

JOSÉ DO NASCIMENTO BRITO "

ECONOMIA E FINANÇAS

DO

BRASIL

" 1822 — 1940 "



LIVRARIA EDITORA FREITAS BASTOS

Rio de Janeiro -- S. Paulo

1945

DO MESMO AUTOR:

“ESTADOS UNIDOS” — Impressões de uma rápida viagem
— 1940.

A publicar:

“UM SÉCULO DE ESTRADAS DE FERRO”.

5950 - 13 11 45

AO LEITOR

O hábito do prefácio é sempre útil, esclarece o assunto do livro e estabelece um entendimento entre o leitor e o autor.

ECONOMIA E FINANÇAS DO BRASIL é um resumo de nossa história econômico-financeira, baseado em documentação fidedigna, cuja fonte dou sempre. Escrevi-o com o desejo de servir à nossa terra, para isso exponho, com clareza e imparcialidade, tanto o que houve de proveitoso ao seu progresso, como também, o que tanto a tem prejudicado. O desconhecimento do passado nos induz a repetir coisas inúteis, já experimentadas e faz com que não se aproveitem lições valiosas, sobretudo para os que têm responsabilidades na administração pública.

Existe variada literatura sôbre a matéria, porém, na bibliografia que se encontra no fim do volume, cito, sômente, as obras que mais serviram para a confecção dêste trabalho, cumprindo destacar o "Anuário Estatístico do Brasil" —

Ano V — 1939/1940 — Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística — a mais completa publicação oficial.

A história abrange o período de 1822/1940, daí em diante não são completas as estatísticas publicadas, por isso não tenho onde me louvar, oficialmente, para melhor analisar a grave situação atual, que não é só proveniente da entrada do país na guerra.

O Brasil tem riquezas, não tamanhas como se imaginam, e quem o percorre, mais de uma vez teve esta ventura, admira-se de sua grandeza, extasia-se ante a sua beleza e vê que seu povo trabalha para desenvolvê-lo, mas triste verifica que a natureza de seu solo acidentado e seus rios de difícil navegação, até hoje não aproveitados, convenientemente, para estabelecer comunicações fáceis, são entraves à exploração destas riquezas.

Os núcleos de população ilhados na vastidão de seu território, muito se esforçam para fazê-lo progredir, porém vêm o seu trabalho anulado pelo pouco caso das administrações, que tudo lhes tiram e nada lhes dão.

Improvisações, tentativas, fantasias e favores excepcionais foi o que adotamos no trato das coisas públicas. Isto é justificado e defendido sob a alegação de só assim poder um país novo, como o nosso, introduzir melhoramentos capazes

de desenvolvê-lo. As experiências de mais de um século provam de modo claro, que tais processos foram sempre prejudiciais à economia do país e o oneraram com pesados encargos, inteiramente inúteis ao seu progresso.

Em tôda a nossa vida de nação livre, raras vêzes encaramos nossos problemas com a vontade resoluta de dar a eles a única e verdadeira solução: enriquecer o Brasil. O que sempre existiu, foram programas pomposos e decorativos, apenas com o intuito de focalizar administrações, poucas vezes houve programas bem estudados que, fielmente executados, beneficiassem e fizessem prosperar a Nação.

A mística do S. Francisco, agora ressurgida, foi a causa do nascimento errado de nossa viação-férrea; as primeiras estradas de ferro construídas em nosso território tinham o escopo de alcançá-lo. Era o futuro celeiro do Brasil e quiçá do mundo, no entanto passados 90 anos o rio S. Francisco, sem nenhum proveito, continua a correr tranqüilamente. E assim tantas outras místicas e sonhos se desfizeram, porque tudo entre nós é fantasia e dura pouco.

O Brasil no Império, acalentado pela escravidão, viveu quase inerte. Com o advento da primeira República ergueu-se para trabalhar, conseguindo, gradativa e firmemente, progredir e

enriquecer durante quarenta anos. Depois da segunda República começou a empobrecer, apesar de se esforçar em produzir mais, e assim foi indo, até ser arruinado pelo Estado Novo. E' o que se verifica nos documentos e dados estatísticos oficiais, claros e insofismáveis, ao alcance de quem queira compulsá-los.

Sem sábia economia e sem boas finanças nenhuma nação pode progredir e a nossa, desde a sua emancipação política, trabalhou muito, gastou de mais e sacou imprevidentemente sôbre o futuro, daí as freqüentes crises e a atual de gravidade sem par.

Para o engrandecimento e prosperidade de nossa terra, devemos ter sempre em mente o velho axioma: Boas finanças, boa política.

Rio de Janeiro, maio de 1945.

ECONOMIA E FINANÇAS
DO BRASIL

1822-1940



1.^a PARTE

IMPÉRIO



INDEPENDÊNCIA

A independência nos encontrou em situação angustiosa, estávamos emancipados, porém na mais lastimável penúria. A Metrópole contentara-se em sugar o que tínhamos e nos deixou sem lavoura, sem indústria, sem comércio e uma vultosa dívida.

D. João VI, além dos excessivos gastos de sua estadia aqui, todos pagos pelo erário brasileiro, antes de partir, em 26 de abril de 1821, esvaziou as arcas do Banco do Brasil, ordenando aos de sua comitiva trocarem as notas-papel pelo ouro lá existente. No tesouro nada havia.

Pedro I disposto a defender a nossa autonomia, logo depois do grito do Ipiranga, escrevia ao pai, em 22 de setembro:

“Triunfa e triunfará a independência brasileira ou a morte nos há de custar.

“O Brasil será escravizado, mas nós brasileiros não, porque enquanto houver sangue em

nossas veias, há de correr primeiramente e hão de conhecer melhor o *rapazinho* e até que ponto chega a sua capacidade, apesar de não ter viajado pelas 'Côrtes estrangeiras'".

Preocupado com as lutas no centro e no norte e em se consolidar no poder, não lhe sobrou tempo para melhor cuidar da situação do país. Aliás até hoje, com raros intervalos, os governos dedicaram-se mais aos meios de se sustentarem no poder, do que ao progresso e bem-estar da Nação.

Na fala do trono lida na Assembléia Constituinte, em 3 de maio de 1823, assim se expressou o primeiro imperador do Brasil:

"Bem custoso seguramente me tem sido, que o Brasil até agora não gozasse de representação nacional; e ver-me eu por fôrça de circunstâncias obrigado a tomar algumas medidas legislativas; elas nunca parecerão que foram tomadas por ambição de legislar, arrogando-me um poder, em o qual sòmente devo ter parte, mas sim que foram tomadas para salvar o Brasil. Ratifico hoje, solenemente, perante vós, minha promessa e espero que me ajudeis a desempenhá-la, fazendo uma Constituição sábia, justa e executável, ditada pela razão e não pelo capricho, que tenha em vista, tão sòmente, a felicidade geral, que nunca pode ser grande sem que esta Constituição tenha bases sólidas, bases que a sabedoria dos séculos

tenha mostrado que são verdadeiras, para darem uma justa liberdade aos povos e tôda a fôrça necessária ao poder executivo. Uma Constituição em que os três poderes sejam bem divididos, de forma que não possam arrogar direitos que lhes não compitam, mas que sejam de tal modo organizados e harmonizados que se lhes torne impossível, ainda pelo decurso do tempo, fazerem-se inimigos e cada vez mais concorrerem de mãos dadas para a felicidade geral do Estado. Afinal uma Constituição que, pondo barreiras ao despotismo, quer real, quer aristocrático, quer democrático, afugente a anarquia e plante a árvore da liberdade a cuja sombra deve crescer a união, a tranqüilidade e a independência dêste Império, que será o assombro do mundo novo e velho”.

Lôgo depois de exaltar a vantagem da união e harmonia dos poderes do govêrno do novo Império, tratou da questão financeira.

“As circunstâncias do tesouro público eram as piores, pelo estado a que ficou reduzido. Não era possível repartir o dinheiro para tudo quanto era necessário, por ser pouco para pagar aos credôres, a empregados em efetivo serviço e para a sustentação da minha casa que despendia uma quarta parte da d’El-Rei meu augusto pai”.

Gastos desmedidos e grita de credores obrigaram o Brasil a fazer sua primeira operação de crédito no estrangeiro.



DÍVIDA EXTERNA

O decreto de 5 de janeiro de 1824 — “Reconhecendo não ser possível ocorrer com as rendas ordinárias as despesas urgentes e extraordinárias que exigem a defesa, segurança e estabilidade dêste Império, nem permitirem as circunstâncias atuais que o mesmo Império subministre as somas necessárias e indispensáveis para tão úteis fins” — autorizou o Governo a contrair, no estrangeiro, um empréstimo de *três milhões de libras*.

Com êle inaugurou-se a política financeira que tantos males nos tem causado.

EMPRÉSTIMO DE 1824

Nominal: £ 3.686.200.

Real: £ 3.000.000.

Tipo: 75 para 1 milhão e tipo 85 para 2 milhões (médio 81 $\frac{2}{3}$).

Juros: 5 %.

Amortização: 1 %.

Prazo: 30 anos.

Comissão: 4 % em partes iguais para os banqueiros e representantes brasileiros.

O marquês de Barbacena, Felisberto Caldeira Brant, e o visconde de Itabaiana, Manoel Rodrigues Gameiro Pessoa, foram os negociadores do empréstimo em Londres.

A operação foi dividida em duas partes: a primeira de £ 1 milhão efetuada em 20 de agosto de 1824, com os banqueiros Bazeth, Farquhar, Crawford e Wilson & C^o., e a segunda de £ 2 milhões, em 12 de janeiro de 1825, com Nathan Mayer Rothschild.

Da primeira recebemos £ 905.755 e ficamos a dever £ 1.333.000! Na diferença de tipo perdemos £ 333.000 e as despesas e comissões importaram em £ 94.245!

A segunda foi um pouco menos onerosa.

A Comissão de Fazenda, em parecer lido na sessão de 17 de agosto de 1826, na Câmara dos Deputados, dá como resultado total do empréstimo:

Capital nominal	£ 3.686.200
Capital real	£ 2.990.940

O capital real não foi verdadeiramente o que recebemos, dêle há a deduzir despesas e comissões que montaram a £ 250.000.

Os juros e amortização demandavam anualmente £ 221.172 ou Cr\$ 943.667,00. (*)

A Comissão diz ainda no seu parecer:

“Não está ao alcance da Comissão conhecer se era possível obter-se um empréstimo com condições mais favoráveis, ou se os negociantes brasileiros exauriram todos os seus esforços neste assunto... que o crédito e a honra nacional estão interessados na aprovação desta transação;

(*) De acôrdo com o decreto-lei n.º 4.791, de 5 de outubro de 1942, que deu ao *mil réis* a denominação de *cruzeiro*, adotarei esta em todo êste trabalho.

e persuade-se a Comissão que perante a honra nacional calam-se tôdas as outras ponderações.

“E’ notável neste negócio a comissão de dois por cento que tiveram os negociadores brasileiros... Os interêsses que os dois comissários perceberam montando pouco mais ou menos a £ 59.998-10-0, custaram logo à Nação £ 72.000, e há de custar o seu pagamento final bem perto de £ 180.000...

“Que os negociantes inglêses percebessem tôdas essas comissões estipuladas, está na ordem das negociações, porque era livre ao Governo do Brasil aceitar o empréstimo, ou não aceitar, mas que os agentes brasileiros — *grandes funcionários da Nação, por ela pagos e remunerados, exijam uma comissão pelo serviço em que os empregou a Nação que os pagou e honrou, parece extraordinário e antipatriótico* — e por isso a Comissão de Fazenda, deixando de emitir a sua opinião a êste respeito, chama sôbre ela a consideração da Câmara.

“Não se poderá descobrir coisa mais triste do que pedir dinheiro a juros e com bastantes sacrifícios e, sem tirar partido dêste empréstimo, empregar parte dêle no pagamento de seus juros! A Comissão não pode persuadir-se que isto assim seja, e a ser, não poderá deixar de fazer esta pergunta: Era ou não urgente a necessidade dê-

te empréstimo ? Se era, porque não se applicou ? Se não era, porque se pediu ? E já que se pediu, não sendo necessário, porque se não emprega útilmente ?”

Amaro Cavalcanti escreve a respeito dêste empréstimo: (*)

“Na discussão do parecer, foram enuncia-
das e analisadas outras condições, altamente pre-
judiciais aos interêsses do Brasil, as quais os
seus representantes, por negligência ou ignorân-
cia, haviam, não obstante, aceitado!

“O empréstimo de 1824 devia ficar com-
pletamente extinto em 1854; mas, nas circuns-
tâncias, não tendo sido possível ao govêrno bra-
sileiro obter um novo empréstimo para realizar
o seu resgate, propôs e foi aceita pelos credores
a prorrogação do prazo por mais 10 anos, de
maneira que a sua extinção sòmente tornara-se
obrigatória em 1864, quando de fato realizou-se,
ou dizendo tôda a verdade, quando a sua impor-
tância restante (£ 2.358.600) passou para o
novo empréstimo contraído em 1863”.

Penso ser desnecessário qualquer outro co-
mentário, contudo é de estranhar que a Comis-
são de Fazenda, depois de condenar, com expres-

(*) “Elementos de Finanças”, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1896, pág. 348.

sões candentes, o procedimento de nossos emissários, se eximisse de *emitir opinião a êste respeito*, e mais estranho é ainda que os mesmos emissários, pouco tempo depois, fôsem premiados com a incumbência de negociar o segundo empréstimo, muito mais desastroso que o primeiro!

EMPRÉSTIMO PORTUGUÊS

Não se pode chamar de empréstimo a esta transação pela qual, *apesar de não recebermos nem um penny, ficamos na obrigação de pagar dois milhões de libras!*

Foi o tributo que cobrou Portugal para se conformar com a nossa independência.

Pela Carta Patente de 13 de maio e pela Convenção de 29 de agosto de 1825, D. João VI reconheceu — ao seu sôbre todos muito amado e prezado filho D. Pedro, por imperador — e assim a independência do Brasil.

A Convenção estipulou:

1.º — Sua Majestade Imperial conveio, à vista das reclamações apresentadas de govêrno a govêrno, dar ao de Portugal a soma de £ 2.000.000, ficando com esta soma extintas de ambas as partes tôdas e quaisquer outras recla-

mações, assim como todo o direito a indenização desta natureza.

2.º — Para pagamento desta quantia toma Sua Majestade Imperial sôbre o Tesouro do Brasil o empréstimo que Portugal tem contraído em Londres no mês de outubro de 1823, pagando o restante para perfazer os sobreditos dois milhões esterlinos, no prazo de um ano a quartéis, depois da ratificação e publicação da presente Convenção.

Salvou assim a Casa de Bragança a fortuna particular da família real de Portugal, penhorada para garantia do empréstimo.

Sôbre esta transação diz Amaro Cavalcanti: (*)

“O Brasil carregou, com efeito, com êsse *onus estranho* e prejudicial aos seus interesses, até ao têrmo de seu reembolso final, que se effectuou em 1853, nos têrmos do respectivo contrato. Durante muitos anos não foi feito pontualmente o pagamento da amortização e, mesmo, dos juros; de maneira que no fim do prazo a importância do empréstimo ainda orçava perto de *um milhão de libras*. O seu resgate foi feito com o produto do empréstimo de 1852”.

(*) Obra citada, pág. 350.

EMPRÉSTIMO DE 1829

Nominal: £ 769.200.

Real: £ 400.000.

Tipo: 52.

Juros: 5 %.

Amortização: 1 %.

Prazo: 30 anos.

Comissão: 2 %.

Aumento do nominal sôbre o real 92,3 %, quase o dôbro !

Autorizado pela lei de 8 de outubro de 1828 e efetuado em Londres em 3 de junho de 1829, com os banqueiros Thomas Wilson & C^o. e N. M. Rothschild, por intermédio do marquês de Barbacena e visconde de Itabaiana, os mesmos que mereceram formal condenação, pelo modo desastroso com que negociaram o de 1824.

Dêste empréstimo, destinado ao pagamento de juros atrasados dos de 1824 e Convenção, só

recebemos vinte e nove mil setecentas e oitenta e sete libras!

A Comissão de 2% dos nossos emissários foi calculada sôbre o capital nominal e não sôbre o real, dando assim £ 15.384, em vez de £ 8.000 !

Com tôda a razão êste empréstimo foi denominado — *o ruinoso* — .

No fim do prazo de seu resgate ainda devíamos £ 508.000, que passaram para o empréstimo de 1859.

Com estas três operações o Brasil recebeu, apenas, a quantia de *dois milhões setecentas e dezenove mil e novecentos e cinquenta e três libras e ficou com o encargo de pagar cinco milhões oitocentas e cinquenta e cinco mil e quatrocentas libras!*

EMPRÉSTIMO DE 1839

Nominal: £ 411.200.

Real: £ 312.500.

Tipo: 76.

Juros: 5 %.

Amortização: 1 %.

Prazo: 30 anos.

Aumento do capital nominal sôbre o capital real, 31,58 %.

Autorizado pelo decreto de 26 de outubro de 1838 e contraído em 5 de fevereiro de 1839, com os banqueiros Samuel & Phillips, pelo nosso ministro em Londres, José Marques Lisboa. Foi destinado a suprir a insuficiência das rendas do Império e resgatado em 1868 com o empréstimo de 1865.

A amortização e os juros dêstes primeiros empréstimos não foram pagos regularmente, montando o atraso a £ 2.188.109, como informou à Câmara o ministro da Fazenda em seu relatório de janeiro de 1843.

EMPRÉSTIMO DE 1843

Nominal: £ 732.600.

Real: £ 622.702.

Tipo: 85.

Amortização: não fixada.

Prazo: 20 anos.

Nominal sobre real: 17,65 %.

Negociado em Londres, em 18 de fevereiro de 1843, pelo ministro José Marques Lisboa e o banqueiro Lion Goldsmid.

Contraído em virtude da Convenção de 22 de julho de 1842 entre o Brasil e Portugal, para a liquidação das contas ainda existentes da Convenção de 29 de agosto de 1825, pela qual o nosso Governo se comprometera a pagar até 1853 o empréstimo português.

O teor da nova Convenção era:

“Art. 1.º — Sua Majestade o Imperador do Brasil reconhece dever a Sua Majestade Fidelís-

sima a quantia de £ 488.393-15-8, de saldo do ajuste de contas entre os dois Governos, feito em Londres no ano de 1837; e assim o juro decorrido desde o 1.º de junho de 1837 ao 1.º de dezembro de 1842, na importância de £ 134.308-5-7, fazendo o total de £ 622.702-1-3.

Art. 2.º — Sua Majestade o Imperador do Brasil obriga-se a realizar o pagamento da dita quantia £ 622.702-1-3, em apólices circuláveis na praça de Londres, do juro de 5 % ao ano e extingúveis no decurso de 22 anos, por anuidades iguais, ou antes, se assim lhes fôr conveniente, entregando ao agente, ou agentes do govêrno portugûês em Londres, *por cada oitenta e cinco libras esterlinas dêste capital, cem libras esterlinas em apólices.*

Art. 3.º — Sua Majestade o Imperador do Brasil obriga-se na conformidade da Convenção adicional ao tratado de 25 de agôsto de 1825, a extinguir, completamente, até o ano de 1853 o capital do empréstimo portugûês de 1823, que se acha a seu encargo.”

Foi extinto quando o saldo de £ 362.000 passou para o empréstimo de 1863.

Ficou assim o povo brasileiro, livre de mais um tributo que pagou pela sua independência.

*

* *

Manoel Alves Branco, visconde de Caravelas, ministro da Fazenda, no seu relatório de 1844 mostra que a dívida do Brasil era a seguinte:

DÍVIDA EXTERNA

<i>Empréstimos</i>	<i>Real</i> £	<i>Em circulação</i> £	<i>Em Cr\$</i> <i>Câmbio 25 1/8</i>
1824	3.000.000	3.393.500	32.416.712,00
Português.	1.400.000	1.011.550	9.662.325,60
1829	400.000	638.200	6.096.086,40
1839	312.512	411.200	3.927.782,40
1842	622.702	732.600	6.997.795,20
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	5.735.214	6.187.050	59.100.701,60

DÍVIDA INTERNA

Apólices de 6 %.....	Cr\$ 46.412.400,00
» » 5 %.....	Cr\$ 1.997.200,00
» » 4 %.....	Cr\$ 119.600,00
	<hr/>
	Cr\$ 48.529.200,00
Total	Cr\$ 107.629.901,60

JUROS PAGOS NO EXERCÍCIO

Dívida Externa	Cr\$ 3.009.808,90
Dívida Interna	Cr\$ 2.889.388,00

Neste exercício, também, se pagou à princesa D. Francisca, o dote de Cr\$ 1.780.403,00.

EMPRÉSTIMO DE 1852

Nominal: £ 1.040.600.

Real: £ 954.250.

Tipo: 95.

Juros: 4 1/2 %.

Amortização: 1 %.

Prazo: 30 anos.

Comissão dos banqueiros: 2 % e comissão dos negociadores 3 %.

Nominal sobre real: 9,05 %.

Autorizado pelo decreto legislativo n. 587 de 6 de setembro de 1850 e contratado pelo nosso representante em Londres, ministro Sérgio Teixeira de Macedo, com a casa Rothschild, em 27 de julho de 1852.

O seu fim foi solver compromissos do empréstimo português.

Ficou extinto em dezembro de 1882.

EMPRÉSTIMO DE 1858

Nominal: £ 1.526.500.

Real: £ 1.425.000.

Tipo: 95,5.

Juros 4 1/2 %.

Amortização: 1,95 %.

Prazo: 30 anos.

Comissão: 4 %, metade para os banqueiros e metade para o negociador.

Nominal sobre real 7,1 %.

Decretado em 26 de agosto de 1857, foi assinado em Londres com N. M. Rothschild & Sons e nosso ministro Francisco Inácio de Carvalho Moreira, barão de Penedo, em 19 de janeiro de 1858.

Foi o primeiro empréstimo contraído para aplicação remuneradora e, também, uma boa operação de crédito. Devido a uma melhora do câmbio, deu Cr\$ 13.005.000,00 em vez de Cr\$

12.666.000,00, como se havia calculado. Este dinheiro completou o têtço que faltava do capital de 38 milhões de cruzeiros da Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II, e empregou-se no prolongamento da estrada que ia, então, até Belém.

[A utilização criteriosa do produto dêste empréstimo, dotou o Brasil com a sua mais importante estrada de ferro, que não nos custou nenhum sacrifício e desenvolveu economicamente as regiões que atravessou.]

A Pedro II, desde a sua inauguração, em 1858, até o fim do Império deu um saldo de cerca de *cem milhões de cruzeiros*, quase igual ao capital nela empregado, que em 1889 era de *cento e oito milhões de cruzeiros*.

Liquidou-se em dezembro de 1882, seis anos antes do prazo de expiração.

Se todos os empréstimos fôsem empregados em melhoramentos como êste, que progresso e riqueza teríamos?

EMPRÉSTIMO DE 1859

£ 508.000 ao par.

Juros: 5 %.

