

1909

---

# Retrospecto Commercial

DO

**"JORNAL DO COMMERCIO"**



Directoria de Estatistica Commercial  
Financas, Agricultura e Industria

320

RIO DE JANEIRO

Typ. do *Jornal do Commercio* de Rodrigues & C.

1910

# INDICE GERAL

1004 19 2 944

|  | PAGS. |   |
|--|-------|---|
| <b>Introdução</b> .....  | 3     | <b>Quadros:</b>   |
| <b>Parte Financeira:</b>                                       |       | N. 1 -- Estado da dívida externa fundada.   |
| Orçamento da receita e despesa.....                            | 13    | N. 2 -- Estado da dívida interna fundada.   |
| Dívida Pública.....  | 17    | N. 3 -- Carteiras dos principais bancos da praça do Rio de Janeiro  |
| Empréstimos externos e collocação de capitais estrangeiros.... | 18    | N. 4 -- Carteiras dos bancos que operam nos Estados.  |
| Saldo disponíveis.....   | 18    | N. 5 -- Capital e fundos de reserva dos bancos no Brasil.   |
| Fundos de Garantia e de Resgate.....                           | 18    | N. 6 -- Resumo da navegação de longo curso.   |
| Empréstimos internos.....                                      | 19    | N. 7 -- Movimento de cabotagem dos navios nacionaes.  |
| Moeda e circulação.....  | 19    | N. 8 -- Movimento de cabotagem de navios extrangetros.  |
| Movimento da Caixa de Conversão.....                           | 20    | N. 9 -- Tonelagem dos navios de longo curso.  |
| Cambio.....  | 21    | N. 10 -- Procedencias e destinos de navios de longo curso.  |
| Fundos Públicos.....   | 22    | N. 11 -- Resumo do movimento do porto do Rio de Janeiro durante os ultimos dez annos.   |
| Credito e Bancos.....  | 24    | N. 12 -- Curso do cambio sobre as praças de Londres, Pariz, Hamburgo, Nova York, Portugal e Italia, valor official da libra esterlina e do ouro nacional em vales.                                |
| Rendas Públicas.....   | 27    | N. 13 -- Movimento do mercado de café no Rio de Janeiro, durante o anno de 1909, em confronto com as cotações de Nova York, Havre, Hamburgo e Londres e a taxa particular sobre Londres a 90 d/v. |
| <b>Parte Economica:</b>  |       | N. 14 -- Movimento do mercado de café de Santos.  |
| Estradas de Ferro.....   | 28    | N. 15 -- Recapitulação das vendas de café durante o anno de 1909.   |
| Congresso das Vias de Transporte no Brasil.....                | 33    | N. 16 -- Mercado de café em 1909 -- Rio.  |
| Portos.....  | 36    | N. 17 -- Movimento geral do mercado de café durante os ultimos cinco annos.   |
| Navegação.....   | 50    | N. 18 -- Embarques mensaes de café nos annos de 1908 e 1909.  |
| Correios.....  | 62    | N. 19 -- Entradas de café nos annos de 1906 a 1909.   |
| Telegraphos.....   | 63    | N. 20 -- Preços extremos, por arroba, dos typos de Nova York.   |
| Energia electrica.....   | 64    | N. 21 -- Resumo dos embarques de café do Rio nas ultimas 33 colheitas e nos ultimos 33 annos.   |
| Iluminação electrica.....                                      | 67    | N. 22 -- Entradas de café em Santos.  |
| Agricultura e Industria connexas.....                          | 67    | N. 23 -- Cotações extremas do typo 7 por dez kilos.   |
| Exploração e manipulação do ferro.....                         | 78    | N. 24 -- Saída de café de Santos.   |
| Industria Fabril.....  | 79    | N. 25 -- Cotações extremas mensaes do café typo n. 7 disponível, do Rio, no mercado de Nova York, durante os ultimos cinco annos.   |
| Aviação.....   | 80    | N. 26 -- Movimento das Bolsas de café de Nova York, Havre, Hamburgo e Londres.  |
| Seccas no Norte.....   | 80    | N. 27 -- Diversos generos nacionaes entrados por cabotagem.   |
| Estradas de rodagem.....                                       | 80    | N. 28 -- Importação de fazendas nos annos de 1906 a 1909.   |
| Exposições.....  | 80    | N. 29 -- Rendas arrecadadas pela Alfandega do Rio de Janeiro.   |
| Tratados e convenções.....                                     | 81    | N. 30 -- Rendas arrecadadas pelas Alfandegas da União.  |
| Congressos no exterior e no paiz.....                          | 81    | N. 31 -- Rendas arrecadadas pela Recebedoria do Rio de Janeiro.   |
| Ensino Technico Profissional.....                              | 83    | N. 32 -- Archivamento e registro de marcas, contratos, alterações e distratos de sociedades commerciaes e matricula de negociantes.   |
| A tarifa das Alfandegas.....                                   | 84    | N. 33 -- Estatística das sociedades commerciaes constituídas, alteradas, dissolvidas e fallidas durante o anno de 1909.   |
| Immigração e colonização.....                                  | 106   | N. 34 -- Fallencias, concordatas e liquidações judiciaes em 1909.   |
| Lançamento de companhias.....                                  | 107   | N. 35 -- Lançamento de companhias na praça do Rio de Janeiro em 1909.   |
| Companhias e empresas autorizadas.....                         | 107   | N. 36 -- Emissão de debentures na praça do Rio de Janeiro em 1909.  |
| <b>Parte Commercial:</b>                                       |       | N. 37 -- Entradas mensaes e procedencias do algodão em rama.  |
| Commercio exterior.....  | 109   | N. 38 -- Preços do algodão em rama em 1909.   |
| Café.....  | 110   | N. 39 -- Preços do algodão em Liverpool em 1907, 1908 e 1909.   |
| Borracha.....  | 114   | N. 40 -- Entradas de assucar, sahidas e existencias mensaes.  |
| Couros.....  | 114   | N. 41 -- Preços do assucar.   |
| Herva-mate.....  | 114   | N. 42 -- Preços do assucar em Liverpool.  |
| Caído.....   | 114   | N. 43 -- Mercadorias entradas pela E. F. Central do Brasil.   |
| Fumo.....  | 114   | N. 44 -- Mercadorias entradas pela Leopoldina Railway Company.  |
| Selles.....  | 114   | N. 45 -- Mercadorias entradas pela Companhia Cantareira.  |
| Assucar.....   | 115   | N. 46 -- Dividendos dos bancos e companhias nos dois semestres de 1908 conforme os relatorios publicados em 1909.   |
| Algodão.....   | 117   |   |
| Diversos.....  | 117   |   |
| Importação de frutas.....                                      | 117   |   |
| Importação geral.....  | 119   |   |
| Exportação geral.....  | 126   |   |
| Arbitramento de exportação por destino.....                    | 134   |   |
| Arbitramento de exportação por procedencia.....                | 135   |   |
| Cotação de mercadorias -- Usos commerciaes.....                | 135   |   |
| Falsificação e imitação.....                                   | 136   |   |
| Estampilhas servidas.....                                      | 136   |   |
| Empregados no Commercio.....                                   | 136   |   |
| Archivamento e Registro na Junta Commercial.....               | 136   |   |
| Insolvencias e liquidações.....                                | 136   |   |
| Original systema de negocio.....                               | 136   |   |
| Revista do Mercado.....  | 137   |   |

# INDICE ALPHABETICO

| A  | PAGS.      | C   | PAGS.      |
|--|------------|---|------------|
| Agricultura e industrias connexas.....                           | 67         | Cooperação.....   | 27-72      |
| Agua-rosa.....   | 138        | Cooperativas do café.....                                     | 112        |
| Aguardente.....  | 144        | Correios.....   | 62         |
| Alcatraz.....  | 139        | Cotações do café nos ultimos 15 annos.....                    | 113        |
| Alfafa.....  | 139        | Cotação de mercadorias.....                                   | 135        |
| Algodão—Quadros ns. 37, 38 e 39.....                             | 117-145    | Couros — Quadro n. 27.....                                    | 114        |
| Amortisação da divida publica.....                               | 18         | Credito.....  | 24         |
| Animaes de raça.....   | 72         | Cultura da borracha.....                                      | 74         |
| Apolices uniformisadas.....                                      | 1          | Cultura do trigo.....   | 72         |
| Arquivamento e registro na Junta Commercial—quadros 32 e 33..... | 136        |   |            |
| Arrendamento da E. F. Central.....                               | 32         | D   |            |
| Arroz—Quadros ns. 27, 43, 44 e 45.....                           | 139        | Defesa agricola.....  | 70         |
| Assucar—Quadros ns. 40, 41 e 42.....                             | 115-145    | Despeza publica federal.....                                  | 3-4        |
| Aviação.....   | 80         | Despeza publica estadual.....                                 | 3-4        |
| Azeite doce.....   | 139        | Destinos de navios—Quadro n. 10.....                          |            |
|  |            | Direito maritimo.....   | 82         |
| B  |            | Divida publica.....   | 4-8-17     |
| Bacalhao.....  | 139        | Divida publica municipal.....                                 | 18         |
| Baixada do E. do Rio.....  | 72         | Divida externa — Quadro n. 1.....                             |            |
| Bancos—Quadros ns. 3, 4 e 5.....                                 | 24-46      | Divida interna — Quadro n. 2.....                             |            |
| Banha—Quadros ns. 27 e 43.....                                   | 139        | Dividendos de bancos e companhias — Quadro n. 46.....         |            |
| Batatas—Quadros ns. 43, 44 e 45.....                             | 139        |   |            |
| Bolsas de café — Quadro n. 6.....                                |            | E   |            |
| Bolsa de mercadorias.....  | 9          | Emissões conversiveis.....                                    | 6-7        |
| Borracha.....  | 74, 82 e   | Emissão de debentures — Quadro n. 36.....                     |            |
| Breu.....  | 140        | Empregados no commercio.....                                  | 136        |
|  |            | Emprestimos — Quadro n. 36.....                               |            |
| C  |            | Emprestimos externos.....                                     | 18         |
| Cabotagem — Quadros ns. 7 e 8.....                               |            | Emprestimos internos.....                                     | 19         |
| Cacão.....   | 114        | Emprestimos publicos.....                                     | 8-9-18     |
| Caes do Rio de Janeiro.....                                      | 38         | Empresas autorisadas.....                                     | 107        |
| Cães de Santos.....  | 37         | Energia electrica.....  | 64         |
| Café — Quadros ns. 13 até 23.....                                | 110, 111 e | Encomendas postaes.....                                       | 81         |
| Caixa de Conversão.....  | 6-19-20    | Esino technico profissional.....                              | 83         |
| Caixas economicas.....   | 27         | Ervilhas.....   | 141        |
| Camaras frigorificas.....  | 118        | Escolas de aprendizes artifices.....                          | 83         |
| Cambio — Quadro n. 12.....                                       | 7-1        | Especies monetarias—Pags. 120, 121, 124, 125, 129, 132 e..... | 133        |
| Capital e fundos de reserva dos bancos — Quadro n. 5.....        |            | Estampilhas servidas.....                                     | 136        |
| Capitales estrangeiros.....                                      | 9-18       | Estatistica industrial.....                                   | 79         |
| Capital novo.....  | 9-18       | Estatistica commercial.....                                   | 109-119    |
| Carne secca.....   | 140        | Estiva (Generos de).....                                      | 138        |
| Carteiras dos bancos — Quadros ns. 3 e 4.....                    |            | Estivas.....  | 28         |
| Cebolas.....   | 141        | Estradas de ferro.....  | 80         |
| Cerveja.....   | 141        | Estradas de rodagem.....                                      | 80         |
| Chá.....   | 141        | Exportação de fructas.....                                    | 117        |
| Champagne.....   | 144        | Exportação (Movimento da).....                                | 119, 134 e |
| Cheques.....   | 26         | Exposições.....   | 80         |
| Cimento.....   | 141        |   |            |
| Colonisação.....   | 106        | F   |            |
| Commercio exterior.....  | 5, 108 e   | Fallencias — Quadro n. 34.....                                |            |
| Commercio externo de café.....                                   |            | Falsificação e imitação de productos.....                     | 81-136     |
| Companhias (Dividendos de) — Quadro n. 46.....                   |            | Farelo.....   | 141        |
| Companhias (Lançamento de) — Quadro n. 35.....                   |            | Farinha de Mandioca — Quadros ns. 27, 43 até 45.....          |            |
| Companhias autorizadas.....                                      | 107        | Farinha de trigo.....   | 141        |
| Concordatas — Quadro n. 34.....                                  |            | Fazendas — (Importação de) — Quadro n. 28.....                |            |
| Congressos no exterior e no paiz.....                            | 81         | Feijão — Quadros ns. 27, 43 até 45.....                       | 142        |
| Congresso das vias de transporte.....                            | 33         | Ferro (Exploração e manipulação do).....                      | 78         |
| Consumo do café.....   | 111        | Fretes proteccionistas.....                                   | 32         |
| Convenções (Tratados e).....                                     | 81         | Frutas.....   | 117        |
| Conversão da divida externa.....                                 | 9          | Fumo — Quadro n. 27.....                                      | 114        |

|   | PÁGS. | O   | PÁGS.   |
|---|-------|---|---------|
| <b>F</b>  |       | <b>O</b>  |         |
| Fundos de garantia e resgate.....   | 18    | Original systema de negocio.....  | 136     |
| Fundos publicos.....  | 22    | Ouro.....   | 6-7     |
| Fumo de reserva dos bancos — Quadro n. 5.                                     |       |   |         |
| <b>G</b>  |       | <b>P</b>  |         |
| Gado.....   | 142   | Passas.....   | 143     |
| Genebra.....  | 142   | Pelles.....   | 114     |
| Generos de estiva.....  | 138   | Phosphoros.....   | 143     |
| Gorduras.....   | 142   | Pimenta da India.....   | 143     |
| Graxa — Quadro n. 27.   |       | Pinho.....  | 143     |
|   |       | Polvilho — Quadros ns. 43, 44 e 45.   | 36      |
| <b>H</b>  |       | Portos.....   | 36      |
| Herra-mate.....   | 114   | Porto do Rio de Janeiro (Movimento do) — Quadro n. 11.                            | 113     |
| Horto fructicola da Penha.....  | 71    | Preços extremos do café nos ultimos 15 annos.....                                 | 70      |
|   |       | Premios.....  | 143     |
| <b>I</b>  |       | Presuntos.....  | 32      |
| Iluminação.....   | 67    | Procedencia de navios — Quadro n. 10.   | 32      |
| Immigração.....   | 106   | Proteccionismo no frete dos transportes.....                                      | 32      |
| Importação (Movimento da).....  | 126   |   |         |
| Imposto sobre o café.....   | 112   | <b>R</b>  |         |
| Industrias connexas á agricultura.....  | 70    | Receita publica federal.....  | 3-4     |
| Industria fabril.....   | 79    | Receita publica estadual.....   | 3-4     |
| Industria frigorifica.....  | 118   | Reducção de fretes.....   | 32      |
| Insolvencias e liquidações.....   | 136   | Registro de animaes.....  | 72      |
| Introdução.....   | 3     | Registro na Junta Commercial — Quadros ns. 32 — 33.....                           | 136     |
| Irrigação das terras.....   | 70    | Registro de lavradores, criadores, etc.....                                       | 70      |
|   |       | Reintegrativo (Systema).....  | 136     |
| <b>J</b>  |       | Rendas das Alfandegas — Quadros ns. 29 — 30.                                      | 27      |
| Junta Commercial—Quadros ns. 32 e 33.....                                     | 136   | Rendas da Recebedoria — Quadro n. 31.   | 6-84    |
|   |       | Rendas publicas.....  | 137     |
| <b>K</b>  |       | Revisão da tarifa aduaneira.....  | 137     |
| Kerozene.....   | 142   | Revista do mercado.....   | 137     |
|   |       |   |         |
| <b>L</b>  |       | <b>S</b>  |         |
| Ladrilhos.....  | 142   | Sal — Quadro n. 27.   | 18      |
| Lagôa Mirim.....  | 81    | Saldos disponiveis.....   | 80      |
| Lançamento de companhias—Quadro n. 35.....                                    | 107   | Sebo — Quadro n. 27.  | 70      |
| Laranjas na California.....   | 117   | Secas no Norte.....   | 112     |
| Liquidações (Insolvencias e)—Quadro n. 34.....                                | 136   | Sericicultura.....  | 72      |
| Liquidações judiciaes—Quadro n. 34.....                                       | 136   | Sobretaxa do café.....  | 72      |
| Longo curso (Navegação de)—Quadros ns. 6-10                                   |       | Sociedades agricolas.....   | 72      |
|   |       | Sociedades constituidas, alteradas, dissolvidas e fallidas — Quadros ns. 33 — 34. | 5       |
| <b>M</b>  |       | Sola — Quadro n. 27.  | 136     |
| Madeira—Quadro n. 27.   | 142   | Supertributação.....  | 136     |
| Manteiga—Quadros ns. 27-43-44.....  | 142   | Systema reintegrativo.....  | 136     |
| Marcas registradas e depositadas—Quadro n. 32.                                | 142   |   |         |
| Massas alimenticias.....  | 114   | <b>T</b>  |         |
| Mate — Quadro n. 27.....  | 135   | Tarifa das Alfandegas.....  | 6-84    |
| Matriculas de negociantes — Quadro n. 32.                                     | 137   | Telegraphos.....  | 63      |
| Mercadorias (Cotação de).....   | 187   | Tapiocaz — Quadros ns. 27 — 43..  | 143     |
| Mercado (Revista do).....   | 142   | Telhas.....   | 129-130 |
| Milho—Quadros ns. 27, 43, até 45.....   | 67-72 | Tijolos.....  | 143     |
| Ministerio da Agricultura, Industria e Commercio.....                         | 19    | Tonelagem bruta das mercadorias importadas.....                                   | 143     |
| Moeda e circulação.....   | 133   | Tonelagem de navios — Quadro n. 9.  | 143     |
| Moeda — (Importação e exportação de)—Pgs. 120, 121, 124, 125, 129, 132 e..... | 133   | Toucinho — Quadros ns. 27-43-44-45.....   | 81      |
| Movimento do Porto do Rio de Janeiro—Quadro n. 11.                            |       | Tratados e convenções.....  | 72      |
|   |       | Trigo.....  | 143     |
| <b>N</b>  |       | Trigo em grão.....  | 143     |
| Naturalização.....  | 81    |   |         |
| Navegação—Quadros ns. 6-7-8-9-10.....   | 50    | <b>U</b>  |         |
| Negociantes matriculados — Quadro n. 32.                                      | 82    | Usos e costumes do mercado.....   | 135     |
| Numismatica.....  |       |   |         |
|   |       | <b>V</b>  |         |
| <b>O</b>  |       | Vales — ouro.....   | 27      |
| Oléo de linhaça.....  | 142   | Velas.....  | 144     |
| Orçamento.....  | 13    | Vermouth.....   | 144     |
|   |       | Vinagre.....  | 144     |
|   |       | Vinhos.....   | 144     |

1909

# RETROSPECTO COMMERCIAL

A missão de registrar e commentar os factos mais salientes de todo um anno de trabalho e actividade, desenvolvidos nas multiformes manifestações da vida nacional, ha de ter desta vez por ponto inevitavel de partida, como nucleo em torno do qual evoluíram esses factos, a quasi repentina mutação de ordem politica e administrativa que se operou em consequencia da morte inesperada e imprevista do Presidente Afonso Penna, quando ainda não tinha decorrido metade do periodo que nos cumpre examinar.

Não cabe, certamente, nos demarcados limites e na esphera definida deste trabalho investigar, em minimos detalhes, o episodio que teve origem na phrase "quem faz politica sou eu" e, através da suscitada questão das candidaturas presidenciaes, foi terminar nos funeraes, nunca feitos no Brasil, do Chefe de Estado; nem pretendemos approximar, pondo em relevo, essas duas extremidades, talvez sem traços de ligação, de um periodo de tempo muito curto, em que, obra dos factos ou simples e casual coincidência, perpassaram aos nossos olhos, com incrível rapidez, os ultimos dias de um Governo constituído para ter mais extensa duração.

Traumatismo moral, segundo a phrase que no momento circulou, ou consequencia natural de enfermidade ineluctable e sorradeira, não é nosso objecto apreciar; mas tão sómente ter em vista os elementos de natureza economica e financeira que decorreram, no anno assim seccionado em dous periodos, e a influencia dos actos exercidos pelos que em cada um delles governaram.

Por mais funda, entretanto, que tivesse sido essa secção, ha entre esses elementos traços de cohesão que não se

apagam nem se annullam e subsistem enquanto não se destroem as causas de que decorrem; e assim é que perduram, e hão de sempre perdurar, os que na politica esteril e vasia encontram a sua origem.

O habito de exercer essa politica promove o de esquecer e protrahir os immediatos e verdadeiros interesses do paiz; sob este aspecto os Governos se assemblam; e o nivel em que afinal se collocam, em relação uns aos outros, depende de actos e medidas de outra ordem.

Não é brilhante a perspectiva financeira dos ultimos dous annos decorridos de 1907 e 1908, cujos dados officiaes se acham publicados.

A receita arrecadada nesses exercicios, expressa-se desta fórma:

|  | Cung          | Papel         |
|--|---------------|---------------|
| 1907 (incluindo o saldo de depositos)..... | 107.869:087\$ | 316.377:186\$ |
| 1908.....                                  | 88.809:566\$  | 273.655:618\$ |
| Total.....                                 | 196.678:653\$ | 590.032:804\$ |

A despeza realizada nesse mesmo periodo é assim indicada:

|  |               |               |
|--|---------------|---------------|
| 1907.....                                    | 66.060:667\$  | 860.274:423\$ |
| 1908 (incluindo o deficit de depositos)..... | 61.892:758\$  | 384.132:627\$ |
|  | 127.953:425\$ | 744.407:050\$ |

Estes elementos, porém, conquanto extrahidos do ultimo Relatorio da Fazenda, ainda não são definitivos, havendo mesmo razão de acreditar que os algarismos de 1908, estão sujeitos a grande alteração.

Pondo em confronto esses elementos, evidencia-se:

|   | Ouro          | Papel         |
|---|---------------|---------------|
| Receita de biennio.....                       | 196.678:653\$ | 590.032:804\$ |
| Despeza do biennio.....                       | 127.953:425\$ | 744.407:050\$ |
| Saldo em ouro.....                            | 68.725:228\$  | —             |
| Deficit em papel.....                         | —             | 154.374:246\$ |
| Convertendo em papel o saldo, ouro.....       | —             | 123.705:410\$ |
| Resulta um deficit geral, no biennio, de..... | —             | 30.668:836\$  |

Mas este deficit deve ser muito maior, attento o que de fonte autorizada e posto que ainda não seja official informámos em Setembro e se acha referido neste *Retrospecto*.

|  | Ouro          | Papel         |
|--|---------------|---------------|
| Nestes termos se compararmos a receita dos dous annos, cujo total como vimos é de.....                       | 196.678.653\$ | 590.032:804\$ |
| o total da despeza em que substituímos as importancias de 1908 pelas que uterimente tornamos conhecidas..... | 155.230:420\$ | 759.531:973\$ |

|   |              |               |
|---|--------------|---------------|
| teremos saldo em ouro.....                        | 41.430:420\$ | —             |
| e deficit em papel.....                           | —            | 169.499:169\$ |
| Convertendo em papel o saldo ouro e abatendo..... | —            | 74.500:619\$  |
| evidencia-se um deficit geral de.....             | —            | 94.008:550\$  |

Cerca de cem mil contos de deficit, em dous annos!

Cumpra, entretanto, notar que o deficit corre exclusivamente por conta do exercicio de 1908, pois que o de 1907 deixou saldo de 31.357:919\$, tudo expresso em papel.

| Ouro   | Papel                      |
|--|----------------------------|
| Effectivamente, se á receita de 1908, na importancia de compararmos a despesa a constante dessa informacão | SS.809:560\$ 273.655:618\$ |
| encontraremos deficit de.....  | 89.178:753\$ 300.257:550\$ |
| equivalente, todo em papel a....   | 369:187\$ 125.001:932\$    |
| Abatendo o saldo verificado em 1907.....   | 126.266:469\$ 31.357:919\$ |
| resulta exactamente o deficit acima referido de.....   | 94.908:550\$               |

E que surpresas irá ainda revelarmos o exercicio de 1909 quando, em Maio, começarmos a conhecer os resultados deste periodo financeiro?

E' doloroso fazer taes vaticinios; mas affigura-se-nos melhor encerrar desde logo a verdade com clareza e precisão para incitar os que governam a não deixar que seja dissipado sem conta o que, em crescente aggravacão de impostos, tem-se exigido aos contribuintes, do que fechar os olhos e não ver, nem fazer ver, o que os factos com insistencia nos demonstram.

Não foi só, entretanto, com referencia ás despesas e, em geral, ao equilibrio orçamentario, que a situacão financeira do paiz piorou no espaço de tempo decorrido no anno findo; a divida passiva federal, como se vê do respectivo capitulo no *Retrospecto*, e cuja totalidade, constituída pela divida fundada externa e interna, pela divida fluctuante, pelo saldo de letras do Tesouro e pelo papel moeda, era, segundo os dados conhecidos no fim do anno anterior, de 2.689.065:177\$, expressa-se, de conformidade com os elementos compilados ao passarmos em revista o ultimo anno decorrido, na de 2.716.118:224\$; havendo assim augmento verificado de 27.053:047\$000.

Se a esta importancia acrescentarmos a de 96.000:000\$ correspondente a 6.000.000 em que a divida externa augmentou durante os annos de 1907 e 1908, chegaremos á evidente conclusão de que o augmento geral da divida publica federal, nos tres annos, foi de 123.053:047\$000.

E que augmento iriamos encontrar nas dividas dos Estados e das Municipalidades, se possuíssemos uma estatística anterior, para servir de termo de comparacão, e agora fôsse possível organizarmos, em curto espaço de tempo, a relacão completa desses encargos actualmente existentes?

Eis um ponto de iniludível importancia e que é geralmente muito pouco conhecido. Temos visto avaliar em sommas muito diversas a divida publica do Brasil; o *Stat'sman Year Book* a menciona, correspondendo á União, aos Estados e ao Districto Federal, municipalidades excluidas, em cerca de libras 136.000.000.

No intuito de elucidar esta questão que reputamos da maior relevancia, puzemo-nos em contacto directo com as Associações Commercias de todos os Estados do Brasil, e de quasi todas recebemos, gentilmente attendido o nos-

so pedido, relatorios, mensagens e mais publicacões officias e particulares, concernentes á vida economica e financeira de cada um desses Estados; é-nos grato expressar aqui, por esse motivo, o nosso agradecimento.

Foi no estudo dessas publicacões que encontramos os elementos com que, de modo ainda incompleto, tentámos organizar a estatística geral da nossa vida publica em todas as suas modalidades. Muitos desses documentos, porém, são omissoes; alguns, até são pouco transparentes, o que nos forçou tambem a recorrer, ainda que em diminuta proporçã, a annuarios que, embora feitos com cuidado, não constituem, todavia, fonte official; e mesmo assim existem não poucos claros nesse trabalho que, por ora, representa apenas uma tentativa, um esforço de boa vontade, para attingir depois a um grão mais approximado de exactidão. Seja-nos, portanto, desculpada algum lapso ou omisção, assim como um ou outro elemento menos recente, nenhum podendo, entretanto, ser propriamente considerado antigo.

Segundo o nosso estudo adiante exarado, a divida externa do Brasil, que até agora conseguimos conhecer, eleva-se ao total de 127.637.724-16-5, equivalente a 2.042.203:596\$900; e a interna, compreendendo a consolidada e a fluctuante, attinge a 1.117.669:325\$500. Ambas, reunidas, perfazem a somma global de 3.159.872:922\$400, correspondente a 197.492.057-12-9. E' de ver que não se acha incluída nessas totaes a importancia do papel-moeda em circulacão.

Em face dos elementos expostos, não é difficil verificar que, além do consideravel contingente resultante dos emprestimos realizados, nenhum Governo dispoz, jámais, no Brasil, de recursos tão avultados como o do Presidente Affonso Penna; mas tambem, como se vê da seguinte demonstracão da média annual em que se expressam, em relacão a cada periodo presidencial, a receita e despesa, nenhum outro gastou tanto dinheiro.

|               | Média annual  |               |
|---------------|---------------|---------------|
|               | Reccita       | Despesa       |
| 1889 a 1891.. | 234.001:130\$ | 209.134:598\$ |
| 1892 a 1894.. | 281.334:592\$ | 317.554:175\$ |
| 1895 a 1898.. | 324.885:618\$ | 475.148:393\$ |
| 1899 a 1902.. | 337.271:130\$ | 344.113:343\$ |
| 1903 a 1906.. | 429.146:782\$ | 422.349:153\$ |
| 1907 e 1908.. | 481.612:436\$ | 495.361:607\$ |

Consolemo-nos, porém, se isso é consolo e se nos pôde ser de utilidade, com saber que o augmento das despesas é nevrose que atacou os governantes, não só aqui, mas em muitos outros paizes de antiga e refinada civilizacão e de experiencia adquirida no transcorrer de muitos seculos.

Já dizia, ao terminar o anno de 1908, o velho Professor de Molinari, que esse anno não tinha visto dissiparem-se as difficuldades financeiras e outras em que se debatiam os governos e ainda menos alliviar-se o peso dos encargos que supportam os contribuintes e os consumidores.

Relembrando essas palavras, Yves Guyot resume a sua opinião quanto ao de 1909, que acaba de encerrar-se, em

uma phrase muito curta e incisiva, denominando-o simplesmente — *anno dos deficits*.

"A Allemanha — prosegue o citado economista — que sobre tantos publicistas exerce tão grande prestigio que a quieriam impor-nos como modelo cujas instituicões e costumes deversemos servilmente copiar, teve de recorrer a 500 ou 600 milhões de impostos e um billião de empréstimos. Tributando o fumo e a cerveja, o Governo conseguiu bom numero de descontentes que, nas eleições de 1910, reunirão os seus votos aos 3.200.000 que o partido socialista já contava em 1906.

"Quanto á Inglaterra, o deficit organentario, resultante da applicacão da lei sobre pensões para a velhice (*old age pensions*) e da necessidade de resarcir o tempo perdido na construcão dos "dreadnoughts", põe em foco os mais graves problemas: Deve o organento ser um meio de repartição das riquezas? Deve o Governo parlamentar ter como resultado a supremacia de uma Camara unica?"

"Na França o Sr. Cochery pedio 200 milhões de impostos novos para fazer "um organento sincero"; portanto, não o era o do seu antecessor. Os projectos de impostos foram recebidos sem entusiasmo. Os deputados, que votaram as despesas, apercebem-se de que é preciso pagal-as; em vão procuram esse rico benefitor chamado Estado, que pôde indefinidamente sacar em uma bolsa sem fundo; descobrem que atrás dessa entidade apenas ha contribuintes. O Ministro, segundo a antiga usança, malhou sobre o commercio de bebidas; recalcitram os negociantes, que são eleitores e até eleitores influentes. No entanto os deputados tinham promettido que o imposto sobre a renda resolveria todas as questões, e elle está, para uns, em estado de illusão, e para outros no de ameaça.

"A maior parte dos deputados que em 9 de Março de 1909 votaram esse projecto de lei apresentado em 7 de Fevereiro de 1907, não lhe conhecem as clausulas. Seja elle ou não implacavel, pensaram: "pouco importa; o Senado ha de arranjar isso". Só quizeram poder dizer aos eleitores: "Votámos o imposto sobre a renda." Se esse imposto fôr votado com alterações mais ou menos profundas, responderão aos eleitores que se queixaram: "A culpa é do Senado!"

"Cada vez mais os deputados adquirem o habito de tomar parte em manifestações de reunião publica, pensando: "O Senado ha de arranjar isso." E o publico considera cada vez menos importantes as deliberações da Camara dos deputados, repetindo tambem: "O Senado ha de arranjar isso."

"Equivala a fazer passar o poder real da Camara dos deputados, eleita pelo suffragio universal, para o Senado eleito por suffragio restricto. Mas esta situacão dá cuidados ao Senado que muitas vezes cede e "não arranja isso", como se esperava."

Desse mal, valha a verdade, e seja dito entre parenthesis, estamos livres no Brasil. A Camara dos Deputados, eleita a bico de penna por ausencia quasi universal de eleitores, usa e abusa do seu

poder de facto ou de occasião até ao ponto de atamancar á ultima hora os organentos e remettel-os ao Senado, não eleito por sua vez em melhor fórma de direito, para que elle os aprove não só sem discussão, mas talvez sem leitura. "*Les discours disparaissent; les charges augmentent.*"

"Na Italia, — conclue o illustre economista — na Hollanda, na Dinamarca, na Suecia, na Noruega, na Suissa, na Austria-Hungria, na Grecia, na Hespanha, em Portugal, e do outro lado do Oceano, nos Estados Unidos, no Brasil, na Inglaterra, em toda parte, organentos que augmentam, impostos que se accrescentam ou se cream e empréstimos que são delegações de impostos sobre o futuro."

