

© 1925 GUARANY © 1925

# INTERCAMBIO COMERCIAL

ENTRE

## PORTUGAL E BRASIL

VALOR DO COMERCIO DE IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO ENTRE AS DUAS NAÇÕES — NAVEGAÇÃO — VANTAGEM DAS MERCADORIAS BRASILEIRAS — ZONA FRANCA DO PORTO DE LISBOA, ETC.

ANO 1925

*Conferencia realizada em 27 de Novembro de 1924 e mandada publicar pela Comissao Portuguesa de Comercio e Industria em 11 de Janeiro de 1925*



GRAFICA GUARANY  
PRACA DA REPUBLICA, 78  
Rio de Janeiro, 1925

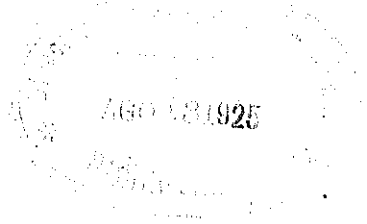
4073-00  
C. DE SAMPAYO GARRIDO

# INTERCAMBIO COMERCIAL

ENTRE

# PORTUGAL E BRASIL

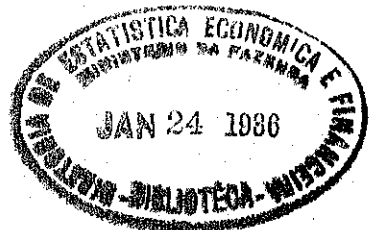
VALOR DO COMERCIO DE IMPOR-  
TAÇÃO E EXPORTAÇÃO ENTRE AS  
DUAS NAÇÕES — NAVEGAÇÃO —  
WARRANTAGEM DAS MERCADO-  
RIAS BRASILEIRAS—ZONA FRANCA  
::: DO PORTO DE LISBÔA, ETC. :::



*Conferencia realizada em 27 de  
Novembro de 1924 e mandada  
publicar pela Camara Portu-  
guesa, de Comercio e Industria  
:: :: do Rio de Janeiro :: ::*



GRAPHICA GUARANY  
PRAÇA DA REPUBLICA, 78  
Rio de Janeiro 1925



820 2 10 46

**TRABALHOS DO MESMO AUCTOR:**

Convenção da Haya sobre tutela de menores.....	(1909)
Emigração Portugueza, Conferencia.....	(1919)
O nosso commercio com o Brasil, Conferencia.....	(1916)
O nosso commercio com o Brasil .....	(1918)
As nossas colonias nos Estados do Sul do Brasil	(1912)

*Palavras proferidas pelo Exmo. Sr. Commendador José  
Rainho da Silva Carneiro, Presidente da Camara  
Portuguêsa do Commercio e Industria do Rio de  
Janeiro:*

“Antes de saudar o illustre consul geral Sampaio Garrido, seja-me permittido accentuar dois factos que muito honram esta Camara, dando ao trabalho que hoje vae ser lido a importancia que elle merece pelo seu valor:

A presença do sr. dr. Raul de Campos, Director Geral dos Negocios Commerciaes e Consulares do Ministerio das Relações Exteriores e a presença do senhor Visconde de Moraes, pois que os dois representam neste momento verdadeiramente as patrioticas e honestas aspirações do intercambio commercial luso-brasileiro.

Tenho a honra de convidar o sr. dr. Raul de Campos a tomar a presidencia desta assembléa, reservando a palavra para saudar o sr. consul geral de Portugal.

“Meus senhores: — Mais uma vez o illustre consul geral de Portugal, exmo. sr. dr. Carlos Sampaio Garrido quiz honrar a Camara Portuguêsa de Commercio e Industria do Rio de Janeiro, escolhendo a sua séde para aqui lêr um dos seus importantes trabalhos economicos.

Esta Camara desvanece-se de ter sempre collaborado com s. ex. na mais completa e perfeita união de vistas, sempre com o patriotico fim de dar mais prestigio á colonia e mais solidariedade á Patria.

Devo registar, o que faço com a mais intima satisfação, que foi, segundo as suas proprias e generosas

palavras, uma proposta minha apresentada ao Conselho Director para o estudo do intercambio commercial luso-brasileiro, o ponto de partida do valioso trabalho do exmo. sr. dr. Sampaio Garrido.

Interessou-se s. ex. por essa proposta a ponto de correr ao meu appello com os seus vastes conhecimentos economicos e com os elementos que pôde reunir no zeloso exercicio do seu elevado cargo.

Esse trabalho, cujo plano, e alguns capitulos o Conselho Director já tem conhecimento, é realmente de uma alta relevancia e merece os mais rasgados elogios.

Agradecendo ao exmo. sr. Sampaio Garrido a honra que está dando á Camara, quero felicitar-me como presidente desta Instituição, por ter a minha proposta entusiasmado o patriotismo e o talento de s. ex. até a realização do magnifico trabalho que vamos ter o prazer de ouvir e applaudir."

Ao encerrar a sessão, o sr. José Rainho da Silva Carneiro pronunciou as seguintes palavras que são a melhor demonstração do valor do estudo do Exmo. Sr. Consul Geral de Portugal:

"Mais uma vez agradeço ao exmo. sr. Sampaio Garrido, mas desejo que esse agradecimento não se limite a palavras, mas resulte de facto, pelo que communico á assembléa que a directoria e o Conselho Director desejam editar em opusculo o notavel trabalho que acabamos de ouvir lêr, se s. ex. consentir para que assim se faça uma larga propaganda de tão altas e nobres idéas."

*Exmo. Sr. Dr. Raul de Campos, Dignissimo Director Geral dos Negocios Comerciaes e Consulares do Brasil;*

*Exmo. Sr. Dr. Diniz Junior;*

*Exmo. Sr. José Rainho da Silva Carneiro, Dignissimo Presidente e Exmo. Sr. Raymundo Pereira de Magalhães, Dignissimo Vice-Presidente da Camara Portugueza de Comercio e Industria;*

*Exmos. Srs. Conselheiros desta Camara.*

Meus, Senhores:

O problema da aproximação economica entre Portugal e Brasil, ha tanto tempo debatido, ainda não teve, infelizmente, a solução que merece e que tantos ambicionam.

Descrêm uns da viabilidade dessa aproximação, outros da largueza das suas promessas, da grandeza dos seus resultados, mas muitos comprehendem que dela necessariamente advem beneficios a serem partilhados, em igual medida, entre os dois paizes.

Eu estou certo, porém, que todos egualmente se sentiriam satisfeitos se vissem esse problema converter-se num facto e dessa premissa concluo que todos afinal estarão dispostos a concorrer para a sua solução.

E' pois, sobre a possibilidade de um maior intercambio comercial entre os dois Paizes e sobre as me-

ðidas que para ele possam contribuir que eu venho falar no intuito de, com numeros claros e insofismaveis, demonstrar que é tempo já de sair do terreno das idealisações e entrar francamente no campo das realisações.

O momento é oportuno. Torna-se necessario pôr de lado o nosso habitual pessimismo em face de tão interessante problema e fentar pô-lo em pratica sem mais demora nem hesitações.

Hesitar e deserer têm sido um dos nossos males e deles nos têm advindo grandes prejuizos!

Um exemplo flagrante das consequencias da nossa hesitação foi o que se deu com as nossas pautas aduaneiras. Promulgadas em 1892 só viéram a ser reformadas em Março de 1923.

A Conflagração européa destruiu completamente o trabalho dos ultimos 60 anos, lenta e laboriosamente empregado na realisação de acordos commerciaes.

Vem o Armistício e pensa-se em reconstruir o que a Guerra desfizera. Pretende-se recentrar no caminho das combinações economicas, mas os Governos dos diferentes paizes pareciam ignorar ou desprezar o facto irresistivel da interdependencia economica mundial. As nações isolam-se, fecham-se egoisticamente em si mesma: procurando vender o mais que podem e tentando comprar o menos possivel.

Logo depois do Armistício levantam-se fortes barreiras alfandegarias. E' a hora do contagio proteccionista. Todos os Estados se apressam em refermar e elevar as suas tarifas alfandegarias.

Uns justificam essa elevação pela necessidade de proteger as suas industrias contra a concorrencia estrangeira, outros pelo equilibrio dos seus orçamentos mas a maioria fundamenta a sua attitude na instabilidade cambial.

A Inglaterra põe em execução uma lei onerando o producto estrangeiro de modo tal que este não possa

fazer-lhe concorrência. E pelo seu vasto Imperio Governos e Parlamantos — Africa do Sul, Canadá, India, etc. apressam a revisão das suas tarifas querendo guardar um logar de privilegio aos productos inglezes.

Os Estados Unidos, com a Emergency Tariff e a apresentação ao Senado da Fordney Tariff, fazem incidir sobre os productos estrangeiros pesados direitos de entrada.

A Hespanha aumenta as suas taxas de 50 a 100%.

A França remodela as suas triplicando, quintuplicando e decuplicando algumas.

A Italia eleva-as consideravelmente e tornando algumas prohibitivas estabelece os direitos em ouro que variam conforme o custo deste varia em relação á moeda italiana.

A Suissa faz tambem uma revisão das suas tarifas em que muitos dos direitos de entrada são triplicados.

Pelos mesmos motivos o Japão, a Suecia, a Finlandia e Dinamarca, primeiro a medo depois francamente, elevaram os seus direitos alfandegarios para todos os productos de importação.

Só nós, apesar destes exemplos, sem procedermos a inqueritos, sem indagarmos da capacidade e desenvolvimento gradual das nossas industrias, sem buscarmos os verdadeiros elementos para a reforma e actualisação da nossa pauta aduaneira, mantivemo-la inalterada durante 31 anos, não obstante a existencia de uma lei que expressamente determinava a sua revisão e codificação de 3 em 3 anos.

Estacionando assim mais de um quarto de seculo sem qualquer reforma, transformou-se essa Pauta num instrumento perigoso á nossa economia. Tornava-se urgente dar aos Governos os meios necessarios e melhores elementos para maiores probabilidades de exito nas negociações de Tratados de Commercio — uma nova



pauta, não geral e convencional, mas maxima e minima e com a faculdade de lançamentos de sobretaxas e agravamentos de taxas.

Em 1908 tentámos remediar a grave situação em que nos debatíamos. Dada a impossibilidade de levarmos as nações que conosco mantinham commercio mais intenso a celebrar acordos commerciaes, deante da imperiosa necessidade de protegermos as nossas industrias e de preservarmos o nosso commercio de exportação de tratamentos onerosos e desiguaes, foi promulgada em Setembro de 1908 a lei de sobretaxas.

Logo em Novembro do mesmo anno a Alemanha celebrava conosco um Tratado de Comercio!

Assim definimos politica commercial nos derradeiros dias da monarchia.

Depois da proclamação da Republica definimos-a bem no Tratado de Comercio com a Inglaterra e na ratificação da Convenção com a Servia onde poderemos ir buscar lições para a protecção das nossas mareas regionaes.

Nos dias que precederam a Grande Guerra tentámos libertar-nos da estagnação economica abrindo caminhos novos meramente a impulso de factores inéditos.

Depois da Guerra assinámos, por troca de Notas, acordos com a Alemanha e com a França mas esses acordos não firmavam politica commercial *post-guerra*.

Quasi nos ultimos dias de 1921 a lei Veiga Simões estabelece uma Pauta dupla, minima e geral, constituída esta pela elevação ao dobro das taxas da tarifa minima. Esta lei firma e define corajosamente a orientação de politica commercial que nos convinha firmar e definir.

Esse decreto, além de outras disposições muito interessantes que eu vejo agora introduzidas na Pauta actual, mandava aplicar as taxas da tarifa geral elevadas ao dobro quando não houvesse motivo para

*maior elevação*, aos paizes que, com as suas pautas máximas, applicassem sobretaxas de entreposto aos productos das colonias portuguezas reexportados da metropole, e de uma maneira geral, a todo o commercio de reexportação de Portugal.

Em Agosto de 1922 fez-se uma lei que autorisa o Governo a actualisar as Pautas aduaneiras sendo a de importação dupla, maxima e minima. E nessa lei que se promulga autorisa-se o Governo a assignar acordos commerciaes em que a Pauta minima, em regimen de reciprocidade, marca o limite das concessões a fazer.

A lei de Novembro de 1921 rasgou novos horizontes á nossa politica commercial e levou-nos a orientar, a definir e a assentar politica commercial *post-guerra*.

Foi essa lei que provocou a reforma e actualisação da Pauta aduaneira, foi ela que nos impulsionou a seguir os exemplos de outras nações.

A França definiu politica commercial *post-guerra* no tratado padrão com a Tcheco-Slovaquia.

A Hespanha definiu-a com o projecto arancelario, definitivo, sob a base de pauta dupla, á sombra da qual já foram feitos acordos commerciaes.

Mas, se em alguns casos ha demoras e hesitações, em muitos outros pelo contrario ha as mais frisantes, as mais evidentes, as mais incontestaveis demonstrações de previsão e interesse pelos problemas que se prendem ao resurgimento economico de Portugal.

Em 1914, já lá vão 10 anos, o nosso Parlamento aprovou duas leis, uma estabelecendo o regimen de Zona Franca do Porto de Lisboa para os productos brasileiros e outra concedendo um subsidio de 300 contos á companhia que se organisasse com o fim de estabelecer uma carreira de navegação entre Portugal e Brasil.

Dava-se assim uma prova de conhecimento dos nossos largos interesses aqui, os quaes, tanto convém

desenvolver e fortificar, e uma demonstração de fé e de certeza na aproximação económica entre os dois Povos da mesma raça.

Recentemente promulgou-se a lei de protecção á marinha mercante. Mas dela ainda não nos adveim os beneficios que seria de esperar. Não se dá o aproveitamento real e efectivo, como pôde e deve ser, da Zona Franca do Porto de Lisboa, e só de longe em longe, se ouve falar em estabelecer uma carreira de navegação, mas sem se apontar nem definir as bases em que ella poderá manter-se.

A esta Camara, a esta casa de trabalho e de patriotismo, eu trago nesta minha exposição, correspondendo tanto quanto possível ao apelo feito pelo seu muito digno Presidente, alguns subsidios para o estudo de pontos que julgo serem capitaes no problema de aproximação económica entre Portugal e Brasil, taes como: *Navegação — Aproveitamento da Zona Franca — Bancos de Exportação — Warrantagem de mercadorias — Reciprocidade de interesses — Possibilidade de se tornarem mais elevadas as vendas do Brasil a Portugal e as de Portugal ao Brasil e, finalmente*, refiro-me á possibilidade de uma *cooperação da Colonia Portugueza do Brasil na restauração económica de Portugal e ao concurso valioso que ella pôde dar, eficaz e patriótico, no estabelecimento de um regimen de emigração que melhor ligue á Patria o emigrante portuguez.*

Mas se eu venho, para corresponder ao apelo do Sr. Presidente da Camara, esclarecer alguns assuntos, trazendo uma mancheia de dados estatisticos officiaes que nos permitem avaliar a intensidade do actual intercambio comercial entre as duas nações, é meu intuito tambem submeter á vossa apreciação os meus alvitres, as minhas conclusões, pedindo a V. Exas. que após a

leitura de algumas passagens deste meu estudo lealmente me digam :

Se ha ou não possibilidade de melhorar, de desenvolver o intercambio comercial entre Portugal e Brasil :

Se as tendencias são de baixa, de estagnação ou de aumento, relativamente ao commercio de exportação de Portugal para o Brasil, para assim podermos com bases seguras contestar ou confirmar o que alguns com superficial estudo vêm dizendo ;

Se ha efectivamente reciprocidade de interesses que justifiquem e nos tragam a certeza de um mais largo intercambio comercial entre as duas nações do Atlantico ;

Se é ou não viavel o estabelecimento de uma linha de navegação entre as duas nações, tendo em vista :

O aproveitamento da Zona Franca — o valor dos nossos entrepostos — o facto de ser Lisbôa Cães do Atlantico, ancoradouro magnifico, base comercial grandiosa para os productos brasileiros, sensivelmente equidistante de todos os mercados do Velho Mundo e na confluencia de todas as vias marítimas, de ser Lisbôa o porto que mais vantagens offerece para se tornar o centro de distribuição e irradiação dos productos brasileiros para uma parte da Europa, muito especialmente para todo o litoral do Mediterraneo ; e atendendo ainda ao valor do commercio externo brasileiro — possibilidade de expansão dos productos do Brasil nos mercados europeus — á irradiação dos grandes productos brasileiros nos mercados do Mediterraneo, especialmente do Levante — possibilidade de desenvolvimento de relações commerciaes do Brasil com a Grecia, Turquia Européa e Asiatica, Balkans e Egypto ;

finalmente :

Se póde ou não dar-se a comparticipação da Colonia Portuguesa do Brasil nos dois aspectos em que se apre-

senta o problema de reabilitação economica de Portugal: — *capital homem e commercio*;

Se é ou não possível a intervenção da Colonia Portuguesa num dos mais graves pontos desse problema de reabilitação economica: — *valorisação do emigrante*.

---

Portugal em face das exigencias materiaes do momento, da interdependencia economica que domina as relações entre todos os povos, tem de orientar e definir com firmeza a sua politica commercial externa.

As relações entre os povos são hoje funcção dos interesses economicos que os afastam ou aproximam.

Não será esta a hora de reunir, de congregar esforços e nós decidirmos a auxiliar aquelles que nos governam, oferecendo-lhes todo o nosso apoio, a melhor e a mais decidida bôa vontade, para mais rapida solução do vasto e complicado problema de resurgimento economico de Portugal ?

Certamente que é. E digam lá o que disserem, façam as especulações politicas que quizerem em torno da situação do nosso Paiz, chovam embora noticias e telegramas tendenciosos forjados pela má vontade ou maledicencia de alguns que isso nada importa ! — o que é certo, o que é uma verdade incontrariavel, insofismavel, é que a nossa situação economica melhora e progride de uma maneira flagrante, indiscutivel.

De natureza e origens diversas são as causas determinantes dessa melhora, desse desanuviamiento economico, e talvez que, entre essas causas sobrelevem as de ordem externa que representam a tendencia, em quasi todos os povos, para o restabelecimento de um equilibrio moral e economico tão fortemente abalado pela Guerra.

O mundo atravessou a maior crise da Historia mas o periodo agudo dessa crise passou. Depois de tão forte abale, a Humanidade entra numa fase de reconstrução e conservação.

Alguma cousa se modificou no aspecto social, moral, politico e economico dos Povos e novas formulas, novas exigencias, novas realidades nasceram sobre os destroços da Guerra. Mas essas novas formulas e novas exigencias para vingarem tinham de subordinar-se, fatalmente, aos principios da tradição e da ordem. E' inegavel que nessa orientação a Europa resurge, trabalha e caminha, num esforço quasi colectivo, e reconstituindo-se, pouco a pouco, moral e materialmente, cada vez mais atenua os efeitos perturbadores de 4 anos consecutivos de guerra.

Arrastados por esse vendaval inevitavelmente haviamos de partilhar das suas consequencias. Assim como fomos atingidos pelos seus males tambem começamos a sentir o reflexo da resurreição de energias.

A Guerra teve grandes males mas todos os grandes males trazem por vezes renascimento de forças e experiencias uteis.

Nota-se uma actividade excepcional. A industria desenvolve-se prodigiosamente e o principio da ordem social restabelece-se, firma-se. O trabalho valorisa-se e esse facto reflecte-se benficamente na vida intima da Nação.