Amortização: 1 %.

Prazo: 20 anos.

Negociado em 23 de fevereiro de 1859 pelo barão de Penedo, com Rothschild & Sons.

Parece à primeira vista uma ótima transação, no entanto, deste empréstimo também não vimos nem um penny, as 508 mil libras pagaram o remanescente do de 1829, o famoso ruinoso, cujo resgate devia se dar no fim de 30 anos.

EMPRÉSTIMO DE 1860

Nominal: £ 1.373.000.

Real: £ 1.210.000.

Tipo: 90.

Juros: 4 1/2 %.

Amortização: 1,65 %.

Prazo: 30 anos.

Nominal sobre o real: 13,47 %.

Negociado em Londres entre N. M. Rothschild & Sons e o barão de Penedo, em 16 de março de 1860.

Tinha por fim auxiliar as companhias:

União e Indústria	£ 675.000
Estrada de Ferro de Pernambuco	£ 400.000
Companhia Mucuri	£ 135.000

Foi resgatado em 1886, quatro anos antes de findar o prazo, tendo para isto o Govêrno emi-

tido apólices, o que quer dizer: a dívida continuou.

□ A aplicação de 675 mil libras na construção da excelente estrada de rodagem “União e Indústria” foi de ótimos resultados até o seu completo abandono, quando a “Pedro II” chegou a Entre-Rios e continuou para Juiz de Fora.

A parte da estrada de ferro de Pernambuco é um dos capítulos mais tristes do malbarato dos dinheiros públicos, na história de nossas estradas de ferro.

A Companhia Mucuri, organizada para o comércio, navegação e colonização da zona do rio Mucuri, não satisfaz as suas finalidades.)

EMPRÉSTIMO DE 1863

Nominal: £ 3.855.300.

Real: £ 3.300.000.

Tipo: 88.

Juros: 4 1/2 %.

Amortização: 1,65.

Prazo: 30 anos.

Nominal sobre o real: 16,8 %.

O decreto de 8 de junho de 1863 autorizou esta operação, ultimada em Londres, em 7 de outubro, com os banqueiros N. M. Rothschild & Sons e o barão de Penedo.

Teve por fim saldar £ 2.919.900 que ainda se deviam dos empréstimos de 1824, 1825 e 1843 e, também, parte da dívida flutuante.

Denominado o *oneroso*, foi violentamente atacado, tendo o seu negociador, o Barão de Penedo publicado o folheto — “O empréstimo bra-

sileiro contraído em Londres em 1863” — defendendo-se das acusações que lhe fizeram.

Foi resgatado em abril de 1890.

É de admirar que das £ 4.712.500 recebidas destes três empréstimos, tantos anos depois, ainda, devêssemos £ 2.919.900, apesar das várias operações de crédito para pagamento de juros e amortizações atrasados.

EMPRÉSTIMO DE 1865

Nominal: £ 6.693.000.

Real: £ 5.000.000.

Tipo: 74.

Juços: 5 %.

Amortização: 1 %.

Prazo: 37 %.

Nominal sôbre o real: 33,8 %.

Amaro Cavalcanti fez notar que o tipo da emissão não foi 74, pois, calculadas as comissões, despesas e outros gastos, o tipo real baixou para 49 !

Com propriedade se poderia denominar êste empréstimo de — *oneroso, ruinoso e desastroso*.

O seu fim foi fazer face às vultosas despesas com a guerra do Paraguai, que nos custou enormes sacrifícios de vidas e dinheiro. Despendemos com ela Cr\$ 613.183.269,70. (*)

O saldo dêste emprêstimo foi convertido no de 1889.

(*) Dr. Liberato de Castro Carreira, "História Financeira e Orçamentária do Império do Brasil", Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1889.

EMPRÉSTIMO DE 1871

Nominal: £ 3.459.100.

Real: £ 3.000.000.

Tipo: 89.

Juros: 5 %.

Amortização: 1 %.

Prazo: 38 anos.

Nominal sobre o real: 15,32 %.

Votado pela lei 1.764 de 28 de agosto de 1870 e contratado em Londres, em 23 de fevereiro de 1871, com os já nossos banqueiros Rothschild & Sons e o ministro conselheiro José Carlos de Almeida Arêas e destinado ao pagamento de dívidas.

Passou para o de 1889.

EMPRÉSTIMO DE 1875

Nominal: £ 5.301.200.

Real: £ 5.000.000.

Tipo: 96,5.

Juros: 5 %.

Amortização 1 %.

Prazo 38 anos.

Nominal sobre o real: 6,02 %.

Negociado entre a casa Rothschild & Sons e o barão de Penedo, também, para o pagamento de dívidas. Com tôdas as despesas o tipo baixou para 80.

Convertido no de 1889.

EMPRÉSTIMO DE 1883

Nominal: £ 4.599.000.

Real: £ 4.000.000.

Tipo: 89 (com as despesas ficou em 81).

Juros: 4 1/2 %.

Amortização: 1 %.

Prazo: 38 anos.

Nominal sôbre o real: 15 %.

Firmado o contrato em 22 de janeiro de 1883 com a casa Rothschild e o conselheiro João José do Rosário, diretor do Tesouro Nacional e delegado do mesmo em Londres. Também para cobrir gastos.

Este empréstimo devia terminar em 1921, porém os *fundings* de 1898 e 1914 prorrogaram o resgate por mais 26 anos, sendo autorizada a emissão de *coupons*, para o pagamento de juros a partir de 1 de junho de 1923.

EMPRÉSTIMO DE 1886

Nominal: £ 6.431.000.

Real: £ 6.000.000.

Tipo: 95.

Juros: 5 %.

Amortização: 1 %.

Prazo: 37 anos.

Nominal sobre o real: 7,2 %.

Negociado em 26 de fevereiro de 1886, com Rothschild e o conselheiro Antônio José de Azevedo Castro, delegado do Tesouro Nacional em Londres, com o fim de consolidar a dívida flutuante e pagar despesas em débito. Convertido no de 1889.

EMPRÉSTIMO DE 1888

Nominal: £ 6.297.300.

Real: £ 6.000.000.

Tipo: 97.

Juros: 4 1/2 %.

Amortização: 1 %.

Prazo: 37 anos.

Nominal sobre o real: 4,96 %.

Depois de contratado diretamente com o ministro da Fazenda João Alfredo Corrêa de Oliveira e os banqueiros Rothschild & Sons, foi celebrado em 28 de junho de 1888.

Destinado a consolidar a dívida flutuante e a melhoramentos de que o país carecia. Sem intermediários, foi uma ótima operação.

EMPRÉSTIMO DE 1889

Nominal: £ 19.837.000.

Real: £ 17.213.000.

Tipo: 90.

Juros: 4 %.

Amortização: 1/2 %.

Prazo: 56 anos.

Nominal sobre o real: 15,20 %.

Celebrado em Londres em 30 de setembro de 1889 com a casa Rothschild e o nosso representante conselheiro José Antônio de Azevedo Castro.

O fim da operação foi consolidar os empréstimos de 1865, 1871, 1875 e 1886, todos de juros de 5 %, em um único de 4 %.

EMPRÉSTIMOS EXTERNOS — 1824 A 1899 (*)

Data	Juros	Tipo	Capital Nominal	Capital Real	Percenta- gem N/R	Amor- tização	Pro- zo
1824	5	80,66	£ 3.686.200	£ 3.000.000	22,87	1	30
1825	5	100,	1.400.000	1.400.000	0,	—	30
1829	5	52,	769.200	400.000	92,30	1	30
1839	5	76,	411.200	312.500	31,58	1	30
1843	5	85,	732.600	622.702	17,65	—	20
† 1852	4½	95,	1.040.600	954.250	9,00	1,10	30
* 1858	4½	95,5½	1.526.500	1.425.000	7,1	1,95	30
* 1859	5	100,	508.000	508.000	0,	1	20
* 1860	4½	90,	1.373.000	1.210.000	13,47	1,65	30
* 1863	4½	88,	3.855.300	3.300.000	16,8	1,65	30
* 1865	5	74,	6.963.600	5.000.000	33,80	1	37
* 1871	5	89,	3.459.600	3.000.000	15,32	1	38
* 1875	5	96,5½	5.301.200	5.000.000	6,02	1	38
* 1883	4½	89,	4.599.600	4.000.000	15,0	1	38
1886	5	95,	6.431.000	6.000.000	7,2	1	37
1888	4½	97,	6.297.300	6.000.000	4,96	1	37
1889	4	90,	19.837.000	17.213.500	15,24	0,5	56
			£ 68.191.900	£ 59.345.950			

(*) "Anuário Estatístico do Brasil", 1939/40, pág. 1.423.

É preciso notar que o capital real recebido não foi o que aí figura, pois de alguns empréstimos não vimos nem uma libra, entre eles o de 1825 que encampou a dívida de Portugal, o de 1829, o de 1843 e outros destinados ao pagamento de juros e amortizações em atraso.

Amaro Cavalcanti (*) mostra que o movimento geral de nossa dívida externa em 1889, calculado ao câmbio de 27 dinheiros por cruzeiro, era o seguinte:

Capital recebido	Cr\$ 286.062.045,10
Juros pagos	Cr\$ 277.323.129,40
Amortização feita	Cr\$ 158.493.279,60
Comissões	Cr\$ 9.537.606,60
Dif. do tipo de emissões	Cr\$ 46.642.336,00
	<hr/>
	Cr\$ 778.058.396,70

Convertido em libras o capital recebido, tem-se, apenas, 32 milhões para uma dívida de 68 milhões!

Do que fica contado evidencia-se a falta de zelo do governo monárquico, quer ao contrair estas obrigações que só davam vantagens aos prestamistas e intermediários, ficando para a nação os mais pesados encargos, quer no emprêgo dos minguados capitais que sobravam. Do total de 68

(*) "Elementos de Finanças", pág. 396.

milhões de libras, sómente 3 % teve aplicação proveitosa, sendo £ 1.425.000 na estrada de ferro D. Pedro II e £ 675.000 na estrada de rodagem União e Indústria; os outros 97 % cobriram gastos que em nada beneficiaram a economia da nação, nem contribuíram para o seu progresso. Donde se conclui: que a política financeira do Império foi um desastre e que os 17 empréstimos externos da Monarquia, em vez de serem propulsores do progresso do Brasil, foram vorazes sorvedouros de sua renda.

O Império legou à República uma dívida externa consolidada de £ 30.322.000.*

(*) "Anuário Estatístico do Brasil", pág. 1.424.

DÍVIDA INTERNA

A Colônia deixou ao Império pesada dívida interna que, como se vê na “Exposição do Estado da Fazenda Pública”, apresentada pelo ministro da Fazenda, Manoel Jacinto Nogueira da Gama, à Assembléia Constituinte de 1823, era em junho de 1822 de Cr\$ 10.176.580,00, não incluída nesta importância a dívida das províncias; o modo de saldá-la foi assaz discutido. A Comissão de Fazenda, na sessão de 17 de agosto de 1826, a mesma que deu parecer sobre o desastroso empréstimo de 1824, externou opinião:

“A Comissão não entra, nem julga que se deva entrar, na análise desta dívida; está contraída, cumpre pagá-la; mas entendendo que não ocorre para o seu pagamento outro meio senão o de alguma operação de crédito, porque ainda que se diga *que o crescimento do comércio e in-*

dústria, que a boa fiscalização das rendas e a bem entendida economia nas despesas farão crescer consideravelmente o rendimento público, também é certo que crescem em proporção as necessidades do Estado; oferecerá a esta Câmara um projeto de lei para esta dita operação de crédito; e a êsse respeito guiar-se-á pelos mais luminosos princípios da Economia Política. Consistirá ela na circulação do crédito, que, segundo a definição de um célebre economista, é uma nova riqueza que cresce à riqueza real.

“Esta circulação do crédito não será por meio de uma nova dívida que se vá contrair, para com o seu recebido produto satisfazer os atuais credores, e sim fazendo de certo modo reviver e reproduzir-se um capital já consumido, representando-se a dívida em novos títulos dados pelo atual Governo; anexando-se-lhes um juro pela demora do pagamento, os quais possam facilmente entrar na circulação, e ser empregados nas transações do comércio...”

Os grifos são meus para frisar o bom senso dos conceitos e o valor da medida proposta para o pagamento da dívida.

É freqüente, entre nós, a campanha ao possuidor de apólices; os que assim procedem ignoram o benefício prestado ao Estado e a economia do país por êste título que, emitido com critério, tira o Governo de dificuldades, quando precisa

de dinheiro para despesas indispensáveis ou para encetar serviços úteis e, também, que o capital de particular empregado em apólices, pela facilidade de sua conversão, está sempre pronto à acudir as iniciativas proveitosas à economia da Nação.

Em 15 de novembro de 1827, foi promulgada a lei que reconheceu como dívida pública:

a) Tôdas as dívidas de qualquer natureza, origem ou classe constantes de títulos verídicos e legais, contraídas pelo Govêrno, assim no Império como fora dêle, até o fim de 1826, à exceção daquelas que se acharem prescritas pelo alvará de 9 de novembro de 1810.

b) Todos os juros vencidos e não pagos de quaisquer das referidas dívidas, que pela natureza de seus contratos os venciam.

c) Denominou a dívida contraída no Império por — dívida interna — e a fora dêle por — dívida externa —.

d) Fixou em 14 milhões de cruzeiros a dívida fundada.

e) Estabeleceu o valor mínimo de Cr\$ 400,00 para cada apólice ao juro de 5 % e isenção de todo e qualquer impôsto, inclusive o de herança.

f) Criou a Caixa de Amortização para efetuar os pagamentos dos capitais e juros de

qualquer título da dívida pública, cuja transferência seria à vista das partes contratantes e mediante corretor, assinando todos o livro a isto destinado.

*

* *

Quando Pedro I abdicou, a dívida interna montava a Cr\$ 13.935.286,00, aumentando durante a Regência para 30 milhões de cruzeiros e atingindo, no fim dos 48 anos de reinado de Pedro II, a Cr\$ 543.585.300,00. (*)

O seguinte quadro reproduzido do livro — “Elementos de finanças” (**) — de Amaro Cavalcanti, dá tôdas as emissões:

(*) Amaro Cavalcanti, obra citada, pág. 387.
(**) Págs. 390 e segs.

EMIÇÃO DE APÓLICES DA DÍVIDA INTERNA FUNDADA DESDE
A SUA CRIAÇÃO EM 1827

APÓLICES DE 6% CONVERTIDAS EM TÍTULOS DE 5%

<i>Data</i>	<i>Autorização</i>	<i>Fim</i>	<i>Importância em Cr\$</i>	<i>Tipo de emissão</i>
1828 a 1832	Lei de 15 de novembro de 1827	Suprimento de deficit	13.496.600,00	63,38
1832 a 1834	Resolução de 7 de novembro de 1831	Pagamento de despesas	5.974.600,00	85
1837	Dec. n.º 50, de 17 de outubro de 1836	Despesas com a pacificação das províncias do Pará e Rio Grande do Sul	1.723.000,00	85
1837 a 1838	Dec. n.º 74, de 6 de outubro de 1837	Suprimento de deficit	5.861.400,00	70
1839	O mesmo decreto e o de n.º 58, de 12 de outubro de 1838...	Idem	1.918.000,00	70

290 (Continua)

(Continuação)

<i>Data</i>	<i>Autorização</i>	<i>Fim</i>	<i>Importância em Cr\$</i>	<i>Tipo de emissão</i>
1840	Avisos de 13, 14, 23, 25 e 28 de novembro de 1840	Pagamento de despesas do arsenal de Guerra	23.0 303.400,00	83
1841	Dec. n.º 158, de setembro de 1840	Suprimento de deficit	4.105.600,00	
1842 e 1843	Dec. n.º 231, de 13 de novembro de 1841	Idem	5.346.600,00	69/73%
1842 a 1845	Dec. n.º 762, de 25 de setembro de 1840	Pagamento de reclamações brasileiras e portuguesas ..	2.124.200,00	
1843 e 1844	Dec. n.º 283, de 7 de junho de 1843 e dec. 9 de agosto de 1843	Pagamento do dote e enxoval da princesa de Joinville ..	1.720.000,00	

425
(Continua)

(Continuação)

Data	Autorização	Fim	Importância em Cr\$	Tipo de emissão
1843 a 1846	Dec. n.º 283, de 7 de junho e 313 de 18 de outubro de 1843	Suprimento de deficit	1.495.000,00	73/90%
1844 a 1845	Lei 21 de outubro de 1843	Idem	2.344.000,00	
1844 a 1848	Dec. n.º 283, de 7 de junho de 1843	Idem	7.505.400,00	
1846	O mesmo decreto e o n.º 370, de 18 de setembro de 1845..	Idem	336.000,00	86/90%
1851 a 1853	Lei n.º 555, de 15 de junho de 1850	Idem	5.213.800,00	
1858	Resolução de 25 de setembro 1840	Pagamento de reclamações portuguesas	5.400,00	

53
(Continua)

(Continuação)

<i>Data</i>	<i>Autorização</i>	<i>Fim</i>	<i>Importância em Cr\$</i>	<i>Tipo de emissão</i>
1860 a 1862	Art. 5.º da lei n.º 1083, de 22 de agosto de 1860	Permuta das ações da Estrada de Ferro de Pernambuco	2.466.400,00	
1860 a 1872	Idem	Idem da Bahia	186.600,00	93%
1861 a 1872	Idem	Idem da Pedro II	11.328.000,00	
1860 a 1862	Lei n.º 1.114, de 27 de setembro de 1860	Pagamento do resgate do papel-moeda do Banco do Brasil	2.150.000,00	90/91%
1863	A mesma lei e a de n.º 1.117, de 9 de setembro de 1862...	Indenização de prêsas espanholas da guerra da Independência e do Rio da Prata; resgate do papel-moeda e de bilhetes do Tesouro..)	5.890.400,00	

(Continua)

(Continuação)

<i>Data</i>	<i>Autorização</i>	<i>Fim</i>	<i>Importância em Cr\$</i>	<i>Tipo de emissão</i>
1864	Lei n.º 1.231, de 10 de setembro e dec. n.º 3.225, de 20 de outubro de 1864	Encampação da Cia. União e Indústria	3.161.000,00	
1865	Art. 22 § 4.º da lei n.º 1.117, de 9 de setembro de 1862 e art. 2.º da de 20 de setembro de 1864	Resgate de papel-moeda e despesas do casamento das princesas D. Isabel e Dona Leopoldina	1.288.000,00	
1865 a 1872	Lei n.º 1.244, de 26 de junho de 1865 e outras	Despesas da guerra do Paraguai	143.894.700,00	
1869	Lei n.º 1.245, de 28 de junho de 1865	Pagamento de terrenos na Lagoa	50.000,00	

(Continua)

(Continuação)

<i>Data</i>	<i>Autorização</i>	<i>Fim</i>	<i>Importância em Cr\$</i>	<i>Tipo de emissão</i>
1870	Lei n.º 1.735, de 9 de outubro de 1869	Compra da ilha das Enxadas	1.705.000,00	
1870	Lei n.º 1.764, de 28 de junho de 1870	Resgate de bilhetes do Tesouro	25.000.000,00	91½%
1871	Lei de 15 de novembro de 1827	Cessão ao Estado do Oratório para a Caixa de Amortização	600,00	
1873, 1874 e 1875	Dec. n.º 4.438, de 4 de dezembro de 1869 e n.º 4.618, de 4 de novembro de 1870...	Pagamento à Cia. da doca da Alfândega do Rio de Janeiro	2.734.000,00	
1876	Lei n.º 2.540, de 22 de setembro de 1875	Suprimento de deficit	8.600.000,00	par

(Continua)

(Continuação)

<i>Data</i>	<i>Autorização</i>	<i>Fim</i>	<i>Importância em Cr\$</i>	<i>Tipo de emissão</i>
1877	Diversas leis	Diversos serviços	30.000.000,00	97%
1877	Lei n.º 1.145, de 28 de junho de 1865	Dote da princesa Januária...	1.200.000,00	
1879	Lei n.º 2.792, de 20 de outubro de 1877	Consolidação da dívida flu- tuante	40.000.000,00	par
1880 a 1884	Dec. n.º 6.919, de 1 de junho de 1878 e Lei n.º 2.940, de 31 de outubro de 1879	Permuta de ações da estrada de ferro de Baturité	606.000,00	
			339.733.700,00	
			14.480.700,00	
			324.893.000,00	

Deduzindo as apólices amortizadas no valor de

APÓLICES DE 5 %

<i>Data</i>	<i>Autorização</i>	<i>Fim</i>	<i>Importância em Cr\$</i>
1830 a 1883	Lei de 15 de novembro de 1827 e dec. de 29 de novembro de 1834 e 13 de novembro de 1841	Pagamento da dívida inscrita de Cr\$ 2.163.800,00 menos Cr\$ 161.200,00 já amortizados	2.002.600,00
1886	Lei n.º 3.229, de 3 de setembro de 1884	Consolidação da dívida flu- tuante	50.000.000,00

APÓLICES DE 4 %

1834 a 1835	Lei de 15 de novembro de 1827	Pagamento de dívida inscrita	119.000,00
-------------	-------------------------------	------------------------------	------------

Total: 377.014.600,00

APÓLICES OURO (*)

<i>Empréstimo</i>	<i>Emissão</i>	<i>Circulação</i>
Dec. 4.244, de 15 de setembro de 1868 — 6 %	Cr\$ 30.000.000,00	Cr\$ 18.953.500,00
Dec. 7.381, de 10 de julho de 1871 — 4 %	51.885.000,00	34.232.500,00
Dec. 10.322, de 27 de agosto de 1889 — 4 %	109.694.000,00	109.694.000,00
	<hr/>	<hr/>
	191.579.000,00	162.880.000,00

*
* * *

Como os empréstimos externos, os internos, com muito poucas exceções, foram contraídos para suprir deficits e pagar despesas improdutivas.

(*) Castro Carreiro, obra citada.

São da dívida fundada os seguintes compromissos do Tesouro: aposentadorias, reformas, montepios, pensões e garantia de juros. Não consegui obter a quantia certa em 1889, porém pela lei orçamentária de dezembro de 1894, esta dívida fundada era de 27.843.000 cruzeiros e, calculando-se um aumento de um milhão de cruzeiros anuais, não se erra dando 22 milhões de cruzeiros para 1889.