O augmento dos impostos do Brasil fez-se de modo tanto menos sensivel ao contribuinte quanto o systema tributario é quasi inteiramente indirecto. A principio foram taxas addicionaes aos direitos de importacão, cuja importancia ligeiramente augmentou; depois, além de successivos augmentos parciais em taxas isoladas da tarifa das Alfandegas, que foi assim alterada embora não se operasse a sua revisão, veio a cobrança de uma parte dos direitos em ouro, cuja quota de 10 por cento a principio e suppondo o cambio a uma taxa estavel de 15 d., correspondia a um augmento de 8 por cento sobre a importancia primitiva dos direitos; em seguida elevada a quota em ouro a 15 por cento, já o augmento era de 12 por cento; com a quota de 25 por cento, em ouro, o augmento passou a ser de 20 por cento; collocada em 35 e 50 por cento a quota em ouro, como actualmente se acha, comprehende uma aggravacão de imposto de 28 por cento no primeiro caso e 40 por cento no segundo. A taes augmentos vieram ainda accrescentar-se as taxas addicionaes de 2 por cento em ouro, para as obras dos portos, 2 por cento igualmente em ouro sobre cereaes, incidindo estas duas taxas sobre o valor official das mercadorias, e mais 5 por cento em ouro sobre a importancia dos respectivos direitos. Creou-se o imposto de consumo, cujo producto contribue com cerca de 12 por cento da importancia annualmente arrecadada em papel; e deixamos de mais mudamente referirnos a varios outros impostos augmentados e creados, cujos onus tambem passaram a fazer crescer de um modo consideravel, nos ultimos vinte annos, a carga do contribuinte brasileiro.

A essa extraordinaria aggravacão de impostos não corresponde evidentemente o desenvolvimento economico do paiz, como é facil verificar pelo valor realzado no commercio exterior.

Effectivamente, examinando a estatística commercial desde o anno de 1901 em que começou a ser feita com regularidade, veremos que o intercambio se expressou da seguinte fórma, augmentando ou diminuindo em referencia ao primeiro anno citado, na proporção adiante mencionada:

1901 :  
Exportação. 802.137:293\$  
Importação. 476.704:356\$

1.338.851:649\$.

|        |                             |                           |                    |
|--------|-----------------------------|---------------------------|--------------------|
| 1902 : | Exportação. 736.586:324\$   | Importação. 492.822:082\$ |                    |
|        | 1.229.408:406\$             |                           | diminuiu 8 1/4 %   |
| 1903 : | Exportação. 744.704:836\$   | Importação. 492.822:082\$ |                    |
|        | 1.250.242:950\$             |                           | diminuiu 6 3/4 %   |
| 1904 : | Exportação. 776.543:022\$   | Importação. 528.477:041\$ |                    |
|        | 1.305.020:063\$             |                           | diminuiu 2 1/2 %   |
| 1905 : | Exportação. 685.615:981\$   | Importação. 499.585:161\$ |                    |
|        | 1.185.201:142\$             |                           | diminuiu 11 1/2 %  |
| 1906 : | Exportação. 800.177:705\$   | Importação. 544.498:665\$ |                    |
|        | 1.344.676:370\$             |                           | augmentou 1 1/2 %  |
| 1907 : | Exportação. 860.890:882\$   | Importação. 644.937:744\$ |                    |
|        | 1.505.828:626\$             |                           | augmentou 12 1/2 % |
| 1908 : | Exportação. 705.790:611\$   | Importação. 567.271:636\$ |                    |
|        | 1.273.062:247\$             |                           | diminuiu 5 %       |
| 1909 : | Exportação. 1.016.590:270\$ | Importação. 592.437:440\$ |                    |
|        | 1.609.027:710\$             |                           | augmentou 20 1/8 % |

Assim, verifica-se que aos grandes augmentos de encargos realizados exactamente até 1906, correspondia o declinio do commercio exterior avaliado em moeda corrente que é a especie com que o consumidor adquire, pagando indirectamente esses tributos, as mercadorias necessarias á sua subsistencia.

Não obstante, porém, a receita publica cresceu progressivamente, alentada por esse contingente de recursos exigidos a mais ao contribuinte. De 324.885:618\$ em que se expressou a média annual do quadriennio de 1895 a 1898, elevou-se a 337.271:130\$ no de 1899 a 1902, demonstrando augmento de 3 3/4 % sobre o precedente, tomado como termo geral de comparacão; a 429.146:782\$ no de 1903 a 1906, com augmento de 32 1/2 %; a 481.612:436\$ no biennio de 1907 e 1908, apresentando o colossal augmento de 48 1/4 %.

Nestes termos, é licito concluir que os 32 1/8 % de augmento que teve a receita até 1906, foram inteiramente tirados da economia particular, das reservas portuarias accumuladas ou da margem de lucro e de remuneracão do capital e do trabalho igualmente particulares; e como, em relacão ao biennio seguinte até 1908, o augmento do intercambio exprime a média de 8 3/4 %, não é menos acertado determinar que o augmento da receita publica, verificado nesse periodo, absorveu ainda a essas fontes particulares 39 1/2 %.

Se, em vez das percentagens indicadas, mencionarmos as quantias que as

determinam, chegaremos ao seguinte resultado:

|                        |  |                  |
|------------------------|--|------------------|
| Periodo de 1899 a 1903 | — excesso da respectiva média annual sobre a do periodo anterior 12.385:512\$, correspondendo em 4 annos a.....  | 49.542:048\$000  |
| Periodo de 1903 a 1906 | —excesso verificado entre a média respectiva e a do periodo de 1895 a 1908, que serve de termo geral de comparacão, 104.261:164\$, ou, em 4 annos..... | 417.044:656\$000 |
| Periodo de 1907 e 1908 | —excesso de 39 1/2 %/, como acima, sobre esse mesmo termo de comparacão, determinando em um anno 128.329:819\$ e correspondendo em 2 annos a.....      | 256.659:638\$000 |

Elevou-se, pois, á extraordinaria expressão de..... 723.246:342\$000

a importancia do sacrificio imposto á economia particular, em favor da receita publica, no decurso de dez annos, correspondendo assim, em média, a cerca de 72.000 contos cada anno; já não levando em conta os excessivos encargos estaduaes que a mais vieram pezar sobre a producão do paiz e a massa geral dos contribuintes.

Ahi está como se explica esse contraste que mais de uma vez tem sido notado, entre o aspecto de prosperidade economica e financeira do paiz, considerado globalmente em face dos avultados recursos que movimenta o erario publico e das estatísticas do commercio exterior e da producão neste ultimo anno decorrido, — e a impressão de decadencia e de pobreza que resalta do mais superficial exame, em detalhe, sobre a situacão igualmente economica e financeira das classes particulares que concorrem á formacão desse aspecto geral.

E' que o fisco absorveu, em supertributacão progressivamente aggravada, a margem disponivel, as sobras do rendimento da industria particular. As classes que trabalham e produzem mal conseguem subsistir difficilmente; o resultado das riquezas que em cada anno decorrem do trabalho e da producão, quasi não bastam para cobrir os gastos respectivos e prover ás necessidades mais restrictas dos que os exercem; em summa, — *não ha lucro*.

Não pouco tambem contribuiu para esta situacão em que se encontram as fontes dos productos exportaveis do Brasil, a política economica que baseia na tarifa das Alfandegas o incitamento á producão nacional.

"A maioria da populacão — diz Yves Guyot — deixa estabelecer á sua custa impostos particulares, que vão beneficiar uma pequena minoria.

As profissões que representam maior numero de operarios consentem em tornar-se tributarias de industrias que comportam dez vezes menos mão de obra. Os economistas que assignalam estes factos são chamados inimigos do trabalho nacional."

Tudo isto precisa ser urgentemente attendido e alterado. A' força de atravessarem alguns annos de trabalho, escassa ou nullamente compensado as fontes de produção, cansadas, esgotadas, comprehendendo a inutilidade de um esforço improficuo, terão de fatalmente reduzir-se, os que as exploram inão pedir a outros ramos de actividade trabalho menos mal remunerado: e ficará assim comprometido esse brilho exterior que actualmente dá ao Brasil uma apparencia de inrejeavel e extensa prosperidade.

Mas, para que se possa sahir deste máo passo não bastam theorias indigestas e boas phrases de discursos ostentosos, com que os politicos encyclopedicos e omniscientes enchem as salas de sessão, em nove mezes do anno, nos edificios em que se installa a representação nacional; é preciso ir ver de perto, conhecer, examinar os factos taes quaes occorrem, estudal-os, dar-lhes remedio conveniente e efficaz; é preciso ter energia e competencia para resistir ás exigencias da politica dominante, que arrastam á prodigalidade e ao desperdicio dos dinheiros publicos, para resistir aos protestos dos interesses constituídos, que não admittem alterações que lhes minorem proventos e vantagens, e ás solicitações de novos interesses que se insinuam a pedir protecção, empregando os mais extensos argumentos de ordem geral e collectiva; e é preciso governar em condições de não augmentar, antes diminuir despezas e tributos, e fugir á febre, ao delirio dos armamentos e organizações militares, que não têm limites, absorvem capitaes e desviam da actividade economica homens que deveram ser outros tantos factores do desenvolvimento material do paiz.

"O traço caracteristico, o traço saliente de 1909, — diz outro economista, A. Raffalovich — é a importancia do problema das finanças publicas, e isso na universalidade dos paizes, em que affecta o bem-estar, comprime o desenvolvimento e compromette as reservas latentes."

No Brasil reaparece esse problema, que já fôra ou parecera resolvido pelo *funding-loan* e medidas subsequentes, antes mesmo de termos podido ou sabido resolver o problema economico. Tanto mais se torna assim preciso um bom governo, e é em taes condições que, nas vespéras da eleição presidencial, ninguém sabe, ninguém pôde conjecturar o que vai ser o dia seguinte e ainda menos o que vão ser os outros dias subsequentes.

Um dos melhores passos para essa solução seria certamente a revisão da tarifa aduaneira, da monstruosa tarifa que nós temos, sem igual em enormidade e excesso em parte alguma do mundo civilizado.

Disso se trata effectivamente; mas de que modo?

A extranha e singular concepção do governo passado, nesta materia, foi constituir a commissão revisora de elementos todos directamente interessados, e por isso suspectos. Não ha nella um só, um unico membro que não represente um interesse de ordem mais ou menos restricta, quer falle em nome do fisco, da lavoura, das industrias ou do commercio. Não ha nella um só membro que encare imparcialmente as questões em debate, do ponto de vista largo, illimitado e superior dos grandes e elevados interesses nacionaes, collectivos, geraes.

O resultado inevitavel de semelhante organização é, evidentemente, o choque de interesses oppostos, determinando violentas explosões de mal contido despeito, em alguns casos; e, em outros, o que define conhecido jornalista ao referir que "a impressão que se tem, lendo as noticias dos jornaes, é a de uma serie de pequenos conchavos; cada um dos membros da commissão diz aos outros: — se concordam em augmentar (nós acrescentariamos: ou manter), os impostos sobre tal ou qual cousa, que me interessa, eu lhes dou o meu voto para o que quizerem."

Outro jornal, a *Revista Commercial e Financeira*, aprecia em termos mais incisivos a organização da Commissão Revisora neste trecho que extrahimos de extenso artigo:

"A situação a que o proteccionismo victorioso está arrastando o paiz é assás grave, e cégos se mostram os poderes publicos se não prevêem a tempo onde vamos parar.

Basta acompanhar a marcha das sessões dessa commissão de revisão de tarifas. Alli estão os representantes do proteccionismo a obstruir as discussões e a oppôr embargos a qualquer redução de taxas actuaes da Alfandega. Tudo quanto importa em redução dos direitos de importação por menor que seja, por mais razoavel que se imponha; tudo quanto tenda a favorecer o processo aduaneiro da importação de mercadorias estrangeiras, perseguidas de continuo pelo regimen das multas acobertadas pelas multiplas e variadas interpretações da legislação cavilosa das aduanas; tudo quanto possa redundar emfim, num beneficio qualquer para a grande massa da população brasileira, não é bem acolhido, não consegue vencer. Os delegados da industria manufactureira mancomunados com os do fisco ou estes com aquelles, formando ambos uma barreira inexpugnavel, oppõem-se tenazmente para que melhorem as condições de entrada, no Brasil, de grande parte das mercadorias de maior consumo, porque, no geral, trata-se de generos de primeira necessidade, artigos destinados á alimentação, ao vestir e á saude publica, — artigos que não produzimos por falta da materia prima, por incapacidade puramente industrial ou por outras quaesquer razões que não vêm a pêlo discutir."

Seja, porém, como fôr, o que salta aos olhos ao ler-se o resultado dos trabalhos da Commissão, é que a elles não preside um criterio determinado, fixo, inalteravel, sobre a natureza e especie das taxas que devam ser reduzidas, mantidas ou elevadas, nem a noção exacta

da medida em que se devam fazer essas modificações em vista de um previsto effeito na economia geral do paiz e na arrecadação do producto dessas taxas. Por isso as alterações são dubias, hesitantes, receiosas; ha artigos de immediata e urgente necessidade em que a redução de direitos, quando votada, é insignificante e quasi nulla; outros, que não se acham neste caso e de menor consumo, tiveram reduções que vão até um quarto e quasi um terço dos actuaes direitos. Como, porém, estes não são que influem sobre a receita aduaneira, e como a taxa daquelles é tão diminuta que se torna anodyna não só em referencia á produção nacional congenera, mas tambem em referencia ao consumidor ao qual, sem duvida, não chegará a tornar-se effectiva qualquer redução de prego, o resultado isolado será o correspondente declinio da receita, com gaudio dos que sustentam a abstrusa theoria de que a redução das pautas não influe no consumo e, portanto, determina o declinio da renda.

Outros dous expoentes da nossa apparente prosperidade economica e financeira foram, durante o anno, o affluido de ouro á Caixa de Conversão e o desenvolvimento do credito publico no exterior, traduzido em variados emprestimos que desde o anno precedente se vêm fazendo á União, aos Estados e até as Municipalidades do Brasil.

Cumpra, porém, não attribuir a esses elementos excessivo valor.

A affluencia dos depositos para a Caixa era um facto natural desde que, tendo crescido o volume e o valor da nossa exportação, houve maior disponibilidade de cambiaes no mercado do que as requeridas pelas necessidades da importação e outros encargos no exterior.

Em outro regimen o resultado deste facto seria a alta progressiva do cambio a impulsão e baratear a importação, até estabelecer-se o equilibrio entre a offerta e a procura de letras.

No que temos actualmente, o excesso de offerta determina uma ligeira elevação da taxa cambial, tanto quanto seja necessario para que o numerario em ouro possa ser importado em nivel de valor mais reduzido que o officialmente adoptado na Caixa. Logo que isto occorre, a mercadoria ouro em moeda, importada, absorve, em seu pagamento, o excesso de letras da exportação, normaliza as circumstancias do mercado cambial tornando a taxa estavel, e recolhe-se á Caixa de Conversão, em troca de notas conversiveis, a realizar assim o lucro que a induzio a esta longa e demorada viagem.

Assim cresce o lastro em ouro e, na mesma razão directa, a emissão conversivel, até que a procura de cambiaes para pagar estas importações, exceda a quantidade disponivel; então a taxa do cambio declina ligeiramente, já não deixa margem de lucro a essa operação, cessa a entrada do ouro.

Nestes termos, esse facto, que attrahio tantos reparos e não menos diferentes commentarios, perde todo o character de anormal para tornar-se, ao contrario, um symptoma natural e logicamente decorrente da organização que adoptamos; e, além de logico e natural,

necessario, porque, sendo uma larga parte da exportação realizada nos ultimos mezes do anno findo, determinada pelo esforço de fazer sahir o café paulista antes de ser attingido o limite legal, a exportação deveria inevitavelmente reduzir-se, e, com ella, a respectiva oferta de cambiaes, depois de attingido esse limite. Seria, pois, necessario, organizar-se uma reserva de coberturas sufficientes para que o cambio pudesse manter-se durante esse periodo de declinio, e essa reserva é constituída pelo ouro recolhido á Caixa.

Enuncia-se desta fórma a situação cambial:

|   |              |
|---|--------------|
| <i>Offerta:</i>   |              |
| Valor da exportação realizada durante o anno.....   | £ 63.724.440 |
| Importancia do capital novo levantado no mesmo espaço de tempo, segundo o detalhe que damos no Retrospecto..... | £ 20.077.176 |
|   | £ 83.801.616 |

|   |               |
|---|---------------|
| <i>Procura:</i>   |               |
| Valor da importação realisada durante o anno findo..... | £ 37.111.748  |
| Valor dos demais encargos externos.....                 | £ 20.400\$000 |
|   | £ 57.511.748  |
|   | £ 26.289.868  |

|   |              |
|---|--------------|
| Deste saldo, porém, cumpre abater:                        |              |
| 20 % de margem, commissões e despezas do capital novo.... | 4.015.435    |
| Vales ouro tomados, mais ou menos.....                    | 8.600.000    |
| Especies monetarias importadas.....                       | 8.777.694    |
|   | £ 21.393.129 |
| Saldo disponivel 1º semestre de 1910 a decorrer:          | £ 4.896.730  |

|  |              |
|--|--------------|
| <i>Offerta:</i>  |              |
| Valor da exportação:   |              |
| 1 1/2 milhões saccos de café a 39 shillings.....                   | £ 2.925.000  |
| 22.000 toneladas de borraça a £ 480.....                           | £ 10.560.000 |
| Outros productos na mesma conformidade do 1º semestre de 1909..... | £ 5.790.000  |
|  | £ 19.275.000 |
|  | £ 24.171.730 |

|  |              |
|--|--------------|
| <i>Procura:</i>  |              |
| Valor da importação cerca de Valor dos demais encargos externos..... | £ 18.000.000 |
| Vales ouro a tomar, mais ou menos.....                               | £ 4.300.000  |
|  | £ 32.500.000 |
| Deficit provavel.....  | £ 8.328.261  |

Contra este deficit, porém, ha que contar com o capital novo, a entrar nos seis mezes; mas o lastro da Caixa de Conversão tem estrutura para fornecer toda essa importancia, quando mesmo nada viesse, de capital novo; de modo que ao retomarmos a exportação do café, na nova safra, os elementos que intervêm no balanço economico estarão provavelmente em equilibrio.

A causa, a nosso ver, das grandes entradas de ouro na Caixa, não decorre tanto do augmento de valor e quantidade da borraça e mais mercadorias ex-

portadas, quanto da avultada sahida do café no decurso do segundo semestre de 1909, com antecipação do que devera ser exportado no primeiro de 1910, se não houvesse a limitação da exportação.

Em todo o caso, o problema cambial não é de inspirar cuidados no decurso do anno corrente; os elementos economicos e financeiros existentes são bastantes para impedir o declinio das taxas.

Vejamos agora como e porque, em dado momento, o ouro affluio rapidamente ao Brasil. E' evidente que a abundancia dessa especie nos grandes centros financeiros e, mesmo alliado a esse facto, o de haver no movimento do nosso commercio exterior um excesso de recursos disponiveis, não determinariam ninguem a mandar vir, pagando frete e outras despezas, e correndo risco, a moeda metallica que é tão facil substituir por cambiaes.

O movel dessas transformações no dominio economico é sempre o interesse material, ainda que não sejam para desprezar os demais elementos accessorios; e, pois, nesse interesse, deve ser procurada a origem do phenomeno a que temos assistido, e que é simplesmente o lucro ou beneficio que decorre da differença entre o custo do ouro, posto aqui, e o valor pelo qual o recebe a Caixa de Conversão.

|   |         |
|---|---------|
| Esse custo é assim estabelecido:                          |         |
| <i>Pence</i>  |         |
| Custo de mil libras esterlinas no Banco de Inglaterra.... | 240.000 |
| Frete e despezas.....                                     | 648     |
| Imposto de sello (inglez).....                            | 120     |
| Despezas no Rio.....                                      | 96      |
| Total.....  | 240.864 |

Emquanto o cambio se deteve á taxa de 15 1/8 e abaixo não havia interesse em importar o ouro, porque a essa taxa o custo de mil libras, como indicámos, corresponde a 15:924\$, ou seja 15\$924 por libra esterlina, deixando apenas um lucro de 76 réis por libra, que, em quatro mezes despendidos na operação, mal pagaria os juros á razão de 1,43 por cento ao anno e quando mesmo ella se realizasse em tres mezes, não logaria obter juros a mais de 1,90 por cento ao anno. E' obvio que, mesmo á taxa de 2 1/2 por cento, que vigorava para descontos no Banco de Inglaterra, o capital encontrava em Londres melhor remuneração.

Logo, porém, que a nossa taxa cambial começou a elevar-se, as condições desse negocio foram-se progressivamente tornando mais accessiveis. Assim, já a 15 3/16 o custo da libra esterlina era de 15\$859 e deixava, portanto, lucro de 141 réis, correspondente, em quatro mezes, a 2,67 por cento ao anno e em tres mezes a 3,56 por cento ao anno; mesmo elevada a 3 por cento a taxa do desconto em Londres, ainda havia vantagem na hypothese de effectuar-se a operação em 3 mezes.

Elevado o cambio a 15 7/32, passou a libra esterlina a custar 15\$826, deixando margem de lucro de 174 réis, equivalente a juros de 3,29 por cento

em quatro mezes e 4,39 por cento em tres mezes, ainda com vantagem, no segundo caso, sobre a taxa de 3 1/2 por cento para o desconto em Londres; e, finalmente, adoptada a tabella de 15 15/64, reduziu-se o custo da libra a 15\$810, dando lucro de 190 réis, que corresponde a 3,59 por cento em quatro mezes e 4,79 por cento ao anno em tres mezes, remunerando ainda melhor o capital do que a taxa de 4 por cento, que logo depois vigorava em Londres, para o desconto.

Tendo sido, porém, elevada a 5 por cento essa taxa, em taes condições é claro que, a não ser que o cambio ainda se elevasse, novamente desapareceu o interesse de expedir ouro para o Brasil, dada mesmo a faculdade que têm os Bancos de cobrir-se a taxas melhores do que as indicadas, pela compra das letras do commercio e que, constituindo o lucro regular das operações de cambio, não levámos em conta.

E' certo que novamente declinou a taxa do desconto; mas já então, tendo cessado a exportação do café paulista e decahido, por isso, a offerta de letras, o nosso cambio veio a baixar de novo, dessa fórma annullando toda a vantagem dessas operações.

Não faltou, no decurso desse movimento que se operou nos quatro ultimos mezes do anno, quem manifestasse apprehensões e receios perante essa invasão de ouro amoeado e correspondente papel circulante. O primeiro termo deste enunciado não requer a menor contestação; o receber riquezas em boa especie não causa damno a ninguem. Quanto ao segundo, examinámos detidamente a questão em "Gazetilha" intitulada *O perigo das emissões conversiveis*.

Certo, em paiz de curso forçado e cujo meio circulante chegou, como no Brasil, muito perto da depreciação quasi completa, o que é indicio inequivoco da superabundancia e fraqueza do numerario, é sempre um caso delicado e iminentemente perigoso a inflação, devendo-se ter em vista, porém, não tanto a quantidade, quanto principalmente a qualidade do papel, que se emite e que, como um dos attributos principaes, deve ter na conversibilidade o meio de expandir-se ou retrahir-se segundo exige e comporta a circulação, regulando-se assim a quantidade por um processo natural e automatico.

No caso vertente, a limitação em 15 d. por mil réis, do valor da emissão conversivel, é incontestavelmente um elemento que lhe deprime ou minora a qualidade. Mas não é menos certo, por outro lado, que essa questão é toda relativa e variavel.

O valor, considerado do ponto de vista economico, é a equivalencia de uma riqueza — producto, trabalho ou serviço — a todas as outras riquezas da mesma importancia; e o denominador commum dessa equivalencia encontra-se naturalmente na moeda como instrumento das permutas determinando o preço das mercadorias.

Assim, quando, em consequencia dos incontidos abusos do papel-moeda a que a Republica se entregou nos seus pri-

meiros annos de existencia. O mil réis circulante chegou á infima equivalencia de 6 d., a fraqueza do nosso numerario não só se traduzia neste facto, mas tambem nos altos preços dos generos de consumo; a farinha de trigo, que actual-mente se cota a 28\$, chegou a ser vendida por 80\$ e o café cujo preço actual é de 7\$600 attingia a 20\$ e mais. Por isso a libra esterlina, cuja liga contém 7.3224 grammas de ouro fino, chegou a valer 40\$, ou seja 5\$462 por gramma de ouro, tendo hoje o valor de 16\$, ao qual a gramma de ouro já não se eleva a mais de 2\$185.

Nestes termos, parece que não se pôde affirmar, tendo em vista o valor fixo, absoluto, mas convencional e infelizmente ficticio ha muito tempo, de 27 d. por mil réis, que caracteriza o par do nosso systema monetario, — que o ouro é recebido na Caixa de Conversão quasi pelo dobro do seu valor, como foi articulado.

Quando muito, o que se pôde dizer é que se não existisse o aparelho de estabilização que arbitrariamente fixou em 15 d. o valor da unidade monetaria, este valor seria já superior a esse limite, em face das tendencias manifestas da taxa cambial a uma alta mais consideravel; e dali resultaria apenas a conclusão de que o ouro foi recebido na Caixa por menos do seu valor effectivo no momento.

Cumpra, entretanto, não esquecer que este valor effectivo, decorrente da firmeza do cambio, é tambem por sua vez a consequencia ocasional de um facto tão arbitrario como o proprio aparelho da estabilização: — o plano da valorização do café.

Limitando em 9 milhões de saccas para a colheita passada, 9 1/2 milhões para a actual e 10 milhões para as seguintes, a exportação do café pelo porto de Santos, o Governo de S. Paulo introduziu no mercado desse producto um elemento perturbador das circumstancias em que normalmente se operavam a offerta e a procura. A ancia de dar sahida ao genero antes que fosse fechada a torneira, fez affluir em seis mezes ao mercado de exportação a quantidade de café que antes se distribuia pelos doze mezes do anno; e a offerta de cambias a que essa exportação dá origem foi tambem augmentada na mesma proporção. Antes do fim do anno, tinha sido attingido o limite da exportação paulista e voltava-se ao periodo de apathia que caracterizou os ultimos mezes do primeiro semestre do anno anterior, determinando fatalmente o declínio da offerta de letras e, portanto, da taxa cambial.

Pôde ser considerada, nestes termos, como elemento, estavel e definitivo, a alta de valor do meio circulante, a ponto de dizer-se que o papel de curso forçado chegou a valer mais do que a nota conversivel, para sómente a esta attribuir os vicios e os males originarios, traduzidos no encarecimento geral da vida e nas perturbações economicas de toda ordem, que são o apanagio irreversavel daquelle?

Se fosse exacto que a nota conversivel constitue actualmente, no mercado monetario, um factor de depressão do

valor da moeda circulante, o symptoma immediato e caracteristico desse facto seria evidentemente o desaparecimento, dos canaes da circulação, do papel de curso forçado, substituido, expellido, ao menos aqui na Capital, onde se lancam as novas emissões, pelas notas conversiveis, em ouro, porque é lei economica universal e até agora confirmada em toda parte que a moeda ruim expelle a boa.

Não é isso, entretanto, que se vê. Apesar de ter augmentado cerca de 134.000 contos, ou 145 1/2 %, em quatro mezes, a emissão conversivel, essas notas são escassas na circulação; e é facil comprehender e admitir que quem guarda dinheiro deva certamente preferir o papel que se troca em ouro, mesmo na base de 15 d., ao outro que só expressa uma illusoria promessa de conversão na base de 27 d., até hoje irrealizada e ninguém sabe até quando differida.

Forçoso é convir, portanto, que as notas da Caixa de Conversão constituem ainda a moeda expellida, e, pois, a moeda boa, em relação ao papel de curso forçado, ao qual compete, de direito e de facto, toda a culpa dos soffrimentos e prejuizos que os seus excessos, unidos aos do proteccionismo tariffario, têm infligido, nos ultimos vinte annos, a toda a collectividade brasileira.

Quem nos dêra, porém, ver desde já realizado, de modo definitivo, estavel, absoluto, o absurdo de valer mais o papel-moeda de curso forçado do que a nota conversivel, ou do que o proprio ouro em regimen natural e sem excepções.

Já não seria novo o caso em nossa terra: já o vimos, nas vesperras da Republica, quando o cambio attingira acima de 27 d. e ninguém o tomava como indicio de uma situação economica ou financeira de molde a despertar apprehensões.

Ponhamos em seus devidos termos os elementos. Já não se trata agora de discutir sobre o padrão ou nivel das emissões na Caixa de Conversão, nem já sobre a conveniencia desta instituição; é materia vencida; o aparelho da estabilização está creado, a despeito da grande opposição que encontrou e em que não teve pequena parte, convencida e sincera, o *Jornal do Commercio*.

A par dos seus inconvenientes, quando encarado de modo absoluto, subsiste, entretanto, a innegavel vantagem de ser neste momento o correctivo necessario do outro aparelho incomparavelmente mais oneroso e prejudicial, da valorização do café.

Este plano anti-economico, em má hora concebido e praticado, deu origem, na sua evolução, a novas medidas capazes de estender ao paiz inteiro os prejuizos e perturbações decorrentes desse grande erro. Uma dellas, a que, tendo em vista limitar a exportação, a fez precipitar e desenvolver em um só semestre, em detrimento do outro, veio dar posteriormente á Caixa de Conversão uma utilidade que não podia ter sido prevista no seu inicio.

A que extremos chegaria, com essa restricção, a alta cambial, impellida de

modo todo anormal e transitorio pela subita derrama das letras provenientes de quasi toda a colheita de café, e a quanto avultariam, neste caso, as differenças de valor dos sortimentos do commercio e em geral de todos os compromissos a solver dentro deste periodo?

E depois de cessar essa derrama, a que outros extremos chegaria, na baixa, a reacção, dando origem a quantas outras differenças e prejuizos, em sentido opposto?

Argumentando desta fórma, não pretendemos, entretanto, contestar a possibilidade, mais talvez do que isso, a probabilidade de vir o grande acrescimo de numerario, pelo facto das novas emissões, a pesar na circulação; isto ha de naturalmente occorrer, sobretudo quando declinar o movimento da compra e venda de cambias, sem que, entretanto, seja condição indispensavel o apparecimento das notas conversiveis, passando a circular em quantidade avultada; ellas tomam, nas caixas dos bancos, das casas commerciaes e até dos particulares, o lugar antes occupado pelo numerario de curso forçado, e é este que sahe, em quantidade equivalente á emitida, a influir no movimento das permutas, promovendo a elevação dos preços de todas as mercadorias e, portanto, do ouro.

Basta que sob o influxo deste facto e principalmente impellido em sentido directo pela escassez de letras, o cambio desça abaixo da taxa de conversão, e as notas, onde quer que estejam, salvo sem duvida a pequena parte das que habitualmente se inutilizam, se extraviam ou são inconscientemente guardadas de um modo definitivo, afflirão gradualmente ao troco, com rapidez tanto maior quanto mais baixa se apresentar a taxa cambial. Mas então, o proprio ouro que sahir e o retrahimento de uma parte do papel inconvertivel que volta a tomar o lugar das notas, da Caixa, recolhidas, serão um contrapeso natural, a impedir que essa baixa do cambio se transforme em derrocada.

No que concerne aos emprestimos publicos que, em quantidade e frequencia, repetidos pela União, pelos Estados e até pelas Municipalidades do Brasil, nos tres ultimos annos, tanto e tão justamente têm despertado apprehensões, não devemos acalantar a illusão de que exprem unicamente, nem mesmo principalmente, o extraordinario desenvolvimento do credito do paiz no exterior. São, sem duvida alguma, um testemunho de que esse credito não decabio e até se firma; mas é preciso não ver só isso e abstrahir do resto.

Os grandes mercados financeiros manifestam, ha certo tempo, abundancia de capital disponivel; e as taxas de desconto não se teriam elevado se a procura desenvolvida para a Russia, o Egypto, a Argentina, o Brasil, e o augmento das necessidades de numerario nos Estados Unidos, não houvessem suscitado a conveniencia de deter, ou pelo menos reduzir essa corrente.

Por outro lado, a nova legislação fiscal da Allemanha, da França e mesmo da Inglaterra, tendente a concertar o equilibrio orçamentario perturbado pelas avultadas despesas de caracter militar e

socialista, incide principalmente sobre os valores mobiliarios; o capital nestes representado esquivase ao acrescimo de impostos emigrando, procurando com mais interesse e frequencia os titulos e valores estrangeiros.

A seguinte estatistica do *Economist* demonstra o desenvolvimento que de anno para anno têm tido, na praça de Londres, as emissões de capital novo:

|           |               |
|-----------|---------------|
| 1903..... | £ 103.426.680 |
| 1904..... | £ 123.019.689 |
| 1905..... | £ 167.188.408 |
| 1906..... | £ 120.173.780 |
| 1907..... | £ 123.629.973 |
| 1908..... | £ 192.203.751 |

Ainda que tendo decrescido em relação á do anno precedente, a emissão de 1909, que ascendeu á importância de £182.356.783, foi muito superior á dos outros annos decorridos.

