o Requerimento n.º 479, de 1963, sobre o mesmo assunto.

O Sr. OSWALDO RODRIGUES MARTINS — Sr. Presidente, peço a palavra.

O Sr. PRESIDENTE — Tem a palavra, para discutir, o nobre deputado Osvaldo Rodrigues Martins.

O Sr. OSWALDO RODRIGUES MARTINS — (Sem revisão do orador) — Sr. Presidente e Srs. deputados, o requerimento que apresentei a esta Casa, solicitando uma Comissão Parlamentar de Inquérito para apurar as causas do congestionamento do Porto de Santos, foi motivado, como já tive oportunidade de dizer em sessão que se realizou na semana passada, por ocasião da posse do Presidente do Sindicato dos Estivadores de Santos, Sr. Domingos Garcia; apelo S. Exa., aos Srs. deputados estaduais e aos Srs. deputados federais presentes, no sentido de esclarecerem o povo de Santos e o povo do Estado de São Paulo, sobre o que ocorre efetivamente com o congestionamento do Porto de Santos.

As revistas "O Cruzeiro" e "Manchete" publicaram reportagens em que atacam violentamente os Sindicatos dos Estivadores e dos Portuários, do Porto de Santos, responsabilizando-os em parte por aquele congestionamento.

A Revista "O Cruzeiro", na sua reportagem, chama a categoria dos estivadores de "nova classe" e a revista "Manchete", em belíssima reportagem em cores, com o título: "Santos, o Porto do Progresso" — enumera as falhas existentes, mas também critica os salários recebidos pelos estivadores. E, ambas as revistas, em ambas reportagens, mentem e deturpam a verdade declarando que os estivadores recebem acima de 300 mil cruzeiros por mês.

Sr. Presidente e Srs. deputados, não é verdade o que afirmam os repórteres das respectivas revistas. Tive ocasião de percorrer o cais de Santos e senti o mau-estar reinante entre a categoria profissional dos estivadores em virtude das calúnias estampadas em tais reportagens.

Muito se tem dito nesta Casa. Muito já se tem dito neste Estado, nos jornais, a respeito do salário dos estivadores, sem que ninguém, na realidade, apresente provas de que os estivadores ganham centenas e centenas de milhares de cruzeiros.

Aqui trago as notas de pagamento do estivador do porto de Santos.

Estranho, Sr. Presidente e Srs. deputados, que tendo a cidade do Rio de Janeiro um porto, como o do Rio, vão as revistas "Cruzeiro" e "Manchete" fazer reportagens de custo de salário no porto de Santos, misturando os salários de conferentes e de estivadores da Guanabara com o salário dos estivadores de Santos, declarando que os estivadores de Porto Alegre recebem cerca de 40 mil cruzeiros por hora, e por aí fora, Sr. Presidente e Srs. deputados.

(ASSUME A PRESIDÊNCIA O SR. ARRUDA CASTANHO).

O Sr. OSWALDO RODRIGUES MARTINS — E aqui trago uma nota de pagamento da estiva, da firma L. Figueiredo S.A., do vapor "Júpiter", do período das 19:00 às 4:00 horas da manhã, em que os Srs. deputados poderão verificar que foi paga ao estivador a importância de 2 mil e 73 cruzeiros, por esse horário.

Eu poderia, Sr. Presidente e Srs. deputados, apresentar da tribuna centenas de milhares de notas de pagamento da estiva.

E qual não é a revolta daquele estivador, e qual não é o problema que se cria em sua residência, em seu lar, quando sua esposa e seus filhos têm numa reportagem que ele ganha 40 mil cruzeiros por hora, quando, na realidade, recebe em média 250, 400, 500 cruzeiros?

Vejam, Sr. Presidente e Srs. deputados, que ambas as reportagens publicadas nas revistas "Cruzeiro" e "Manchete" são reportagens falsas e dirigidas contra os trabalhadores e contra os sindicatos de Santos. Declaram, criminosamente, que o estivador ganha 40 mil cruzeiros à hora, quando o estivador recebe 250, 400, 500 cruzeiros à hora. Uma diferença de 39 mil e 500 cruzeiros no ganho do estivador. Isto é feito no Estado de São Paulo, procurando-se levantar nas demais categorias profissionais a ira contra os estivadores do cais do porto de Santos.

