

PUBLICAÇÕES A PEDIDO

Portos de S. Paulo

No dia 21 do corrente, segundo noticiaram todos os jornaes, o presidente da Republica assignou um decreto concedendo ao Estado de São Paulo autorização para a construcção, uso e gozo, das obras de melhoramento dos portos de São Vicente e São Sebastião.

Comquanto já estejamos habituados a viver num regime de surpresas, esta noticia, tão inesperada era ella, causou justificada estranheza. Ha algum tempo atrás fóra com effeito intensamente agitada e discutida a questão do porto de São Sebastião, e em 30 de Dezembro de 1925 a Câmara Estadual autorizava o Poder Executivo a obter do governo federal a concessão de um novo porto no litoral paulista. Mas tudo isto parecia ter cahido em esquecimento, confirmado ainda com o projecto official, que aqui mostrámos ser inconveniente, de levar as linhas da Sorocabana ao porto de Santos.

Parecia não ter despertado éco algum a representação que uma das associações de classe de maior prestigio do nosso meio havia endereçado ao governo, procurando reviver a idéa do porto de São Sebastião. A linha da Sorocabana, de Mayrink a Santos, estava resolvida e os trabalhos da sua construcção foram inaugurados festivamente, com os imprescindiveis discursos, batida a primeira estaca com martelo de prata.

E eis que de subito, resuscitando a lei estadual de 30 de Dezembro de 1925, o governo de São Paulo solicita a concessão não já de um porto apenas, mas logo de dois de uma assentada.

E' justificavel a surpresa de nós outros que andamos estranhos ás elocubrações que fundamentam os actos governamentais.

Parece que ha um espirito de aventura, de ousada imprevidencia, de descaso pelo aprofundado estudo que os problemas economicos exigem, a dominar as resoluções que são tomadas assim de subito, ás pressas, envolvendo interesses vitales do Estado, sem a ponderação que esses interesses necessitam.

Parece haver uma tão grande confiança na prosperidade do Estado que de tão grande já se tornou cega e está a tccar as ralas do absurdo. Essa prosperidade indubitavelmente é grande, é asombrosa mesmo graças á energia e ao espirito empreendedor e ousado dos paulistas. Mas isso não justifica que seja ella arriscada em aventuras perigosas para corresponder a necessidades discutíveis ou, o que seria peor, a caprichos administrativos.

Discutiu-se muito, com grande copia de dados estatísticos e technicos, o caso do porto de São Sebastião e não se chegou ainda a uma unanimidade de opinião. Persistem os partidarios da abertura desse porto na sua afirmativa de que é elle necessario á evolução da economia paulista. No campo opposto, ao qual se filiam mestres de incontestavel autoridade e desinteressados estudiosos do assumpto, se arregimentam os partidarios da concentração de esforços, defendendo a doutrina do porto unico que nos parece ser a mais acertada, a que melhor consulta os interesses reaes do Estado.

Seja como fór, o que se discute ainda é se São Paulo tem necessidade de mais um porto ou se basta o de Santos com as ampliações de que é susceptivel para satisfazer as necessidades economicas e commerciaes. Dia a dia esta ultima corrente se afirma como a mais racional e mais conveniente. Mas a discussão, cnde ainda existia, era apenas sobre a conveniencia de mais "um" porto.

Surge agora nova doutrina ao que parece e sob o patrocínio official. Não bastaria a construcção de mais um porto a constituir a arriscada aventura em que fossem embarcadas as finanças e a economia do Estado. Parece entender o actual governo que nada menos de dois portos a construir constituirá campo sufficiente para a sua actividade em materia de obras maritimas.

E os portos são especificados: São Sebastião e São Vicente.

São Sebastião, comprehender-se há talvez. Fóra de Santos, é no litoral do Estado o local que melhores condições technicas apresenta para a construcção de um porto. Vem de longe esta constatação e não é de hoje que se tem agitado a idéa da utilização desse porto. Apenas recentemente circumstancias de diversas ordens provocaram a agitação intensa que se fez em torno daquelle idéa e que de vez em quando ainda tenta reviver.

Mas São Vicente, porque?

Nunca ninguém, estudando as possibilidades de outros portos ao litoral paulista, mencionou São Vicente.

Falou-se em Ubatuba, que foi um porto frequentado em tempos idos, antes da construcção da estrada de ferro para Santos. Ruínas de armazens e caes allí attestam uma prosperidade que passou. Ha bons ancoradouros em Tamandua e Caraguatatuba. Ha São Sebastião e Villa Bella, os melhores delles. Existe ao sul do Estado a barra de Cananéa e o porto de Iguape que apresentariam condições technicas e economicas talvez defensaveis.

Mas de São-Vicente nunca se cogitou. E comprehende-se que assim fosse. Vizinho a Santos, vizinhança que é contiguidade, não haveria razões economicas ou commerciaes que justificassem a sua utilização. Technicamente São Vicente é uma enseada invadida pelas areias e nunca offereceu condições de um ancoradouro. Nem mesmo na época das capitánias foi esse porto aproveitado como já se procurou fazer crêr. Quem leia a historia de Frei Gaspar da Madre de Deus se convencerá de que não houve "entupição" do porto no periodo historico, porque já naquella época longinqua as caraveias portuguezas não encontravam calado naquella bahia e permaneciam na entrada do canal donde cargas e passageiros eram baldeados em ubás e canoas.