Se tivermos em vista a proporção em que o capital, assim avultado, subscrito nos dous ultimos annos, foi applicado no paiz e no exterior, chegaremos ao seguinte resultado:

|                                     | 1908        | 1909        |
|-------------------------------------|-------------|-------------|
|                                     | £           | £           |
| Reino Unido.....                    | 50.051.700  | 18.681.400  |
| Possessões Inglezas:                |             |             |
| India e Ceilão.....                 | 13.146.200  | 15.336.100  |
| Sul da Africa.....                  | 6.209.700   | 11.291.500  |
| Canada.....                         | 27.827.400  | 26.814.250  |
| Australasia.....                    | 4.028.200   | 11.380.300  |
| Diversas.....                       | 7.438.800   | 9.936.100   |
|                                     | 58.650.300  | 74.758.200  |
| Russia.....                         | 3.810.500   | 9.472.500   |
| Finlandia.....                      | —           | 2.328.400   |
| Dinamarca.....                      | 2.121.000   | 487.500     |
| Suecia.....                         | 2.940.000   | 881.000     |
| Noruega.....                        | —           | 381.000     |
| Estados Unidos.....                 | 21.472.000  | 15.905.400  |
| Brasil.....                         | 12.991.500  | 9.218.600   |
| Argentina.....                      | 15.012.500  | 21.738.100  |
| Chile.....                          | 1.298.800   | 4.098.000   |
| Mexico.....                         | 8.113.500   | 9.109.600   |
| America Central.....                | 14.600      | 1.591.700   |
| Outras Republicas Sul-Americanas... | 4.225.600   | 2.615.800   |
| China.....                          | 5.031.100   | 740.000     |
| Japão.....                          | 2.920.000   | 4.723.600   |
| Outros paizes.....                  | 3.550.500   | 5.625.000   |
|                                     | 83.501.700  | 88.917.200  |
|                                     | 192.203.700 | 182.356.800 |

O *Banker's Magazine* determinou, na seguinte estatistica, a proporção em que nos exercicios decorridos de 1899 a 1909 (Setembro) foi empregado o capital novo emitido:

|           | Reino Unido | Colômbias | Estados Unidos |
|-----------|-------------|-----------|----------------|
| 1899..... | 53%         | 22%       | 25%            |
| 1900..... | 80%         | 14%       | 6%             |
| 1901..... | 75%         | 18%       | 7%             |
| 1902..... | 56%         | 26%       | 18%            |
| 1903..... | 33%         | 47%       | 14%            |
| 1904..... | 40%         | 30%       | 21%            |
| 1905..... | 31%         | 29%       | 40%            |
| 1906..... | 30%         | 22%       | 48%            |
| 1907..... | 25%         | 22%       | 53%            |
| 1908..... | 26%         | 32%       | 42%            |
| 1909..... | 10%         | 34%       | 56%            |

Nesses dous elementos reunidos, — abundancia e desejo de emigrar, — devemos ver o complemento do motivo pelo qual os emprestimos brasileiros,

como aliás os dos demais paizes em condições de concorrer ao mercado dos capitais, têm encontrado maior facilidade de collocar-se. Poderiamos mesmo acrescentar, sobretudo em referencia aos emprestimos feitos no continente, a insistencia dos numerosos agentes de negocios que tudo affrontam e vencem para realizar operações financeiras em que têm certa a commissão, e não pequena.

Foi, sem duvida, aproveitando esta mansão, que o Governo Federal julgou propicio o momento para levar a effecto, por parcelladas operações de credito, a conversão da divida externa do Brasil; e a essa diligencia deu inicio, com exito, levantando um emprestimo de dez milhões esterlinos, typo de 37 1/2 o/o, juros 4 o/o e amortização 1/2 o/o, mediante o qual resgatou o emprestimo da Oéste de Minas, de 1893, que havia sido contrahido ao typo de 80 o/o, juros de 5 o/o e 1 1/2 o/o de amortização, a vencer-se em 1935, e o que fóra realizado para auxilio da valorização do café promovida pelo Estado de S. Paulo, de 1907, effectuado ao typo de 95 o/o, juros 5 o/o e a vencer-se em 1924, devendo ser amortizado em 15 annidades.

Baseados apenas em resumidas noticias telegraphicas, não podemos calcular exactamente como se terá feito a operação; inclinamo-nos, entretanto, a calcular que os banqueiros terão tomado a seu cargo effectuar a conversão ao typo liquido de 87 1/2 o/o, ficando o saldo do emprestimo á disposição do Governo para as estradas de ferro do Ceará.

Assim sendo teremos, liquido do novo emprestimo ..... £ 8.730.000

Valor nominal de 63.188 titulos resgatados por meio de troca ou pagamento ..... £ 6.318.300  
Premio da conversão £ 13 por titulo.. £ 821.444 £ 7.140.244

Saldo disponivel..... £ 1.609.756

Sem mais extensas e circumstanciaes informações, não pôde o *Retrospecto* emitir opinião segura sobre esta importante operação, parecendo, entretanto, como foi dito no *Jornal do Commercio*, no artigo em que apreciou os elementos até então conhecidos, que ella não tenha sido desvantajosa aos interesses da Thesouro.

Ha, porém, uma circumstancia em que attentar. Abstrahindo o que fica, do emprestimo, para as estradas de ferro, a parte bruta affecta á conversão é de ..... £ 8.160.278

Para, nas mesmas condições, resgatar o restante da divida externa sujeita aos juros de 5 o/o, serão precisas mais..... £ 31.923.333

Perfazendo assim um total de ..... £ 40.083.611 contra a divida de 5 o/o, anterior á conversão, que era de.... £ 34.251.717

Resultará, portanto, um augmento da divida externa de..... £ 5.831.894 ou mais cerca de 93.000 contos do que já deve o Brasil.

Além disso, diz-nos um telegramma recente que se prepara mais um emprestimo de £ 1.000.000 para entregar á voragem do insaciavel Lloyd Brasileiro. Serão, pois, quasi sete milhões de repente augmento da divida publica já não pouco avultada, ou mais cerca de CENTO E DEZ MIL CONTOS accrescidos de uma assentada. Para onde vamos?

Não findaremos esta já extensa introdução sem reportar-nos a outro facto de relevante importancia e que concerne á organização, ou antes, á desorganização em que se acha o commercio dos productos do Brasil.

E' antiga e insanada aspiração dos corretores de mercadorias instituir nesta praça uma bolsa em que possam as mesmas ser vendidas com cotação official e interferencia obrigada desses agentes de negocios, dos quaes, nas condições em que opera actualmente, o commercio na sua maior parte não quer saber.

Parece que na lei que instituiu o Ministerio da Agricultura, Industria e Commercio existe disposição que autorize essa criação. Certo é que esse Ministerio, em reuniões effectuadas com muitos dias de intervalo, tem-se occupado deste assumpto e todos os presidentes ou representantes de corporações convidadas a tomar parte nessa conferencia, o Director do Museu Commercial, o Presidente da Junta Commercial, o Presidente da Junta dos Corretores, o Presidente do Centro Commercial dos Cereaes e até o delegado do Centro do Commercio de Café, se acham em perfeita harmonia de aspirações e de vistas, a desejar a nova instituição como chave de ouro que ha de abrir as portas de uma nova era de florescencia e riqueza ao commercio desta praça, combatido por extensos sacrificios que lhe têm sido impostos pela politica economica e financeira da Republica.

Nesse côro de unisono louvor á idéa de instituir-se uma bolsa de mercadorias, foi, porém, nota dissonante a Associação Commercial do Rio de Janeiro, apresentando, por intermedio de seu Presidente interino, voto divergente e que fundamentou em documento escripto que tivemos occasião de publicar.

A summula desse voto, expresso no alludido documento, resume-se no conceito de que, se o commercio de mercadorias tem podido até hoje evoluir em mercado livre de intervenções e regulamentações que nem se fazem precisas para centralizar os seus trabalhos, reunir as cotações e promover o convívio dos seus membros, porque para isso já tem os seus Centros de Cereaes e do

Café — não ha conveniência de o sujeitar a um regimen de dependencia em que as vendas só se possam effectuar pelo prégão em bolsa por corretores titulados, com visivel preeminencia e cujos estipendios, contratos, exigencias e responsabilidades redundariam em inevitavel aggravação dos encargos já excessivos e pesados que oneram os productos visados por essa bolsa, na maior parte de origem nacional; e tanto mais quanto, além disso, ella admite operações a prazo, liquidaveis por differença e constituindo um contingente accessorio de mercaderia ficticia, cuja offerta viria perturbar a posição commercial das realmente existentes no mercado.

Por maior que seja a celexna que esse voto isolado levantou, é forçoso reconhecer e ter a energia de declarar que a Associação Commercial tem razão, do ponto de vista largo dos interesses geraes não só das classes directamente interessadas na questão, mas de toda a collectividade indirectamente sacrificada sempre que um acto desacertado dos que exercem a missão de governar vem perturbar os elementos que, em conjuncto, constituem a organização economica do paiz.

Não procede a objecção que lhe opuzeram de que, nos termos da convocação dessa conferencia, seja vedado o direito de opinar abertamente sobre a conveniencia de instituir-se a bolsa, apresentando-a como cousa resolvida e passada em julgado, como um dogma intangivel, desde que já se não possa discutir-lhe a essencia, mas unicamente a forma.

Posto que não tenhamos o proposito de fazer systematica opposição ao aparelho que pretendem instituir, não vemos como se possa admitir que meia duzia de pessoas, por mais que sejam ou se julguem competentes para tratar desta materia e representem corporações nella envolvidas, entendam dar por definitivamente assentado e resolvido assumpto em que ha de sem duvida interferir, pelos órgãos competentes, a opinião das varias classes sociaes a que se estende a influencia, boa ou má, dos actos dessa natureza, e, pois, se acham na necessidade e no dever de os discutir.

As bolsas, consideradas como certamente no qual se exerce a concurrencia effectiva da offerta e da procura, representam factores inilludiveis da liberdade e da expansão do commercio; e, desde que os seus agentes officialmente nomeados contribuam realmente para a melhor e mais facil collocação dos productos, exercem intervenção proveitosa e util como legitimos intermediarios das permutas.

Sob este aspecto bem definido e circumscripto ninguém lhes pôde recusar assentimento, comquanto ainda assim nos inclinemos de preferencia á organização ingleza; o *Stock exchange* é uma associação particular cujos membros são em numero illimitado e os quaes, uma vez admittidos de conformidade com os requisitos estatuidos na sua lei organica, alli exercem livremente a função de corretores.

Mas as bolsas, na sua moderna e actual concepção, não se limitam ao exercicio da compra e venda de mercadorias, contra entrega e pagamento immediatos; são principalmente, se não exclusivamente, o instrumento de operações figuradas e que praticamente não se effectuam porque nellas não intervêm, senão nominalmente, as mercadorias; são, assim, os aparelhos em que se exercem as tendencias especulativas dos que se applicam a essa industria, a mascarar, sob a imagem de transacções commerciaes admissiveis e regulares, a mais pernicioso e desbragada roleta.

Não quer isso dizer que, por excepção, os negocios a prazo que se effectuam nas bolsas quasi sempre sem o intuito de dispôr de mercadorias que um não possui, nem pensa vir a possuir, e de adquirir essa mesma mercaderia de que outro não carece — não tenham utilidade pratica no movimento habitual das operações commerciaes; tal pôde ser a situação actual do mercado, que o productor ache vantagem em vender a prazo uma colheita ainda não realizada, e assim outros casos semelhantes podem dar-se; mas isto representa, no avultado conjuncto das operações, a excepção; e nem foi só para attender a conveniencias desta ordem que as bolsas se organizaram com a feição que têm nos nossos dias.

Na França, por exemplo, de onde decorre o systema que adoptámos, a especulação não foi officialmente admittida senão ha relativamente muito poucos annos.

O acto de 24 de Setembro de 1784, posterior á derrocada dos planos de Law, não prohibia expressamente as vendas a prazo; mas exigia, antes de ser celebrado o respectivo contrato, que fosse depositado o dinheiro e a especie vendida, sendo mesmo mais tarde declarado, por acto de 7 de Agosto de 1785, que era nullo todo negocio effectuado sem esse deposito previo; era evidentemente um meio de impedir a venda a descoberto.

As leis da Revolução ainda foram mais severas; a de 13 Fructidor anno III comminava dous annos de prisão, a exposição em publico com o letreiro — *AGORA* — e a confiscação dos bens, contra aquelle que vendesse mercadorias ou fundos que não possuísse na occasião da venda.

Modernamente, o Codigo de Commercio de 1807, no artigo 86, prohibia aos corretores garantir os contratos feitos por seu intermedio; o Codigo Civil, no art. 1.965, negou de um modo geral qualquer acção judicial por dividas de jogo; e o Codigo Penal, arts. 421 e 422, em 1810, comminou penas contra as apostas sobre a alta e a baixa das cotações publicas.

De 1840 em diante, esse rigor tornou-se menos intenso e passou a ser sómente admittida a nullidade das vendas a prazo quando ficasse averiguado que era intenção das partes liquidar por differença, sem entrega de titulos ou mercaderia.

Só em 1885, época portanto muito recente, é que foram revogadas as anteriores disposições que citámos e declara-

da a legalidade de quaesquer vendas a prazo, mesmo as que se liquidem por differença.

Mesmo assim, entretanto, cumpre indicar um detalhe citado na bella obra de Alphonse Courtois' — *Traité des Opérations de Bourse et de Change* — revista e posta em dia por E. Vidal: — No artigo 1º dessa lei, tal como foi votado pela Camara, estava escripto: "Ninguém pôde, para subtrahir-se ás obrigações resultantes (das vendas a prazo) prevalecer-se do art. 1.965 do Codigo Civil, mesmo quando ellas *devessem resolver-se* pelo pagamento de uma simples differença." O Senado, porém, substituiu as palavras — *devessem resolver-se* — por — *viessem a resolver-se*; e o relator, explicando a differença entre as duas expressões, dizia que, usando-se a primeira em vez da segunda, se tornariam validas não só as vendas verdadeiras, mas tambem as convengões novas, desconhecidas, inominadas, que não poderiam ser assimiladas a uma venda e pelas quaes, no proprio momento da operação, as partes contratantes se compromettem por escripto a não reclamar a entrega da mercaderia, a não a tornar obrigatoria e a liquidar pelo simples pagamento da differença.

Essa evolução, que rapidamente resumimos, levou, como se vê, mais de dous seculos a operar-se na França e certamente não se fez para crear, mas bem ao contrario para regularizar uma situação irregular existente apesar das prohibições e comminações legais; a especulação tinha nascido, medrado e attingido proporções avultadissimas; não era mais possível cohibi-la; a regulamentação das bolsas, no que concerne ás vendas a prazo, foi o unico meio de a conter, relativamente, nos limites de uma organização menos nociva ao conjuncto dos interesses geraes; e ainda assim se vê com que cuidado, nos seus ultimos retoques, se temia a emergencia de novas manifestações do espirito especulativo.

Entre nós essa não é, evidentemente, a situação actual; uma organização dessa ordem não viria, portanto, corrigir, mas, ao contrario, suscitar tendencias especulativas.

Não tentaremos entrar na investigação, que preferimos deixar aos mais competentes em materia juridica, sobre até que ponto a nossa legislação admittiria o desenvolvimento que o projecto apresentado para organização da bolsa de mercadorias traça ás vendas a prazo. Mas não pôde deixar de saltar aos olhos, á primeira inspecção, a *sans-façon* com que o art. 39 desse projecto estipula abertamente, claramente, expressamente que a liquidação das operações a prazo de mercadorias vendidas em Bolsa poderá realizar-se "*pelo effectiva entrega da mercaderia e pagamento do preço, nas condições ajustadas, ou pelo pagamento da differença entre a cotação do dia do contrato e a da época da liquidação*," quando na França, onde o systema evolue em pleno e inevitavel desenvolvimento, ainda houve, até o ultimo momento, a preocupação de não lhe dar tão extensa e tão ampla accepção.

Se, vingando semelhante enormidade, ou mesmo se, embora veladamente, a especulação por meio da venda a prazo achasse meios de introduzir-se nos nossos mercados, lamentaveis seriam as consequencias que naturalmente adviriam para os nossos productos de exportação, deprimidos, quasi exhaustos pelo ambiente economico que em torno delles se formou, mas que ainda assim são a base do equilibrio economico e financeiro do Brasil.

Vibram ainda os écos da crise intensa que durante o anno de 1908 soffreu no norte a borracha, baixando a preços talvez desconhecidos.

Para manter-se, a industria assucreira tem de lançar mão de um processo antieconomico e prejudicial aos interesses do consumidor interno, entregando ao consumo, e a preço arbitrariamente taxado, apenas a quantidade de que elle strictamente carece, e despejando o resto a todo preço nos mercados exteriores.

A herva-mate, não obstante ter sido exportada em maior quantidade durante o anno de 1900 do que fora em 1908, produziu, entretanto, resultado pecuniario menor, em relação á unidade que lhe serve de medida.

O cacão, fornecendo em 1909 um contingente tambem maior á exportação do que em 1908, produziu, em valor, uma quantia não só relativamente, mas absolutamente menor do que se tinha apurado no anno precedente.

O fumo, embora exportado, em 1909, em quantidade muito maior, quasi dupla, do que no anno anterior, deu todavia um resultado em dinheiro relativamente menor.

Dos nove principaes artigos da produção brasileira, que alimentam na quasi totalidade a exportação, só tres, as pelles, os couros e o algodão, evoluíram em condições de não attrahir reparos, no anno findo.

Superprodução tem sido o motivo em que se tem procurado fundar, de um modo exclusivo, a baixa do café; crise americana é o que se applicou á borracha. E para os outros, para o assucar, para o cacão, para o fumo e a herva-mate, crise de que?

Crise, para todos sem excepção, de falta de capital e de credito para operar a resistencia nos embates entre a offerta e a procura, falta essa que decorre inilludivelmente, e do modo mais directo, do excesso de impostos e de encargos que absorve toda margem de lucro ao productor.

Em taes circumstancias, como se vê, não tem sido difficil aos compradores fazer baixar os preços dos nossos productos de exportação. Como será quando a ellas se additar a possibilidade de, aqui dentro, ás nossas barbas, organizar-se uma offerta ficticia, discricionariamente susceptivel de ser augmentada até quanto convenha aos baixistas para levar ao maior aviltamento, cujo limite extremo ninguém pôde prever, a cotação dos nossos productos, do que ainda nos resta de riqueza dos velhos tempos da prosperidade e abastança?

Ha de haver, em determinadas occasiões, quem venda em nossa bolsa dez mil, mais vinte mil, mais trinta mil, mais cincoenta ou cem mil saccas de café a entregar. Quem o ha de ir comprar?

Do excesso dessa offerta ficticia decorrerá baixa dos preços; a esses preços vis não faltarão simulados altistas para fechar negocios que afinal não terão de liquidar-se nem mesmo talvez por differença, e que terão apenas o intuito de registrar cotações officiaes.

E' na base de excellentes cotações que irão depois apoiar-se os compradores, desta vez de verdade e sem fantazias, para comprar a preços miseraveis o resultado da produção e do trabalho brasileiros.

Que importa a exigencia de depositos, em uma caixa de liquidagões ou em outra parte, para garantia das oscillações de valor do genero, em relação aos negocios dessa forma effectuados em bolsa? Não é escasso o dinheiro entre os agentes das praças estrangeiras, e vale a pena o sacrificio momentaneo do empate, que o lucro é certo e vantajoso.

A organização das bolsas de commercio presuppõe, no meio em que se destinam a operar, dous elementos essenciaes e indispensaveis: — collectividade numerosa de individuos que exercem as transacções nella comprehendidas; abundancia de capital disponivel para attender a essas transacções.

Nellas se acham ordinariamente representadas tres classes de operadores: os productores, — os especuladores — os consumidores industriaes e negociantes. Elles operam á vista ou a prazo, segundo os seus intuitos e o genero de interesse que os anima.

Das operações á vista não precisamos occupar-nos, conhecido e vulgar como é o seu mecanismo, muito simples e elemental.

Os negocios a prazo se baseiam em dous pontos essenciaes: — designação da qualidade que lhes serve de base; indicação da quantidade que constitue a unidade indivisivel da venda a prazo.

Assim, quanto ao café, a qualidade basica é o typo Santos *good-average*, e actualmente o typo 7; a unidade corresponde a 500 saccas e seus multiplos.

Distinguem-se tres especies de operações a prazo: — *os negocios firmes; os negocios a premio; as facilidades.*

Negocios firmes são aquelles em que a operação de compra e venda é irrevogavel.

Os a premio são os que podem ser annullados mediante pagamento de uma indemnização ou premio; e são simplesmente a *premio*, ou a *duplo-premio*; nos negocios a premio simples uma das partes, comprador ou vendedor, adquire, mediante o pagamento do premio determinado, o direito de não receber ou não entregar a mercaderia comprada ou vendida; nos que são feitos a premio duplo, a parte que paga o premio se reserva o direito de em data determinada, com sufficiente anticipação ao vencimento, avisar á outra parte, que o recebe, se nesse vencimento é comprador ou vendedor de certa mercaderia cuja quantidade e preço foram

préviamente estipulados, e ainda de desistir da operação; no caso de declarar-se comprador, ha de pagar o preço estipulado e mais o premio; no de tornar-se vendedor, receberá o preço estipulado, menos o premio; e se desistir de qualquer das duas operações, perde o premio.

Negocios com *faculdade* são os que se referem a uma determinada quantidade minima de mercaderia, podendo uma das partes reservar-se o direito de augmentar á sua vontade a quantidade comprada ou vendida.

Qualquer que seja o genero de negocio feito em bolsa, é permitido liquidar por differença, salvo no caso em que o comprador, nos negocios firmes, exigir a entrega da mercaderia; e para que o pagamento dessa differença se torne effectivo, sem falta ou demora, instituiram-se caixas de liquidagão ou *clearing-houses*, cuja missão é garantir a liquidação, recebendo do comprador, se as cotações declinam, e do vendedor quando se elevam, differenças ou *margens* que são alternativamente restituídas segundo as oscillações, de modo que no vencimento haja em deposito uma somma sufficiente para equiparar as condições em que foi feita a operação ás circumstancias actuaes do mercado.

Os *clearing-houses* tambem recebem, como reforço de garantia e independente das margens, no inicio de cada operação, um *original deposit*; e são remuneradas de conformidade com as percentagens fixadas nos respectivos regulamentos.

Não dispomos de mais extenso espaço para desenvolver amplos detalhes sobre as operações que resumidamente indicámos; mas o que fica dito é quanto basta para demonstrar que se as operações de compra e venda regulares, que constituem a função legitima do commercio, podem effectuar-se nas bolsas, não menos encontram nellas abrigo transacções de character exclusivamente especulativo que, em um meio desprovido de recursos de capital e de credito, como o nosso, sem base de resistencia para soffrer os embates desse organismo formidavel, sobretudo quando o impillam elementos trazidos do exterior, só terão por effeito perturbar e piorar ainda mais as precarias condições em que se encontram, entre nós, a produção e o commercio interno.

O espirito de copiar e imitar dos grandes paizes, cujo meio differa, entretanto, fundamentalmente do nosso, tudo quanto nos parece grandioso, é sem duvida o movel que determina os que neste momento promovem, nesta praça, a criação de uma bolsa de mercadorias, sem reparar talvez que por traz delles se agitam, frementes, interesses restrictos e pessoas, ardendo em desejos de ver organizado esse aparelho que ainda mais lhes assegure o dominio e a posse das fontes da produção e do commercio no Brasil; e o deslumbramento que os fascina sobe ao ponto de taxarem de atrazo e retrocesso a voz prudente que os adverte dos perigos da jornada.



— “Renunciar á bolsa de mercadorias — dizem elles — equivale a desistir do automovel por medo do desastre accidental.”

Pois sim; mas ninguem anda de automovel, sem ser rematadamente louco, onde não ha estradas adequadas, onde existem sómente precipicios.

No maior dos grandes centros de negocios, onde as bolsas assumiram extraordinarias proporções, onde o progresso attinge o apogeu, donde a luz se irradia pelo mundo a illuminar os barba-

ros, como nós, que não se deixam cé- ganmente arrastar pelo brilho fasci- nante da civilização, ha um barbaro eminente, um retrogrado altamente col- locado que, embora fundado em diffe- rentes razões que se ajustam ao seu meio e ás circumstancias actuaes do seu paiz, pensa exactamente como nós. — O Presidente Taft, affirma o testemu- nho insuspeito de Yves Guyot no ultimo numero do “*Journal des Economistes*”, ao que refere um telegramma de 28 de Dezembro, pretende prohibir as opera-

ções a prazo sobre o trigo e outros pro- ductos agrícolas.

Alcunhem-nos embora de atrasados, não poderão, com argumentos e factos, demonstrar o contrario do que com base solida affirmamos.

Sejamos barbaros assim; queremos sê-lo, mas no Brasil livre de peias a to- lherem-lhe o desabrochar das riquezas que se traduzem no bem estar e no con- forto de que só é garantia a auseicia absoluta e completa de escravidão com- mercial e economica.

## PARTE FINANCEIRA

ORÇAMENTO — Nos derradeiros dias de sessão, ao terminar a ultima das successivas proro- gações em que os membros da representação na- cional gastam o melhor do tempo a discutir varias e multiplas questões de interesse parti- cular ou de politica esteril e vasia, foram vo- tadas pela Câmara as leis annuaes.

Os orçamentos da receita geral e da despesa de quasi todos os ministerios, salvo apenas da marinha e das relações exteriores, foram arre- matados ás pressas, como quem amarfalha e mette precipitadamente nas malas, á ultima hora da partida, a roupa usada em uma estada que acabou e para que o paiz não ficasse privado dessas leis durante todo um exer-

cicio financeiro coube ao Senado a missão de as votar sem discutir, de as *engulhir em secco*, conforme a expressão que foi ouvida no recinto dessa casa cujas paredes já repercutem, de outros annos, o eco dos protestos justos e bem cabidos, contra essa pratica que reduz á inercia em materia financeira, ou pelo menos a uma inadmissivel passividade, esse ramo do poder legislativo.

O orçamento geral consta da lei n. 2.210 de 28 de Dezembro que orga a receita e da lei n. 2.221 de 30 do mesmo mez, que fixa a des- pesa geral para o anno de 1910, das quaes ex- trahimos a seguinte synopse:

### SYNOPSIS DO ORÇAMENTO DA RECEITA E DESPESA PARA 1910

#### Receita (Lei n. 2.210, de 28 de Dezembro de 1909)

|   | Ouro            | Papel            |
|---|-----------------|------------------|
| Importação :  |                 |                  |
| Direitos de consumo.....  | 78.750:000\$000 | 135.000:000\$000 |
| 2 % sobre a cevada em grão e outros cereaes.....                        | 1.000:000\$000  | —                |
| Expediente de generos livres de direitos.....                           | —               | 4.000:000\$000   |
| Capatazias.....   | —               | 1.500:000\$000   |
| Armazenagens.....   | —               | 4.500:000\$000   |
| Tabacarias.....   | —               | 400:000\$000     |
| Impostos de phardés.....  | 300:000\$000    | —                |
| Impostos de Dóceas.....   | 150:000\$000    | 10:000\$000      |
| Adicionaes de 10 % sobre expediente de generos livres de direitos.....  | —               | 400:000\$000     |
| Exportação :  |                 |                  |
| 20 % dos direitos de exportação do territorio do Acre....               | —               | 17.000:000\$000  |
| Interior :  |                 |                  |
| Rendas de estradas de ferro.....  | —               | 34.320:000\$000  |
| Correio.....  | —               | 10.000:000\$000  |
| Telegraphos.....  | 600:000\$000    | 6.500:000\$000   |
| Fazenda Santa Cruz e outras.....  | —               | 30:000\$000      |
| Casa de Correção.....   | —               | 10:000\$000      |
| Imprensa Nacional e <i>Diario Official</i> .....                        | —               | 250:000\$000     |
| Laboratorio Nacional de Analyse.....                                    | —               | 160:000\$000     |
| Arsenacs.....   | —               | 5:000\$000       |
| Casa da Moeda (cunhagem do ouro gratuita).....                          | —               | 10:000\$000      |
| Externato D. Pedro II e Internato Bernarino de Vasconcellos.....        | —               | 65:000\$000      |
| Instituto dos Surdos-Mudos e Meninos Cegos.....                         | —               | 4:000\$000       |
| Instituto Nacional de Mudas.....  | —               | 12:000\$000      |
| Matriculas nos estabelecimentos de instrucção superior.....             | —               | 350:000\$000     |
| Assistencia de Alienados.....   | —               | 150:000\$000     |
| Consulados.....   | 1.100:000\$000  | —                |
| Proprios nacionaes.....   | —               | 170:000\$000     |
| Imposto de sello.....   | 10:000\$000     | 14.000:000\$000  |
| Imposto de transportes.....   | —               | 42.001:000\$000  |
| Impostos sobre loterias.....  | —               | 1.320:000\$000   |
| Impostos sobre vencimentos.....   | 25:000\$000     | 1.700:000\$000   |
| Impostos de consumo d'agua.....   | —               | 3.600:000\$000   |
| Imposto sobre dividendos de sociedades anonymas.....                    | —               | 1.500:000\$000   |
| Imposto sobre casas de <i>sport</i> na Capital.....                     | —               | 6:000\$000       |
| Contribuições de Companhias de estradas de ferro e outars emprezas..... | 106:666\$667    | 1.093:000\$000   |
| Foros de terrenos de marinhãs.....                                      | —               | 20:400\$000      |
| Laudemios.....  | —               | 40:000\$000      |
| Premios de depositos publicos.....                                      | —               | 30:000\$000      |
| A transportar.....  | 82.041:666\$667 | 279.096:400\$000 |

|   |                 |                  |
|---|-----------------|------------------|
| Transporte.....   | 82.041.666\$667 | 279.096.400\$000 |
| Taxa judiciaria.....  |                 | 120.000\$000     |
| Taxa de aferição de hydrometros.....  |                 | 6.000\$000       |
| Rendas federaes do territorio do Acre.....  |                 | 10.000\$000      |
| Consumo ;   |                 |                  |
| Taxa sobre fumo.....  |                 | 5.700.000\$000   |
| » « bebidas.....  |                 | 6.600.000\$000   |
| » « phosphoros.....   |                 | 8.500.000\$000   |
| » « sal.....  |                 | 4.300.000\$000   |
| » « calçado.....  |                 | 2.000.000\$000   |
| » « velas.....  |                 | 850.000\$000     |
| » « perfumarias.....  |                 | 530.000\$000     |
| » « especialidades pharmaceuticas.....  |                 | 700.000\$000     |
| » « vinagre.....  |                 | 200.000\$000     |
| » « conservas.....  |                 | 1.400.000\$000   |
| » « cartas de jogar.....  |                 | 200.000\$000     |
| » « chapéos.....  |                 | 1.700.000\$000   |
| » « bengalas.....   |                 | 25.000\$000      |
| » « tecidos.....  |                 | 11.000.000\$000  |
| » « vinhos estrangeiros.....  |                 | 4.800.000\$000   |
| Extraordinaria:   |                 |                  |
| Montepio da Marinha.....  | 1.000\$000      | 140.000\$000     |
| Montepio militar.....   | 250\$000        | 250.000\$000     |
| Montepio empregados publicos.....   | 10.000\$000     | 700.000\$000     |
| Indemnizações.....  | 2.000\$000      | 1.500.000\$000   |
| Juros de capitães nacionaes.....  | 200.000\$000    | 500.000\$000     |
| Juros dos titulos da Estrada de Ferro da Bahia e Pernambuco.....  | 1.614\$220      | —                |
| Remanescentes dos premios de loterias.....  |                 | 30.000\$000      |
| Imposto de transmissão de propriedade no Distrito Federal.....  |                 | 2.500.000\$000   |
| Imposto de industrias e profissões no Distrito Federal.....   |                 | 3.500.000\$000   |
| Produtos do arrendamento das avoas monasticas.....  | 150.000\$000    | —                |
| Contribuição do Estado de S. Paulo para pagamento de juros e amortização do emprestimo de \$ 3.000.000..... | 2.533.996\$000  | —                |
|   | 84.940.526\$887 | 209.557.406\$000 |

|  |                  |                  |
|--|------------------|------------------|
| Recetta especial applicavel ;                              |                  |                  |
| Ao fundo de garantia e resgate de papel-moeda.....         | 11.363.333\$333  | 4.520.000\$000   |
| Ao resgate de apolices de Estradas de Ferro encapadas..... | 100.000\$000     | 3.000.000\$000   |
| A amortização de imprevistos internos.....                 | —                | 3.040.000\$000   |
| A obras e melhoramentos dos portos.....                    | 7.940.000\$000   | 3.000.000\$000   |
|  | 104.408.806\$220 | 313.117.406\$000 |

Despesa

(Lei n. 2.231 de 30 de Dezembro de 1909)

|  | Ouro         | Papel           |
|--|--------------|-----------------|
| Ministerio da Justiça ;  |              |                 |
| Subsidio do Presidente da Republica.....                                 |              | 120.000\$000    |
| Subsidio do Vice-Presidente.....   |              | 36.000\$000     |
| Subsidio dos membros do Gabinete do Presidente.....                      |              | 79.800\$000     |
| Despesas do Palacio Presidencial.....                                    |              | 101.447\$000    |
| Subsidio de Senadores.....   |              | 567.000\$000    |
| Subsidio de Deputados.....   |              | 1.908.000\$000  |
| Secretaria do Senado.....  |              | 538.048\$214    |
| Secretaria da Camara dos Deputados.....                                  |              | 809.284\$118    |
| Ajuda de custas a membros do Congresso.....                              |              | 275.000\$000    |
| Secretaria de Estado.....  |              | 603.353\$118    |
| Gabinete do Consultor Geral da Republica.....                            |              | 10.000\$000     |
| Justiça Federal da União.....  |              | 1.542.880.118   |
| Justiça do Distrito Federal.....   |              | 520.148\$050    |
| Ajuda de custas a magistrados.....                                       |              | 14.000\$000     |
| Policia do Distrito Federal.....   |              | 8.537.053\$104  |
| Casa de Correção.....  |              | 334.043\$300    |
| Guarda Nacional.....   |              | 36.100\$000     |
| Arquivo Publico.....   |              | 111.596\$118    |
| Assistencia a Alienados.....   |              | 1.537.530\$885  |
| Directoria Geral de Saude Publica.....                                   |              | 6.070.007\$540  |
| Faculdade de Direito de S. Paulo.....                                    |              | 377.000\$000    |
| Faculdade de Direito do Recife.....                                      |              | 750.000\$000    |
| Faculdade de Medicina do Rio de Janeiro.....                             |              | 817.302\$236    |
| Faculdade de Medicina da Bahia.....                                      |              | 941.200\$300    |
| Escola Polytechnica.....   |              | 650.200\$043    |
| Externato Nacional D. Pedro II e Internato Bernardo de Vasconcellos..... |              | 751.510\$354    |
| Escola Nacional de Bellas Artes.....                                     |              |                 |
| Instituto Nacional de Musica.....  | 13.500\$000  | 183.952\$236    |
| Instituto Benjamin Constant.....   |              | 270.422\$719    |
| Instituto Nacional de Surdos-Mudos.....                                  |              | 344.208\$118    |
| Bibliotheca Nacional.....  |              | 135.087\$118    |
| Serventuario do Culto Catholico.....                                     |              | 258.012\$118    |
| Soccorros Publicos.....  |              | 100.000\$000    |
| Obras.....   |              | 404.000\$000    |
| Corpo de Bombeiros.....  |              | 580.362\$118    |
| Magistrados ao dispoñibilidade.....                                      |              | 1.127.551\$140  |
| Servico Eleitoral.....   |              | 240.000\$000    |
| Prefeituras, Justiça e outras despesas do Territorio do Acre.....        |              | 100.000\$000    |
| Instituto Oswaldo Cruz.....  |              | 3.450.200\$000  |
| Eventuacs.....   |              | 331.240\$000    |
|  | 160.000\$000 |                 |
| A transportar.....   | 13.500\$000  | 35.722.846\$464 |

|   |                 |                  |
|---|-----------------|------------------|
| Transporte.....   | 13.500\$000     | 35.722.846\$464  |
| Ministerio das Relações Exteriores.....                 | 2.320.261\$547  | 2.583.000\$000   |
| Ministerio da Marinha.....                              | 5.000.000\$000  | 41.564.320\$951  |
| Ministerio da Guerra.....                               | 750.000\$000    | 63.277.744\$101  |
| Ministerio da Viação e Obras Publicas.....              | 8.353.314\$516  | 91.815.385\$314  |
| Ministerio da Agricultura, Industria e Commercio.....   | 900.000\$000    | 17.223.843\$736  |
| Ministerio da Fazenda.....                              | 36.291.294\$624 | 97.338.322\$245  |
|   | 53.628.370\$687 | 349.455.468\$811 |
| Approvação da receita especial :                        |                 |                  |
| Resgate de papel-moeda.....                             | —               | 4.520.000\$000   |
| Garantia de papel-moeda.....                            | 11.250.000\$000 | —                |
| Resgate de apolices de estradas de ferro encapadas..... | 100.000\$100    | 3.000.000\$000   |
| Amortização de emprestimos internos.....                | —               | 3.040.000\$000   |
| Obras de melhoramentos dos portos.....                  | 7.900.000\$000  | —                |
|   | 19.310.000\$000 | 13.560.000\$000  |

Como se vê dos algarismos enunciados, a receita geral para o anno corrente foi orçada em 84.940.526\$887 ouro e 299.558.406\$000 papel, attingido a destinada a applicação especial a 19.433.333\$333 ouro e 13.580.000\$000 papel.

