

o fato de ter sido o assunto regulado dentro da própria Lei que criou este órgão e estabeleceu os meios de repressão ao abuso do poder econômico.

5. A Lei n.º 4.137, de 10 de setembro de 1962, é um diploma específico que veio regulamentar o dispositivo constitucional relativo ao abuso do poder econômico, não se compreendendo, destarte, que se haja agasalhado em seu bôjo qualquer matéria estranha àquela a que se propôs definir.

6. Com efeito, o legislador, ao determinar a cassação das patentes cujas correspondentes estrangeiras houvessem caducado no país de origem, o fez logo no artigo 4.º da Lei, imediatamente após haver capitulado as diversas hipóteses em que poderia ocorrer o abuso do poder econômico. Quis, por assim dizer, prevenir uma nova modalidade de abuso, mesmo porque, no artigo 2.º anterior, já determinara:

“Art. 2.º — Consideram-se formas de abuso do poder econômico:

1 — Dominar os mercados nacionais — ou eliminar total, ou parcialmente a concorrência por meio de:

.....

f) cessação parcial ou total das atividades de empresa promovida por ato próprio ou de terceiros;

g) criação de dificuldades à constituição, ao funcionamento ou ao desenvolvimento de empresa”.

7. Em face destas considerações, parece-nos inquestionável seja da competência privativa do Conselho Administrativo de Defesa Econômica a deliberação ora pretendida. Tal competência, aliás, se acha consignada de forma explícita no artigo 11, item XXXI, do Decreto n.º 53.670, de 9 de março de 1964, que incluiu dentre as atribuições do CADE:

“Promover a cassação de patentes já caducas em nações que mantenham acordos sobre a matéria com o Brasil”.

8. Uma vez pacífico este entendimento e tendo em vista o que mais consta dos autos, opinamos no sentido de que se promovam as respectivas averiguações preliminares a fim de se constatar a existência de motivos que justifiquem a abertura do processo administrativo competente.

9. Em conseqüência, como diligência inicial, desde já sugerimos seja requisitado ao Departamento Nacional de Propriedade Industrial o processo relativo à patente de invenção número 37.929, à vista do qual daremos o nosso final pronunciamento sobre o mérito da representação.

S. m. j., é o nosso parecer.

Rio de Janeiro, 17 de novembro de 1965.

BENJAMIN LIRA NUNES MACHADO
Procurador do CADE

PÔRTO LIVRE DO RIO DE JANEIRO

Transcrevemos abaixo, por ainda oportuno, o ofício encaminhado pelo Procurador JOSIO DE SALLES, em 12 de julho de 1962, ao então Governador do Estado, sobre o assunto em epígrafe, seguido do *Visto* do então Procurador Geral.

Senhor Governador:

Em prosseguimento aos dois expedientes que tive a honra de encaminhar a Vossa Excelência (Ofícios ns. 27/62 e 32/62, respectivamente de 30 de abril e 12 de maio p. passados), venho transmitir-lhe novas idéias e sugestões acerca da criação do pôrto livre da cidade do Rio de Janeiro.

Mensagem N.º 199-60

A matéria, como é do conhecimento de Vossa Excelência, foi objeto da Mensagem n.º 199-60, do Poder Executivo, aos membros do Congresso Nacional.

Originou-se essa Mensagem de razões expostas pelo então Governador do Estado da Guanabara, em exposição de motivos submetida à elevada apreciação do senhor Presidente da República, acompanhada de anteprojeto de lei relativo à criação de uma zona franca, no pôrto do Rio de Janeiro.

Projeto N.º 2.052-A-1960

Convertiu-se a Mensagem no Projeto n.º 2.051-A-1960, ora em tramitação na Câmara dos Deputados, que estabelece zona franca no Estado da Guanabara, e dá outras providências.

Foi inicialmente o projeto submetido à apreciação da Comissão de Constituição e Justiça, que opinou por sua constitucionalidade; ofereceu emenda ao artigo 15 e sugeriu o pronunciamento da Comissão de Transportes.

Em seguida, foi êle submetido à Comissão de Economia que, pela Turma “A”, opinou contrariamente ao mérito.

Por fim, foi êle apreciado pela Comissão de Finanças, que opinou pela aprovação de substitutivo oferecido pelo Relator referente à criação de um entreposto franco, no pôrto do Rio de Janeiro.

Por circunstância muito curiosa, dois dos Relatores são intimamente ligados aos interesses do Estado da Guanabara. O primeiro, procurador do Estado, o senhor Alexandre José Barbosa Lima Sobrinho, deputado pelo Estado de Pernambuco, o segundo, o professor Maurício Joppert da Silva, representante do Estado, na mesma Câmara dos Deputados. O terceiro relator é o deputado Jacob Frantz — creio que da Paraíba — que baseou seu parecer, conforme declara, em opinião do deputado Hildebrando de

Araújo Góes, antigo prefeito do Distrito Federal, e do deputado Lycio Hauer, também representante do Estado da Guanabara, na Câmara Federal.

Comissão de Constituição e Justiça

Na Comissão de Constituição e Justiça, o ilustre deputado Barbosa Lima iniciou seu parecer, “invocando a lição magistral do engenheiro Hildebrando de Góes, num brilhante e exaustivo estudo, em que analisa, com segurança e proficiência, as ilusões que vêm inspirando, em nosso país, os projetos de criação de zonas francas” e declarando que “a idéia não é, aliás, nova e sempre encontrou resistência dos argumentos ponderáveis, que os seus opositores invocam, arrimados a fatos e exemplos de outros países”.

Aduziu que, “no domínio da competência específica da Comissão de Constituição e Justiça, focalizarei apenas alguns pontos, traduzidos em *impugnação feitas ao projeto pela União dos Portuários do Brasil*”, declarando que, “uma das críticas diz respeito à transferência dos bens da Administração do Pôrto do Rio de Janeiro para uma sociedade mista, que o projeto pretende criar”. Por isso, disse ainda “conviria apresentar emenda, acrescentando: “Ressalvada a propriedade dos bens da Administração do Pôrto do Rio de Janeiro”, quando passarem à administração da Administradora da Zona Franca S. A.”.

Fêz, a mais, observações acerca do artigo 5.º, que dispôs quanto a zona franca especial para armazenamento de combustíveis destinados ao abastecimento de navios e aeronaves em trânsito internacional, alegando que, no momento, a indústria nacional de petróleo marcha para abastecer todo o mercado nacional de derivados de petróleo, exclusive a gasolina de aviação, cabendo, assim, à Petrobrás papel decisivo nesse setor e não havendo, pois, que ampliar ou criar favores para a distribuição de empresas estrangeiras, como as que naturalmente passariam a operar na zona franca.

Depois disso, e declarando, desde logo, no mérito, seu voto pessoal contra o projeto, concluiu, no entanto, pela sua constitucionalidade e juridicidade; apresentou a emenda acima referida; requereu a anexação, ao processo, da representação da União dos Portuários do Brasil; e pediu, por fim, audiência da Comissão de Transportes.