A construcção de um porto em São Vicente na época actual representaria de facto a abertura de um porto artificial e quem tem um pouco de familiaridade com os tratados de obras maritimas sabe perfeitamente o que isto significa como dispendio inicial, como custeio de conservação, como risco aventureiro cujos resultados representam apenas probabilidades. Se fosse evidenciada a necessidade de um novo porto no litoral paulista asseveramos que, conhecendo esse litoral, não haveria um tecnico em materia portuaria que apontasse São Vicente como local conveniente, quando a mesma costa apresenta outros portos cujo aproveitamento estaria muito melhor indicado.

Tão absurda, tão fóra de proposito parece a idéa da utilização de São Vicente que o Dr. Alfredo Lisboa em seu exhaustivo tratado sobre "Portos do Brasil" nem sequer menciona São Vicente. Não o considera um porto, o que confirma o que acima dissemos da artificialidade de qualquer construcção ali.

E por isso repetimos: São Vicente porque?

Só uma explicação plausivel se apresenta. Quando se annunciou o projecto de levar a Sorocabana a Santos, partindo de Mayrink, mostrámos pormenorizadamente todos os inconvenientes de semelhante traçado. Entre estes avultava o de não poder a nova linha servir ao intercambio entre Santos e São Paulo por ferir os direitos liquidos e incontestaveis do contrato em que se estriba a São Paulo Railway. Ora, dadas as condições do nosso movimento commercial, uma via ferrea que tendo um dos seus pontos no litoral paulista, em Santos, para sermos precisos e não estabeleça communicação directa com a praça de São Paulo, não poderá contar com trafego que a justifique. Lembrámos então que era ponto pacifico em toda a discussão dos portos este de que São Paulo era "ponto obrigado". A decisão do Instituto de Café de concentrar todo o movimento regularizador nos armazens de Osasco vem ainda mais accentuar estas condições.

Constatado isto, tornava-se evidente, mesmo sem considerar os outros motivos, a inconveniencia da linha Mayrink-Santos. Fizemos um apello ao governo do Estado para que reconsiderasse a sua resolução de construir essa linha. Mas os governos não gostam de voltar atrás de decisões uma vez tomadas, como se vergonha fosse confessar um erro ou como se mais importantes interesses do que os da economia e das finanças do Estado estivessem em jogo. Bateu-se a primeira estaca com um martelo de prata.

E para remediar o erro, sem confessal-o, prefere-se aggraval-o com a aventureosa construcção do porto de São Vicente que permitirá a ligação, pela Sorocabana, do litoral a São Paulo.

Será esta a razão? Não o afirmamos; mas é a unica justificativa plausivel para resolução tão subita e condemnavel.

Quanto ao outro porto, o de São Sebastião, já ha tempos prometemos que em momento opportuno deriamos balanço ás opiniões emitidas e fariamos o resumo das conclusões. Essa oportunidade se apresenta agora e prezemos em breve realizar este trabalho, para que de uma vez fique esclarecida a opinião publica.

Al
movel
Chaga
mesmo
quem
transit
que. I
fatidic
parece
Munic
a caus
trecho,
Seria e
cupasse
teur ter
conveni
rua Ge
para pr
Mas ess
res, pou
a Aveni
Se a ca
pela fre
até ao r
desastre
ralmente
pela dire
lado da l
rem os st
tente ha
carro que
rificados
fektura nã
o numero
obra.

(Das
corrente)

Succed
em Botafo
Como
Muito
existente r
prolongand
Assim
e estarão
Simpli
Mas é

Do O

Alberto

No de
Novembro
"Além" d'
Eu. Sem
as suas co
ás torturas
terminismo,
dismo.
Mas "c
cahir, estre
berto, as m
gabundagem
só acham pe
quem mais
Com os
res de vea
quem te m
domesticã
com o apo
72 contos p
bem de esc
birbante se
protoplasm
ravel espí
gar-te o d

Nunca
de mim, e
a tres pel
Emqu
temente
poeta in
Mães qu
tinto ge
tico da
E

ESCRE
LEO

.....
"P
(de Ji
que, d
dia de
A
contra
aggres
calum

Ei
cursar
clamã
a Pres
lembra
sentan
fesa d
Lima a
No
ainda
dade do
Por
Ah!
enigmas

O Si
da invej
pela inte
sente-se
seu ranc
tes. Dahi
ou passa
titulos pa
plomata,
fídia que
panheiros.

Em 1
ção do Br
Oliveira L
visto que
para aque
Appar
da Parahy
Mas ei
feita pelo
sentaram o
A prud
Oliveira Li

Eleito
feri. voltou
destinos. M
a primeira

O Sr. de
triotica de
po as gaff
derramava
Sr. Oliveira
morado, az
preendiam
baixador o
nomeado c

O Sr. l
o successor
Presidente
E in
sobre o C