Havia ainda depósitos confiados ao Governo que, segundo Castro Carreira, eram os seguintes:

Depósito das Caixas Econômicas	Cr\$ 24.534.500,00
» do Monte Socorro	Cr\$ 919.392,00
» do Cofre dos Órfãos	Cr\$ 15.340.433,00
» de Defuntos e Ausentes	Cr\$ 4.067.889,00
» de diversas origens	Cr\$ 19.037.817,00
» de emancipação de escravos	Cr\$ 6.857.142,00
	<hr/>
	Cr\$ 70.757.173,00

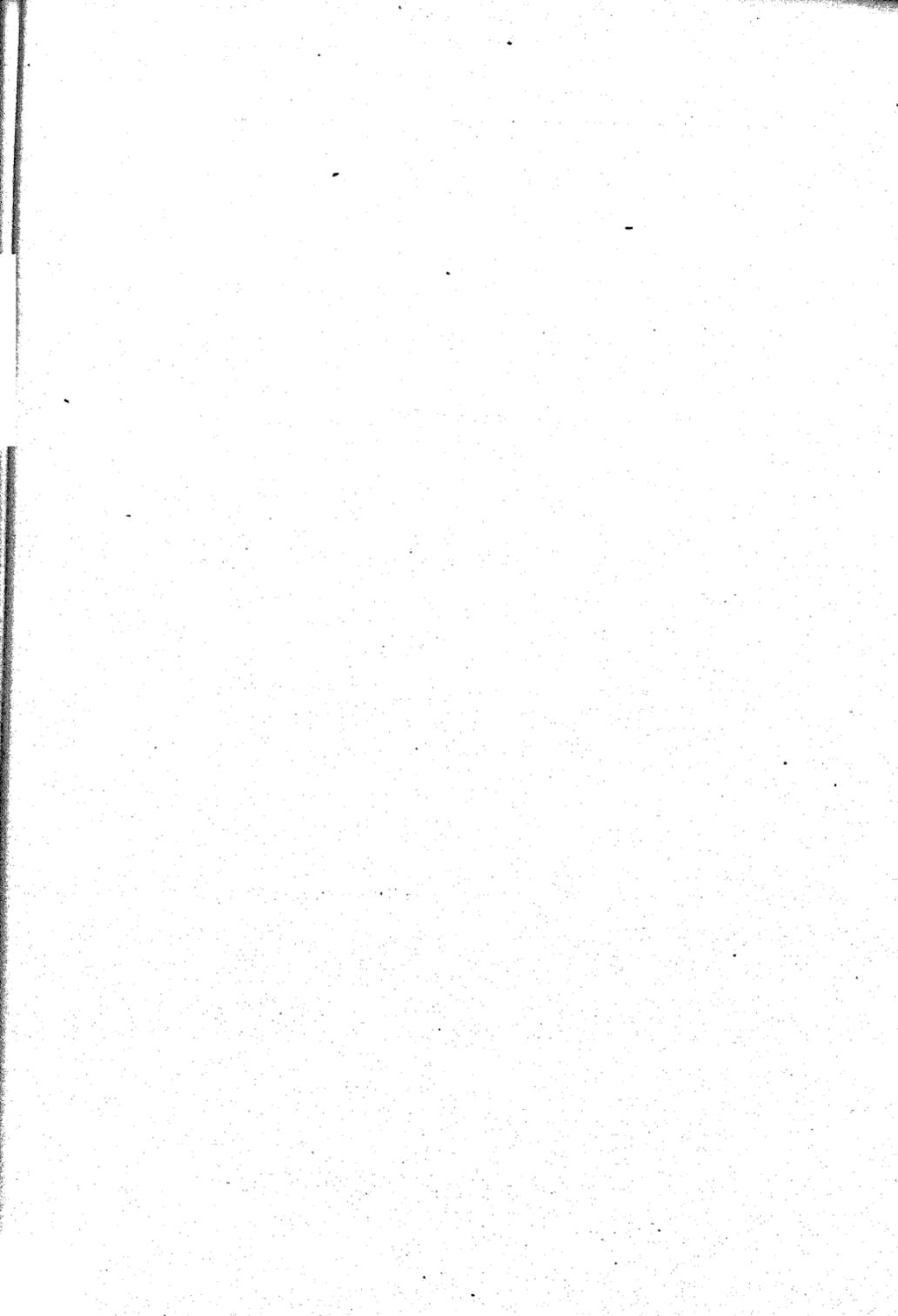
Portanto, a dívida total era no fim do Império:

Dívida externa £ 30.322.000 ao câmbio de 27	Cr\$ 269.501.936,00
Dívida interna em apólices papel	Cr\$ 377.014.600,00
Dívida interna em apólices ouro	Cr\$ 162.880.000,00
Dívida de montepios, pensões etc. ⁵⁶¹	Cr\$ 22.000.000,00
Dívida de depósitos	Cr\$ 70.757.173,00
	<hr/>
	Cr\$ 902.153.709,00

ORÇAMENTOS

Depois de se saber que os empréstimos do Império, com poucas exceções, tiveram o objetivo de cobrir despesas, é óbvio que os orçamentos foram deficitários.

O quadro da pág. 1.410 do Anuário Estatístico do Brasil (1939-1940) mostra que a receita geral de 1822 a 1889 foi de *três bilhões e oitocentas e trinta e oito milhões de cruzeiros* e a despesa de *quatro bilhões e setecentos e dez milhões de cruzeiros*, havendo, por conseguinte, um deficit de *oitocentos e setenta e dois milhões de cruzeiros*.



RIQUEZA DA NAÇÃO

Ao surgir o Império, o Brasil estava em condições precárias e durante os 67 anos de regime monárquico nada se fez para desenvolvê-lo; ao contrário, mais se agravou a situação com gastos supérfluos, sem uma só medida útil para fazê-lo progredir. Por isso, ao desaparecer suas condições bem pouco diferiam.

Uma nação prospera e enriquece, quando, além de seu orçamento, tem equilibrada sua balança de valores, isto é, o saldo da exportação sobre a importação é suficiente para satisfazer os compromissos no exterior, como são as remessas de juros e amortizações de empréstimos, lucros de capitais aplicados em negócios, dinheiro de súditos de países estrangeiros e outras.

No quadro abaixo, cujos dados foram extraídos da pág. 1.358 do Anuário já citado, se vê em libras ouro o que exportamos e importamos e o resultado que tivemos. Não há cifras sobre as quantidades.

VALOR EM £ OURO

<i>Ano</i>	<i>Exportação</i>	<i>Importação</i>	<i>Deficit</i>	<i>Saldo</i>
1822-31	38.146.000	41.416.000	3.270.000	
1832-41	51.216.000	58.266.000	7.050.000	
1842-51	57.417.000	62.756.000	5.339.000	
1852-61	107.127.000	119.365.000	12.238.000	
1862-71	151.631.000	133.491.000		18.140.000
1872-81	205.495.000	166.533.000		38.962.000
1882-89	173.094.000	151.813.000		21.281.000
	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	784.126.000	733.640.000	27.897.000	78.383.000

Houve um saldo de £ 50.486.000, importância bem inferior à que se pagou em juros e amortizações de alguns de nossos improdutivos empréstimos.

No período 1822-31 a média anual de nossa exportação foi de £ 3.814.600 e no período 1882-89 de £ 21.637.000, seis vezes maior.

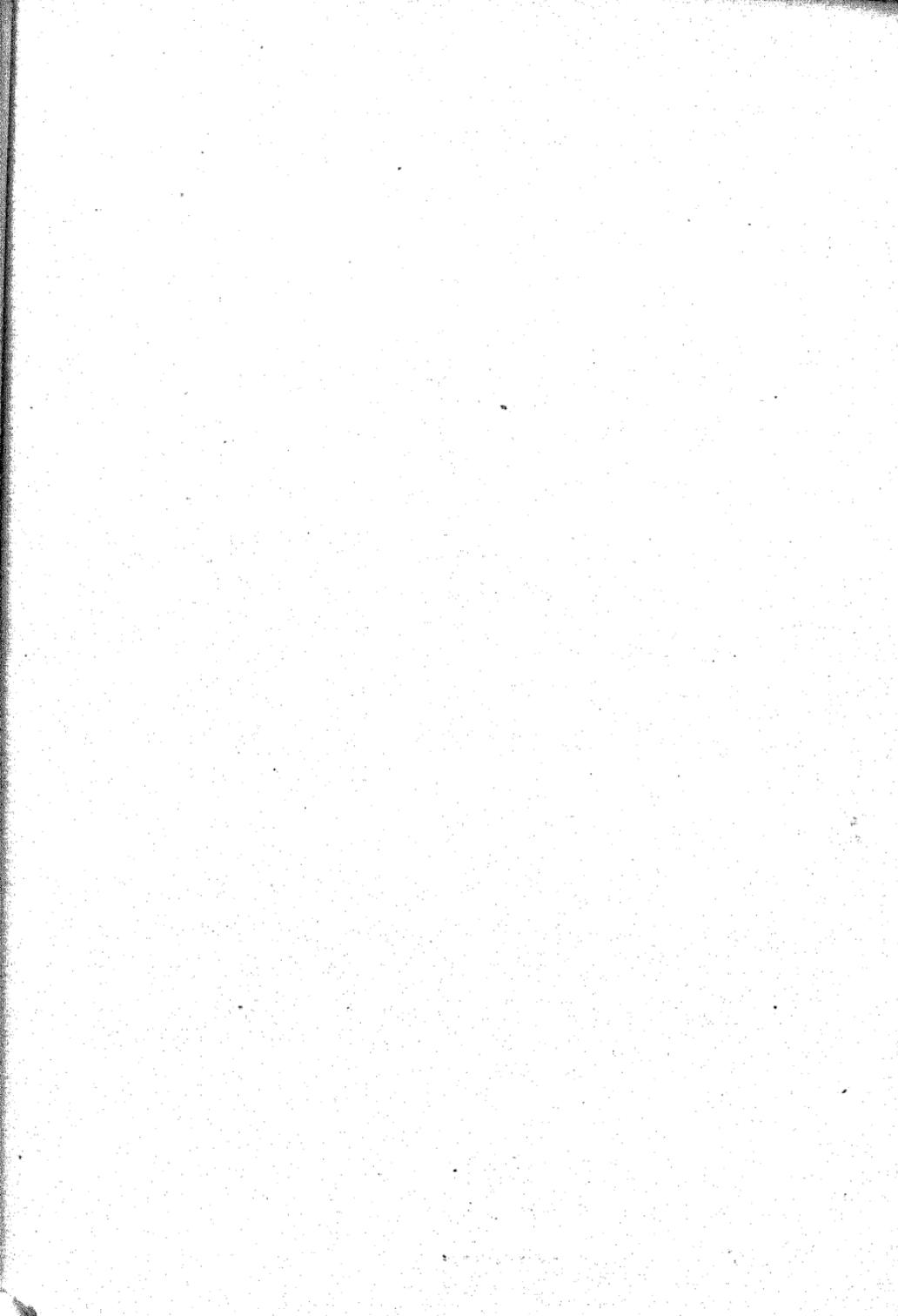
CÂMBIO

Ao raiar da Independência o câmbio ouro era de 60 3/4 pence por cruzeiro, passando, pela reforma monetária de 1833, a 43 1/5 por Cr\$ e pela reforma de 1846 ficou em 27 pence por cruzeiro.

A libra teve o seu valor mínimo de Cr\$ 4,63, em 1825, subindo a Cr\$ 10,52 em 1830, baixando novamente em 1835 a Cr\$ 6,12; depois manteve-se durante anos numa média de Cr\$ 9,00, até que em 1868 chegou a Cr\$ 14,12 por causa da guerra do Paraguai. (*) Em 1889 a libra valia Cr\$ 9,00.

O câmbio sempre foi sustentado à custa das operações de crédito.

(*) "Anuário", págs. 1353 e 1354.



A POLÍTICA DO IMPÉRIO

Aí está, sem fantasia e baseada em documentação oficial, a história econômico-financeira do Império, e dela se conclui que a política adotada para a economia e as finanças do Brasil, se não pode servir de modelo, é um exemplo cheio de ensinamentos para não incorreremos nos mesmos erros, infelizmente, repetidos.

Vivemos sessenta e sete anos num marasmo de entristecer, numa inércia de pasmar, apesar de no Parlamento alguns homens eminentes e patriotas, mostrarem a completa desorientação dos negócios públicos e os métodos mais adequados a melhorá-los, discutindo e votando leis úteis ao desenvolvimento do país; tudo foi desprezado pela administração.

O poder era a única preocupação dos que governavam e para nele se manterem praticavam erros e irregularidades que sacrificavam o país. Por sua causa lutavam os dois partidos,

condenando o que estava por baixo os atos do outro, para repetí-los quando tomasse o seu lugar. As lutas e tricas políticas ocupavam todo o tempo dos governantes, daí a permanente ausência de uma orientação firme, que muito valeria ao progresso de nossa terra.

Chegamos ao fim do Império em condições não muito diferentes das da Independência, apesar da população ter subido de 4.500.000 habitantes a 14 milhões e outros fatores que bem aproveitados teriam desenvolvido a Nação. Não tínhamos instrução. Vias de comunicação não existiam, a não ser meia dúzia de estradas de ferro, quase tôdas em más condições. Não possuíamos um só porto aparelhado. As poucas indústrias que tivemos e que serviram em limitadas épocas, mesmo fortemente amparadas, desappareceram. Lavoura era a do café, já em franca prosperidade e cuja exportação evitou chegarmos a situação mais precária.

Os meus conceitos sôbre a Monarquia são idênticos aos dos que a estudaram sem paixão, não se deixando levar pelas histórias dos entusiastas, que por fatos isolados tanto a exaltaram.

Este trabalho não é de crítica a regimes ou pessoas, é apenas o relato fiel e imparcial de nossa história econômico-financeira e como quem observa, estuda e analisa, fatalmente deduz, cheguei às conclusões que expendi.

Para mostrar que nada inventei, nem deturpei e que as minhas opiniões são perfeitamente fundadas, transcrevo trechos do discurso pronunciado na Câmara dos Deputados, na sessão de 22 de maio de 1889, no ocaso do regime, por vulto eminente de nossa pátria, admirado e reverenciado por todos os brasileiros e que prestou assinalados serviços não à Monarquia, nem à República, mas ao Brasil: JOAQUIM NABUCO.

“Eu comecei pensando que era possível em política fazer-se um pequeno partido de moralidade pública, mas vi que seria um partido de profetas de Israel chorando sôbre as desgraças da Pátria; vi que só havia duas resoluções a tomar; ou aceitava as coisas como elas são, os vícios, as fraquezas, os erros de um sistema que ninguém pode modificar (*apoiados e não apoiados*); ou retirar-lhe completamente a nossa responsabilidade, deixando a vida política. Senti porém que não devia ter uma linguagem para meus adversários e outra para meus amigos, ter dois pesos e duas medidas e indignar-me ou não com fatos da mesma natureza, ou conforme era por conta de um ou outro partido que êles corriam (*apoiados*) (*)...

(*) Refere-se à questão “Loyo” — Contrato de José da Silva Loyo celebrado com o Ministério da Agricultura, para a construção de engenhos centrais, melhoramentos do porto em Pernambuco e empréstimo de dez milhões de cruzeiros à Província de Minas.

... “é uma questão que aberta não pode ser mais limitada a uma só pessoa, que afeta a moralidade intrínseca, a medula dos dois partidos constitucionais; não é o processo de um ministério que instituí, é o processo de todos, é o processo dos dois partidos, é o processo da própria Monarquia que os deixou levãr o país a tal estado. (*Apoiados*)”.

Sr. PEDRO LUIZ — V. Ex. está condenando a Monarquia.

NABUCO — “Não a estou condenando senão por sua fraqueza, por deixar os dois partidos parasitários, que só vivem do prestígio que ela tem, exporem o país a tal processo... No meio desta liquidação dos partidos constitucionais, o próprio partido republicano há de fazer a justiça que até agora tem feito ao nosso velho Imperador, de que a Monarquia sai de todos estes negócios com as mãos limpas”. (*Apoiados*).

Depois de falar dos contratos de emigrantes, dos empréstimos às províncias, dos engenhos centrais e outros, a um aparte do deputado Afonso Pena, responde:

“Eu não duvidaria constituir o nobre deputado por Minas Gerais árbitro nesta questão de moralidade, se S. Ex. quisesse romper seus laços partidários e fôssemos constituir nesta Câmara um tribunal de homens para julgar os atos

de ambos os partidos, a respeito dos quais se pudesse levantar essa preliminar da moralidade administrativa, que pelo menos é para mim questão não de moralidade e sim de boa ou má gestão dos negócios públicos...

Sr. RODRIGUES PEIXOTO — Mas eram legais.

NABUCO — “Não estou tratando da questão da legalidade, estou tratando da questão da moralidade, mesmo porque nunca houve lei respeitada neste país...

“Os negócios Loyo, em matéria de engenhos centrais, não vieram, portanto, na pior hipótese, senão continuar a série dos que, na mesma linguagem, se pode chamar *escândalos administrativos*, praticados pelas administrações anteriores, porque foi sempre a regra fazer concessões a indivíduos que não tinham outro fim e não as pediam para outra coisa, senão bater moeda esterlina sobre elas. Tôdas as concedidas foram feitas para serem vendidas a indivíduos que não representavam por si, nem por seus associados a soma de capitais precisos para a realização de tais projetos; foram sempre dadas entre nós para serem negociadas em Londres. Cada um contrato pressupunha entre o Govêrno e os ácionistas inglêses nada menos do que todos estes intermediários: o concessionário ou agente administrativo, o auxiliar que o acom-

panhava em Londres, porque em geral êle não sabia inglês, o *promoter* inglês, o contratador e a diretoria”.

Referindo-se ao pôrto de Pernambuco, cujo edital de concorrência se publicou em Londres, quando êle lá estava, diz:

“Pelas suas cláusulas parecia que o Govêrno tinha antes interêsse em que o pôrto não se fizesse.

“Eu me recordo perfeitamente de que a impressão geral foi que os têrmos dessa concorrência *não eram sérios, não eram práticos, de quem queria levar a efeito as obras.*

“Tudo o que se pode desejar para um bom regime de contratos é que êles sejam feitos com pessoas idôneas em condições vantajosas para o Estado...

“Na Inglaterra, quando se quer contratar um fornecimento ou um serviço importante, *chamam-se homens de reputação nesse ramo de negócios, não se apela como entre nós para a massa dos especuladores,* naturalmente estimulados todos pela perspectiva de um bom negócio, e que vivem de concorrer a tudo para ver se por acaso ganham algum prêmio nessa loteria imoral”.

Fala a seguir no negócio do Xingú, em que os sócios se desavieram e por isso o projeto da

concessão ficou parado na Câmara e lê um trecho de uma carta do dr. Assis:

— “O homem que faltou ao seu empenho comigo não podia merecer-me mais confiança, e daí o abandono em que ficou o decreto da concessão Xingú, que em segunda discussão dorme na Câmara dos Deputados o sono do esquecimento. —

“Longe de haver um ato político da Câmara em desfavor dêsse contrato o que se evidencia é que êle deixou de ser lei por se, haver desinteressado de sua passagem o elemento individual em que êle se originara e que o promovia. Quem não sabe, sr. Presidente, que nesses casos, a ordem do dia da Câmara depende muito das solicitações dos próprios, ou do Govêrno por êles?

“O que se pode chamar negócio sério, melindroso para a administração é o negócio de Copacabana, que em documento assinado pela diretoria foi alegado que uma companhia estrangeira, norte-americana, a Botanical Garden, foi obrigada a entregar à Condessa de... (*) a quantia de Cr\$ 400.000,00 para conseguir a caducidade de um decreto imperial.

(*) Dama de altas virtudes, muitas prendas e grande prestígio.

“O que se pode chamar negócio lucrativo é o do Xingú, que se vê do mesmo folheto, que já li, devia dar de lucro a cada interessado dois milhões de cruzeiros.

“O que se pode chamar negócios graves são os das estradas de ferro concedidas e logo rescindidas; é o da Estrada de Ferro D. Pedro I, (*) pela qual estamos ameaçados de uma reclamação inglesa de nada menos de 8 a 10 milhões de cruzeiros.

“O que se pode chamar negócio humilhante para as Câmaras e Govêrno, igualmente, é êsse desgraçado negócio Waring Brothers, do qual podem dar testemunho todos aquêles que assistiram a leitura neste recinto pelo barão de Cotegipe, da nota do ministro inglês.

“O que se pode chamar negócios verdadeiramente gigantescos são todos os nossos fornecimentos, inclusive esta massa nunca penetrada pela luz pública, da sêca do Ceará. Tudo isto junto, sr. Presidente, forma uma série de escândalos acumulados uns sôbre os outros e sôbre os quais nenhum inquérito foi até hoje reclamado pelos que agora tanto se indignam contra o nome de Loyo.

Sr. COELHO RODRIGUES — Foi no tempo dos ladrões de casaca...

(*) De Santa Catarina ao Rio Grande do Sul. C. B. Ottoni disse que não era uma empresa de viação, mas de especulação.

JOAQUIM NABUCO — Se V. Ex., Sr. Presidente, quizer ir mais longe, tome a lista dos concessionários de estradas de ferro, nomeia-se uma Comissão da Câmara... seria preciso 100 Comissões!

Sr. MATA MACHADO — V. Ex. não se esqueça também das cambiais Mauá, para não se referir somente a uma época.

NABUCO — Não me compreende o nobre deputado. Não estou retaliando, estou procurando mostrar que *êste gênero de negócios se tem dado em tôdas as administrações, e que entre nós a êsse respeito, não há diferença entre partidos, não há diferença entre ministérios, não há diferença entre Câmaras, não há diferença entre épocas*

.....

“Há uma época em que pela expansão do espírito industrial, por uma vitalidade renascente do espírito de emprêsa, por um estímulo qualquer de energia dos capitalistas ou dos especuladores, o Parlamento e o Govêrno são tomados da febre de contratar. Nessa época fazem contratos com todo o mundo, é uma chuva de ouro que cai do Tesouro sôbre os concessionários, e então se diz que a administração está envolvida em negócios, que o Ministério está em contato com os patoteiros.

“Os abusos nessa época são, forçosamente, tão grandes como em tempo de guerra ou de sêca...

“Não é questão de homens, nem de Govêrno, é de épocas. Os mesmos homens conforme as épocas, são severos ou fáceis. A reputação de severidade de uns é sempre injustamente feita à custa da dos outros... Mas não há diferença entre partidos, só temos em política um pessoal!

Sr. ZAMA — “Então é um país perdido”.
(outros apartes).

NABUCO — “Não é perdido. *Temos porém que mudar o nosso sistema de administração para evitarmos os graves abusos e prejuízos de que periòdicamente o Estado vem a sofrer, não havemos porém de lá chegar estabelecendo diferença entre homens.*

“A verdade é que em matéria de administração neste país só temos tido duas escolas ou dois sistemas: — não fazer contrato com ninguém, fechar o Tesouro a tôdas as investidas, não se deixar tentar por nenhuma perspectiva de melhoramentos, assim se tem a certeza de não ser lesado em negócio algum — o outro é o *inverso, de tentar grandes obras, de empreender grandes projetos e portanto para isso fazer grandes contratos. Nêsse regime o Estado é lesado por fôrça, mas o que êle ainda mais sofre é por*

culpa do Parlamento. Votamos, com efeito, de uma assentada, orçamentos gigantescos e o resultado é que o Govêrno faz repentinamente êsses gigantescos contratos que suscitam depois a questão de moralidade.