Dou o aparte ao nobre deputado Esmeraldo Tarquínio.

O Sr. Esmeraldo Tarquínio — Meu aparte é para dizer o seguinte: no Rio de Janeiro, a administração do porto pertence ao Ministério da Viação e Obras Públicas, que evidentemente não tem Departamento de Relações Públicas com verba para publicidade. Mas a Cia. Docas de Santos, cujo contrato de concessão do serviço público terminará dentro de 18 anos, e é empresa particular, concessionária desse serviço no Porto de Santos, a essa interessa propagar Santos como o porto do

progresso, mas que, entretanto, desde o seu início, apenas construiu, fora daqueles padrões antigos, três ou quatro armazéns, e depende do Fundo Portuário Nacional para incrementar e desenvolver o aparelhamento do porto. Veja, nobre deputado Osvaldo Martins, que também é fácil, aqueles que pretendem encobrir as verdadeiras causas do congestionamento do porto, atribuir essas causas, ainda que em parte, aos estivadores, aos portuários. Misturam o salário de conferente de carga e descarga. Desconhecem que existem conferentes de carga e descarga autônomos, que trabalham para as agências de navios; desconhecem que existem vigias de bordo; desconhecem que existem consertadores, cuja categoria está com falta de homens; desconhecem que existe, enfim, um sem número de categorias que trabalham no Porto de Santos e das quais depende a própria atividade, o próprio sucesso das atividades do Porto de Santos. E veja V. Exa. "melange", a confusão, a comistão que fazem esses leigos que se arvoram a analisar assim, sobre os joelhos, de encomenda, as causas do congestionamento do Porto de Santos. Mas desconhecem, ou fazem por não se lembrar, que ao tempo do Presidente Jânio Quadros houve obrigatoriedade, sim, aos armadores, que executassem os serviços em período extraordinário, caso contrário seriam obrigados a desatracar do ponto onde seus navios estivessem ancorados, para dar lugar aqueles que aceitassem e executassem seus serviços também em período extraordinário. Um navio pode trabalhar 18, 20 horas por dia, dentro, evidentemente, das taxas atribuídas a cada horário. Como então se pode compreender que esses navios trabalhem apenas sete horas, como está acontecendo? Por medo às taxas que evidentemente terão os armadores que pagar, por força do acirre inflacionário em que nos encontramos? Não. Não é por isso, pois se fosse por isso não se compreenderia o aumento extraordinário, constante, frequente das taxas de fretes, com aquelas sobretaxas de navegação do Atlântico, e coisas que tais. V. Exa. não desconhece — porque também pertence à categoria dos empregados em empresas de navegação — que há uma verdadeira indústria de congestionamento no Porto de Santos, a impedir que este realmente se descongestione, para com esses congestionamentos sucessivos, constantes, justificar 1) as sobretaxas de fretes de mercadorias importadas; 2) os cortes dos períodos de armazenagem, que originalmente eram de trinta dias e passaram a ser de 15, há vários anos, mencionados esses aumentos ou esses cortes de períodos na razão do famoso congestionamento. Desde 1948, quando a Cia. Docas conseguiu, com o Ministério da Viação e Obras Públicas, que reconhecesse a situação de congestionamento, que os períodos de armazenagem de trinta dias foram cortados pelo meio, passaram a ser de 15 dias. E, então, com essa manobra, a Cia. Docas conseguiu um aumento de cem por cento da taxa de armazenagem, a partir do segundo mês. A Cia. Docas de Santos, desde 1946, a partir do Decreto-lei que regulamentou a cobrança de armazenagem de mercadorias importadas, pelo Decreto, se me não falha a memória, n.º 8.439, conseguiu, por força da Lei 3.244, de 1957, aumentar de maneira astronômica as suas taxas de armazenagem e que incidem sobre as mercadorias importadas, do exterior.