Comparando estes algarismos aos do passado orçamento, vemos que as actuaes previsões vão muito além do limite em que antes se tinham restringido. Effectivamente, foi de 79.694.197\$8 ouro e 274.533.000\$000 papel a receita orçada para 1909, não excedendo de 18.215.438\$335 ouro e 12.287.500\$000 papel a destinada á applicação especial. Inere-se, portanto, do confronto, que os legisladores se basearam na esperança de um aumento de renda neste anno, de 6.494.223\$8 ouro e 26.597.900\$000 papel, correspondendo a um total de..... 38.287.500\$000 em papel que a evolução dos factos ha de demonstrar se é moderada, exacta ou excessiva.

Ainda não temos dados officiaes que permitam verificar, em relação a 1909, até que ponto a previsão orçamentaria correspondeu á receita arrecadada; mas se tivermos em vista o anno precedente, chegaremos á evidencia de que ao orçamento que estabelecera para 1908,..... 91.493.714\$8 ouro e 271.217.400\$000 papel correspondeu, segundo o ultimo relatório da Fazenda, uma arrecadação de 72.541.104\$8 ouro e 263.740.008\$000 papel, determinando a diferença de 18.952\$610\$8 ouro e 7.477.302\$000 papel, que englobadamente e convertida em papel a parte ouro, expressa-se no total de 41.592.000\$000, sem fallar na receita com applicação especial.

Nada indica, entretanto, que a receita verificada em 1909 e de que nos ha de dar informações a Mensagem de abertura do Congresso, em 3 de Maio, possa ser superior á do anno precedente.

Admittindo que os respectivos algarismos se equivalham, teriamos ainda assim de apurar, no anno corrente, um aumento nas rendas publicas, de 12.399.422\$8 ouro e 35.818.392\$000 papel, elevando-se na totalidade a 58.137.351\$8 papel e correspondendo mais ou menos á proporção de 13 % para que a arrecadação não fique abaixo das previsões orçamentarias. Mas como a fonte principal e quasi exclusiva da receita é a renda das Alfandegas, a realização dessa hypothese exigiria que em igual proporção pudesse ser augmentado o valor da importação, visto que a do anno findo corresponde, mais ou menos, á da precedente, segundo os dados conhecidos nos primeiros dias do exercicio actual.

Por outro lado, a despesa fixada para o corrente exercicio é de 53.628.370\$687 ouro e 349.455.468\$811 papel.

Comparada á que foi determinada para 1909, na importancia de 57.916.938\$572 ouro e 318.074.270\$510 papel, verifica-se diferença a menos em ouro de 4.288.507\$385 e excesso em papel de 31.381.188\$301, o que, afinal, se resu-

me em excesso de 23.661.776\$108 da despesa fixada para o anno corrente sobre a igualmente fixada para o anterior.

Deixando esperar um saldo de..... 6.464.812\$349 que, entretanto, depende inteiramente das proporções a que chegarem os algarismos que se referem a despeza.

|   | Ouro         | Papel        |
|---|--------------|--------------|
| Ministerio da Justiça e Negocios Interiores.....      | 13.500\$     | 36.722.846\$ |
| Ministerio das Relações Exteriores.....               | 2.320.261\$  | 2.583.000\$  |
| Ministerio da Marinha.....                            | 5.000.000\$  | 41.564.326\$ |
| Ministerio da Guerra.....                             | 750.000\$    | 63.207.744\$ |
| Ministerio da Viação e Obras Publicas.....            | 8.353.314\$  | 91.815.385\$ |
| Ministerio da Agricultura, Industria e Commercio..... | 900.000\$    | 17.223.843\$ |
| Ministerio da Fazenda.....                            | 36.291.294\$ | 97.338.322\$ |

Uniformizadas em papel essas importancias expressam-se desta outra fórma e concorrem á formação do total nas seguintes proporções :

|                  |               |          |
|------------------|---------------|----------|
| Justiça.....     | 35.747.147\$  | 8,02 %   |
| Exterior.....    | 6.759.469\$   | 1,51 %   |
| Marinha.....     | 50.594.327\$  | 11,34 %  |
| Guerra.....      | 64.557.746\$  | 14,48 %  |
| Viação.....      | 106.851.351\$ | 23,96 %  |
| Agricultura..... | 18.843.844\$  | 4,22 %   |
| Fazenda.....     | 102.062.652\$ | 26,47 %  |
|                  | 445.986.535\$ | 100,00 % |

Assim, abstrahindo o Ministerio da Fazenda que carrega o peso muito do orçamento, vê-se que o dotado com maior somma de recursos orçamentarios é o da Viação, tanto mais quanto é parte do todo de que tambem foi tirado o da Agricultura. Estes dous, em conjuncto, absorvem 28,18 o do total em que é fixada a despeza; mas sempre reparar que quasi tanto consomem os da Guerra e Marinha absorvendo 25,82 por cento; nos outros dous, Interior e Exterior, cabem recursos na proporção de 0,53 por cento da despeza total.

Comparou-se agora essas algarismos com o da despeza realizada em 1908, segundo a nossa noticia de Setembro :

|                  |               |          |
|------------------|---------------|----------|
| Justiça.....     | 50.185.895\$  | 10,20 %  |
| Exterior.....    | 4.763.054\$   | 0,97 %   |
| Marinha.....     | 52.180.414\$  | 10,68 %  |
| Guerra.....      | 57.455.496\$  | 11,75 %  |
| Viação.....      | 119.441.704\$ | 24,42 %  |
| Agricultura..... | —             | —        |
| Fazenda.....     | 204.990.444\$ | 41,92 %  |
|                  | 439.016.807\$ | 100,00 % |

Evidenciam-se diferenças parciaes, cujo total se expressa em 43 030.272\$, representando a margem que ainda tem para crescer a despeza effectiva deste anno, se tiver de elevar-se ás proporções de 1908. Neste caso o saldo orçamentario previsto de 6.464.812\$, se transformaria em novo deficit de 36.565.469\$.

Os creditos abortos para o exercicio de 1909 nos diversos departamentos da administração publicos attingiam, até o fim de Fevereiro de 1910, os totaes de 1.707.809\$008, ouro, e 41.289.100\$882, papel; os de 1908 tinham sido de 750.746\$953, ouro, e 80.635.694\$558, papel, e os de 1907 de 49 382.677\$526, ouro, e 68.603.938\$073, papel; ao passo que os de 1906, ultimo exercicio do quadriennio anterior, foram de 17.214.700\$814,ouro,e 49.719.347\$471, papel.

No que concerne aos Estados, a receita e a despesa verificadas no ultimo exercicio financeiro de que, respectivamente, temos conhecimento, expressam-se da seguinte forma:

Table with columns for 'Receita' and 'Despesa' listing various states and their financial figures.

Considerando, em conjuncto, o ultimo decennio de 1899 a 1908, o movimento financeiro, não incluindo os depositos, expressa-se da seguinte forma:

Summary table showing 'Ouro' and 'Papel' for 'Receita total' and 'Despesa total'.

Os totaes da receita e da despesa, comprehendendo a parte com applicação especial, decompõem-se, nos dez annos:

Table with columns for 'RECEITA' (Ouro, Papel) and 'DESPESA' (Ouro, Papel) for years 1899-1908.

Representando só em papel, mediante conversão da parte em ouro, os dons elementos constitutivos do orçamento, e comparando-os, chegamos ao seguinte resultado:

Table with columns for 'Receita' and 'Despesa' showing 'Saldo' and 'Deficit' for years 1899-1908.

Média annual... 376.446:764\$286 306.889:605\$388 20.442:811\$100

Tendo em vista, porém, os saldos dos depositos recebidos e pagos durante os dez annos, a representando-os em papel, mediante conversão da parte em ouro, evidencia-se exactamente a situação financeira traduzida em saldo ou deficit orçamentario:

Table with columns for 'DEPOSITOS' (Saldo, Deficit) and 'ORÇAMENTO' (Saldo, Deficit) for years 1899-1908.

\* Do exercicio de 1906. \*\* Do exercicio de 1904.

DIVIDA PUBLICA — A divida publica nacional, segundo os seus contrahentes, é federal, estadual e municipal; segundo a natureza das operações de credito de que procede é activa e passiva, fundada e fluctuante, interna e externa.

A divida activa federal, segundo o ultimo relatório do Ministerio da Fazenda, era assim constituída:

Externa: Republica Oriental do Uruguay (com juros contados até 31 de Dezembro de 1908)... 34.891:197\$078

Republica do Paraguay... 135:718\$980

Table listing 'Interna' debt for various states like Bahia, Pernambuco, S. Paulo, etc.

Cumpra ainda acrescentar a divida activa decorrente dos impostos federaes não satisfeitos e que é assim distribuída:

Table with columns for 'Inacovavel' and 'Cobavel' listing various states and their debt figures.

Reunindo todos esses algarismos, vê-se que a importancia total da divida activa federal era de 144.120:071\$126, ao começar o exercicio de 1909.

Quanto aos Estados, enuncia-se a respectiva divida activa nestes termos:

Table listing active debt for various states like Amazonas, Pará, Maranhão, etc.

No que concerne á divida passiva nacional, cumpre examinar em primeiro plano a que se refere á Fazenda Federal.

Assim, a divida externa fundada que, segundo o nosso ultimo respectivo era, no principio de 1908, de... \$ 78.133.457-9-9

foi ainda acrescida, em Janeiro, de um novo emprestimo destinado á construção do porto de Pernambuco, do valor nominal de frs. 40.000.000, que corresponde a... \$ 1.600.000-0-0

elevando-se o seu total a... \$ 79.733.457-9-9

Emprestimo de 1901—Rescisão bonds: na actual 429.700 \$ 619.200

Emprestimo de 1903... \$ 129.700

Emprestimo de 1907... \$ 69.300

Emprestimo de 1908 (de 4 milhões esterlinos)... 382.400 \$ 1.200.600-0-0

A importancia actual da divida externa fundada é de... \$ 78.532.857.-0-0

Resumindo os elementos expostos, vê-se que a divida publica federal, em todas as suas modalidades, representa a somma global de 2.716.118:224\$989, assim constituída:

Divida externa fundada... \$ 78.532.857-9-9

Divida interna fundada: Em papel... 525.928:600\$000

Divida interna fluctuante... 208.224:773\$189

Papel moeda inconvertivel... 628.452:732\$000

circulante... 2.716.118:224\$989

A divida passiva dos Estados, nas suas diferentes modalidades, expressa-se nas importancias adiante mencionadas, segundo as respectivas publicações officiaes:

Table with columns for 'Fluctuante', 'Interna', and 'Externa' showing debt figures for various states.

\* Não tem divida fundada e da mensagem official não consta a importancia da divida fluctuante. (\*\*) Não declarada nas publicações officiaes.

Quanto á divida passiva municipal pudemos recolher os seguintes elementos:

Table with columns for 'Interna e flutuante' and 'Externa', listing various municipalities and their respective debt amounts in Reals and Pounds.

Segundo a mensagem dirigida pelo Prefeito ao Conselho Municipal em 1 de Setembro de 1909, a divida externa da Prefeitura do Distrito Federal constitua-se dos seguintes elementos:

Table listing municipal debt elements with columns for description and amount in Reals.

\*Não tem divida externa. \*\* Não tem divida.

Resumindo os elementos expostos e que se referem á divida passiva da União, dos Estados e de diversas municipalidades do Brasil, verifica-se que a divida nacional, em seu conjunto, eleva-se ao total de 3.788.325:654\$400, assim formado:

Summary table of national debt components: Divida geral externa, Divida geral interna, and Papel moeda circulante.

— Tinham sido uniformizadas, até o fim do anno, 508.265 apolices de conto de reis, 3.086 de quinhentos mil reis e 8.450 de duzentos mil reis, da divida publica federal, representando o capital nominal de 506.498:000\$000.

— Por decreto n. 7.736, de 16 de Dezembro, foi o Ministerio da Fazenda autorizado a emitir apolices de juros de 3% até a quantia de 1.802:000\$, papel, para occorrer ao pagamento das reclamações contra o Brasil, resultantes de actos administrativos e factos occorridos nos territorios permutados entre o Brasil e a Bolivia, julgados procedentes pelo Tribunal Arbitral.

Considerando que as circumstancias excepçoes da vida economica e financeira do paiz em 1893 determinaram o accordo do funding-loan, em virtude do qual ficou suspenso o serviço de amortização da nossa divida externa, por 13 annos, a fundar em Junho de 1911;

EMPRESTIMOS EXTERNOS E COLLOCAÇÃO DE CAPITAES EXTRANJEIROS — O principio semestre do anno foi especialmente caracterizado pela affluencia de capitales estrangeiros, sob a forma de empréstimos publicos e particulares, assim como sob a de emprego definitivo em empresas que funcionam no paiz.

Essas entradas de capital novo, salvo omissões, expressam-se da seguinte fórma:

Empréstimos publicos:

Table listing public loans from various states and municipalities, including amounts in Reals and Pounds.

A transportar..... £ 3.500.000 £ 6.000.000

da amortização da divida externa, do que resultará certamente a vigorização do nosso credito:

Resolve, usando da autorização que lhe confere o art. 58, n. 8, da lei n. 2.221, de 30 de Dezembro ultimo, que o Ministerio do Estado dos Negocios da Fazenda providencie para que as amortizações dos empréstimos, a que se refere o citado accordo, sejam restabelecidas dentro do exercicio de 1910, revogadas as disposições em contrario.

SALDOS DISPONIVEIS — O balanço effectuado em 31 de Março de 1909 pelo Ministerio da Fazenda e exarado na Mensagem Presidencial, apresenta os seguintes algarismos:

Table showing available balances in Reals and Pounds, categorized by financial agents and bank deposits.

Saldos existentes no Tesouro, Caixa de Amortização, Delegacias e Alfandegas..... 36.476:136\$160

Total em moeda nacional... 64.128:820\$280

Reduzida a papel a somma expressa em ouro..... 164.807:806\$680

evidencia-se o total dos saldos á disposição do Governo Federal..... 228.936:686\$920

FUNDOS DE GARANTIA E RESGATE — Na importancia dos saldos em ouro está comprehendida a do fundo de garantia do papel-moeda, que se elevava a £ 7.034.241—4—1;

Na dos saldos em papel está incluída a do fundo de resgate, igualmente do papel-moeda, que era de 5.861:348\$334 e deve achar-se considerado augmentado com a consignação da quota respectiva, no ultimo exercicio financeiro, visto como, por outro lado, foi suspensa a incineração da moeda inconvertivel.

O fundo de amortização e resgate da divida interna apresentava, em Dezembro de 1909, o saldo de 23.910:000\$000.

Só em Maio, no abrir-se o Congresso Nacional, teremos noticia exacta das sommas representadas pelos fundos de garantia e resgate do papel-moeda, no termino do anno de 1909.

Table listing various companies and their financial details, including transport, railway, and utility companies, with amounts in Reals and Pounds.

Caixa: Bilhetes a emitir..... 53.567:900\$000

Moeda subsidiaria..... 13.615\$684

Caixa, ouro: Em deposito: £..... 9.159.360-0-0

Table detailing gold deposits in various currencies: Francos, Marcos, Ouro nacional, Dollars, etc.

Emissão: Bilhetes emitidos..... 271.320:420\$000

resgatados dilacerados..... 4.134:270\$000

resgatados..... 46.041:030\$000

Em circulação..... 225.279:390\$000

Notas a emitir: Existentes no cofre..... 53.567:900\$000

Tesouro Federal: Supprimento em moeda subsidiaria..... 18:000\$000

278.865:380\$000

Reduzida inteiramente a moeda esterlina a somma representada pelas especies em deposito expressa-se em £ 14.080.236.

O movimento das notas convertiveis em circulação foi hesitante durante os oito primeiros mezes do anno, ora restringindo-se ligeiramente, ora tendo pequena ampliação. Assim é que ao termino do mez de Janeiro, a importancia das notas circulantes tinha diminuido de 969:640\$; no fim de Fevereiro tinha diminuido de mais 987:790\$; no fim de Março ainda decresceu de

Segundo affirmo o ultimo relatório do Ministerio da Fazenda, o capital novo subscrito durante o anno de 1908 foi calculado attingir á importancia de £ 28.000.000.

EMPRESTIMOS INTERNOS — Os empréstimos lançados durante o anno na praça do Rio de Janeiro, elevaram-se apenas á importancia de 6.030:000\$, como se vê detalhadamente do quadro n. 30.

Esse movimento foi insignificante, já não somente comparado ao das primeiras praças dos outros paizes, mas ainda em relação á propria praça emissora que, no anno anterior, tinha dado um total de empréstimos realizados no valor de 73.600:000\$000.

MOEDA E CIRCULAÇÃO — A circulação monetaria do Brasil, ao principiar o anno de 1909, era de 724.069:702\$, representada em papel moeda inconvertivel—638.682:852\$—ou 87,65% e em notas convertiveis em ouro e á vista—89.386:850\$—ou 12,35%.

Comparando isoladamente cada um dos elementos circulantes, verifica-se que no decurso do anno o papel-moeda diminuiu de 6.230:120\$ ou cerca de 1% ao passo que a moeda convertivel teve augmento de 135.892:540\$ ou cerca de 152%.

É um facto, entretanto, incontestavel em face das porcentagens referidas, que o meio circulante, comquanto aggravado em quantidade, melhorou visivelmente em qualidade.

O balanço da Caixa de Conversão, de 31 de Dezembro de 1909, apresenta os seguintes algarismos:

Table showing gold deposits in various currencies: Francos, Marcos, Ouro nacional, Dollars, etc.

225.283:774\$316

278.865:380\$000

46.041:030\$000

225.279:390\$000

53.567:900\$000

18:000\$000

278.865:380\$000

mais 1.584:320\$; no fim de Abril augmentou, em relação ao mez anterior, 2.020:400\$; no fim de Maio teve acrescimo de 6.104:660\$; no fim de Junho diminuiu de 953:840\$; no fim de Julho ainda diminuiu de 750:490\$; e no fim de Agosto tinha decrescido de mais 612:800\$.

Feito o balanço dessas differenças, verifica-se um acrescimo de emissão, nos oito mezes, de 2.286:240\$. Nos restantes quatro mezes do anno é que o augmento foi crescente e progressivo, registrando-se no decurso de Setembro 10.892:940\$; no de Outubro 33.934:690\$; no

de Novembro 42.122:630\$; e no de Dezembro 46.676:040\$. Só nesses quatro mezes houve, pois, um augmento total de 133.626:300\$, correspondendo a 149 1/2% na emissão convertivel circulante, e sendo o augmento médio mensal de 33.406:675\$000.

Os quadros que damos em seguida apresentam o movimento mensal das entradas e saídas de especies metallicas na Caixa de Conversão, assim como as existencias no fim de cada mez.

Movimento da Caixa de Conversão em 1909

ENTRADAS

| MEZES                                 | Libras esterlinas | Francos    | Marcos     | Dollars    | Libras | Coroas austriacas | Pesos Argentinos | Pesetas hespanholas | Ouro portuguez | Ouro nacional |
|---------------------------------------|-------------------|------------|------------|------------|--------|-------------------|------------------|---------------------|----------------|---------------|
| Existencia em 31 de Dezembro de 1908. | 5.126.704         | 10.388.335 | 11.460     | 130.862,50 | 1.500  |                   | 2.720            | 75                  |                | 173.200.800   |
| Janeiro                               | 7.457             | 13.370     | 3.800      | 1.392,50   | 880    |                   |                  |                     |                | 4.970.800     |
| Fevereiro                             | 7.111-10          | 4.779      | 1.130      | 215        | 220    |                   |                  |                     |                | 4.960.800     |
| Março                                 | 8.406             | 10.000     | 1.000      | 60         | 580    |                   | 205              |                     |                | 14.500.800    |
| Abril                                 | 4.501-10          | 8.430      | 3.430      | 1.000,040  | 280    |                   | 40               | 25                  |                | 9.720.800     |
| Maió                                  | 12.809            | 14.500     | 1.000,220  | 2.000,220  | 340    |                   | 70               | 20                  |                | 9.580.800     |
| Junho                                 | 4.750-10          | 15.000     | 12.440     | 620        | 330    |                   | 190              |                     |                | 9.300.800     |
| Julho                                 | 8.376             | 17.550     | 620        | 710        | 340    |                   | 190              |                     |                | 13.920.800    |
| Agosto                                | 5.781-10          | 6.000      | 5.720      | 1.004,070  | 340    |                   | 5.055            | 100                 |                | 13.920.800    |
| Setembro                              | 675.072           | 5.014.645  | 2.019.010  | 346.220    | 440    | 1.250             | 5.125            | 195                 | 58.000         | 14.800.800    |
| Outubro                               | 1.805.062-0       | 10.063.589 | 4.694.140  | 1.376.280  | 1.180  | 1.150             | 26.020           | 125.425             | 208.000        | 14.800.800    |
| Novembro                              | 1.750.830-0       | 6.045.959  | 4.547.860  | 9.692.355  | 1.330  |                   | 39.855           | 128.940             | 258.000        | 9.130.800     |
| Dezembro                              | 491.091-0         | 31.611.630 | 13.315.970 | 14.550.270 | 6.980  |                   | 258.000          |                     |                | 277.210.800   |

SAHIDAS

|   |           |         |        |          |       |     |       |       |         |            |
|---|-----------|---------|--------|----------|-------|-----|-------|-------|---------|------------|
| Janeiro   | 69.637    | 4.860   | 800    | 27,50    | 20    |     |       |       |         | 4.390.800  |
| Fevereiro   | 69.175    | 8.020   | 1.270  | 215      |       |     |       | 25    |         | 210.800    |
| Março   | 107.166   | 81.135  | 3.120  | 2.375    | 2.130 |     | 105   |       |         | 5.460.800  |
| Abril   | 88.883    | 37.030  | 19.040 | 2.172,50 | 100   |     |       | 2.325 |         | 6.000.800  |
| Maió  | 90.879    | 29.500  | 3.880  | 565      | 660   |     |       |       |         | 2.790.800  |
| Junho   | 65.595    | 14.800  | 1.000  | 2.115    |       |     |       |       |         | 10.040.800 |
| Julho   | 53.040-10 | 47.120  | 1.060  | 3.065    |       |     |       |       |         | 11.020.800 |
| Agosto  | 41.244    | 37.030  | 10     | 2.680    | 110   |     | 5.940 |       |         | 14.065.800 |
| Setembro  | 42.557    | 82.240  | 4.850  | 4.210    | 370   |     | 20    |       |         | 16.905.800 |
| Outubro   | 49.393    | 82.525  | 4.210  | 745      | 1.000 | 300 | 10    |       | 208.000 | 16.905.800 |
| Novembro  | 41.388    | 5.130   | 3.650  | 1.675    | 820   |     |       |       |         | 9.120.800  |
| Dezembro  | 48.240-10 | 7.000   | 5.450  | 1.675    |       |     |       |       |         | 12.110.800 |
| Existencia em 31 de Dezembro de 1909 que pass. para 1910. | 757.422-0 | 305.510 | 49.130 | 19.875   | 5.210 | 340 | 6.075 | 2.870 | 258.000 | 93.330.800 |

EXISTENCIAS NO FIM DE CADA MEZ

| MEZES        | Libras esterlinas | Francos    | Marcos    | Dollars      | Libras | Coroas austriacas | Pesos Argentinos | Pesetas hespanholas | Ouro portuguez | Ouro nacional | Notas em circulação |
|--------------|-------------------|------------|-----------|--------------|--------|-------------------|------------------|---------------------|----------------|---------------|---------------------|
| 31 Janeiro   | 5.064.564         | 10.307.045 | 14.370    | 182.227,50   | 1.500  |                   | 2.720            | 75                  |                | 151.140       | 88.417.210          |
| 31 Fevereiro | 5.002.500-10      | 10.398.765 | 14.280    | 182.227,50   | 2.090  |                   | 2.720            | 50                  |                | 185.900       | 87.429.420          |
| 31 Março     | 4.908.790-10      | 10.368.300 | 16.110    | 182.381,50   | 2.090  |                   | 2.955            | 50                  |                | 192.100       | 85.845.100          |
| 31 Abril     | 4.824.439         | 10.339.300 | 500       | 1.130,872,50 | 20     |                   | 3.115            | 75                  |                | 201.600       | 87.865.360          |
| 31 Maio      | 4.746.459         | 10.324.950 | 889.716   | 3.129.100    | 500    |                   | 3.155            |                     |                | 197.300       | 88.970.220          |
| 31 Junho     | 4.685.614-10      | 10.324.950 | 1.011.270 | 3.129.100    | 750    |                   | 3.225            |                     |                | 204.460       | 88.019.380          |
| 31 Julho     | 4.640.950         | 10.292.830 | 1.015.700 | 3.129.100    | 460    |                   | 3.300            |                     |                | 200.810       | 82.265.800          |
| 31 Agosto    | 4.605.487-10      | 10.263.350 | 1.019.700 | 3.129.100    | 490    |                   | 3.400            |                     |                | 191.570       | 82.265.800          |
| 31 Setembro  | 4.588.002-10      | 10.257.170 | 2.019.010 | 3.129.100    | 1.080  |                   | 3.400            |                     |                | 187.400       | 82.265.800          |
| 31 Outubro   | 4.573.728-10      | 10.257.170 | 3.829.630 | 3.129.100    | 1.080  | 950               | 3.400            |                     |                | 187.400       | 82.265.800          |
| 31 Novembro  | 4.561.748-10      | 10.257.170 | 3.829.630 | 3.129.100    | 1.080  | 950               | 3.400            |                     |                | 187.400       | 82.265.800          |
| 31 Dezembro  | 4.550.360         | 10.257.170 | 3.829.630 | 3.129.100    | 1.080  | 950               | 3.400            |                     |                | 187.400       | 82.265.800          |

CAMBIO — Durante os tres primeiros mezes do anno, o cambio foi mantido absoluta e completamente fixo nas taxas de 15 1/8 a 15 3/16; mas em Abril a carteira do Banco do Brasil a cujo cargo está a direcção desta materia, entendeu deixar declinar ligeiramente as taxas e ellas desceram a 15 1/16 a 15 3/16 nesse mez, e nas seguintes permaneceram em 15 1/16 a 15 1/8 até Agosto; em Setembro registrou-se a tabela de 15 1/16 a 15 3/16; em Outubro 16 1/8 a 15 7/16 em Novembro e Dezembro 15 7/16 a 15 1/4.

| ANNOS | LONDRES | PARIZ     | HAMBURGO |
|-------|---------|-----------|----------|
| 1856  | 27      | —28       | 1/4 d.   |
| 1857  | 23      | 1/2 —28   | d.       |
| 1858  | 24      | —27       | d.       |
| 1859  | 3       | 1/4 —27   | d.       |
| 1860  | 24      | 1/2 —27   | 1/4 d.   |
| 1861  | 24      | 1/4 —26   | 3/4 d.   |
| 1862  | 24      | 3/4 —27   | 3/4 d.   |
| 1863  | 26      | 2/3 —27   | 1/8 d.   |
| 1864  | 25      | 1/2 —27   | 3/4 d.   |
| 1865  | 22      | 3/8 —27   | 1/4 d.   |
| 1866  | 22      | —26       | d.       |
| 1867  | 19      | 7/8 —24   | 3/4 d.   |
| 1868  | 14      | —20       | d.       |
| 1869  | 18      | —20       | d.       |
| 1870  | 19      | 3/4 —24   | 3/8 d.   |
| 1871  | 24      | 7/8 —25   | 7/8 d.   |
| 1872  | 24      | 1/2 —26   | 3/8 d.   |
| 1873  | 25      | 1/8 —27   | 1/8 d.   |
| 1874  | 24      | 3/4 —26   | 3/8 d.   |
| 1875  | 26      | 1/4 —28   | 3/4 d.   |
| 1876  | 23      | 1/2 —27   | 1/8 d.   |
| 1877  | 23      | —25       | 5/8 d.   |
| 1878  | 21      | —24       | 5/8 d.   |
| 1879  | 19      | 1/8 —23   | 5/8 d.   |
| 1880  | 19      | 7/8 —24   | d.       |
| 1881  | 20      | 11/16 —23 | 1/4 d.   |
| 1882  | 21      | 1/8 —22   | d.       |
| 1883  | 21      | 1/8 —22   | 1/4 d.   |
| 1884  | 10      | 5/8 —22   | 1/4 d.   |
| 1885  | 17      | 5/8 —19   | 1/2 d.   |
| 1886  | 17      | 3/4 —22   | 5/8 d.   |
| 1887  | 21      | 1/2 —23   | 1/2 d.   |
| 1888  | 22      | 7/8 —27   | 9/16 d.  |
| 1889  | 26      | 7/8 —28   | 1/2 d.   |
| 1890  | 26      | 1/8 —20   | 5/8 d.   |
| 1891  | 10      | 3/4 —21   | 5/8 d.   |
| 1892  | 10      | 1/8 —16   | 1/8 d.   |
| 1893  | 10      | 3/16 —13  | 3/4 d.   |
| 1894  | 9       | 1/16 —13  | d.       |
| 1895  | 9       | —11       | 3/4 d.   |
| 1896  | 7       | 7/8 —10   | 7/16 d.  |
| 1897  | 6       | 7/8 —9    | 1/8 d.   |
| 1898  | 5       | 21/32 —8  | 15/16 d. |
| 1899  | 6       | 11/16 —8  | 5/16 d.  |
| 1900  | 7       | —14       | 1/2 d.   |
| 1901  | 9       | 9/16 —13  | 19/32 d. |
| 1902  | 11      | 15/32 —12 | 19/32 d. |
| 1903  | 11      | 5/8 —12   | 11/16 d. |
| 1904  | 11      | 29/32 —13 | 21/32 d. |
| 1905  | 13      | 19/32 —18 | 7/32 d.  |
| 1906  | 13      | 5/8 —17   | 3/4 d.   |
| 1907  | 15      | 5/32 —15  | 9/16 d.  |
| 1908  | 15      | 5/32 —15  | 7/32 d.  |
| 1909  | 15      | 1/8 —15   | 7/16 d.  |

