

A Administração do Porto do Rio de Janeiro e sua nova lei orgânica

A incapacidade industrial do Estado, apesar de ser uma frase sedição, é um tema que trará, inevitavelmente, sérias preocupações a quem observar certos fatos que ocorrem nos serviços públicos brasileiros.

Quando, em geral, fazemos um confronto entre duas organizações que exploram serviços da mesma natureza, em condições semelhantes, sendo uma particular e outra pública, verificamos, imediatamente, que, si ambas prosperam, a que mais prospera é, indubitavelmente, a particular.

Podemos tomar um exemplo, concreto: a exploração industrial e comercial dos dois principais portos do Brasil — Santos e Rio de Janeiro.

Enquanto a Companhia Docas de Santos é uma empresa vitoriosa, das mais sólidas e ricas do país, a Administração do Porto do Rio de Janeiro não proporciona ao Governo os resultados que poderia proporcionar. Ao contrário. As irregularidades ali verificadas eram de tal monta que, apuradas em inquérito mandado instaurar por ordem do Governo, levaram o Sr. Presidente da República, nos termos de um longo e fundamentado parecer do D.A.S.P., a tomar enérgicas medidas saneadoras. Dentre essas providências figurava a designação de uma Comissão Especial encarregada de estudar as necessidades dos serviços do porto, afim de ser dada aos mesmos uma organização capaz de fazê-los corresponder, satisfatoriamente, aos interesses nacionais.

A Comissão Especial, composta do Superintendente da Administração do Porto do Rio de Janeiro, do Diretor da E.F. Central do Brasil, do Diretor do Departamento Nacional de Portos e Navegação, do Diretor do Instituto Nacional de Tecnologia e do Consultor Jurídico do Ministério da Viação e Obras Públicas, depois de aprofundados estudos, apresentou ao Governo o seu relatório.

O Departamento Administrativo do Serviço Público examinou, por sua vez, cuidadosamente, as sugestões oferecidas pela Comissão Especial e, enriquecendo-a com oportunos esclarecimentos, concluiu por considerá-las dignas de aprovação do Sr. Presidente da República, o que foi feito.

Os detalhes desses estudos, que não cabem nos limites deste comentário, podem ser encontrados nas exposições de motivos do D.A.S.P., ns. 811, de 23 de maio de 1939, 250, de 6 de março de 1940, e 576, de 8 de abril de 1941. As duas primeiras acham-se publicadas na Revista do Serviço Público, respectivamente nos exemplares de Julho-Agosto de 1939 e de Junho de 1940, e a última no "Diário Oficial" de 17 de abril do corrente ano.

A leitura desses documentos oficiais contribuiria para realçar o contraste que apontamos, mormente si confrontados com os relatórios e balanços anuais da Companhia a que nos referimos.

Esse contraste conduziria fatalmente à aceitação da tese conformista da incapacidade industrial do Estado, si o Governo Nacional não a repudiasse, categoricamente, com a nova organização em que acaba de enquadrar a Administração do Porto do Rio de Janeiro (A.P.R.J.), nos termos do Decreto-lei n. 3.198, de 14 de abril p. passado.

De acordo com esse decreto-lei, a A.P.R.J. passa a ser um órgão de natureza autárquica, dotado de personalidade jurídica própria, com autonomia financeira e dirigido por um Superintendente, nomeado pelo Presidente da República.

Um dos erros fundamentais da antiga organização da A.P.R.J. era a duplicidade do comando. A direção dos serviços a seu cargo era confiada ao mesmo tempo a duas pessoas: o Superintendente e o Gerente, que representavam o órgão

executivo da entidade. Como órgão deliberativo e consultivo da mesma, existia um Conselho de Administração, solidariamente responsável pelos atos que praticassem o Superintendente e o Gerente. Exercendo estes em conjunto, cumulativamente, sem distinção hierárquica, a direção da empresa, as divergências pessoais que surgissem entre ambos teriam de influir, como de fato influíram, na execução dos serviços, com prejuízo, é claro, para os interesses públicos.

Destarte, a primeira providência da reforma estrutural da organização seria, como foi, o fortalecimento do comando, atribuindo-o a um único dirigente. Excluiu-se, assim, o cargo de gerente, que constituía uma superfetação.

O antigo Conselho de Administração também foi extinto porque, conforme esclarece o D.A.S.P. (exposição de motivos n. 576, de 8-IV-1941) "diante das atribuições específicas do Departamento Nacional de Portos e Navegação, representa o mesmo papel de mero duplicador da tutela que deve ser exercida por este último. Isso, sem esquecer as vezes em que a ação do Conselho fôra tão ineficaz que importara na ratificação de faltas imputadas à Superintendência, e que motivaram a substituição desta e a destituição de todos os membros do Conselho".

Com efeito, a organização dada à A.P.R.J. coloca-a sob a jurisdição do Ministério da Viação e Obras Públicas, que a fiscalizará e controlará por intermédio do Departamento Nacional de Portos e Navegação. Assim, a liberdade de ação do Superintendente fica limitada pelo cumprimento de obrigações fundamentais, relativas à exposição dos fatos e à prestação das contas da sua gestão, que serão apreciadas sob o ponto de vista jurídico,

técnico e contábil. Para tornar efetivo esse procedimento, funcionará permanentemente, junto à A.P.R.J., uma Delegação de Contrôlo, composta de um engenheiro do Departamento Nacional de Portos e Navegação, um contador da Contadoria Geral da República e um funcionário do Corpo Instrutivo do Tribunal de Contas.

Oportunamente serão baixados os regulamentos complementares da nova lei orgânica da A.P.R.J., nos quais serão fixadas, com as indispensáveis minúcias, as instruções reguladoras das suas atividades, a forma de admissão, os direitos e deveres dos seus empregados e as condições de prestação dos serviços portuários.

Apesar de toda a convicção de que se acha possuído o Governo Nacional, quanto aos bons resultados que certamente advirão da reorganização da estrutura e do funcionamento da A.P.R.J., ora instituída, há no decreto-lei n. 1398, já referido, um dispositivo que, deixando transparecer aquela dúvida sobre a capacidade industrial do Estado, prescreve a fórmula do arrendamento como medida acauteladora dos interesses públicos. E' o art. 20, assim redigido :

"Desde que as rendas da A.P.R.J., sem causa justificada, não observem a lei de crescimento dos anos anteriores, apresentando saldo proporcional, o Ministério da Viação e Obras Públicas poderá autorizar o D.N.P.N. a promover o arrendamento dos serviços, mediante concorrência pública".

Desejamos, porém, que este dispositivo jamais venha a ser aplicado, pois confiamos na competência e no patriotismo daqueles a quem o Governo entregou o valioso patrimônio que o porto do Rio de Janeiro representa para a Nação. (A.V.)

Problemas de seleção de pessoal

A conferência do Sr. Murilo Braga no D.I.P.

Prosseguindo na série de conferências do "Curso de Serviço Público", promovida pelo Departamento de Imprensa e Propaganda, o Sr. Murilo Braga, diretor da Divisão de Seleção e Aperfeiçoamento do DASP, realizou no dia 1.º do mês findo, no Palácio Tiradentes, uma palestra

subordinada ao tema "Problemas de Seleção de Pessoal".

A mesa foi presidida pelo Sr. Luiz Simões Lopes e dela fizeram parte representantes dos Ministros da Fazenda, da Guerra, da Justiça e do Trabalho, bem como todos os diretores do DASP.