“É o que temos sempre visto: *emprêsas concedidas sem estudo e realizadas sem fiscalização*; chegamos a fazer contratos para serem rescindidos logo depois! Eu pergunto *se há nada mais humilhante para o nosso país do que essas concessões seguidas de rescisões e seguidas por sua vez de reclamações estrangeiras?* A lei que manda rescindir não é um atestado público que o Govêrno e o Parlamento dão ao país e ao mundo *de sua incapacidade administrativa?*

.....

“Vendo, Sr. Presidente, um ministro da Fazenda sem imaginação, sem vôos, sem auxiliares na praça, eu pelo menos me sinto relativamente tranqüilo.

“Não quero entrar na comparação da marcha do câmbio, nem dos recursos do Tesouro. Digo simplesmente que para mim o importante na gestão pública é que o ministro da Fazenda seja homem que esteja só, que não se entregue à imaginação, aos brilhantes vôos de ninguém no manejo de sua pasta (*apartes*).

“Eu sei por exemplo que mais de uma vez temos estado ameaçados de ver o eixo de nosso

crédito estrangulado, que é o eixo de nossas finanças, passar da Casa Rothschild para sindicatos anônimos, organizados ninguém sabe por quem. Mais de uma vez tem havido tentativas para formar associações de bancos ou capitalistas para transferir de Londres para o continente a emissão de nossa dívida. Eu tenho a mais absoluta certeza de que tôdas essas especulações teriam naufragado miseravelmente, arrastando consigo o crédito e a honra do Estado.

“É dêsses planos ambiciosos, dessas visões gigantescas que tenho mêdo, é nessas audaciosas inovações que eu vejo o verdadeiro perigo para o nosso país, cujos recursos seriam todos fundidos nas mãos de semelhantes sindicatos.

“Não é por nenhum sentimento pessoal de antagonismo ou má vontade, que eu vejo sério perigo em o ministro da Fazenda auxiliar-se da influência do visconde de Figueiredo, um homem que pelo seu trabalho e pela sua inteligência conseguiu uma formidável ascendência, uma verdadeira ditadura sôbre os capitais nacionais; que é o único que pode levantar bancos e companhias à medida que dêles precisa.

Sr. RODRIGUES PEIXOTO — Feliz do país que tem um homem assim, principalmente, honesto como êle é.

NABUCO — Feliz, diz o nobre deputado, eu também digo que todo o país precisa ter homens

assim, *mas não um homem só, e ao lado dos ministros da Fazenda (apartes).*

.....

“O país está habituado a um triste espetáculo, *o de ver os seus homens de Estado arrastarem-se para o terreno da difamação...* Embora eles digam ao Parlamento, quando estão frente a frente, que respeitam a probidade pessoal de seu adversário, a verdade é que o alcance das acusações é de improbidade; não se discute na Câmara face a face, mas diz-se na imprensa, onde se comenta no dia seguinte o que se passa no Parlamento, dando-se verdadeiro sentido às palavras aqui proferidas. Há uma diferença sobre o diapasão da Câmara, mas no fundo é um só partido, são as mesmas acusações, e não há negar, a imputação vai ferir o adversário na sua própria honra. *São cenas cruéis e selvagens em que não se respeita nenhuma intenção. Entretanto anos, meses e dias depois, são estes mesmos homens que se fazem uns aos outros conselheiros de Estado e viscondes!*

Tratando das acusações a ministros, prossegue:

“*É pretexto a graves imputações não os damos todos nós? Somos quem fazemos os orçamentos; todos os anos os orçamentos saem das duas Câmaras carregados de negócios lucrativos*

de interesse individual. Somos, portanto, nós os primeiros, os grandes patoteiros, tanto mais que quase sempre nos conservamos sentados, indiferentes, sem saber o que se está votando, nos momentos em que se decidem os mais graves negócios do Estado.

“Mais de uma vez, em Londres, eu ouvi a inglêses dizerem que em o nosso país, *segundo a nossa própria confissão*, o padrão da moralidade administrativa era muito baixo...

“.....

“*O que precisamos, Sr. Presidente, é votar leis severas contra a má aplicação dos dinheiros públicos, fazendo-se recair tôda a responsabilidade dos contratos sôbre funcionários técnicos competentes, organizando em suma a responsabilidade administrativa.*

“Tenho censurado atos, *tenho severamente criticado todo o péssimo sistema administrativo do país*, mas no ponto que une a responsabilidade do ministro à honra do indivíduo, até hoje ainda não toquei...

... “Sr. Presidente, é um espetáculo triste ver o partido Liberal lamentando-se sempre que uma de suas idéias é adotada pelo partido Conservador, não será essa a maior homenagem que os nossos adversários nos possam prestar? E se êles tomam as nossas idéias, *não por amor a elas, mas para se manterem por mais tempo*

no poder, não é o partido Liberal, cuja natureza é sacrificar-se pelas suas idéias, quem fica em melhor posição perante a opinião e o país?"

Aborda então a questão da autonomia das províncias.

"Eu não conheço melhor exemplo do que o da sinceridade do verdadeiro reformista, que quer as reformas por causa do povo e não por amor ao poder.

"Desconfiando da autonomia provincial a Monarquia comete um êrro político, semelhante ao êrro cometido pelo partido Liberal deixando de unir-se em tórno da bandeira da abolição.

E terminou:

"Sr. Presidente, que o honrado Presidente do Conselho adote ou não essa política salvadora das instituições, qualquer que seja o seu papel em nossa política, eu pela minha parte, tomando hoje a palavra para dar o meu testemunho a favor da integridade dos nossos homens públicos, inscrevi-me, desde já, contra a preliminar levantada contra êste Ministério. Eu pelo menos não concorro para manchar o nome que há de viver na memória do país quando todos os nossos estiverem esquecidos".

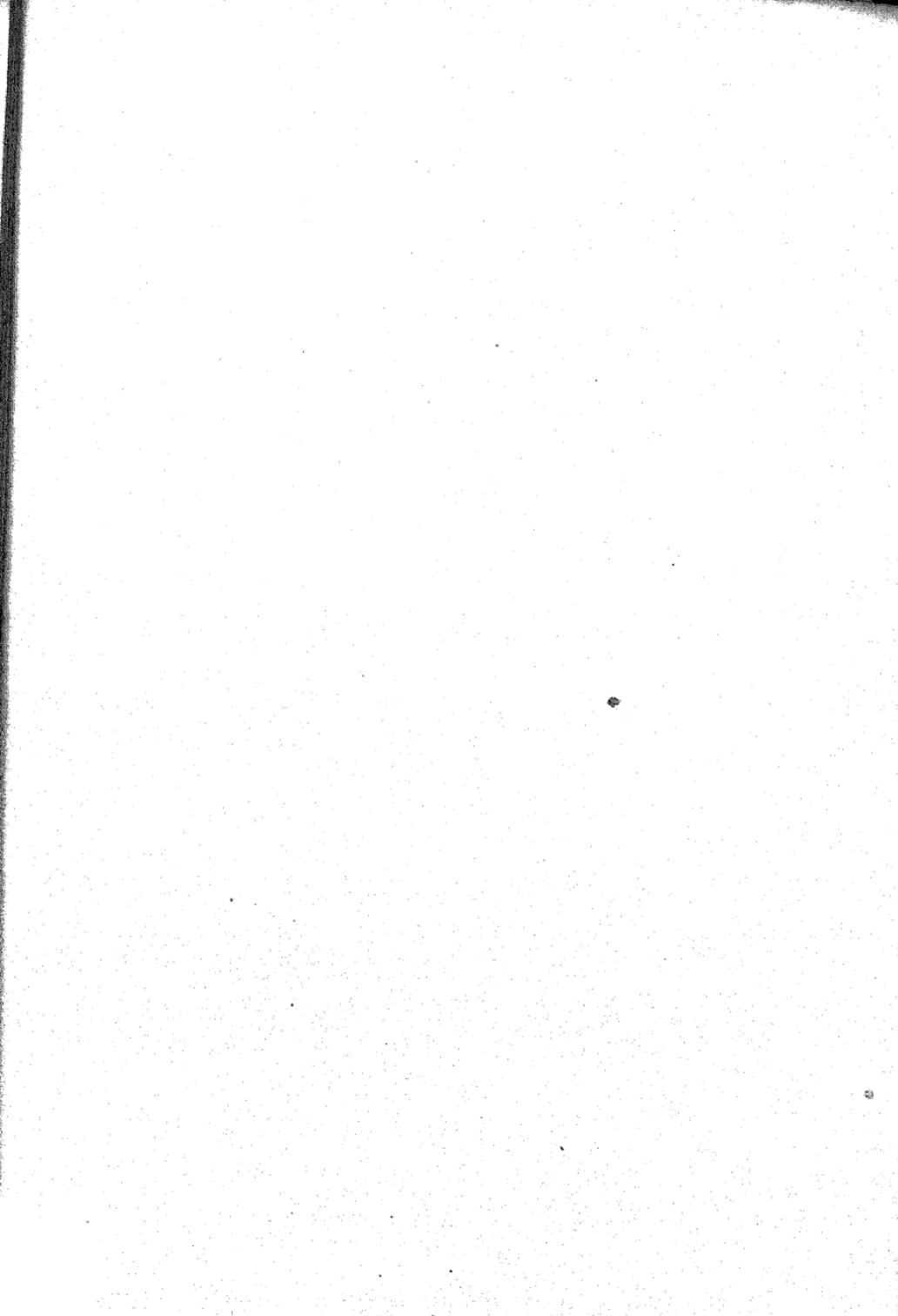
(Aplausos no recinto e nas galerias. O orador é cumprimentado por muitos deputados).

Neste discurso sóbrio e elegante, Joaquim Nabuco, na defesa da honra de um homem público do Brasil (*), traçou com precisão o panorama político e administrativo do Império.

(*) Conselheiro João Alfredo Corrêa de Oliveira, ministro da Fazenda.

2.^a PARTE

REPÚBLICA



PRIMEIROS ANOS

A campanha da redenção dos escravos nasceu com a independência e foi a maior do Brasil. Conta-se que por ocasião da maioria de D. Pedro II, alguém o aconselhou a ter como primeiro ato de seu governo a extinção da escravatura; êle não o fêz e a questão, sempre em foco, prolongou-se por todo seu reinado (*), até que a Princesa Regente — D. ISABEL, A REDENTORA — sentindo não dever o Brasil continuar com tal mancha, assinou a lei de 13 de maio de 1888 e com ela a queda do Império.

A Abolição causou grande descontentamento nos círculos que apoiavam a Monarquia e de uma desinteligência entre o chefe do gabinete e os militares surgiu a República, que o povo indiferente aceitou, como aceitaria qualquer outra forma de Governo que lhe fôsse imposta.

(*) Em 1852, o deputado pelo Ceará, Pedro Pereira da Silva Guimarães, propôs à Câmara a emancipação dos escravos.

Os primeiros anos da República foram agitadosíssimos: revoluções, desmandos governamentais, fantasias, gastos enormes, aumento desmedido de papel-moeda e o encilhamento culminaram na maior crise financeira até ali havida.

Homens de valor e patriotas, com vontade firme, fizeram ingentes esforços para tirar o país do caos em que estava mergulhado.

Floriano Peixoto, destemido e enérgico, sufocou as desordens e, ao entregar o poder ao elemento civil, deixou a Nação em tranqüilidade, exceto no Rio Grande do Sul, onde ainda se sacrificavam bravos e ilustres elementos de nossa Armada.

Prudente de Moraes, decidido a salvar o país, iniciou seu govêrno tomando medidas para restabelecer a paz nos espíritos conturbados pelos sucessos dos primeiros anos da República e, com decisão inabalável, atacou a temerosa crise financeira.

Bernardino de Campos, seu Ministro da Fazenda, assim historia os acontecimentos:

“De 1888 a 1894 transpusera o Brasil períodos assinalados pelas maiores agitações, quais as provenientes da abolição do elemento servil e da proclamação da República, que abriram uma fase de graves perturbações políticas, freqüentes

revoltas e constantes alterações da ordem, que por vêzes abalaram sèriamente o nosso regime, sendo êste, entretanto, condição de grandes benefícios já atualmente adquiridos.

“Além disto a megalomania, as grandes operações aleatórias visando fáceis riquezas, as maravilhas do jogo da bolsa e dos capitais fictícios que haviam animado nervosamente os últimos tempos do Império, não se contiveram pelo advento das novas instituições, porque ampliaram-se as temerosas aventuras; e sob a ilusão do deslumbramento de uma mágica econômica, concebeu-se a possibilidade da criação de uma surpreendente sociedade nova, opulentada rapidamente por golpes repetidos de emissão de papel-moeda.

“Infelizmente, cedo se dissiparam os sonhos e a fria realidade recuperou os seus direitos.

“A execução de programa de tranqüilidade e de repouso, acalmadas as lutas em bem de se fomentarem as fôrças do país em obras mais proficuas e duradouras, reclamava a pacificação do Rio Grande do Sul, não só em beneficio do crédito público, mas também para impedir que o vêzo das revoltas criasse a indústria da guerra. Impunha-se igualmente, com o mesmo intento, a anistia, embora condicional, aos implicados na revolta da Armada. Deve-se mesmo confessar que as contingências do erário público ditavam rigo-

rosamente estas soluções. Mas nem todos assim pensavam. Desde logo delineou-se o seguinte quadro: a *desvalorização do papel inconvertível, causada pelas emissões excessivas e pelos profundos e contínuos abalos sociais por um lado: por outro, as novas perturbações, os motins e desordens reiteradas, as conspirações, as ameaças de intervenção dos quartéis e fortalezas, a oposição prenhe de paixões, esgrimindo tôdas as armas da imprensa e da tribuna, tanto parlamentar como popular.*

“Todos estes fatores congregados traziam como principal resultado o descrédito do país e sobretudo a desconfiança dos capitais e a germinação de um verdadeiro pavor entre os credores estrangeiros.

.....

“Tínhamos o deficit acrescido anualmente e que chegava ao Govêrno de Prudente representado no assustador algarismo de mais de cem mil milhões de cruzeiros; os outros erros descritos abriram novo abismo; a verba de diferença de câmbio ascendendo a mais de cem milhões de cruzeiros anualmente. Eram duas voragens insaciáveis, nas quais submergia a maior parte da renda do país”.

Este foi o quadro triste da situação do Brasil no comêço da República, porém varões ilus-

tres, encanecidos no trato das coisas públicas, notabilizaram-se restabelecendo a ordem, vencendo a crise financeira e revigorando as energias do país prepararam com firmeza o seu desenvolvimento que, do comêço dêste século em diante foi patente, até que outra revolução vitoriosa, incorrendo nos mesmos erros da de 15 de novembro, desviou-o do caminho seguro que seguia.

Para dar uma idéia nítida da terrível crise e pela sua oportunidade, não é fora de propósito transcrever a introdução do relatório de Joaquim Murinho, ministro da Viação do Govêrno de Prudente de Moraes, que além de ser um relato fiel da situação, é um código de boa política para ser meditado por todos os govêrnos.

* * *

“Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas — Relatório apresentado pelo Ministro Joaquim Murinho em maio de 1897 — 9.º da República.

Sr. Presidente da República

Ao apresentar-vos o relatório dos serviços a cargo do Ministério cuja direção me foi confiada, seja-me permitido fazer algumas considerações gerais, antes de tratar detalhadamente de

cada uma das seções em que se subdivide este ramo da administração pública.

A nossa organização industrial tem seguido nestes últimos tempos uma marcha anômala, irregular e profundamente viciosa.

Duas grandes causas têm contribuído para este resultado: *uma compreensão falsa do patriotismo e uma plethora, não menos falsa, de capitais.*

A idéia errônea e anti-social de que a grandeza industrial de nossa pátria depende sobretudo da nossa libertação, cada vez mais completa, dos produtos da indústria estrangeira, foi provocando a aspiração de estabelecer emprêsas industriais de todos os gêneros, para se conseguir realizar aquêle *desideratum* pseudo patriótico.

De outro lado a grande ilusão financeira, de que mal acabamos de sair, fez-nos acreditar na existência de capitais enormes, de riquezas inestimáveis e mais que suficientes para realizar aquela aspiração.

Confundindo o bilhete de emissão convertível, precioso instrumento de crédito, com o bilhete inconvertível, simples instrumento de ditadura econômica, organizamos os nossos bancos emissores, pensando por esta forma dar ao nosso crédito expansão suficiente para satisfazer a tôdas as nossas fantasias patrióticas.

A emissão de bilhetes convertíveis é sempre solicitada por necessidades verdadeiras e regulada em suas oscilações pelo crédito, que se manifesta pela maior ou menor freqüência da conversão.

No regime do curso forçado, porém, como entre nós, não há instrumento algum para regular os movimentos da emissão; o crédito não é mais o seu regulador; ela se faz, por isso, às cegas, impelida pela especulação, pelo jogo e por tôdas as loucuras da bolsa.

Daí essa massa colossal de papel-moeda inconvertível, invertendo os laços que ligam a indústria ao crédito; não sendo mais a necessidade social de uma indústria que provoca a emissão, mas a emissão que solicita indústrias sem razão de ser.

Esta solicitação dos pseudo capitais procurando colocação a todo transe, reunida ao esforço pseudo patriótico para a nossa emancipação industrial absoluta, gerou a estrutura atual da organização da nossa indústria, organização viciosa, porque ela daria como resultado a extinção do comércio internacional e o isolamento dos povos e porque nenhum povo dispõe nem de aptidões, nem dos elementos naturais, nem dos recursos econômicos para realizar semelhante aspiração.

O resultado dessa política industrial nós a conhecemos de uma forma bem dolorosa.

Antes que a emissão desordenada e louca do papel tivesse manifestado seus efeitos completos, durante o tempo em que o valor e o crédito se diluíam na massa geral do papel-moeda; antes que a baixa do câmbio viesse mostrar aos mais cegos que o suco era o mesmo e que só o bagaço havia aumentado, manifestou-se a ilusão da abundância quase inexgotável de capitais.

Organizaram-se emprêsas de tôdas as espécies e a esperança de que imediatamente o Brasil se tornaria um grande país industrial parecia transformar-se em realidade.

Em breve tempo, porém, a ilusão dissipou-se, deixando ver bem claro que os capitais não se haviam multiplicado, que o crédito havia caído desastrosamente e que os recursos distribuídos a cada uma das emprêsas eram absolutamente insuficientes para o seu desenvolvimento.

Verificou-se — e já tarde — que tinha havido dispersão excessiva de capital e começou-se então o trabalho de sua concentração.

Uma grande soma, porém, do capital circulante havia sido transformada em capital fixo, immobilizando-se em máquinas e edifícios, ficando assim improdutivo durante muito tempo ou inutilizando-se para sempre.

Essa imobilização improdutiva e essa inutilização definitiva de capitais acarretaram, como conseqüência, o empobrecimento do país e perturbações graves nas nossas condições financeiras.

Ainda mais, o trabalho reparador se faz não em favor de indústrias naturais, que têm condições de vida própria, mas em favor das que por causas variadas têm merecido a proteção dos poderes públicos.

Essa proteção consiste na elevação de tarifas das alfândegas, tarifas que, em muitos casos, quasi se tornam proibitivas.

Por esta forma tornou-se o Estado o agente principal da seleção das indústrias que procuram desenvolver-se no país.

Julgando tudo *a priori*, procurou-se organizar ao mesmo tempo um sem número de indústrias, dispersando-se de um modo exagerado o capital social, diluindo por essa forma o seu poder fecundante.

Sem a sensibilidade bastante delicada para perceber quais as indústrias mais naturais, agindo sob a pressão de intêresses políticos variados, o Estado desvia o elemento de vida de indústrias naturais e já existentes para outras que são puramente parasitárias.

Daí resulta que deixamos de importar produtos que só podemos fabricar com grande esforço e por alto preço, para importarmos produtos que poderíamos fabricar com pequeno esforço, por preço baixo e com lucros reais para os capitais nela empregados.

Aumentamos o preço dos objetos de consumo, tornando a vida cara sem a vantagem para os industriais que poderiam tirar os mesmos lucros em indústrias naturais, sem pesar sobre o consumidor, sem exercer uma função antipática para aquêles que são vítimas da carestia da vida.

Importamos cereais para não importarmos fósforos; importamos gado para não importarmos sêdas.

O nosso patriotismo exulta com esta política industrial curiosa. *Importamos caro aquilo que podíamos produzir barato e produzimos caro aquilo que podíamos importar barato*, fórmula que representa degradação econômica, pois que ela se traduz no emprêgo dos nossos capitais e do nosso esforço, para elevar o preço dos objetos de consumo, tornando a vida cada vez mais dura e mais difícil.

Ora, a indústria não constitui um fim a que se deve procurar atingir à custa de todos os sacrifícios, mas simplesmente um meio de tornar

mais fácil, mais confortável e mais feliz a vida humana.

É como a amplitude e a intensidade da vida se traduzem pelo consumo, o fim da indústria é tornar possível o máximo de consumo, o que se consegue aumentando o poder aquisitivo do homem e diminuindo o preço dos produtos.

Para obter-se êsse resultado é necessário procurar-se o trabalho que dê o máximo de produto com o mínimo de esforço, o que se traduz por grandes lucros para o produtor, coincidindo com preços baixos para o consumidor.

É' nesta harmonia entre os dois elementos que parecem irreconciliáveis, que está a solução do problema industrial econômico.

Para atingir-se êsse *desideratum*, duas são as condições necessárias:

A primeira é não perder-se de vista que, sendo ainda muito limitados o nosso capital social e o nosso crédito, somos forçados a limitar também a esfera de nossa vida industrial, para evitarmos a dispersão e a conseqüente esterilização dos nossos recursos.

A segunda é ter sempre em mente que o capital não precisa de guia, nem de mentor governamental para chegar ao ponto em que êle encontra maior renda, determinando assim a indústria que convém fundar.

Nenhum govêrno, por mais sábio, mais poderoso e mais patriótico que seja, pode substituir-se à ação de milhares de homens de negócios que, impelidos pela grande fôrça do interêsse individual, esclarecidos por longos anos de prática, dividem a solução de um problema dêstes em milhares de problemas parciais, a que cada um pode, pela competência adquirida, pelo estudo e experiência de muitos anos em uma esfera determinada, dar a melhor solução possível.

Nem se diga que êste modo de resolver o problema industrial pode, muitas vêzes, satisfazendo a interêsses individuais, não atender ao interêsse público.

O interêsse público está sempre na satisfação das necessidades mais urgentes da sociedade; e como essas são sempre as mais bem retribuídas, como o capital procura espontâneamente a maior retribuição, êle por-se-á ao serviço das necessidades mais urgentes da sociedade e sem ação governamental satisfará aos interêsses públicos ao mesmo tempo que aos interêsses individuais.

Subordinemos paciente e corajosamente a nossa expansão industrial à pequenez dos nossos recursos econômicos, e limitemos a ação governamental ao que ela pode oferecer de mais útil e de mais salutar ao desenvolvimento de nossa pátria: *a Ordem por meio da Liberdade, mantendo*

a paz a todo o transe e fazendo desaparecer tôdas as peias regulamentares que entorpecem os movimentos da atividade individual.