No tocante à emenda do artigo 15, devo dizer a Vossa Excelência que, *data venia* do ilustre relator e colega, não me parece procedente a ressalva, de vez que, como mostrou outro ilustre colega nosso, o procurador Paulo Germano de Magalhães, em parecer acerca da transferência do pôrto do Rio de Janeiro para a jurisdição do Estado da Guanabara, “no caso específico do Pôrto do Rio de Janeiro, tendo em vista a interpretação a ser dada ao diploma legal em causa (Lei n.º 3.752, artigo 3.º), há duas hipóteses a considerar: a) interpretação extensiva do citado artigo 3.º, incluindo-se o Pôrto como *serviço de natureza local*, transferido automaticamente ao Estado da Guanabara; b) interpretação restritiva, não incluindo o Pôrto entre os serviços já transferidos, a partir da transformação do antigo Distrito Federal em Estado da Guanabara. Na primeira

hipótese o problema legal da efetivação prática da transferência, já que juridicamente ela ocorreu por força de lei, é semelhante ao da transferência, com base na segunda hipótese. Ambos levam à dispensa de um texto legal estabelecendo expressamente a transferência. Temos, assim, que no segundo caso, não se admitindo a transferência determinada por lei, faz-se necessária a decisão do governo federal de delegar ao Estado da Guanabara a exploração do Pôrto, decisão de âmbito meramente administrativo, pois que, não há como negar a faculdade ou autorização legislativa estabelecida na Lei n.º 3.752, para que a União transfira ao Estado qualquer dos seus serviços de natureza local. E, se não bastar, para dirimir dúvidas, recorramos ao texto constitucional: — “Mediante acôrdo com a União, os Estados poderão encarregar funcionários federais da execução de leis e serviços estaduais ou de atos e decisões das suas autoridades; e, reciprocamente, a União poderá, em matéria da sua competência, cometer a funcionários estaduais encargos análogos, provendo às necessárias despesas” — (Constituição Federal, artigo 18, 3.º).

Recomenda o procurador Paulo Germano de Magalhães, em suas conclusões, como necessário, decreto federal que, à vista do disposto no artigo 3.º da Lei n.º 3.752, de 14-1-1960, transfira a autarquia federal “Administração do Pôrto do Rio de Janeiro” para a jurisdição do Estado da Guanabara, com todos os bens e direitos nela aplicados e compreendidos, e bem como o pessoal nela lotado, sem qualquer indenização.

Vou mais longe, porém, que o digno e zeloso colega. A Lei n.º 3.752, de 14 de abril de 1960, que “dita normas para a convocação da Assembléia Constituinte do Estado da Guanabara e dá outras providências”, prescreve, em seu artigo 3.º, de modo imperativo que:

“serão transferidos ao Estado da Guanabara, na data de sua Constituição, sem qualquer indenização, os serviços públicos de natureza local prestados ou mantidos pela União, os servidores nêles lotados e todos os bens e direitos nêles aplicados e compreendidos”.

É certo que, no § 1.º *in fine*, deste mesmo artigo, declarou a lei que “incluem-se nêsses serviços a Justiça, o Ministério Público, a Polícia Militar, o Corpo de Bombeiros, os estabelecimentos penais e os órgãos e serviços do Departamento Federal de Segurança Pública, encarregados do policiamento do atual Distrito Federal”.

Observa, todavia — e, a meu ver, muito acertadamente — o procurador Paulo Magalhães, no seu mencionado parecer, que “não houve, na Lei n.º 3.752, referência expressa do Pôrto do Rio de Janeiro, como foi feita a outros órgãos e serviços. Explica-se a enumeração da Justiça, Ministério Público e Polícia Militar e Civil, uma vez que êsses órgãos deveriam passar para a jurisdição do nôvo Estado, em face da autonomia estadual assegurada pela Constituição Federal. Por outro lado, a transferência se impunha imediata e urgente a fim de evitar o caos na manuten-

ção da ordem e das garantias legais aos cidadãos, o que poderia ocorrer caso se devesse aguardar a formação dos novos órgãos e a lotação do seu pessoal de acôrdo com as normas institucionais do nôvo Estado, a serem estabelecidas pela sua Assembléia Constituinte”.

Em verdade, porém, haverá quem possa, ou como se possa negar, seja o pôrto do Rio de Janeiro serviço de natureza local? Haverá justificativa para que se considere o pôrto como serviço federal e nêle prevalente administração duma autarquia federal? Como justificar o enquistamento desta entidade administrativa federal, no território estadual — no exíguo território do Estado da Guanabara? Só porque assim o deseje a União dos Portuários do Brasil? Porque ressalvar — como deseja o ilustre relator — “a propriedade dos bens da Administração do Pôrto do Rio de Janeiro”?

Não foram, por acaso, transferidos todos êsses bens e direitos nêles aplicados e compreendidos, para o patrimônio do Estado, *ex-vi* do preceito imperativo do artigo 3.º da Lei n.º 3.752, de 14 de abril de 1960? Por outro lado, para que decreto federal? Bastaria, no meu entendimento, simples termo de transferência, como os vários assinados, para efeito de regularização da transferência de outros serviços, tais como os expressamente mencionados no § 1.º, do artigo 3.º, *in fine*, daquela mesma lei.

Esse, o meu sincero convencimento.

Comissão de Economia

Na Comissão de Economia o relator, deputado Jacob Frantz, iniciou seu parecer afirmando que a idéia da criação das zonas francas no Brasil não é nova; e passou a fazer exame retrospectivo da matéria assegurando, de início, que “tôdas as vêzes em que a inovação foi proposta, argumentos ponderáveis foram levantados, fazendo com que fôsse posta de lado tal idéia”.

Mostrou que, desde 1911, quando foi rejeitada emenda oferecida ao orçamento, para a criação de zonas francas nos portos de Belém, Recife, Rio de Janeiro e Santos; depois, em 1912; e mais tarde, em 1918, repeliu-se sempre a idéia, por julgada contrária a interêsses fazendários.

Lembrou, finalmente, que em 1920 surgiu dispositivo de lei do orçamento, autorizando o estabelecimento de zonas francas, em portos que atendessem às condições mínimas de dimensões e espaço, fixadas na mencionada lei.

Como o dispositivo incluído na dita Lei n.º 4.242, de 5 de janeiro de 1921, resultou de mensagem do Executivo, focalizou — com base no trabalho anteriormente aludido, do deputado Hildebrando de Góes — as razões em que se baseou a iniciativa, mostrando que ela visou:

“1.º — combater abusos da indústria nacional e atenuar o mau protecionismo, facilitando a importação do estrangeiro e

permitindo, nas zonas francas, o exercício de indústrias, sem peias, nem entaves;

2.º — atrair para os portos beneficiados pelas zonas francas, o comércio de trânsito, quer para outros portos nacionais, quer para outros países estrangeiros vizinhos;

3.º — livrar o comércio das barreiras alfandegárias, em suas variadas manifestações”.

Assegurou, após, seu convencimento de que outros não poderiam ser os efeitos e as conseqüências da criação de uma zona franca no pôrto do Rio de Janeiro, invocando — a favor de seu ponto de vista — argumentação sustentada pelo deputado Lycio Hauer, em discurso proferido a propósito do projeto.

Chegou a transcrever trecho do discurso daquele representante carioca, pelo qual procurou demonstrar que a zona franca constituiria até perigo para a indústria nacional, notadamente para as médias e as pequenas empresas, que predominam no parque industrial da Guanabara.

Focalizou, ainda, o risco de escamoteação fiscal que poderia surgir com a prática de fraudes, com base no *draw-back*, instituído pelo artigo 17, da Lei 3.244 (que dispôs sobre a reforma da Tarifa das Alfândegas e deu outras providências), afirmando que constitui, êsse risco, fortê razão a mais contra a instituição da zona franca.

