

Comentários e Notícias

A unificação da Marinha Mercante do Brasil

A nova ordem econômica consagrada em nossa Constituição reconhece que o indivíduo, com a sua capacidade de invenção, iniciativa e organização, é elemento essencial à criação e ao desenvolvimento da riqueza nacional. Mas, impõe ao Estado Brasileiro o dever de intervir nas iniciativas individuais, a fim de orientá-las no sentido do bem público, porque todas as atividades econômicas devem estar subordinadas em primeiro lugar aos interesses nacionais que o Estado representa.

A legitimidade dessa intervenção está expressa em preceito constitucional (art. 135). Assim é que o Estado intervém no domínio econômico para

- a) suprir as deficiências da iniciativa individual;
- b) coordenar os fatores da produção de maneira a evitar ou resolver os seus conflitos, e
- c) introduzir no jôgo das competições individuais o pensamento dos interesses da Nação.

Em cada uma dessas hipóteses, isolada ou simultaneamente, a intervenção pode revestir a forma de estímulo, assistência, proteção, controle ou gestão direta.

Ora, o Brasil, com 9.200 quilômetros de costa atlântica e 36.916 quilômetros de extensão navegável em seus rios, não podia deixar, por mais tempo, os destinos da sua Marinha Mercante entregues ao exclusivo arbítrio dos empreendimentos privados e às especulações da "livre concorrência".

Aliás, a mais importante das nossas empresas e a única que mantém linhas regulares de navegação transatlântica — o Loide Brasileiro — deve a sua existência à ação direta do Governo que, sem embargo do oneroso custeio desse patrimônio naval, tem, generosamente, estendido o seu apóio financeiro às demais companhias, mediante a concessão de subvenções e outros favores.

Contudo, ainda estamos longe de contar com uma frota em condições de corresponder às necessidades do nosso comércio marítimo e fluvial.

E' verdade que, com o número e a tonelagem dos nossos navios mercantes, ainda conservamos a liderança das nações sul-americanas. Todavia, isto não quer dizer que a Marinha Mercante Brasileira seja uma eloquente expressão do progresso do país. A posição aparentemente vantajosa que desfrutamos em comparação com os países vizinhos não chega a constituir motivo de justo júbilo patriótico, porque significa o 17.º lugar num confronto com as demais nações do globo. E o resultado da ampliação do confronto torna-se mais melancólico quando verificamos que, segundo os dados estatísticos referentes a 1939, possuímos, apenas, 269 navios representando 590.000 toneladas brutas, enquanto que os países que nos superam podem exprimir os seus algarismos em milhares de navios e milhões de toneladas.

Nesse mesmo ano de 1939, os nossos principais portos acusaram 50.516 entradas de navios de longo curso e de cabotagem, representando 50.528.600 toneladas de registo; a navegação de longo curso trouxe-nos um total de 4.788.646 toneladas de mercadorias importadas e assegurou-nos uma exportação de 4.183.043 toneladas; o

comércio de cabotagem fez circular cêrca de . . . 4.000.000 de toneladas. Só aí temos, em números redondos, um volume de 13.000.000 de toneladas postas, anualmente, em circulação pelo nosso tráfico marítimo e fluvial. Êsse volume equivale a um movimento de negócios de 15.000.000 contos de réis, aproximadamente.

Como se vê, a simples enumeração dêsses dados gerais revela que a navegação comercial no Brasil movimentava, anualmente, uma enorme riqueza. Si estivéssemos aparelhados para transportá-la — não integralmente, porque seria, talvez, aspirar muito, mas, admitamos, na sua maior parte, o que constitue um alvo a que devemos procurar atingir — ficaríamos incorporadas, todos os anos, à economia nacional, somas consideráveis, correspondentes aos fretes, que infelizmente se esvaem, ha muito tempo, para o estrangeiro.

Como um imperativo natural do sistema capitalista, a disputa dêsses fretes levaria, fatalmente, as emprêsas a se organizarem em consórcio, ostensivo ou semi-secreto, com o fim de estabelecer em seu proveito tabelas de monopólio relativas aos preços dos transportes.

Assim, no tocante à navegação transoceânica, não seria estranho que os exportadores brasileiros tivessem de ficar submetidos a um provável compromisso, tácito ou solene, com um consórcio dêsse gênero. Em virtude dêsse compromisso, talvez fôssem compelidos a "depositar" uma certa quantia, para garantir-lhes o "favor" de serem as suas mercadorias aceitas, regularmente, nos navios das companhias filiadas ao consórcio.

Como se sabe, na navegação transoceânica, os navios que trazem, na viagem de partida, mercadorias importadas, devem, via de regra, na viagem de retôrno ao porto de origem, levar as mercadorias exportadas. O equilíbrio entre êsse fluxo e refluxo é que assegura, economicamente, a regularidade das linhas de navegação.

Acontece, porém, que um navio pode, excepcionalmente, ser fretado para uma viagem direta, em condições que cubram as despesas de retôrno, mesmo que volte vazio. Nesse caso, seja para conseguir um lastro, seja para adquirir um lucro adicional, o navio em aprêço, que poderia ser denominado "fora da linha", estaria habilitado a oferecer, em seu regresso ao porto de partida, transporte por fretes baixíssimos. Si as viagens dêsse tipo fôssem muito frequentes poderiam causar sérios embaraços aos monopolizadores organizados. Mas, a êstes — quando um exportador

porventura aproveitasse a oportunidade de entregar, aos barcos "fora da linha", carga a frete baixo — restaria o recurso de forçá-lo a perder, em favor do consórcio, a título de pena convencional por desobediência, o valor da quantia previamente depositada em garantia da sua submissão. É o exportador, sempre dependente de meios regulares de transportes, para manter a constância dos seus negócios, teria de renovar o "depósito-multa..."