Depois, devemos refletir que o proteccionismo contribuiria, talvez, para o desenvolvimento exagerado de grandes fortunas, que, entre nós, poderiam criar uma espécie de aristocracia do dinheiro.

É como no maior número de casos as emprêsas industriais produtoras de grandes fortunas só se poderiam manter à custa da proteção de tarifas, as lutas partidárias, entre nós, poderiam ser dominadas pelos interêsses dos industriais poderosos e não pelas grandes idéias políticas.

A supremacia do industrialismo político poderia trazer-nos grandes males sociais, deixando-nos talvez a forma, mas fazendo-nos perder com certeza a substância de nossa liberdade.

Não podemos, como muitos aspiram, tomar os Estados Unidos da América do Norte como tipo para o nosso desenvolvimento industrial, porque não temos as aptidões superiores de sua raça, fôrça que representa o papel principal no progresso industrial dêsse grande país. Nem devemos considerar o proteccionismo como o agente exclusivo, nem mesmo principal, do progresso industrial da América do Norte, pois a indústria

de transportes por caminhos de ferro, que jamais ali gozou de proteção oficial, representa, entretanto, a maior vitória industrial dos Americanos sobre todos os povos do mundo.

Seja, pois, esta a fórmula da nossa política industrial:

Produzir barato aquilo que só podemos importar caro, e importar barato aquilo que só podemos produzir caro.

Por esta forma teremos o máximo de produção com o mínimo de esforço, o que se traduz por grandes lucros para os produtores e preços baixos para os consumidores, isto é, riqueza e vida fácil e confortável”.

*

* *

Joaquim Murtinho não se limitou a dar idéias, traçou um programa que cumpriu à risca, quando, no quadriênio seguinte, foi ministro da Fazenda do Governo Campos Sales. As medidas lembradas por êle foram tôdas applicadas com proveito e assim vencida a crise, preparado o advento do progresso do Brasil, que permitiu ao Governo Rodrigues Alves realizar grandes e úteis obras, de que tanto carecia o país e que muito contribuíram para sua prosperidade.

Seria de grande vantagem a todos os que administram a nação conhecerem as coisas do nosso passado, isto evitaria a repetição de erros que tantos males nos causam.

E' incontestável que só na República o Brasil começou a progredir.

No Império a Constituição era liberal, porém tudo gravitou em tórno do Monarca que, quando queria, impunha a sua vontade. Na República também a Constituição foi liberal e, como antes, tudo se concentrou no Chefe. Partidos com idéias e programas definidos para beneficiar a nação e o povo, nunca tivemos; o que existiu foram os partidos da *situação* e da *oposição*, ambos disputando a exploração dos favores do poder.

O Chefe foi e é o semi-deus a quem todos admiram e servem, embora sabendo que não tem idéias, nem programas. E assim será até que o povo educado compreenda os seus deveres.

No Império o Parlamento era constituído pela aristocracia da época e ficou privilégio de suas famílias: Na República também houve famílias com êste privilégio, porém elementos vindos de tôdas as camadas sociais o fizeram evoluir, dando-lhe mais independência e por conseguinte mais eficiência.

Nos dois regimes as Câmaras tiveram grupos de homens eminentes e de valor e grupos que

se limitavam a contentar o poder. Aquêles brilharam e os Anais mostram o que a Nação lhes deve, contudo a política de interesses pequeninos absorveu o maior tempo do Parlamento.

No Império um regionalismo mal compreendido anulava as iniciativas em prol de melhoramentos das províncias. Na República deu-se o inverso, cada congressista auxiliava qualquer obra útil para qualquer região, com a certeza de assim procedendo obter as mesmas vantagens para o estado que representava.

Nunca tivemos um govêrno verdadeiramente democrático, isto é, do povo, pelo povo e para o povo, porque a maioria de nossa população é analfabeta e, até hoje, nada se fez pela sua instrução e educação, pois só com elas poderá compreender e exercer os seus deveres cívicos, mas convém ressaltar que o Congresso, com todos os seus defeitos, representava as correntes políticas do país, por isso sempre foi útil e proveitoso à nossa terra, fiscalizando o Executivo e evitando muitos erros. Os assuntos que interessavam à vida do país eram estudados, com particular atenção, por comissões de homens que os entendiam e depois levados a plenário para serem discutidos com ampla liberdade. Houve erros, porém a sua ação beneficiou o progresso e o bem-estar da Nação.

Quer na Monarquia, quer na República a opinião pública jamais teve qualquer atuação na política do país e se algumas vêzes, por pequenos grupos, tentou se manifestar, foi logo abafada.

As eleições eram uma burla, só depois do voto secreto, e assim mesmo nas grandes cidades, é que exprimiam a vontade do povo, se se pode chamar vontade do povo ao pequeno número de eleitores existentes. Na nossa Capital nunca votou dois por cento da população; nas camadas cultas o indiferentismo era desolador.

Esfôrço para dar ao povo a consciência política, nunca houve; e ultimamente dominou a preocupação de tirar do cidadão a idéia do dever de se interessar pelas coisas públicas.

As campanhas em prol de melhores governos, com raras exceções, foram motivadas pelo descontentamento pessoal de políticos que, no momento, não gozavam os favores do poder.

À opinião pública sempre foi imposto o silêncio; é verdade que às vêzes, mesmo em surdina, ela se alastra e torna-se tão forte que os Governos a atendem. A nossa participação no conflito mundial e a auróra da volta ao bom regime são provas evidentes.

Antes do Brasil entrar na guerra, qualquer expansão de entusiasmo a favor das Nações Aliadas era reprimida sob o pretexto de ser preciso

guardar neutralidade, no entanto, êste mesmo povo que não podia externar, francamente, a sua simpatia à causa da liberdade, foi para o teatro da guerra e valorosamente derramou o seu sangue para a vitória da Democracia.

Dois grandes movimentos empolgaram o nosso povo que se manifestou clara e ruidosamente a favor dêles, porque ambos pregavam a *Liberdade*: a campanha civilista e a revolução de trinta.

DÍVIDA EXTERNA**EMPRÉSTIMO DE 1893**

ESTRADA DE FERRO OESTE DE MINAS

Nominal: £ 3.710.000.

Real: £ 2.968.000.

Tipo: 80.

Juros: 5 %.

Amortização: 1,5 %.

Prazo: 30 anos.

Banqueiros: N. M. Rothschild & Sons.

Emissão: 5 de abril de 1893.

EMPRÉSTIMO DE 1895

Nominal: £ 7.442.000.

Real: £ 6.325.700.

Juros: 5 %.

Tipo: 85.

Amortização: 1 %.

Prazo: 30 anos.

Banqueiros: N. M. Rothschild & Sons.

Emissão: 17 de julho de 1895.

Fim: resgate da dívida flutuante de
£ 2.000.000,00 com a mesma casa bancária e pa-
gamento de despesas no estrangeiro.

Saldo em 31 de dezembro de 1940:
£ 6.115.600.

EMPRÉSTIMO DE 1898

1.º FUNDING LOAN

£ 8.613.717.

Juro: 5 %.

Amortização: $\frac{1}{2}$ %.

Prazo: 63 anos.

Banqueiros: N. M. Rothschild & Sons.

Fim: moratória de três anos (de 1 de julho de 1908 a 30 de junho de 1911) para todos os títulos estrangeiros.

Saldo em 31 de dezembro de 1940:

£ 5.346.437.

Este empréstimo foi longa e cuidadosamente negociado, tendo ido a Londres, Campos Sales, Presidente eleito, para ultimar a operação, conseguindo excluir a Estrada de Ferro Central do Brasil das garantias que os banqueiros exigiam, ficando estes satisfeitos com as das rendas da Alfândega do Rio e de outros portos nossos.

Em 15 de junho de 1898 lavrou-se o contrato com os Banqueiros Rothschild & Sons sendo nosso representante o conselheiro José Antonio de Azevedo Castro, delegado do Tesouro brasileiro em Londres.

O seu fim foi consolidar os empréstimos anteriores, que, devido às dificuldades que sofria o país, estavam com os pagamentos atrasados.

Rothschild & Sons emitiram títulos denominados "United States of Brazil 5 % Funding Bonds" na importância de £ 8.613.717, bem aceitos na Bolsa de Londres.

O *Funding* foi uma excelente operação de crédito que desafogou o nosso Governo e satisfez nossos credores.

São os seguintes empréstimos nele compreendidos:

4 ½ %	de 1883	
4 ½ %	de 1888	
4 %	de 1889	
5 %	de 1893	Est. de Ferro Oeste de Minas
5 %	de 1895	
4 ½ %	de 1879	Empréstimo interno em ouro

E as garantias de juros às companhias:

- The Alagoas Railway Company
- The Great Western Railway Company
- The Conde d'Eu Railway Company
- The Central Bahia Railway Company
- The Brazil Great Southern Railway Company
- The Bahia and S. Francisco Railway Company
- Companhia Mogiana
- The Minas and Rio Railway
- The Natal and Nova Cruz Railway Company
- Compagnie Générale de Chemins de Fer Brésiliens
- The Recife and S. Francisco Railway Company
- Chemin de Fer S. Paulo-Rio Grande

O pagamento destes empréstimos foi suspenso por 13 anos, recomeçando em 1 de julho de 1911.

Uma cláusula de grande importância para a melhora do nosso meio circulante foi — à medida que se emitiam os títulos, retirar-se uma soma equivalente de papel-moeda ao câmbio de 18d/Cr\$ para o fundo de garantia em Londres.

Com êste empréstimo, grande redução de despesas e outras medidas acertadas debelaram os governantes da época a mais grave crise financeira até ali havida no Brasil e prepararam o caminho para a Nação progredir.

EMPRÉSTIMO DE 1901

RESCISION BONDS

£ 16.619.320.

Juros: 4 %.

Amortização: $\frac{1}{2}$ %.

Prazo: 60 anos.

Autorização: lei n. 746 de 29 de setembro de 1900.

Banqueiros: N. M. Rothschild & Sons.

Emissão: 19 de julho de 1901.

Saldo em 31 de dezembro de 1940:
£ 8.971.260.

Com êle encamparam-se as seguintes estradas de ferro que gozavam a garantia de juros: Natal a Nova Cruz, Conde d'Eu, Recife ao S. Francisco, Alagoas, Bahia ao S. Francisco, Ramal do Timbó, Central da Bahia, Minas e Rio, Paraná, Teresa Cristina e Sud-Ouest Brésilien.

Esta operação teve a vantagem de libertar o Estado do pesado encargo da garantia de juros.

José Carlos Rodrigues, comissionado pelo Governo para fazer as negociações em Londres, no seu relatório apresentado a Joaquim Murinho (*) escreve na pág. 93:

“As garantias devidas por período de 9 a 44 anos sôbre o capital das estradas resgatadas, somam nos primeiros anos £ 831.750. E como os 4 % de juros das emissões feitas de £ 14.605.300, somam £ 584.215, terá o Tesouro, nesse período das garantias, a economia de £ 247.535”.

(*) Resgate das Estradas de Ferro do Recife ao S. Francisco e outras que gozavam da garantia de juros — Rio de Janeiro — Imprensa Nacional — 1902.

EMPRÉSTIMO DE 1903-5

OBRAS DO PÔRTO DO RIO DE JANEIRO

Nominal: £ 8.500.000.

Real: £ 7.860.000.

Tipos: 90 e 97.

Juros: 5 %.

Amortização: 1,5 %.

Prazo: 35 anos.

Autorização: decreto n. 4.839 de 18 de maio de 1903.

Banqueiros: N. M. Rothschild & Sons.

Emissão: 20 de maio de 1903.

Fim: custear as obras do pôrto do Rio de Janeiro.

Garantia: renda da taxa especial de 2 % sobre as importações e outras provenientes das descargas, armazenagens, etc., cobradas no pôrto do Rio de Janeiro.

Saldo em 31 de dezembro de 1940:
£ 6.775.300.

EMPRÉSTIMO DE 1906

LOIDE BRASILEIRO

£ 1.100.000 ao par.

Juros: 5 %.

Prazo: 21 anos.

Fim: pagamento de dívidas do Lóide Brasileiro.

EMPRÉSTIMO DE 1907

CONVÊNIO DE TAUBATÉ

Nominal: £ 3.000.000.

Real: £ 2.850.000.

Tipo: 95.

Juros: 5 %.

Prazo: 17 anos.

É conhecido pela denominação “Convênio de Taubaté” porque nesta cidade se reuniram os Presidentes de S. Paulo, Minas e Rio de Janeiro para deliberarem como salvar a lavoura do café, em grave crise. Foi resgatado pela convenção de 1910.

Afonso Pena, Presidente da República, ao saber da operação profetizou: — “Dora em diante o café terá de ser sempre amparado”.

EMPRÉSTIMO DE 1908

PAGAMENTO DE DESPESAS

Nominal: £ 4.000.000.

Real: £ 3.840.000.

Tipo: 96.

Juros: 5 %.

Prazo: 10 anos.

Autorização: Decreto n. 7.037 de 21 de agosto de 1908.

Banqueiros: N. M. Rothschild & Sons.

Emissão: 22 de agosto de 1908.

Fim: pagamento de despesas atrasadas.

O *Funding* de 1914 prorrogou-o por mais 13 anos.

EMPRÉSTIMO DE 1908-1909

ESTRADA DE FERRO ITAPURA A CORUMBÁ

100.000.000 de francos ao par.

Juros: 5 %.

Amortização: 0,5 %.

Prazo: 54 anos.

Banqueiros: Banque de Paris et des Pays-Bas e a Société Générale et Comptoir National d'Escompte.

Emissão: maio de 1908.

Saldo em 31 de dezembro de 1940:
96.181.500 francos.

Com este empréstimo quebramos a praxe de negociar com os banqueiros Rothschild & Sons, com os quais, desde 1825, fizéramos todos empréstimos externos e que pelo contrato de 20 de junho de 1855, ainda em vigor, foram nomeados "Agentes financeiros do Brasil em Londres".

EMPRÉSTIMO DE 1909

PÔRTO DE REÇIFE

Nominal: francos ouro, 40.000.000,00.

Real: 38.000.000,00.

Tipo: 95.

Juros: 5 %.

Amortização: 0,5.

Prazo: 55 anos.

Autorização: decreto n. 7.207 de 3 de dezembro de 1908.

Banqueiros: Banque Française pour le Commerce l'Industrie e o Crédit Mobilier Français.

Emissão: fevereiro de 1909.

Saldo em 31 de dezembro de 1940: francos ouro, 38.723.000.

EMPRÉSTIMO DE 1910

CONVERSÃO

Nominal: £ 10.000.000.

Real: £ 8.750.000.

Juros: 4 %.

Amortização: 0,5.

Prazo: 57 anos.

Autorização: Decreto n. 7.853 de 3 de fevereiro de 1910.

Banqueiros: N. M. Rothschild & Sons.

Emissão: 4 de fevereiro de 1910.

Fim: resgatar os títulos do empréstimo da Estrada de Ferro Oeste de Minas (1893), Convênio de Taubaté (1907) e construção de estradas de ferro no Ceará e Piauí.

Saldo em 31 de dezembro de 1940:
£ 8.827.300.

O valor dos títulos resgatados foi o seguinte:

Estrada de Ferro Oeste de Minas	£ 3.388.100
Convênio de Taubaté	£ 2.861.400
	<hr/>
	£ 6.249.500

EMPRÉSTIMO DE 1910

LOIDE BRASILEIRO

Nominal: £ 1.000.000.

Real: £ 900.000.

Tipo: 90.

Juros: 4 %.

Amortização: 14,75.

Autorização: decretos ns. 5.903 de 23 de fevereiro de 1906 e 6.116 de 21 de agosto de 1906, que concediam uma subvenção anual ao Loide Brasileiro.

Banqueiros: N. M. Rothschild & Sons.

Emissão: maio de 1910.

Saldo em 31 de dezembro de 1940:
£ 344.300.

EMPRÉSTIMO DE 1910

ESTRADA DE FERRO GOIÁS

Nominal: francos ouro, 100 milhões.

Real: fr. 78.981.284,00.

Tipo: 78,38.

Juros: 4 %.

Amortização: 0,5.

Prazo: 30 anos.

Banqueiros: Crédit Mobilier Français de Paris.

Autorização: decreto n. 7.562 de 30 de setembro de 1909.

Emissão: março de 1910.

Saldo em 31 de dezembro de 1940: francos ouro 93.836.500.

EMPRÉSTIMO DE 1911

PÔRTO DO RIO DE JANEIRO

Nominal: £ 4.500.000.

Real: £ 4.140.000.

Tipo: 92.

Juros: 4 %.

Prazo: 16 anos.

Banqueiros: N. M. Rothschild & Sons.

Autorização: decreto n. 8.624, de 23 de março de 1911.

Emissão: 27 de março de 1911.

Fim: conclusão das obras do pôrto do Rio de Janeiro.

Saldo em 31 de dezembro de 1940:
£ 2.871.600.

EMPRÉSTIMO DE 1911

VIAÇÃO CEARENSE

Nominal: £ 2.400.000.

Real: £ 1.992.000.

Tipo: 83.

Juros: 4 %.

Amortização: 0,5.

Prazo: 61 anos.

Banqueiros: Lloyd Bank Limited, de Londres.

Autorização: decreto n. 9.168 de 30 de novembro de 1911.

Emissão: dezembro de 1911.

Fim: construir estradas de ferro no Ceará contratadas com a South America Railway Construction Co. Ltd.

Saldo em 31 de dezembro de 1940:
£ 2.289.260.

Metade da sua importância foi depositada num banco, inteiramente, desconhecido na praça de Londres, The Russian Commercial and Industrial Bank of Londres, que pouco depois entrou em liquidação forçada, perdendo o Governo o valor total do depósito.

EMPRÉSTIMO DE 1911

VIAÇÃO BAIANA

Nominal: francos ouro, 60.000.000,00.

Real: 49.800.000,00.

Tipo: 83.

Juros: 4 %.

Amortização: 0,5.

Banqueiros: Caisse Commerciale et Industrielle de Paris.

Autorização: decreto n. 8.794 de 21 de junho de 1911.

Emissão: julho de 1911.

Fim: construção da Rêde de Viação Bahiana.

Saldo em 31 de dezembro de 1940: francos ouro, 57.735.000.

EMPRÉSTIMO DE 1913

OBRAS DE DIVERSOS PORTOS

Nominal: fr. 25.000.000,00.

Real: £ 10.670.000.

Tipo: 97.

Juros: 5 %.

Amortização: 1 %.

Prazo: 40 anos.

Banqueiros: N. M. Rothschild & Sons.

Autorização: decreto n. 10.197 de 29 de abril de 1913.

Emissão: 5 de maio de 1913.

Fim: custear a construção dos portos de Pernambuco, Paranaguá e Corumbá, prolongamentos das estradas de ferro Central do Brasil e Oeste de Minas e o pagamento de £ 3.200.000 de títulos do Tesouro.

Saldô em 31 de dezembro de 1940:
£ 9.767.300.

EMPRÉSTIMO DE 1914

2.º FUNDING LOAN

Rivadavia Corrêa, ministro da Fazenda, escreveu no seu relatório:

“...crescem de modo espantoso as responsabilidades do erário público, excedendo em muito às forças da receita do país, não lhe servindo senão de triste e, em breve trecho, penoso alívio o pagamento das despesas por meio de operações de crédito ou de emissão de apólices da dívida pública

“Não é possível que uma tal política continue por mais tempo, sob pena de ser a Nação conduzida às cegas para situação mais aflitiva do que a que teve de enfrentar o Governo Campos Sales.

.....

“Assim vieram acumular-se sobre o quadriênio, que ora vai findar, não só as consequên-

cias da política de melhoramentos materiais, que tomou decisivo impulso depois de 1903, como a necessidade de dar satisfação ao serviço da dívida externa, que se apresentara acrescido da amortização dos empréstimos contraídos antes do *funding loan* e que dêle fizeram parte; da amortização dos títulos emitidos em cumprimento do mesmo *funding loan* e dos juros e amortização dos empréstimos de 1903, 1908 e 1910, na soma de £ 22.500.000 e mais dos empréstimos, em 1908, obras do Pôrto de Recife, 1909, E. F. Itapura e Corumbá, e 1910, E. F. Goiás, os três na importância de fr. 240.000.000 ou £ 9.600.000, ou seja um total de £ 35.100.000.

“Para demonstrar que outro não podia ser o resultado da política de expansão de gastos que a Nação adotou, basta lembrar que a despesa verificada no último ano do Governo Campos Sales, 1902, foi de Cr\$ 297.721.430,80 contra uma receita de Cr\$ 343.813.6331,30 e que em 1910, quando V. Ex. assumia o Governo da República, a 15 de novembro, a despesa foi de Cr\$ 608.046.436,50, mais do dobro da despesa de 1902, contra uma receita de Cr\$ 506.449.555,40, deixando um deficit, portanto de Cr\$ 101.596.908,10 sendo que nos anos anteriores, de 1908 e 1909, os deficits tinham sido, respectivamente, de Cr\$ 3.330,20 e de Cr\$ 65.545.144,70.

“Esta foi a situação que V. Ex. veio encontrar ao assumir a Presidência da República, sem contar que o Congresso no ano de 1910 votou a lei dos vencimentos militares e as reformas dos Correios, Telégrafos e Estrada de Ferro Central, que se traduziram em pesadíssimos onus para o Tesouro e muito contribuíram para o desequilíbrio orçamentário”.

Houve então necessidade de recorrer-se a moratória, a segunda que se fazia na República e — foram estabelecidas negociações com os velhos banqueiros, tradicionais prestamistas do Tesouro brasileiro e seus agentes financeiros em Londres (*) — sendo contraído um empréstimo de:

£ 14.502.396 ao par.

Juros: 5 %.

Amortização: 0,5.

Prazo: 62 anos.

Nele ficaram compreendidos os seguintes, cujas amortizações foram suspensas até 31 de julho de 1927.

1883	Império	4 ½ %
1886	»	4 ½ %
1889	»	4 %

(*) JACOB CAVALCANTI, “História da dívida externa do Brasil”.

1895	Dívida flutuante	5	%
1901	Rescision Bonds	4	%
1908	Despesas atrasadas	5	%
1908/9	Itapura Corumbá	5	%
1909	Pôrto de Recife	5	%
1910	Lóide Brasileiro	4	%
1910	Estrada de Ferro Goiás	4	%
1911	Lóide Brasileiro	4	%
1911	Pôrto do Rio de Janeiro	4	%
1911	Viação Cearense	4	%
1913	Diversos Portos	5	%

Saldo em 31 de outubro de 1940:
£ 12.776.140.

EMPRÉSTIMO DE 1916

ESTRADA DE FERRO DE GOIÁS

Nominal: fr. 25.000.000,00.

Real: fr. 22.500.000,00.

Tipo: 90.

Juros: 5 %.

Amortização até 1927.

Banqueiros: Banque Française pour le Commerce et l'Industrie et Crédit Mobilier Français.

Saldo em 31 de dezembro de 1940: fr. ouro, 24.253.000,00.