Apontou, também, o exemplo da zona franca do pôrto de Manaus, assegurando que apenas um efeito trouxe sua criação: o fomento do contrabando.

Transcreveu, ainda, trecho de comentário do *O Estado de São Paulo*, a propósito da Mensagem referente à criação da zona franca do pôrto do Rio de Janeiro, criticando o Executivo Federal — que a teria endossado, provavelmente “sem estudo pormenorizado”.

Chamou, a mais, atenção para outro aspecto do problema, indagando se seria conveniente, a um país subdesenvolvido, ou em vias de desenvolvimento, como o Brasil, preocupar-se com a criação de facilidades para a importação, indiscriminadamente, afirmando, em conclusão, que “evidentemente, não”. Invocou, nesse passo, exemplo do protecionismo existente na Alemanha, nos Estados Unidos e na Inglaterra.

Falou também em estímulo à reexportação para países vizinhos, como fôsem o Uruguai e a Argentina, criticando essa possibilidade e mostrando que no primeiro dêstes países, já existe uma zona franca estabelecida no pôrto de Hadonado.

Finalizou declarando que “a criação da zona franca *conformê se assinala em documento elaborado pela União dos Portuários do Brasil* e anexó ao projeto, *representaria uma usurpação dos direitos da Administração do Pôrto do Rio de Janeiro, autarquia federal, que vem executando satisfatoriamente as funções que lhe são atribuídas por lei*”. E que, “a criação da zona franca, nos termos propostos pelo Poder Executivo, *significaria o fim da Administração do Pôrto do Rio de Janeiro*, simplesmente

porque não haveria ninguém que preferisse pagar taxas de armazenamento muito mais elevadas, como são e têm que ser as da APRJ, a fim de que as mercadorias demorem o mínimo de tempo em suas instalações”.

Com base em toda essa argumentação concluiu o deputado Jacob Frantz por opinar contrariamente ao projeto, no que foi acompanhado, por unanimidade, pela Turma “A”, da Comissão de Economia.

Não sou especialista em portos, economista, ou engenheiro, mas vi, com meus próprios olhos, o que se passa em Hamburgo: seu extraordinário progresso, sua riqueza e o grau de civilização a que atingiu. E tudo isso atribuído, pelas próprias autoridades locais, ao amplo funcionamento do porto livre, e tão somente a isso.

Como tive oportunidade de mostrar de modo documentado, em expediente anterior, aquêle porto, que ocupa uma área de 100 km², com as 800 firmas industriais e comerciais que nêle se acham instaladas é mesmo, pode afirmar-se, a mola mestra de todo o desenvolvimento local.

Em razão do porto, passou Hamburgo a constituir o segundo centro industrial da Alemanha — depois de Berlim; sendo o primeiro centro bancário e de emprêsas seguradoras, da mesma nação; e o maior empório comercial do norte da Alemanha.

Tocam naquele porto, mensalmente, cêrca de 1.800 navios, de todos os tamanhos e procedências, que o ligam, por êste meio, a 1.100 portos, em todas as partes do mundo.

Em 1960, o movimento de mercadorias, no tráfego marítimo de Hamburgo, atingiu à cifra de 30 milhões de toneladas!

Dezessete mil operários, especializados, trabalham dia e noite, e durante as 24 horas de um relógio — para manter, em perfeito funcionamento, os serviços de carga e descarga.

Por isso é que, em 15 horas, se descarrega um navio de cereais de 10.000 toneladas; e, em 7 horas e meia, se embarcam 240 automóveis!

Conseqüência do desenvolvimento e da atividade locais é que, dos 1 milhão e 800 mil habitantes da cidade, 800 mil acham-se empregados na indústria e no comércio, além de 100 mil outros, que habitam as cidades vizinhas.

No campo industrial — considerado como a terceira coluna da economia local, sendo a primeira a navegação e a segunda, o comércio — conta Hamburgo com cêrca de 3.200 firmas industriais, nas quais se encontram, aproximadamente, 270.000 operários e empregados.

Mais que metade dessas 3.200 firmas industriais empregam 10 operários e menos, o que demonstra que não constitui o porto livre risco para a pequena e média indústria, como se quer afirmar.

Produziram essas indústrias, em 1959, cêrca de 12 bilhões e meio de marcos alemães, havendo a exportação montado a 1 bilhão e meio de marcos.

Há, ainda, em Hamburgo, 18.500 oficinas artesanais, nas quais trabalham 120.000 mestres artesãos, oficiais e aprendizes, em 100 profissões de ramos diversos. Tais firmas produziram, em 1959, 1 bilhão e 700 milhões de marcos.

Êste fato contribui para destruir, também, a alegação de que poderia vir a zona franca do porto a constituir “permanente ameaça à pequena e à média indústria, que predominam amplamente no parque industrial da Guanabara” — como teria sido demonstrado pelo deputado Lycio Hauer, segundo afirmativa do deputado Jacob Frantz, em seu parecer.

A argumentação de que o estabelecimento da zona franca poderia vir a estimular fraude à instituição do *draw-back* é, do mesmo modo, absolutamente infundada. A Lei n.º 3.244, de 14-8-1957, que, em seu artigo 37 (e não 17), instituiu medida protecionista para a importação de mercadorias para a composição de outras, destinadas à exportação, estipulou, no seu Capítulo VIII, toda uma gama de penalidades para os fraudadores. Nada haverá, pois, que temer neste particular, sendo o problema simplesmente de fiscalização.

Também infundada é a afirmativa de que a zona franca do porto viria a fomentar o contrabando, como teria ocorrido com a criação da zona franca do porto de Manaus. Certamente, desconhece o ilustre deputado paraibano que é o Rio de Janeiro cidade policiada. Não fôsse isso, e o contrabando imperaria aqui — e à larga — independente mesmo da criação de qualquer zona franca. Sem zona franca, entreposto franco, porto livre ou o que quer que seja, nos tempos ominosos da ditadura campeou no Rio o contrabando. Lembro-me, muito bem, que já tivemos, até, um “rei do contrabando” — o famoso Zica, da Praça Mauá...

Rio não é Manaus. E, aqui, certamente, não haverá risco do “des-caminho de mercadorias”... pelo contrabando. Lamentável é que não se encontrem autoridades capazes de coibir o contrabando em Manaus, onde chegou-se ao ponto de haver que adotar a medida extrema de manter-se fechada, como afirma o deputado, a zona franca daquele porto.

Quanto ao problema de reexportação, certamente não iria verificar-se êsse movimento apenas para o Uruguai e a Argentina.

Hamburgo importa, exporta e reexporta para 1.100 portos, de todos os quadrantes do universo. É o que de real se verifica.

Chega por fim, o digno relator, ao seu último argumento contra a criação da zona franca do porto do Rio de Janeiro afirmando que, segundo “documento elaborado pela União dos Portuários do Brasil”, aquela medida “representaria uma usurpação dos direitos da Administração do Porto do Rio de Janeiro, autarquia federal, que vem executando satisfatoriamente as funções que lhe são atribuídas por lei”, declarando, a êste propósito, “a criação da zona franca, nos termos propostos pelo Poder Executivo, significaria, virtualmente, o fim da Administração do Porto do Rio de Janeiro”.