Imaginária ou real a existência de um consórcio semelhante, de qualquer forma, êle, em tese, defenderia, exclusivamente, os interêsses de determinadas classe social e não cuidaria, naturalmente, dos interêsses do país, uma vez que êste passaria a ser encarado como simples referência geográfica, variável de importância segundo a extensão dos lucros que pudesse proporcionar aos negócios daquela classe.

Ora, como vimos, a Constituição Brasileira, determina que antes de tudo as iniciativas individuais devem ser orientadas pelo pensamento dos interêsses nacionais que o Estado representa.

Justamente para imprimir êsse pensamento às atividades da navegação comercial do Brasil é que o Governo Nacional acaba de crear a Comissão de Marinha Mercante.

Esta Comissão, de acôrdo com o decreto-lei n. 3.100, de 7 de março último, é um órgão autónomo, composto de três membros nomeados pelo Presidente da República. A sua sede é no Distrito Federal, mas a sua jurisdição se estende por todo o território nacional.

A competência que a lei lhe assegura para exercer o mais amplo contrôle sôbre a navegação marítima, fluvial e lacustre, pode ser assim resumida: organizar as tabelas de tráfego das embarcações nacionais, particulares ou de propriedade da União, dos Estados ou dos Municípios; fixar as linhas de navegação, os calendários das escalas, as disponibilidades ou as medidas de utilização de tonelagem para cada frota ou unidade; estudar e organizar as tarifas de fretes e de salários de pessoal; aprovar, previamente, as condições de venda e fretamento de embarcações nacionais; conceder licença para viagens extraordinárias e, finalmente, estudar e propor a uniificação dos serviços da Marinha Mercante.

As subvenções às linhas de navegação deficitárias passarão a ser concedidas pelo Presidente da República mediante parecer da Comissão, que controlará, também, todas as aquisições de mate-

rial importado para os serviços da *Marinha Mercante*.

A Comissão tem poderes para requisitar quaisquer embarcações mercantes nacionais que se acharem paralizadas em águas brasileiras ou estrangeiras, afim de submetê-las a reparos e incorporá-las ao tráfego. Os lucros obtidos nesse empreendimento, depois de deduzidas as despesas, reverterão em favor dos respectivos proprietários.

Para manter os serviços a cargo da Comissão foram instituídas as seguintes taxas :

- a) de mil réis por tonelada ou metro cúbico, segundo a unidade em que tiver sido pago o frete, de mercadoria importada do estrangeiro e
- b) de mil réis por tonelada ou metro cúbico, cobrada nas mesmas condições, sobre mercadoria saída de porto brasileiro, quer no comércio de cabotagem, quer no de exportação para o estrangeiro.

São isentos do pagamento dessas taxas o carvão nacional e os demais produtos mencionados no decreto-lei n. 2.615, de 21 de setembro de 1940.

A Comissão aplicará multas pela inobservância de suas disposições regulamentares, as quais acrescerão a sua receita, destinando-se, porém, 25 % das que forem arrecadadas por via de ação executiva, ao Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Marítimos.

De acôrdo com os dados referidos linhas atrás — levando-se em conta a dedução das isenções de um lado, e de outro, o crescimento contínuo do movimento dos portos — pode-se estimar, num cálculo grosseiro, que a arrecadação dessas taxas atingirá a um total da ordem de 15.000 contos de réis anualmente.

O pessoal da Comissão não será considerado como integrante do funcionalismo público da União; será admitido e dispensado livremente pelo Presidente da mesma na forma constante do regulamento que for aprovado pelo Ministro da Viação e Obras Públicas, autoridade que julgará, em grau

de recurso, sem efeito suspensivo, as decisões proferidas pela Comissão e perante a qual esta ficará sujeita à prestação de contas anualmente e à apresentação mensal de relatórios sintéticos de suas atividades.

A criação oportuníssima da Comissão de *Marinha Mercante*, com tão amplas atribuições, vem demonstrar que o Governo Nacional dedica a mais esclarecida atenção ao papel importante desempenhado pelos transportes marítimos na economia brasileira.

Naturalmente, a coordenação dos serviços do novo órgão com os que se acham atualmente a cargo do Departamento Nacional de Portos permitirá ao Chefe da Nação traçar e executar, com segurança, uma política, assentada em novas e mais sólidas bases, de expansão comercial no Brasil.

Assim passaremos a corrigir êsses contrastes até agora inexplicáveis entre portos que se estiolam e portos que florescem. Não assistiremos mais ao espetáculo tristonho de mercadorias que apodrecem por falta de transportes. O carvão nacional, tão discutido, mostrará a sua pujança e decepcionará para sempre os derrotistas que o caluniam. Os fretes obedecerão a tabelas organizadas à base de cálculos feitos segundo as peculiaridades regionais. Enfim, os serviços de navegação doravante serão orientados por um sentimento de unidade nacional que, visando a prosperidade comum do país, desmoralizará as restrições e as tibiezas antipatrióticas, outrora levantadas e ainda hoje alimentadas por certos interesses inconfessáveis, que têm feito sossobrar, como abrolhos traiçoeiros, as mais corajosas iniciativas.

Agora, novos e luminosos rumos serão traçados à nossa *Marinha Mercante*. A ação coordenadora do órgão recém-creado ha de favorecer o desenvolvimento da nossa frota mercante, de modo que o Brasil, dentro em breve, se colocará no lugar de destaque que as suas condições naturais lhe indicam entre as demais potências marítimas. (A. V.)

SEJA SUCINTO E CLARO EM SUA REDAÇÃO : É MAIS
SÁBIO O QUE DIZ POUCO, MAS DIZ TUDO
O QUE É PRECISO