Formam-se industrias novas nascidas muitas delas de um proteccionismo forçado; seleccionam-se actividades; preparam-se iniciativas.

A Guerra trouxe perturbações, sem duvida alguma, mas agitou Portugal arrancando-o da apathia em que vivia e da contemplação sonhadora e esteril dos dias de gloria — das miragens douradas do passado!

“Uma granja e um banco: eis o Portugal portuguez” dizia Oliveira Martins e perguntava “Onde está

a officina? Sem esta função eminente do organismo economico não ha nações”.

Apesar de algumas faltas essenciaes e do avanço ganho por outras nações da Europa Portugal pôde considerar-se hoje um organismo economico porque está trabalhando como nunca trabalhou, do que resulta que a sua riqueza e abundancia são maiores do que nunca foram.

Portugal já tem *officinas* e afigura-se-nos que já não estamos condenados a ficar para sempre occupados em *lavar terras e emigrar para o Brasil*.

Nós vimos ha pouco, apreciámos bem de perto, o gráu de desenvolvimento das industrias portuguezas na Exposição do Centenario da Independencia do Brasil: a industria das louças — de que é exemplo mais frisante de progresso a grande fabrica da Vista Alegre, — a industria dos tapetes — cujo aperfeçoamento faz com que a França vá a Portugal buscal-os, — a industria das rendas—a da ceramica—que progride ao Norte e Sul do Paiz produzindo desde as faianças de porcelana mais vulgares até aos artigos mais delicados e louças e material de aparelhagem e isoladores de alta e baixa tensão, etc., etc.

As estatísticas alfandegarias demonstram com numeros que Portugal, inteiramente subsidiario da Alemanha até 1914, no que diz respeito a material de porcelana para instalações electricas, se encontra hoje, pelo desenvolvimento imprimido á industria que a Empresa Electro Ceramica explora, absolutamente emancipado da industria estrangeira, bastando inteiramente ás suas necessidades e tornando-se, de importador que era, em fornecedor de mercados estrangeiros como produtor de porcelanas electricas. A Alemanha de vendedor transformou-se em comprador.

Nós, presentemente, não somos mais o horto a que nos queria reduzir o Tratado de Methuen. A Empresa

Electro Ceramica de Vila Nova de Gaia, é um dos maiores estabelecimentos industriaes do Mundo !

Não ha muito tempo inaugurou-se perto de Leiria uma das maiores fabricas de cimento da Europa e em Liabôa abriu-se a maior usina de panificação do mundo inteiro!

O resurgimento portuguez é uma realidade e nessa obra todos nós nos devemos empenhar.

Sem olhar a homiens, mas apenas a factos, é preciso que se constitua forte, serena e consciente, uma opinião publica que encare as cousas como elas são e o futuro nacional como ele deve ser.

E' preciso ter fé, é preciso crêr num Portugal renascente, sonhar um Portugal maior! E' preciso trabalhar, é preciso unirmo-nos num verdadeiro espirito de solidariedade — solidariedade feita de brio, de previdencia, de abnegação para que resulte pratica, util e constructiva, para que dela surjam, numa intelligente comprehensão dos nossos interesses communs, maiores actividades, mais fortes energias, mais largas iniciativas, para bem de Portugal, para bem de todos nós!

E' preciso unirmo-nos porque é grande a lucta de concorrencia e cada vez maior a ambição de conquistar mercados.

E' preciso trabalhar, estudando, aprofundando as questões economicas, porque, quer elas respeitem propriamente a assuntos *comerciaes* quer a assuntos de *emigração* preocupam todos os paizes que pretendem valer economicamente.

Após a celebração da paz, a actividade humana havia necessariamente de encontrar, na vida internacional que se transformava com a supressão e deslocamento de varios centros productores, novas correntes commerciaes. Ao alvorecer deste mundo novo, surgido da Guerra, quasi todas as nações reconheceram a necessidade de se prepararem para a grande lucta de concor-



rencia que iria travar-se na conquista e reconquista de mercados perdidos e desvalorizados pela conflagração européa.

Incontestavelmente é missão dos consules coligir elementos que sirvam de subsidio para o estudo da nossa politica commercial que tem de evoluir, orientar-se e caminhar paralelamente á nossa politica emigratoria.

Neste meu trabalho, apresentando dados estatisticos, farei considerações sobre *assuntos commerciaes* e *assuntos emigratorios* porque o phenomeno emigratorio considerado, na sua concepção moderna, como um elemento de penetração economica, liga-se á politica commercial. Devem pois estes assuntos ser estudados simultaneamente para melhor determinarmos a funcção do emigrante portuguez na politica economica que pretendamos realizar com os paizes que o recebem.

---

## ASSUNTOS COMERCIAES

Segundo estatisticas recentemente organisadas pela Direcção Geral dos Serviços do Povoamento, entre os 3.649.000 emigrantes de varias nacionalidades que, em 100 anos, entraram no Brasil, estão incluídos — 1.136.000 portuguezes que para aqui vieram impulsionar a riqueza brasileira.

Quem lêr essas estatisticas infere ao primeiro golpe de vista que este paiz continúa a ser o destino maximo da nossa emigração e portanto, o melhor e o mais vasto campo de observação e estudo para assuntos que com esse fenomeno se relacionem.

O portuguez fixa-se, em geral, em dois paizes — America do Norte e Brasil.

Na America do Norte entraram em 4 anos, de 1920 a 1923, cerca de 39.000 portuguezes e no Brasil, cerca de 115.000, no mesmo espaço de tempo. São cifras muito elevadas para um paiz cuja população continental não chega a 7.000.000 de habitantes !

A nossa emigração para este Paiz tendo declinado como é natural durante os anos da Guerra, foi a cerca de 34.000 individuos, em 1920, e a 32.000, aproximadamente, em 1923.

E' muito maior do que as emigrações espanhola e italiana mas as nossas vendas são inferiores ás da Italia e as nossas compras ao Brasil vão-se tornando cada vez maiores!

A Italia vendeu em 1922 cerca de 64.000, a Hespanha cerca de 19.000 contos e Portugal 41.231 contos!

Ao fazer-se um estudo da importação portugueza neste paiz, sobre a sua actual importancia e possibilidade de desenvolvimento, não só conviria determinar a força com que para ella concorre o emigrante portuguez, como seria interessante conhecer a relação de parallelismo entre a emigração portugueza e a exportação de Portugal e os motivos que possam trazer desequilibrio á balança emigração-exportação.

Vejamos os valores da importação e exportação do Brasil para os paizes que com maior quinhão concorrem para o fortalecimento da população brasileira—Portugal, Italia e Hespanha.

#### IMPORTAÇÃO

	<i>Portugal</i>	<i>Italia</i>	<i>Hesp.</i>
1912.....	45.028	37.332	10.023
1913.....	44.221	38.166	9.619
1914.....	29.139	23.098	5.685
1919.....	39.718	18.261	14.727
1920.....	43.212	50.380	28.499
1921.....	31.092	48.525	14.701
1922.....	40.241	63.937	18.413
1923.....	46.943	89.356	23.692

#### EXPORTAÇÃO

	<i>Portugal</i>	<i>Italia</i>	<i>Hesp.</i>
1912.....	2.370	12.642	6.256
1913.....	4.897	12.553	5.243
1914.....	6.608	23.897	4.092
1919.....	11.567	66.773	35.084
1920.....	35.628	123.122	11.538
1921.....	36.650	110.204	3.228
1922.....	39.845	128.668	10.145
1923.....	72.960	216.408	5.708

Vemos pois que embora venha para o Brasil a maior parte do nosso contingente emigratorio, embora lhe demos, annualmente, um avultado numero de emigrantes, cada vez mais nos afastamos do paralelismo que poderia existir entre o que exportamos de mercadorias e o que exportamos de homens; e este afastamento ou disequilibrio da balança emigração—exportação é-nos claramente demonstrado pelos numeros que acabo de indicar, representativos das compras feitas pelo Brasil a Portugal.

Referimo-nos a valores, mas se indicarmos a tonelagem, ainda mais evidente se torna o declinio desse nosso comercio de exportação.

Em 1923 enviavamos para este paiz — 96.858 toneladas — em 1923 apenas — 27.002 toneladas — de mercadorias diversas !

---

Em alguns trabalhos temos salientado e defendido a necessidade de se estudar a valer este complexo problema, tratando-se de investigar e remover as causas que se opõem á melhoria das relações economicas entre os dois povos.

Em conferencias, entrevistas de jornaes e em relatorios tenho pugnado pela linha de navegação, pela utilização da Zona Franca, pela assistencia e valorisação do nosso emigrante. E não é sem grande prazer que vejo homens de grandes conhecimentos economicos e de incontestavel valor, defenderem os mesmos pontos de vista.

O distinctissimo professor do nosso Instituto, Francisco Antonio Correia, disse, na Associação Commercial do Rio de Janeiro, estar convencido de que o acordo

comercial representaria um elemento importante para a aproximação economica entre os dois paizes, mas reconhecia que essa approximação para ser mais efectiva, mais duradoura, devia basear-se de preferencia, na *Zona Franca do Porto de Lisboa*, na *carreira de navegação* e no *desenvolvimento dos Bancos de exportação*. Nos meus trabalhos nunca visei este ultimo factor que aliás considero muito importante. Apenas tenho feito ver a relativa facilidade que haveria na *vantagem* das mercadorias brasileiras.

O problema economico com o Brasil não se restringe apenas a maiores compras e vendas reciprocas; deve ter como principal objectivo o aproveitamento do regimen aduaneiro de *zone franc*: do *Porto de Lisboa*, a *carreira de navegação*, a *vantagem das mercadorias brasileiras*, os *Bancos de exportação*, finalmente, a *emigração*.

Será oportuno o momento para voltarmos aos assuntos da Zona Franca e Navegação?

O Sr. Dr. Alberto d'Oliveira terminava a introdução ao "Inquerito para a expansão do commercio portuguez no Brasil", utilizando e repetindo a frase de um compatriota nosso que soube comprehender todo o alcance do problema da navegação "*uma empresa de navegação para o Brasil vale por um Tratado de Comercio*".

Eu referir-me-hei ao que disse o abastado capitista e grande patriota Sr. Zeferino d'Oliveira, após considerações feitas por mim sobre o assunto, numa reunião do Conselho da nossa Camara de Comercio — "São bastantes as razões que acabo de ouvir: — estou disposto a concorrer desde já com 1.000 contos para a companhia de navegação que se forme."

E' um belo gesto o do Sr. Zeferino de Oliveira. Não me surpreende a sua attitude porque é tão notorio o

seu patriotismo como conhecidas são as suas iniciativas que alcançam largo exito pelo seu fino, experiencia, perseverança e conhecimento de assumtos commerciaes. Não me surpreende a sua attitude como Director da Camara Portugueza de Comercio desta Capital, porque a esta instituição devemos attitudes e iniciativas de alto alcance moral e economico.

Foi dela que partiu, quando Portugal se viu envolvido nos liames atrozes da Grande Guerra, o grito de união de todos os portuguezes que, para bem da nossa Patria, souberam esquecer resentimentos que tanto afastavam, uns dos outros, os membros da nossa colonia. Foi dela que partiu a iniciativa da grande Comissão Pró-Patria, donde nasceu a Obra de Assistencia aos Orfãos dos Soldados Portuguezes mortos na Guerra. Foi ella ainda que pômoveu o inquerito para expansão do nosso commercio no Brasil, obra magnifica de tão alta importancia que mereceu ser traduzida em inglez e, ao que parece, é em parte aproveitada pelos Estados Unidos da America do Norte.

E' ainda esta instituição que ha muito tempo, em trabalhos de valia, defende calorosamente o estabelecimento de uma linha de navegação entre Portugal e Brasil. E agora é ella tambem, pela voz autorizada do seu muito digno Presidente, que chama a nossa attenção para o estudo das causas do declinio da nossa exportação para este Paiz.

Até os dias tragicos em que estalou a grande conflagração o intercambio commercial luso-brasileiro tinha apenas uma face — a da exportação de Portugal para o Brasil, faltava-lhe a outra, a da exportação do Brasil para Portugal.

E' o que diz, a proposito da declaração do Presidente da nossa Camara de Comercio, o distincto escri-

tor Sr. Dr. Alexandre de Albuquerque o qual acrescenta que um Tratado de Comercio "não é uma expressão sentimental é a expressão de mutuos interesses economicos e este Tratado tem de ter fatalmente duas faces — a dos interesses portuguezes e a dos interesses brasileiros. "Se Portugal vendia muito ao Brasil e nada comprava, o problema surgia desasado, faltando-lhe equilibrio e reciprocidade de interesses. Todos os esforços para um Tratado de Comercio teriam de fracassar, como sempre fracassaram por falta de um apoio real não lhe bastando as relações sentimentaes da raça que unem indissolvelmente as duas nacionalidades".

Estou inteiramente de acordo e muito me satisfaz que a face do problema em relação ao Brasil esteja presentemente bem definida e que numa progressão crescente se accentue a melhoria do commercio de importação de generos brasileiros em Portugal. Era um factor indispensavel á solução dos varios aspectos em que assenta o problema da aproximação economica entre os dois Povos da mesma raça.

Elevvar ao maximo o coeфициente das nossas compras ao Brasil é contribuir para a rapida solução do problema da navegação e, uma vez solucionado este, resolvido ficará um dos considerados mais relevantes — o *problema dos fretes* — sobre que assentam de preferencia as causas de declínio ou estagnação do nosso commercio com a maior Republica Sul Americana.

As duas faces do problema estarão definidas. Mas enquanto a face que respeita ao Brasil melhora sensivelmente a outra, a que respeita a Portugal, agrava-se profundamente. Enquanto uma melhora a outra peora — então se lhe não acudimos lá fica outra vez o problema desasado, com falta de equilibrio, e sem reciprocidade de interesses.

PRODUCTOS PORTUGUEZES CUJA EXPORTAÇÃO PARA O BRASIL TÊNDE A DECLINAR.

	1913	1923
	Kilos	Kilos
Vinhos communs .....	45.020.759	14.364.446
Cal, pedras, terras, etc..	16.360.362	283.341
Cebolas .....	5.419.889	15.205
Vinho do Porto e semelh	3.779.199	1.747.743
Conservas de peixe.....	2.305.672	748.908
Fructas verdes .....	1.309.243	669.866
Azeitonas .....	1.361.019	814.933
Azeite de oliveira .....	1.251.264	230.813
Alhos .....	576.299	216.147
Vinagre .....	402.612	173.451
Conservas de legumes..	363.812	39.241
Uvas verdes .....	378.188	177.697
Frutas secas n/esp. ....	301.315	88.028
Manufacturas de algodão n/e. ....	37.385	3.242
Cortiça .....	46.171	11.394
Manufacturas de porcelana e louça .....	39.776	3.634
Ferramentas e utensilios diversos .....	171.015	83.604
Agua mineral de mesa	53.715	3.476

PRODUCTOS PORTUGUEZES CUJA EXPORTAÇÃO PARA O BRASIL TÊNDE A AUGMENTAR

Castanhas .....	519.613	1.747.310
Nozes .....	41.282	230.954
Peras .....	4.766	20.720
Amendôas .....	47.930	149.426

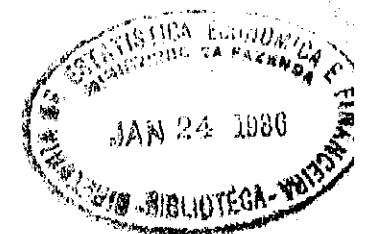


	1913	1923
	Kilos	Kilos
Varios artigos n/esp. . .	—	1.652
Lapis de qualquer qual- idade . . . . .	—	37.657
Chapéos de palha . . . .	—	1.376
Canotilhos, vidrilhos e obras de passamanaria	754	5.228
Botões . . . . .	—	10.031
Manufatura de pedra e terra . . . . .	42.260	46.486
Joalheria e bijout, etc. . .	100.665	1.215.930
Rolhas de cortiça . . . . .	190.719	328.385
Palitos para mesa . . . .	111.661	162.911
Aparelhos electricos e iluminação . . . . .	1.772	18.552
Isoladores . . . . .	—	33.066
Alcatifas e tapetes . . . .	8	386
Manufaturas estanho e s/ligas . . . . .	390	2.268
Roupa feita . . . . .	—	2.156
Passamanaria de algodão	—	587
Alcatifas, oleados e ta- petes . . . . .	—	80
Gomas, resinas, etc. . . . .	223	3.078
Marmore e alabastro e porfiro . . . . .	75.923	299.210
Folhas, flores, raizes e semelhantes . . . . .	69.605	125.923
Junco, rotim e vime . . . .	5.433	20.020

Nas compras feitas pelo Brasil a Portugal, compara-  
do o ano de 1913 com o de 1923 nota-se uma dife-  
rença para menos de 69.000.000 de kilogramas e esta

IMPORTAÇÃO — VINHOS COMUNS — (POR KILOS)

	1913	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923
Portugal .....	45.020.759	24.613.077	26.401.951	20.096.520	19.952.793	18.980.148	20.803.127	9.380.995	13.923.612	14.364.416
Italia .....	18.727.874	10.161.399	4.990.880	2.516.734	2.331.769	1.813.033	8.328.229	4.975.131	5.396.729	—
França .....	2.464.482	887.672	763.703	361.173	338.121	393.512	873.274	302.998	371.411	—
Espanha .....	1.676.953	840.607	952.748	791.532	897.544	1.272.573	983.636	614.153	643.733	—
Argentina .....	125.702	185.731	385.384	967.797	1.608.667	2.719.496	2.047.675	307.234	430.080	—
<i>Importação total</i> .....	<i>69.015.663</i>	<i>36.954.370</i>	<i>33.353.329</i>	<i>24.920.778</i>	<i>25.228.596</i>	<i>20.333.932</i>	<i>33.357.141</i>	<i>15.723.780</i>	<i>20.919.293</i>	<i>—</i>
DISTRIBUIÇÃO POR PORTOS DESTINO										
Santos .....	30.497.569	17.242.055	14.140.755	9.942.756	9.750.589	9.487.984	18.610.446	9.428.000	11.275.173	—
Rio de Janeiro .....	26.863.318	10.319.419	10.187.219	7.521.421	10.332.142	6.130.364	9.270.351	4.171.689	6.988.834	—
Pará .....	4.494.487	2.876.497	2.752.059	2.585.896	1.645.516	1.455.896	1.269.635	526.449	802.763	—
Manaus .....	3.646.428	1.779.946	1.991.610	1.578.200	886.758	560.878	490.117	105.358	224.453	—
Recife .....	1.812.141	1.031.659	1.070.058	1.115.430	712.412	915.571	976.700	554.909	570.622	—
Bahia .....	2.413.200	1.407.010	1.398.148	971.154	781.650	791.666	917.114	386.821	496.367	—





diminuição vai incidir de preferência sobre os nossos vinhos comuns e sobre os nossos vinhos do Porto.

Nos primeiros nota-se uma diferença para menos de 31.000.000 de kiles, nos segundos 2.000.000 de kilos. As conservas de peixe também sofreram uma grande baixa — 1.600.000 kilos, etc.

Entendem uns que não ha motivo para alarme; eu entendo que ha razões de sobra para não perdermos tempo e tratarmos, desde já, de estudar como o quer o Sr. Presidente da Camara e remover, se possivel fôr, as causas do grande declinio do nosso comercio de exportação para o Brasil.