Devido à guerra mundial o Brasil, de 1914 a 1921, não pôde contrair nenhum empréstimo externo, porém o Governo do quadriênio de 1918-1922 teve de lançar mão destas operações para fazer face às grandes despesas das obras contra as sêcas, reorganização do Exército e da Marinha, construção e melhoramentos de estradas de ferro, estabilização do câmbio, valorização do café e outras coisas mais.

EMPRÉSTIMO DE 1921

ESTABILIZAÇÃO DO CÂMBIO E OUTROS FINS

Nominal: \$50 milhões.

Real: \$45 milhões.

Banqueiros: Dillon Read & Co. Inc. e outros de New York.

Autorização: decreto n. 4.230 de 31 de dezembro de 1920.

Emissão: maio de 1921.

Fim: obras contra as sêcas, estabilização do câmbio e outros fins.

Saldo em 31 de dezembro de 1940:
\$31.352.500.

EMPRÉSTIMO DE 1922

VALORIZAÇÃO DO CAFÉ

Nominal: £ 9.000.000.

Real: £ 8.235.000.

Tipo: 92,5.

Juros: 7,½ %.

Prazo: 10 anos.

Banqueiros: N. M. Rothschild & Sons
associados a Henry Schroeder & Co. e Baring
Brothers & Co.

Emissão: 2 de maio de 1922.

Garantia: 4.535.000 sacas de café de propriedade do Governo, adquiridas com operações de crédito anteriores. Foi rapidamente coberto nas praças de Londres (7 milhões de libras) e de New York (2 milhões de libras).

EMPRÉSTIMO DE 1922

ELETRIFICAÇÃO DA ESTRADA DE FERRO CENTRAL
DO BRASIL

Nominal: \$25.000.000.

Real: \$22.750.000.

Tipo: 91.

Juros: 7%.

Prazo: 20 anos.

Banqueiros: Dillon Read & Co. Inc., Lee
Higgins & Co., White Weld & Co. e outros.

Autorização: lei n. 4.440 de 31 de dezembro
de 1921.

Emissão: 31 de maio de 1922.

Garantia: renda da estrada.

Saldo em 31 de dezembro de 1940:
\$17.503.000.

EMPRÉSTIMO DE 1922

ESTRADA DE FERRO VITÓRIA A MINAS

Francos ouro ao par: 15.000.000.

Juros: 5 %.

Prazo: 77 anos.

Tendo o Governo encampado a estrada, ficou com o encargo do empréstimo.

Saldo em 31 de dezembro de 1940: francos ouro 14.638.000,00.

*

* *

Os empréstimos dêste quadriênio foram onerosos e não se empregaram nos fins a que eram destinados.

O das Obras contra as Sêcas não veio em dinheiro, mas em material, e como não estávamos aparelhados a empregá-lo rapidamente e em tamanha quantidade, a maior parte se perdeu.

O da eletrificação da Central do Brasil foi desviado de seu fim, continuando hipotecadas as rendas da estrada e dêle ainda se deve cêrca de 15 milhões de dolares.

No Govêrno Afonso Pena o então diretor da Central, engenheiro Aarão Reis, quis eletrificar o trecho dos subúrbios e construir uma nova estação na praça da República. Tudo estava orçado em *vinte milhões de cruzeiros*. O Congresso negou a verba.

O Govêrno atual prestou um bom serviço ao país mandando eletrificar a estrada, embora houvesse custado muitas vêzes mais do que custaria naquela época. Oxalá os trabalhos da eletrificação prossigam, ao menos, até Barra do Pirai.

A mudança de banqueiros trouxe maiores e mais pesados encargos, tivemos prazos curtos e juros de 8 e 7 $\frac{1}{2}$ %. Parece que os nossos tradicionais banqueiros Rothschild & Sons ficaram sentidos com isto, pois na primeira transação que com êles fizemos, aumentaram os juros para 7 $\frac{1}{2}$ %, quando até alí não passavam de 5%.

EMPRÉSTIMO DE 1926

RESGATE DA DÍVIDA FLUTUANTE

Nominal: \$60.000.000.

Real: \$50.400.000.

Tipo: 84.

Juros: 6 ½%.

Prazo: 30 anos.

Banqueiros: Dillon Read & Co. — New York.

Contrato: junho de 1926.

Ficaram penhoradas a renda do imposto de consumo e contas assinadas.

Destinado ao pagamento de obrigações do Tesouro e dívida flutuante.

Saldo em 31 de dezembro de 1940:
\$56.108.000.

EMPRÉSTIMO DE 1927

RESGATE DA DIVIDA FLUTUANTE

Nominal: £ 8.750.000 e \$41.500.000.

Real: £ 7.700.000 e \$36.520.000.

Tipo: 88.

Juros: 6 $\frac{1}{2}$ %.

Amortização: 1,5.

Prazo: 30 anos.

Banqueiros: N. M. Rothschild & Sons, Baring Brothers & Co. e Henry Schroeder & Co. de Londres e Dillon Read & Co., The National City Co., Lee Higginson & Co., Blair & Co., Henry Schroeder Banking Corporation e White Weld & Co., de New York.

Emissão: outubro de 1927.

Garantia: Impôsto de consumo, já penhorado aos empréstimos de 8 % de 1921 e 6 $\frac{1}{2}$ % de 1926. Imposto sôbre a renda e contas assinadas,

também oneradas com o empréstimo de $6\frac{1}{2}$ % de 1926. Direitos alfandegários, anteriormente penhorados aos *fundings* de 1898 e 1914 e aos empréstimos de 8 % de 1921 e $6\frac{1}{2}$ % de 1926.

Finalidade: destinado à liquidação de obrigações do Tesouro, dívida flutuante e medidas necessárias para dar início à mudança do sistema monetário, previsto no decreto n. 5.108 de 18 de dezembro de 1926.

Saldo em 31 de dezembro de 1940:
£ 8.372.300 e \$39.709.000.

EMPRÉSTIMO DE 1931

3.º FUNDING LOAN

£10.530.751-28-0

\$29.884.545

201.000.000 francos ouro.

Todos os títulos vencem juros de 5 %.

Os empréstimos cujos juros serão pagos com títulos de 40 anos são:

Inglêses	4 ½ %.....	1883	
	4 ½ %.....	1888	
	4 %.....	1889	
	5 %.....	1895	
	4 %.....	1901	Rescision Bond
	4 %.....	1910	
	4 %.....	1910	Lóide Brasileiro
	4 %.....	1911	
	4 %.....	1911	Viação Baiana
	5 %.....	1913	

Francêses	5	%.....	1906/9	E. F. Goiás
	5	%.....	1910	E. F. Vitória a Minas
	4	%.....	1910	E. F. Goiás
	4	%.....	1911	Viação Baiana
	5	%.....	1908/9	E. F. Itapura-Corumbá

Pagos com títulos de 20 anos:

Inglêses	5	%.....	1903
	6 ½	%.....	1927
Americanos	8	%.....	1921
	7 ½	%.....	1922
	6 ½	%.....	1926
	6 ½	%.....	1927
Francêses	5	%.....	1909

Saldo em 31-12-40:

Títulos de 20 anos	£	2.005.660
	\$	22.186.645
Títulos de 40 anos	£	6.985.080

SALDO DOS EMPRÉSTIMOS EXTERNOS EM 31-12-1940 (*)

EMPRÉSTIMOS INGLÊSES

VALOR EM £

1883	Melhoramento de vias-férreas e abastecimento d'água nesta Capital	1.886.300
1888	Construção e prolongamento de estradas de ferro federais	3.167.200
1889	Conversão dos empréstimos de 1865, 1871, 1875 e 1886	15.858.300
1895	Cia. Oeste de Minas com a garantia do Te- souro	6.115.600
1898	Primeiro <i>Funding Loan</i>	5.346.437
1901	Resgate de títulos das estradas de ferro en- campadas	8.971.260
1903	Obras do Pôrto do Rio de Janeiro	6.775.300
1910	Conversão e resgate dos títulos da Estrada de Ferro Oeste de Minas	8.827.300
1910	Lóide Brasileiro	344.300
1911	Obras do Pôrto do Rio de Janeiro	2.871.600
1911	Rêde de Viação Cearense	2.289.260
1913	Obras dos Portos de Pernambuco, Paranaguá e Corumbá	9.767.300
1914	Segundo <i>Funding Loan</i>	12.776.140
1927	Consolidação da Dívida Flutuante	8.372.300
1931	Terceiro <i>Funding Loan</i> : títulos de 20 anos ..	2.005.660
	títulos de 40 anos ..	6.985.080
		£ 102.359.337

(*) Contadoria Geral da República. Balanço do exercício de 1940, pág. 183.

EMPRÉSTIMOS FRANCÊSES

VALOR EM FRANCO\$-OURO

1909	Obras do Pôrto de Recife	38.723.000
1910	Estrada de Ferro Goiás	93.836.500
1911	Viação Baiana	57.735.000
1916	Estrada de Ferro Goiás	24.253.000
1922	Estrada de Ferro Vitória a Minas	14.638.000
		<hr/>
		229.185.500

VALOR EM FRANCO\$-PAPEL

1908/9	Estrada de Ferro Itapura-Corumbá.....	96.181.500
1931	3.º <i>Funding Loan</i> : Títulos de 20 anos	52.146.650
	Títulos de 40 anos	124.580.312
		<hr/>
		272.908.402

EMPRÉSTIMOS AMERICANOS

1921	Compromissos do Tesouro	\$ 31.352.500
1922	Eletrificação da Estrada de Ferro Central do Brasil	17.503.000
1926	Consolidação da Dívida Flutuante	56.108.000
1927	» » » »	39.709.000
1931	3.º <i>Funding Loan</i> : Títulos de 20 anos	22.186.645
		<hr/>
		\$166.853.145

RESUMO

CRUZEIRO AO PAR

Libras.....	102.359.337	Cr\$	909.860.789,20
Franco ouro..	229.185.000		80.967.799,40
Franco papel..	272.908.462		19.530.148,40
Dólares.....	166.853.145		305.498.597,90
			<hr/>
		Cr\$	1.315.857.334,90

E' de estranhar nesta relação (só transcrevi as do resumo) que em 1940 se converta libras, francos e dólares à taxa de *27 pence por cruzeiro, câmbio ao par*, o que jamais houve na República !

*

* *

Há ainda os empréstimos dos Estados e Municípios; como não encontrei dados sôbre 1940, valho-me dos de 1939, publicados no "Anuário" da Bolsa de Valores do Rio de Janeiro — 1938-1939:

SALDO DOS EMPRÉSTIMOS EXTERNOS
DOS ESTADOS EM 31 DE OUTUBRO
DE 1939

<i>Estados</i>	<i>Libras</i>	<i>Dólares</i>	<i>Franco-papel</i>	<i>Florins</i>
Alagoas	258.420		13.308.500	
Amazonas.....			103.295.625	
Bahia	3.028.848		48.184.000	
Ceará		1.980.000	12.455.500	
Maranhão		1.682.000	16.862.500	
Minas	1.740.460	15.944.000		
Pará	2.729.651	3.597.000		
Paraná.....	700.200			
Pernambuco...	490.560	4.868.000	26.385.000	
R. Gr. Norte.			5.808.500	
R. Gr. do Sul		33.453.000		
Rio de Janeiro	3.585.260	5.324.000		
Sta. Catarina..	62.920	3.396.000		
S. Paulo	29.087.837	58.911.000		8.366.000
	41.684.156	129.155.000	226.299.625	8.366.000

SALDO DOS EMPRÉSTIMOS EXTERNOS
DOS MUNICÍPIOS EM 31 DE DEZEMBRO
DE 1939

<i>Municípios</i>	<i>Libras</i>	<i>Dólares</i>	<i>Francos</i>
Belém	3.239.960		
Distrito Federal	1.717.920	33.410.000	
Manaos	269.800		
Niterói	778.000		
Pelotas	430.840		
Porto-Alegre	305.900	7.419.500	
Recife	272.280		
Rio Grande do Sul (8 Municípios)		3.912.500	
Salvador	782.327		21.520.000
Santos	2.182.920		
S. Paulo	397.120	14.167.500	
	£10.377.067	\$58.909.500	Fr. 21.520.000

TOTAL DA DÍVIDA EXTERNA

	<i>Libras</i>	<i>Dólares</i>	<i>Francos- ouro</i>	<i>Francos- papel</i>	<i>Florins</i>
União. . .	102.359.337	166.853.145	229.185.000	272.908.462	
Estados . .	41.684.156	129.155.000		226.299.625	8.366.000
Municíp. . .	10.377.067	58.909.500		21.520.000	
	154.420.560	354.917.645	229.185.000	520.728.087	8.366.000

No período que atravessamos, não é possível cambiar estas importâncias para moeda nacional, porque as taxas são aleatórias, mas imaginando que a nossa situação é bem melhor que a presente e calculando a libra a Cr\$ 40,00, o dólar a Cr\$ 10,00, o franco ouro e papel a Cr\$ 0,50 e o florim a Cr\$ 1,00 teremos:

£ 154.420.560 × 40 igual a...	Cr\$ 6.176.822.400,00
\$ 354.917.645 × 10 » a...	Cr\$ 3.549.176.450,00
Fr. 749.913.087 × 0,5 » a...	Cr\$ 374.956.543,00
Fl. 8.366.000 × 1,0 » a...	Cr\$ 8.366.000,00
	<hr/>
	Cr\$ 10.109.321.393,00

Dez bilhões, cento e nove milhões, trezentos e vinte e um mil, trezentos e noventa e três cruzeiros, exigindo, anualmente, para pagamento do juro de cinco por cento, a importância de Cr\$ 505.466.066,65, quinhentos e cinco milhões, quatrocentos e sessenta e seis mil e sessenta e nove cruzeiros e sessenta e cinco centavos, que convertidos em libras a Cr\$ 40,00 (acima da média de 1921-1930 que foi de Cr\$ 38,90 () dão £ 12.636.652, doze milhões, seiscentos e trinta e seis mil, seiscentas e cinquenta e duas libras, encargo pesadíssimo, dada a insuficiência do saldo anual do nosso comércio com o estrangeiro que, no período 1931-1939, foi apenas de £ 8.348.600! (**)*

(*) "Anuário, pág. 1354.

(**) Ver o quadro da pág. 168.



DÍVIDA INTERNA

UNIÃO

A lei de 15 de novembro de 1827 reconheceu a Dívida Interna fundada de Cr\$ 14.000.000,00 que em 1889, no fim do Império, ascendeu a Cr\$ 381.595.700,00. Na República, como se vê nos Balanços da Contadoria Geral de 1926 (*), 1930 (**), e 1940 (***), ela se apresenta:

Em 1890	Cr\$ 381.655.300,00
Em 1900	Cr\$ 483.520.600,00
Em 1910	Cr\$ 591.750.600,00
Em 1920	Cr\$ 1.113.486.300,00
Em 1930	Cr\$ 2.533.914.300,00
Em 1940	Cr\$ 6.212.178.400,00

(*) Pág. 310.

(**) Pág. 253.

(***) Págs. 207 e 208.

DÍVIDA INTERNA FUNDADA EM 31 DE
DEZEMBRO DE 1940

APÓLICES EM CIRCULAÇÃO

Uniformizadas	Cr\$ 529.618.900,00
Não uniformizadas	Cr\$ 1.089.600,00

DIVERSAS EMISSÕES

	Cr\$
Estradas de ferro	851.097.000,00
Estradas de ferro e correios	8.447.000,00
Correios do Amazonas	612.000,00
Correios do Rio Grande do Norte ..	200.000,00
Correios de Pernambuco	1.234.000,00
Baixada Fluminense	58.841.000,00
Cia. Navegação Costeira	6.172.000,00
Lóide Brasileiro	62.280.000,00
Sentenças judiciais	1.844.000,00
Sentenças arbitrais	1.063.000,00
Compromissos do Tesouro	765.631.900,00
Marinha de Guerra e Viação	99.854.000,00
Obras do Porto do Rio de Janeiro ..	15.000.000,00
Reorganização do Exército	125.317.000,00
Despesa do Ministério da Guerra ..	95.000.000,00
Orfanato Osório	2.160.000,00
Resgate de papel moeda	5.284.000,00
Reorganização da Marinha	105.000.000,00
Prêmio a João Klapp	50.000,00
Prêmio a Isai Francisco Ferreira ..	25.000,00
Prêmio a Farias Brito	50.000,00
Prêmio a Alvaro Nunes de Carvalho ..	25.000,00
Construção do Forum	7.955.000,00

	Cr\$
Obras do Nordeste	115.737.000,00
Revista do Supremo Tribunal	800.000,00
Sanatório para tuberculosos	282.000,00
Obras do porto de Vitória	6.500.000,00
Aquisição da casa do Cons. Rui Bar- bosa	3.860.000,00
Ordem 3. ^a de São Francisco de Assis	85.000,00
Obras a Santos Dumont e aos herois de Laguna e Dourados	713.000,00
Nova Capital de Goiás	35.000.000,00
Despesa do Ministério da Marinha .	35.000.000,00
Prolongamento do Cais do Porto ..	11.000.000,00
Edifício da Câmara dos Deputados .	8.106.000,00
Usina Queiroz Junior Limitada	2.380.000,00
Reajustamento Econômico	899.896.000,00
Société Anonyme du Gas	70.000.000,00
City Improvements Co. Ltd.	12.000.000,00
Ministério do Trabalho	99.829.000,00
Obras do Porto	17.300.000,00
Tratado da Bolívia	1.629.000,00
	<hr/>
	4.035.343.400,00
	<hr/>

OBRIGAÇÕES DO TESOURO

	Cr\$
Obrigações do Tesouro 6 % e 7 %	1.983.510.000,00
» Ferroviárias 7 %	125.325.000,00
» Rodoviárias 5 %	68.000.000,00
	<hr/>
	2.176.835.000,00
	<hr/>

TOTAL

	Cr\$
Apólices	4.035.343.400,00
Obrigações do Tesouro	2.176.835.000,00
	6.212.178.400,00

Foi preciso um século para Governos contraírem uma dívida de 2.500 milhões, no entanto um só Governo, apenas em dez anos, conseguiu aumentá-la com mais 3.700 milhões!

Por mais que se pesquise, não se encontram obras de utilidade pública justificando o emprego de tão fabulosa quantia, mas se depreende que a falta de orientação administrativa e desmedidos gastos, obrigaram o Governo a lançar mão destas operações internas, para cobrir os deficits orçamentários que, no período de 1931 a 1939 (*) ultrapassaram a média anual de meio bilhão de cruzeiros! Chegamos a 1940 com compromissos enormes para um país de recursos, ainda poucos, como é o nosso.

*

* *

De tôda a vultosa quantia sacada sôbre o futuro, bem pouco foi empregado de modo útil e proveitoso.

(*) Ver quadro da pág. 164.

Os nossos mais importantes problemas continuam por resolver. O das vias de comunicação aí está a atestar a nossa habitual imprevidência e que os momentos difíceis, uma vez passados, são esquecidos. Na guerra de 1914 evidenciou-se a necessidade premente da ligação terrestre do norte com o sul do país; no entanto, nada se fez e agora sofremos as duras consequências de não se haver estabelecido tão indispensável ligação.

Nos últimos trinta anos emitiu-se em apólices, cêrca de oitocentos milhões de cruzeiros para as estradas de ferro, no entanto, o nosso sistema ferroviário é deficiente e o seu material está em péssimas condições. A média de construção de estradas de ferro, desde o comêço da República até 1930, foi de 5.626 km em cada dez anos, de 1931 a 1940, quando mais o país delas precisava, só se construíram 1.773 km ! (*)

O problema do Nordeste é outro que durante anos desafiou solução, apesar das enormes quantias despedidas desde o tempo do Império.

Em 1917 conheci a pobreza do Nordeste trabalhando nas Obras contra as Sêcas; em 1937, voltei lá e verifiquei uma mudança assombrosa; povoados transformaram-se em cidades, cidades

(*) Estatística das Estradas de Ferro do Brasil, 1940, págs. 46 e 47.

sem valor são hoje importantes, cercados de algodão passaram a vastas plantações, outras culturas apareceram, indústrias foram montadas e todo o sertão cortado por caminhos que permitem o trânsito de automóveis. Tudo melhorou e se modificou devido a inteligente medida de fazer as obras com a prata da casa, espalhando assim o dinheiro que sempre faltou àquela zona.

Nas obras do Nordeste cometeu-se grave erro, o de começar por onde os outros acabam: os grandes açudes. Devia-se ter principiado construindo pequenos açudes, porque aliam a vantagem de menor custo à de não dispersar as populações. Felizmente se está corrigindo êste erro e o atual Govêrno muito fez por esta região, que durante anos e anos viveu abandonada.

Estradas de rodagem, presentemente, temos duas: a Rio-Petrópolis e a Petrópolis-Terezópolis, as outras são caminhos por onde os automóveis passam com maior ou menor dificuldade, dependendo do bom ou mau tempo. É claro que não podemos ter as excelentes estradas européias e americanas, não há tráfego suficiente para justificar a sua construção, contudo a rêde de caminhos em nosso país é hoje muito grande e presta excelentes serviços. A Rio-S. Paulo, de valor econômico extraordinário, já devia estar em condições de ser uma verdadeira estrada de rodagem.

A navegação, quer marítima, quer fluvial sempre foi precária, isto devido às concessões monopolizadoras destes serviços. A livre concorrência traria benefícios, principalmente, à navegação de nossos rios, entregue a empresas cujas subvenções bastam para que elas vivam.

Outros problemas já deviam estar solucionados, pois de vez em quando vêm à baila, para depois de muita discussão serem olvidados.

O carvão nacional é um dêles e me faz lembrar um episódio que caracteriza a nossa displicência.

Em 1918 estava eu fazendo estudos da enseada de Imbituba, quando apareceu o ilustre geólogo patricio Gonzaga de Campos; recebi-o com as deferências que merecia e perguntei-lhe em que poderia servi-lo.

— “Em nada — disse-me êle, explicando: — Fiz ver ao Govêrno a desnecessidade de minha vinda, o que êle quer está feito, mas como manda quem pode, aqui estou. — E deu-me de presente uma monografia com os estudos do carvão de Santa Catarina, que fizera em 1892!

O problema do carvão nacional é antigo, vem do Império, e nenhuma das providências do Govêrno deu resultado, inclusive uma de recente data, a de misturar o inferior carvão nacional

com o superior Cardiff! Vinho mau **m**isturado com vinho bom, estraga o bom.

Deve-se à iniciativa particular o **s**eu emprêgo na zona em que êle existe. A Compan**h**ia Energia Elétrica Riograndense, de Porto-Alegre, montando em 1928 as novas usinas, **a**parelhou-as para o uso do carvão nacional, exemplo seguido por outras emprêsas do Rio Grande do Sul que só se utilizam do nosso carvão.

O regime de experiências e fantasias não dará solução aos nossos problemas, que **p**recisam bom senso e continuidade para serem **r**esolvidos.

ESTADOS E MUNICÍPIOS

Estas dívidas, pelos dados que se **e**ncontram no "Anuário de Valores da Bolsa do Rio de Janeiro", estão representadas, até 31 de **d**e dezembro de 1940.