Êste argumento, a meu ver, de natureza meramente demagógica, não resiste ao menor exame, mesmo porque com zona franca, ou sem ela, não poderia o porto deixar de ter sua administração própria. No caso de criação da zona franca haveria que se fazer, é certo, a adaptação da administração às novas condições. Isso somente, e nada mais.

Em verdade, todavia, penso que medida acertada seria formalizar, como sugeri, a transferência da administração do porto, para a jurisdição do

Estado; e, isso, em obediência aos insofismáveis preceitos da Lei n.º 3.752, de 14 de abril de 1960 (artigo 3.º e seus parágrafos).

Sendo, como na realidade o é, serviço público de natureza local, o pôrto há que ficar sob jurisdição do Estado, passando para o patrimônio deste, sem qualquer indenização, todos os bens e direitos naquele aplicados e compreendidos. É o que prescreve, de modo imperativo e auto-executável, a lei.

Para concretização de tal fato restaria apenas lavratura de termo, nos moldes dos muitos que já foram assinados, entre o governo do Estado e o federal.

Comissão de Finanças

Na Comissão de Finanças proferiu o relator, deputado Maurício Joppert da Silva, longo e minucioso parecer, no qual começou por afirmar que “enquanto chegava o projeto ao Congresso e era distribuído às Comissões, a União dos Portuários do Brasil reuniu-se em assembleia geral extraordinária para debater-lo, acabando por condená-lo e enviar ao Congresso um memorial que foi entregue aos relatores. E ao recebermos o projeto para relatar, veio às nossas mãos, por via postal, novo memorial da mesma associação, isto é, da União dos Portuários do Brasil, sobre o mesmo assunto, o qual resolvemos anexar a este relatório”.

Afirmou que já havia publicado, na imprensa do Rio de Janeiro, três artigos, contrários à instituição da zona franca que, em seu entender viria, apenas, “estabelecer uma confusão” no pôrto, “o que bem retratam os memoriais da União dos Portuários do Brasil”.

Criticou, após, o projeto do Governador provisório do Estado da Guanabara, declarando que “talvez por falta de conhecimento mais profundo do mecanismo portuário, por parte dos assessôres que prepararam o projeto”, ele “não corresponde ao fim que tinha em vista, isto é, tornar o pôrto do Rio de Janeiro interessante ao comércio internacional, atraindo para ele a navegação mercante e com ela tôdas as vantagens da afluência de dinheiro e mercadorias que fazem a vida dos portos marítimos quando o funcionamento destes corresponde às necessidades da hinterlândia”.

Passou, a seguir, a descrever a organização atual do pôrto mostrando, com a autoridade que lhe conferem seus títulos que, “com deficiência de extensão de cais acostável, com uma exigüidade impressionante de armazéns para acondicionar mercadorias, com equipamento insuficiente e antiquado para movimentação de carga, sem parque de combustível sólido e com as instalações para embarque de minério ainda em comêço, o pôrto do Rio de Janeiro não satisfaz as condições fundamentais dos portos modernos que procuram criar comodidades à navegação, facilitando operações de carga e descarga dos navios e atender ao comércio, armazenando, a taxas módicas, as mercadorias importadas ou a exportar”; e, que “não é preciso ser técnico para verificar que qualquer aumento na importação de mercadorias do estrangeiro, ou de outros Estados, produz o congestionamento do cais, deixando os navios em fila por muitos dias e os armazéns abar-

rotados”. Ainda que “a providência que tomou não foi para corrigir o mal e sim contra o comércio, obrigando-o a retirar dos armazéns, rapidamente, as mercadorias importadas, sob pena de taxas progressivas que tornam a armazenagem proibitiva; e mais, que “a chamada tabela “D” de Armazenagem Interna faz com que no fim de certo tempo o vulto da armazenagem atinja o valor da mercadoria”.

Declarou, também, “sempre foi uma função precípua dos portos marítimos favorecer o comércio, permitindo aos negociantes aproveitarem as condições favoráveis dos mercados externos para fazerem grandes importações que deixam guardadas mediante taxas módicas, retirando-as à medida que conseguem colocá-las nos mercados consumidores”; além disso, que “vê-se, por aí, que o pôrto do Rio de Janeiro, em suas condições atuais, não atrai a navegação, nem favorece o comércio; ao contrário, é um pôrto contra ambos. No entanto, situado na mais ampla enseada do mundo, com predicações de abrigo e profundidade excelente, ao lado de uma grande cidade que, em parte, abastece com suas importações, dispõe, ainda, de uma hinterlândia nos Estados do Rio de Janeiro, Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso que poderia assegurar-lhe situação de excepcional prosperidade, se a União desenvolvesse para tal a política conveniente de rodovias e estradas de ferro já constantes do plano nacional”.

Esclareceu, após, “para que melhor se compreenda o funcionamento do mecanismo portuário e se julgue do efeito da carência de área armazenável, lembramos que a maior parte das mercadorias que descarregam dos navios atracados deve ser abrigada imediatamente da ação do tempo. Os edifícios para êsse fim, também denominados “armazéns de trânsito” ou “do cais”, ou ainda, em outros países, “armazéns internos”, são geralmente construídos junto aos cais acostáveis. A maior parte das mercadorias que não é logo embarcada para internamento no país, passa por êsses armazéns. Diz-se que um trecho de cais está “morto”, quando o armazém de trânsito que lhe corresponde encontra-se cheio; é, pois, dever de uma administração portuária, construir e usar os armazéns de trânsito de sorte que os trechos de cais “mortos” raramente se verifiquem. Duas coisas devem preocupar a administração de um pôrto: a) que as mercadorias desembarcadas desocupem os armazéns de trânsito no menor tempo possível; b) que a área disponível nos armazéns de trânsito seja proporcionada ao movimento de mercadorias. Completando os armazéns de trânsito, há os armazéns de segunda linha, ou os “armazéns externos”, como é costume dizer entre nós. Para se ter uma idéia do valor notável das áreas que habitualmente ocupam êsses armazéns, basta dizer que no pôrto de Hamburgo, quarto pôrto da Europa em tonelagem movimentada anualmente, os armazéns de trânsito apresentam, ao todo, cerca de 452 hectares, para um total de área armazenável de 1.411 hectares, aproximadamente. Só a zona franca dispõe de 433 ha de armazéns de trânsito e um total de 625 ha. Hamburgo não chega a movimentar anualmente três vezes a tonelagem do Rio de Janeiro, que conta apenas com 10,35 ha de área de armazéns internos e 7,32 ha de armazéns externos. Há, pois, de Hamburgo

para o Rio, a razão de 452-10,35 em áreas de armazéns internos, isto é, cerca de 45 vezes. Daí se compreende o motivo pelo qual o Rio de Janeiro, com um serviço ferroviário menos perfeito, sem o escoamento por água que se verifica em Hamburgo, se congestiona freqüentemente: carência de área de armazenagem". Passa a seguir, o ilustre relator, a tecer considerações sobre a exploração dos portos, definindo, nesse passo, o que se entende por porto franco ou porto livre, bem como zona franca, ou zona livre, e historiando, embora de modo sucinto, a evolução dos mais tradicionais e afamados portos do universo, bem como seu regime fiscal, para, em conclusão, afirmar textualmente que "como herança do passado longínquo e na concepção primitiva restam hoje alguns portos francos, mas em regime colonial, como Hong Kong, na pequena ilha do mesmo nome, e Singapura".