Eis que, nobre deputado, quando foi estabelecida a base de cobrança dessas armazenagens por aquele decreto-lei, cobrava a Alândega de Santos direitos aduaneiros à base específica por dia. Posteriormente, pela lei a que me reportei — n.º 3.441 de 1957 — essas taxas passaram a ser cobradas, esses direitos aduaneiros passaram a ser cobrados sobre o valor das mercadorias, valor estrangeiro e convertido para cruzeiros por força da taxa de dólar fiscal que começou a 74 cruzeiros no mês de agosto de 1957 e se encontra hoje quase às portas dos 600 cruzeiros. Veja V. Exa., pode V. Exa. inferir assim, a voo de pássaro, quantos milhares de por cento de aumento nas taxas de armazenagens obteve a Companhia Docas de Santos somente neste toque...

O Sr. OSWALDO RODRIGUES MARTINS — Mas sempre contra o estivador!

O Sr. Esmeraldo Tarquínio — ... sim, e o estivador é responsabilizado, inclusive, por esta manobra inteligente, maliciosa, legal, da Companhia Docas de Santos...

O Sr. OSWALDO RODRIGUES MARTINS — Dirigida!

O Sr. Esmeraldo Tarquínio — ... por reportagens dirigidas. Então, nobre deputado Osvaldo Rodrigues Martins, não acontecerá, não é possível manter-se o estivo do problema atido a reportagens que versam sobre o assunto pela rama. Não pelo estivo do, o analista do problema furtasse a uma viagem a Santos, que é tão perto e ali conviver no dia-a-dia com o estivo que sai do porão do navio coberto de pó de sapato pelo nariz pelo ouvido, pelos pulmões, em todos os interstícios do seu corpo a receber um salário que nem mesmo a fiação com que um homem desta Casa se sujeitasse aquele trabalho, trabalho mau, perverso, sacrificado. No entanto, quem furtar a esse trabalhador da estiva do Porto de Santos o direito a melhores reivindicações, certo sendo também que o Rio de Janeiro, um porto organizado como é o de Santos, explorado pela Administração do Portos do Ministério de Obras Públicas, também tem as mesmas taxas porque elas são nacionais para os portos organizados. Mas as reportagens não se ativeram ao Rio de Janeiro, viajaram 500 quilômetros para vir ao Porto de Santos, o que se infere que há uma direção, um ataque ao trabalhador do Porto de Santos. Agradeço ao nobre deputado a gentileza de ter-me concedido esta oportunidade para apartar-lo.

O Sr. OSWALDO RODRIGUES MARTINS —

TINS — Nobre deputado Esmeraldo Tarquínio, ao passar pelo Porto de Santos senti o estado de espírito dos trabalhadores e a revolta com que receberam a reportagem da revista "O Cruzeiro".

Citarei um exemplo e espero, com provas e documentos não só de folhas de pagamento como da Associação Profissional das Entidades Estivadoras de Santos, demonstrar o quanto a reportagem e calúnia e quanto procura desmoralizar uma categoria profissional, denunciando-a como uma nova classe que recebe salários elevados e que efetivamente não recebe.

A revista "O Cruzeiro" declara num trecho de sua reportagem o seguinte: "O resto do tempo disponível o estivador cede ao "cavalo" — o "cavalo" é o que eles chamam no Porto do Rio de Janeiro ao "bagrinho" — ou ao "bagrinho" no Porto de Santos, que se utiliza da carteira de estivador para trabalhar no porto, recebendo apenas dez por cento do salário de estivador". Caimosamente, a revista declara que o estivador cede sua carteira, para que o "bagrinho" ou "cavalo" opere, quando, na realidade, o "bagrinho", no porto de Santos, trabalha apenas com a carteira do IAPETC, ou com sua carteira de reserva.

Mas, para demonstrar a falsidade e a má-fé da reportagem, provando que ela, como muitas outras, procura desmoralizar os sindicatos, gerando mal-estar entre as categorias profissionais não só da baixada santista, mas também da capital, trago uma cópia da folha de pagamento do mês de março de 1963. Não é cópia da folha de pagamento do Sindicato dos Estivadores, que poderia, salvo melhor juízo, ser suspeita. É cópia da Associação Profissional das Entidades Estivadoras de Santos. É o patrão do estivador. É o agente, é o pumador que declara, que demonstra, através desta fotocópia, que o estivador, que o "bagrinho", que trabalham 485 horas, recebendo Cr\$ 676,70 e não Cr\$ 40.000,00 à hora, como cita a reportagem, recebeu, no fim do mês de março, a importância de Cr\$ 1.102,100.