ESTADOS

	Cr\$	<i>Aumento depois de 1930</i>
Alagoas	400.000,00	—
Amazonas	3.800.000,00	—
Bahia	70.000.000,00	—
Ceará	2.000.000,00	—
Espírito Santo..	29.303.000,00	10.000.000,00

	<i>Cr\$</i>	<i>Aumento depois de 1930</i>
Goiás	400.000,00	—
Minas Gerais...	1.034.433.900,00	686.500.000,00
Paraíba	6.000.000,00	6.000.000,00
Paraná	96.000.000,00	90.000.000,00
Pernambuco ...	63.365.000,00	60.000.000,00
Piauí	6.667.000,00	—
Rio G. do Norte	500.000,00	—
Rio G. do Sul .	29.981.300,00	21.000.000,00
Rio de Janeiro..	75.300.000,00	30.000.000,00
Santa Catarina..	29.312.000,00	25.000.000,00
S. Paulo	1.587.049.500,00	1.220.000.000,00
Sergipe	12.000.000,00	—
	<hr/>	<hr/>
	3.046.511.700,00	2.148.500.000,00

Em 1930 a dívida era de Cr\$ 898.011.700,00, houve assim um aumento de 340 % !

E' de estarrecer o que acresceu em alguns Estados: Pernambuco 1.900 %, Paraíba ... 1.500 %, Santa Catarina 680 %, S. Paulo 430 % e Minas Gerais 300 % !

MUNICÍPIOS

	<i>Cr\$</i>	<i>Aumento depois de 1930</i>
Distrito Federal..	571.724.000,00	100.000.000,00
Outros municípios	268.185.000,00	200.487.000,00
	<hr/>	<hr/>
	839.909.000,00	300.487.000,00

A dívida do Distrito Federal aumentou 21 %
e dos outros municípios 296 % !

*
* *
*

TOTAL DA DÍVIDA INTERNA DO BRASIL

EM 31 DE DEZEMBRO DE 1940

Cr\$

União	6.212.178.400,00		
Estados	3.046.511.700,00		
Municípios	839.909.000,00		10.098.599.100,00

QUANDO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1930 ERA

Cr\$

União	2.533.914.300,00		
Estados	898.011.700,00		
Municípios	539.422.000,00		3.971.348.000,00

TENDO AUMENTADO NOS DEZ ANOS

Cr\$

União	3.678.264.100,00		
Estados	2.148.500.000,00		
Municípios	300.487.000,00		6.127.251.100,00

*
* *
*

O conhecimento dos dados, fielmente, reproduzidos de publicações oficiais, não deixa a menor dúvida sobre o modo infeliz e desastroso, da condução dos negócios públicos na segunda República, causa dos grandes males que tanto deprimem a Nação e castigam o povo brasileiro.

* * *

É oportuno acentuar o aumento colossal da dívida interna da União, depois da imposição do "Estado Novo", proclamado protetor e salvador do Brasil, mas que tudo subverteu e arrasou. A desorganização de todos os serviços do país, o constante aumento de impostos, o miserável valor de nossa moeda, o exagerado custo da vida, o sofrimento do povo e muitos outros fatos demonstram ser ele o causador da tenebrosa situação atual.

Em 31 de dezembro de 1937, como se vê na página 183, do Balanço Geral da União de 1937, o saldo da dívida era de Cr\$ 3.748.251.900,00, de uma emissão de Cr\$ 4.082.476.000,00.

Se não fosse a clarividência das cifras seria impossível imaginar-se, no curto período de sete anos, um aumento de mais Cr\$ 12.299.027.000,00, três vezes a importância da dívida contraída em 115 anos !

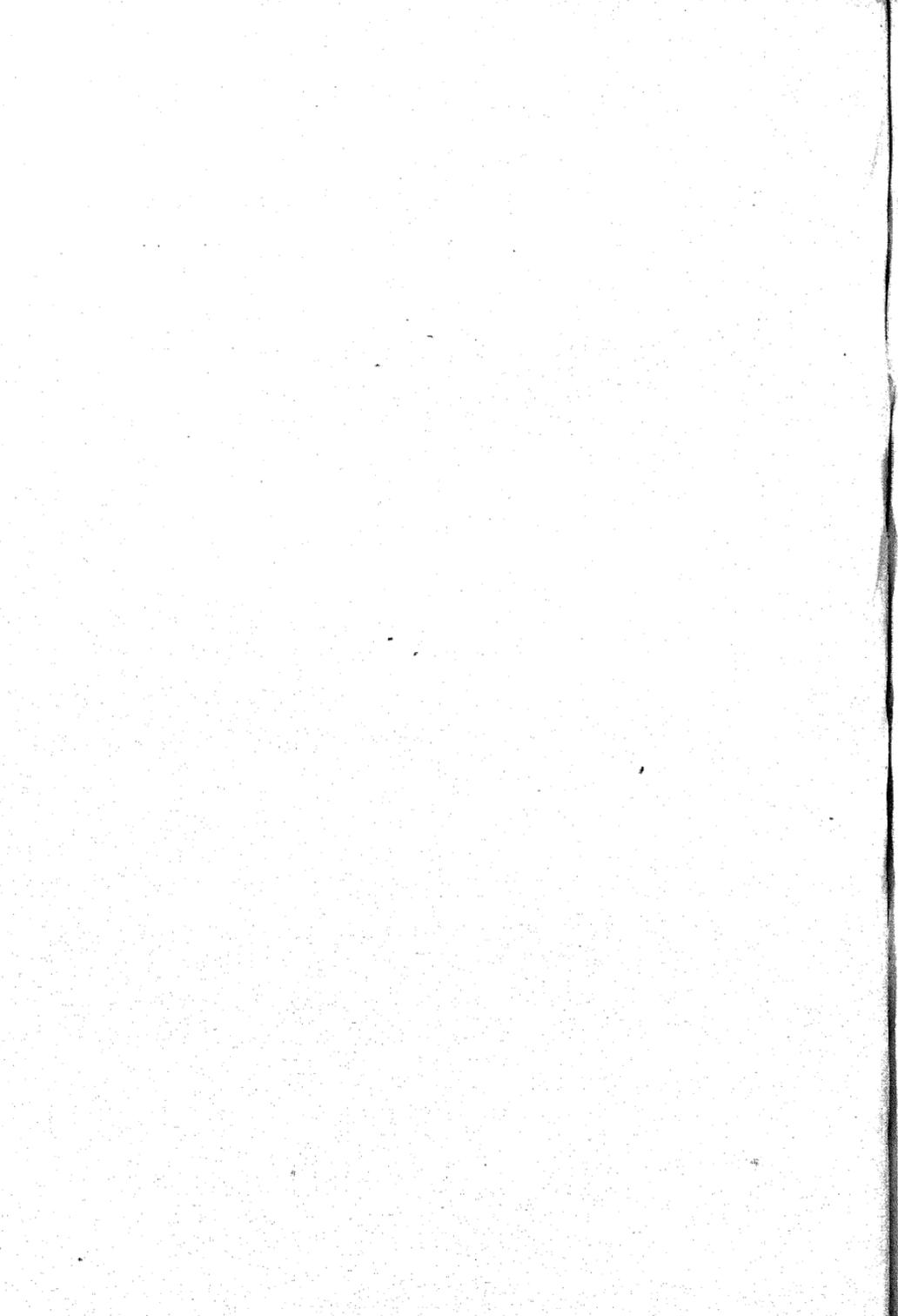
Os decretos autorizando estas operações são os seguintes;

DÍVIDA INTERNA DEPOIS DE 1937

<i>Autorização</i>	<i>Fim</i>	<i>Importância</i>
N.º 400 de 2 de maio de 1938.....	Iluminação pública	70.000.000,00
N.º 501 de 16 de junho de 1938.....	Estradas de ferro	120.000.000,00
N.º 621 de 18 de agosto de 1938....	City Improvements	36.000.000,00
N.º 729 de 22 de setembro de 1938..	Indenização à lavoura	150.000.000,00
N.º 1.059 de 19 de janeiro de 1939..	Compromissos do Tesouro	200.000.000,00
N.º 1.110 de 16 de fevereiro de 1939..	Compromissos do Tesouro	453.997.000,00
N.º 1.450 de 7 de julho de 1939.....	Ministério do Trabalho	100.000.000,00
N.º 1.732 de 3 de novembro de 1939..	Ministério do Trabalho	8.600.000,00
N.º 2.447 de 25 de julho de 1940.....	Resgate de promissórias do Tesouro...	1.000.000.000,00
N.º 3.048 de 13 de fevereiro de 1941..	Indenização à lavoura	20.000.000,00
N.º 3.904 de 5 de dezembro de 1941..	Ministério de Educação e Saúde	20.000.000,00
N.º 4.011 de 12 de janeiro de 1942....	Ministério de Viação	18.000.000,00
N.º 4.789 de 5 de outubro de 1942....	Obrigações de Guerra	3.000.000.000,00
N.º 7.024 de 6 de novembro de 1944..	Liquidação dos débitos da Organização Henrique Lage	302.430.000,00
N.º 7.113 de 4 de dezembro de 1944....	Obrigações de Guerra	5.000.000.000,00
N.º 7.254 de 18 de janeiro de 1945....	Conversão da dívida externa	1.800.000.000,00
		Cr\$ 12.299.027.000,00

Tirando os 8 bilhões de cruzeiros para as despesas da guerra, que naturalmente serão trazidas à conhecimento público, restam Cr\$ 4.299.027.000,00, quantia superior a da dívida de um século e três lustros !

Não póde, assim, haver a menor dúvida, sobre a atenção que o "Estado Novo" dispensou às finanças do Brasil.



ORÇAMENTOS

Na República os orçamentos, excetuados os do Governo Campos Sales, foram sempre deficitários, embora nas estatísticas figurem algumas vezes com saldos, porém as verbas suplementares e as operações de crédito mostram não ser isto verdade.

No quadro da página seguinte temos a Receita e a Despesa de 1890 a 1939. (*)

O equilíbrio orçamentário tirou o país da terrível crise do começo da República e deu-lhe forças, não só para prosperar como para suportar pesados encargos.

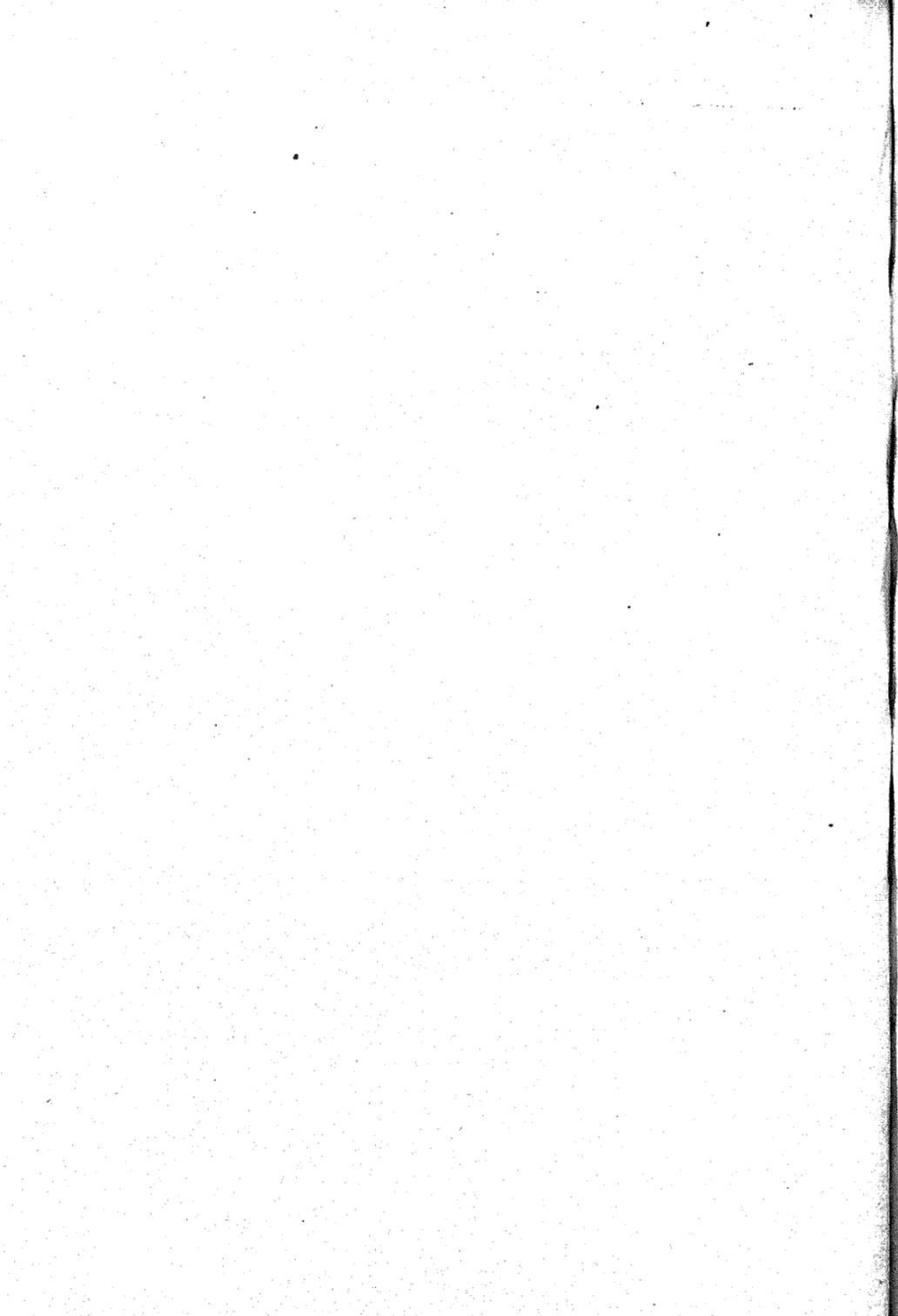
O deficit anual de Cr\$ 46.000.000,00 nos primeiros 21 anos de República passou a Cr\$ 244.136.700,00 de 1911 a 1930 e a mais do dobro, Cr\$ 507.746.000,00 de 1931 a 1939.

(*) "Anuário Estatístico do Brasil", pág. 1.410.

<i>Períodos</i>	<i>Receta</i>	<i>Despesa</i>	<i>Déficit</i>	<i>Déficit médio anual</i>	<i>% da despesa sobre a receita</i>
	Cr\$	Cr\$	Cr\$	Cr\$	
1890-1900 (11 anos)	3.089.898.000,00	3.883.956.000,00	794.058.000	72.187.100	26 %
1901-1910 (10 anos)	4.261.217.000,00	4.432.216.000,00	170.999.000	17.099.900	4 %
1911-1920 (10 anos)	5.842.981.000,00	8.202.803.000,00	2.359.822.000	235.982.200	40 %
1921-1930 (10 anos)	16.234.692.000,00	18.753.511.000,00	2.518.819.000	252.281.200	15 %
1931-1939 (9 anos)	25.088.892.000,00	29.660.405.000,00	4.571.513.000	507.746.000	18 %

Convém, também, acentuar que a receita e a despesa médias anuais, são hoje oito vezes maiores que as do primeiro período da República, sendo que do período de 1911-1920 para o de 1921-1930 a receita triplicou e a despesa foi a pouco mais do dôbro.

Isto prova a vitalidade do nosso povo que, com esforço, produziu o bastante para satisfazer os ônus cada vez maiores da administração, porém é preciso não se continuar a abusar de sua capacidade tributária.



GRANDEZA E DECADÊNCIA

O Brasil, como já disse, só começou a se desenvolver e a progredir no princípio dêste século e o fez de modo seguro, como provam as estatísticas de seu comércio com o estrangeiro.

VALOR DA EXPORTAÇÃO E IMPORTAÇÃO EM LIBRAS OURO

<i>Períodos</i>	<i>Exportação</i>	<i>Importação</i>	<i>Saldos</i>
	£	£	£
1890-1900 (11 anos)	317.399.000	276.836.000	40.563.000
1901-1910 (10 anos)	476.222.000	318.843.000	157.379.000
1911-1920 (10 anos)	688.088.000	546.906.000	141.182.000
1921-1930 (10 anos)	805.848.000	674.479.000	131.369.000
1931-1939 (9 anos)	345.058.000	269.921.000	75.137.000

o que dá para cada período a média anual:

<i>Períodos</i>	<i>Exportação</i>	<i>Importação</i>	<i>Saldos</i>
	£	£	£
1890-1900	28.854.340	25.161.670	3.685.000
1901-1910	47.622.200	31.884.300	15.737.900
1911-1920	68.808.800	54.690.600	14.118.200
1921-1930	80.584.800	67.447.900	13.139.000
1931-1939	34.505.800	29.991.000	8.348.000

Nestes quadros se vê que o Brasil enriqueceu com o comércio exterior de 1900 até 1930, os saldos davam para todos os pagamentos no exterior.

Não existindo dados sobre produção e consumo interno, tenho ainda de me valer do comércio externo, para provar que o nosso país prosperou neste período.

Os dados que aqui reproduzo são do “Anuário Estatístico do Brasil” — Ano V — 1939-40, págs. 395, 1.358, 1362 e 1363.

<i>Períodos</i>	<i>Toneladas</i>	<i>Cr\$</i>	<i>£ ouro</i>	<i>Valor da £ em Cr\$</i>
1901-1905 (5 anos)	6.417.816	3.810.223.000,	198.015.000	19,20
1906-1910 (5 »)	7.228.455	4.322.355.000,	278.207.000	15,54
1911-1915 (5 »)	7.082.527	4.903.474.000,	307.693.000	15,94
1916-1920 (5 »)	9.668.564	7.397.273.000,	380.395.000	19,45
1921-1925 (5 »)	10.029.586	15.224.358.000,	364.902.000	41,72
1926-1930 (5 »)	10.413.701	17.572.786.000,	440.946.000	39,40
1931-1935 (5 »)	10.725.398	16.318.214.000,	190.216.000	85,79
1936-1939 (4 »)	14.521.784	20.699.903.000,	154.842.000	133,68

Média anual de cada período e preço da tonelada em cruzeiros e libras:

<i>Períodos</i>	<i>Toneladas</i>	<i>Cr\$</i>	<i>£</i>	<i>Tonelada em Cr\$</i>	<i>Tonelada em £</i>
1901-1905	1.283.563	760.245.000,	39.603.000	592,30	30-17- 0
1906-1910	1.445.691	864.471.000,	55.461.000	597,95	38-10- 0
1911-1915	1.416.505	980.695.000,	61.539.000	692,35	43- 8-11
1916-1920	1.933.713	1.479.458.000,	76.079.000	761,10	39- 5-10
1921-1925	2.005.917	3.044.872.000,	72.980.000	1.517,95	36- 7- 8
1926-1930	2.082.740	3.514.557.000,	88.189.000	1.687,50	42- 6-10
1931-1935	2.145.080	3.263.643.000,	38.043.000	1.521,45	17-14-18
1936-1939	3.630.446	5.174.976.000,	38.710.000	1.425,40	10-13- 3

A' simples leitura deste último quadro mostra que, anualmente, no período 1901-1905, exportámos 1.283.563 toneladas de mercadorias recebendo £ 39.603.000 (libras ouro) e no período 1936-1939, exportámos 3.630.446 toneladas, quasi *três vezes mais* e no entanto, só recebemos £ 38.710.000, *cêrca de um milhão de libras menos*. Isto quer dizer que estamos empobrecendo, ganhando menos por uma produção três vezes maior.

Porque ? Pela simples razão de haver piorado consideravelmente a nossa situação financeira, a ponto de exigir um esforço triplicado para termos o mesmo que tínhamos no comêço do século.

Continuando o exame do quadro verifica-se, também, que desde o comêço do século o nosso trabalho foi compensado com o aumento do preço da produção exportada. O valor da tonelada passou de £ 30-17-0 no primeiro período a £ 42-6-10 no de 1925-1930, sendo assim de 38 libras o valor médio nos 30 anos; de 1936 a 1939 baixou a £ 10-13-3!

Pelo exposto se vê, com tristeza, que depois de 1930 tudo se aviltou; nossa situação econômica sofreu incrível depressão, a ponto do valor da tonelada de mercadoria exportada baixar *quatro vezes* !

Não existem dados estatísticos de 1940 para cá, porém, é do conhecimento de todos que, com a entrada do Brasil na guerra, tudo piorou. A insuficiência de nossa produção para o consumo interno, a falta de transportes, a imprevidência do governo e outras causas agravadas pelas sucessivas emissões de papel moeda, obrigam o povo a sacrifícios enormes.

Em 1930 havia em circulação Cr\$
2.842.151.000,00, em 1937, Cr\$
4.550.328.000,00 (*) e em 31 de dezembro de 1944, mais de 14 bilhões!

A prolongada crise atual, a mais grave e a maior de nossa história, requer providências enérgicas. Se houver vontade firme e bom senso sairemos dela; para isto é preciso acabar com as fantasias e reduzir as despesas, continuando apenas com o necessário e útil à economia do país.

Até agora não houve uma só medida do Governo, que fosse uma esperança das primeiras providências para debelar; ou sequer atenuar a crise; ao contrário, são freqüentes as autorizações de práticas semelhantes às que a causaram. As lições de Joaquim Murinho e outros estadistas de sua época indicam o modo de acabar o terrível flagelo que ora nos assola, porém para

(*) "Anuário Estatístico do Brasil", pág. 1353.

aplicá-las são indispensáveis homens sinceros, patriotas e capazes.

O povo brasileiro, estou certo, quer a sua terra novamente na diretriz que lhe deu prosperidade e para isso não temerá nem poupará sacrifícios, aliás muito menores dos que, atualmente, lhe são exigidos, para mantê-lo na ilusão de que tudo vai bem e que o Brasil progride.

A ECONOMIA DA NAÇÃO E A INTERVENÇÃO DO ESTADO

Observando no nosso país os efeitos da intervenção do Governo: Estado industrial, autarquia, amparo ou outra qualquer forma, chega-se à conclusão de ser ela sempre prejudicial, tanto à economia da Nação, como à bolsa do povo.

A intervenção é cabível em casos de calamidade pública, ou como previsão e conselho em determinadas ocasiões. A sua ação prudente seria, naturalmente, justificada nestes últimos anos, se evitasse instituições de crédito desviarem de atividades úteis capitais que lhes estavam confiados e incentivarem o *encilhamento* de terrenos e prédios, ou, sob o pretexto de turismo, empresas de jôgo e outras especulações, com manifesto prejuizo da moral, da economia e do bem estar do povo.

O Estado não é industrial, nem comerciante; nem é sua função salvar, proteger ou valorizar

produtos que, devido a concorrência, retração de mercados e imprevidência dos que com êles lidam, sofrem crises. O seu dever é orientar e fiscalizar, com critério e prudência, os negócios em geral.

As estradas de ferro e outras empresas amparadas com garantias de juros, subvenções e outros favores, ou dirigidas pelo Govêrno, de longa data confirmam a verdade da minha asserção.