Entrou, após, a expor as desvantagens e inconvenientes das zonas francas, para demonstrar as vantagens e inconveniências dos denominados entrepostos francos, afirmando, em conclusão: "a realidade moderna é que o Entreposto Franco é a célula-mater da Zona Franca e, à medida que esta perde a sua razão de ser, os Entrepostos adquiriram prestígio e vida própria, a ponto de a Inglaterra e o Canadá, depois da última guerra universal, terem revisto seus regimes portuários, ante a criação de Zonas Francas nos Estados Unidos, concluindo que não era interessante alterar o regime de Entrepostos Francos em que até então tinham vivido".

Teceu, a mais, considerações a respeito das zonas francas existentes nos Estados Unidos e das que se pretendem criar no Canadá, Japão, Filipinas, Porto Rico, Colômbia, Israel, Noruega, Finlândia, e em países da União Britânica.

Daí passou a estabelecer critério comparativo das vantagens e desvantagens das zonas francas em confronto com os entrepostos francos assegurando, de início, que "a questão é, pois, ainda controvertida". A certa altura declarou que "nem tão pouco servirá de argumento a opinião de um entusiasta, participante da administração do porto de Hamburgo, de que se desaparecesse a sua Zona Franca, com ela desaparecería a metade do comércio legal", dizendo ainda, "nem tampouco é assim em outras cidades". Parece, até, que o ilustre relator havia tomado conhecimento prévio de expedientes anteriores que o signatário teve a honra de dirigir a Vossa Excelência, nos quais demonstra seu entusiasmo pelo que viu e pelo que lhe foi afirmado, no decorrer de visita que teve oportunidade de fazer ao porto de Hamburgo. Bem poderiam, aquelas palavras, lhe terem sido, por esse motivo, endereçadas...

Aludiu, em seguida, à instituição entre nós do *drown-back*, como proteção da indústria nacional; e formulou, a mais, considerações condenatórias da criação da zona franca do porto de Manaus, alegando ser a razão principal da inutilidade daquela medida, que "a Amazônia, até o presente momento, comanda um comércio de exportação de matérias-primas e não de importação".

Declarou, ainda, em seu parecer, que "acreditamos ter demonstrado que o porto do Rio de Janeiro não tem situação geográfica, nem condições econômicas de concorrência comercial com portos estrangeiros próximos, que justifiquem a implantação de uma zona franca, no sentido em que hoje se define esse instrumento dos portos de comércio marítimo. Além disso, a intromissão de outra autoridade na zona portuária da Guanabara, os conflitos de jurisdição e as confusões inevitáveis, condenam a criação da zona franca", para adiante afirmar: "alterando sua atual legislação tarifária, aumentando a área armazenável é possível a implantação no Rio de Janeiro de Entrepostos Francos que beneficiarão o comércio, funcionando sob a mesma autarquia federal que ora dirige. Assim, pensamos conciliar os pontos de vista dos ilustres relatores que nos precederam, apresentando um substitutivo dentro das idéias acima expostas, consultando os interesses econômicos do Estado da Guanabara, que se resumem no desenvolvimento do comércio local e no oferecimento de um porto moderno e cômodo à hinterlândia que dele se utiliza".

Emitiu, a final, seu parecer, nos seguintes termos: "A localização do Entreposto Franco poderá ser facilmente conseguida, ampliando-se o porto dentro da própria enseada compreendida entre a Praça Mauá e o porto de minérios e carvão, em construção. Com efeito, existe aí, em torno da Ilha da Pombeba, uma zona baixa que poderia ser aterrada, limitada por um cais denticulado em planta, com grande desenvolvimento. O porto atual seria circundado por um canal de 200 metros de largura, dragado até 10 metros em águas mínimas de sizígia equinocial. A ligação desta nova região industrial far-se-á por meio de ponte móvel de largura. Juntamos a este parecer um esboço do futuro projeto que seria estudado em sua viabilidade pela APRJ ou pelo Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais".

A Comissão de Finanças acabou por aprovar, unânimemente, o Parecer.

Pelo exame das conclusões, verifica-se que foram, pelo relator, destacados dois aspectos do problema:

1. de que o porto do Rio de Janeiro não tem situação geográfica, nem condições econômicas de concorrência com portos estrangeiros próximos, que justifiquem a implantação de zona franca, no sentido em que hoje se define esse instrumento dos portos de comércio marítimo;
2. de que a intromissão de outra autoridade, na zona portuária da Guanabara — no caso a Zofranca — viria a gerar conflitos de jurisdição e confusões inevitáveis, isso, é óbvio, frente à atuação da APRJ.

A primeira das afirmativas do eminente relator encontra ampla contestação nos termos do expediente endereçado pelo ilustre Governador provisório José Sette Câmara ao Presidente da República, por ocasião do encaminhamento, a Sua Excelência, do anteprojeto relativo ao estabelecimento de uma zona franca no porto do Rio de Janeiro.

Nesse estudo que consta, em sua íntegra, dos "Subsídios para Análise e Planejamento da Ação Administrativa" do governo provisório e contou

— como se informa — com a colaboração de eminentes personalidades da vida brasileira, como os senhores Glycon de Paiva, Luiz Simões Lopes, Roberto Campos e Jorge de Mello Flôres, acham-se definidos os benefícios que poderão advir da criação da zona franca, quer do ponto de vista da economia nacional no seu conjunto, quer no tocante ao refôrço da economia do Estado da Guanabara, havendo merecido enumeração especial os seguintes:

1. economia de divisas;
2. incentivo à exportação;
3. incentivo à reexportação;
4. reflexos favoráveis sôbre a indústria nacional;
5. benefícios fiscais e emprêgo de mão-de-obra.

Quanto à segunda daquelas afirmativas, não me parece ela, *data venia*, apresentar inconvenientes, já que a administração do pôrto deveria caber à própria Administração do Pôrto do Rio de Janeiro, para isso devidamente aparelhada, é óbvio, e sujeita à jurisdição do Estado da Guanabara, como decorrência dos dispositivos expressos da Lei n.º 3.752, de 14 de abril de 1960.

Comissão de Transportes

Após o parecer da Comissão de Finanças, aprovou-se requerimento de audiência da Comissão de Transportes, para onde seguiu o projeto que, em 17-5-1962, foi distribuído a nôvo relator, o ilustre deputado Hildebrando de Góes, antigo prefeito do Distrito Federal.

Sua Excelência, certamente, coerente com suas idéias de 1929, invocadas pelos dois ilustres relatores que opinaram de modo desfavorável ao mérito da proposição, manifestar-se-á contrariamente ao projeto, que ora se acha submetido ao seu exame e elevada apreciação.

O Projeto Sette Câmara

O projeto do ilustre Governador provisório José Sette Câmara, substanciado na exposição de motivos encaminhada ao eminente Presidente Juscelino Kubitschek de Oliveira e no anteprojeto de lei que a ela foi anexada, contém inovação que, a meu ver, falharia na prática, vindo a acarretar grave inconveniente e provocar repercussão imprevisível.

Trata-se da sugestão contida no inciso 7 da exposição de motivos, que diz, *ipsis litteris*:

“Para que possa atingir a finalidade de trazer substancial incremento de renda global, receita fiscal e emprêgo de mão-de-obra do Estado, a Zona Franca, além de uma faixa portuária, naturalmente de limitada extensão, em virtude da exigüidade de áreas portuárias vacantes e aproveitáveis, *abran-geria uma zona interna, preferentemente situada junto à zona*

industrial que o Estado da Guanabara pretende estabelecer. Nessa área se poderiam construir instalações de beneficiamento, processamento e industrialização, visando a incorporar um conteúdo máximo possível de mão-de-obra e produtos nacionais aos bens provenientes do exterior”.