No que concerne ao cambio particular, o seguinte quadro indica os extremos das taxas a que tem sido negociadas as letras da exportação, desde 1856 até 1909:

| ANNOS | LONDRES | PARIZ         | HAMBURGO      |
|-------|---------|---------------|---------------|
| 1856  | 27      | \$341 — \$354 | \$640 — \$602 |
| 1857  | 23      | \$341 — \$368 | \$645 — \$660 |
| 1858  | 24      | \$352 — \$420 | \$670 — \$725 |
| 1859  | 3       | \$360 — \$410 | \$740 — \$775 |
| 1860  | 24      | \$350 — \$392 | \$670 — \$740 |
| 1861  | 24      | \$356 — \$395 | \$675 — \$730 |
| 1862  | 24      | \$345 — \$393 | \$657 — \$710 |
| 1863  | 26      | \$340 — \$376 | \$640 — \$666 |
| 1864  | 25      | \$342 — \$380 | \$654 — \$685 |
| 1865  | 22      | \$340 — \$418 | \$665 — \$775 |
| 1866  | 22      | \$367 — \$433 | \$690 — \$800 |
| 1867  | 19      | \$388 — \$430 | \$735 — \$880 |
| 1868  | 14      | —20           | \$855 — \$940 |
| 1869  | 18      | \$400 — \$525 | \$900 — \$975 |
| 1870  | 19      | \$390 — \$485 | \$730 — \$904 |
| 1871  | 24      | \$347 — \$425 | \$643 — \$793 |
| 1872  | 24      | \$358 — \$393 | \$690 — \$735 |
| 1873  | 25      | \$340 — \$374 | \$640 — \$680 |
| 1874  | 24      | \$352 — \$385 | \$640 — \$675 |
| 1875  | 26      | \$337 — \$394 | \$615 — \$648 |
| 1876  | 23      | \$352 — \$406 | \$632 — \$698 |
| 1877  | 23      | \$372 — \$416 | \$642 — \$690 |
| 1878  | 21      | \$365 — \$504 | \$678 — \$849 |
| 1879  | 19      | \$398 — \$480 | \$702 — \$810 |
| 1880  | 20      | \$412 — \$458 | \$705 — \$805 |
| 1881  | 21      | \$432 — \$465 | \$734 — \$871 |
| 1882  | 21      | \$428 — \$458 | \$735 — \$865 |
| 1883  | 10      | \$425 — \$498 | \$731 — \$910 |
| 1884  | 17      | \$405 — \$540 | \$605 — \$968 |
| 1885  | 17      | \$410 — \$565 | \$625 — \$967 |
| 1886  | 21      | \$404 — \$442 | \$501 — \$540 |
| 1887  | 22      | \$407 — \$344 | \$430 — \$470 |
| 1888  | 26      | \$395 — \$335 | \$418 — \$483 |
| 1889  | 26      | \$397 — \$337 | \$430 — \$485 |
| 1890  | 10      | \$441 — \$366 | \$544 — \$694 |
| 1891  | 10      | \$500 — \$341 | \$720 — \$813 |
| 1892  | 10      | \$393 — \$335 | \$856 — \$856 |
| 1893  | 9       | \$733 — \$852 | \$905 — \$900 |
| 1894  | 9       | \$811 — \$959 | \$902 — \$908 |
| 1895  | 7       | \$914 — \$911 | \$812 — \$845 |
| 1896  | 6       | \$905 — \$888 | \$820 — \$873 |
| 1897  | 5       | \$807 — \$785 | \$818 — \$820 |
| 1898  | 6       | \$818 — \$826 | \$817 — \$870 |
| 1899  | 7       | \$808 — \$803 | \$812 — \$892 |
| 1900  | 9       | \$702 — \$808 | \$880 — \$892 |
| 1901  | 11      | \$757 — \$812 | \$935 — \$925 |
| 1902  | 11      | \$701 — \$820 | \$876 — \$913 |
| 1903  | 11      | \$690 — \$832 | \$863 — \$900 |
| 1904  | 13      | \$694 — \$742 | \$846 — \$868 |
| 1905  | 13      | \$697 — \$652 | \$863 — \$805 |
| 1906  | 15      | \$734 — \$629 | \$771 — \$777 |
| 1907  | 15      | \$697 — \$629 | \$774 — \$777 |
| 1908  | 15      | \$697 — \$629 | \$774 — \$777 |
| 1909  | 15      | \$618 — \$631 | \$764 — \$770 |

As vendas de cambias, segundo as notas fornecidas pela Camara Syndical em 1909, foram:

| MEZES         | 1905     | 1906     | 1907    | 1908     | 1909     |
|---------------|----------|----------|---------|----------|----------|
| 13 25/32      | 17 7/32  | 15 27/64 | 15 5/32 | 15 5/32  | 15 5/32  |
| 13 49/64      | 16 31/32 | 15 13/32 | 15 5/32 | 15 5/32  | 15 5/32  |
| 14 37/64      | 16 3/16  | 15 17/64 | 15 5/32 | 15 5/32  | 15 5/32  |
| 16 1/16       | 15 13/64 | 15 5/32  | 15 5/32 | 15 1/8   | 15 1/8   |
| 16 27/64      | 15 51/64 | 15 3/16  | 15 5/32 | 15 3/32  | 15 3/32  |
| 16 3/16       | 16 19/32 | 15 3/10  | 15 5/32 | 15 3/32  | 15 3/32  |
| 16 41/64      | 16 7/8   | 15 13/64 | 15 5/32 | 15 3/32  | 15 3/32  |
| 17 17/32      | 16 53/64 | 15 17/64 | 15 5/32 | 15 3/32  | 15 3/32  |
| 17 1/4        | 16 5/32  | 15 3/16  | 15 5/32 | 15 15/16 | 15 15/16 |
| 15 29/32      | 15 25/64 | 15 3/16  | 15 5/32 | 15 13/64 | 15 13/64 |
| 16 7/16       | 15 37/64 | 15 3/16  | 15 5/32 | 15 19/64 | 15 19/64 |
| 16 23/32      | 15 13/32 | 15 13/64 | 15 5/32 | 15 19/64 | 15 19/64 |
| Média do anno | 15 15/16 | 16 11/64 | 16 7/32 | 15 5/32  | 15 5/32  |

Se, por ultimo, compulsarmos a taxa média do cambio em cada um dos ultimos cinco annos, encontraremos o seguinte resultado.

| MEZES    | 1905     | 1906     | 1907    | 1908    | 1909    |
|----------|----------|----------|---------|---------|---------|
| 13 25/32 | 17 7/32  | 15 27/64 | 15 5/32 | 15 5/32 | 15 5/32 |
| 13 49/64 | 16 31/32 | 15 13/32 | 15 5/32 | 15 5/32 | 15 5/32 |
| 14 37/64 | 16 3/16  | 15 17/64 | 15 5/32 | 15 5/32 | 15 5/32 |
| 16 1/16  | 15 13/64 | 15 5/32  | 15 5/32 | 15 1/8  | 15 1/8  |
| 16 27/64 | 15 51/64 | 15 3/16  | 15 5/32 | 15 3/32 | 15 3/32 |
| 16 3/16  | 16 19/32 | 15 3/10  | 15 5/32 | 15 3/32 | 15 3/32 |

Pode-se, pois, afirmar que ha cinco annos que a taxa media do cambio permanece acima de 15 d., sendo a dos ultimos dois annos identica e muito approximada a de 1907.

FUNDOS PUBLICOS—O movimento de titulos na Bolsa do Rio de Janeiro, durante o anno de corrido de 1909, foi o seguinte :

Apólices

- 25.543 apolices geraes de 5 % e mais 201.500\$ das mudas, aos extremos de 990\$ a 1.035\$.
1.982 Empréstimo Nacional de 1897, de 1.000\$ a 1.025\$.
2.307 Empréstimo Nacional de 1903, de 1.000\$ a 1.025\$.
8.184 Empréstimo Nacional de 1909, de 975\$ a 1.005\$.

- 7.171.500\$ apolices do Estado de Minas, de 785\$ a 865\$.
1.212 Estado do Rio (6 %), de 410\$ a 450\$.
35.190 Estado do Rio (4 %), de 65\$500 a 84\$.

- 896.700\$ Estado do Espirito Santo de 620\$ a 700\$.
47.631 titulos do Empréstimo Municipal da Capital Federal, de 1896 e de 1906, de 172\$ a 200\$.
6.364 titulos do Empréstimo Municipal da Capital Federal de 1909, de 120\$ a 150\$.

Letras hypothecarias

- 146 Banco Credit Real de Mina (7 %), de 92\$ a 103\$.
41 Banco Credit Real de Minas (6 %), 85\$.
100 Banco Credit Real de S. Paulo, a 100 réis.

Debentures

- 8.209 Carris Urbanos (200\$), de 120\$ ea 205\$.
983 Carris Urbano (100\$), de 90\$ a 102\$.
1 Carris Urbanos (500\$), a 450\$.
11.138 F. C. do Jardim Botânico, de 204\$ a 217\$.
587 Estrada de Ferro Theresopolis, de 195\$ a 195\$500.

- 20 Esperança Maritima, a 180\$.
150 Navegação Rio de Janeiro, a 108\$500.
2.511 Cantareira e Viação Fluminense, de 201\$ a 210\$.
1.608 America Fabril, de 205\$ a 220\$.
677 Botafogo (fabrica), de 200\$ a 210\$.
687 Brasil Industrial, de 198\$, a 205\$.
285 Carioca (fabrica), de 200\$ a 205\$.
396 Corcovado (fabrica), de 198\$ a 207\$.
313 Confiança (fabrica), de 208\$ a 215\$.
178 Fabril S. Joaquim, de 185\$500 a 200\$.

- 50 Industrial Mineira, de 202\$ a 205\$.
761 Industrial de S. Paulo, de 188\$ a 201\$.
277 Mageense (fabrica), de 201\$ a 204\$.
1.081 Manufatura Fluminense, de 180\$ a 197\$.
14 Petropolitana, a 212\$.
115 S. Aleixo, de 180\$ a 200\$.
1.319 S. Pedro de Alcantara, de 183\$ a 200\$.
1.000 S. Bernardo Fabril, de 180\$ a 200\$.
1.924 Associação dos Empregados no Comercio, de 40\$ a 50\$.
818 Consolidados de N. S. do Rosario e S. Benedito, de 210\$ a 218\$.
3.150 Consolidados de S. Bento, de 208\$ a 230\$.
755 Consolidados Provincia Carmelitana Fluminense, de 208\$ a 225\$.

- 1.842 Consolidados da Ordem da Penitencia, de 218\$ a 228\$.
100 Consolidados da Ordem Terceira do Carmo, 220\$.
445 Consolidaes da Caudalaria, de 200\$ a 220\$.
293 Cervejaria Brahma, de 195\$ a 204\$.
4.789 Docas de Santos, de 195\$ a 202\$.
83 Engenho Central de Quissamã, a 100\$.
1.157 Geral de Melhoramentos em Pernambuco, 1ª serie, a 120\$.
3.085 Geral de Melhoramentos em Pernambuco, 4ª serie, de 21\$ a 35\$.
750 Gra-hica Paulista, de 90\$ a 91\$.
52 Industrial de Celulose, a 198\$.
510 Jornal do Brasil, de 170\$ a 180\$.
1.200 Luz Stearica, a 200\$.
102 Loterias Nacionais, de 204\$ a 206\$.
20 Melhoramento de S. Paulo, a 141\$.
11.008 Mercado Municipal do Rio de Janeiro, de 158\$ a 194\$.
2.577 Rodrigues & C., de 187\$ a 200\$.
200 Saneamento do Rio, de 125\$ a 130\$.
1.255 Transportes e Carruagens, de 204\$ a 214\$.
140 Trajano de Medeiros, a 198\$.

Bancos

- 24.000 2/10 Brasil, de 175\$ a 230\$500.
102 Brasil e Norte America, a 5\$.
12.608 Commercial, de 82\$ a 104\$.
4.288 Commercio, de 122\$ a 134\$.
17 60/100 Credito Rural Internacional, a 120\$.
12 1/2 Credito Garantido, a 4\$500.
45 Credito Real de S. Paulo, de 100 a 300 réis.

- 12 Credito Real do Brasil, a 120 réis.
25 Credito Commercial, a 150 réis.
34.200 Credito Moral, a 3\$.
10 Franco Brasileiro, a 100 réis.
100 Funcionarios Publicos, a 61\$.
80 Hypothecario do Brasil, a 20\$.
6 Iniciador de Melhoramentos, a 1\$.
3.596 Lavoura e do Comercio, de 112\$ a 132\$.
153 80/100 Nacional Brasileiro, a 145\$.
50 Operarios, a 200 réis.
674 Rural Hypothecario, de 10 a 340 réis.
14 Republica do Brasil, 51\$ a 55\$.

Estradas de Ferro

- 100 Cabo Frio, a 100 réis.
50 Espirito Santo e Caravellas, a 208\$.
500 Goyaz, a 20\$.
3 Leopoldina Railway, a 1118\$500.
20.542 Minas de S. Jeronymo, de 10\$ a 168\$500.
25 Paulista, a 323\$500.
35 Sorocabana-Ituana, a 50 réis.
128 S. Paulo-Rio Grande, de 20\$ a 22\$.
1.550 Tocantins ao Araguaia, de 8\$ a 10\$.
17.504 Victoria e Minas, de 12\$ a 5\$.
57.249 Viação de Sapucahy, de 22\$500 a 42\$500.

Carris de Ferro

- 15.093 Jardim Botânico, integradas, de 200\$ a 241\$500.
4.603 Jardim Botânico (60 %), de 118\$ a 143\$.
10 Jacarapaguá, a 215\$.
576 S. Christoval, de 150\$ a 157\$.
4 Villa Izabel, a 150\$.
2.406 Urbanos, a 157\$.

Navegação

- 601 Cantareira e Viação Fluminense, de 135\$ a 160\$.
00 Esperança Maritima, a 20\$.

Seguros

- 213 Argos Fluminense, de 466\$ a 521\$.
55 Brasil, de 20\$ a 25\$.
25 Brasil Federal, a 20 réis.
384 Confiança, de 35\$ a 45\$.

- 5 Cruzeiro do Sul, a 120\$.
1 60/100 Fidelidade, a 10 réis.
98 Garantia, de 187\$ a 200\$.
397 Indemnizadora, de 28\$ a 33\$.
264 Integridade, de 28\$ a 34\$.
1.944 Lloyd Americano, de 6\$ a 18\$.
110 Mineraria, de 6\$ a 8\$.
281 Previdente, de 350\$ a 390\$.
112 União dos Varejistas, de 50\$ a 72\$500.
153 União dos Proprietarios, de 36\$ a 85\$.

Tecidos

- 1.603 Alliança, de 200\$ a 230\$.
1.553 Brasil Industrial, de 190\$ a 230\$.
355 Botafogo, de 205\$ a 215\$.
563 Carioca, de 241\$ a 290\$.
2.151 Confiança, de 132\$ a 200\$.
882 Corcovado, de 180\$ a 205\$.
250 Fabril Paulistana, 140\$.
112 Fabril S. Joaquim, a 100\$.
32 Industrial Mineira, de 150\$ a 200\$.
50 Linha de Sapopemba, a 300\$.
1.141 Magdeese, de 89\$ a 110\$.
685 Manufatura Fluminense, de 120\$ a 180\$.

- 597 Petropolitana, de 238\$ a 260\$.
2.487 Progreso Industrial, de 262\$ a 295\$.
55 Santo Aleixo, de 100\$ a 500\$.
200 S. Felix, a 15\$.
161 S. Pedro de Alcantara, de 85\$ a 100\$.
50 Santa Helena, a 201\$.
50 Tijuca, a 185\$.

Diversas

- 85 Agricola Industrial, a 200\$.
143 Americana Sellos-Coupons, de 205\$ a 220\$.
125 Brasileira de Energia Electrica, a 230\$.
125 Brasileira de Lactioinos, a 200\$.
2.135 Centros Pastorais, de 11\$ a 13\$.
179.162 Cessionaria das Docas do Porto da Bahia, de 4\$500 a 17\$.
204 Cooperativa Militar do Brasil, a 168\$500.
630 Cervejaria Brahma, de 175\$ a 186\$500.
362 Central do Brasil, de 8\$ a 11\$.

- 16.578 Docas de Santos, de 315\$ a 370\$.
1 Derby-Club, a 320\$.
200 Extractiva Mineral Brasileira, a 10\$.
100 Fluminense de Annuncios, a 5\$.
3.201 Geral de Melhoramentos no Maranhão, de 26\$ a 40\$.
45 Força e Luz de Ribeirão Preto, a 1.000\$.
300 Industrial Grã-Pará, a 20 réis.
84 1/2 Industrial de Melhoramentos no Brasil, de 120\$ a 130\$.
100 Industrial de Celulose, a 70\$.
1 Jockey-Club, por 660\$.
243.567 1/2 Loteria Nacional do Brasil, de 9\$500 a 29\$500.

- 50 Loteria da Bahia, a 11\$.
200 Luz Stearica, a 200\$.
90 Morro da Mina, a 260\$.
940 Metropolitanana, de 150\$ a 160\$500.
489 6/10 Melhoramentos em Pernambuco, de 12\$ a 14\$.
60 Melhoramentos de S. Paulo, (100\$) a 97\$500.
50 Mineração Goyana, a 650 réis.
320 Nacional Mineira, de 175\$ a 210\$.
55 Nacional Mineira, (40 %) de 70\$ a 80\$.

- 500 Obras Hydraulicas, a 120 réis.
2.277 Saneamento do do Rio, de 50\$ a 70\$.
1.170 Saneamento do Rio (antigos), de 6\$ a 7\$.
21.703 Terra e Colonização, de 3\$ a 3\$500.
3.804 Transporte e Carruagens, de 65\$ a 90\$.
35 Typographica do Brasil, a 11\$.
1.708\$500 Letras do Banco Rural Hypothecario, á razão de 17 1/2 %.

Se, em referencia á quantidade de titulos, valor global muito mais elevado que no anno estabelecemos a comparação entre o anno de 1909 e o de 1908, veremos que o movimento cresceu quasi na razão do dobro; o que, porém, não autoriza a pensar que seja equivalente a proporção do valor representado n'esses titulos, quantando, porém, se possa considerar esse

valor global muito mais elevado que no anno precedente. No que concerne á cotação, vê-se do quadro que em seguida apresentamos, que os extremos do preço das apolices geraes de 5 % da divida interna foram de 960\$ a 1.035\$, quando, em 1908, tinham sido de 1.000\$ a 1.051\$; e se estendermos a comparação aos outros quatro annos precedentes, fica evidente que ainda em 1906 e 1907 os extremos das cotações desses titulos foram mais elevados do que em 1909; só em 1905 é que as cotações se manifestam em nivel inferior.

Preços extremos mensaes das apolices geraes de 5 % do valor nominal de 1.000\$, nos ultimos cinco annos

Table with columns: MEZES, 1905, 1906, 1907, 1908, 1909. Rows include Janeiro, Fevereiro, Março, Abril, Maio, Junho, Julho, Agosto, Setembro, Outubro, Novembro, Dezembro, and Extremos do anno.

Quanto ás apolices de 5 %, do empréstimo de 1903 e que tambem fazem parte da divida interna, demonstra o quadro seguinte que os seus preços ficaram igualmente abaixo dos extremos registrados nos tres annos precedentes, sendo apenas superiores aos extremos verificados em 1905.

Preços extremos mensaes das apolices do Empréstimo de 1903 do valor nominal de 1.000\$ juros 5 % nos ultimos 5 annos

Table with columns: MEZES, 1905, 1906, 1907, 1908, 1909. Rows include Janeiro, Fevereiro, Março, Abril, Maio, Junho, Julho, Agosto, Setembro, Outubro, Novembro, Dezembro, and Extremos do anno.

Ainda em relação ao empréstimo de 1897 e juros de 6 %, tambem divida interna, resulta do quadro abaixo que o extremo maximo da cotação destas apolices ficou em 1909, abaixado registrado nos quatro annos anteriores; o extremo minimo, porém, só foi inferior ao de 1906, apresentando-se igual ao de 1905 e superior aos de 1907 e 1908.

Preços extremos mensaes de apolices do Empréstimo de 1897, juros de 6 %, nos ultimos cinco annos

Table with columns: MEZES, 1905, 1906, 1907, 1908, 1909. Rows include Janeiro, Fevereiro, Março, Abril, Maio, Junho, Julho, Agosto, Setembro, Outubro, Novembro, Dezembro, and Extremos do anno.

Este pequeno declínio dos preços das apólices parece ter explicação no facto de se ter feito durante o anno uma nova emissão que, como vimos, elevava-se a doze mil e tantos contos, sendo de vinte mil contos o seu total.

As outras apólices estatuarias e municipais mantiveram-se mais ou menos as suas cotações, conseguindo mesmo algumas melhoras durante o anno findo.

Os títulos preferencias, obrigações e debentures de emissão particular sustentaram em geral, com firmeza, os seus valores efectivos, não obstante os novos empréstimos emitidos.

Também as acções de bancos se conservaram mais ou menos estaveis, assim como as de diversas companhias, a excepção de uma ou outra que obteve alta relativamente consideravel.

Os preços das acções de companhias de estrada de ferro se manifestam mais elevados, em

comparação com o anno precedente, sendo mesmo de notar que algumas tiveram consideravel melhoria, taes como as da E. F. Victoria e Minas e da Viação Ferr. a Sapucahy, o que não é difficil comprehender em face das concessões que obtiveram, sobretudo esta ultima.

Das companhias de ferro-carriz quasi nada se pôde dizer, reunidas em uma só nota, como se acham, na maior parte as acções dessas empresas.

As acções das companhias de seguros tiveram alta pouco notavel, salvo as da Argos e da União dos Proprietarios, em que essa alta foi mais accentuada.

As das companhias de tecidos se mantiveram firmes durante todo o anno.

Foi, em geral, prospera a cotação dos titulos da dívida externa, como se evidencia, com referencia ao *Funding-Loan*, do quadro que damos em seguida :

**Cotações extrava meãsas do «Funding-Loan», em Londres, nos ultimos cinco annos**

| MEZES          | 1905    |           | 1906    |           | 1907    |           | 1908    |           | 1909    |           |
|----------------|---------|-----------|---------|-----------|---------|-----------|---------|-----------|---------|-----------|
|                | %       |           | %       |           | %       |           | %       |           | %       |           |
| Janeiro.....   | 102     | a 103 1/4 | 103 3/4 | a 104 1/4 | 102 1/4 | a 105 1/2 | 100 3/4 | a 104     | 102     | a 103     |
| Fevereiro..... | 102 1/2 | a 104 1/2 | 104 1/2 | a 104 3/4 | 103     | a 105 1/2 | 104 1/2 |           | 102     | a 103     |
| Março.....     | 103 3/4 | a 104 1/4 | 104 1/2 | a 105 1/2 | 102     | a 103 1/2 | 104     | a 104 1/2 | 102     | a 103     |
| Abril.....     | 103     | a 103 1/2 | 104     | a 104 1/2 | 100 1/2 | a 102 1/2 | 103     | a 103 1/4 | 102     | a 104     |
| Maió.....      | 103 1/2 | a 104 1/2 | 103 1/2 | a 104 1/4 | 102 1/2 | a 102 3/4 | 103     | a 104 1/2 | —       | a 104     |
| Junho.....     | 104     | a 106 1/2 | 103 3/4 | a 105     | 103     | a 103 1/2 | 104 1/2 | a 105     | 104     | a 104 1/2 |
| Julho.....     | 104 1/2 | a 104 3/4 | 103 3/4 | a 104 3/4 | 101 3/4 | a 102 1/2 | 103 1/2 | a 104     | 102 1/2 | a 104     |
| Agosto.....    | 104 1/2 | a 105     | 104 1/2 | a 105     | 102     | a 103     | 103 1/2 | a 104     | 104     | a 105     |
| Setembro.....  | 104     | a 105 1/2 | 104     | a 105     | 103     | a 104 1/2 | 104     |           | 104 1/2 | a 105 1/2 |
| Outubro.....   | 103 3/4 | a 104 1/2 | 102     | a 103     | 101     | a 103 1/4 | 102 1/2 | a 103 1/2 | —       | a 104     |
| Novembro.....  | 103 3/4 | a 104 1/2 | 102 1/2 | a 103     | 100     | a 101     | 103 1/2 | a 104 1/2 | 104     | a 104 1/2 |
| Dezembro.....  | 104 1/2 | a 105     | 103     | a 103 1/2 | 101     | a 101 1/2 | 103 1/2 | a 104     | 104 1/2 | a 105 1/2 |
|                | 102     | a 106 1/4 | 102     | a 106     | 100     | a 105 1/2 | 100 3/4 | a 105     | 102     | a 105 1/2 |

**CREDITO E BANCOS**—E' sabido, e muitas vezes temos insistido neste ponto, que não existe no Brasil organização do credito, definitiva e convenientemente constituida. Isso mesmo talvez tenha sido uma das causas que arrastaram a n'ossa praça, no periodo de effervescencia especulativa que succedeu ás grandes emissões de papel moeda inconversivel, a fazer operações desordenadas, sem base solida e estavel dos papéis offerecidos em caução, nem nos demais elementos que caracterizam o credito pessoal. Dahi naturalmente decorreu, sendo inteiramente, ao menos em parte, o visivel retrahimento que ainda perdura, evoluindo as transações commerciaes e bancarias, na maior parte, em um ambiente de duvida, hesitação e até desconfiança, que entorpece e limita consideravelmente o movimento dos negocios.

Nestes termos, os bancos que operam no país, ou se occupam principalmente do cambio, e esses são quasi todos estrangeiros, ou restringem a sua clientela a grupos que nem chegam a ser classes determinadas segundo o ramo de commercio que exercem.

Assim, o credito entre nós deixa de ser um direito que em geral cabe a todos os que se acham em condições de o merecer, e transformou-se em favor, apenas dispensado aos que, para obtel-o, reúnem outros predicados aos que são propriamente necessarios como base uniforme das transações bancarias.

Não obstante, porém, caro favor, porque as axas de juros e descontos, que vigoram, assumem proporções tão elevadas que seriam reputadas ruinosas nos grandes centros financeiros onde o capital, abundante e crescente, é mercadoria commum que não só se vende na permuta contra productos e serviços, mas se aluga a preço modico e corrente, em condições usuas de segurança e garantia.

E' visivel, através do immenso territorio nacional, a grande falta de estabelecimentos de credito. Estados ha, e não poucos, que não têm nem um só banco; neste caso estão o Piauí, a Paralyba, Espirito Santo, Santa Catharina, Mato Grosso e Goyaz. Em alguns outros existe apenas um desses estabelecimentos; e não mais do que cinco praças estatuarias podem gabar-se de possuir movimento bancario de relativa importancia: S. Paulo, Rio Grande do Sul, Bahia, Pernambuco e Pará.

Mesmo em Santos, onde a borraça promove avultado movimento de dinheiro em certas épocas, salientam-se sobretudo as agencias constituídas principalmente, ou talvez unicamente, no intuito de atender á compra de cambias. E é o que se resume a vida bancaria no Brasil.

Pelos quadros que apresentamos sob ns. 3 e 4 vê-se que os diversos bancos em evidencia nos Estados e que publicam balancetes mensalmente, e os igualmente em evidencia na Capital do Brasil, tinham empregado nas diversas operações que especificamos as sommas em seguida mencionadas :

*Desconto de letras*

|                         |                         |
|-------------------------|-------------------------|
| Bancos dos Estados..... | 74.763.338\$501         |
| Bancos da Capital.....  | 68.835.170\$513         |
| <b>Total.....</b>       | <b>143.598.510\$014</b> |

*Empréstimos em contas correntes garantidas e outras :*

|                         |                         |
|-------------------------|-------------------------|
| Bancos dos Estados..... | 81.452.721\$278         |
| Bancos da Capital.....  | 47.281.669\$577         |
| <b>Total.....</b>       | <b>128.734.390\$855</b> |

Perfazendo assim a somma de 272.332.900\$869 ou conjuncto de auxilios prestados pelo credito, em todo o país, ás classes que trabalham e produzem.

E' verdade que esse total não é absoluto, porque ha bancos, e alguns importantes como o Banco da Provincia, do Rio Grande do Sul, que não publicam senão de anno em anno os seus balanços, mas a addição desses elementos não deve alterar radicalmente o resultado indicado.

Por outro lado os mesmos bancos a que nos vimos referindo, tinha recebido em deposito, ao terminar o anno que passamos em revista, as sommas adiante mencionadas :

*Contas correntes de movimento e outras :*

|                         |                         |
|-------------------------|-------------------------|
| Bancos dos Estados..... | 178.806.594\$508        |
| Bancos da Capital.....  | 158.864.490\$612        |
| <b>Total.....</b>       | <b>337.671.085\$120</b> |

*Depositos a prazo e judiciais :*

|                         |                         |
|-------------------------|-------------------------|
| Bancos dos Estados..... | 63.632.565\$339         |
| Bancos da Capital.....  | 47.896.501\$873         |
| <b>Total.....</b>       | <b>111.529.067\$262</b> |

**Total.....** 448.700.152\$382

E os saldos das caixas desses bancos achavam-se representados, em 31 de Dezembro, pelas quantias que passamos a indicar:

|                         |                  |
|-------------------------|------------------|
| Bancos dos Estados..... | 119.053.297\$159 |
| Bancos da Capital.....  | 73.364.411\$812  |

**Importancia do numerario existente nas caixas dos bancos. 192.417.738\$471**

Cumpra em seguida examinar, para ter-se uma idéa approximada sobre o valor do capital envolvido na industria bancaria em todo o Brasil, o quadro que offerecemos sob n. 5; delle consta :

|   |                         |
|---|-------------------------|
| Capital realizado dos bancos dos Estados..... | 104.112.765\$000        |
| Dito dos bancos da Capital.....               | 107.227.066\$500        |
| Fundo de reserva dos bancos dos Estados.....  | 27.316.028\$680         |
| Fundo dos bancos da Capital.....              | 6.799.907\$560          |
| <b>Total.....</b>                             | <b>245.455.762\$840</b> |

Não foi muito o que se fez durante o anno, nesta materia. Os estabelecimentos bancarios desta praça que, ao principiar este ultimo exercicio decorrido, tinham em caixa, em conjuncto, 70.335.822\$, viram gradualmente reduzir-se, embora com alternativas de augmento e diminuição, esse saldo que em Outubro era de 58.490.490\$, apesar do acrescimo de quasi 45.000 contos que, nesse mez e no anterior, tinha tido o meio circulante, pelo facto das emissões conversiveis. E afinal, não obstante ter continuado o augmento do numerario em circulação que era no fim do anno de cerca de 135.000 contos, o saldo dessas caixas logrou apenas augmentar, ao encerrar-se o anno, 3.029 contos. O numerario emitido deve ter-se retrahido ou emigrado para os Estados, directamente ou trocando por moeda inconversivel.

Não temos, quanto aos bancos dos Estados, elementos que permitam lançar extenso e retrospectivo golpe de vista no anno inteiro, o nosso quadro relativo a estes bancos tendo sido iniciado em Setembro; mas remontam os nossos dados exactamente ao periodo em que occorreu a inflação monetaria, e assim permite apreciar qual o augmento das respectivas caixas nesse espaço de tempo.

Nestes termos, comparando o saldo geral verificado em 31 de Dezembro, na importancia de 119.053.297\$, com o que foi registrado em 30 de Setembro, na de 74.151.377\$, vai-se ao encontro de um augmento realiza'o de 44.901.920\$, muito longe, todavia, de attingir a somma em que se expressa a inflação do meio circulante.

O balanço do Banco do Brasil, de 31 de Dezembro de 1909, apresenta como somma geral de todas as contas 326.693.761\$046, visivelmente inferior á de 345.141.458\$076 apresentada em igual data de 1908; o que demonstra ter sido menos desenvolvido o movimento nas suas transações no anno ultimo findo. Effectivamente, se compararmos as verbas que, no activo, indicam as operações de caução e descontos, no total de 55.750.078\$, com as que lhes correspondem no anno anterior e cuja importancia é de 84.609.933\$, verificaremos não pequena differença de 28.859.855\$, a qual, entretanto, parece que na sua maior parte não decorre da restricção do auxilios ás fontes de trabalho e produção, mas da liquidação de empréstimos e caução contrahidos com administrações publicas municipais e talvez também estaduais.

Por outro lado, porém, as verbas que no passivo se referem ás operações de depositos, na importancia de 139.047.168\$, accusam sobre as correspondentes em igual data de 1908 e cuja somma é de 112.142.339\$, augmento que se eleva a nada menos de 26.904.829\$000.

O saldo de caixa era, segundo o ultimo balanço, de 40.487.336\$903 contra o de réis 44.677.223\$361 registrado em igual data de 1908.

Pela demonstração da conta de lucros e perdas, anexa a esses balanços, também é facil verificar que os lucros decorrentes das operações de depositos, caução e descontos diminuíram tanto mais naturalmente quanto, ao passo que declinou, no menor vulto dos empréstimos, a somma arrecadada em remuneração do capital empregado, augmentou, em relação ao acrescimo dos depositos, a despendida em pagamento dos juros respectivos e assiu os lucros do Banco teriam sido menores no ultimo anno decorrido, se os demais elementos que os constituem tivessem permanecido inalterados. Mas a carteira cambial deu um resultado de 2.598.997\$721 contra o de 494.398\$915, verificado no anno anterior, e as tres agencias de Santos, Santos e Pará, que em 1908 tinham apresentado lucros na importancia global de 273.808\$761, os co-seguraram em 1909 na de 587.345\$561. Por isso, a totalidade dos lucros do ultimo anno findo, expressando-se em 5.739.568\$951, pôde exceder a do precedente, que tinha sido de 4.515.907\$239. Este facto permitiu distribuir, em cada um dos dous semestres do anno, o dividendo de 9\$ por acção, sendo assim a somma entregue aos accionistas, em 1909, de 4.051.000\$, contra a de 3.825.000\$ em 1908 e a de 2.250.000\$ em 1907, e ainda pôde o Banco transferir para o exercicio seguinte saldo de lucros na importancia de 2.598.997\$721, mais elevado que o trazido de 1908 e era de 1.777.158\$904.

