

Legislação Paradoxal

Accentuamos, em nosso ultimo edictorial, a necessidade de acabar com estes processos de legislar sobre a perna, sem maior exame, pretendendo alguns parlamentares, que ignoram totalmente o systema de trabalho de certas actividades industriaes, disciplinal-as mercê de leis de todo ponto inadaptaes á mesma estructura della. Temos o exemplo disto na proposição de lei da Camara, creando Caixas de Aposentadorias e Pensões nas companhias de portos, esgotos, telephones, tramways, luz e força no Brasil. Este projecto baseia a contribuição a ser fornecida pelas companhias para constituição do fundo de pensões e aposentadorias, na receita bruta das empresas.

Como criterio, nada pôde ser mais esdruxulo e injusto. Adoptado elle para todas as companhias de serviços publicos, a conclusão a que chegaríamos seria a seguinte: as caixas de algumas empresas tornar-se-iam fabulosamente ricas. Os seus operarios poderiam aposentar-se com jubilações de ministros do Supremo Tribunal Federal. Em compensação, outras teriam uma bem magra receita a arrecadar, magra, é claro, comparada com a das primeiras.

Assim, tomemos uma empresa, que só se occupe da producção de energia electrica para vendel-a a outras companhias. Ella terá uma receita obtida por um numero relativamente pequeno de empregados. E, entretanto, a renda desta companhia, se elle tiver uma installação potente ou ultrapotente de força, será uma renda respeitavel, sem que a despesa, com o capital humano utilizado para obtel-a, represente cifra que sequer de longe se aproxime da despesa para arrecadação da receita de uma empresa de tramways. Aqui, a apuração da renda bruta exige um concurso de braços muito maior do que ali, onde, entretanto, o capital dinheiro investido foi muito mais consideravel.

Figuremos ainda o caso de uma companhia de fornecimento de gaz. As grandes empresas de gaz possuem uma renda bruta consideravel, e esta renda, para captal-a, o numero de operarios utilizados é relativamente pequeno. Como, pois, tirar cegamente aqui, 2 % da renda bruta, para distribuir com 100 operarios da companhia de força ou de gaz, e ali distribuil-os a 1000 de uma companhia de tramways? Não é este um criterio inteiramente arbitrario e anti-economico?

Não ha quem não sinta, logo ao primeiro volver de olhos, a iniquidade, sobretudo no momento presente, da imposição dessa quota parte de desconto na renda bruta das companhias de utilidade publica. Empresas ha que, desde a guerra, mal conseguem dispôr de renda

para pagamento de juros de debentures; e, todavia, as suas receitas brutas augmentaram de modo espantoso. Como obrigar-se-á companhias que não remuneram 2 % do seu capital, a entrarem com 200 e 300 contos annualmente, para a constituição de fundos de pensões, se ellas não têm onde ir buscar essas disponibilidades? Agora mesmo temos o exemplo de uma grande e honestissima companhia do norte, com o capital de 3 1/2 milhões esterlinos, e com coupons de debentures vencidos ha tres semestres em Londres, e a qual não pôde, humanamente não pôde, por isso mesmo, recolher á caixa de pensões e aposentadorias da estrada a importancia completa da sua contribuição, que é só de 1 %.

Neste ponto, a lei chilena é mais doce do que a nossa. No Chile, a lei de 10 de maio de 1918, que creou a caixa de aposentadorias e previdião social dos ferro-carris do Estado, estabelece no art. 5 n.º 5 que a subvenção annual com que contribuem as estradas, como parcella sua para a composição dos fundos da caixa, é equivalente a 1 1/2 por 1000 da renda bruta dellas. A desproporção é enorme, como se vê, entre ella e o projecto ora apresentado ao Congresso do Brasil, para as companhias de serviços publicos urbanos, e com a lei mesma, aqui já em vigor, para as estradas de ferro.

Não esqueçamos de que em 1919 foi votada a lei de accidentes do trabalho e que depois da votação desta lei, o cambio cahiu de 18 a 5, sem

que, entretanto, as companhias de serviços publicos urbanos, quer em virtude dos onus daquella lei, quer em vista da baixa da taxa cambial, tivessem a menor melhoria de tarifa. No orçamento, votado em 1923 desabou-lhes o imposto de renda; e agora, 1924, estão ellas a braços com o projecto de revisão da actual lei de accidentes. Este projecto pôde dizer-se que augmenta de um modo geral de 30 % os encargos patronaes, para a execução da lei. Que compensações lhes foram dadas para que pudessem ellas suportar estes novos compromissos?

