

projetado de Paratinga a Piaçaguera, é de simples aderência, cuja capacidade é, praticamente, ilimitada.

IV — As atividades econômicas de São Paulo vêm sendo cercadas face ao congestionamento perene do Porto de Santos, fenômeno que era cíclico e que já hoje é quase permanente.

Além da limitação da capacidade de exportação e importação, esse congestionamento é causa de elevação do custo de vida, pois que, devido à já habitual demora dos navios em Santos, as companhias armazenadoras aumentaram o frete para as mercadorias destinadas àquele Porto, o que vem contribuindo, como é óbvio, para o aumento do custo O.I.F. das mercadorias importadas.

Quanto à exportação, as dificuldades são inúmeras; o que se tem visto é o aumento do congestionamento motivado por qualquer esforço no sentido de incrementar nosso volume de negócios por Santos, além das dificuldades causadas pela necessidade de maior prazo de armazenamento, no interior, ou na praça de Santos, no aguardo do acostamento dos navios que transportarão nossos produtos para o exterior, provocando, esse armazenamento e demais dificuldades, o seu encarecimento e dificultando, ou mesmo, impedindo a exportação dos mesmos, em face do agravamento dos seus preços.

Além do fator demora, há a considerar a falta de aparelhamento total do Porto de Santos para exportações a granel e, mesmo, a reduzida eficiência do equipamento de importação, devido a grande parte deste ser já obsoleto.

A consequência desses fatos expostos é que o Porto de Santos é, hoje, um dos portos mais caros do mundo, o que já motivou, inclusive, a disputa entre a Companhia Docas de Santos e a Petrobrás, pois, esta última, facilmente constatou que mais barato seria trazer seus produtos de um porto a cerca de 200 km de distância, do que pagar as taxas portuárias de Santos, para que seus petroleiros atrasassem naquele porto e os seus grãos líquidos atravessassem uma pequena faixa de terreno daquela concessionária.

E' de se notar que não é só o problema do congestionamento que justifica o uso de outro porto na costa do Estado, pois, é bem verdade que muitos dos males que causam aquele congestionamento, poderiam vir a ser removidos, e ainda é possível expandir-se o porto de Santos.

Entretanto, o aspecto de gargalo, ou funil, a que se submeteu todo o sistema de comércio exterior, motivado pela existência de uma só porta em funcionamento, é, já por si, contra-indicado.

Essa concentração portuária provocou o congestionamento da atual E.F. Santos-Jundiaí, obrigou a construção do ramal da E.F. Santos ao mar e vem contribuindo para o congestionamento e estrago da Via Anchieta e para o desenvolvimento desorganizado da Capital do Estado, por onde precisa passar a grande maioria do tráfego e das mercadorias que vêm do exterior ou que para lá se destinam.

E' soberbamente conhecida a inconveniência, em transportes, de depender de um só caminho, o que, no caso em questão, se resume a ficar na dependência de uma só saída, ou entrada.

E ainda há que considerar que a capacidade de aumento do Porto de Santos será acompanhada de perto pela expansão e aumento da produtividade da retroterra desse porto e não será de admirar que, duplicado, ou triplicado, dentro de alguns anos, já não satisfaça ao volume de trocas que venha a exigir a economia da região, ao fim desse mesmo número de anos.

Quanto ao problema do custo, já acima abordado, há que considerar o custo elevadíssimo da movimentação das mercadorias em Santos, devido às taxas cobradas pela C.D.S., em decorrência de sua concessão.

Em São Sebastião, porto da concessão do Estado, as taxas são calculadas pelo custo, pois que não interessa ao Estado lucro, mas tão somente, cobertura das despesas de operação.

No canal de São Sebastião é possível construir-se um porto praticamente sem limitação de calado, dispensando dragagem, pois, esse profundo canal, alcança mais de 30 m.

Faça às modernas técnicas desenvolvidas em laboratórios hidráulicos, por meio dos modelos reduzidos e das pesquisas hidrográficas, pode-se projetar com segurança, evitando-se dragagens de manutenção e garantindo-se proteção segura contra correntes marítimas e eólicas.

Tudo está a indicar um enorme surto industrial do Vale do Paraíba, que será ainda mais acelerado com a construção da hidro-elétrica de Caraguatuba, a qual permitirá, ainda, um desenvolvimento industrial da grande plana vizinha a essa cidade, principalmente, dispondo-se de porto barato e próximo.

O Vale do Paraíba, por imperativo geológico, será sempre, também, agrícola, capaz de exportar cereais em grande escala.

A região litorânea, também grande produtora de pescado e bananas, admite exportação desses produtos.