As indústrias protegidas impediram termos os artigos de sua fabricação melhores e mais baratos e o pior, é que hoje há tamanho capital nelas empregado, que seria loucura privá-las da proteção.

Os atuais *trusts* do leite, dos ovos, do peixe e de outros gêneros de primeira necessidade, que subiram a preços jamais imaginados, são consequências desastrosas da intervenção do Govêrno.

As autarquias do café, do açúcar e outras são exemplos frisantes de que a intervenção do Estado é sempre danosa; não minora, nem liquida as crises e as prolonga indefinidamente.

Quantos nos tem custado a do café?

Centenas de milhões de cruzeiros !

Para justificá-la alega-se — ser o café o nosso principal gênero de exportação e dever o

Governo ampará-lo, valorizando o seu preço, se não haverá pavoroso deficit na nossa balança de comércio exterior e assim a baixa do câmbio —.

O argumento é falso como prova o quadro cujos dados se encontram no “Anuário Estatístico do Brasil” — Ano V — pág. 1.378.

Em 1910 uma saca de café valia ..	Cr\$ 39,64 ou £ 2-14-0	Câmbio 16 19/32
Em 1920 uma saca de café valia ..	Cr\$ 74,70 ou £ 3-10-3	» 11 17/64
Em 1930 uma saca de café valia ..	Cr\$ 119,54 ou £ 2-13-3	» 5 3/32
Em 1939 uma saca de café valia ..	Cr\$ 135,42 ou \$ 0-18-0	» 1 19/32

Eis como as estatísticas mostram de modo claro e irretorquível os terríveis efeitos da intervenção do Estado:

“para o consumidor do país produtor o preço — *subiu três vezes e meia* — (Cr\$ 39,64 x 3,5 igual a Cr\$ 138,74) e para o do exterior — *desceu três vezes* — (Shillings 54 dividido por 3 igual a 18)!!!

Isto depois da primeira valorização, a do Convênio de Taubaté em 1907 e do Departamento Nacional do Café, autarquia criada pelo decreto n. 22.452 de 10 de fevereiro de 1933 ! (*)

(*) “Diário Oficial” de 13 de fevereiro de 1933.

Valeria a pena tantos e tamanhos sacrifícios para tão singular valorização?

Com o açúcar deu-se o mesmo: a economia dirigida premiou o industrial imprevidente e castigou o pobre consumidor nacional.

Em 1938 estive em cidade da fronteira com o Uruguai e fiquei pasmo de ver enormes armazéns abarrotados de açúcar. Perguntei se havia usinas nas proximidades — não — foi a resposta: era o nosso açúcar exportado para o Uruguai que, depois de pagar uma taxa pelo seu trânsito, entrava novamente em território brasileiro para ser distribuído. Admirei-me de tal operação; explicaram-me: o açúcar está sob a proteção do Estado que, para salvá-lo, fixou um preço de exportação bem inferior ao do mercado interno, assim para entregá-lo mais barato ao consumidor brasileiro, é preciso, mesmo com o ônus de transportes, taxas, etc., exportá-lo e reimportá-lo!

Em 1930 a tonelada de açúcar vendida para o exterior rendeu £ 6-16-0 ou Cr\$ 229,00 e em 1939, depois do regime autárquico, £ 3-4-0 ou Cr\$ 475,00!

Com o cacau, o mate, o algodão e a borracha a intervenção do Governo deu o mesmo resul-

tado, aumentou o preço do mercado interno e diminuiu o do mercado externo! (*)

Cacau por tonelada exportada..	1930	Cr\$ 1.332,00 —	€ 29-12-0
	1939	Cr\$ 1.669,00 —	£ 11- 6-0
Mate por tonelada exportada...	1930	Cr\$ 1.124,00 —	£ 25- 4-0
	1939	Cr\$ 1.055,00 —	£ 7- 0-0
Algodão por tonelada exportada	1930	Cr\$ 2.781,00 —	£ 63- 2-0
	1939	Cr\$ 3.584,00 —	£ 23- 3-0
Borracha por tonelada exportada	1930	Cr\$ 2.375,00 —	£ 54- 0-0
	1939	Cr\$ 4.786,00 —	£ 31-16-0

Não se quer compreender, que a variação de preços dos nossos produtos de exportação depende da concorrência de outros centros produtores e sobretudo de nossa má política financeira. Fica assim evidente que estas intervenções não beneficiam o povo, nem a economia da Nação.

A experiência de longos anos patenteia a necessidade de se acabar, definitivamente, com as autarquias, amparos, valorizações, etc. A economia da Nação só lucrará com a sua extinção. A livre concorrência fará o progresso do país.

O Estado industrial, entre nós, sempre foi um fracasso. O exemplo mais antigo é o da Fábrica de Ferro de Ipanema, apesar de bem amparada, desapareceu.

(*) "Anuário", pág. 1.378.

A Estrada de Ferro D. Pedro II foi a única empresa industrial do Estado que satisfez, plenamente a sua finalidade, isto porque o Governo monárquico, respeitando a sua administração, nunca nela interferiu. Na República este respeito acabou e a estrada, com o nome de Central do Brasil, dada a sua perfeita organização, ainda resistiu alguns anos aos perniciosos efeitos da intervenção governamental, até que em 1895 banqueou; de empresa próspera passou a constituir pesado encargo para os cofres públicos. Desde a sua inauguração em 1858 até 1894, deu sempre saldos. (*)

A Central, o Lóide Brasileiro e outras empresas há muito demonstram a incapacidade administrativa do Estado.

Para que se insistir nessa política nefasta à economia e ao progresso da Nação quando as lições do passado indicam, claramente, que estes serviços devem ser confiados à iniciativa privada? A socialização dos serviços públicos seria o ideal, porém, até hoje, nenhum país conseguiu satisfazê-lo.

As recentes conferências de Bretton Woods e Rye, ambas realizadas nos Estados Unidos, para tratarem de assuntos de após-guerra, proclamaram a vantagem da iniciativa privada.

(*) Ver pág. 31.

Conselhos não faltaram. No Parlamento, na Imprensa, nos relatórios de ministros e em outras publicações foi condenado o Estado industrial e exaltada a iniciativa privada.

A repulsa é antiga, vem de 1841 quando na Câmara se discutiu o projeto que mandava o Governo tomar ações da Imperial Companhia de Estrada de Ferro, que devia ligar a Capital do Império à S. Paulo, a opinião geral foi contrária. O Senado rejeitou-o, destacando-se, entre os que mais combateram o Estado industrial, Bernardo Pereira de Vasconcelos, autor da lei que autorizou a construção das Estradas de Ferro no Brasil, conhecida por — Decreto do Regente Feijó, de 31 de outubro de 1835.

O engenheiro André Rebouças, no seu livro “Garantia de Juros”, publicado em 1874, escreveu dois capítulos sempre oportunos quando vem à baila o Estado industrial. Não vou transcrevê-los, mas alguns trechos merecem reprodução.

“Em geral o sistema de construção e critério de obras públicas pelos Governos é anti-econômico, muitas vêzes injusto e sempre funesto em seus resultados.

“O primeiro e mais grave inconveniente do monopólio governamental é matar nos cidadãos tôda a iniciativa individual, todo o espírito de as-

sociação; criar e alimentar uma indiferença geral pelas obras de utilidade pública.

“E’ o que bem compreenderam e melhor praticaram a Inglaterra e a sua admirável filha da América, que neste particular a excedeu.

“A intervenção da indústria privada nos serviços públicos tem por fundamento o princípio da soberania nacional.

“O concurso da iniciativa individual traz um contingente enorme de capitais, de talentos, de aptidões e atividades que seria êrro gravíssimo desprezar.

“O número extraordinário de obras de utilidade pública que se admira na Inglaterra e até nas suas colônias mais remotas, o estado de acurada conservação em que se acham, provém da prática constante de dois princípios fundamentais, que nesse país quase invariavelmente regem a execução e o custeio das obras de utilidade pública.

“1.º — Fazer sempre construir e custeiar as obras de utilidade pública por companhias, ou pelas municipalidades, ou por associações particulares mais direta e imediatamente interessadas na rápida e econômica execução das obras e sua boa conservação.

“2.º — Fazer sempre pagar pelos que se utilizam das obras públicas, taxas calculadas de

modo a poderem servir, não só para satisfazer as despesas de conservação, como também para renda razoável e servir a amortização do capital neles empregado”.

Acrescento: todo o serviço público, mesmo o de assistência social, exceto o prestado aos indigentes, deve ser remunerado de modo a dar o custo de sua produção, o juro e a amortização do capital empregado nas instalações, renda para conservação das mesmas e para um fundo de renovação e melhoramentos.

Estes princípios são inmutáveis e para produzirem benefícios é necessário aplicá-los integralmente.

O Estado não tem continuidade na direção de suas empresas. A única, entre nós, que há muitos anos vive próspera, pujante e prestando assinalados serviços é o Banco do Brasil, porque tem uma organização sólidamente fundada. Ai de nós se assim não fôsse.

*

* * *

Cabe agora uma referência a maior realização do Estado industrial no Brasil: a Usina Siderúrgica de Volta Redonda.

A necessidade de criarmos em grande escala esta indústria, base de toda a riqueza, é daquelas

que se evidencia por si mesmo e era doloroso ver-se um país com tantas jazidas de minério de ferro, importar os mais simples de seus produtos manufaturados.

Concebida, planejada e executada em plena guerra, o seu custo orçado em um bilhão de cruzeiros, provavelmente, irá a mais do dobro. Este aumento vem do acréscimo de seções de sub-produtos que muito melhorarão o seu rendimento e, sobretudo, da alta exorbitante do preço dos transportes, proveniente da participação do Brasil no conflito mundial e do encarecimento do material e mão de obra nacionais, consequência da torrente de emissões de papel moeda.

Outro grande empreendimento do Estado industrial é a Fábrica Nacional de Motores, na raiz da serra de Petrópolis, iniciando a fabricação de seus primeiros motores.

Inteiramente contrário ao Estado industrial, não posso deixar de confessar a minha simpatia por estas duas realizações. Por isso e por já haver um vultoso capital em tão grandes obras, abstenho-me de discutir, se o ato do Governo foi ou não acertado, se a época foi ou não oportuna, se financeiramente será ou não um desastre; o que se deve ter em mira é o seu melhor aproveitamento, fazendo-as propulsoras do progresso do país. Para isto é necessário livrá-las da política

de interêsses mesquinhos, dando-lhes administrações capazes e independentes, a coberto de intervenções indébitas, para que o Brasil possa colher bons resultados de tão importantes estabelecimentos.

Tenho a esperança de que os sacrifícios serão compensados se, tanto a Usina Siderúrgica de Volta Redonda, como a Fábrica Nacional de Motores consagrarem as suas produções à manutenção do aparelhamento de nossas forças armadas, sempre em condições de poderem defender, em qualquer momento, a honra e a integridade de nossa pátria e suprirem o nosso sistema de transportes, em condições tão precárias, do material indispensavel a melhorá-lo e torná-lo util ao progresso do país.



CONCLUSÃO

Em tôda a nossa vida de nação livre nota-se a falta de continuidade administrativa. Temos vivido com altos e baixos, fazendo e desfazendo, iniciando coisas novas para logo substituí-las. Nunca houve um programa executado integralmente. A única política adotada foi a do *permanente saque sôbre o futuro*, para gastos desmedidos em fantasias, que além das sérias crises que causa, obriga o país a enormes sacrifícios.

O Império deixou ao tempo a evolução da Nação, apesar de alguns de seus eminentes homens tudo terem feito para tirá-lo da apatia em que vivia.

A primeira República, com a dura experiência de seu comêço e com homens capazes, conseguiu colocar o Brasil no bom caminho e fazê-lo prosperar. A ela se deve o grande aumento da rêde ferroviária, os primeiros portos, o progresso da indústria, o desenvolvimento da lavoura, além

de outros empreendimentos e sobretudo uma política econômico-financeira proveitosa ao país. Houve erros, porém, as estatísticas oficiais provavam que a nossa terra só se desenvolveu e enriqueceu neste período.

A segunda República, instituída pela revolução de 30 e recebida com geral agrado, trouxe promessas, esperanças e um programa para endireitar o que parecia torto; porém a preocupação de derrubar a estrutura política estabelecida pela primeira, a fez tudo esquecer e incorrer em erros maiores do que os que pretendia corrigir.

O golpe de 10 de novembro de 1937 surpreendeu a Nação com a imposição do "Estado Novo", desastrosa forma de governo, copia fiel do regime dos países totalitários. Foi uma calamidade, a sua ação funesta tudo aviltou e redundou na pavorosa crise que ora nos flagela, a mais triste e a pior de nossa vida de povo livre.

Governar não é ciência de pouca monta: requer educação e experiência, que só se encontram em homens habituados ao trato das coisas públicas, com ambições satisfeitas e situação estabilizada. Não se improvisam administradores, nem se confiam cargos de relevância política a pessoas inexperientes. Clemenceau, um ancião, salvou a França na guerra passada; agora livraram o mundo das garras da tirania dois sexa-

genários, Churchill e Roosevelt, os três envelhecidos na política.

Faltou, justamente, à segunda República gente acostumada a lidar com os negócios do Estado, conhecedora das necessidades e do modo de estimular as forças vivas do país: daí as decisões e improvisações, as leis inexecutáveis ou contraproducentes que perturbaram o ritmo natural da vida e do trabalho no Brasil e outros graves erros, causadores da alarmante situação atual, que muito preocupa os que amam esta terra.

O Brasil tem recursos que, explorados, convenientemente, o farão rico e respeitável; o seu povo é ordeiro e trabalhador e tudo tem feito pelo engrandecimento do país.

Agora é preciso esquecer ressentimentos e todos com responsabilidade na política do país se congregarem em torno de um só ideal — *O Brasil próspero e feliz* — para, sem saltos nem sobressaltos, dentro da ordem e com liberdade, tomarem medidas para restaurar o regime que lhe deu felicidade e tirá-lo do caos em que o mergulharam.

Para isso é necessário a criação de partidos com idéias e programas definidos, estimular o dever de todo o cidadão se interessar pelas coisas

do país e acabar com a política em torno de pessoas que, em geral, pouco significam.

E' necessário, também, pôr termo à luta de classes, tão incrementada nos últimos anos e que fatalmente dividirá os brasileiros. Precisamos de união: o nosso povo não se compõe de uma só classe, mas de muitas, cujos interesses são recíprocos. Pode haver mal entendidos e mesmo dissídios, porém, acôrdos mútuos, leis bem feitas e a Justiça harmonizarão e irmanarão todas as classes, só assim conseguiremos o bem comum e a prosperidade de nossa pátria.

Para governar são indispensáveis: Senso, Justiça, Liberdade e sobretudo Moralidade.

Guerras e revoluções nada adiantam, são flagelos que só trazem sacrifício, desolação e sofrimento.

As grandes transformações provêm da ciência com as suas invenções, cada uma delas beneficia mais a humanidade que qualquer dos maiores acontecimentos políticos. A máquina a vapor e a eletricidade no século passado, o avião e o rádio neste, modificaram o universo, trazendo novos e eficientes elementos para o seu progresso, que se processou de modo vertiginoso.

Com a máquina a vapor e a eletricidade as comunicações se facilitaram, as indústrias se desenvolveram, produtos novos apareceram e com

êles o bem-estar espalhou-se por tôda a parte. O avião encurtou distâncias e o rádio acabou com a solidão; no sertão inhóspito, na floresta virgem, na ilha isolada, na vastidão do mar e na imensidão do ar o homem não está só, tem contacto com todo o mundo. Não só estas, como muitas outras, trouxeram os maiores benefícios.

Ideologias esquisitas avassalaram algumas nações, causando a maior guerra de que há memória, cujas terríveis conseqüências o mundo inteiro está padecendo. O regime totalitário deu à Alemanha e à Itália a ilusão de poderem tudo dominar e, agora, seus povos sacrificados amargam a derrota com todo seu cortejo de misérias. Entre nós, mesmo sem a rudez que teve naqueles países, foi um cataclisma, tudo destruiu e nos levou à bancarrôta.

A *Democracia*, desde a famosa *Magna Carta* que, em 1215, estabeleceu na Inglaterra a *supremacia de lei sôbre a vontade do soberano*, evoluiu lenta e seguramente até o presente século e foi o mais sublime de seus princípios, o *da liberdade sagrada do indivíduo*, que evitou agora o domínio da tirania. Quando o cidadão britânico viu a sua pátria, ferozmente, atacada e perigar o maior de seus direitos, aquele que lhe dá o privilégio de deixar o vento e a chuva entrarem no seu lar e deter na soleira da porta a autoridade

do Rei, reagiu... e foi a epopéia que todos conhecemos.

A vitória das Nações Unidas é a vitória da Democracia, oxalá sob a égide de seus elevados princípios possa o mundo gozar paz duradoura e o Brasil progredir para a felicidade de seu povo.

BIBLIOGRAFIA

- Anais da Câmara e do Senado* — Império e República.
- Relatórios dos ministros da Fazenda* — Império e República.
- Relatórios dos ministros da Pasta do Império, Agricultura e Viação e Obras Públicas* — Império e República.
- ANDRÉ REBOUÇAS — “*Garantia de juros*” — Rio de Janeiro — Imprensa Nacional — 1874.
- CYRO DEOCLECIANO RIBEIRO PESSOA JUNIOR — *Estudo descritivo das Estradas de Ferro do Brasil* — Imprensa Nacional — Rio de Janeiro — 1886.
- BARÃO DE JAVARY — *Organização e programas ministeriais desde 1882 até 1889* — Rio de Janeiro — Imprensa Nacional — 1889.
- LIBERATO DE CASTRO CARREIRA — *História Financeira e Orçamentária do Império desde a sua fundação* — Rio de Janeiro — Imprensa Nacional — 1889.
- AMARO CAVALCANTI — *O Meio Circulante do Brasil* — Rio de Janeiro — Imprensa Nacional — 1891.
- AMARO CAVALCANTI — *Resenha financeira do ex-Império do Brasil em 1889* — Rio de Janeiro — Imprensa Nacional — 1890.

- AMARO CAVALCANTI — *Elementos de Finanças* — Rio de Janeiro — Imprensa Nacional — 1896.
- A. J. S. BOTAFOGO — *Balanço da dinastia* — Rio de Janeiro — Imprensa Nacional — 1896.
- J. C. RODRIGUES — *Resgate da Estrada de Ferro de Recife ao S. Francisco e de outras que gazavam da garantia de juros* — Rio de Janeiro — Imprensa Nacional — 1902.
- ANTONIO AUGUSTO DE AGUIAR — *Vida do Marquês de Barbacena* — Rio de Janeiro — Imprensa Nacional — 1896.
- CLDOMIRO PEREIRA DA SILVA — *Política e Legislação de Estradas de Ferro* — S. Paulo — 1904.
- VICTOR VIANNA — *Histórico da Formação Econômica do Brasil* — Imprensa Nacional — Rio de Janeiro — 1922.
- JACOB CAVALCANTI — *Histórico da dívida externa do Brasil* — Rio de Janeiro — Imprensa Nacional — 1923.
- Anuário da Bolsa de Valores do Rio de Janeiro* — 1938-1939 e 1940-1942.
- Anuário Estatístico do Brasil* — Ano V — 1939-1940 — Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.
- Relatórios da Contadoria Geral da República.*
- RENATO DE MENDONÇA — *Um diplomata na Côte da Inglaterra — O Barão de Penedo e sua época* — Companhia Editora Nacional — 1942.
- Estatística das Estradas de Ferro do Brasil* — Relatório do ano de 1940 — Imprensa Nacional — Rio de Janeiro — 1943.

ÍNDICE

	PÁGS.
Ao Leitor	3
Império	9
Independência	11
Dívida Externa	15
Empréstimo de 1824	16
Empréstimo português	21
Empréstimo de 1829	23
Empréstimo de 1839	25
Empréstimo de 1843	26
Empréstimo de 1852	29
Empréstimo de 1858	30
Empréstimo de 1859	32
Empréstimo de 1860	33
Empréstimo de 1863	35
Empréstimo de 1865	37
Empréstimo de 1871	38
Empréstimo de 1875	39
Empréstimo de 1883	40
Empréstimo de 1886	41
Empréstimo de 1888	42
Empréstimo de 1889	43
Relação dos empréstimos externos	44

	PÁGS.
Dívida Interna	47
Relação da emissão de apólices	51
Orçamentos	61
Riqueza da Nação	63
Câmbio	65
Política do Império	67
República	83
Primeiros anos	85
Dívida Externa	103
Empréstimo de 1893 — Estrada de Ferro Oeste de Minas	103
Empréstimo de 1895 — Pagamento de des- pesas	104
Empréstimo de 1898 — 1.º Funding Loan ..	105
Empréstimo de 1901 — Rescision Bonds ..	109
Empréstimo de 1903 — Pôrto do Rio de Janeiro	111
Empréstimo de 1906 — Lóide Brasileiro ..	112
Empréstimo de 1907 — Convênio de Tau- baté	113
Empréstimo de 1908 — Pagamento de des- pesas	114
Empréstimo de 1908 — Estrada de Ferro Ita- pura a Corumbá	115
Empréstimo de 1909 — Pôrto de Recife	116
Empréstimo de 1910 — Conversão	117
Empréstimo de 1910 — Llóide Brasileiro ..	119
Empréstimo de 1910 — Estrada de Ferro de Goiás	120
Empréstimo de 1911 — Pôrto do Rio de Ja- neiro	121
Empréstimo de 1911 — Viação Cearense ...	122

	PÁGS.
Empréstimo de 1911 — Viação Baiana	124
Empréstimo de 1913 — Obras de diversos portos	125
Empréstimo de 1914 — 2.º Funding Loan .	126
Empréstimo de 1916 — Estrada de Ferro de Goiás	130
Empréstimo de 1921 — Estabilização do câmbio	131
Empréstimo de 1922 — Valorização do café	132
Empréstimo de 1922 — Eletrificação da Es- trada de Ferro Central do Brasil	133
Empréstimo de 1922 — Estrada de Ferro Vitória a Minas	134
Empréstimo de 1926 — Resgate da dívida flutuante	136
Empréstimo de 1927 — Resgate da dívida flutuante	137
Empréstimo de 1931 — 3.º Funding Loan .	139
Saldo dos empréstimos externos da União	141
Saldo dos empréstimos externos dos Estados . . .	144
Saldo dos empréstimos externos dos Municípios . .	145
Total da dívida externa	146
Dívida interna da União	149
Dívida interna dos Estados	156 +
Dívida interna dos Municípios	157
Total da dívida interna	158
Dívida interna depois de 1937	160
Orçamentos	163
Grandeza e Decadência	167
A Economia da Nação e a intervenção do Estado	173
Conclusão	185
Bibliografia	191



EM 25 DE AGOSTO DE 1945, NA CIDADE
DO RIO DE JANEIRO, A TIPOGRAFIA DO
"JORNAL DO COMMERCIO" (RODRIGUES & CIA.),
À AVENIDA RIO BRANCO N.º 117, TERMINOU
A IMPRESSÃO DESTE LIVRO.