Apenas um determinado número de homens — apenas dois "bagrinhos" conseguiram alcançar a média de 485 horas, recebendo Cr\$ 164.054,00.

O Sr. Esmeraldo Tarquínio — 485 horas no mês, não é verdade?

O Sr. OSWALDO RODRIGUES MARTINS — No mês de março de 1963, ele trabalhou 485 horas, recebendo, por hora, Cr\$ 676,70.

O Sr. Esmeraldo Tarquínio — Veja V. Exa. — se me permite prosseguir — dividindo 485 horas pelos dias que trabalha, como esse homem deve ter sido estafado, no mês de março, do seu trabalho!

O Sr. OSWALDO RODRIGUES MARTINS — Mas aqui está uma folha de pagamento — a folha 20 — do livro secreto da Associação Profissional das Entidades Estivadoras de Santos. É uma fotocópia do livro de pagamento do patrão. É o patrão que o declara no seu livro, que envia, no fim do ano, à Delegacia do Imposto Fiscal de Santos, no sentido de que cobre do estivador matriculado, do "bagrinho", o respectivo imposto de renda durante o ano.

São dados oficiais. São dados que a entidade estivadora cita, e que trago a esta tribuna, para desmentir a reportagem da revista "O Cruzeiro" e, ao mesmo tempo, a caríssima reportagem da revista "Manchete". Como verificam os Srs. deputados, em ambas as fotografias os trabalhadores se encontram de costas. O trabalho se esconde por trás das costas, das palmas, fotografando os trabalhadores na hora do almoço e declara que a paralisão é diária, é normal, quando, na realidade, esse é o momento em que os estivadores e os "bagrinhos" apresentam ao contramestre geral da estiva a sua caderneta de associado, a sua carteira de "bagrinho", para ser requisitado para o serviço. E numa reportagem custosa como esta, uma reportagem que ocupa 8 páginas da revista "Manchete", declaram que o congestionamento no porto de Santos é da culpa dos trabalhadores.

O Sr. Olavo Hounaux de Moura — V. Exa. permite o aparte?

O Sr. OSWALDO RODRIGUES MARTINS — Se me permite, nobre deputado Olavo Hounaux de Moura, já concederei o aparte a V. Exa., mas preciso citar determinados dados, a fim de que, mesmo com o plenário um pouco vasto, se possa deixar registrado nos Anais desta Casa o que ocorre no cais do porto de Santos.

Na parte patronal, a revista não entra, desconhece que entre o estivador e o navio existe um proprietário, o armador ou o agente do representante. E quanto ganha o armador? E quanto ganha o agente do cais e a quanto vão as demais categorias que oneram brutalmente o porto de Santos e que possibilitam inclusive o trabalho de horas extraordinárias? Não interessa à revista não interessa à reportagem, que abandona completamente tudo, importa os documentos, números, cifras. O dinheiro no cais do porto, com exceção da estiva, é a carga e conferentes, é gasto em meio permanente, que sobrecarrega, efetivamente, a estiva da estiva e de estiva, em outro e em outro. Mas a reportagem ignora e exclama porque recebe daqueles que encobrem ou que furtam no congestionamento no porto de Santos.

O Presidente do Sindicato dos Estivadores fez um apelo, na sua posse, aos deputados federais e aos deputados estaduais, para que solicitassem comissão parlamentar de inquérito. Tinha certeza, aquele líder sindical, de que se houvesse uma comissão parlamentar de inquérito, na Câmara Federal ou na Assembleia Legislativa, que comparasse a Santos e que verificasse todas as atividades do porto, quanto custa o congestionamento a Santos, ao Estado e ao país, iria dar bir que o congestionamento na nossa cidade de Santos hoje é uma indústria patrocinada de meia dúzia de homens que têm o privilégio de