Essa idéia, da criação de “zona interna”, como prolongamento da “zona franca” foi também fixada no art. 1.º do projeto de lei, que declara:

“É o Poder Executivo autorizado a estabelecer, mediante convênio com o Estado da Guanabara, uma Zona Franca em território do referido Estado, a qual poderá incluir, além da zona delimitada na faixa portuária, *áreas internas destinadas ao armazenamento e à instalação de facilidades de processamento e industrialização*’ (os grifos são nossos).

A criação dessas “áreas internas” localizadas à distância da “zona franca” viria a acarretar o sério problema de como estabelecer-se um cordão alfandegário, da zona franca para essas áreas.

Isso, sim, poderia resultar em fonte de desvio permanente de mercadorias, ocasionando a quase impraticabilidade de fiscalização eficiente.

Francamente, não vejo como admitir-se, na prática, possibilidade de controle fiscal em tais condições.

Considerações sôbre o pôrto do Rio de Janeiro e seu movimento

Através o exame de números divulgados pelo Anuário Estatístico do Brasil, do ano de 1961, verifica-se que o pôrto do Rio situa-se em segundo lugar no Brasil, tanto em tonelagem, como em valor de carga manipulada, achando-se Santos em primeiro lugar.

É, ainda, o pôrto administrado pelo govêrno federal, o que, a meu ver, representa grave inconveniente e desvantagem para o Estado da Guanabara, já que, havendo a administração concedido aos trabalhadores favores especialíssimos, veio isso a constituir pesada sobrecarga sôbre o custo dos serviços, passando a impedir operação econômica e auto-suficiente, do pôrto.

Além disso, sua aparelhagem não foi modernizada. O espaço de ancoragem não é bastante e os navios, por êsse motivo e devido à morosidade dos trabalhos, sofrem comumente atraso de vários dias no decurso das operações de carga e descarga, o que acaba por resultar pouco atraente o pôrto.

São também conhecidas e freqüentes as queixas de importadores e exportadores, quanto a êsses atrasos, que prejudicam e impedem uma previsão correta de suas operações e que, comumente, redundam em perdas imprevisíveis e irreparáveis.

Convém assinalar que, em muitos casos, a responsabilidade por essa situação é devida à ineficiência e à desorganização de serviços alfandegários.

As estatísticas do movimento do pôrto demonstram que, nos últimos cinco anos, entraram na Guanabara 21.998 embarcações e dêle saíram 21.923. De 1957 a 1961 romperam, em média, a barra, 12 navios por dia, isto é, um em cada duas horas. Em 1961, o movimento total de entradas de navios nacionais e estrangeiros foi, apenas, de 4.949, ou seja, menos de 12 por dia.

E pensar-se que Hamburgo — pôrto de rio, situado a 110 km da costa — recebe hoje cêrca de 1.800 navios por mês, de tôdas as tonelagens, e procedentes de 1.100 portos de todos os quadrantes do mundo!

Examinando-se as estatísticas referentes à movimentação de mercadoria (importação e exportação) no pôrto, nota-se que o movimento importador sempre superou, com larga margem, o exportador. Últimamente essa diferença vem decrescendo, embora os serviços portuários sejam melhores e as tarifas locais inferiores às cobradas por outros portos organizados do país. Característica do pôrto do Rio é de ser êle pôrto essencialmente importador. Mas o surto industrial que atravessa o país, principalmente nas maiores cidades e áreas adjacentes, trouxe como consequência sensíveis quedas nas importações da chamada "carga geral". Embora no Estado da Guanabara se localize o segundo parque industrial do país, sua reduzida área territorial apresenta elevado índice demográfico, o que o torna maior centro consumidor, pois a produção local acha-se aquém de suas necessidades. Mesmo assim, em 1961, as exportações e importações, por cabotagem, aumentaram. Inversamente, diminuíram as importações e exportações para o exterior. No cômputo geral, o movimento do pôrto, em 1961, com relação ao ano anterior, viu-se reduzido de 1.03% quando se deixou embarcar 28% a menos de café, face à retração de exportadores motivada pela incidência do impôsto de vendas e consignações. Dêsse retraimento, beneficiaram-se portos vizinhos, nos quais as exportações aumentam acentuadamente. Ante a redução dos embarques de café e das importações do estrangeiro, o movimento do pôrto não sofreu contudo, maior queda, isso graças às maciças exportações de minério que, de ano para ano, aumentam consideravelmente. Já se está construindo, no país, mais de 80% das fábricas que industrializam matéria-prima nacional. A siderurgia brasileira é uma realidade, como realidade são as refinarias de petróleo, as fábricas de fertilizantes, as de produtos têxteis, farmacêuticos e petroquímicos, as de automóveis e peças acessórias, as de cimento e outras. É preciso reconhecer que êsse progresso diminui as importações, fazendo que os grandes cargueiros e paquetes se ressintam do fácil mercado importador de antanho. Além disso, o Mercado Comum Europeu vem se abastecendo, em grande parte, de matéria-prima procedente dos novos países africanos, o que afasta da América Latina os importadores, restringindo as compras a índices mais baixos.

Por outro lado, as exportações de minério, pelo pôrto do Rio, crescem dia a dia. Em 1943, foram embarcadas apenas 245.540 toneladas de minério de ferro e 237.861 toneladas de manganês. Daquêle ano, até 1960 saíram, pelas instalações do Rio, 6.358.754 toneladas de minério de ferro e 2.610.145 toneladas de manganês. Em 1961, o total de minério de ferro hematita embarcado foi de 1.137.607.555 de quilos, no valor comercial de Cr\$ 3.138.685.075,90, e o de manganês de 11.839.605 de quilos, no valor de Cr\$ 48.994.559,20, representando êsse movimento vários milhões de dólares em divisas para o Brasil, somente nessas exportações de minério. Espera-se que, quando forem concretizados os planos que estão sendo ultimados, o pôrto do Rio poderá suportar, facilmente, programas de exportações de minério da ordem de 12 a 15 milhões de toneladas por ano.

Realidade, é que o índice progressivo das exportações de minério pelo Pôrto do Rio de Janeiro acentua-se, rapidamente.

A situação econômica e financeira da APRJ

Quanto à situação econômica e financeira da administração do pôrto, lamentavelmente nada posso adiantar de objetivo a Vossa Excelência, pela simples razão de que não me foi dado examinar, nesse sentido, qualquer publicação autorizada, que fôsse.

Admitindo, contudo, venha a ser deficitária essa situação, isto em nada a meu ver importaria, de vez que deficitário também é o pôrto de Hamburgo.

Deficitários são, do mesmo modo, os estaleiros da Howaldtswerke, geridos pelo govêrno da cidade de Hamburgo.

A razão é que, na realidade, a administração pública por ser complexa é muito mais cara e dispendiosa que a administração particular. Além disso, no caso do pôrto de Hamburgo, há que se considerar a soma imensa que representam os investimentos feitos, sistematicamente, naquele fabuloso empreendimento. Como o pôrto é considerado a alma e a mola de tudo, não medem, por lá, sacrifícios para o seu aperfeiçoamento e melhoramentos de seus serviços.