Tudo nos leva à necessidade da ampliação do Porto de São Sebastião e da construção dos acessórios indispensáveis à sua plena e satisfatória utilização.

E' necessário proceder-se a estudos hidrográficos completos, e estudos econômicos de mercados e a estudos técnicos que nos levem a um dimensionamento acertado e, em consequência, a um projeto completo e minucioso, tanto da infraestrutura, como da superestrutura de operações e a uma programação de seu desenvolvimento.

Para esse "estudo de ampliação, ante-projetos, projeto, obras e serviços complementares e acessórios que, urgentemente, venham se mostrar necessários para a utilização racional, e que venham a ser recomendados pelos primeiros estudos", é que se justifica a verba de Cr\$ 500.000.000,00 (quinhentos milhões de cruzeiros).

V — No setor do material rodante, as Estradas de Ferro de propriedade da administração do Governo do Estado ainda necessitam receber recursos consideráveis para melhor atender à solicitação dos transportes que, delas, está sendo exigida.

E, é só com o aumento de trabalho e produção das estradas de ferro, que se poderá pensar em reduzir os "deficits" que vêm se verificando em todas elas; mas, isso, em contra-partida, exige também um menor emprégo de capital para reaparelhá-las.

Nas estradas de ferro de bitola métrica, além da falta de carros de passageiros, elas se ressentem da falta de vagões, quer cobertos, quer abertos, para o transporte de mercadorias.

Estes últimos, designados gôndolas ou plataformas, têm tido uma solicitação imensa, não estando as estradas em condições de fazer um perfeito atendimento. Há visto as constantes solicitações e reclamações por parte da Cia. Docas de Santos sobre a falta desses veículos utilizados no transporte de sólidos a granel.

Agora, os cereais deverão ser transportados nesse tipo de veículo, como o milho a granel, para evitar despesas com a acarria e acelerar a sua descarga. Calcula-se a necessidade da rápida aquisição de, pelo menos, 400 gôndolas de borda e de 200 gôndolas rasas ou plataformas, ambos os tipos para a bitola de 1,00 m., cuja despesa atingirá, aproximadamente, a cifra de Cr\$ 3.600.000.000,00.

Quanto aos vagões cobertos, de que todas as Estradas necessitam, julgamos interessante, como primeira etapa, a aquisição de 200 desses veículos, sendo 100 para as Estradas de bitola métrica e 100 para as de 1,60 m. estimando essa despesa em Cr\$ 1.400.000.000,00.

VI — A ligação ferroviária da cidade de São Sebastião ao Vale do Paraíba impõe-se em razão mesma da existência ali de um porto, atualmente pequeno, mas cujo desenvolvimento é justificado economicamente.

O atual porto teve sua utilização cercada por falta dessa ligação ferroviária.

Podendo, hidroviariamente falando, receber navios de 5 a 6.000 toneladas de carga, não o pôde, entretanto, fazer, porque um só navio de 5.000 toneladas de mercadorias que podem ser descarregadas em 5 a 5 dias, ou mesmo menos, necessitam de 500 a 600 caminhões de 10 toneladas.

Assim, se o Porto de São Sebastião recebesse, de fato, desde já, em média, 2 a 3 navios, apenas, por dia, e movimentasse apenas 1.000 toneladas por dia, seria congestionado com um movimento de 100 caminhões por dia que, também, congestionariam a atual estrada de rodagem à São José dos Campos.

Considerando um maior aproveitamento do atual Porto de São Sebastião e sua ampliação, poderíamos, facilmente, chegar a uma movimentação de 300 caminhões por dia, só para o serviço do porto.

E a ampliação do Porto de São Sebastião impõe-se, criando, entretanto, um círculo vicioso, pois, essa mesma ampliação, seria cercada pelo congestionamento rodoviário que, além do mais, representaria transporte caro.

Se o dimensionamento decorrente dos estudos de mercado viessem, por exemplo, recomendar um porto para a movimentação de 2.000.000 toneladas, o que, ainda, o classificaria entre os pequenos portos, teríamos uma média, em 300 dias de trabalhos, de 6.666 toneladas por dia para movimentar, ou sejam, 666 caminhões de 10 toneladas, diariamente.

Chegamos, já aqui, à necessidade da ligação ferroviária.

E, se levarmos em conta a possibilidade real de estender a retroterra de São Sebastião ao Sul de Minas Gerais, mais se justifica a ligação ferroviária do Porto de São Sebastião ao Vale do Paraíba — futura região super indus-

trializada e, também, celeiro agrícola em futuro próximo — bem como a rede ferroviária do visinho Estado de Minas, pois, assim, estaria, ipso facto, um grande setor produtivo das Alterosas vinculado à retroterra deste porto.