Portugal é um paiz essencialmente vinicola. A sua maior riqueza são os vinhos. A diminuição no valor da nossa exportação de vinhos comuns acusada nas estatisticas é devida em insignificante parte á concorrência da França, da Hespanha, em maior escala á concorrência da Italia e da Argentina e, sobretudo, ao desenvolvimento da vinicultura neste paiz. O Estado do Rio Grande do Sul produziu já em 1923 a importantissima soma de 41.237.200 kilos, n'um valor aproximado a 36.000 contos, e este ano essa producção elevar-se-ha ainda mais, porque o plantio da vinha se intensifica também nos Estados de S. Paulo, Minas, Paraná e Santa Catharina.

Em 1913 exportámos 3.779.199 kilos destes vinhos, comuns no valor de 19.300 contos e com o peso de 15.020.759 kilos.

Em 1915 já o valor da nossa exportação desce a 11.440 contos e o peso a 24.613.077 kilos. Se bem que em 1918 o valor tenha atingido 18.000 contos, o peso não excedeu 20 milhões de kilos. Mas já em 1922 o valor se reduz a 14.701 contos e o peso a 13.923.000 kilos.

É para notar que no porto de Santos desembarea muito maior quantidade de vinho comum do que no porto do Rio de Janeiro.

O commercio de vinhos generosos constituia para Portugal um quasi monopolio. Infelizmente, de ano para ano, vae este commercio soffrendo um declinio assustador. Em 1912 chegaram a nossa exportação a atingir um valor superior a 7.000 contos !

Em 1913 exportamos 3.779.199 kilos destes vinhos, em 1923 apenas 1.747.733 !

## IMPORTAÇÃO PELO BRASIL

### VINHOS FINOS

(Porto e semelhantes)

(Kilos)

Annos	Portugal	Hespan.	França	Italia
1913.....	3.779.199	172.254	36.963	26.640
1915.....	1.844.323	109.697	16.673	14.366
1916.....	2.467.087	121.129	7.822	4.033
1917.....	1.956.265	102.389	2.589	1.572
1918.....	2.162.019	113.488	1.223	1.470
1919.....	1.320.853	137.210	895	15.565
1920.....	2.912.785	244.144	12.245	24.950
1921.....	1.432.418	61.584	1.212	9.189
1922.....	1.839.140	33.044	11.156	17.200
1923.....	1.747.733	37.654	7.016	41.799

A que é devida a diminuição na importação de vinhos comuns e generosos de Portugal ?

Em varios trabalhos tenho me referido ás suas principaes causas. É já que o assumto, por sua natureza, interessa a muitos, mais uma vez áquelles que

queiram dar remedio ao que facilmente se prevê e conclue da inabalavel evidencia dos algarismos, expressivos e claros, direi que a causa da grande diminuição na importação de vinhos communs são os desdobramentos que se fazem, do norte ao sul do Brasil nesses nossos vinhos, os quaes são exportados em barris e encomendados a Portugal para este fim, e a causa maior, a razão quasi exclusiva do declinar das nossas vendas de vinhos generosos está na intensa e quasi incontrariavel corrente das falsificações.

Os nossos vinhos são imitados, desdobrados e falsificados com perfeição, com arrojo e impunidade.

Se me perguntam o que se deverá fazer, repetirei o que já disse ha 7 annos.

— *Moralisar a nossa exportação, fiscalizando, rigorosamente, nos portos de embarque todos os vinhos a exportar, impedindo a saída daquelles cuja procedencia e genuinidade não possam ser garantidas.*

— *Proibir a exportação dos chamados — vinhos de combate—que, sob a designação de vinho do “Porto”, são exportados de Portugal por preços infimos, inferiores ao do mais vulgar vinho de mesa e cuja propaganda era feita oferecendo-se aos compradores toda a casta de bríndes, desde o mais reles grauotone á edição luxuosa dos Luziadas ! Como cohibir as falsificações, enquanto de Portugal vierem semelhantes mixordias que sómente descredito acarretam ao nosso commercio dos verdadeiros vinhos do Porto e se confundem tão facilmente com as falsificações ?*

— *Regularisar a capacidade do vasilhame. Uniformisar e manter quanto possivel os tipos de vinho, cuidar da sua apresentação e propaganda.*

— *Estabelecer direitos prohibitivos para a exportação de baga de sabugueiro, sómente applicada na falsificação de vinhos.*

— Prestarem os nossos exportadores e, se possível fôr, o nosso Governo, o mais decidido apoio, moral e material, a mais completa e incondicional cooperação ao trabalho patriótico, altamente vantajoso e moralizador das nossas Camaras de Comercio, interessadas em perseguir criminalmente os falsificadores que com tanta deslealdade guerream o nosso comercio de vinhos comuns e especialmente o de vinhos generosos, impedindo a sua natural expansão e contribuindo para o retrahimento das nossas vendas ao Brasil.

E por ultimo, solicitar ao Governo Brasileiro a execução de medidas tendentes a reprimir as falsificações que prejudicam a saúde publica e grandes prejuizos acarretam ao Thesouro do Brasil.

Quanto a outros artigos devemos pensar na sua propaganda e na difusão daqueles que a nossa industria modesta hoje, mas prospera talvez amanhã, possa produzir e exportar, corrigindo assim os prejuizos da menor importação de alguns artigos da nossa agricultura.

Segundo as estatisticas a importação de artigos manufacturados chegou em 1913 a 1.213.888 toneladas na importação geral brasileira a qual decrescendo durante os anos de Guerra parece querer voltar ao seu antigo valor.

#### IMPORTAÇÃO GERAL DE ARTIGOS MANUFACTURADOS

1913.....	1.213.888 toneladas
1917.....	374.469 "
1918.....	247.010 "
1920.....	825.059 "
1921.....	736.137 "
1922.....	676.113 "

Quanto ás nossas compras ao Brasil elas vêm aumentando sensivelmente a partir de 1912 — 2.370 contos — em 1913 — 5.000 contos. No ano seguinte ultrapassam 6.000 e em 1919 elevam-se a 11.000 contos. Em 1920 vão além de 35.000 contos e em 1922 a 40.000 contos.

E nos 72.960 contos de mercadorias compradas por Portugal ao Brasil em 1923, vão incluídos cerca de 23.000 contos de assucar, 20.000 de algodão, 3.400 de milho, 2.800 de café, etc.

Ao referir-se á grande exportação directa do Brasil para Portugal frisa o Sr. Presidente da Camara Portugueza de Comercio que, se Portugal tem de comprar “melhor é que compre ao Brasil e á colonia portugueza do que a outros paizes”.

Concordo plenamente; mas devo dizer que necessario é que a colonia portugueza no Brasil não vá buscar em outros mercados os productos que em igualdade de cendições possa obter em Portugal. E é indispensavel que a nossa Colonia dê todo o seu apoio ao esforço do Sr. Presidente a ver se evitamos que, em alguns casos, se vendam como originarios de outros paizes, artigos genuinamente nossos e *como nossos*, artigos de outros paizes, dando tambem a sua adhesão á campanha de repressão das falsificações e adulterações.

Auxiliem todos os comerciantes no Brasil o inquerito que, intelligentemente e muito patrioticamente, pretende levar a efeito o Sr. Presidente da Camara de Comercio Portugueza do Rio de Janeiro. Louvores merece a sua attitude.

Mas eu estou certo que a sua lealdade ainda francamente não dirá que bem mais além vão os seus desejos, porque em cada coração ha a certeza de que as duas patrias são forçadas a entenderem-se e a auxiliarem-se mutuamente sobre a estrada commum dos seus interesses e das suas ambições — sobre o Atlantico!



Nesse Mar possui Portugal — Madeira, Açóres e Cabo Verde e praias vastíssimas no litoral d'África — da Guiné ao Sul d'Ángola. Nesse Mar também, no Atlântico Sul, desenrola o Brasil a vastidão, a feracidade e o esplendor do seu litoral !

E' este o motivo da aproximação — é este o motivo da aliança económica do Brasil, grande potencia commercial, com Portugal, grande potencia colonial.

A politica de Estado entre as duas nações da mesma raça, depende da visão acertada e do cuidadoso estudo dos homens publicos brasileiros e portuguezes. Em egual medida deve interessar a Portugal e ao Brasil a politica de expansão e dominação atlantica. Mas além da politica de Estado outra ha que não devemos esquecer e essa vem a ser a que pela Colonia portugueza e através dela podemos realizar.

Compenetremo-nos todos do grandioso *sentido do Atlantico...*

A intelligencia, a longa pratica de assuntos commerciaes, o grande amor pelas cousas portuguezas e a convicção de que será possível e eficaz a intervenção da Colonia portugueza no Brasil no problema economico de Portugal, levarão certamente o Sr. Presidente da Camara Portugueza, com todo o entusiasmo, todo o calor e todo o seu patriotismo, a solicitar o apoio e união de todos num unico sentido, numa directriz unica para, numa perfeita unidade de acção, intensificarmos a *propaganda a favor do nosso primeiro porto, do estabelecimento da carreira de navegação entre as duas Patrias e do aproveitamento da Zona Franca do Porto de Lisbôa.*

E assim iremos, pouco a pouco, realisando o programma que ás Camaras de Comoreio incumbe pela natureza e indole das suas attribuições, pelos patrioticos fins a que se propõem.

A elas cabe fazer o cadastro do commercio portuguez no Rio de Janeiro. Nesta segunda cidade portugueza — como disse Alberto d'Oliveira — longe estamos de saber o valor numerico e mais longe ainda de conhecer o verdadeiro valor economico da nossa colonia.

As nossas Camaras de Comercio incumbem inquirir e dizer quanto vale o nosso emigrante no commercio, na agricultura e na industria deste Paiz, quanto valem a sua propriedade mobiliaria e imobiliaria e quanto lhes tem custado as obras de assistencia, os seus organismos de ensino e de cultura.

Melhor do que qualquer outra entidade poderão elas elaborar o indice das riquezas materiaes e espirituas da colonia portugueza.

Impõe-se um inquerito neste sentido como já intelligentemente o pediu o Sr. Dr. Nuno Simões nas columnas do seu jornal a "Patria". Um inquerito cuidadoso á nossa colonia, ás suas energias e ás suas aspirações. E seja a partir dahi, então, como o disse o brilhante jornalista — o inicio de uma nova vida do Estado Portuguez com os nucleos importantissimos que espalhámos no Brasil.

Necessitamos começar pelo principio. Precisamos rapidamente saber a verdadeira extensão dos nossos interesses moraes e materiaes no Brasil e na America do Norte.

A cooperação das nossas colonias no problema de resurgimento economico de Portugal póde ser viavel, póde actuar indirectamente na solução do problema financeiro e decisivamente no problema economico, pelos factores *capital-homem* e *comercio*.

Diz Bento Carqueja que a nossa rehabilitação economica se apresenta sob 4 aspectos: *terra, trabalho, commercio e capital-homem*.

Deveremos averiguar em que medida e por que forma poderão as nossas colonias sem bandeira coope-

rar na solução desse problema sob os dois últimos aspectos em que podemos assentar a reabilitação económica de Portugal.

No *capital-homem* temos a considerar a sua valorização. Neste sentido é a melhor e a mais evidente a acção das nossas colonias tratando de se valorisar a si próprias com o estabelecimento e manutenção de Escolas, Lycens, Bibliothecas, Camaras de Comercio, Sociedades de Soccorros Mutuos, Caixas de Repatriação, Sociedades de Beneficencia, Hospitaes, etc. E' verdadeiramente magnifico o que a este respeito a Colonia portugueza tem feito de norte a sul do Brasil.

Relativamente ao aspecto — *comercio* — inegavelmente tanto na America do Norte como no Brasil a cooperação pôde ser absolutamente eficaz, principalmente através das nossas Camaras de Comercio, que o esforço e alevantado sentimento de patriotismo crearam e sustentam.

O milhão de portuguezes que espalhámos do norte ao sul do Brasil não deixará de ajudar a acção dos nossos Governos para que as portas deste grande Paiz se abram aos productos da nossa industria e da nossa agricultura. Esses milhares de portuguezes entregues ao comercio, — dentre os quaes se destacam tantos e tão ricos negociantes — mostram-se sempre empenhados — impossivel é contestal-o — em dar preferencia ao que de Portugal vem, porque na abstracção de tudo mais, o que de lá nos vem tem, tantas e tantas vezes, o condão de avivar recordações que não se apagam e florescem sempre entre sorrisos, lagrimas e saudades.

Portugal que se aproxime, que se aproxime muito, cada vez mais, daqueles que cá fóra trabalham e tanto dignificam e enaltecem o nome portuguez e a cooperação dar-se-ha, naturalmente, espontaneamente no que mais proximo e dependente esteja da vontade das nossas colonias.

A cooperação “organizada e efectiva na restauração de Portugal e na realisação progressiva dos seus destinos”, visionada por Ezequiel de Campos e Quirino de Jesus, depende essencialmente de uma politica emigratoria que não temos e poderá ser prestada deste já nesses tres grandes problemas: *Navegação, Bancos de Exportação, Zona Franca do Porto de Lisboa.*

Esta será a politica do momento que servirá tambem de base para a politica de Estado entre as duas Nações pelos entendimentos que pôde originar em relação ao trafico atlantico e á utilização por parte do Brasil do nosso primeiro porto.

Unamo-nos e trabalhemos pondo bem em destaque as bases em que pôde assentar um entendimento comercial entre os dois Paizes e veremos então, a par da intensidade das relações affectivas que ligam os dois Povos, do amor que os engrandece e nobilita, a par do orgulho duma raça que encontra na magestade espantosa deste Paiz novo, o reflexo da grandeza das suas tradições — aberto o caminho para uma verdadeira politica de aproximação !

Contribuiremos assim para a melhoria e expansão da nossa vida economica e para o prestigio da nossa vida espirital.

Não vá parecer-vos que eu me afasto das realidades e entre pelas portas do sonho deitando a correr atrás de fantasias.

Se me disserem isso, nada me abala ou desanima. Eu continuarei neste meu sonho crendo num Portugal renascente, sonhando um Portugal maior !



## RECIPROCIDADE DE INTERESSES

O distincto escritor portuguez Sr. Dr. João de Barros vê o problema de aproximação economica entre Portugal e Brasil sob o seu verdadeiro aspecto.

Num artigo publicado aqui no jornal "*A Patria*" diz: Um Tratado de Comercio entre Brasil e Portugal deve ter por fim a conquista dos *mercados estrangeiros pela união dos productos identicos dos dois paizes*. Enquanto se não alcançar esse criterio, aliás simples e que brasileiros illustres defendem, não haverá modo de fazermos com o Brasil um Tratado de Comercio que tenha possibilidades de execução e de duração. Só agora em Portugal se começa a ter consciencia — vaga consciencia — de que um Tratado ou Acordo comercial Luso-Brasileiro ou é isto ou não é nada."

Tem sido sempre esta a minha maneira de ver e muito me satisfaz ter lido estas palavras do Sr. Dr. João de Barros que condizem inteiramente com o que, já lá vão 7 anos, expuz num Relatório Consular.

Brasil e Portugal, interessados ambos como vendedores, devem ligar-se intimamente para a valorisação dos productos de que ambos dispõem. O aproveitamento da Zona Franca do Porto de Lisbôa pelos productos brasileiros é uma questão tanto para o Brasil como para Portugal de um alto alcance economico.

Diziamos isto ha 7 anos e em trabalhos subsequentes temos defendido a necessidade de uma propa-

ganda intensa a favor do nosso primeiro porto, fazendo ver que Lisboa é o Cáes do Atlantico, é o vertice do triangulo comercial europeu, que Lisboa facilmente se poderá transformar num centro de distribuição e irradiação dos productos brasileiros muito especialmente para as regiões banhadas pelo Mediterraneo.

Teria isso vantagens para o Brasil ? Sem duvida.

Seria a possibilidade de maior expansão dos generos brasileiros nos grandes mercados europeus, era a maneira mais pratica de promover a irradiação dos grandes productos deste Paiz nos mercados do Mediterraneo, era a melhor fórmula de contribuir para mais intenso commercio do Brasil com a Grecia, com a Turquia Européa, com a Turquia Asiatica, com Balkans e Egypto. Seria a realisação dos desejos e aspirações que vem sendo manifestados muito patrioticamente, muito inteligentemente pelo Sr. General Assis Brasil, pelo Sr. Dr. Barros Pimentel, Ministro do Brasil no Egypto, etc.

O Sr. Dr. Raul Adalberto de Campos, alto funcionario do Ministerio das Relações Exteriores, na Associação Commercial do Rio de Janeiro leu um trabalho de apreciavel importancia e oportunidade.

Com muita concisão, demonstrando ver claramente o que pôde contribuir para maior expansão commercial do Brasil, ele encara, com muita intelligencia e alto conhecimento de cousas economicas, o problema dos mercados do Oriente Proximo.

No começo do seu magnifico trabalho refere-se á Brazilian Africa Corporation dizendo que esta visa desenvolver o commercio com a Africa do Sul *que necessita de quasi todos os principaes productos brasileiros como o café, o cacáo, as madeiras, o arroz, o fumo, cercas, etc.* E accrescenta que hoje ainda maior é a sua

confiança no bom exito dessa empreza olhando a que esse commercio se poderá estender ás possessões portuguezas da Africa Oriental, Angola, Moçambique, etc.

Quando trata da Sociedade Braslat, fundada em Riga sob os auspícios do Consul brasileiro, a qual se destina a estreitar relações commerciaes entre o Brasil, Lethonia e demais paizes novos do Mar Baltico e até com a Russia, diz que essa Sociedade pretende transferir para o Brasil uma importante fabrica de artefactos de borracha inclusive pneumaticos.

Referindo-se á Sociedade Commercial Brasil Proximo Oriente declara que será seu patrono junto á Federação das Associações Commercias e á Associação Commercial do Rio de Janeiro.

— “A Sociedade que se acaba de formar para o commercio com o Oriente abrange tambem em seus planos o commercio com outros paizes da Europa.

“Parecerá, á primeira vista, que isso estará fóra do seu plano principal, mas, se estudarmos o assunto convenientemente e se verificarmos a importancia que, depois da guerra, tomou o porto de Trieste, veremos que é á coisa mais justa e razoavel”.

“Estando Trieste na rota dos navios, que se dirigem para o Oriente do Mediterraneo, é um porto obrigatorio de escala e de abastecimento desses navios e, assim, procurando nós o commercio e a navegação para os portos da Rumania, da Bulgaria, da Grecia, da Turquia, do Egypto etc., e escalando em Trieste, estamos habilitados a commerciar com a Hungria, a Austria, a Tcheco-Slovaquia e até com a Russia”.

Esse commercio directo visa, principalmente, prescindir de intermediarios que “tudo difficultam e que tudo deturpam”.



“Os navios largarão daqui com destino aos portos de Alger, Tripoli, Alexandria, Beyruth, Smyrna, Pireu, Salonica, Constantinopla, Varna, Constatza e Galatz e, futuramente, a Odessa, buscar cereaes, minerios” — de que o Brasil não necessitará muito — “petroleo e outros generos”—que na realidade o Brasil tem de importar.

O Sr. Director Geral dos Negocios Comerciaes diz, muito importante é salientar, que os artigos brasileiros que poderiam vir a ser largamente introduzidos nos mercados do Oriente Proximo lá dariam entrada no seu estado “natural de pureza sem serem falsificados ou adulterados, o que sempre acontece havendo a intervenção de intermediarios.”