Também o funcionamento do Howaldtswerke é mantido, mesmo em estado deficitário, primeiramente por uma questão de ordem política e social, de vez que não admite o govêrno sejam lançados ao desemprego os milhares de operários especializados que lá trabalham. Em segundo lugar, porque se trata de uma oficina da mais alta categoria e reputação. Era êsse estaleiro o responsável pela construção e reparo dos submarinos de bôlso, da época da guerra. Ainda hoje podem lá ver-se os famosos *junkers* que abrigavam as oficinas subterrâneas, onde se processavam aquelas operações. As construções eram de tal ordem que, até hoje, não puderam vir a ser demolidas...

Foi-me dado apreciar, nesses estaleiros, a construção simultânea de cêrca de 115.000 toneladas de navios. Um dêles, talvez o maior do mundo, com 83.000 toneladas. Dois outros de, aproximadamente, 15.000 cada um.

A União dos Portuários do Brasil e o programa dos portuários

Essa poderosa associação civil, de defesa de classe, ao que parece, domina inteiramente o pôrto do Rio de Janeiro e a sua administração.

Pode sentir-se isso, através mesmo das considerações dos ilustres senhores representantes, que foram os relatores dos diversos pareceres, já emitidos, na Câmara dos Deputados.

Todos êles timbram em ressaltar os subsídios que lhes teriam sido fornecidos pela UPB, através de memoriais, que foram anexados ao projeto n.º 2.501-A-1960 e que são contrários, aliás, segundo afirmam, à implantação da zona franca do pôrto.

Conviria, por isso, o estudo e exame das razões alinhadas pela UPB, a fim de melhor avaliar-se os pontos condenados pelos portuários e promover, talvez, entre êles, uma campanha de esclarecimento das vantagens da zona franca.

Fora de dúvida que qualquer progresso para o pôrto redundaria em benefício para os seus trabalhadores. Especialmente para êles, viria a medida a trazer vantagens imediatas. Tal problema há que ser, também, encarado em profundidade.

Transita, ainda, pela Câmara dos Deputados, o projeto n.º 850/55, que institui o monopólio dos serviços de estiva nos portos. Segundo noticiaram recentemente os jornais, êsse projeto está preocupando seriamente a indústria carioca que, baseada em estudos e pareceres do Centro Industrial do Rio de Janeiro, julga que o sindicato dos estivadores passaria a acumular tamanhos poderes políticos, econômicos e sociais que as suas deliberações com relação a problemas portuários e de navegação encerrariam força incontestável.

Afirmam, mesmo, os técnicos do Centro Industrial do Rio de Janeiro, que “todos os portos brasileiros, onde se desenro'a a estiva de petroleiros, minérios, carvão e gêneros alimentícios, ficariam sob a ditadura do órgão dos empregados, com sérios perigos para a segurança nacional” (*Jornal do Comércio*, de 19-6-1962).

Também êsse aspecto deve merecer ponderado exame e a melhor das considerações.

Conclusões e sugestões

Do que pude observar, na cidade livre e hanseática de Hamburgo, e dos fatos que acima arrolei, não tenho dúvida em sugerir a Vossa Excelência, como ora o faço, queira examinar a possibilidade de determinar medidas no sentido de que se crie o pôrto livre da cidade do Rio de Janeiro, aproveitando-se, para isso, as atuais instalações nêle existentes.

Do ponto de vista jurídico faz-se mister, para êsse fim, diploma que autorize o instituto.

Por outro lado, a transferência da autarquia federal “Administração do Pôrto do Rio de Janeiro”, para a jurisdição do Estado, depende, em meu entender, apenas de ato formalizador, de vez que ela já se operou, por força dos dispositivos da Lei n.º 3.752, de 14 de abril de 1960.

Dêste modo, e em conclusão, tenho a honra de sugerir a Vossa Excelência, como medidas de caráter prático:

1. o pronunciamento, acêrca da medida ora proposta, pelos seus órgãos especializados:

- a) da Secretaria de Viação e Obras;
- b) da Secretaria de Agricultura, Indústria e Comércio;
- c) da Secretaria do Interior e Segurança;
- d) da Secretaria de Finanças;
- e) do Departamento de Turismo e Certames;
- f) da COPEG.

2. O pronunciamento do assessor de Gabinete de Vossa Excelência para assuntos trabalhistas, acêrca de aspectos técnicos do problema;

3. a seguir, remessa de expediente ao Ministério da Viação, a fim de que se promova a lavratura do têrmo de transferência dos bens e serviços da “Administração do Pôrto do Rio de Janeiro”, para o Estado da Guanabara;

4. se indicada — e como medida de ordem secundária — providência para que se mude a denominação da associação de classe “União dos Portuários do Brasil” para “União dos Portuários da Guanabara”, ou então, a simples transferência de sua sede, desta cidade, para a capital da República, já que se trata de sociedade de âmbito nacional; ao mesmo tempo, promoção de uma campanha de esclarecimentos, junto aos portuários, com a finalidade de mostrar-lhes as vantagens que para êles advirão da implantação do pôrto livre e do progresso que tal medida poderá trazer para o Estado;

5. por fim, a adoção de providências, junto aos senhores representantes do Estado da Guanabara na Câmara dos Deputados e no Senado Federal, para que promovam êles as medidas necessárias, a fim de que se elabore lei autorizativa da criação do pôrto livre da cidade do Rio de Janeiro — que ocuparia tôda a área do pôrto atual e mais o que fôsse conveniente conquistar ao mar, através a construção de cais denticulado, ou de *piers*, como proposto pelo ilustre deputado Maurício Joppert.

Faço anexar no presente, para melhor apreciação de Vossa Excelência:

a) avulso da Câmara dos Deputados, contendo: a íntegra do Projeto n.º 2.051-A-1960; a Mensagem n.º 199-60, do Poder Executivo; os pareceres das Comissões de Constituição e Justiça, de Economia e de Finanças; o Substitutivo ao Projeto n.º 2.051-A, de 1960, adotado pela Comissão de Finanças;

b) cópia do parecer do procurador Paulo Germano de Magalhães, acêrca da transferência da “Administração do Pôrto do Rio de Janeiro”, para o Estado da Guanabara;

c) cópia da Exposição de Motivos do Governador Provisório José Sette Câmara ao Presidente da República Juscelino Kubitschek de Oliveira;

d) folheto contendo o Decreto n.º 48.270, de 4 de junho de 1960, e o de n.º 50.649, de 24 de maio de 1961 que, respectivamente, aprova o

Regimento da Administração do Pôrto do Rio de Janeiro e dispõe sobre o Conselho Consultivo de Administração, que funciona junto à Superintendência da Administração do Pôrto do Rio de Janeiro.

e) estatutos da União dos Portuários do Brasil;

f) uma carta da direção do pôrto de Hamburgo; dois informes, e duas outras publicações, da mesma origem.

Não fôsses as implicações de ordem política e me atreveria, até mesmo, a sugerir a Vossa Excelência o exame e a conveniência de promover-se a criação do Estado livre da Guanabara, como área de livre comércio.

Atenciosas saudações.

JÓLIO DE SALLES
6.º Procurador

— Criação do pôrto livre da cidade do Rio de Janeiro e transferência da Administração do Pôrto do Rio de Janeiro — APRJ, para jurisdição do Estado da Guanabara.