E' de suppr que a differença que indicamos na somma do movimento geral do Banco no anno ultimamente decorrido, em relação ao anterior, provenientes dos compromissos que em parte liquidou com o Governo, no qual, segundo uma recente informação, restituiu \$ 7.033.792 ou 112.541.192\$ no decurso dos seis ultimos mezes desse exercicio. Não sabemos em que verbas se escripturaram estas operações, mas é certo que a relativa a «Depositantes de titulos e valores» e a de «Diversas Contas» apresentam differença para menos de 33.773.353\$000.

O systema iniciado nesta praça pelo Banco União do Commercio que tão escandalosamente fracassou no principio do anno anterior ao que retrospectamos, e que consiste em abrir contas correntes limitadas para pequenos depositos, a juro mais elevado que o estabelecido nos bancos em geral para as contas communs, sobreviveu á ephemera existencia do seu creador, em cuj' desastre, aliás, não interviu senão, talvez, para prolongar essa existencia que, sem elementos proprios, era impossivel.

O Banco do Brasil o adoptou, praticando-o primeiro na sua agencia em Santos e, em seguida, já porém no decurso de 1910, nesta capital, onde este servico foi inaugurado em 12 de Janeiro.

Nessa data já o estava exercendo em nossa praça o British Bank of South America que reformára para esse fim seus estatutos e ampliou o edificio em que funciona, estabelecendo uma secção especial.

Tambem o Banco da Provincia, com séde em Porto Alegre, reformou para o mesmo fim os seus estatutos e, se já não iniciou as operações desse genero, vai em breve começar a exercel-as.

Assim vai-se pouco a pouco desenvolvendo no país este regimen que pôde dar excellentes resultados se for exercido com prudencia e utilidade, não como bomba de sucção das pequenas economias populares para affectar-as, em conjuncto, a grandes operações coercitivas de liberdade e absorventes da iniciativa de pequenas tentativas e empresas, como seu vehiculo natural para a disseminação do credito desta forma collocado, em pequenas operações, ao alcance dos mais modestos productores e negociantes, em ordem a promover-lhes a expansão de que carecem para tornarem-se, pela importancia e pelo numero, factores da propulsão do progresso material do Brasil.

Segundo as condições estipuladas pelo Ministerio da Fazenda, não pôde ser aberta conta corrente limitada com menos de 50\$, nem poderão as entradas subsequentes ser menores de 20\$, sendo este tambem o limite minimo fixado para as retiradas, salvo para liquidação de conta; o maximo do deposito é fixado em 104.000\$, mas o Banco do Brasil o reduziu a 5.000\$000.

Já que accidentalmente nos referimos ao Banco União do Commercio, seja dito, de passagem, que prosegue, deveriamos antes dizer que se eterniza com indizível morosidade, excessiva despesa e incommensuravel sacrificio dos adores chirographarios, nos quaes affio recebem por inteiro as consequencias naturaes de tudo isso, a infinita liquidação dessa malograda instituição. Depois de convocada e adiada varias vezes a reunião geral de credores e de interminaveis delongas até que fosse definitivamente organizada a classificação dos creditos, foi um dia annunciado o pagamento dos que, entre estes, foram julgados privilegiados; e se esta denominação é applicada no sentido juridico, parece que ainda mais applicavel seria, na sua commum e corrente accepção, a este caso, desde que se dê credito ao que á boca pequena era voz corrente, na praça, de que os credores assim pagos já não foram, em grande parte, os primitivos, mas os *tertius* que, aproveitando o tempo dos adiamentos e das delongas, e talvez conhecendo a hern.eneutica, tinham tratado de fazer bem bons negocios, comprando, a percentagens reduzidas, o que depois lhes foi pago integralmente.

Os outros, que lá puderam de boa fé o seu dinheiro, resultado de não pequenas privações, para augmentar romtendo juros, é que ainda não foram contemplados, nem se sabe quando se o serão, com o mais insignificante rateio; e ha quasi dous annos que esperam!

Realizou-se no dia 12 de Dezembro a inauguração da succursal que com o capital de \$ 50.000 estabeleceu na nossa praça o Banco Español del Rio de la Plata. Este banco, cuja séde é em Buenos Ayres, foi constituido em 1886 com o capital primitivo de 3.000.000 de pesos papel, ou cerca de 4.200.000\$, que successivamente augmentado a 5 milhões no 1.º semestre de 1899, 8 milhões no segundo semestre do mesmo anno e 20 milhões em 1904, achava-se actualmente elevado, desde 15 de Abril de 1907, a 50 milhões de pesos papel, correspondendo a cerca de 70.000 contos de réis. O seu fundo de reserva attinge a 11.282.074 pesos, equivalendo a 15.78.454\$, e os seus depositos eram, em 30 de Junho de 1909, de 159.283.570 pesos papel e 6.882.385 pesos ouro, no valor de 244.733.466\$000.

Os dividendos do Banco, que nunca foram inferiores a 10%, elevaram-se, nos dous ultimos annos, a 12%; e é de posse actualmente nove succursaes em Buenos Ayres, 2º em outras localidades da Republica Argentina, uma em Montevideo, uma no Rio de Janeiro e cinco na Europa, installadas em Londres, Paris, Madrid, Genova e Barcelona.

Tem, portanto o Instituto, que á nossa evolução economica veio trazer o espontaneo concurso dos seus capitales e serviços, elementos para fazer, na nossa praça, uma rapida e prospera carreira, tanto mais quanto, como disse o seu Director Sr. Ramon Bravo: «o passado do Banco será uma garantia segura para o presente e para o futuro e os seus Directores têm o maior empenho em tornal-o o mais util possivel em todos os lugares em que o estabeleçam.»

Cumpra lembrar que ha cerca de dous annos este banco quiz installar-se na nossa praça; alongou casa, mobiliou-a, preparou os utensilios de trabalho e, quando aguardava o decreto autorizando-o a funcionar, deparou-se-lhe a exigencia de sujeitar-se á nomeação de um fiscal que o Governo entendia impôr-lhe, fundado na doutrina que, entretanto, não é lei, mas apenas decorre de simples e antigo aviso ministerial, de que os bancos que operam em cambio dependem da fiscalização official. Não se submetteu e fez muito bem; preferio desistir da tentativa e ir-se embora, extrahando essa exigencia singular. Decorreram os dias, modificou-se o Governo em seguida á successão presidencial e a exigencia, contra a qual nos insurgimos por absurda e inconveniente aos interesses geraes do país, foi annullada e o decreto n. 7.630 de 28 de Outubro o autorizou a

funcionar, triumphando a boa interpretação, de accordo com os principios liberes que devem presidir aos verdadeiros intuitos de expansão economica e financeira do Brasil.

—Ao regressar da sua viagem á Europa, o Dr. Custodio Coelho, cuja competencia em materia financeira e bancaria foi consagrada na acertada direcção que imprimio á carteira cambial do Banco do Brasil, que elle organizou e brilhantemente administrou, constituiu na nossa praça uma casa bancaria, sob a forma de sociedade em commandita por acções, com o capital de \$ 50.000, todo realizado, como consta dos respectivos estatutos transcriptos na escriptura publica de 29 de Novembro, pela qual foi contrahida a sociedade.

Foi aberta em 15 de Maio, no Banco do Brasil e suas agencias, a subscripção publica do capital de 30.000\$000, em 150.000 acções de 200\$000, sujeito a uma entrada inicial de 20% ou 40\$000 por acção, do Banco Central Agrícola do Brasil, cuja criação fora autorizada por lei n. 1.728 de 28 de Novembro de 1907 e cujos estatutos foram formulados no decreto n. 7.010, de Julho de 1908, cujo texto o *Journal do Commercio* publicou em 30 de Abril de 1909, e damos em anuexo.

Não pretendemos reditar os argumentos com que nos columnas diarias e no anterior Retrospecto, examinámos e commentámos esta organização, mas tão somente referir que não foi publico o resultado dessa subscripção em que, segundo a versão corrente, não interveio o capital particular senão em quasi nulla proporção que se expressa em pouco mais de quatrocentos contos. Não obstante, porém, foi convocada a assembléa geral de installação, que entretanto não chegou a realizar-se, e o Governo nomeou os directores que lhe competiam, commettendo esta missão nos Srs. Dr. Custodio de Almeida Magalhães e Dr. Americo Firmiano de Moraes.

A mudança do Governo, consequente ao fallecimento do Presidente Affonso Penna, veio sustar o seguimento desta instituição, a cujo respeito se fez, por longos mezes, completo silencio. Os directores nomeados insistiram varias vezes no pedido de demissão e afinal a conseguiram, um após outro, ficando, entretanto, mobiliada e prompta a casa em que o Banco ia funcionar; e parece que ainda assim permaneceu.

No decurso de Setembro aproximaram-se do Sr. Ministro da Fazenda os banqueiros belgas Srs. Bouilloux Lafon e Fontaine de Laveleye, que se achavam em viagem no Brasil, a tratar de interesses financeiros, e com elle tiveram repetidas conferencias sobre credito agricola. Não é publico o que ficou estabelecido, mas o Ministro, em seguida á partida desses banqueiros, que daqui seguiram para a Europa no dia 20 de Outubro, autorizou o Banco do Brasil a restituir aos subscriptores de acções do novo banco as quotas de capital com que haviam entrado, visto ter o Governo resolvido não tornar effectiva, desde já, a incorporação do Banco Central Agrícola do Brasil. Ao mesmo tempo os jornaes noticiavam que os referidos banqueiros, directores da *Caisse Commerciale et Industrielle* e do *Crédit Mobilier* de Paris, tinham deixado ajustados o aluguel do prédio da rua do Hospício, onde devia funcionar o Banco Agrícola, e a respectiva installação, já feita, para alli inaugurarem, no principio do anno, o *Crédit Foncier du Brésil*.

Effectivamente, em 24 de Dezembro, recebia o Sr. Leopoldo de Bulhões o seguinte telegramma:

«Paris, 24 de Dezembro — Temos a honra e prazer de informar que se acha realizada a constituição do *Crédit Foncier du Brésil*, com o capital de 12.000.000 de francos, que será augmentado á medida das necessidades. Acrescentamos que a primeira emissão publica de debentures, 25.000.000 de francos realiza-se em Janeiro proximo vindouro. Aquelle banco inaugura as suas operações no Rio de Janeiro no proximo mez de Fevereiro. Confirmamos a nossa proposta de subscrever pelo *Crédit Foncier du Brésil* o capital para o Banco Central Agrícola, reorganizado. Saudações. — Bouilloux Lafon — Fontaine de Laveleye.»





# PARTE ECONOMICA

ESTRADAS DE FERRO — As estradas de ferro do Brasil, em tráfego, em construção e com estudos aprovados, ao principiar o anno de 1909, eram as seguintes: propriedade e administração da União:

| EM TRAFEGO  | K.M. CONS-TRUCOES | COM ESTU- DOS AP- ROVADOS | TOTAL      | EM TRAFEGO | K.M. CONS-TRUCOES | COM ESTU- DOS AP- ROVADOS | TOTAL      |
|---|-------------------|---------------------------|------------|------------|-------------------|---------------------------|------------|
| Kilometros  | Kilometros        | Kilometros                | Kilometros | Kilometros | Kilometros        | Kilometros                | Kilometros |
| <i>De propriedade e administração da União:</i>     |                   |                           |            |            |                   |                           |            |
| Madeira e Mamoré e ramal                            | —                 | —                         | 346.000    | —          | —                 | —                         | 346.000    |
| S. Luiz a Caxias e ramal                            | —                 | 846.000                   | 338.726    | —          | —                 | —                         | 12.726     |
| Prolongamento da Beatriçê (1)                       | —                 | 338.726                   | 176.258    | —          | —                 | —                         | 258.929    |
| Prolongamento da Sobral                             | —                 | 176.258                   | 110.000    | —          | —                 | —                         | 26.755     |
| Cathedra e Itapetina (2)                            | —                 | 110.000                   | 923.666    | —          | —                 | —                         | 376.270    |
| Caracara e Rio Grande do Norte (3)                  | —                 | 923.666                   | 300.000    | —          | —                 | —                         | 36.200     |
| Itaipava e Itapetina                                | 56.000            | 244.000                   | 344.337    | —          | —                 | —                         | 46.000     |
| Rio do Ouro   | 11.189            | 14.189                    | 1.257.437  | —          | —                 | —                         | 40.000     |
| Central do Brasil (4)                               | 173.658           | 90.084                    | 170.000    | —          | —                 | —                         | 40.000     |
| Dista-Ramal de Foz de Iguaçu (5)                    | 24.933            | 12.500                    | 275.940    | —          | —                 | —                         | 91.800     |
| Minas e Rio   | 170.000           | 28.000                    | 1.075.340  | —          | —                 | —                         | 25.772     |
| Minas e Rio   | 247.960           | 161.000                   | 20.000     | —          | —                 | —                         | 13.495     |
| Oeste de Minas (6)                                  | 914.800           | 161.000                   | 20.000     | —          | —                 | —                         | 178.501    |
| D. Theresza Christena                               | 116.340           | —                         | 242.845    | —          | —                 | —                         | 177.720    |
| Jornada a Camal Barreras (7)                        | 20.000            | —                         | —          | —          | —                 | —                         | 146.491    |
| Caracara e Itaipava (8)                             | —                 | 49.405                    | —          | —          | —                 | —                         | 146.491    |
| Itaipava e Itapetina (8)                            | —                 | —                         | —          | —          | —                 | —                         | 146.491    |
| <i>Das:</i>   |                   |                           |            |            |                   |                           |            |
| Beatriçê  | 845.330           | —                         | 245.330    | —          | —                 | —                         | 23.947     |
| Sobral  | 216.280           | —                         | 171.197    | —          | —                 | —                         | 53.670     |
| Natal e Independência                               | 171.197           | —                         | 165.000    | —          | —                 | —                         | 27.600     |
| Comde d'Eu  | 165.000           | —                         | 145.000    | —          | —                 | —                         | 92.560     |
| Itaipava ao Pilar                                   | 36.200            | —                         | 39.200     | —          | —                 | —                         | 33.000     |
| Beatriçê ao S. Francisco                            | 124.789           | —                         | 124.789    | —          | —                 | —                         | 215.209    |
| Sul de Pernambuco                                   | 133.908           | —                         | 133.908    | —          | —                 | —                         | 273.000    |
| <i>Central de Pernambuco (9)</i>                    |                   |                           |            |            |                   |                           |            |
| Central de Alagoas e ramal                          | 244.813           | —                         | 244.813    | —          | —                 | —                         | 30.000     |
| Ribeirão e Cortez                                   | 150.000           | —                         | 150.000    | —          | —                 | —                         | 53.000     |
| Paulo Afonso  | 28.657            | —                         | 28.657     | —          | —                 | —                         | 61.000     |
| Ramal da Campina Grande                             | 115.853           | —                         | 115.853    | —          | —                 | —                         | 33.520     |
| Bahia ao S. Francisco                               | 80.196            | —                         | 80.196     | —          | —                 | —                         | 34.000     |
| Dista-Ramal do Timbó                                | 128.340           | —                         | 128.340    | —          | —                 | —                         | 22.730     |
| S. Francisco  | 83.000            | —                         | 83.000     | —          | —                 | —                         | 11.000     |
| Central de Bahia e ramal                            | 452.310           | —                         | 522.590    | —          | —                 | —                         | 2.218      |
| Paraná  | 316.680           | —                         | 621.620    | —          | —                 | —                         | 6.000      |
| Paraná  | 416.352           | —                         | 416.352    | —          | —                 | —                         | 51.548     |
| <i>Porto Alegre a Uruguaiana e ramal</i>            |                   |                           |            |            |                   |                           |            |
| Porto Alegre a Uruguaiana                           | 87.444            | —                         | 87.444     | —          | —                 | —                         | 223.773    |
| Porto Alegre a Itaquara                             | 58.453            | —                         | 58.453     | —          | —                 | —                         | 14.702     |
| Santa Maria a Passo Fundo                           | 355.602           | —                         | 355.602    | —          | —                 | —                         | 148.732    |
| Rio Grande a Bagé                                   | 302.440           | —                         | 302.440    | —          | —                 | —                         | 68.195     |
| <i>Concedidas pela União com garantia de juros:</i> |                   |                           |            |            |                   |                           |            |
| Alcobaca a Praia da Rainha                          | 43.000            | —                         | 43.000     | —          | —                 | —                         | 40.415     |
| Caxias e Ojezeiros                                  | 78.000            | —                         | 78.000     | —          | —                 | —                         | 121.000    |
| Victoria a Minas                                    | 278.645           | —                         | 278.645    | —          | —                 | —                         | 93.168     |
| Victoria a Minas                                    | 278.645           | —                         | 278.645    | —          | —                 | —                         | 27.028     |
| Victoria a Minas                                    | 278.645           | —                         | 278.645    | —          | —                 | —                         | 13.840     |

|                                       |         |   |         |   |   |   |         |
|---------------------------------------|---------|---|---------|---|---|---|---------|
| Campanhas a Ribeirão Preto (25)       | 317.340 | — | 317.340 | — | — | — | 317.340 |
| Ramal do Amparo (29)                  | 62.220  | — | 62.220  | — | — | — | 62.220  |
| Itaipava a Itapira (28)               | 50.000  | — | 50.000  | — | — | — | 50.000  |
| Ramal de Pádua (25)                   | 37.000  | — | 37.000  | — | — | — | 37.000  |
| Ramal de Mococa (29)                  | 71.930  | — | 71.930  | — | — | — | 71.930  |
| Ramal de Curitiba (28)                | 44.339  | — | 44.339  | — | — | — | 44.339  |
| Ramal de Santa Rita do Prata (28)     | 83.337  | — | 83.337  | — | — | — | 83.337  |
| Ramal de Santa Rita do Prata (28)     | 156.335 | — | 156.335 | — | — | — | 156.335 |
| Ramal de Serra Negra (30)             | 41.000  | — | 41.000  | — | — | — | 41.000  |
| <i>Tronco S. Paulo a Bauri (28)</i>   |         |   |         |   |   |   |         |
| Ramal de Bauri a Taubaté (28)         | 483.439 | — | 483.439 | — | — | — | 483.439 |
| Ramal de Cerquilha a Tietê (28)       | 21.624  | — | 21.624  | — | — | — | 21.624  |
| Ramal de Pirajá (28)                  | 8.069   | — | 8.069   | — | — | — | 8.069   |
| Ramal de Porto Martins e Aracaju (28) | 24.041  | — | 24.041  | — | — | — | 24.041  |
| Tronco Magrinhão a S. Pedro (28)      | 38.909  | — | 38.909  | — | — | — | 38.909  |
| Ramal de Jundiahy (28)                | 226.933 | — | 226.933 | — | — | — | 226.933 |
| Ramal de Jato Alfredo (28)            | 17.428  | — | 17.428  | — | — | — | 17.428  |
| Ramal de Santa Cruz do Rio Pardo (28) | 23.890  | — | 23.890  | — | — | — | 23.890  |
| Ramal de Jundiahy (28)                | 20.097  | — | 20.097  | — | — | — | 20.097  |
| Ramal de Jundiahy (28)                | 23.442  | — | 23.442  | — | — | — | 23.442  |
| Ramal de Jundiahy (28)                | 242.318 | — | 242.318 | — | — | — | 242.318 |
| Ramal de Jundiahy (28)                | 41.444  | — | 41.444  | — | — | — | 41.444  |
| Ramal de Jundiahy (28)                | 42.263  | — | 42.263  | — | — | — | 42.263  |
| Ramal de Jundiahy (28)                | 16.172  | — | 16.172  | — | — | — | 16.172  |
| Ramal de Jundiahy (28)                | 86.000  | — | 86.000  | — | — | — | 86.000  |
| Ramal de Jundiahy (28)                | 9.000   | — | 9.000   | — | — | — | 9.000   |
| Ramal de Jundiahy (28)                | 44.000  | — | 44.000  | — | — | — | 44.000  |
| Ramal de Jundiahy (28)                | 43.000  | — | 43.000  | — | — | — | 43.000  |
| Ramal de Jundiahy (28)                | 31.150  | — | 31.150  | — | — | — | 31.150  |
| Ramal de Jundiahy (28)                | 149.140 | — | 149.140 | — | — | — | 149.140 |
| Ramal de Jundiahy (28)                | 17.712  | — | 17.712  | — | — | — | 17.712  |
| Ramal de Jundiahy (28)                | 18.000  | — | 18.000  | — | — | — | 18.000  |
| Ramal de Jundiahy (28)                | 27.297  | — | 27.297  | — | — | — | 27.297  |
| Ramal de Jundiahy (28)                | 150.319 | — | 150.319 | — | — | — | 150.319 |
| Ramal de Jundiahy (28)                | 6.964   | — | 6.964   | — | — | — | 6.964   |
| Ramal de Jundiahy (28)                | 35.350  | — | 35.350  | — | — | — | 35.350  |
| Ramal de Jundiahy (28)                | 12.780  | — | 12.780  | — | — | — | 12.780  |
| Ramal de Jundiahy (28)                | 19.032  | — | 19.032  | — | — | — | 19.032  |
| Ramal de Jundiahy (28)                | 1.557   | — | 1.557   | — | — | — | 1.557   |
| Ramal de Jundiahy (28)                | 58.101  | — | 58.101  | — | — | — | 58.101  |
| Ramal de Jundiahy (28)                | 12.000  | — | 12.000  | — | — | — | 12.000  |
| Ramal de Jundiahy (28)                | 455.600 | — | 455.600 | — | — | — | 455.600 |
| Ramal de Jundiahy (28)                | 26.544  | — | 26.544  | — | — | — | 26.544  |
| Ramal de Jundiahy (28)                | 150.600 | — | 150.600 | — | — | — | 150.600 |
| Ramal de Jundiahy (28)                | 377.736 | — | 377.736 | — | — | — | 377.736 |
| Ramal de Jundiahy (28)                | 100.000 | — | 100.000 | — | — | — | 100.000 |
| Ramal de Jundiahy (28)                | 69.400  | — | 69.400  | — | — | — | 69.400  |

(1) Estrada de Quixadá e Serra do Araripe, com 81,672 Kilômetros. (2) Decreto n. 7.185, de 19 de Novembro de 1908. (3) Em construção de Taipá a Caiçá. (4) Em construção de Lins ao Amparo. (5) Em construção de Itaipava a Itapira. (6) Em construção de Caracara a Colina. (7) Administrada pelo Ministério da Guerra. (8) Decreto n. 7.122, de 17 de Setembro de 1908. (9) Inicialmente de 1908. (10) Os estudos aprovados são de Itapuaçu e Curitiba. Já está em construção. (11) Idê. São Paulo a Curitiba. (12) Estrada de Ferro de Itapuaçu e Curitiba. Já está em construção. (13) Inicialmente de 1908. (14) Inicialmente de 1908. (15) Bittola de 0,60. (16) Bittola de 0,76. (17) Inicialmente de 1908. (18) Bittola de 0,76. (19) Bittola de 0,76. (20) Bittola de 0,76. (21) Em construção de Itapuaçu e Curitiba. (22) Inicialmente de 1908. (23) Bittola de 0,60. (24) Bittola de 0,60. (25) Em construção de Itapuaçu e Curitiba. (26) Bittola de 0,60. (27) Bittola de 0,60. (28) Bittola de 0,60. (29) Bittola de 0,60. (30) Bittola de 0,60. (31) De Serra Azul aos limites com o Estado de Minas. (32) Em construção de Blumenau a Hammona.

Recapitulando estes algarismos, verifica-se que as estradas de ferro pertencentes à União e por ella administradas comprehendiam 3.401,860 kilometros em trafego; 1.661,023 kilometros em construcção; 898,523 kilometros em estudos approvados, perfazendo o total de 5.961,406 kilometros.

As igualmente pertencentes à União, mas arrendadas, comprehendiam em trafego, 4.890,859 kilometros; em construcção, 366,053 kilometros; com estudos approvados, 581.241 kilometros; ao todo 5.839,953.

As concedidas pela União com garantia de juros comprehendiam 2.331,000 kilometros em trafego; 947,000 em construcção; 987,000 com estudos approvados; perfazendo o total de 4.265,000 kilometros. E as por ella concedidas sem garantia de juros abrangiam 1.848,145 kilometros em trafego; 81,000 kilometros em construcção; 1.325,000 kilometros com estudos approvados; ao todo 3.254,145 kilometros.

As estaduais comprehendiam 6.160,223 kilometros em trafego; 714,527 em construcção; 1.809,420 com estudos approvados; ao todo 8.685,170 kilometros.

Resumindo, vê-se que o total das estradas de ferro em trafego era de 18.632,755; sendo de propriedade federal 8.292,759 kilometros, estaduais e particulares 10.339,996 kilometros.

O das em construcção era de 3.729,000 sendo 2.027,000 kilometros pertencentes à União e 1.744,000 kilometros de estradas de ferro estaduais e particulares.

O das com estudos approvados era de 5.602,423 kilometros, dos quaes 1.480,000 kilometros pertenciam à União e 4.122,423 eram estaduais e particulares. Quando todas essas estradas de ferro enumeradas se acharem em trafego, a viação geral do paiz comprehendêrã 28.007,200 kilometros.

Tendo em vista, entretanto, por ora, somente os 18.632,655 kilometros que actualmente se acham em trafego, não nos parece excessivo calcular, segundo os dados que conseguimos conhecer, em cerca de 1.500.000 contos de réis o valor das estradas de ferro do Brasil, sem contar as que se acham em construcção.

Este é o capital accumulado em pouco mais de meio seculo, nessa industria de essencial influencia no desenvolvimento economico do paiz, pois é sabido que a primeira via-ferrea foi aqui principiada a construir em 1852.

Até 1889 a extensão das estradas de ferro em trafego era de 8.966,000 kilometros; durante os 18 annos subsequentes foram postos em trafego mais 8.646,358 kilometros, ou quasi outro tanto; e durante o anno de 1908 foram ainda entregues ao trafego mais 1.019,707 kilometros, o que demonstra a notavel progressão verificada, sobretudo nesse ultimo anno.

Durante o anno de 1909 foram inaugurados mais 561,000 kilometros de estradas de ferro, assim discriminados:

Table with 2 columns: Estradas de Ferro da União (Kilometros) and values for various lines like Oeste de Minas, E. F. Victoria a Minas, E. F. Sorocaba-Lagôa, etc.

Table with 2 columns: -De Montenegro a Maratã, -De Maratã a Barão, -De Barão a Santa Luiza, -De Saycan a Rosario, with values in thousands.

Table with 2 columns: Estradas de Ferro Estaduales: E. F. Paulista - De Bebedouro a Barretos, E. F. de Dourados - De Nova Europa a S. João, etc.

Nestes termos fica sendo de 19.194,237 kilometros a extensão total das estradas de ferro do Brasil, em trafego, ao terminar o anno de 1909.

Por decreto n. 7.171, de 12 de Novembro de 1908, que, entretanto, só foi publicado em 28 de Janeiro de 1909, foi autorizado o contrato para construcção da Estrada de Ferro do Timbó a Propriã com o engenheiro civil Austriaciliano Honorio de Carvalho.

O decreto n. 7.308, de 29 de Janeiro, approvou as clausulas da novação do contrato de arrendamento definitivo da Estrada de Ferro de S. Francisco, no Estado da Bahia, assim como para o contrato de arrendamento provisório da Estrada de Ferro da Bahia ao S. Francisco, do ramal do Timbó e dos trechos que forem sendo entregues ao trafego do prolongamento do Timbó a Propriã, e da Estrada de Ferro Central da Bahia.

Esse arrendamento foi transferido à Companhia Viação Geral da Bahia, por decreto n. 7.509 de 19 de Agosto.

O decreto n. 7.245, de 24 de Dezembro de 1908, publicado em 17 de Fevereiro de 1909, concedeu privilegio por 90 annos à Companhia Estrada de Ferro de Araraquã para construcção, uso e gozo de uma estrada de ferro entre as cidades de S. José do Rio Preto, no Estado de S. Paulo, e de Jatahy, no de Goyaz, passando por S. Francisco de Salles, no de Minas Geraes.

O decreto n. 7.344, de 25 de Fevereiro, approvou as clausulas assignadas pelo Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas, para o contrato de arrendamento com a Companhia Madeira & Mamoré Railway, cessionaria da construcção da mesma estrada.

O decreto n. 7.432 concedeu autorização à "Sorocabana Railway Company" para continuar a funcionar na Republica com estatutos modificados, incluindo emendas feitas até 1 de Março de 1909, inclusive instituição de capital de 10 milhões de dollars, dividido em 100.000 acções de 100 dollars.

O decreto n. 7.433 concedeu autorização à "Madeira & Mamoré Railway Company" para continuar a funcionar na Republica com estatutos, comprehendendo emendas até 1 de Março de 1909, inclusive instituição de capital de 11.000.000 de dollars, dividido em 110.000 acções de 100 dollars.

O decreto n. 7.434, concedeu autorização à "Brasil Railway Company" para continuar a funcionar na Republica com estatutos modificados, incluindo emendas feitas até 1 de Março de 1909, inclusive instituição de capital de 40.000.000 de dollars, dividido em 400.000 acções de 100 dollars.

O decreto n. 7.362, de 18 de Março, autorizou o contrato de construcção da secção da Estrada de Ferro de Alberto

Isaacson a Bello Horizonte com o engenheiro civil Emilio Schnoor.

O decreto n. 7.371, de 24 de Março, autorizou o contrato para construcção da secção da Estrada de Ferro Oeste de Minas, entre S. Vicente e Bom Jardim.

Em 31 de Março partiram desta Capital, em trem especial da Estrada de Ferro Central, o Sr. Presidente da Republica e a sua comitiva, afim de inaugurar os novos trechos da Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande.

Em 4 de Maio foram entregues ao trafego da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil mais 40 kilometros, ficando assim inauguradas as duas estações, Aracangá, no kilometro 323, e Anbanhagy, no kilometro 340.

Em 6 de Maio foi inaugurado o primeiro trecho da Estrada de Ferro de Santa Catharina, numa extensão de 82 kilometros, ligando Blumenau a Warnow.

O decreto n. 7.425, de 27 de Maio, transferio para a razão social Ibirocaly & C. o contrato de construcção da Estrada de Ferro de S. Luiz a Caxias e ramal de Itaquí.

O decreto n. 7.440, de 11 de Junho, transferio para a razão social Austriaciliano de Carvalho & C. o contrato para construcção da Estrada de Ferro Timbó a Propriã.

Em 22 de Junho foi assignado pelo Sr. Presidente da Republica o decreto nomeando o Sr. Dr. Lassance Cunha para o cargo de Director da Repartição Federal da Fiscalização das Estradas de Ferro, e no dia 25 foi-lhe passado pelo Sr. Dr. Paulo de Frontin o exercicio desse cargo.

Em 1 de Julho foi inaugurada a linha ferrea de Neustadt a Maratã, no Estado do Rio Grande do Sul.

Em 13 de Julho, na sala da bibliotheca da Secretaria da Viação e Obras Publicas, foi assignado pelos Srs. Drs. Francisco Sá, representando o Governo da União, e Pedro Nolascio, por parte da Companhia Estrada de Ferro Victoria a Minas, o contrato para a construcção do ramal ferreo de Curralinho a Diamantina.

Estiveram presentes ao acto os membros da colonia mineira, filhos da Diamantina e representantes da imprensa.

O Sr. Ministro lançou a sua assignatura no contrato com a caneta e penna de ouro que para esse fim recebera, servindo tambem o tinteiro offercido pela Camara Municipal daquela cidade.

O decreto n. 7.479, de 29 de Julho, concedeu autorização à "Leopoldina Railway Company" para prolongar a sua linha até ao porto do Rio de Janeiro.

O decreto n. 7.480, de 25 de Julho, autorizou a revisão do contrato da Estrada de Ferro do Corcovado, de "The Rio de Janeiro Tramway Light and Power Company".

O decreto n. 7.500, de 19 de Agosto transferio para a Companhia Viação Geral da Bahia o contrato de arrendamento das estradas de ferro federaes de que trata o decreto n. 7.308, de 20 de Janeiro de 1909.

Por decretos ns. 7.533 e 7.534, de 2 de Setembro foi rectificada a clausula XVI e substituida a clausula VI do decreto n. 977, de 5 de Agosto de 1892, referentes à autorização concedida à Companhia Mogyana para o prolongamento da sua estrada de ferro ao porto de Santos

Por decreto n. 7.521, de 26 de Agosto, foi aberto credito de 250 contos ao Ministerio da Viação e Obras Publicas, para occorrer ás despesas do prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité.

Em 10 de Setembro foi publicado o decreto n. 7.074, de 20 de Agosto de 1908, autorizando o Ministerio da Viação a contratar a construcção do trecho da E. F. Central do Rio Grande do Norte, comprehendido entre Taipú e Caicó.

Por decreto n. 7.549, de 16 de Setembro, foi aberto ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito de 200 contos para as despesas de construcção da estrada de ferro de Cruz Alta á foz do rio Ijuhy.

Por decreto n. 7.551, de 16 de Setembro, foi aberto ao mesmo Ministerio, o credito de 600 contos para prolongamento do ramal de Santa Cruz, da E. F. Central do Brasil, até Itacurussá.

Por decreto n. 7.563 de 23 de Setembro, foram approvados os estudos definitivos do prolongamento da Estrada de Ferro Oeste de Minas entre Bom Jardim e Falcão e autorizada a conclusão da construcção do prolongamento da mesma estrada de ferro entre Rio Claro e Angra dos Reis.