A' opinião do ex-Ministro do Brasil em Athenas, por mim citado na conferencia que realicei, alude o Sr. Dr. Raul de Campos. Aquelle distincto diplomata affirmou que o consumo do café nos Balkans aumentará, podendo chegar a 3.000.000 de sacos, annualmente, uma vez garantido o seu estado de pureza.

E' para salientar uma passagem do discurso do Sr. Director Geral dos Negocios Comerciaes quando diz que deve haver uma orientação bem definida e no sentido de evitar que seja vendido como estrangeiro aquillo que é genuinamente brasileiro e de não permittir que os lucros, que muito poderão influir na balança commercial do Brasil, sejam levados a outras nações e lhes fiquem pertencendo.

“Deixamos, assim, em mãos de ruins intermediarios aquillo que poderíamos fazer por nós mesmos; desprestigiamos a nossa exportação, porque não é apresentado como brasileiro o que é bom e só é dado como de origem brasileira o que não presta. O bom café nunca é brasileiro, da mesma maneira que o cacáo e outros generos nossos.”

Não seria esta uma das razões porque o Brasil deveria aproveitar a Zona Franca do Porto de Lisboa ?

Quando se refere ao commercio de importação da Grecia diz que esse paiz, em 1922, importou ..... \$101.636.000 (drachmas), estando incluídas nesta soma os valores de muitas mercadorias que o Brasil lhe poderia fornecer: couros secos e salgados, feijão, arroz, assucar, cacáo, madeiras, algodão, carne, oleos vegetaes, etc. O Brasil aparece nas estatísticas gregas com uma diminuta quantidade de café, e parte deste genero figura como tendo sido importado dos Estados Unidos da America do Norte.

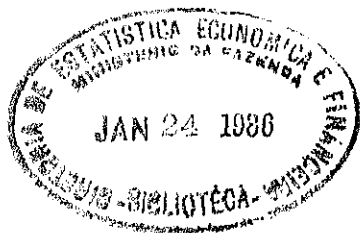
No commercio de importação da Yugo Slavia — que em 1922 atinge um valor e \$90.186.267, o Brasil não figura tambem, embora para lá naturalmente, tenham ido alguns productos brasileiros.

A Turquia, em 1922 só de cereaes importou..... 11.118.844 libras turcas, de oleos vegetaes 1.317.239; de algodão 9.257.355; de borracha 672.546; couros 1.380.487, assucar 4.022.922, mas em todos estes valores avultados o Brasil não figura como paiz exportador.

Assegura Sua Excelencia que em Constantinopla o consumo diario se eleva a 150 sacos de 60 kilos, mas que todo café importado figura como procedente de Amsterdam e de Nova York !

Diz “que isto é uma tutela economica. Produzimos para que as nossas metropoles commerciaes figurem como exportadoras de productos nossos. Estamos no mesmo pé das colonias inglezas e francezas cujos productos embora tenham a designação de procedencia delas, figuram nas estatísticas commerciaes das metropoles.”

Ainda em relação ao café declara haver verificado em estatísticas do commercio exterior da Austria, rela-



tivas a 1923, que a Republica Argentina figurava como exportadora desse genero em regular quantidade para aquele paiz e nelas não estava indicado o Brasil !

A Argentina aproveitando-se da desvalorisação da moeda brasileira compra café, reexporta-o, auferindo lucros e passando aos olhos do mundo como exportadora do producto que é a maior riqueza da terra brasileira !

A Argentina segundo as estatisticas deste Paiz, para este fim e não para o seu consumo, vae aumentando a importação da preciosa rubiacea, tornando-se um dos grandes paizes importadores !

Para manter a carga de retorno de uma linha de navegação directa, o Director Geral dos Negocios Comerciaes do Brasil baseia-se em que á Rumania poderia o Brasil ir buscar: petroleo e seus derivados — gazolina, kerozene, oleos combustiveis e lubrificantes — trigo, cevada, centeo, farinha de trigo — *nozes* — *amêzias*, *fructas secas*, etc. A' Bulgaria: trigo, centeo, kaolim, fumo, etc.: A' Hungria: mais ou menos os mesmos artigos e *vinhos*, artefactos e quinquilharias.

A' Grecia, Smirna, Beiruth, Alexandria e Egypto: *azeite*, *azeitonas*, *fructas secas*, *vinhos*, *passus*, tabaco, tapetes, tecidos etc. Seguindo este mesmo criterio um jornal desta cidade, a proposito do intercambio comercial brasileiro e Yugo-Slavo, informa que o Consul Geral do Brasil em Belgrado pedindo ao Ministerio da Agricultura uma relação de casas importadoras e exportadoras do Brasil, salienta o incremento que, desde a constituição definitiva do Estado Yugo-Slavo pelo Tratado de Rapalo, vão tendo as relações commerciaes do novo reino com os demais paizes e lembra a oportunidade de o Brasil intensificar com ele e com toda a região balkanica a propagauda dos princí-

paes productos brasileiros: borracha, cacão, algodão, madeiras, etc.

Colocados esses productos brasileiros nesses mercados, como recompensa poderia o Brasil importar *vinhos e azeites* cuja produção, segundo informa o mesmo Consul Geral do Brasil, vem sendo melhorada e intensificada em toda a região daquela provincia adriatica.

Feito este parentesis para me referir á informação e maneira de pensar do Consul Geral do Brasil em Belgrado direi ainda relativamente ao trabalho do Sr. Director Geral dos Negocios Consulares e Comerciaes de Brasil que este alto funcionario afirma:

“O Brasil até hoje sómente tem levado a sua navegação aos portos do ocidente europeu, dos Estados Unidos e a um limitado numero de portos do Mediterraneo não ultrapassando a Italia”.

“Só nos conhecem no ocidente europeu porque com ele commerciamos. Nos portos do Oriente europeu o Brasil é uma incognita, na frase do Consul Correia”.

“Para que irnos com os nossos navios e mercadorias só até eles, entrando numa competição que não podemos manter, quando para outras paragens nos devemos dirigir com maiores vantagens e mais faceis elementos de exito?”

Nesta ultima parte não somos da mesma opinião.

O comercio de exportação do Brasil para as regiões mediterraneas é já avultado, póde efectivamente desenvolver-se, mas ha a notar que a maior parte da tonelagem das mercadorias exportadas dos portos brasileiros com esse destino são transportadas sob bandeiras inglezas, francezas e italianas e que a carga de retorno muito insignificante será porque a mais importante é a da Italia, e esta é transportada por navios italianos.

EXPORTAÇÃO DO BRASIL PARA OS PORTOS  
DO MEDITERRANEO

	1921	1922	Vapores
Gibraltar ..	1.397:000\$000	2.596:000\$000	Inglezes
Tanger ....	32:000\$000	124:000\$000	"
Melila .....	67:000\$000	387:000\$000	"
Marrocos ..	226:000\$000	543:000\$000	"
Ceuta .....	58:000\$000	27:000\$000	"
Argelia ....	9.589:000\$000	13.948:000\$000	Francezes
Tripoli ....	6:000\$000	118:000\$000	"
Tunis .....	238:000\$000	1.339:000\$000	"
Creta .....	72:000\$000	26:000\$000	"
Fiume .....	—	414:000\$000	"
Grecia .....	1.046:000\$000	1.649:000\$000	Gregos
Rumania ..	12:000\$000	353:000\$000	"
Egypto ....	4.026:000\$000	10.328:000\$000	Inglezes
Turquia Eu- ropéa ...	448:000\$000	2.560:000\$000	Italianos

Mas quanto á importação, se excluirmos o que vem da Italia, e é transportado sob bandeira italiana e o que vem dos portos da França e da Hespanha no Mediterraneo, carregado por navios francezes e hespanhoes, pouco restaria para carga de retorno.

Não será por isto que a carreira para o Mediterraneo foi suspensa?

Não nos parece, pois, muito vantajosa para o Brasil, a carreira de navegação para o Mediterraneo. Mais pratico seria melhorar a carreira para o Norte da Europa, porque para lá pôde levar e de lá pôde trazer muitos productos de que necessitam os mercados brasileiros e importam em maior escala.

O Brasil pensa em alargar as suas relações commerciaes com o Oriente Proximo e poderá fazel-o independentemente do estabelecimento da carreira de navegação para o Mediterraneo.

Num volumoso trabalho intitulado "Um intercambio de grande vantagem para o Brasil", estabelecerem-se as bases para a conquista dos mercados do Levante tendo como principal meio uma linha directa de navegação.

Merece ser salientado, a nosso ver, o facto de na introdução desse trabalho se citarem nomes de pessoas illustres que se interessam pela solução desse problema: Dr. J. F. de Barros Pimentel, ex-Ministro do Brasil na Grecia, Dr. Raul A. de Campos, Director Geral dos Negocios Commercias e Consulares, Dr. Raul Fernandes, ex-Delegado do Brasil na Conferencia da Paz, Dr. M. Buarque de Macedo, ex-Director Presidente da Companhia de Navegação do Lloyd Brasileiro, Dr. Anibal Porto, Deputado da Junta Commercial do Rio de Janeiro, Dr. Pessoa de Queiroz, Oscar Paranhos da Silva, Oscar Correia, os tres ultimos ex-Consules do Brasil em Galatz e Bucarest.

Uma linha de navegação pelo Mediterraneo já foi tentada com os navios "Benevente", "Maranguape" e "Macapá", fazendo escalas por Gibraltar, Oran, Argel, Marselha, Genova, Barcelona, Almeria.

Mas como já dissemos esta linha de navegação foi suspensa e não sabemos se virá a ser restabelecida.

Sem entrarmos em discussões que seriam superfluas, afigura-se-nos muito pouco pratico e pouco viavel o estabelecimento dessa carreira de navegação pelo Mediterraneo.

Lucraria o Brasil em restabelecer essa linha, cujas viagens seriam muito longas e destinadas a portos para onde, por enquanto, exporta mercadorias em pequena escala?

Ser-lhe-ha proveitoso distrair unidades da linha que mantém para os portos do Norte da Europa?

Não lhe será mais vantajoso fazer descarregar os productos que destina a regiões mediterraneas no porto de Lisboa, donde então seriam distribuidos parte por terra, através da Hespanha e outra parte por mar?

Parece mais realisavel e mais pratico o Brasil, aproveitando-se do regimen aduaneiro de Zona Franca, canalisar para o nosso primeiro porto as torrentes do seu café, da borracha, do assucar, do algodão, do tabaco, do cacáo, das madeiras, do mate, etc. Verificaria então que todos os seus productos, longe de fazerem concorrência aos nossos, se valorisariam livres das exigentes condições dos mercados onde até hoje tem sido negociados.

E nós que vantagens teriamos?

Alargariamos principalmente o nosso commercio de transitio com a Hespanha e com esta nação permutando vantagens e favores, intensificaríamos as nossas relações commerciaes.

Lucrariamos com a warantagem das mercadorias brasileiras em cujos lucros poderiam ser interessados capitalistas e estabelecimentos de credito brasileiros e portuguezes. Finalmente poderíamos, tendo carga para transportar a portos do litoral mediterraneo, restabelecer com exito a linha de navegação que já mantivemos com a nossa Africa Oriental.

O periodo de politica sentimental — como diz o Dr. João de Barros — teve a sua conclusão magnifica na viagem do Sr. Dr. Antonio José d'Almeida. "Entramos no momento das realisações e, se no Brasil ha quem proteste e clame, aliás injustificadamente contra a aproximação luso-brasileira, esse facto só prova que ella está passando do dominio do idealismo ao dominio das realidades".

A conquista dos mercados estrangeiros pela União dos productos identicos dos dois paizes far-se-ha dando-se a utilização real e efectiva da Zona Franca do Porto de Lisboa. Mas antes de tudo é necessario tornar aqui bem conhecido o valor dos nossos entrepostos.

Se efectivamente em Portugal ha uma vaga consciencia sobre as vantagens de uma maior aproximação commercial entre os dois povos e sobre a amplitude que ela possa obter, certo é tambem que se desconhece aqui, em não poucos casos, a verdadeira importancia de muitas coisas nossas.

Para evitar este desconhecimento que nos é tão prejudicial ha um remedio eficaz e até agora bem pouco usado: propaganda, muita propaganda.

E quanto á utilização do regimen aduaneiro de Zona Franca por parte do Brasil não basta dizer, é preciso demonstrar, que Lisboa, sensivelmente equidistante de todos os mercados do Velho Mundo e na confluencia de todas as vias maritimas, é o porto que mais vantagens oferece como centro de distribuição e irradiação dos productos brasileiros.

---





## NAVEGAÇÃO

O aproveitamento da Zona Franca não se dará enquanto não nos decidirmos a considerar como medida indispensavel a linha de navegação para o Brasil. E' dela que hão de resultar o equilibrio e maior amplitude para o intercambio entre os dois paizes. E' ela que ha de melhorar o nosso comercio de exportação resolvendo o problema dos fretes, e será ela que virá a contribuir para que ainda maiores compras façamos ao Brasil.

O que vimos prégando, sem cessar, ha 7 anos, é que o estabelecimento da Linha de Navegação, uma maior expansão dada ao comercio de importação de generos brasileiros em Portugal e o aproveitamento da Zona Franca seriam as unicas forças que conjugadas creariam fundamentos sólidos á nossa politica comercial.

A carreira de navegação é uma questão julgada, é um problema velho, mas no momento de uma actualidade decisiva. A ele se prendem, todas as medidas que possamos pôr em pratica tendentes a melhorar as nossas condições economicas neste paiz.

Por não havermos ainda estabelecido esta carreira tem o nosso comercio sofrido dificuldades invenciveis. Pela falta d'essa linha de navegação a nossa exportação tem-se mantido estacionaria e agora declina ao passo que vemos a de outros paizes concorrentes triplicar e quadruplicar, num espaço relativamente diminuto e quando a população brasileira aumenta e, consequente-

mente, se alarga a capacidade receptora dos seus vastos mercados. E' por isto que estamos arriscados a perder todo o fruto do esforço aturado de muitos anos. As companhias de navegação continuam, sobrecarregando os nossos productos com elevados fretes. Sem marinha mercante não se poderá obter uma melhoria sensivel, mas se pelo contrario, realisada fôr esta velha aspiração da nossa colonia no Brasil, tantas e tantas vezes manifestada em trabalhos de valor pelas nossas Camaras do Rio de Janeiro e S. Paulo, talvez que possivel seja resolver-se, se não no todo, pelo menos em parte, o complexo problema economico, que nos constrange.

Cessem as hesitações sobre a resolução de tão importante problema tantas vezes protelado, por motivo de descrença do seu alcance e pelo imperfeito conhecimento que alguns têm dos enormes e multiplos interesses portuguezes no Brasil, interesses que devem ser devotadamente defendidos.

Aqui lutamos, e tantas vezes sem armas, contra a avassaladora concorrência de nações cuja expansão comercial restringe cada vez mais o nosso dominio de outros tempos. É mais teremos que lutar se levarmos em conta o que é necessario fazer para corrigir ou compensar os prejuizos que ao nosso comercio de exportação para o Brasil, constituido essencialmente por productos da nossa agricultura, advirá da actividade, cada vez mais incontrariavel, das actuaes gerações empenhadas fortemente em impulsionar a agricultura como base da solução do problema economico do Brasil.

Mal de nós se não pudermos, aperfeigoando sempre as condições de apresentação e acondicionamento, produzir bom e mais barato muitos dos artigos que enviamos para os mercados brasileiros, e mal de nós se não tentarmos, por todas as formas, libertal-os dos encargos resultantes dos elevados fretes que os tem até hoje onerado.

Como poderemos resistir á concorrência da Hespanha e da Italia que tem navegação sua ?

Como poderemos, sem navegação nossa, entrar em concorrência com essas nações que, num futuro mais ou menos largo, baixarão os preços dos generos que exportam para o Brasil para resistirem á concorrência da Argentina, paiz agrícola e visinho, e á expansão consideravel que a agricultura vae tendo tanto no Estado de S. Paulo como nos Estados do Rio Grande, Minas e Paraná ?

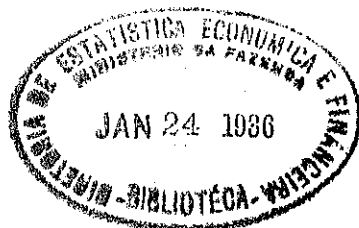
Sem navegação permaneceremos em condições de desigualdade.

Se elevados tem sido os transportes dos nossos productos agricolas, mais elevados se tornarão quando tentarmos corrigir a diminuição da sua importação procurando vender a este Paiz productos manufacturados.

A Hespanha que vende ao Brasil 14.000 contos e que de 1908 a 1912, lhe forneceu 114.000 emigrantes tem navegação sua.

A Italia cuja exportação pouco superior é a 110.000 contos e que, no mesmo espaço de tempo, enviou para o Brasil 96.000 emigrantes tem tambem navegação para os portos brasileiros.

E nós que, de 1908 a 1912, demos ao Brasil 223.000 emigrantes, lhe vendemos mercadorias num valor aproximado a 47.000 contos, lhe comprámos em 1923 productos diversos num valor superior a 72.000 contos e podiamos transportar em navios nossos, por ano, cerca de 23.000 portuguezes — retornos da nossa emigração — não temos navegação e deixamos que tudo isto seja transportado sob bandeiras de outras nacionalidades. Assim deixam de entrar em Portugal muitos milhares de contos de réis !



Não pôde manter-se o criterio da impossibilidade da linha de navegação por causa da falta de carga de retorno.

Na solução deste problema entra como factor dominante o transporte dos milhares de portuguezes que vêm para o Brasil e os milhares de portuguezes que daqui largam regressando á nossa Patria.

Consultando as estatisticas demograficas verifica-se que só pelo porto do Rio de Janeiro sahiram, em 1923, 15.096 portuguezes e pelo de Santos 3.164.

Nos anos anteriores as saídas por este porto são tambem consideraveis:

1920.....	12.156
1921.....	11.000
1922.....	14.160

Será demais calcular em 17.000 contos o total da importancia das passagens dos emigrantes portuguezes? E em 12.000 contos o total das passagens pelos retornos da emigração, atendendo a que o preço minimo de cada passagem é actualmente de 550\$000 ?

E a que cifra atingirá o total das passagens em *classe intermediaria* unica que além da terceira conviria aos vapores desta linha de navegação ?

E que cifra poderão alcançar os fretes das mercadorias que vendemos e compramos ao Brasil — 46.943 contos exportação — correspondente a 27.000.000 kilos — 72.960 contos importação — kilos 74.000.000 ?

#### VALORES DOS FRETES DE 1913 A 1919 RELATIVAMENTE AS MERCADORIAS EXPORTADAS DE PORTUGAL:

1913.....	7.479 contos
1915.....	5.567. "
1916.....	7.056. "

1917.....	5.492	”
1918.....	7.146	”
1919.....	7.432	”
1920.....	6.477	”
1921.....	5.118	”
1922.....	7.837	”
1923.....	8.693	”

As médias das percentagens de fretes sobre o custo das mercadorias importadas pelo Brasil são as seguintes:

1913.....	19,58
1915.....	24,54
1916.....	29,72
1917.....	33,77
1918.....	29,84
1919.....	24,66
1920.....	14,09
1921.....	13,00
1922.....	12,43

As médias das percentagens de fretes sobre o custo das mercadorias importadas de Portugal são:

1913.....	20,3
1915.....	23,8
1916.....	23,0
1917.....	25,2
1918.....	23,2
1919.....	23,0
1920.....	17,6
1921.....	19,7
1922.....	23,8
1923.....	22,7

Estes dois ultimos quadros põem em relevo a majestade do problema de que tratamos.