Na Allemanha, a protecção ao operario, iniciada pelo principe Bismarck, corria parellas com a politica de defesa cá outrance, desenvolvida pelo chanceller de ferro, aos elementos concentrados da industria, do commercio e da abricultura. Foi por isso, que, quando se pretendiu introduzir, na França os principios da legislação obreira allemã, o senador Dubost, no seu famoso relatório parlamentar sobre o assumpto, se bateu pela necessidade do Estado dar ao poder patronal «compensações», collocando-se, dizia elle, «ao alcance das forças productoras uma aparelhagem mais aperfeiçoada de ta-

AG 3.2.12.2.13-2
rifas de transportes melhor combinadas».

Por que urgia o parlamentar francez por esta necessidade? Porque, dizia elle, com inteira justiça, é preciso não dissimular que as cotisações diversas, que constituem a participação do patrão no seguro, assumem, pelo facto mesmo da obrigação, o caracter de um verdadeiro imposto. E' indispensavel, pois, como para qualquer outra tributaria, antes de adoptal-a, verificar se o contribuinte se acha em condições de supportar o encargo. Se elle não está, a ruina da industria, seria, para os salarizados, um mal bem peor do que a ausencia do seguro».

Os nossos trabalhadores não têm nenhum interesse na destruição dos capitaes que movimentam as grandes empresas de serviços publicos. E se estas empresas fossem levadas a uma situação de insolvabilidade, o trabalho soffreria tanto quanto o capital. Se a economia de uma empresa é próspera, prosperos vivem quantos a cercam, porque ha sempre margem para attender as reclamações de augmento de salarios de empregados e trabalhadores. Mas se não ha prosperidade, todos têm de arcar com as consequencias do infortunio commum.

As companhias de serviços de utilidade publica não podem ir buscar na clientela a que servem, a «contre-partie» das despensas creadas em virtude das Caixas de Pensões. Não podem, porque não vigora para a venda de seus productos o regimen da liberdade de commercio, que existe para de commercio, que existe para as outras empresas particulares. Actualmente, no Brasil, de modo geral, quanto mais prospera esta economicamente uma companhia de serviços publicos, tanto maior é o seu desequilibrio financeiro. O lemma «dá-me boa economia e eu te farei boas finanças», não se lhes applica. Não ha sabedoria financeira que possa gerir um negocio, no qual o industrial é obrigado, por contrato, a vender a sua producção mediante preços algumas vezes inferiores ao custo de unidade della.

Digam-nos, em sã consciencia, se o passageiro que ha 20 annos, ao cambio de 16, com material electrico custando 6, 7 vezes menos do que hoje, era transportado por 100 réis, pôde ser transportado actualmente pelos mesmos 100 réis, como naquella época! Isto pela mesma razão porque um alfaiate que cobrava em 1904 110\$000 por um terno de roupa, fal-o pagar hoje ao seu cliente 550\$000.

A politica trabalhista, que está realisando o Congresso Nacional, não se tem preocupado de modo algum com a crise por que passa o capital investido nas companhias de serviços publicos, as quaes amarradas ás tarifas de antes da guerra, não podem supportar as consequencias da applicação aos

Da "Gazeta de Noticias" de 7-8-924.

7-8-924

seus serviços das chamadas conquistas do direito industrial, sem uma revisão dos seus systemas tarifarios. O Estado, se as quer levar á aceitação desta politica precisa aparelhal-as de fontes de receita, para que possam ellas realisal-as.

De resto, na Allemanha, como na Inglaterra, na França e na Belgica, quando o Estado decidiu, no campo da legislação social, tomar as inciativas que vem tomando o nosso, elle chamou a si a responsabilidade de uma quota-parte no pagamento da taxa de premios, para as caixas de pensões de velhice e invalidez, collocando deste modo uma parte de taes serviços sobre os hombros da collectividade. A economia das duas leis inglezas, por exemplo, de 1909 e 1911, obedece a essa razoavel orientação.

Se o Estado está aqui tão soffrogo em organisar, do dia para a noite, uma legislação obreira, faça-o, mas pelo amor de Deus que não o faça com o descuidado apriorismo com que o está fazendo. O parque industrial brasileiro já é uma coisa assás ponderavel, para ser transformado, nas mãos de legisladores inhabeis, em campo de experiencia, de cujos resultados ninguem está seguro de antemão. Inteiramente desconhecido, entre nós, o seguro-invalidez e o seguro-velhice, um e outro estão sendo tratados com assombrosa levandade. Chega a parecer que estes assumptos não envolvem conhecimentos profundos de sciencia actuarial, para que mãos toscas se permittam abor-dal-os, sem saber a louça que estão quebrando.