Visto. O 6.º Procurador Jósio de Salles, no expediente dirigido a Sua Excelência, o Governador do Estado, em que propõe a criação do pôrto livre da cidade do Rio de Janeiro e transferência dos serviços de administração do pôrto para o Estado da Guanabara, diverge de opinião manifestada pelo Procurador Paulo Germano de Magalhães, que, anteriormente, apreciou o problema da transferência do pôrto para a jurisdição do Estado. Sustenta aquêlê Procurador a desnecessidade de decreto federal para efeito de transferência, em desacôrdo com parecer dêste último, e isso com base em preceito imperativo da Lei n.º 3.752, de 14-4-1960 (art. 3.º). Face à nova interpretação, entendeu esta Procuradoria Geral de tôda conveniência submeter a questão ainda uma vez ao exame do primeiro parecerista, o que fêz. Voltou, então, o Procurador Paulo de Germano Magalhães a sustentar sua primitiva conclusão sem, contudo, argüir argumento nôvo, e sugeriu, por isso, a audiência de outro colega, a fim de dirimir-se a controvérsia.

Examinando, agora, o processo, vem de opinar o Procurador Raymundo Faoro sustentando, em conclusão, que “caso a alta administração do Estado entenda conveniente o arrendamento do pôrto do Rio de Janeiro, cumpre-lhe entrar em entendimento com o Congresso Nacional, para providenciar a lei que autorize o govêrno federal a efetivá-lo”.

Com esta conclusão — já que responde pela chefia da Procuradoria de Serviços Públicos — diz-se também de acôrdo o 5.º Procurador Gustavo Philadelpho Azevedo, declarando, a mais, que “no mesmo sentido — embora sem a profundidade do parecer — votei na COTRAN, na mesma sessão em que se apreciou o pôrto do Rio de Janeiro e a eventualidade de sua transferência. A decisão da COTRAN foi unânime, no sentido da prevalência da posição federal”.

Mas fato é que não se duvidou, um só momento, da tese de que seja o pôrto bem dominial da União. Aliás, em suas conclusões, afirma o Procurador Jósio de Salles que para criação do pôrto livre, “faz-se mister diploma legal que autorize o instituto” e sugere a “adoção de providências junto aos senhores representantes do Estado da Guanabara, na Câmara dos Deputados e no Senado Federal, para que promovam as medidas necessárias a fim de que se elabore lei autorizativa de criação do pôrto livre da cidade do Rio de Janeiro”.

A controvérsia não é bem aquêla. Trata-se de saber se para efeito da transferência dos serviços de administração do pôrto bastará apenas lavratura de têrmo, como previsto no art. 3.º, § 6.º, da Lei n.º 3.752, de 14-4-1960, ou se faz necessário decreto federal.

A verdade, contudo, é que a Administração do Pôrto do Rio de Janeiro, APRJ — autarquia federal — “tem por fim realizar as obras de melhoramento e ampliação das instalações portuárias, sua reparação, conservação, renovação e exploração industrial e comercial do pôrto do Rio de Janeiro” (Dec. n.º 48.270, de 4-6-1960, art. 2.º — separata em anexo).

Concessão para exploração do pôrto já tem, dêste modo, a APRJ e esta, sem dúvida, transferiu-se para a jurisdição do Estado da Guanabara, por fôrça da chamada Lei SAN TIAGO DANTAS, art. 3.º. Dito preceito é imperativo e auto-executável. É o parecer dêste órgão.

Nem há, mesmo, que se cogitar de ouvir opinião das diversas Secretarias e repartições arroladas a fls. 29, sobre a conveniência ou não, da medida. Os serviços de administração do pôrto do Rio de Janeiro — afeitos a uma autarquia federal, de cunho nitidamente local — foram transferidos para a jurisdição do Estado da Guanabara por imperativo de lei federal. Cumpre, apenas, arrecadar o serviço, os bens e direitos que a integram. Dêsse modo dispôs a lei.

Poder-se-á promover o pronunciamento de órgãos específicos do Estado, mas isso apenas para examinar-se da conveniência, ou não, da criação do pôrto livre da cidade do Rio de Janeiro, como proposto. E, já hoje — face aos preceitos da Lei n.º 263, de 24 de dezembro de 1962 — tais órgãos deveriam ser, pela ordem, os seguintes:

- a) Secretaria de Govêrno;
- b) Secretaria de Economia;
- c) Secretaria de Serviços Públicos;
- d) Secretaria de Finanças;
- e) Secretaria de Turismo;

Pelo exposto, não temos dúvida em recomendar:

1. — Encaminhamento de expediente ao Ministério de Viação e Obras Públicas, para que se promova, de imediato, a lavratura do têrmo de transferência dos bens e serviços da Administração do Pôrto do Rio de Janeiro — APRJ, para o Estado da Guanabara;

2. — Adoção de medidas junto aos senhores representantes federais do Estado, para que promovam lei autorizativa da criação do Pôrto Livre da Cidade do Rio de Janeiro — se conveniente, é óbvio, isso, em decorrência da Mensagem n.º 193-60, do Poder Executivo, aos membros do Congresso Nacional.

Em 23 de abril de 1963.

EUGÊNIO DE VASCONCELLOS SIGAUD,
Procurador-Geral

LIVROS

HELLY LOPES MEIRELLES, *Direito Administrativo Brasileiro*, Ed. Revista dos Tribunais, 2.^a edição revista e ampliada, São Paulo, 1967.

O fato bibliográfico de maior destaque, em nosso direito público, nos últimos meses, é, sem dúvida, o aparecimento de nova edição do conceituado *Direito Administrativo Brasileiro*, do jurista HELLY LOPES MEIRELLES.

Em 1964, com o lançamento de sua obra, HELLY LOPES MEIRELLES apresentou pela primeira vez, aos estudiosos brasileiros do direito administrativo, um manual calcado na sistemática e metodologia dos melhores administrativistas europeus. Se tivermos em mente que, paralelamente, o fenômeno da publicização do direito iniciava, entre nós, sua avassaladora tomada de posição, poderemos facilmente explicar a razão da repercussão e da importância que a primeira edição do trabalho obteve.

Idêntica expressão aguarda a segunda edição, revista e ampliada, ora vinda à luz. Afora a atualização remissiva, bibliográfica e legislativa, encontramos nessa nova tiragem várias e felizes reformulações da anterior edição e algumas matérias naquela não abordadas ou não destacadas.

Cite-se, a título de exemplo, a deslocação dos itens relativos à coisa julgada administrativa e à exaustão dos recursos administrativos, antes tratada em dois capítulos e ora, com acêrto, reunida no estudo dos recursos administrativos.

Por outro lado, sensível à expansão do poder público, na prestação de serviços essenciais ou úteis, resolveu o Autor ampliar e aprofundar suas considerações sobre a disciplina dos contratos administrativos e o instituto da concorrência pública.

Corrigindo lacuna observada na primeira edição, HELLY LOPES MEIRELLES deu maior extensão ao capítulo referente aos servidores públicos, em especial no que toca às suas prerrogativas, vencimentos e responsabilidades, bem como aos princípios constitucionais sobre a matéria.

Inteiramente refundido foi o exame da ação popular, agora elaborado sob o império da Lei n.º 4.717, com absoluto rigor técnico, quer quanto ao aspecto material, quer quanto aos problemas processuais.