Por essas percentagens se verifica que em quanto a média geral dos fretes das mercadorias importadas de todos os paizes se aproxima antes da guerra da média das importadas de Portugal — havendo mesmo alguns anos em que as do nosso paiz são menores que as primeira; — depois da Guerra, isto é de 1920 em diante, ao passo que baixa de uma maneira notavel a média dos fretes de importação geral do Brasil, sóbe de fórma sensível a das mercadorias importadas do nosso paiz: 1920 — 17,6; 1921 — 19,7; 1922 — 23,8; 1923 — 22,7.

Não será este o momento, em face destas circunstancias, para se lançarem as bases de uma companhia de navegação ?

Um capital de trinta a quarenta mil contos seria o bastante para darmos realidade a esta velha ideia. Quatro navios de seis a oito mil toneladas com bons alojamentos de 3.<sup>a</sup> classe para transporte de emigrantes e uma classe intermediaria iniciariam a carreira de navegação.

Este grave problema que a muitos deve interessar, a portuguezes e brasileiros de cá e a portuguezes e brasileiros de lá é parcela minima mas condição essencial, base fundamental doutro plano mais vasto, de mais largo horizonte, que ha de ser posto de pé pela iniciativa, pela perseverança, pela energia e pelo patriotismo daqueles que saibam ver, saibam arredar descrenças e rasgar preconceitos, fazendo-nos despertar do mole indiferentismo que nos avassala, nos corroe e aniquila.

O estabelecimento de uma carreira de navegação entre as duas margens do Atlantico, entre as duas Patrias, é a primeira, a melhor, a mais grandiosa pedra lançada para os alicerces do velho problema da união economica de Portugal e Brasil e será porventura uma

contribuição valiosa na obra de resurgimento economico de Portugal.

Comprehendido o alto alcance moral e economico de transportarmos sob nossa bandeira o que a este Paiz compramos e vendemos e o emigrante portuguez que para aqui vem e a Portugal regressa dever-se-hia actualisar o decreto que, em 1914, estabeleceu uma subvenção de 300:000\$000 á companhia de navegação que se organisasse.

---





## ZONA FRANCA DO PORTO DE LISBOA

As vantagens resultantes da adopção da Zona Franca do Porto de Lisboa, não obstante as objecções que se lhes possam opôr, são obvias e apresentam-se na sua maxima evidencia.

Para atestar a utilidade do regimen de franquia basta lembrar o exito alcançado por todos os portos francos existentes na Europa, a eficaz e poderosa acção por elles exercida no desenvolvimento economico dos Paizes onde funcionam.

Como medida de protecção á industria e agricultura a maioria das Nações manifesta claras tendencias para uma politica comercial proteccionista: a França com as suas tres pautas — minima, maxima e ultra-maxima; a Inglaterra delimitando, pouco a pouco, o seu livre cambismo; a Hespanha, a Grecia, a Noruega com os rigores das suas pautas maximas e minimas; a Alemanha, anteriormente á Guerra, com as pautas geraes e convencionaes, sem querer que a protecção chegasse ao extremo de causar danos ás industrias exportadoras mas na intenção firme, como politica do imperio em materia comercial, de não reduzir os direitos julgados indispensaveis ao incremento da agricultura.

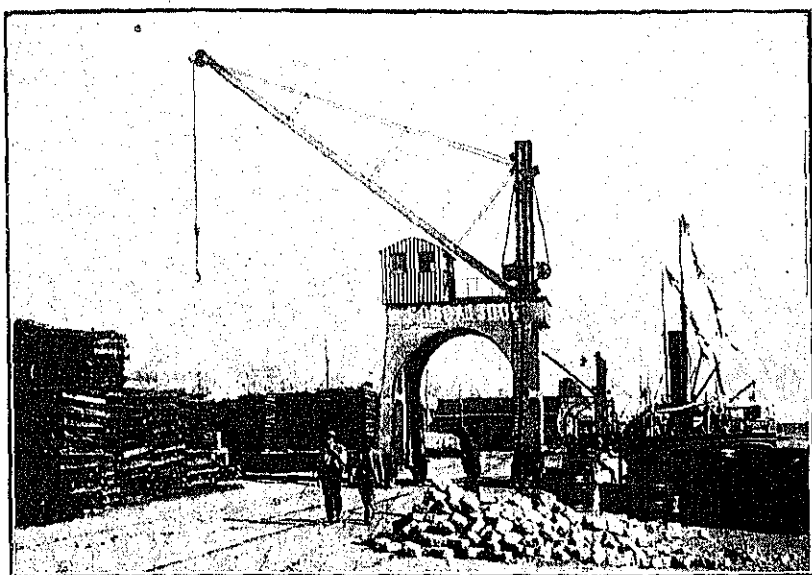
O desenvolvimento porém do commercio e as suas forças de penetração impõem, inevitavelmente, correctivos, atenuantes, á tendencia de levantamento de barreiras aduaneiras. As proprias instituições destinadas a favorecer o progresso economico em cada Paiz, criam

e desenvolvem relações que vão arredando, paralelamente, a concepção estreita e limitada que asfixiaria a expansibilidade comercial dos povos modernos.

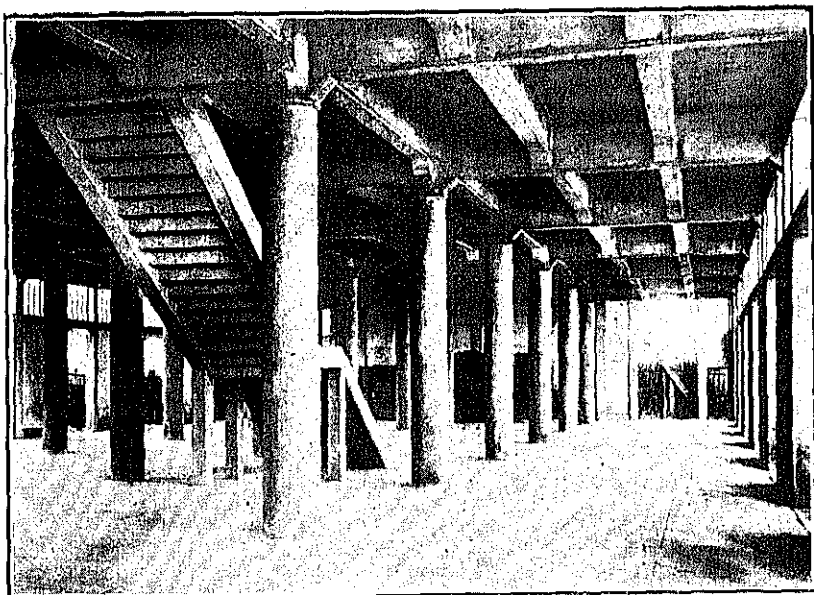
Os tratados de commercio, eminentemente favoráveis á aproximação de interesses desses mesmos Povos, vem atenuar os efeitos do protecçionismo exagerado em que muitos deles se lançam.

Os portos francos e as zonas francas, derogações ao protecçionismo, exercem o maximo influxo quando maiores são os rigores do sistema protector, subsistindo este ao lado do de franquia sem a menor desvantagem.

Ha, é certo, opiniões autorisadas, como a de Rocher, que affirmam a necessidade de fazer convergir todos os esforços das sociedades para o livre-cambismo, que classificam o sistema protecçionista de transitorio e os entrepostos, zonas francas, portos francos, admissões temporaria, drawbacks, de meros expedientes proviso-rios. Mas a verdade é que todos estes regimens, uns mais poderosamente que outros, exercem a sua acção beneficemente como correctivos do protecçionismo, e entre nós, para inquirir das vantagens do *regimen de entreposto*, bastante é citar a opinião do Sr. Ramos Coelho, ex-Director da Exploração do Porto de Lisboa que duma maneira peremptoria afirma prestar tal regimen enormes serviços ao commercio nacional, sobretudo ao dos productos coloniaes. Sob tal regimen creou-se em Lisboa um importantissimo mercado de cujo valor se póde dar uma ideia, dizendo que, em 1913, entraram no chamado entreposto colonial, trazidos pelos vapores da Empresa Nacional de Navegação, 1.156.901 volumes com o peso de 67.656.630 quilos — em que predomina o cacáo vindo das nossas ilhas de S. Thomé e Príncipe — o que representa um valor de muitos milhares de contos. O movimento dos entrepostos destinados a mercadorias estrangeiras é tambem importantissimo. Nos



Um dos typos de galdaste de portico inteiro



Um dos armazens em elemento armado



de Santa Apolonia e Santos entraram em 1913, respectivamente 624.093 volumes com 57.902.259 quilos, e 1.057.333 volumes com 68.176.567 quilos.

Ao passo que uma grande parte das mercadorias que utilizam os nossos entrepostos entram para consumo, as mercadorias colonias saem, na sua maior parte por reexportação, vindo aos caes desses entrepostos navios que as transportam para a Hollanda, para os Estados Unidos, para a Inglaterra, para a Alemanha etc., avultando neste comercio de reexportação, que tão benefica influencia tem na nossa vida economica, o cacão e a borracha, principalmente.

E se fossemos mais além, se entre nós o plano de porto franco se efectivasse, grande alento dariamos á nossa vida comercial. O trafico de transito e de reexportação seria beneficiado, provocar-se-hia uma maior affluencia de vapores, atrairiamos estrangeiros e passageiros em transito, seria favorecida a criação de novas industrias e finalmente avigorar-se-hia a esperanza de resurgimento da nossa marinha mercante.

Infelizmente com o plano de porto franco dá-se o mesmo que com outros planos; adia-se indefinidamente este problema embora se reconheça e avalie o seu largo alcance economico.

De longe vem as tentativas para o estabelecimento de um porto franco. O Marquês de Pombal quando reedificava Lisboa começou a construção de um porto franco em Oeiras e pretendeu fundar em Vila Real de Santo Antonio um *entrepoto* entre o *Mediterraneo* e o *Oceano*.

As questões economicas, quando firmadas em boas bases, se não vencem num dado momento, resurgem mais tarde, mais perfectas, mais completas, melhor afirmando uma ideia, melhor traduzindo uma aspiração — nem as vencem a irresolução de alguns, nem as sufocam a descrença ou pessimismo de outros.

Cento e quarenta anos depois, Mariano de Carvalho aparece a defender a opinião de que o porto de Lisboa podia satisfazer a duas funções diferentes, que se completavam :

Da Torre de Belem para dentro, destinando-se á importação das mercadorias de consumo em Portugal e nas provincias limitrofes da Hespanha e á exportação de generos num e noutro paiz produzidos — seria o *porto peninsular*.

Da Torre de Belem para fóra, seria o *porto internacional* livre, o porto principal da Europa, o grande cás para o commercio com as Americas e com a Africa.

Esta dupla função do porto de Lisboa, no pensar desse homem de Estado, ficaria assegurada, quanto á parte peninsular, com a conclusão dos trabalhos de Hersent e com o exito que pudessem alcançar as negociações com a Hespanha para um bom tratado de commercio e transitio; completava o plano, o conseguirmos a exploração dos caminhos de ferro de Caceres, do Oéste e de Salamanca, no Paiz visinho, juntando-se-lhe se possível fosse, mais curta ligação com a França e, por ella, com a Europa Central, septentrional e oriental. O porto de Lisboa, como porto peninsular, ficava assegurado e preparado tambem o seu futuro como porto internacional.

No meio da angustiosa crise de 1891, Mariano de Carvalho não poude levar a cabo o seu plano mas ha nele um ponto que, neste momento, se torna especialmente notavel: é o da previsão da importancia extraordinaria que, em curto espaço, viria a adquirir o *comercio das duas Americas com as regiões banhadas pelo Mediterraneo*.

A prova da grande visão de Mariano de Carvalho está nas estatisticas já apresentadas: por ellas se vê a importancia e desenvolvimento que adquiriu, só em

relação ao Brasil, o commercio com a Italia. E com a Argelia, a Grecia, o Egypto e a Turquia ?

A Italia só agora reconhece o valor desse commercio no Mediterraneo e sabemos que muito recentemente offereceu um dos seus portos, com franquia, para auxiliar a exportação de café brasileiro com destino ao Oriente!

A Hespanha creou a zona franca de Cadis e com largas ambições de se tornar um entreposto mundial; não ha ainda muito tempo decretou o estabelecimento de uma zona franca em Barcelona.

Justo é que pensemos em manter com a mesma intensidade a aproximação moral e intellectual entre Portugal e Brasil, aproximação aliás assegurada pela identidade de sentimentos, mas é preciso não descuidar a feição economica do problema de aproximação, despresando uma auróra de paz que nos oferece ensejos unicós deixando outros paizes levarem a cabo uma obra que por nós devia ser efectivada.

A nossa iniciativa não deve ficar paralizada no momento em que uma verdadeira ameaça aos nossos interesses claramente se descobre.

Não discutamos se é ou não oportuno o momento para se lançar a primeira pedra do monumental projecto do porto franco de Lisbôa. Vejamos apenas se ha ou não urgencia em aproveitar e aperfeçoar o que já existe e o que se poderá fazer como parcela desse plano.

A lei de 12 de Junho de 1913, relativa ao estabelecimento de um Porto Franco em Lisbôa, procura satisfazer ao fim geral do desenvolvimento e facilidade de relações commerciaes entre Portugal e outros paizes.

A conflagração europêa veio, porém, originar difficuldades e provocar a impossibilidade dessa desejada intensificação de relações economicas.

Com effeito, em Agosto de 1914, reconheceram o Governo não permitirem as circumstancias a realização integral ou parcial do projectado porto franco e limitou



a sua acção a iniciar as disposições dessa lei criando uma Zona Franca, destinada a receber productos coloniaes e mercadorias do Brasil, Nação que parecia empenhada em conseguir um entreposto que facilitasse a difusão dos seus principaes productos nos mercados europeus.

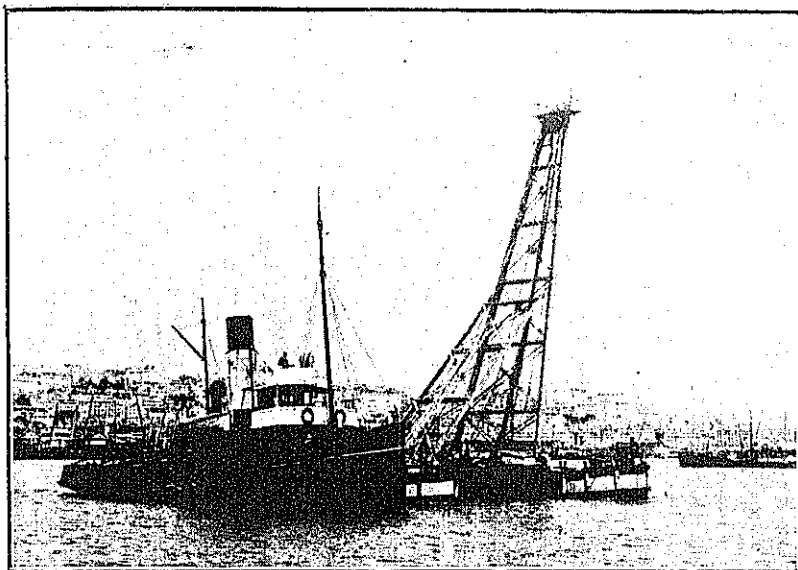
Para efectivar o pensamento que se tinha em vista não era só por si bastante a decretação do estabelecimento da referida Zona Franca. Reconheceu-se a necessidade do concurso de individualidades competentes e interessadas em tão importante emprehendimento afim de iniciar-se uma propaganda intensa promovendo uma forte corrente commercial dos generos brasileiros para o porto de Lisboa.

O Decreto de 18 de Novembro de 1914 estabelece que uma comissão de 5 membros seja encarregada de levar a effeito essa propaganda e de estudar as medidas mais conducentes ao normal desenvolvimento e immediata utilisação da pretendida Zona Franca.

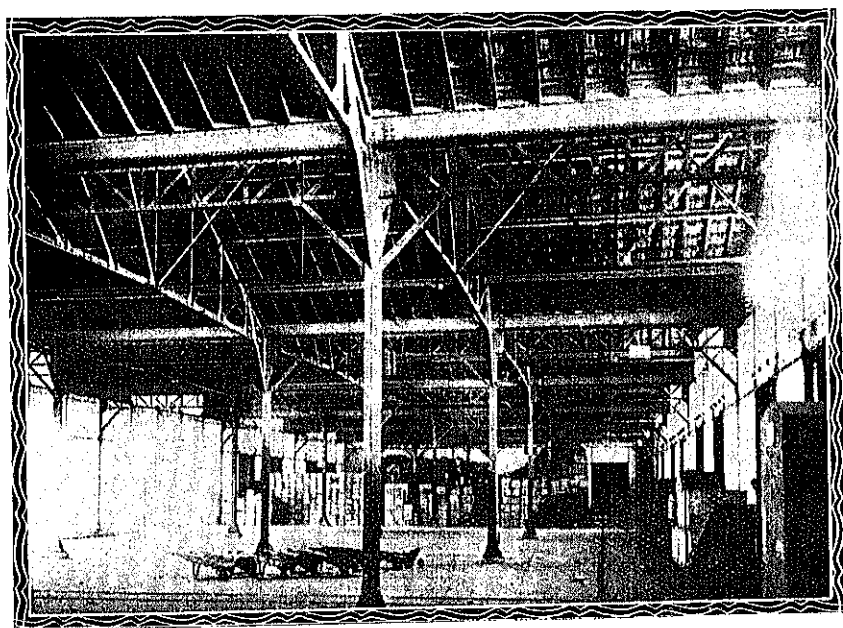
Não sabemos se algum trabalho, sugerindo alvitres ou propondo medidas concretas, para a solução deste problema de tão grande alcance economico, chegou a ser apresentado a algum dos nossos Governos.

Quer-nos parecer que a propaganda intensa de que tratava o Decreto 1.062 não se fez, pelo menos em terras brasileiras, onde mais urgente e indispensavel se tornava.

Os nossos funcionarios consulares no Brasil comprehenderam porém quanto a realisação deste projecto poderia importar ao bom exito da tão desejada e falada aproximação economica entre as duas Republicas irmãs e não hesitaram em ventilar a questão por meio de Relatorios, Conferencias e entrevistas em jornaes. Nesse intuito impulsioaram, mma acção colectiva, as nossas Camaras de Comercio e a Colonia, sempre promptas a



Cabrea Flutuante de 45.000 K.  
Nota: Já foi adquirida uma outra de 10.000 K.



Um dos armazens construído em ferro, para gêneros do Brasil e Colônias



acolher bem o que a favor de Portugal se pede e reclama.

As Camaras de Comercio abraçaram, com enthusiasmo a ideia e contribuíram com uma não pequena parcela, para que fosse levada a feito a propaganda do nosso porto de Lisboa nos principaes centros exportadores do Brasil. Salientam-se nesta louvavel acção as nossas Camaras de Comercio do Rio de Janeiro e de S. Paulo, partindo desta ultima a iniciativa e os encargos da publicação e tiragem de 12,000 exemplares de um folheto que, gratuitamente, foi pelo Brasil profusamente distribuido.