Com o enorme desenvolvimento que vem se verificando na exportação do minério de ferro, que vem sendo incrementada, e considerando as enormes reservas deste mineral em Minas Gerais, inclusive com jazidas localizadas em região mais propícia a uma exportação através do Estado de São Paulo, o Porto de São Sebastião está indicado para essa exportação, desde que servido por ferrovia, que é elemento de acesso indispensável a qualquer porto e foi, justamente, o que tem faltado àquele porto para que deixe de ser um simples cais.

A ferrovia de São Sebastião ao Vale do Paraíba, e, a seguir, às Alterosas, está dependendo de estudos, levantamentos topográficos, sondagens, ante-projetos e projeto, feitos os quais poder-se-á, desde logo, passar à locação e execução das primeiras obras e serviços.

Para essa ferrovia, tudo indica, será possível solução prática e econômica para o trecho da serra; e, no planalto, contribuirá essa ferrovia para o maior desenvolvimento dos vales do Paraíba e do Paratinga que, em breve, contarão com as obras de regularização das respectivas bacias que propiciarão energia e água farta, possibilitando novas atividades econômicas.

Assim é que justifica-se a verba de Cr\$ 2.000.000.000,00 (dois bilhões de cruzeiros), destinados a "levantamentos, estudos, sondagens, pesquisas, ante-projetos, projeto, concernentes à ferrovia, ligando o Porto de São Sebastião ao Vale do Paraíba, bem como à execução dos primeiros serviços e obras da mesma".

VII — Em um sistema coordenado, eficiente e econômico de transportes são indispensáveis os transportes hidroviários.

O Estado de São Paulo, dispondo de uma imensa rede potamográfica e de grande extensão de costa marítima, descurdouse, entretanto, dos transportes por água, tanto em águas marítimas, como em águas interiores.

E' necessário, e urge que isso se faça, um estudo das possibilidades e necessidades neste setor, visando o aproveitamento de muitos de nossos rios para construção de hidroviárias interiores, dentro de um plano de aproveitamento racional e máximo dos mesmos e respeitando o princípio da coerência das águas.

Também indispensável é o desenvolvimento da utilização do mar para ligações costeiras de efeito econômico e turístico e o estudo dos portos necessários para essas comunicações locais.

Há, mesmo, serviços e obras que, desde já, estão reclamando ação urgente e outras, cujas conveniência logo se evidenciaram dos primeiros estudos.

Assim é que se justifica a verba de Cr\$ 50.000.000,00 (cinquenta milhões de cruzeiros) para "estudos hidroviários visando o aproveitamento dos rios e costas do Estado para a utilização dos transportes por água e para serviços e obras urgentes que eles reclamem".

Sala das Sessões, 11 de junho de 1963

(a) Hilário Torloni — Realindo Corrêa — Siqueira Lopes — Blota Júnior — Orlando Zancaner — Amaral Gurgel — Sinval Antunes de Sousa — Domingos José Aldrovandi — Lopes Ferraz — Manoel Joaquim Fernandes — Musetti Elias Antonio — José Luiz Cembranelli — Luciano Nogueira Filho — Cruz Secco — Benedito Matarazzo — Elio Bernardi — Floro Pereira da Silva — João Hornos Filho — Altimar Ribeiro de Lima — Augusto do Amaral — Ubirajara Kentenedjian — Antonio Donato — José Julianelli — Jacob Pedro Carolo — Pinheiro Júnior — Jamil Dualibi — Alfredo Farhat — Januário Mantelli Neto — Carlos René Egg — Pedro Geraldo Costa — Adhemar Monteiro Pacheco — Gualberto Moreira — José Sydney da Cunha — Maurício Leite de Moraes — José Garcia — Alfredo Inácio Trindade — José Armando Zollner Machado — Nabi Abi Chedid — Omar Zomgnani — Orlando Jazzeiti — Lúcio Casanova Neto — Renato Cordelro — Archimedes Lammógia

N. 38

(S.L. 114/63)

Artigo 1.º — Ficam abolidas todas as isenções do imposto sobre vendas e consignações instituídas depois de 29 de abril de 1957.

Artigo 2.º — Excetuam-se as isenções previstas nos artigos 1.º e 2.º da Lei n. 4.507, de 31 de dezembro de 1957, nos artigos 2.º, 3.º e 44 da Lei n. 5.465, de 31 de dezembro de 1959, no artigo 1.º da Lei n. 5.853, de 6 de setembro de 1960, no artigo 84 da Lei n. 6.055, de 28 de fevereiro de 1961 e no artigo 1.º da Lei n. 7.832, de 18 de fevereiro de 1963.