Por decreto n. 7.575 de 30 de Setembro, foi prorogado por mais dois annos o prazo para apresentação dos estudos definitivos do ramal de Jaguarahyra ao valle do rio Parapanema, da E. F. S. Paulo-Rio Grande.

Por decreto n. 7.577, de 30 de Setembro, foi aberto credito de 600 contos ao Ministerio da Viação e Obras Publicas, para construcção do ramal de Santa Barbara a Sant'Anna dos Ferros, da E. F. Central do Brasil.

Por decreto n. 7.562 de 30 de Setembro, foram approvadas as clausulas para revisão do contrato celebrado com a Companhia Estrada de Ferro de Goyaz, approvado pelo decreto n. 6.438, de 27 de Março de 1907 e para modificação do traçado da mesma estrada.

Por decreto n. 7.600 de 14 de Outubro, foram approvadas as plantas para construcção de uma estrada de ferro da pedreira de Comportas ao porto do Recife, pertencente à Société de Construction du Port de Pernambuco, e declarados de utilidade publica, para os effeitos da desapropriação, os terrenos necessarios.

Por decreto n. 7.586 de 7 de Outubro, foi approvada a planta do local para construcção de uma estação central, em Porto Alegre, da rede de viação ferrea arrendada à Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil e declarada de utilidade publica a desapropriação dos terrenos e benfeitorias indicadas.

Por decreto n. 7.599 de 14 de Outubro, foram approvados com modificações os estudos definitivos do primeiro trecho da linha de Curralinho a Diamantina na extensão de 38.900 kilometros.

Por decreto n. 7.643 de 4 de Novembro, foram approvados os estudos definitivos e o orçamento na importancia de 4.771.721\$449, apresentados pela Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil, para construcção do trecho final da Estrada de Ferro de Passo Fundo ao rio Uruguay, segundo a variante de 42 kilometros e 400 metros de extensão, comprehendida entre o kilometro 63.400 metros do projecto appro-

vado pelo decreto n. 7.244 de 24 de Dezembro de 1908 e a embocadura do Rio do Peixe.

Por decreto n. 7.632 de 28 de Outubro, foi approvada a revisão do contrato de arrendamento de estradas de ferro, celebrado com The Great Western of Brazil Railway Company, Ltd., para o fim de ser levada a effeito a construcção dos prolongamentos das estradas de ferro Conde d'Eu, na Parahyba do Norte, Central de Pernambuco e Central de Alagôas.

O primeiro desses prolongamentos irá de Independencia a Piahy, na Parahyba; o segundo, até Flores, em Pernambuco; o terceiro, de Vicosa a Palmeira dos Indios, em Alagôas.

Por decreto n. 7.671 de 18 de Novembro, foi approvado o projecto que apresentou The Rio de Janeiro Tram, Light and Power Co., Ltd., para electrificação da Estrada de Ferro do Corcovado.

Por decreto n. 7.720 de 9 de Dezembro, foram approvados com modificações os estudos definitivos e o orçamento na importancia de 4.653.322\$848, do ultimo trecho da linha de Baurá a Itapura, a partir do kilometro 335 ao kilometro 436,666.

Por decreto n. 7.704 de 16 de Dezembro, foram approvados os estudos definitivos e o orçamento na importancia de 1.184.843\$8047, do trecho de 30 kilometros da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte.

Por decreto n. 7.704 de 2 de Dezembro, só publicado em 28 do mesmo mez, foi autorizado o contrato com a Companhia Viação Ferrea Sapucahy, para o arrendamento das estradas de ferro que constituem a rede da viação sulmineira e para construcção de seus prolongamentos e ramaes, nos termos das clausulas que acompanham o mesmo decreto.

Por decreto n. 7.669 de 18 de Novembro, só publicado em 31 de Dezembro, foi autorizado o arrendamento das estradas de ferro constituindo a rede da Viação Cearense, a South American Railway Construction Co., Ltd. Essas estradas de ferro, são:

Estrada de Ferro de Baturité, comprehendendo os ramaes da Alfandega e de Maranguape.

Estrada de Ferro de Sobral em trafego e o seu prolongamento de Ipú á villa de Cratheús á medida que fór sendo construido e recebido pelo Governo.

Prolongamento da Estrada de Ferro Baturité até a povoação de Macapá.

Ramaes de Icó e de Crato da mesma estrada de ferro.

Prolongamento da Estrada de Ferro Sobral, de Cratheús a Theresina.

Estrada de Ferro partindo de Fortaleza ou outro ponto mais conveniente, passando por Uruburetama e ligando as estradas de ferro de Baturité e de Sobral.

Esse prolongamento, esses ramaes e esta ligação serão construidos e acabados de construir pela Companhia arrendataria.

No dia 7 de Setembro foi inaugurado, com assistencia do Ministro da Viação e Obras Publicas, do Presidente e do Secretario das Finanças do Estado de Minas, o trecho do ramal ferreo de Bello Horizonte a H. Galvão, da E. F. Oeste de Minas. Este trecho comprehendê apenas quatro kilometros, já estando, porém, adiantada a construcção do alludido ramal.

No principio de Outubro foi tambem inaugurado, em presenca do Presidente do Estado de S. Paulo, o ramal de Tibagy a Salto Grande, de que podemos transmittir as seguintes referencias:

"Quando o Governo do Estado adquiriu a Estrada de Ferro Sorocabana, o ramal de Tibagy tinha seu ponto terminal na estação de Cerqueira Cesar. O ex-Presidente Dr. Jorge Tibirigá, tendo reconhecido a importancia desse ramal, mandou proseguir a construcção até Salto Grande.

Da estação de Mandury parte o ramal de Pirajú e da estação Bernardino de Campos o ramal de Santa Cruz do Sul. Pardo, sendo que as Camaras Municipaes dessas cidades auxiliaram effizantemente a respectiva construcção; o primeiro ramal tem a extensão de 25 kilometros e 380 metros e o segundo 24 kilometros e 343 metros.

A extensão total da linha construida pelo Governo do Estado é de 113 kilometros e 500 metros, em excellentes condições technicas, porquanto não regateou meios indispensaveis para realizar satisfactoriamente o seu desideratum.

A prova desse asserto verifica-se nos seguintes dados:

Table with 2 columns: Rampas empregadas inferiores a 1/2 por cento, Rampas empregadas de 1/2 a 1 por cento, Extensão em nivel, Rampas de 1 até o maximo de 1 1/2 por cento, Extensão total de Cerqueira Cesar a Salto Grande, with values in meters.

Quanto ás rampas vemos que as que excedem de 1 por cento até o maximo empregado de 1 1/2 por cento apenas representam pouco mais de 14 por cento de extensão total da linha.

A porcentagem em alinhamentos rectos é de 55,19 por cento e de alinhamentos curvos de 44,81 por cento.

A curva de menor raio é de 163,84 metros, a insignificantemente de 1.874 metros, sendo a maior extensão em curvas de raios superiores a 300 metros.

O reconhecimento, exploração e locação, bem como a construcção da linha entre Cerqueira Cesar e Salto Grande e ramal de Pirajú, foram feitos sob a direcção do Dr. Luiz Pereira Barreto Filho, que se revelou um profissional competente e de rara habilidade.

As obras de arte de Cerqueira Cesar a Salto Grande são em pequeno numero, salientando-se pela sua importancia a ponte sobre o Rio Pardo que é composta de tres vãos de 30 metros.

Foi projectada pelo engenheiro chefe Dr. Joaquim Huet de Bacellar e construida sob a direcção do chefe de secção Dr. Luiz Pereira Barreto Filho. Esta ponte satisfaz plenamente ás condições de solidez, estabilidade e esthetica. Os encontros e pilares são de cantaria e as vigas de aço, de typo triangular e estrado inferior. A altura do taboleiro da ponte ao nivel normal das aguas é de 19 metros.

As superestructuras metallicas foram executadas pela casa Bruchban Flender Act Ges., cujos agentes no Brasil são os Srs. Ernesto de Castro & C. O vão de cada viga entre os pontos de apoio é de 31 metros.

A altura da viga é de 3,1 ms.; cada viga é dividida em 10 pannos, de 3,1 ms. de comprimento.

Em 1 de Dezembro foi aberto o trafego do trecho de Maratã a Barão, da linha ferrea de Montenegro a Caxias, no Estado do Rio Grande do Sul.

Em 26 de Outubro foi assignado o termo de contrato para a construção da Estrada de Ferro de Goyaz com as modificações do traçado, de accordo com o decreto n. 7.562, de 30 de Setembro ultimo.

Os directores daquella Estrada apresentaram ao Sr. Dr. Francisco Sá uma caneta de ouro para assignar o termo e, terminando o acto, o Sr. Ministro offereceu-a ao seu collega da pasta da Fazenda, Sr. Dr. Leopoldo de Bulhões.

O Deputado mineiro Sr. Vianna do Castello apresentou em 25 de Setembro na Camara o seguinte projecto de arrendamento da E. F. Central:

Art. 1.º O Governo arrendará a Estrada de Ferro Central do Brasil, em concorrência publica annunciada com seis mezes de antecedencia.

Art. 2.º O prazo do arrendamento não excederá de 60 annos.

Art. 3.º Além das clausulas usuas de garantia, o contrato de arrendamento estabelecerá as obrigações seguintes:

- conservar o actual pessoal do quadro;
- duplicar a linha de Belém á Barra;
- construir uma linha de bitola larga de Lafayette ou suas immedições a Bello Horizonte, no valle do Paroapeba, de modo a servir ás fazidas de ferro dessa zona;

4) alargar a bitola na linha do centro até Curvello e concluir a construção do ramal de Sabará a Ferros;

5) construir no Rio de Janeiro duas estações-modelo, contraes, uma para passageiros e outra para mercadorias e uma estação marítima modelo nos lugares designados pelo Governo;

6) adaptar a linha e o material fixo e rodante a todas as necessidades do trafego;

7) considerar como maxima a tarifa em vigor.

Art. 4.º O Governo fixará no contrato os casos e condições em que as tarifas serão baixadas, bem como os prazos dentro dos quaes serão installados e deverão ser concluidos todos os melhoramentos.

Art. 5.º Fica facultado ao Governo permitir o alargamento da bitola e a ligação da Estrada de Ferro Auxiliar á E. F. Central do Brasil na Barra ou em outro ponto mais conveniente, de forma a dispensar a duplicação da linha de Belém á Barra.

Art. 6.º O contrato de arrendamento poderá ser rescindido, a juizo do Governo, que estabelecerá os casos e as condições da rescisão.

Art. 7.º Revogam-se las disposições em contrario.

O Sr. Ministro da Viação e Obras Publicas resolveu devolver á Estrada de Ferro Oeste de Minas os trechos de Barra Mansa a Angra e de Barra Mansa a Cedro, que se achavam incorporados á Estrada de Ferro Central do Brasil, com todo o material fixo e rodante e os immoveis comprehendendo casas e terras situadas á margem das linhas.

Essa entrega effectivamente teve lugar ao principiar do mez de Novembro, conforme foi communicado por telegramma ao Director da E. F. Central do Brasil, pelos funcionarios a quem fóra incumbida essa missão.

Afim de evitar constantes desvios de correspondencia postal entre cidades ou villas, colonias e estações de Estradas de Ferro, designadas por nomes de pessoas, o Sr. Dr. Francisco Sá, Ministro da Viação, officiou ao Sr. Engenheiro Chefe da Repartição de Fiscalização das Estradas de Ferro, recomendoando que faça proceder a uma revisão systematica de todas ellas, enviando ao Ministerio a relação das estações naquellas condições e que officiasse ás companhias sob sua fiscalização para que não dêem o nome das suas estações nome

de pessoa viva ou morta, limitando-se a conservar nas que forem sendo inauguradas os nomes dos respectivos lugares, devendo as que porventura não tenham designação, receber nome, já de accidentes geographicos, já extrahidos da flora ou fauna, respectivas, já de qualesquer elementos da natureza que as caracterizem com a maior propriedade.

Nos ultimos dias de Outubro a Directoria da Estrada de Ferro Central do Brasil, allegando que a Estrada de Ferro de Juiz de Fóra a Piau, com a qual tem trafego mutuo, não satisfaz o debito de 170.649\$840, relativo ás contas de Janeiro deste anno, quando por uma das clausulas do contrato entra ambas, a ultima Estrada deveria liquidar contas até o decimo primeiro dia depois da apresentação da respectiva conta corrente, propoz ao Sr. Ministro da Viação a rescisão do accordo entre as duas vias-ferreas.

O Sr. Ministro da Viação autorizou a rescisão, feita a denuncia na forma da clausula XXV, devendo a Estrada de Ferro Central do Brasil providenciar desde logo, pelos meios de direito, para a cobrança da dívida da Estrada de Juiz de Fóra a Piau.

Um dos primeiros actos do Governo do Sr. Nilo Peçanha foi extinguir os passos gratuitos que na E. F. Central do Brasil serviam a muita gente que delles usava e abusava, com e sem applicação a actos attinentes ao serviço publico. O resultado material dessa medida salutar não se fez esperar e o primeiro mez seguinte a esse acto deu á estrada de ferro official um acrescimo de renda de 377 contos em relação ao mez correspondente do exercicio anterior.

Foi iniciada em 1 de Novembro a construção do prolongamento da linha de Rio Claro a Angra dos Reis, da E. F. Oeste de Minas.

O Sr. Meira e Sá apresentou no Senado este projecto:

O Congresso Nacional resolve:

Art. 1.º O Governo da União mandará construir uma estrada de ferro que, partindo do porto de Mossoró, na villa de Arêa Branca, atravessando, em linha mais ou menos recta, o Estado do Rio Grande do Norte, nos municipios de Mossoró, Carambas, Apody, Porto Alegre, Patú, Pão dos Ferros e Luiz Gomes, penetre no Estado da Parahyba, pelos sertões do rio do Peixe, proximo ao Estado do Ceará, e termine no sertão de Pernambuco, á margem do rio S. Francisco.

Paraphrago unico. Para a dita construção abrirá o Governo os creditos necessarios.

A E. F. Oeste e Minas, que no correr do anno havia feito em suas tarifas consideraveis reduções, verificou em Novembro o effecto pratico dessa medida de evidente alcance economico, apurando uma renda liquida de réis 600.000\$000.

Isso demonstra que, na especie, não são sempre as taxas altas que promovem grandes receitas, dando ás vezes resultados negativos que se aggravam na razão directa da elevação dos fretes.

Animada por esse resultado, aquella estrada de ferro consentio, em consequencia das resoluções assentadas no Congresso das Vias de Transporte, em baixar ainda mais alguns dos seus fretes, chegando mesmo a estabelecer reduções de 40, 50 e até 70 por cento que, ao que constava, a faziam notar como sendo, entre as vias-ferreas de bitola estreita, a de tarifas mais modicas.

Essas reduções e a regularidade dos serviços de trafego determinaram um acrescimo extraordinario nos trans-

portes, obrigando a Estrada a fazer, diariamente, maior numero de especiaes de cargas, além dos trens normaes.

O Governo do Estado do Rio expedia, em 4 de Dezembro, um decreto concedendo á Empresa Estrada de Ferro Thezopolis licença para construir uma estrada de ferro a vapor com um metro de bitola e o desenvolvimento aproximado de 40 kilometros, a qual, partindo da estação de Porto das Caixas, da Estrada de Ferro de Cantagallas, e passando pela linha ferrea da Thezopolis, no ponto mais conveniente, vá terminar proximo á estação do Entroncamento das Estradas de Ferro Grão-Pará e Norte, devendo a construção ser iniciada no prazo de dous annos, contados da data da expedição deste decreto, e entregue toda a estrada ao trafego dentro de igual prazo, a partir do dia em que tiver inicio a construção, tudo de accordo com a lei n. 187, de 17 de Novembro de 1894.

A "Brasil Great Southern Company" pediu autorização ao Sr. Ministro da Viação para construir um ramal ferreo a partir do kilometro 156, na extensão de 5.360 metros, orgado em réis 144.369\$054, para ser ligado á xarreada em construção, proximo á margem do rio Uruguay, no municipio de Itaqui, conforme o contrato dos proprietarios desse estabelecimento com a companhia da estrada.

Esse ramal terá por fim obstar o desvio para a Estrada Noroeste Argentina, que move tenaz competencia á "Great Southern" de tão avultado transporte de mercadorias.

Pediu mais a "Great Southern" que aquella despeza, levada á conta de custeio, seja distribuida por cinco exercicios, e bem assim que, de accordo com a lei, se lhe conceda isenção de direitos para o material necessario a importar.

O Sr. Ministro proferio este despacho: "De accordo, devendo a despeza do ramal ser distribuida pelos cinco semestres que faltam para findar o prazo da garantia de juros".

No decurso do anno foi motivo de critica e deu lugar a insistente reclamação por parte do Estado de S. Paulo, a circumstancia de conterem as tarifas da E. F. Central taxas que differencia a um mesmo producto, quando seja despachado nas estações interiores e exteriores, porque a eiva do proteccionismo tariffario transbordou das Alfandegas, onde domina, para a primeira via-ferrea do paiz, e assim é preciso que o producto estrangeiro, ainda quando reclamado pelas necessidades da nutrição nas diversas localidades do Brasil, encontre, além das pesadas taxas das Alfandegas, outra da estrada de ferro. Mas estas armas geralmente têm dous gumes, e o resultado da medida foi tolher a sahida de productos nacionaes de uns para outros mercados internos. Entre os factos articulados sobressahe o de uma remessa de 150 saccos de batatas que da estação do Norte, em S. Paulo, tinha de ser despachada para o nosso mercado; se o Norte fosse considerado, perante a administração da Central, estação interior, o frete seria de 10\$440 por tonelada; tido, porém, como exterior passou a ser de 74\$700, ou sete vezes mais. Este caso veio para as columnas da imprensa, onde severamente o commentámos, e ecoou na tribuna do Congresso, terminando a questão pela ordem expedida pelo Ministro da Viação, no sentido de não mais ser applicada á batata nacional remettida da estação do Norte essa taxa exorbitante, mas sim a outra, comprehendida na classe 9.ª da tabella respectiva.

CONGRESSO DAS VIAS DE TRANSPORTE NO BRASIL — Em sessão solemne, presidida pelo Sr. Ministro da Viação e Obras Publicas, realizou-se no dia 6 de Dezembro, ás 8 1/2 horas da noite, a abertura do Congresso das Vias e Transporte no Brasil, o primeiro que, por iniciativa official, se tinha convocado entre nós, mas de facto o terceiro, porque dous outros já se tinham realizado em 1882 e 1901, por iniciativa do Club de Engenharia.

No discurso inaugural que proferio, teve o Ministro phrases, como estas, que exactamente determinam o objecto do Congresso, ao passo que justificam a sua convocação:

"Não ha neste periodo da evolução nacional nenhuma necessidade tão imperiosa e inilludível quanto a de desenvolver e aperfeiçoar os apparelhos de circulação dos productos. Em vão procuraremos melhorar os methodos de cultura, em vão solicitaremos as populações trabalhadoras para as terras vastas e fertes do interior do paiz — se os resultados de seu trabalho não puderem escoar facilmente para os mercados consumidores."

Não entendeu o actual Governo da Republica que a brevidade do periodo de sua administração o obrigasse a ser uma pagina em branco na historia do progresso nacional.

Cruzar os braços seria, sem duvida, mais commodo. Nada fazer é o melhor meio de emmudecer a critica e a maledicencia. É um premio doce aos inertes a tranquillidade do silencio que se lhes faz em torno. Aquelles, porém, que recebem a missão do Governo como o mais arduo dos deveres sabem que nenhum de seus instantes deve ser poupado á preocupação do futuro de sua patria.

São indignos dessa missão os a quem o medo de errar condemna á paralyisia. Governar é o mais alto exercicio da vontade humana; e esta não tem o direito de deter-se diante da injustiça de uns e da ignorancia de outros.

Entre a inação commoda e as ousadias aventureiras, no tocante aos melhoramentos materiaes do paiz, escolheu o Governo o meio termo, renunciando a empreendimentos novos, cuidando de prolongar as estradas já existentes, de modo a avolumar-lhes os elementos de trafego, construindo os prolongamentos com os recursos fornecidos pelas linhas principaes e diminuindo as responsabilidades derivadas dos contratos já feitos.

Nada, entretanto, lhe pareceu mais digno da merecer os desvelos da administração publica do que animar a direcção commercial das estradas de ferro, e das empresas de navegação — de um espirito liberal — que as faça constituirem-se uteis auxiliares da industria e do commercio, pelo barateamento dos fretes, de sorte que não somente vivam da produção, mas vivam para a produção.

Esses problemas e o dos processos financeiros proprios para a construção das grandes linhas de drenagem commercial sollicitam os desvelos de vossa capacidade e de vossa experiencia. Delles ha, que em futuro pouco afastado ficarão solvidos até que possamos, como a Inglaterra, com uma só pauta e uma só tabella de fretes, supprir despezas intermediarias, superfluas e gravosas, e formar do paiz um vasto mercado em que as trocas se effectuem com simplicidade, barateza e rapidez entre as regiões mais remotas, interpondo-se entre o productor inicial e o destinatario effectivo um elo só: — a acção cooperativa dos transportadores.

Para attingir a esse ideal uma longa série de trabalhos preparatorios se impõe á attenção dos poderes publicos e da iniciativa particular.

De todos elles o principal e que ousamos esperar, constituirá o resultado pratico deste Congresso, é a revisão das tarifas de transportes, de modo a melhorar a classificação das mercadorias e a facilitar pelo barateamento dos fretes a exportação dos productos nacionaes."

É esta a relação completa das pessoas que se inscreveram no Congresso: Dr. Aarão Reis, Dr. Pedro Nolaseo da Cunha, da Estrada de Ferro de Goyaz; A. Connor, da Great Western; Commendador Francisco Casemiro A. da Costa, da Estrada de Ferro de Juiz de Fóra a Piau; Knox Little, da Leopoldina Railway; Dr. Gaston Cerzat, da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré; Dr. Oscar Trompowsky, das Estradas de Ferro Minas e Rio e Muzambinho; Dr. José Pereira Rebouças, da Companhia Mogyana; Dr. J. F. de Alencar Lima, da Estrada de Ferro Nazareth; Dr. Alvaro M. de Oliveira Castro, da Noroeste do Brasil; Marechal Moraes Jardim, da Companhia Chemins de Fer Nord du Brésil; Dr. Carlos J. F. Westerman, da E. F. Paraná; Dr. Adolpho Pinto, da Companhia Paulista de Vias Fereas e Fluviarias; Dr. Humberto Saboya de Albuquerque, da Estrada de Ferro de Sobral; Dr. Alfredo Lassance Cunha, da Repartição Federal de Fiscalização de Estradas de Ferro; Dr. Victorino de Paula Ramos, da Associação Commercial do Rio de Janeiro; Manoel Gomes de Mattos, da Associação Commercial de Pernambuco; José Bruno de Azevedo, da Associação Commercial de Campos; A. Monteiro de Souza, da Associação Commercial do Amazonas; Visconde do Monte Redondo, da Associação Commercial do Pará; Dr. Frota Pessoa, da Associação Commercial do Ceará; Dr. João Cabral, da Associação Commercial do Piahy; Dr. Pamphilio de Assumpção, da Associação Commercial do Paraná; Dr. Osorio de Almeida, do Centro Industrial do Brasil; Alcino José Chavantes, do Club de Engenharia; Francisco Fernandes Pereira, da Amazon Steam; João Carlos Pinto, do Baixo S. Francisco; Dr. Jeronymo Rabello, da Companhia Commercial e Navegação; Francisco Teixeira Coelho, da Espirito Santo a Caravellas; Dr. M. Buarque de Macedo, do Lloyd Brasileiro; Dr. Fabio N. Leal, do Rio Parahyba; Dr. Manoel Ferreira Machado, da S. João da Barra a Campos; Zenha, Ramos & C., da Navegação Sul Rio-Grandense; Dr. Francisco Feio, da Navegação do Rio Sapucahy; Coronel Joaquim Antonio de Noronha, da Companhia Vapores do Piahy; Dr. Gustavo Vauthier, da Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil; José Bernardo de Almeida, da Bahia a Minas; Frank Ambley, da Great Southern; Dr. Mala, da Sorocabana Railway; Antonio Fidellis, da S. Paulo Railway; Dr. Alberto Augusto Furtado, da União Valenciana; Dr. Joaquim Matoso Camara, da Sapucahy; Dr. Alfredo L. da Costa, Moreira, da Victoria a Minas; Dr. Augusto Cesar de Pinna, da Estrada de Ferro D. Theziza Christina; Dr. Chagas Doria, da Oeste de Minas; Dr. Alfredo Novis, da Estrada de Ferro Baruti; Drs. J. J. da Silva Freire, Carlos Euler, Alberto de Andrade Pinto, E. M. Tygna da Cunha e José Ascanio Burlamaqui, da Estrada de Ferro Central do Brasil; Commandante Vidal de Oliveira Freitas, da Inspectoria Geral de Navegação; Dr. João Felipe Pereira, da Inspectoria Geral de Obras Publicas; Dr. Arthur Guimarães, da Directoria de Viação do Estado de Minas; Dr. João Proença, da Rio Grande do Norte; Thadeu Rangel Pestana e Alberto Carneiro de Mendonça, da Agencia Geral de Despachos; Commandante Armando Burlamaqui; Commandante Armando Burlamaqui; Dr. Carlos de Niemeyer, Senador Hercilio Luz, Dr. Daniel Heminger, Eduardo Loschi, Dr. Heitor Lyra da Silva, Commendador José Gomes Carneiro, Dr. Joaquim Ma-

chado de Meilo, Dr. Luiz Cantanheda de Carvalho e Almeida e Julio Koeler.

Após uma semana de trabalhos em diversas sessões que diariamente effectuou, o Congresso encerrou-se no dia 13 de Dezembro, tendo approvado as seguintes deliberações:

## I

Modificações a estabelecer e novas medidas a adoptar, tendo por fim melhorar o regimen vigente das tarifas de transporte das estradas de ferro.

O — Congresso das Vias de Transporte no Brasil — é de parecer que:

I—Sejam ratificadas as seguintes resoluções, adoptadas pelo "Primeiro Congresso de Estradas de Ferro", reunido nesta Capital em 1882:—  
—Os fretes nas estradas de ferro não devem de exceder, em caso algum, o limite maximo dos que forem cobrados pelos meios ordinarios de transporte, na região servida pela estrada de ferro.

II—Convém promover o transporte dos productos provenientes das regiões mais afastadas dos mercados consumidores e exportadores, e, bem assim, o movimento de passageiros sobre grande distancia, adoptando-se geralmente o systema de tarifas differencias, de modo, porém, que as bases para as differenças de taxas, em cada estrada, sejam as que mais convierem para que a empresa transporte a maior quantidade possível de passageiros e mercadorias.

III—As estradas de ferro que constituem troncos de viação, devem de offerecer, em suas tarifas, concessões de redução de frete aos productos que percorrerem certas extensões de ramaes convergentes ou de prolongamentos dos mesmos troncos, afim de que as linhas, que com esses troncos se communicam, possam transportar sem sacrificio os productos das regiões mais afastadas, ampliando-se, assim, ás empresas de taes ramaes e prolongamentos os systemas de tarifas differencias.

IV—Convém ainda que as administrações, de dnas ou mais estradas de ferro, que se communicam, organizem de accordo tarifas communs para as mercadorias e passageiros que tenham de transitar por essas estradas, passando de uma para outras.

V—As estradas de ferro devem offerecer a faculdade de ser pago o frete das mercadorias nas estações de destino e, bem assim, outras vantagens, taes como:— a cobrança, por conta do remetente, de quantias com que estiverem onerados os generos, supprimentos ou additamentos sobre esses generos; e, finalmente, transporte a domicilio, nas cidades importantes.

VI—Sem quebra do principio geral — que as mercadorias devem de pagar, nas estradas de ferro, tudo quanto podem pagar — é indispensavel reduzir o mais possível os fretes dos generos alimenticios produzidos no paiz, das materias primas e machinismos destinadas ás industrias agricola e fabril e dos materiaes de construção, sobretudo madeiras nacionaes.

VII—Na revisão das tarifas das estradas de ferro do Estado e das que gozarem de garantia de juros não deve se perder de vista que os capitães nellas empregados têm direito, sempre que fór possível, a uma remuneração razoavel; mas, se com a redução das tarifas de taes estradas, o Governo reconhecer que

póde obter o estabelecimento ou o desenvolvimento de indústrias novas, que compensem o sacrificio resultante da redução, póde e deve fazê-lo.

VIII — Tendo as actuaes empresas que gozam de favores ou concessões do Estado limites estabelecidos em suas concessões para os fretes a cobrar devem de ser respeitadas esses limites, salvo novo accordo; porquanto é certo que fóra desses limites não podem essas empresas ser forçadas a reduzir as suas tarifas, senão mediante indemnização ou novos favores que compensem os sacrificios que semelhante redução lhes póde causar.

2.º — Sejam mais adoptados, como medidas geraes, as seguintes:

- tarifa differencial, commum ás diversas estradas de ferro em trafego mutuo, nos transportes para mais de um Estado, applicavel a differença da distancia total da procedencia ao destino;
  - tarifas de exportação, com prego fixo de procedencia a destino, para facilitar a exportação de productos que não tenham similares em zonas mais proximas do litoral;
  - redução de fretes para vagões completos e para trens completos;
  - uso de tarifas reduzidas, em certas épocas do anno, ou de experiencia, contanto que sejam para uso geral do publico e previamente annunciadas;
  - alargar o frete, como regra, todos os serviços, desde o recebimento da mercadoria até a final entrega, eliminadas as taxas accessorias, salvo em transportes de despachos especiais;
  - serem os fretes de mercadorias e encomendas calculados por peso, frete por volume;
  - gozarem os productos da industria nacional de razoavel redução de fretes;
- 3.º — As administrações das empresas de transportes — reconhecendo a necessidade de estimular e desenvolver a produção nacional e a influencia que sobre esta têm os fretes — observem sempre um regimen liberal no estabelecimento de suas tarifas, principalmente se lhes fór permitida maior liberdade de acção para adoptarem reduções convenientes.

## II

Modificações a estabelecer e novas medidas a adoptar, tendo por fim melhorar o regimen vigente das tarifas de transporte, nas vias maritimas e fluvias.

O — Congresso das Vias de Transporte no Brasil — é de parecer que:

- 1.º — Seja organizada uma pauta, ou classificação, de mercadorias, adequada ao serviço de transporte por via marítima e fluvial;
- 2.º — Sejam adoptadas para o serviço de navegação, tabellas de fretes máximos, por metro cubico, ou por tonelada, variaveis conforme a natureza da navegação, permitindo, entretanto, que o transporte possa ser feito, em qualquer occasião, por fretes inferiores aos estipulados nas tabellas adoptadas;
- 3.º — Sejam extensivas, á navegação fluvial de propriedade de estradas de ferro, as respectivas pautas, tarifas e condições regulamentares, em tudo quanto fór applicavel;
- 4.º — Sejam de bases decrescentes, de 500 em 500 milhas, as tarifas oficialmente organizadas para a grande cabotagem;

5.º — Fiquem as mercadorias directamente sujeitas, além do frete, ás taxas accessorias (de carga e descarga, transbordo e outras), que forem estabelecidas para serem cobradas nos portos de procedencia ou de destino.

## III e V

Necessidade e meios praticos de uniformizar, quanto possível, a nomenclatura das mercadorias, as bases geraes para a classificação tarifaria e as condições regulamentares dos transportes nas estradas de ferro.

Trafego e percurso mutuos das vias ferreas. Condições geraes em que devem de ser estabelecidos e mantidos. Facilidades para os espositores e garantias para as empresas de transporte.

O — Congresso das Vias de Transporte no Brasil — é de parecer que:

- 1.º — Convem que a comissão — que, constituída pelos representantes das principais empresas ferro-viarias do Estado de S. Paulo, alli já funcione com o fim de proceder á revisão geral completa dos respectivos codigos de tarifas — torne-se "geral", nella tomando parte representantes da Estrada de Ferro Central do Brasil, Leopoldina Railway, Minas e Rio e outras estradas de ferro, ficando essa "Comissão Geral", encarregada de elaborar um coodigo de disposições tarifarias, que uniformize, quanto possível a nomenclatura das mercadorias, as bases geraes para a classificação e as condições regulamentares dos transportes, para ser adoptado pelas linhas ferreas do país, no intuito de facilitar o trafego e percurso mutuos entre as mesmas;
- 2.º — É de conveniencia seja revisito o Regulamento de 1857, referente á fiscalização da segurança, conservação e policia das estradas de ferro, conforme votos de Congressos anteriores, agora renovados.

## IV

Organização de quadros uniformes para a representação estatística dos serviços ferro-viarios, em todos os seus elementos e dos respectivos resultados. Modelos geraes a adoptar.

O — Congresso das Vias de Transporte no Brasil — é de parecer que:

- 1.º — Todos os trabalhos estatísticos se centralizem, senão nas mãos de um unico empregado, ao menos sob a mesma direcção. (Voto emitido pelo Conselho Superior de Estatística da França);
- 2.º — Todos os elementos se organizem em periodos certos, podendo ser contados de Janeiro a Dezembro;
- 3.º — Taes elementos e, ainda, o numero de empregados, sejam referidos á extensão média em trafego naquelle periodo;
- 4.º — Na apuração dos elementos referentes ás receitas do trafego, constituidas pelas verbas: — animaes, bagagens e encomendas, carros e vehiculos, e mercadorias, sejam utilizadas as primeiras vias originaes dos despachos, depois de conferidos os calculos pela Contadoria; devendo, na apuração da verba — viajantes — empregar-se as mensasas de viajantes, depois de tambem rigorosamente conferidas pela Con-

tadoria, e representando o resumo das respectivas diarias enviadas pelas diversas estações e separadas em 1.ª e 2.ª classes.