Nesse documento fazem-se resaltar os beneficios que aos productos brasileiros advem do aproveitamento da Zona Franca, as excepçionaes condições e inegualavel situação geografica do nosso primeiro porto, que é, indubitavelmente, a porta da Europa, o caes do Atlantico, o vertice do triangulo comercial do continente europeu onde vem cruzar-se todas as carreiras maritimas das duas Americas e da Africa.

Criou a guerra, por algum tempo, uma atmosfera pouco favoravel a iniciativas commerciaes desta natureza e alcance, e por esta razão poucos foram os frutos da propaganda que se iniciára.

Apesar de tudo a imprensa brasileira desde logo se referiu á possibilidade de uma maior aproximação economica entre Portugal e Brasil e agitou a questão demonstrando as vantagens do aproveitamento da Zona Franca para o Brasil desenvolver o seu commercio e estabelecer além Atlantico como que um prolongamento do seu territorio, uma base de grandiosas operações futuras. Mais digno de registo é ainda o facto de Lauro Muller, ex-chanceler brasileiro, na Associação Commercial do Rio, na presença do Sr. Alberto de Oliveira, então nosso Consul Geral, afirmar publicamente que se no campo moral e politico nada tinhamos que

aperfeiçoar — as relações politicas e affectivas entre os dois povos não podiam ser melhores — no terreno economico não tinham as nossas relações a mesma intensidade; que muito havia a fazer para as aperfeiçoar e muito era de esperar que se fizesse mormente no que respeitava ao Porto de Lisboa que poderia tornar-se um entreposto e centro distribuidor de productos brasileiros nos mercados europeus.

Mas se por um lado, como diziamos, a conflagração europeia creou, por algum tempo, um ambiente improprio para immediatas iniciativas de grande alcance economico, por outro lado deixava entrever a certeza de que, após a celebração da paz, a actividade humana encontraria uma nova vida internacional.

Os Estados Unidos e a Gran-Bretanha tomam no Brasil o lugar da Alemanha. Vêm-se repentinamente os productos alemães substituidos pelos productos americanos, em maior monta, e pelos de fabricação inglesa. Os vapores da Royal Mail demandam o porto do Rio Grande onde quasi sómente entravam vapores alemães! O Japão, cuja exportação para todos os portos do Brasil se cifrava, em 1912, apenas em 428 contos e que sómente aos mercados brasileiros vinha buscar mercadorias num valor de 40 contos, resolve estabelecer uma linha de vapores que largam de Kobe atravessam o Indico e o Atlantico, na parte mais larga, para ficar em contacto comercial com a grande Republica Brasileira, onde ganha mercados e intensifica a sua colonisação. A Hespanha aumenta consideravelmente as suas vendas á força de propaganda e esforça-se por estabelecer uma corrente de generos brasileiros para o seu porto de Cadis.

Nós que temos cerca de 1.100.000 portuguezes espalhados no Brasil, uma larga exportação para este paiz e não pequenos interesses a defender, iniciamos uma carreira de vapores e suspendemo-la. Continuamos a

protelar a solução do problema do aproveitamento da Zona Franca, real e efectivo, como pôde e deve ser, e limitamo-nos a que, só de longe a longe e impreficua-mente, se exerça uma propaganda cujo caracter de urgencia e persistencia se impõe.

Desprezamos valores de grande expoente economico os quaes, aproveitados devidamente, serviriam de base indestructivel a uma verdadeira politica nacional e de expansão economica. Não abandonamos os bons desejos de dar á aliança de familia entre Portugal e Brasil o seu natural complemento no vasto campo dos seus comuns interesses economicos, mas mostramo-nos indecisos ainda mesmo na maneira de coadjuvar as nossas Camaras de Comercio, cujos esforços têm, forçosamente, de tender para uma acção commum, para uma directriz unica; não promovemos exposições e continuamos irresolutos perante o problema de Assistencia aos nossos emigrantes, os melhores colaboradores da grande nacionalidade que criámos no Novo Mundo.

Mas um dos fins deste meu trabalho é demonstrar a imperiosa necessidade de promovermos e facilitarmos o aproveitamento da nossa Zona Franca; é fazer resaltar a urgencia de uma propaganda para que se estabeleça, sem demora, uma forte corrente de productos para o porto de Lisboa, é fazer ver a conveniencia de transformar o cães do nosso primeiro porto num centro de distribuição e irradiação — pelo menos para os portos do Mediterraneo — dos generos exportados pelo Brasil, é, finalmente, dizer o que vale o commercio de exportação deste paiz acentuando a sua vertiginosa marcha ascencional.

Começemos por lançar mão das estatisticas para verificarmos o pequeno movimento de generos brasileiros na nossa Zona Franca.

Em 31 de Outubro de 1920, segundo o Boletim Commercial, as mercadorias procedentes do Brasil, exis-

tentes nos armazens dos diversos entrepostos, atingiam apenas 388.847,5 kilogramas entre eles:

Tabaco .....	56.082
Arroz .....	15.000
Açúcar .....	2.756
Bauha .....	60
Café .....	182.355
Charutos e cigarros .....	32.202
Couros .....	2.707
Madeiras .....	27.900
Oleos .....	8.320
Piassaba .....	44.084

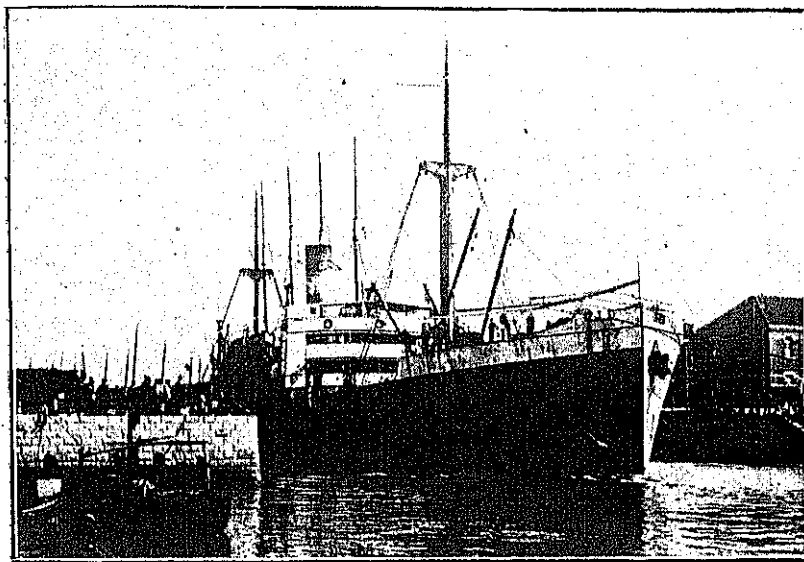
Correspondem estes numeros ao que se pôde e deve esperar das condições naturaes da nossa zona franca? De modo nenhum. E para o reconhecer basta examinar qual foi o movimento de generos brasileiros na mesma zona, durante 1915, quando a falta de transportes não se fazia sentir.

DEZEMBRO DE 1914 A DEZEMBRO DE 1915

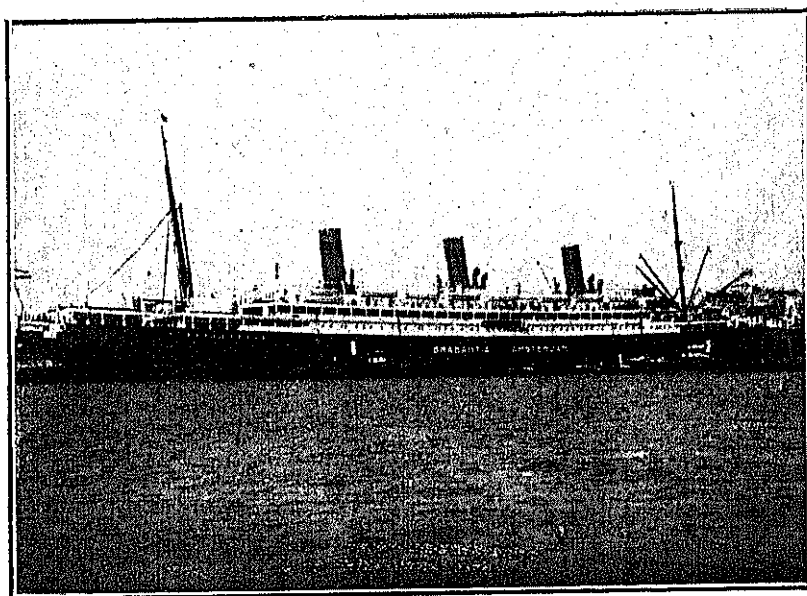
Açúcar .....	6.906.584 kilog.
Tabaco .....	3.242.284 "
Café .....	797.884 "
(*) Varios productos..	1.318.138 "
	<hr/>
	12.264.890 "

(\*) (Na maior parte Couros, Madeiras, Mandioca e Aguardente).

Estes são os numeros que representam a importancia do movimento da zona franca, antes dos efeitos perturbadores da guerra, e que indicam os resultado



Doca de Alcantara com 152.596m<sup>2</sup> de superficie molhada e fundo á cota — 9.00



O "Brabantia" atracado







atingidos pela adopção do referido regimen aduaneiro e pela propaganda iniciada no Brasil em seu favor por alguns Consules e Camaras de Comercio.

Veio porém a guerra, trazendo como consequencia immediata a falta de transportes e desvalorisação de certos mercados e natural retraimento de outros. Nos caes brasileiros accumularam-se muitos milhares de toneladas de mercadorias, paralisando bastante o comercio de exportação do Brasil. A propaganda iniciada teve de parar perante circunstancias irremoviveis.

Mas agora tambem esta situação mudou: — a reorganisação economica e comercial do mundo parece iniciar-se, começa uma nova vida com a abertura de novos mercados, com o estabelecimento de novas correntes.

Por nossa parte é necessario recommencarmos aquella propaganda, não nos cansando de fazer ver que o porto de Lisboa é um dos mais movimentados da Europa — em 1913 nele entraram 3.441 navios com 10.547.596 de tonelagem bruta —; que é, em relação á America o seu principal porto postal — 50.000 sacos de correspondencia provenientes da America do Sul —; que se é um porto de escala de todas as linhas de navegação para os paizes do norte, é o verdadeiro caes de desembarque de toda a America, — não só pelas vias terrestres, sobre todos os pontos do Velho Continente, através do seu Hinterland Peninsular, — como tambem o póde ser, pela sua situação geografica, da região mediterranea.

Bom é que se saiba que antes da guerra entre o movimento maritimo dos mais importantes portos do mundo, Portugal occupava o 7º lugar. Em primeiro lugar a Inglaterra com 134 milhões de toneladas, em seguida os Estados Unidos com cerca de 80 milhões, a França com 50 milhões, a Italia com 51 milhões, a Alemanha com 49 milhões, o Japão com 40 milhões e Portugal

com 40.182.000; o Brasil com 37 milhões, a Belgica com cerca de 29 milhões etc.

Isto prova, como muito bem diz o Sr. Carlos Gomes no seu "Portugal Comercial", de uma maneira eloquente, a importancia primarcial da nossa posição geografica não só relativamente aos portos do continente, sobretudo Lisbôa, mas ainda das Ilhas Adjacentes, fazendo com que sejamos procurados por grande numero de embarcações estrangeiras, tendo a nossa capital como escala obrigatoria para o seu abastecimento e para a procura de carga.

E' necessario fazer ver as vantagens que o nosso porto oferece ao commercio exportador do Brasil e interessar na resolução deste problema o grande publico, os homens de Governo, os economistas, financeiros, industriaes e agricultores brasileiros para que urgentemente se estudem os meios de o resolver.

A propaganda tem de ser intensamente exercida por todos os Consules, por todas as Camaras de Comercio Portuguezas no Brasil, numa perfeita unidade de acção e incidir nos seguintes pontos capitaes:

1.º) — o Porto de Lisbôa, sensivelmente equidistante de todos os mercados do Velho Mundo e na confluencia de todas as vias maritimas é o que mais vantagens oferece para se tornar o centro redistribuidor dos productos brasileiros por toda a Europa e, muito especialmente, para todo o litoral do Mediterraneo.

2.º) — Condições de aparelhamento do porto de Lisbôa (adeante, pormenorissadamente, nos referimos a este assunto).

3.º) — Portugal e Brasil, interessados ambos como vendedores, devem ligar-se intimamente para a valorisação dos productos de que dispõem.

4.º) — Os productos do Brasil não fazem concorrência aos das nossas Colonias antes lhes prestam bôa companhia e lucram em serem vendidos juntos e livres

das exigentes condições dos mercados onde até hoje têm sido negociados e cujos interesses de consumidores estão muitas vezes em opposição á sua função de distribuidores.

5.º) — Todos os productos depositados nos armazens de Zona Franca, aguardando a occasião oportuna para serem reexportados, podem ser negociados mediante a emissão de Warrants descontaveis.

O depositante de quaesquer mercadorias existentes nos armazens geraes da exploração do Porto de Lisboa — entrepostos — tem a faculdade de requisitar a entrega de “conhecimentos de deposito” e dos “Warrants anexos” (cautelas de penhor) nos termos do Art. 408º e seguintes do Codigo Commercial.

O portador de um conhecimento de deposito e de um Warrant tem o direito de pedir a divisão em Lotes da mercadoria depositada e poderá exigir, por cada um destes, titulos parciaes em substituição dos titulos primitivos, que serão anulados.

O conhecimento de deposito e o Warrant são nos termos do Art. 411º do Código Commercial Portuguez transmissiveis juntos ou separadamente, por endosso, com a data do dia em que fôr feito.

O endosso produzirá os seguintes efeitos:

Sendo dos dois titulos transferirá a propriedade das mercadorias depositadas;

Sendo só do conhecimento de deposito transmitirá a propriedade das mercadorias, com resalva dos direitos do portador do Warrant;

Sendo só do Warrant conferirá ao endossado o direito de penhor sobre as mercadorias depositadas;

O conhecimento de deposito e o Warrant podem ser conjunctamente endossados em branco, conferindo tal endosso ao portador os mesmos direitos do endossante.

6.º) — Sómente ao serem reexportadas tem, as mercadorias em deposito, de satisfazer taxas regulamentares de carga e descarga e insignificantes taxas de armazenagem, havendo completa exclusão de cobrança de quaesquer impostos aduaneiros.

7.º) — Para os generos exportados do Brasil e desembarcados na Zona Franca não ha limite de prazo de armazenagem, sendo permitido a sua transformação em productos comerciaveis, em fabricas ou em estabelecimentos industriaes, bem como todas as operações de beneficiamento, empacotamento, lotação, etc.

8.º) — Em Lisbôa, graças á amenidade do clima, podem conservar-se sem perigo de qualquer alteração, todos os productos da zona tropical e equatorial. Lisbôa mercado natural do cacau portuguez, deverá ser o entreposto da borracha e o centro de distribuição do cacau da Bahia. Estabelecendo-se um unico mercado regulador para a borracha, para o cacau, para o tabaco etc. facilitar-se-ha a fixidez de cotações.

9.º) — O comercio brasileiro, por intermedio de casas ou instituições de credito portuguezas ou brasileiras, ou ainda com agentes proprios conseguirá realisar as suas vendas em tão bôas ou melhores condições do que no Brasil e com a vantagem de não ver acumuladas mercadorias nos portos brasileiros o que, evidentemente, acarreta desvalorização.

10.º) — Mais perto dos mercados consumidores, mais pronta e facil será a distribuição, melhor se poderá aumentar e fiscalisar o consumo e desenvolver a propaganda dos generos brasileiros nos mercados europeus.

11.º) — Finalmente é necessario fazer ver que Portugal, cada vez mais empenhado em estreitar as relações commerciaes com o Brasil, desenvolve, por fórmula consideravel, as suas compras nas praças brasileiras.

Expostos estes pontos capitaes que devem constituir a base da nossa propaganda cumpre-nos justificar a nossa maneira de ver perante aqueles que tenham duvidas sobre a importancia que possa ter para o commercio do Brasil a Zona Franca do Porto de Lisbôa e sobre os horizontes ilimitados que a expansão commercial do Brasil oferece ao trafego do nosso porto.

Dissemos que o movimento da Zona Franca tem sido diminuto e repetimo-lo intimamente convencidos de que ao nosso porto poderiam afluir uma grande parte dos 12 a 13 milhões de sacos de café, das 20.000 toneladas de borracha, das 30.000 toneladas de algodão, das 40.000 toneladas de tabaco, das quasi 50.000 toneladas de cacau, das 250.000 toneladas de assucar, etc., que annualmente sahem do Brasil.

E quer-nos parecer que a produção agricola do Brasil desenvolve-se, havendo probabilidade de alargar a sua força exportadora.

Essa produção segundo uma tabela do Sr. Dr. Carlos Jordão, foi a seguinte no ano de 1923:

### PRODUÇÃO AGRICOLA DO BRASIL

PRODUCTOS	KILOS	TOTAL
Milho .....	4.736.059.866	949.219 :173\$200
Café .....	854.723.966	1.025.992 :759\$000
Algodão .....	242.995.843	485.991 :686\$000
Açucar .....	695.515.400	417.309 :840\$000
Arroz .....	638.264.086	319.132 :043\$000
Feijão .....	644.444.364	232.555 :527\$400
Mate .....	260.000.000	156.000 :000\$000
Fumo .....	86.632.705	129.950 :042\$500
Farinha de mandioca .....	572.307.920	114.461 :584\$000

Borracha .....	60.858.602	97.373:763\$200
Batatas .....	190.852.580	76.341:082\$000
Trigo .....	135.345.225	67.922:612\$500
Cacáo .....	61.052.615	61.052:615\$000
Alfafa .....	161.634.500	59.804:765\$000
Aguardente (litro)	183.720.162	33.430:040\$500
Vinho (litro) ...	47.280.000	23.640:000\$000
Centeo .....	19.605.072	9.803:546\$000
Côco .....	39.035.000	7.807:000\$000
Alcool (litro) ...	12.944.322	6.472:161\$000
Cevada .....	8.777.655	5.266:593\$000
Aveia .....	8.723.569	3.489:427\$600
Mamona .....	8.344.941	1.668:988\$200

Entre estes productos os que mais pesam, pelo seu valor, na balança da exportação são:

EM 6 MEZES DE 1924

(JANEIRO A JUNHO)

*Valor F o b      Quantidade*

Café .....	1.051.562:000\$000	6.317.000 sacos
Frutos para oleo	68.742:000\$000	57.725 ton.
Fumo .....	41.826:000\$000	16.008 "
Cacáo .....	38.383:000\$000	29.165 "
Borracha .....	33.391:000\$000	11.090 "
Algodão em rama	30.882:000\$000	4.664 "
Herva mate ....	22.075:000\$000	34.195 "
Açucar .....	21.646:000\$000	20.574 "
Madeiras .....	14.140:000\$000	73.221 "
Cêra de Carnaúba	7.535:000\$000	2.376 "
Fructas de mesa	7.602:000\$000	25.053 "

Arroz .....	3.957:000\$000	4.464 "
Milho .....	813:000\$000	2.737 "
Farinha de man- dioca. ....	663:000\$000	1.555 "
Oleos vegetaes...	367:000\$000	184 "
Feijão .....	88:000\$000	103 "

Seguindo-se estes outros artigos:

(JANEIRO A JUNHO)

	<i>Valor F o b</i>	<i>Quantidade</i>
Carnes congela- das .....	61.923:000\$000	59.648 ton.
Couros .....	52.234:000\$000	27.328 "
Peles .....	19.289:000\$000	1.660 "
Xarque .....	2.297:000\$000	1.467 "
Cebo .....	1.960:000\$000	1.331 "
Carnes em con- serva .....	1.953:000\$000	1.055 "
Banha .....	2.303:000\$000	922 "
Lã .....	6.976:000\$000	1.414 "

A comparação dos dados estatísticos referentes á tonelagem exportada e á tonelagem em que se estima a produção torna frisante o grande desenvolvimento agrícola do Brasil e patente o largo futuro do seu commercio externo.