Artigo 3.º — Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Justificativa

Com a emenda ora proposta, objetiva-se, de um lado, manter todas as isenções instituídas, antes de 29 de abril de 1957, as quais estão consolidadas no artigo 4.º, Livro I, do Código de Impostos e Taxas, conforme a redação dada pelo Dec. n. 28.252, de 29.4.57, e, de outro, suprimir as franquias fiscais que se inspiram em falsos pressupostos de legitimidade, afrontam o princípio constitucional da isonomia, desfalcam a arrecadação e propiciam a sonegação pelas dificuldades que trazem ao controle da fiscalização.

Cuidamos de manter, também, as isenções mencionadas no artigo 2.º da emenda, em virtude de seu elevado conteúdo social e econômico.

LEGISLAÇÃO CITADA

Lei n. 4.507, de 31 de dezembro de 1957

Artigo 1.º — Ficam isentas dos impostos sobre vendas e consignações e transações as vendas de mercadorias de produção própria efetuadas por instituições de assistência social e de ensino, sem finalidade econômica e cuja renda seja integralmente aplicada no País e nas finalidades de seus estatutos.

Artigo 2.º — Fica isento dos impostos sobre vendas e consignações e transações o fornecimento de refeições feito diretamente pelos produtores, comerciantes, industriais, sociedades civis, inclusive cooperativas a seus empregados e operários.

Lei n. 5.465, de 31 de dezembro de 1959.

Artigo 2.º — São isentas de imposto sobre vendas e consignações as operações efetuadas por pessoas consideradas incapazes ou impossibilitadas para outros serviços, cujo movimento seja inferior a Cr\$ 150.000,00 (cento e cinquenta mil cruzeiros) anuais, observadas as condições que o regulamento estabelecer.

Artigo 3.º — Fica isento do imposto sobre vendas e consignações o fornecimento de refeições aos presos recolhidos às cadeias públicas, quando efetuadas por pessoa física que não exerça outra atividade comercial ou industrial e desde que o total do fornecimento não ultrapasse o limite de Cr\$ 20.000,00 (vinte mil cruzeiros) por mês.

Artigo 44 — Ficam isentos dos impostos sobre vendas e consignações e sobre transações as vendas de máquinas agrícolas, fertilizantes, sementes, mudas, fungicidas, inseticidas, produtos veterinários, rações e seus elementos constitutivos e pintos de um dia, feitas pelas cooperativas de produtores agropecuários a seus associados.

Lei n. 5.853, de 6 de setembro de 1960

Artigo 1.º — Ficam isentos dos impostos sobre vendas e consignações e sobre transações as vendas de animais realizadas em recintos de exposições, feiras, provas de peso e concurso de novinhos de corte, patrocinados ou oficializados pelo Estado, desde que se trate de animais concorrentes inscritos nesses certames.

Lei n. 6.055, de 28 de fevereiro de 1961

Artigo 84 — Ficam também isentos dos impostos sobre vendas e consignações e sobre transações, pelo prazo de 5 (cinco) anos, contados da publicação da presente lei, as operações peculiares à atividade hoteleira, realizadas pelos estabelecimentos do ramo já existentes ou que venham a ser instalados, desde que os mesmos preencham os requisitos previstos no artigo 81.

Lei n. 7.832, de 18 de fevereiro de 1963

Artigo 1.º — Ficam isentas do imposto sobre vendas e consignações as vendas de adubos simples e compostos, calcário moído, inseticidas, fungicidas, formicidas, erbicidas e sementes certificadas pela Secretaria da Agricultura, realizadas diretamente a lavradores, cooperativas agrícolas, entidades rurais e aos órgãos do governo federal, estadual e municipal, para uso exclusivo nas atividades agropecuárias.

Sala das Sessões, 11 de junho de 1963.

(a) Hilário Torloni — Benedito Realindo Corrêa — Gilberto Siqueira Lopes — Blota Júnior — Orlando Zancaner — Amaral Gurgel — Sinval Antunes de Sousa — Domingos José Aldrovandi — Lopes Ferraz — Manoel Joaquim Fernandes — Musetti Elias Antonio — José Luiz Cembranelli — Luciano Nogueira Filho — Cruz Secco — Benedito Matarazzo — Elio Bernardi — Floro Pereira da Silva — João Hornos Filho — Altimar Ribeiro de Lima — Augusto do Amaral — Antonio Donato — José Salvador Julianelli — Jacob Pedro Carolo — Pinheiro Júnior — Jamil Dualibi — Alfredo Farhat — Januário Mantelli Neto — Carlos