Para se avaliar a importancia que poderia vir a adquirir a Zona Franca e para termos uma impressão mais exacta do expoente economico do Brasil, do progresso e valor da sua exportação, apresentamos os seguintes dados estatísticos:



EXPORTAÇÃO GERAL DO BRASIL

	1913		1922	
	Sacos	Reis	Sacos	Reis
Café .....	13.268.000	611.690:000\$000	12.672.000	1.504.166:000\$000
	<i>Toneladas</i>		<i>Toneladas</i>	
Borracha .....	36.232	155.631:000\$000	19.212	45.955:000\$000
Couros .....	41.392	38.180:000\$000	47.990	71.725:000\$000
Cacau .....	29.759	23.904:000\$000	45.279	68.280:000\$000
Tabaco .....	29.743	24.779:000\$000	43.683	45.554:000\$000
Carnes congeladas .....	—	—	32.308	33.300:000\$000
Açúcar .....	5.371	974:000\$000	252.111	115.248:000\$000
Mate .....	65.843	35.576:000\$000	82.346	53.786:000\$000
Peles .....	3.584	12.512:000\$000	3.577	36.406:000\$000
Banha .....	25	29:000\$000	1.966	3.800:000\$000
Algodão .....	37.424	34.615:000\$000	33.947	103.662:000\$000
Madeirasas .....	20.310	2.021:000\$000	130.956	22.117:000\$000
Arroz .....	51	24:000\$000	37.865	22.505:000\$000
Lã .....	2.953	2.693:000\$000	3.560	14.243:000\$000
Xarque .....	21	22:000\$000	—	—
Oleos .....	84	180:000\$000	2.300	3.161:000\$000

Este mapa dá bem a conhecer o gráu de desenvolvimento obtido pela industria e agricultura brasileira num espaço relativamente curto. O commercio de carnes congeladas, de conservas e banha, que chegou a adquirir um incremento muito notavel, acha-se hoje um tanto abatido.

Em 1919 chegou o Brasil a exportar 20.000 toneladas de banha no valor de 39.900 contos. Em 1922 ficou reduzido este commercio de exportação a 1.966 toneladas no valor de 3.800 contos.

Quanto a carnes congeladas e em conserva a differença tambem é sensivel e muito contribuiu na diminuição do valor do commercio externo brasileiro.

As carnes congeladas atingiram em 1920 um valor de 67.212 contos por 63.599 toneladas exportadas. Em 1922 decêe este commercio a 33.500 contos e 32.000 toneladas.

As carnes em conserva cuja exportação, em 1919, foi de 25.398 toneladas num valor de 42.000 contos, passam a exportar-se em muito menor escala — 744 toneladas num valor apenas de 1.600 contos.

A industria das carnes congeladas e de conserva tem o seu maior desenvolvimento nos Estados de São Paulo e Rio Grande do Sul.

No primeiro destes Estados existem 3 grandes frigorificos; frigorifico de Barretos com 400 operarios e 10.000 contos de capital; frigorifico de Osasco com 700 operarios e com um capital de 12.000 contos; frigorifico de Santos com 200 operarios e capital de 2.000 e não ha muito começou funcionando o frigorifico Armour com mais de 600 operarios e capital de 12.000 contos, tendo capacidade para abater 2.000 novilhos e 3.000 porcos por dia.

O movimento, em 1919, dos 3 frigorificos citados foi o seguinte:

Bovinos .....	238.664	53.532.911 kilos
Suínos .....	65.182	5.025.194 "
Ovinos .....	2.253	30.908 "

E assim obtiveram-se

Carnes:

Congeladas .....	34.748.747 kilos
Resfriadas .....	4.609.279 "
Verdes .....	13.016.409 "
Conserva .....	2.458.674 "

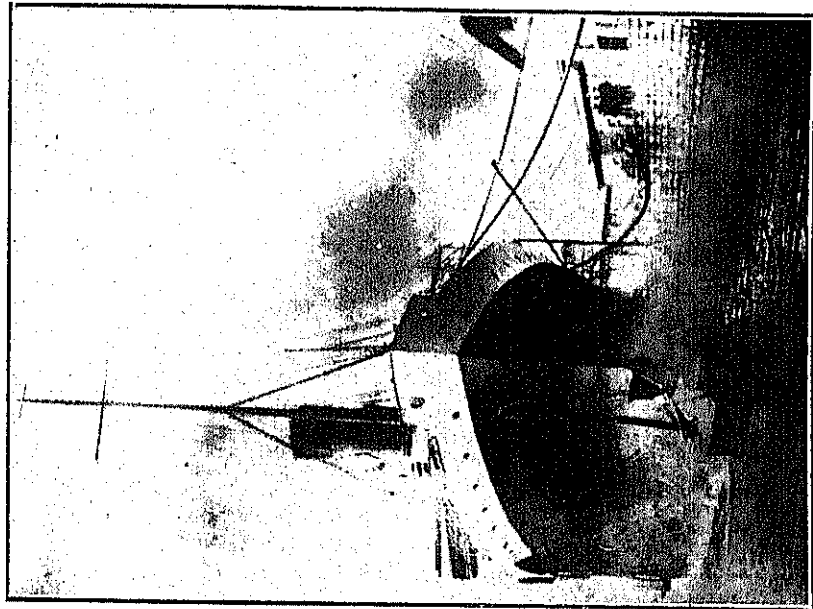
O valor aproximado da produção nos dois anos:

1918	e	1919
56.174 :510\$000		69.780 :967\$000

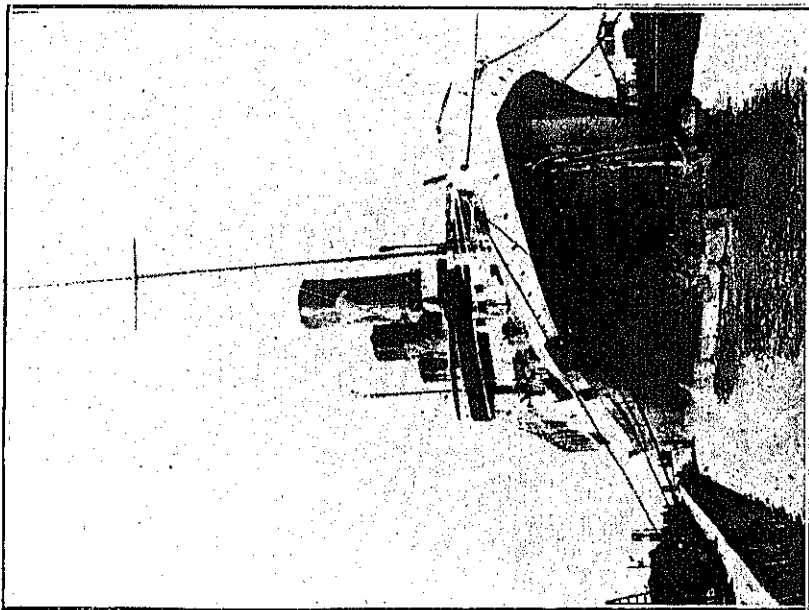
A exportação de carnes pelo porto de Santos, iniciada em 1914 apenas com 1.415 kilos, adquiriu o seguinte movimento a partir de 1915:

	CARNE CONGELADA		CARNE EM CONSERVA	
	<i>Kilos</i>	<i>Valor</i>	<i>Kilos</i>	<i>Valor</i>
1915...	7.946.745	5.739 :112\$	93.325	132 :700\$
1916...	18.688.846	15.716 :962\$	362.173	612 :719\$
1917...	29.134.755	26.388 :613\$	1.097.129	1.738 :224\$
1918...	32.654.838	32.754 :404\$	2.791.181	5.222 :855\$
1919...	32.033.736	35.606 :480\$	2.877.745	6.683 :553\$

Para o Brasil os principaes mercados de carnes congeladas fôram a Italia, Gran-Bretanha, Egypto e França e as carnes de conservas fôram vendidas á Grã-Bretanha, Estados Unidos e Belgica.



O "Lutetia" atracado



"Lutetia" de 14.580 T. e 175 m. de comprimento n'uma das docas de reparação



Para se avaliar a importancia deste commercio no Estado do Rio Grande do Sul direi que, para a exportação total brasileira, em 1920, contribuiu com..... 23.696.527 kilos, no valor de 22.767:282\$000.

Noutros estudos já apresentados temos defendido a idéa de encaminharmos para os Estados do centro e sul do Brasil as nossas correntes emigratorias e demonstrado a conveniencia de, por todos os meios, estreitarmos as nossas relações commerciaes com esses Estados que, indubitavelmente, são os mais prosperos da União Brasileira, os que maiores mercados possuem, os que mais poderosamente têm contribuido para o desenvolvimento da agricultura e industria do Brasil.

Talvez que aos portos de Santos e Rio Grande vá a nossa linha de navegação buscar a garantia da carga de retorno e as maiores e mais seguras probabilidades de exito da nossa Zona Franca.

O porto do Rio Grande, onde hoje entram os maiores navios da Mala Real Ingleza, mercê das grandiosas obras realisadas na sua barra, de tão difficil acesso que mal podiam demandar esse porto navios de 3.000 toneladas, é o escoadouro dos muitos productos com que a industria e a agricultura riograndense, cada vez mais florescente, contribuem para o elevado valor da exportação de xarque, lã, banha, couros, carnes, conservas, fructos, etc.

Apresentados estes dados estatisticos vem a proposito lembrar que a Associação dos Estancieiros do Rio Grande do Sul, por mais de uma vez, tem tentado uma aproximação com os mercados portuguezes.

E' bem conhecido o alto preço que entre nós atingin a carne e quanto é diminuto, em relação aos demais povos europeus, o nosso consumo *per capitat*. O nosso deficit em gado vacum, tem já um caracter de permanencia e não podemos deixar de recorrer á importação.

O paladar do nosso povo não se tem habituado á carne congelada mas isso deve-se sobretudo á carencia de *frigorificos*, no nosso porto, e ás lamentaveis condições em que tem sido feita a descarga e a venda de um producto que inhabilmente deixamos desacreditar no mercado de Lisbôa.

O Sr. Thomaz Cabreira, no seu livro “A defesa economica de Portugal”, estudando tambem o nosso *deficit* alimenticio reputa como unica solução do problema irmos buscar ao Rio Grande a carne que nos falta para consumo, enquanto a não podermos trazer das nossas colonias.

Parece-nos pois que as propostas da Associação dos Estancieiros merecem ser consideradas porquanto envolvem materia que poderia ajudar a solução do problema que visamos.

Revelada assim por algarismos expressivos e claros a importancia dos dois grandes portos brasileiros Rio Grande e Santos, vejamos o que os portos do Norte do Brasil poderão enviar para a nossa Zona Franca.

Pelo porto da Bahia exportam-se varios productos. Em 1920 acusa a estatistica a que já nos referimos, publicada pelo Ministerio das Relações Exteriores, a exportação dos seguintes generos:

<i>Bahia</i>	<i>1920</i>	
	<i>Kilos</i>	<i>Valor</i>
Couros .....	3.733.561	8.607.517\$000
Manganez .....	17.788	1.725.360\$000
Algodão .....	47.593	180.477\$000
Arroz .....	601.141	480.986\$000
Assucar .....	4.487.430	5.397.390\$000
Cacao .....	51.576.633	61.535.448\$000

Café .....	113.251.	7.918:731\$000
Cêra carnaúba....	286.751	894:077\$000
Tabaco .....	28.483:578	35.074:006\$000

Destes principaes productos exportados pelo porto da Bahia obtêm o primeiro e segundo logares respectivamente o cacao e o tabaco.

Da apreciação, em conjuncto, de todos os dados referentes ao movimento comercial do porto da Bahia se deduz facilmente quanto poderia ser proveitoso aos interesses da navegação portugueza para o Brasil e da Zona Franca explorar, promover e facilitar um entendimento com tão importante praça.

Para terminar esta ligeira referencia a este grande porto do Brasil direi que, pelos grandes melhoramentos iniciados em 1912, tendentes a faclilitar a atracação, carga e descarga, poderão os nossos navios ser ali desembaraçados rapidamente;

Resta-nos agora analisar a importancia comercial dos portos de Pernambuco, Pará e Maranhão.

O Porto de Pernambuco que, como o da Bahia, sofreu grandes transformações que muito o tem melhorado, é movimentado por um largo comercio de exportação.

Assim, em 1920, sahiram de Pernambuco os seguintes productos:

	<i>Kilos</i>	<i>Valor</i>
Couros .....	210.201	489:946\$000
Algodão .....	3.925.904	12.856:100\$000
Arroz .....	431.324	312:741\$000
Assucar .....	71.816.247	67.677:146\$000
Café .....	152.478	1.878:199\$000
Cêra de carnaúba.....	141.848	592:737\$000



Como se vê os principaes artigos são: assucar e algodão.

Muito em resumo vamos dizer o que exportam o Maranhão e Pará.

O commercio do Maranhão está representado nas estatisticas de exportação pelos seguintes numeros:

	<i>Kilos</i>	<i>Valor</i>
Couros .....	580.106	1.803:758\$000
Algodão .....	544.951	1.368:199\$000
Arroz .....	2.826.589	1.737:124\$000
Borracha .....	7.824	16:491\$000
Cêra de carnaúba.....	116.715	320:036\$000
Mandioca .....	232.246	64:823\$000

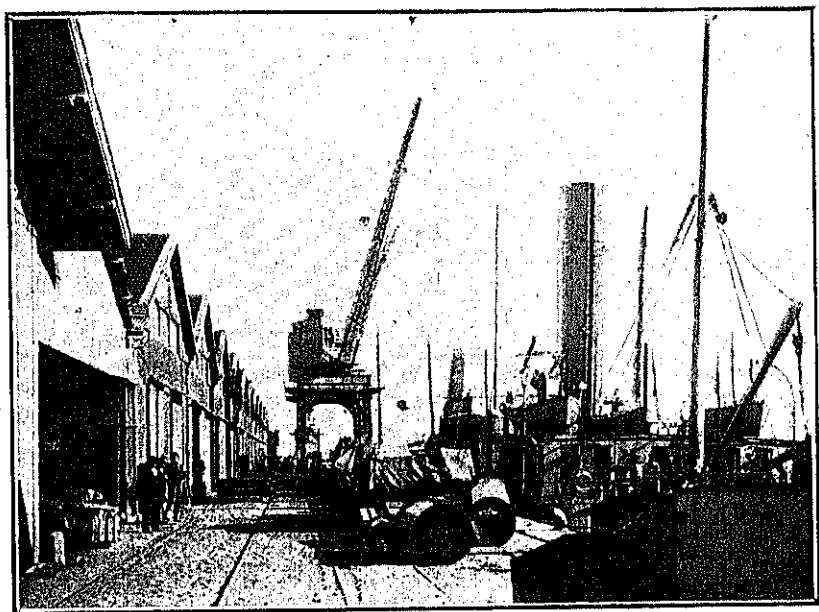
Como se vê, em relação ás outras praças brasileiras o movimento é diminuto.

Vejamos o movimento do Pará:

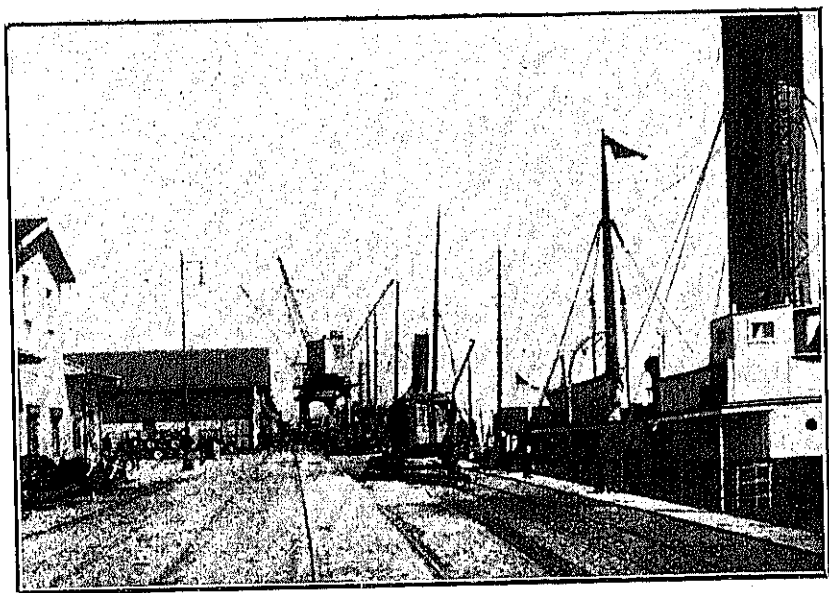
	<i>Kilos</i>	<i>Valor</i>
Couros .....	464.751	841:347\$000
Algodão .....	359.590	823:714\$000
Arroz .....	5.056.840	3.349:102\$000
Assucar .....	24.625	35:082\$000
Borracha .....	10.930.743	25.913:457\$000
Cacao .....	2.611.075	2.793:069\$000
Carnaúba .....	15.040	42:100\$000
Mandioca .....	483.149	208:534\$000

Vê-se assim que o Pará exportou em maior quantidade borrracha e em seguida arroz e cacáo.

Fizemos uma rapida analise do valor comercial dos principaes portos do Brasil.



Guindastes do typo de portico inteiro, deixando passar por baixo uma via ferrea. Força: 1.500 a 10.000 K.



Uma vista do porto de Lisboa, cujos muros de caes — 8.250<sup>m</sup> de extensão — permitem a atracação de navios até 9 m. (30 pés) de calado de agua



Não podem restar duvidas sobre a importancia das correntes de exportação brasileira, expressão exacta, prova incontestavel do grande desenvolvimento adquirido pela industria e agricultura do Brasil nos ultimos dez anos.

---

Para ninguem é segredo que a Hespanha reconhece e quer aproveitar-se do valor das correntes mercantis do Brasil. Criando em Cadiz um porto franco pensa em atrair o café, o cacao, o assucar, a borracha, o tabaco e outros productos brasileiros de largo consumo nos mercados da Europa e transformar esse porto no centro de distribuição e irradiação de todos esses generos que em avultada tonelagem saiem dos portos do Brasil com destino ao Mediterraneo.

Estarão Cadiz ou Barcelona em condições de competir com o nosso primeiro porto onde fazem escala tantas linhas de navegação que irradiam para todas as partes do globo, com Lisbôa que, em virtude de uma situação excepcional póde afoitamento denominar-se o cæes da Europa ?

Em relação ao comercio do Brasil, nem a Hespanha com o porto de Cadiz sob o regimen de franquia, nem a França com regimen de entrepostos — reaes e fictícios — nem Genova, Trieste ou Fiume, os dois ultimos desfavorecidos pelas condições orograficas dos territorios circumvisinhos, poderão suplantar ou sequer egualar as vantagens e garantias por nós oferecidas aos productos brasileiros na Zona Franca do Porto de Lisbôa.

Não poderemos nós levar a Hespanha a reconhecer, em troca de compensações, que mais vantajoso é para ela deixar que naturalmente se alargue a esfera do comercio de transito com Portugal em logar de preterder desviar correntes mercantis dos naturaes e mais

curtos trajectos para outros mais afastados e demorados ?

Montero Rios, antigo Presidente do Conselho do Reino visinho, numa entrevista com Queiroz Ribeiro, disse: “Os Góvernos devem identificar os serviços dos caminhos de ferro, facilitando o movimento interior canalizando os transportes hespanhóes para os portos portuguezes e vice-versa.”

Indubitavelmente isto traria grandes beneficios ás provincias hespanholas limitrofes de Portugal.

Facilite-se a circulação das mercadorias pela Hespanha, aperfeiçoando-se o sistema ferro-viario de comum acordo e, de comum acordo tambem proceda-se ao abaiçamento de tarifas, o que convirá ao alargamento do commercio de transito do porto de Lisbôa e inegaveis vantagens dará á Hespanha.

Mariano de Carvalho com o seu plano do Grande Central pretendia determinar o trajecto mais curto, através da Península, entre o Mediterraneo e o Oceano, e abreviar as viagens Lisbôa-Paris tornando-as independentes do Norte da Hespanha. Seria a inutilisação do plano de Echegaray mas com vantagens incontestaveis para ambos os Paizes.

A pretendida *Cinta de Ferro* costeando sempre a curta distancia a fronteira portugueza era como que um enorme canal de drenagem que, sangrando todas as correntes commerciaes as levava ao Sul para Huelva ao Norte para Vigo, não deixando que nenhuma viesse fecundar os portos e as linhas ferreas portuguezes.

Não seria possivel hoje um entendimento da companhia dos caminhos de ferro portuguezes com a companhia hespanhola Madrid-Zaragoza-Alicante ? A aspiração desta ultima companhia não consistirá ainda em obter communicações para o Oceano, o que só por Portugal poderá alcançar, de combinação connosco que devemos desejar aproveitar-nos das saidas que essa

Companhia hespanhola possui em alguns portos do Mediterraneo ?

Quer-nos parecer que neste problema poderíamos interessar a Hespanha que nele teria decisivas vantagens.

Para Portugal os beneficios que decorreriam do encaminhamento dos productos brasileiros para o porto de Lisboa apresentam-se, quanto a nós, na sua maxima evidencia.

Ha entretanto quem descreia da viabilidade deste assunto e da sua eficacia. Pretendem uns attribuir desvantagens a esse novo trafego temendo a concorrência para os productos similares das nossas colonias! A identidade de producção das duas Nações tem sido, afinal, o motivo aparentemente mais ponderoso e mais frequentemente invocado para que um entendimento economico entre elas se não realise.

Revelada porém publicamente a opinião daqueles que, pela sua especial autoridade, devem ter voto na materia, estas razões não podem subsistir e devemos acreditar nas vantagens de um accordo que levasse essa producção associada aos mercados do mundo onde, dest'arte, obterá preços mais remuneradores.

O distincto colonial Sr. Freire de Andrade, numa entrevista concedida a João do Rio, disse que embora sendo muitos dos productos brasileiros e muitos dos nossos productos coloniaes perfeitamente identicos "*um bom entendimento economico entre os dois Paizes, permitiria que eles juntos dominassem o mercado do Mundo, como aconteceria por exemplo com o cacau.*"

Sobre o valor do trafego que viria a estabelecer-se, com taes correntes mercantis, parece-nos bastante invocar a opinião do intelligente engenheiro Ramos Coelho, ex-Director da Exploração do porto de Lisboa. Numa Conferencia realizada na Associação dos Engenheiros Civis Portuguezes, em que brillantemente demonstrou

a importancia do nosso porto, ao referir-se á creação da Zona Franca "*faz votos porque este novo trafego se desenvolva em larga escula pois muito grandes poderão ser as vantagens que dahi resultem para o País.*"

Não é para estranhar que no Brasil as vantagens do nosso primeiro porto se desconheçam pois até entre nós, infelizmente, não são conhecidas. É o que se deprehende da conferencia, a que já nos referimos, do ex-Director da Exploração do Porto de Lisboa que affirmou ao contrario do que muitos supõem, que ha muitos annos, existem varias zonas destinadas a mercadorias estrangeiras e coloniaes, vulgarmente conhecidas pela designação de *entrepotos* "em que a applicação do regimen aduaneiro de *armazens geraes* proporciona ao commercio, *quer de consumo, quer de reexportação*, incalculaveis vantagens, o que não significa *que taes vantagens sejam largamente* conhecidas pelo referido commercio, como deveria succeder, não sendo raro ouvir dizer a commerciantes *que ignoravam a existencia de tal regimen.*"

Assim tambem não nos deve causar surpresa o desconhecimento que nas praças brasileiras possa haver sobre os beneficios e regalias que a nossa zona franca lhes offerce.

É necessario tornar conhecido o nosso porto, o seu desenvolvimento, o seu aparelhamento, as condições naturaes e excepcionaes do nosso Tejo, cuja grandeza foi o factor que mais decisivamente contribuiu para, durante dois seculos successivos, Portugal conservar a supremacia nos mares, e a hegemonia commercial do Mundo.

Afóra os motivos de concorrência ou má companhia que os productos brasileiros possam prestar aos nossos generos coloniaes, nenhum outro preconceito existe ou apparece contra a possibilidade e viabilidade desta aliança commercial em que Portugal e Brasil

Increriam além de varios proveitos praticos, um prestigio incomparavel e um estimulo para mais decisivas victorias.

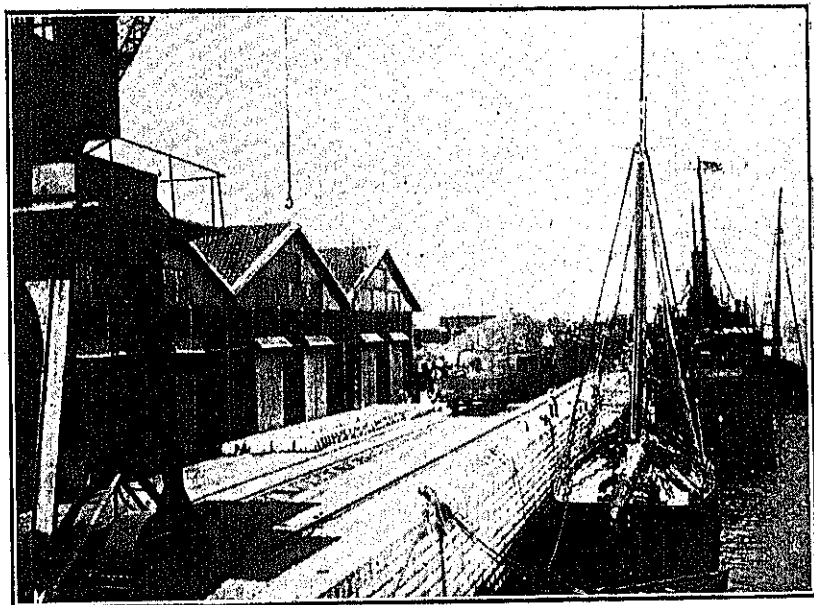
E' urgente prepararmo-nos porque outros paizes trabalham para realizar uma obra que nos cumpria a nós efectivar. E' urgente valorisarmo-nos mostrando ao Brasil que Lisboa é o natural *ponto de contacto* entre as ferazes terras de Santa Cruz e o movimento economico e comercial do Velho Mundo.

Sabemos que o Brasil se tem negado a conceder a muitas nações europeas favores pautaes. Mas talvez que levando em conta o valor da nossa emigração — em 5 annos — 223.000 emigrantes — pesado o ouro das nossas compras — 73.000 contos no anno que findou — constatados os beneficios da Zona Franca para o seu commercio externo — venha o Brasil a olhar com mais interesse o facto de havermos nos Tratados de Comercio celebrados com outras Potencias, salvaguardado o direito de a ele, como paiz irmão, concedermos favores especiaes e incomunicaveis. Talvez que venha a aproveitar-se dessa porta, franca e lealmente aberta, para sobre uma base de reciproco auxilio e aliança economica permutarmos favores que tragam beneficios ao commercio de exportação brasileira e nos assegurem a nós portuguezes uma melhor situação dentro desta grande Republica á qual, desde seculos, vimos dando uma porção muito generosa do nosso sangue.

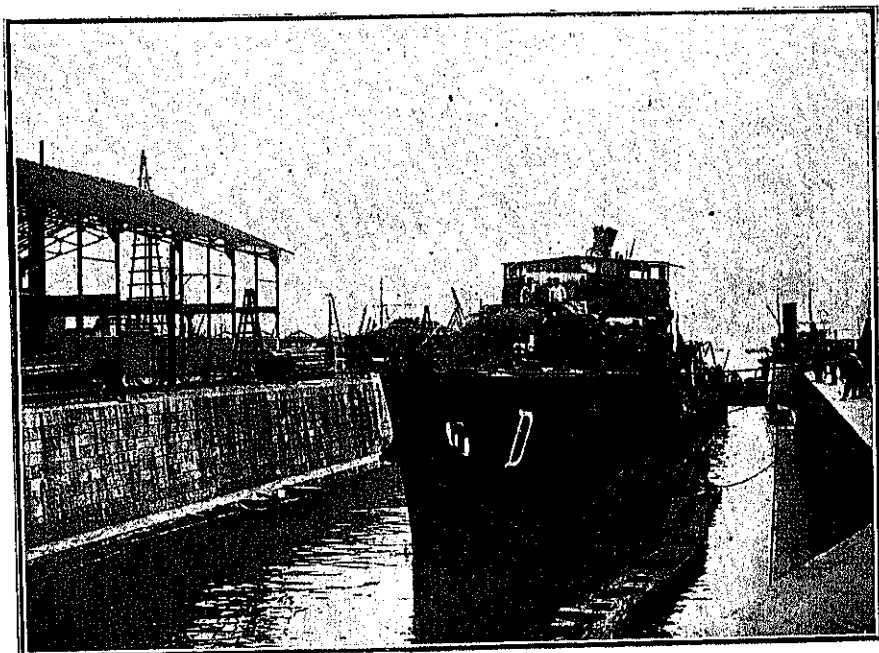
---







Outra vista do Caes



O destroyer "Douro" n'um dos pequenos diques



RESUMO DOS DADOS ESTATISTICOS CITADOS  
NA CONFERENCIA REALISADA EM NOVEMBRO  
DE 1923 NA CAMARA PORTUGUEZA DE  
COMERCIO NO RIO DE JANEIRO SOBRE O  
APARELHAMENTO DO PORTO DE LISBOA E  
QUE PODEM SERVIR PARA A PROPAGANDA  
A FAZER EM FAVOR DO NOSSO PRIMEIRO  
PORTO.

Lisbôa, cães do Atlantico, ancoradouro magnifico, base comercial grandiosa, sensivelmente equidistante de todos os mercados do Velho Mundo e na confluencia de todas as vias maritimas é o porto que mais vantagem oferece para se tornar o centro redistribuidor dos productos brasileiros por toda a Europa e, muito especialmente, para todo o litoral do Mediterraneo.

Lisbôa, a 32 horas de Paris e a 17 de Madrid, um dos melhores portos da Europa, o 7º entre os mais importantes do Mundo, é a cidade do Velho Continente mais proxima da America do Sul.

Sobre as condições do aparelhamento do porto de Lisbôa é necessario salientar que possui:

8.250 m. de muro de cães que permitem a atracação de navios até 9,00 (30 pés de calado de agua) e um ante-porto com 83.000<sup>m²</sup> de superficie molhada e o fundo dragado á cota (— 6,00);

7 docas de abrigo, sendo a mais importante a de Alcantara com 152.596<sup>m²</sup> de superficie molhada e o fundo a cota (— 8,00) e (— 9,00) junto ao cães, para navios até 9 metros (30 pés de calado de agua);

3 *carreiras de construção* de navios, medindo a mais importante 150 metros de comprimento para navios até 8.000 toneladas.

5 *docas de reparação*, sendo a maior de 180 metros de comprimento útil e 25 de largura, com a soleira á cota (— 6,00). Foi nessa doca que entrou para ser reparado o grande vapor “Lutetia”.

Superfícies cobertas, armazens e telheiros:

Em 1907	1923
18.166 <sup>m<sup>2</sup></sup>	96.656 <sup>m<sup>2</sup></sup>

Os entrepostos são:

*Superfície coberta*

Santa Apolonia	18.756 m2. mercadorias estrangeiras.
Colonial	20.980 m2. destinado a productos coloniaes
Central	12.349 m2. destinado a mercadorias estrangeiras
Santos	56.672 m2. destinado a mercadorias estrangeiras em especial a mercadorias brasileiras
Alcantara	3.780 m2. destinado a mercadorias estrangeiras.

*Rampas, planos inclinados, etc.*, (em projeção horizontal):

1ª. Secção do Porto

(Santa Apolonia e Alcantara) 21.240 m2.

2ª. Secção do Porto

(Alcantara e Belém)

38.475 m2.

GUINDASTES:

1907      1923

10      60      a vapor, hydraulicos e electricos —  
10 guindastes a vapor com força de  
1.000 a 12.000 kilos, 10 hydraulicos  
de 1.500 a 10.000 kilos e 40  
guindastes electricos tambem de  
1.500 a 10.000 kilos de forças. Tan-  
to os electricos como os a vapor  
são do typo de portico inteiro per-  
mitindo a passagem de via ferrea.  
Conforme se vê das *fotografias Nos.*  
*4, 5, 9, 21, 22, e 24.*

Varios monta-cargas electricos  
e a vapor e 2 cabreas fluctuantes  
sendo uma de 100.00 kilos e outra  
de 45.000 kilos.

Lisbôa em movimento é o 7º porto do Mundo:

NAVIOS ENTRADOS: em 1913—3.441 navios com a  
tonelagem de 10.547.596

MERCADORIAS	1922	1923
entradas ton.	248.491.390	193.635.556
salidas      "	260.178.460	210.376.619

**Movimento de mercadorias  
entradas e saídas  
dos Entrepostos do Pôrto de Lisboa.**

ANOS	ENTRADAS	SAÍDAS	
	Peso — Kos.	Peso — Kos.	
de Sta. Apolonia Entreposto	1907	19.141.163	19.159.382
	1908	28.955.621	28.999.517
	1909	45.268.004	42.881.449
	1910	47.384.118	49.078.471
	1911	56.879.939	54.212.245
	1912	59.316.722	58.955.875
	1913	57.802.259	59.310.686
	1914	53.919.833	52.980.438
	1915	49.736.975	51.276.471
	1916	57.306.277	53.519.890
	1917	42.171.897	42.762.899
	1918	32.906.150	32.850.035
	1919	41.801.896	38.883.301
1920	34.923.411	37.182.682	
Entreposto Colonial	1907	39.831.292	38.248.535
	1908	42.399.992	41.347.937
	1909	51.701.535	49.878.284
	1910	62.447.957	62.278.125
	1911	58.710.721	56.809.371
	1912	59.538.351	64.284.787
	1913	67.656.730	87.447.208
	1914	70.450.104	77.587.693
	1915	68.567.966	66.101.226
	1916	60.174.109	59.616.538
	1917	46.832.247	40.889.930
	1918	22.658.554	24.723.889
	1919	49.979.388	52.269.727
1920	41.647.000	39.329.862	

ANOS	ENTRADAS	SAHIDAS	
	Peso — Kos.	Peso — Kos.	
Entrepuesto Central	1915	18.248.489	15.802.141
	1916	46.830.725	23.613.461
	1917	18.943.915	24.278.850
	1918	26.224.393	33.566.924
	1919	40.663.784	35.088.441
	1920	47.881.036	49.619.676
Entrepuesto de Santos	1907	7.894.430	7.036.291
	1908	10.835.822	10.311.913
	1909	15.282.726	12.399.757
	1910	7.684.193	12.696.940
	1911	58.799.616	19.130.038
	1912	65.563.426	51.455.771
	1913	68.176.567	69.618.725
	1914	53.980.236	34.627.203
	1915	50.144.359	46.748.273
	1916	91.055.515	84.844.034
	1917	58.257.992	59.411.612
	1918	61.078.127	69.703.070
1919	78.779.842	74.153.354	
1920	70.332.521	89.837.344	
Entrepuesto de Alcantara.	1914	6.806.265	6.269.888
	1915	9.114.308	8.292.853
	1916	21.013.215	14.808.136
	1917	13.453.386	13.010.388
	1918	8.513.193	11.757.803
	1919	26.656.370	21.615.586
	1920	21.810.986	20.557.675



ANOS ECONOMICOS	RECEITAS DE EXPLORAÇÃO	DESPEZAS DE EXPLORAÇÃO	DESPEZAS EM GRANDES REPARAÇÕES E OBRAS NOVAS
1913-1914	757.651\$66	440.531\$39	260.782\$35
1914-1915	692.601\$86	459.205\$07	465.286\$13
1915-1916	845.112\$27	604.826\$47	884.115\$81
1916-1917 (a)	1.160.476\$48	711.119\$27	862.226\$05
1917-1918	1.241.194\$90	866.409\$62	863.850\$23
1918-1919	1.748.415\$05	1.285.030\$58	1.613.792\$69

# ADMINISTRAÇÃO DO PORTO DE LISBOA

## MOVIMENTO MARITIMO DE MERCADORIAS E DE PASSAGEIROS

Anos.....	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	
<i>Movimento de passageiros</i>									
Embarcados e desembarcados .....	(n) 89.000	100.000	77.000	55.000	35.000	48.000	66.563	94.761	
<i>Movimento de navios</i>									
Numero .....	3.441	3.714	2.982	2.521	1.455	1.098	2.706	3.226	
Tonelagem bruta .....	10.547.596	9.463.031	5.733.821	4.298.800	1.858.135	1.012.891	3.976.496	6.696.797	
<i>Movimento de mercadorias (em toneladas)</i>									
Nos Entrepastos da Administração de Lisboa .....	Entradas .....	194.150	185.156	195.812	276.379	179.659	151.380	237.881	216.594
	Saídas .....	219.635	191.465	188.220	236.402	180.353	172.601	222.011	236.527
Nos cães livres da Administração do Porto de Lisboa .....	Embarcadas .....	342.104	312.104	329.107	292.903	149.513	130.850	217.773	268.283
	Desembarcadas .....	793.356	728.125	672.536	690.596	506.447	428.997	599.822	703.622
Movimento total de mercadorias estrangeiras no Porto de Lisboa .....	Descarregadas .....	1.542.672	1.330.981	1.122.180	1.158.165	445.297	354.304	980.304	Ainda não foram fornecidos pela Direcção Geral de Estatística os elementos relativos a este ano.
	Carregadas .....	531.652	476.182	515.695	559.466	328.335	213.914	390.306	
Movimento total de mercadorias colonias no Porto de Lisboa .....	Descarregadas .....	80.246	82.755	86.810	115.512	101.114	78.835	115.395	
	Carregadas .....	88.290	98.351	89.078	63.645	44.046	36.403	24.131	
Movimento total de mercadorias de pequena cabotagem no Porto de Lisboa .....	Descarregadas .....	66.474	69.322	73.216	67.259	57.224	49.404	46.850	
	Carregadas .....	98.428	97.373	75.307	57.416	43.355	38.843	84.047	