5.º — Não sendo possível fazer a estatística de todas as mercadorias transportadas, por causa da extrema variedade, dizeres incorrectos, incompletos e obscuros de alguns despachos, é conveniente organizar uma classificação das mais communs e menos das zonas atravessadas e percorridas pela Estrada, classificação que deverá ser revista anualmente, afim de que se eliminem, se desdobrem, se accrescentem ou englobem algumas das classes, e isso de accordo com a necessidade e experiencia dos trabalhos;

6.º — Por ser um unico o material empregado nos diferentes transportes, como meio de verificação de melhor aproveitamento, se classifiquem os mesmos transportes de accordo com o proprio sentido, isto é, como movimento ascensional, os feitos em kilometragem ascendente, a partir da estação inicial, e como movimento descendente os em sentido contrario, convindo, porém, que sejam distinguidos, nas estações collocadas nos grandes centros industriais, ou em relação directa com os portos maritimos ou fluvias, os despachos que fizerem para as do interior, como "Importação"; e os que forem destinados a essas estações, despachados pelas estações do interior, ou que circulem no interior, ou que circulem em transitio, como "Exportação"; sendo dada a estas palavras o seu verdadeiro sentido commercial; e considerados todos os outros despachos entre estações, excluidos os despachos de imortação, como de movimento interestacional, podendo, para facilidade dessa discriminação, ser usadas notas de expedição de côres conveniencas;

7.º — Para organização dos diferentes percursos de trens, carros e vagões, as estradas adoptarão os processos que lhes forem mais convenientes, convindo, porém, que sejam sempre discriminadas as especies geraes dos trens, respectivamente com os carros e vagões, discriminados pelas suas especies e que forem por esses trens rebocados, considerando-se como unidade um vehiculo de duas rodas;

8.º — Para organização do percurso das locomotivas e da estatística do consumo de combustivel, de lubrificantes e de diversos, se adoptem os processos que forem julgados melhores, determinando-se os percursos conduzindo trens remunerados, especies de serviço, de lastro, viajando escoceiras e em serviço de manobras, sendo para o serviço de manobras o percurso computado na razão de 10 kilometros por hora desse serviço;

9.º — Sejam representadas, com toda a exactidão, as unidades de trafego e as de trabalho, discriminadas em todos os seus detalhes praticos, separando-se os serviços remunerados dos gratuitos, só devendo ser consideradas como unidades de receita e de despesa as determinadas pelos transportes remunerados; organizando-se tabellas em que sejam separados os diferentes transportes em: — pagando, gratuito e em serviço, e em que se indiquem as diferentes unidades de trafego, assim como a utilização dos trens e dos carros com os respectivos percursos, no transporte

de viajantes, de mercadorias, etc., e, tambem, os accidentes, adoptando-se para estes o modelo da Central do Brasil;

10.º — Se organizem estatísticas, permitindo avaliar a durabilidade do material empregado na superestrutura da linha, discriminando-se as diversas especies de dormentes e de trilhos, o tempo de conservação de cada um e a taxa de renovação.

11.º — Seja determinada precisamente a capacidade média kilometrica, oferecida e occupada, de cada especie de carro e de vehiculo, afim de serem deduzidas as respectivas taxas de utilização, sendo aquella de numero de viajantes e de cabeças, nos respectivos vehiculos e de toneladas nos carros, e especificadas as toneladas-kilometro de peso bruto e de peso util e sua relação para o bruto e determinado a carga util por vehiculo (carregado e vazio) e por trem; sendo, para o exame do consumo de carvão nas locomotivas, accrescentado ao peso bruto acima referido o peso proprio da locomotiva e seu tender;

12.º — Se especifiquem a receita e a despesa (compreendidos na receita e na despesa os transportes remunerados, gratis e em serviço) por toneladas-kilometro de peso util, considerando, tambem, entre os diversos coefficients, o numero de toneladas-kilometro referentes a cada empregado;

13.º — Se organizem quadros com receitas, separando as que são propriamente do trafego das accessorias e a respectiva porcentagem com que concorre cada verba;

14.º — Se organizem quadros com as despesas de custeio, separando o pessoal do material e porcentagem respectiva, assim como a conta de capital;

15.º — Seja dado o coefficiente de trafego como a relação da despesa, de custeio, exclusivamente, para a receita propria do trafego;

16.º — Quando forem empregadas as médias, sejam tambem as máximas e as mínimas, se possível;

17.º — Se uniformizem os pesos dos viajantes, dos animaes, dos carros e vehiculos; podendo-se adoptar o peso de 70 kilos para os viajantes de 1.ª e de 2.ª classe, e fixar o peso de 300 kilos para os animaes asinino, cavallar e muar, o de 400 para o vacuum, e o de 100 kilos para o caprino, lanigero, suino e não especificados, e finalmente o de 400 kilos para os carros de duas rodas e o de 600 kilos para os de quatro; parecendo razoavel adoptar, como medida comparativa e processo para determinar o custo uniforme da unidade geral de transporte, o meio seguinte:

- a) — determinar o equivalente de vagões de mercadorias (pelo peso) a um carro de viajantes;
- b) — achada essa relação, multiplicar a pela carga média de um vagão de mercadorias (carregado e vazio), e o producto dividido pelo numero médio de viajantes, por carro, dará o peso de um viajante;

18.º — Sendo nossa moeda inconversivel, de valor oscillante e não se prestando, portanto, a comparações, se reduzam as receitas e as despesas á libra esterlina, ao cambio médio annual, cuja nota seja fornecida pela Camara Syndical dos Corretores da Praça do Rio de Janeiro;

19.º — Em periodos biennaes sejam organizados diagrammas e tabellas, ou quadros graphicos, elucidativos dos diversos transportes;

20.º — Sejam determinados os desenvolvimentos virtuaes ás estradas de ferro, separadamente para as suas linhas de tronco, ramaes e sub-ramaes, em um e outro sentido, organizando-se de conformidade, os quadros de distancias das estações referidas á estação inicial;

21.º — Das despesas de locomoção, só sejam levadas á conta propriamente de trafego, as de administração, de tracção e de reparação do material rodante, sendo todas as outras que lhe forem pertencentes, lançadas na conta de "Diversas" e demonstradas em quadros distintos;

22.º — A conta de custeio em particularmente ás de trafego, nas estradas de ferro da União ou por ella subvencionadas por qualquer forma, sejam levadas todas as despesas com o material que fór adquirido para a substituição da superestrutura da linha, de locomotivas, carros, vagões, eixos e aros, etc., deduzido o valor do material retirado, creando-se um fundo especial de depreciação annual para distribuição dessas despesas, afim de que não pesem mais sobre um anno que sobre outro;

23.º — Todas as estradas de ferro procurem cingir-se aos quadros e tabellas organizadas pela Reartição Federal de Fiscalização das Estradas de Ferro.

## VI

Trafego mutuo nas vias de transporte terrestres, maritimas e fluvias, comprehendido o caso das terrestres situadas entre maritimas ou fluvias, e vice-versa. Condições geraes em que convenga ser estabelecido e desenvolvido.

O — Congresso das Vias de Transporte no Brasil — é de parecer que:

- 1.º — O trafego mutuo, entre estradas de ferro e empresas de navegação marítima e fluvial, operação sempre vantajosa aos interesses publicos e particulares;
- 2.º — É necessaria revisão da actual legislação aduaneira da Republica para que accórdos de trafego mutuo com empresas estrangeiras de navegação possam operar-se em condições vantajosas;
- 3.º — No estado actual da nossa tarifa ferro-viaria e de navegação, o accórdo, já em execução, entre a Estrada de Ferro Central do Brasil e o Lloyd Brasileiro, póde servir de modelo a outros convenios analogos de trafego mutuo;
- 4.º — É de toda conveniencia que o Governo tome a iniciativa de promover a realização de taes accórdos de trafego mutuo.

## VII

Exame critico dos systemas tributarios, federal e estaduais, nas varias taxas e disposições que affectam o serviço das vias de transportes. Modificações necessarias.

O — Congresso das Vias de Transporte no Brasil — é de parecer que:

- 1.º — Seja estabelecido o regimen das isenções de impostos aduaneiros para o material destinado a estradas de ferro e á navegação, quer de concessão federal, quer de concessão municipal, feitas as necessarias excepções em beneficio da industria nacional;

2.º — Seja revisito o regulamento para fiscalização e cobrança do imposto federal de transporte, no sentido de tornalo mais equitativo e proporcionado aos preços das passagens, tanto nas estradas de ferro como nas linhas de navegação marítima e fluvial, para o que já está o Governo autorizado pelo art. 17 da lei n. 2.050 de 31 de Dezembro de 1908;

3.º — Sejam abolidos, ou pelo menos aliviados, pelos Estados, os impostos de transitio;

4.º — Attendendo a que o desenvolvimento das indústrias de transportes, sob o regimen de fretes reduzidos, depende exclusivamente do da produção nacional, convém proceder-se á revisão, nesse sentido, do nosso systema tributario, de modo a allivial-a tanto quanto possível.

## VIII

Influencia sobre a vida economica das empresas nacionais de transportes marítimo e fluvial, dos impostos interestaduais e municipais, dos convenios sobre fretes e rebates e da applicação dos regulamentos vigentes aduaneiros, sanitarios, postaes e de capitania.

O — Congresso das Vias de Transporte no Brasil — é de parecer que:

- 1.º — As empresas nacionais de navegação de cabotagem devem procurar evitar as perturbações que, sobre a sua vida economica e sobre o proprio commercio, determina a instabilidade dos fretes;
- 2.º — As empresas nacionais que mantiverem linhas regulares para portos estrangeiros, devem ser amparadas, por medidas convenientes, no trafego internacional;
- 3.º — São muito prejudiciaes, ás permutas entre os Estados e ao trafego marítimo e fluvial, os impostos interestaduais, os impostos, os emolumentos, sobre os navios nacionais em trafego nos portos da Republica e os impostos asiduaes e municipais sobre agencias e sobre o material auxiliar, de carga e descarga, das empresas de navegação que executam serviços contratados com o Governo Federal;
- 4.º — Sejam modificadas as normas sem vigor para o despacho dos navios nacionais, de forma a serem estes despachos feitos no porto inicial de cada viagem e válidos para a viagem redonda, sendo apenas visados, sem novas formalidades, emolumentos ou sellos, nos portos de escala;
- 5.º — Sejam abolidas as visitas para os paquetes de passageiros que tiverem medico subordinado á Directoria da Saude Publica e para os demais navios de passageiros, nacionais ou estrangeiros, sejam ellas feitas á chegada dos mesmos, a qualquer hora do dia ou da noite;
- 6.º — Seja adoptada uma fórmula unica de manifesto ou de lista de cargas e passageiros para uso das empresas e de todas as repartições officiaes;
- 7.º — Sejam dispensadas, nas operações de navegação de cabotagem, as exigencias da "Consolidação das Leis das Alfandegas", quando cabíveis exclusivamente á navegação do exterior;
- 8.º — Sejam abolidas as desinfecções dos navios de passageiros, salvo caso de exigencias da saude publica;
- 9.º — Sejam as malas do Correio entregues e recebidas, a bordo, pelas respectivas repartições postaes;
- 10.º — Seja modificado o Regulamento das capitaniaes dos portos, principalmente para redução do numero de vistorias em cada anno;

- 11.º—Seja revisto o Regulamento da prática dos portos, no sentido de, abolido o privilégio, ser facultado ás empresas de navegação de cabotagem contratar livremente seus praticos;
- 12.º—Seja revisto o Regulamento da navegação de cabotagem.

## IX

Conveniência de adoptar as estradas de ferro federaes, além da escripturação official, de accordo com as prescripções do Thezouro Federal, outra, propriamente mercantil, discriminando convenientemente as despesas de custo e do capital.

O—Congresso das Vias de Transportes no Brasil—é de parecer que:

- 1.º—No intuito de mais promptamente habilitar a administração das ferro-vias da União a conhecer, em seus detalhes, as despesas e receitas respectivas, assim como as quantias empregadas em melhoramentos e aquisições, que importem aumento de capital, convém que essas administrações ampliem a sua escripturação, annexando á escripturação de caracter fiscal, exigida pelas leis da Fazenda, a escripturação, auxiliar em uso actualmente, dando-lhe uniformidade e os moldes de perfeita escripturação industrial; systematizando, assim, os valiosos elementos de apreciação, já existentes, baseados nos abundantes dados estatísticos que mensalmente são coordenados nos diversos departamentos e publicados em relatórios annuaes.

## X

Estudo de consumo da lenha como combustível nas vias de transporte e do emprego de domatões de madeira nas estradas de ferro, sob o duplo ponto de vista da economia do serviço das empresas e do regime florestal do país.

O—Congresso das Vias de Transportes no Brasil—é de parecer que:

- 1.º—A cultura florestal será um bem para o país, uma fonte de riqueza para os que a explorem e uma obra particularmente útil para as linhas ferreas e navegação fluvial, mercanciação dos lavradores, bem como o amparo e a animação dos pequenos poderes, principalmente nas regiões pobres de matas, ou já de vastadas, e assim, também, nas que têm sido flageladas por secas periódicas;
- 2.º—Convém seja adoptado o tratamento dos dormentes de madeiras brancas pelos processos antisepticos e o empedramento do leito das estradas de ferro, como meio de poupança da riqueza florestal do país.

## XI

Medidas que poderão as empresas de transporte promover, ou auxiliar, para activar o desenvolvimento economico das zonas marginaes.

O—Congresso das Vias de Transportes no Brasil—é de parecer que:

As medidas que poderão as empresas de transporte promover, ou auxiliar para activar o desenvolvimento economico das zonas marginaes, devem ser as seguintes:

- a)—auxiliar a propagação dos governos federal e estaduais, no sentido da colonização das zonas marginaes das vias de transporte, e promover a fundação de colonias de estrangeiros, ou nacionaes;
- b)—estabelecer campos de demonstração, onde o agricultor aprenda os processos modernos para tirar da terra os maiores proveitos possíveis;
- c)—facilitar ás colonias marginaes das vias de transporte os meios de aquisição de instrumentos aratorios, adubos chimicos, sementes, etc., e, bem assim, a venda dos diversos productos;
- d)—adoptar tarifas essencialmente commerciaes, no sentido dos productos coloniaes poderem chegar sempre ás praças consumidoras e exportadoras; e, quando necessario, auxiliar os produtores com supplementos garantidos pelas mercadorias a transportar;
- e)—auxiliar o estabelecimento de indústrias na zona marginal da linha e, bem assim, a construção de pequenas estradas regionaes.

## XII

Privilegio de cabotagem, regimen de subvenção, fiscalização e direcção geral e premios de velocidade (Memoria apresentada pelo Sr. commandante A. Burlamaqui).

O—Congresso das Vias de Transportes no Brasil—é de parecer que:

- 1.º—O privilegio que a Constituição assegura ao pavilhão nacional para a navegação de cabotagem é uma sã medida que consulta perfeitamente os interesses nacionaes;
- 2.º—As subvenções são o meio mais seguro de protecção á marinha mercante, momentaneamente entre nós, por ser esta, presentemente, o unico vehiculo que possui o paiz para a troca dos seus productos em toda a extensão do seu littoral, devendo as subvenções obedecer á necessidade de regularidade de communicações, á rapidez que já se torna imprescindível entre certos centros de vida intensa, sem prejuizo das escalas intermedias, e á conveniência de estimular o desenvolvimento de novos portos;
- 3.º—A conveniência de concentrar em um só orgão de fiscalização e direcção todas as dependencias da navegação e do commercio marítimo, aos poderes publicos aconselha a criação de uma repartição autonoma de marinha mercante;
- 4.º—Convém dar ás capitaniaes dos portos organização mais consentanea com o espirito commercial da navegação;
- 5.º—No intuito de animar os capitães applicados em empresas de navegação, tornando, assim, possível a aquisição de material cada vez mais aperfeiçoado, principalmente em relação á velocidade, convém sejam concedidos premios que, nas viagens ordinarias, desenvolvam marcha superior a 15 milhas horarias e tenham seus planos devidamente approvados pelos poderes publicos.

## XIII

Fundação de um "Centro das Vias de Transporte no Brasil".

O—Congresso das Vias de Transportes no Brasil—é de parecer que: Convém seja fundado, nesta Capital, o CENTRO DAS VIAS DE TRANSPORTES DO BRASIL, destinado a promover a aproximação entre as empresas de transporte e realização das indicações do "Congresso das Vias de Transportes no Brasil", proseguindo no exame dos assumptos que possam interessar o problema da viação geral da Republica, no duplo intuito do respectivo desenvolvimento e do gradual barateamento dos fretes, constituindo-se orgão consultivo para as empresas, para o governo e para o publico; ficando a propria "Commissão Executiva incumbida dos trabalhos preliminares indispensaveis a essa fundação.

Ainda se não sentem, entretanto, na vida pratica, os efeitos decorrentes deste Congresso, posto que já se tenha anunciado que algumas estradas de ferro, em cumprimento do que ficou estabelecido, promovem redução nos seus fretes em referencia a alguns productos entre os quaes o xarope.

PORTOS — Como é sabido, o Governo Federal está procedendo a obras e melhoramentos nos seguintes portos do Brasil: — Manaus, Belém do Pará, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul.

No Maranhão tinham sido concluidos, no principio do anno, os estudos para o porto de Itaqui, a léste da bahia de S. Marcos, perto da Capital do Estado; no Ceará tinham tambem sido concluidos os estudos preliminares para os portos de Camocim e Fortaleza, estando em preparo o projecto para o primeiro, e constituindo o segundo um problema de mais difficil solução, devido ao consideravel movimento de arcas ao longo da costa; como serviço provisório para melhorar a situação do commercio daquella Estado, ia ser começada a dragagem da pequena bahia abrigada pelo antigo quebra-mar, afim de tornal-a accessivel a pequenas embarcações do serviço costeiro; no Natal estavam sendo feitos trabalhos de dragagem e arrazamento do Recife da Baixinha para regularização do canal que dá entrada ao porto; para o Paraná ia ser destacada uma commissão para fazer os estudos e organizar um projecto de melhoramento da barra e do porto de Paranaguá; tinham ficado concluidos os estudos e tinha sido organizado o projecto para melhoramento do porto de Curitiba.

E' de notar que neste enunciado nada se diz dos portos de Piahy, Parahyba e Alagôas, Sergipe, Espirito Santo e Santa Catharina.

Neste ultimo Estado, entretanto, tinham sido iniciados e estavam em andamento obras nos portos de Itajahy e Laguna, que é de esperar não tenham sido interrompidas; no da Victoria parece que se trata de fazer melhoramentos importantes que o adaptem, sobretudo, ao movimento do minério, se effectivamente for avante o intuito de explorar as grandes jazidas de ferro do Estado de Minas; nos do Piahy e de Sergipe nada se viu fazer, mas em compensação ninguém ainda se lembrou de os onerar em troca de beneficios não prestados; outro tanto, porém, não acontece com os Estados de Parahyba e Alagôas, sujeitos no orçamento da receita a contribuir, durante o anno de 1910, com 2 o/o em ouro sobre o valor official da importação, para obras cujos estudos ainda nem foram iniciados.

Ao terminar o anno que retrospectivamente o porto do Rio de Janeiro tinha 2.470 metros corridos de caes completamente prompto, faltando construir, para conclusão das obras, mais 895 metros.

Acham-se construidos cinco armazens com uma área total de 17.500 metros quadrados; e estavam promptos para funcionar 17 guindastes, sendo 13 de 1.500 kilos e 4 de 5.000 kilos.

A avenida do caes, calçada a parallelipipedos e macadam, com agua, esgoto, iluminação e linha de bonds, tinha a extensão de 1.000 metros corridos.

Todo o canal do caes estava dragado na cota de 10 metros, pelo menos, abaixo da maré média.

Foram dragados cerca de 8.000.000 metros cubicos, sendo aproveitados para o aterro cerca de 2.000.000 metros de areia limpa.

A escavação do morro do Senado fornece, para o aterro, um volume de 1.600.000 metros cubicos.

Realizou-se no dia 12 de Outubro, a inauguração do primeiro trecho de caes do porto do Pará, na extensão de 120 metros.

Deferindo o pedido dessa inauguração o Sr. Ministro da Viação e Obras Publicas expedio as seguintes instrucções:

"Autorizo a inauguração do trecho de caes de 120 metros, de que trata o requerimento. Inaugurado elle, serão cobradas as taxas do contrato, conforme determina o 2º periodo da clausula XVI, devendo ser isto comunicado ao Ministerio da Fazenda, para resolver a applicação do disposto na 1ª parte da citada clausula.

Correrá por conta da Companhia o transbordo de mercadorias em alvarengas, quando os navios não atracarem ao caes. Quanto ás mercadorias descarregadas nos trapiches desapropriados pela Companhia, por isto que não gozam das vantagens offerecidas pelo serviço de caes, pagarão as taxas de capataziaes e de armazenagem, sendo estas fixadas em o n.º 2 das tarifas annexas ao Regulamento approvado pelo decreto n.º 6.644, de 17 de Setembro de 1907."

O Sr. Ministro da Fazenda, por sua vez, dirigio ao Inspector da Alfandega o seguinte telegramma:

"A vista da requisição feita pelo Ministerio da Viação e Obras Publicas, em Aviso n.º 247, de 15 de Setembro proximo findo, e informações dessa Alfandega, autorizei a Companhia "Port of Pará", a iniciar terça-feira, 12 do corrente, o serviço do novo caes e armazem já construidos. Ao referido caes só podem atracar e descarregar os navios que essa Inspectoria designar, tendo em vista a capacidade do trecho já construido e do armazem, ao qual serão recolhidas as mercadorias que essa Inspectoria determinar. Fica ao criterio dessa Inspectoria a distribuição do serviço pelo caes e pela ponte da Alfandega, bem assim a designação dos armazens da Companhia ou da Alfandega, a que serão levadas as mercadorias."

A Companhia se obriga até o dia 12, a estabelecer os meios precizos para condução dos volumes que descarregarem no caes e que tenham de ser recolhidos aos armazens da Alfandega. Quanto a demolição dos antigos armazens e da ponte, a Companhia poderá realizal-a quando for ella indispensavel ao serviço de construção e dragagem, a juizo dessa Inspectoria.

A Companhia reclama que lhe sejam adjudicadas as taxas de mercadorias de capataziaes referentes aos volumes que ella descarregar e conduzir aos armazens da Alfandega. Em breve será enviado a essa Inspectoria o Regulamento approvado e as taxas estabelecidas pelo contrato.

A Delegacia Fiscal do Thezouro receberá a devida comunicação."

No dia determinado o vapor *Justo Chermont* conduziu ás officinas de Valdecans as autoridades e convidados que visitaram todas as dependencias, inclusive as docas fluctuantes.

Regressando, o vapor entrou no canal provisório e atracou ao caes onde se achava uma multidão compacta.

Entre vvas e palmas, o Sr. Archimedes Rego, Delegado Fiscal, declarou em nome do Sr. Ministro da Fazenda, inau-

gurado o serviço de trafego do porto de Belém, lavrando-se a competente acta.

Foi collocada uma placa commemorativa, a qual foi cravada na muralha do caes. Essa cerimonia foi executada pelo Desembargador Augusto Olympio, representante do Governador, e pelo Senador Antonio Lemos, Intendente da Capital.

Em seguida atracou ao caes o paquete de alto bordo *Guthbert*, no meio de delirantes aclamações.

Todas as embarcações estavam embandeiradas em arco.

Aberto o armazem, foi servido o *lunch*, orando o Desembargador Borborema, em substituição ao Dr. Mac Dowell.

Tanto a imprensa local como a carioca estiveram representadas.

Foram tiradas varias photographias.

No dia 6 de Novembro foi ultimada a construção da muralha do caes de Santos, com a collocação da ultima pedra do seu capamento, em solemne cerimonia, realizada na presença do Sr. Dr. Auto Sá, que alli foi representar o Sr. Dr. Francisco Sá, Ministro da Viação, dos Srs. Drs. Washington Luiz e Carlos Guimarães, Ministros do Governo de S. Paulo, representando o Sr. Dr. Albuquerque Lins, Presidente do Estado, de representantes da Associação Commercial e Camara Municipal de Santos, do Capitão do Porto, do Director da Escola de Aprendizes Marinheiros, Inspector da Alfandega, de membros das principaes casas commerciaes e estabelecimentos de credito daquela praça.

A pedra, que completou, por sua collocação, a extensão do caes entre Vallongo e um ponto além dos Outeirinhos, tinha em seu paramento, em letras de bronze salientes, a data do dia e, para o seu argamassamento concorreram os excursionistas que alli se achavam, servindo-se de uma rica colher de prata, que foi offerecida pelo corpo tecnico da Companhia ao seu digno Presidente, Sr. Candido Gaffrée, e de que este fez presente ao Sr. Ministro da Viação.

Terminada essa cerimonia, que foi festejada por prolongadas palmas dos assistentes e apitos das embarcações e locomotivas, passaram os convidados a percorrer o magnifico almoxarifado e as importantes installações das officinas, começando pela ferraria, de machinas, fundição, carpintaria, visitaram a casa em que têm de ser montados os aparelhos de transformação da energia electrica, produzida na usina do Itatinga, de modo a tornal-a adequada aos trabalhos mecanicos do caes e da industria particular e ás necessidades da iluminação não só do caes e seus edificios, como ainda da cidade de Santos.

Dirigindo-se em seguida para um barcão provisoriamente construido, na faixa do novo caes, foi-lhes servido lanchonete, que terminou por diversos brindes. Entre os quaes destacamos o do Presidente da Companhia, dirigido aos Srs. Presidente da Republica e Ministro da Viação, seguindo-se o do Sr. Dr. Auto Sá, ao Estado de S. Paulo, na pessoa do seu Presidente, o Sr. Dr. Albuquerque Lins, e a expressiva e eloquente saudação, na qual o Sr. Dr. Carlos Guimarães, Ministro do Interior, salientou os serviços que a Companhia Docas prestou e está prestando com suas magnificas obras, ao progresso e ao desenvolvimento do Estado de S. Paulo, que seriam impossiveis sem os recursos de trabalho que taes obras representam.

Terminado o almogo, dirigiram-se todos em bonds puxados por locomotivas a vapor, ao morro de Jabaquara, situado a cerca de quatro kilometros do caes, e ali visitaram o serviço de escavação da terra necessaria ao grande aterro entre Paqueta e Outeirinhos e ao da extracção de pedra para o enrocamento atrás da muralha, extracção feita por meio de machinas perfuradoras, movidas a ar comprimido, em uma estação central, onde se acham installados os compressores mo-

vidos a vapor. No mesmo sitio de Jabaquara os excursionistas tiveram occasiao de ver as casas que para os operarios construiu a Companhia Docas, entrando em uma dellas, onde notaram muito asseio e ordem.

De volta ao caes, teve lugar a visita ao serviço do trafego, a começar pelo armazem externo n.º III, com 230 metros de comprimento sobre 40 de largura, destinado ao serviço de manipulação e ensaque do café. Esses armazens substituem os dos commissarios e exportadores que alli dispõem de espaço sufficiente para a realização do trabalho de escolha, separação, mistura, ensaque e pesagem do café que vem do interior, necessario á formação dos tipos adoptados nos mercados consumidores, tudo mediante o pagamento de apenas 100 réis, por sacca de 60 kilos, qualquer que seja o prazo de estadia do café.

Nessa occasião o Presidente, Sr. Candido Gaffrée, expoz, longa e minuciosamente, aos visitantes, especialmente ao Sr. Dr. Washington Luiz, os serviços prestados pela Companhia, particularmente á lavoura do café, dando explicações ás mais completas sobre a taxa de capataziaes desse genero que comprehendem a remuneração do trabalho que o pessoal executa, tomando a sacca do café na carroça, leva-la a bordo do navio, com responsabilidade da Companhia pelas faltas que se verificarem.

Teve lugar depois a visita ao caes em trafego, percorrendo os excursionistas os armazens internos do Paquetá até á Alfandega e examinando os serviços de descarga dos navios e de embarque do café, tendo estado tambem na casa de força n.º 2, onde funcionam os compressores de agua para os guindastes hydraulicos. No caes, em frente á Alfandega, entraram todos nos rebocadores da Companhia, que conduziram a comitiva até a rampa do Vallongo, onde desembarcou se dirigio á "gate" do S. Paulo Railway, embarcando no trem das 4 1/2 horas da tarde para a Capital do Estado.

Com a terminação da construção agora realisada, fica o porto de Santos dotado com uma extensão de caes de mais de 4.720 metros, ou mais do dobro da que em trafego até hoje tem dado vazio ao movimento commercial daquela praça, cujo maximo de tonelage apenas attinge a cerca de 1.400 mil toneladas. A utilização maxima do caes foi, por conseguinte, apenas de pouco mais de seiscentas toneladas de mercadoria por metro de caes e anno, o que daria para a extensão total de 4.720 metros a capacidade de 2.832.000 toneladas.

Ha portos, porém, em que a utilização do caes chega a attingir a 1.200 e até 1.540 toneladas por metro corrente, devido ao emprego de guindastes e de aparelhos aperfeiçoados para o serviço de embarque e desembarque de mercadorias.

E' de esperar que em Santos sejam empregados todos esses aperfeiçoamentos, attenta a intelligente direcção que tem tido até hoje os trabalhos do porto e, então, o coefficiente de utilização poderá ser talvez superior ao de 1.540 toneladas de porto de Marselha, onde o serviço é feito em docas fechadas, com manobras demoradas, que não existem aqui, onde é muito facil e expedita a atracação do navio ao caes. Admittido, porém, o mesmo coefficiente de utilização de Marselha, o porto de Santos fica com extensão de caes sufficiente para a movimentação annual de 7.268.000 toneladas, ou mais de cinco vezes o maximo movimento até hoje realizado, sendo que em 11 annos de serviço a tonelage total do caes apenas duplicou.

Ainda com referencia ao caes de Santos cumpre relatar que em 4 de Outubro foi assignado o seguinte decreto:

"O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, attendendo á necessidade de estabelecer as bases para a prestação das contas do trafego do caes de Santos, de modo a ficarem claramente

discriminados o capital, a receita, a despesa e a renda líquida para os efeitos da lei n. 1.746, de 13 de Outubro de 1869, e contratos referentes aquella obra, e considerando que a applicação do regimen estabelecido para verificação da contabilidade de outros portos da Republica assegura a melhor fiscalização por parte do Governo e simplifica as relações deste com as empresas fiscalizadas, decreta:

Artigo unico. Ficam approvadas as clausulas que com este baixam, assignadas pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Publicas, para o fim da prestação das contas do trafego do caes de Santos.

Rio de Janeiro, 4 de Outubro de 1909, 85<sup>a</sup> da Independencia e 21<sup>a</sup> da Republica. — Nilo Peganha. — Francisco Sá.

Clausulas a que se refere o decreto n. 7.375, desta data

I. Será considerada renda bruta da Companhia Docas de Santos a somma de todas as rendas ordinarias ou extraordinarias, eventuales ou accessorias, que forem por ella recolhidas.

II. Será considerada despesa da mesma Companhia a somma de todas as despesas com a sua administração, e custeio de todos os serviços, comprehendendo a conservação e reparação de todas as obras, apparelhos, machinismos, material fixo, rodante e fluctuante, a dragagem do porto nos termos do decreto n. 2.411, de 23 de Dezembro de 1896, a illuminação das faixas do caes, dos armazens e edificios, das ruas abertas em terrenos da mesma Companhia, a conservação dos calçamentos dessas ruas, o supprimento de agua aos navios, a conservação e custeio das obras e serviços para a produçõ e uso da energia electrica e quaesquer outras despesas ordinarias ou extraordinarias, eventuales ou accessorias, inclusive a contribuição para as despesas de fiscalização do contrato por parte do Governo.

III. Fica fixada a quota de 40 por cento da renda bruta definida na clausula I para as despesas especificadas nas clausulas II e a quota de 60 % da mesma renda bruta como representativa da renda líquida da Companhia, para a remuneração do capital empregado pela mesma, nos termos da clausula V, até o limite maximo marcado no paragrapho 5<sup>o</sup> do art. 1<sup>o</sup> do decreto n. 1.746, de 13 de Outubro de 1869.

IV. As despesas com obras novas, que forem autorizadas pelo Governo, serão incorporadas ao capital da Companhia, e bem assim as de reconstrução ou de consolidação, quando, a juizo do Governo, não sejam motivadas por defeitos de construção primitiva ou por falta de conservação.

Este capital terá direito á remuneração em cada semestre, á proporção que for sendo efectivamente empregado em obras realizadas no semestre, comprovadas pela Companhia e aceitas pela fiscalização por parte do Governo as respectivas despesas, de accordo com os organamentos approvados e preços de unidade nelles estabelecidos.

V. O capital da Companhia é a somma dos organamentos approvados até esta data, que estiverem representados pelas respectivas obras, de conformidade com os projectos e tabellas de preço a que se referem os mencionados organamentos e a elle será additado o valor de outras obras que forem executadas até o dia 7 de Novembro de 1912, de conformidade com os planos, organamentos e preços de unidade que forem approvados pelo Governo até essa data.

Deste capital será reduzido, na conformidade das clausulas III e IV do decreto n. 9.979, de 12 de Julho de 1888, o producto da venda, feita de accordo com o Governo, dos terrenos aterrados que não forem necessarios ao serviço da Companhia.

VI. A Companhia obriga-se a apresentar ao Governo até o fim do mez de Março de cada anno, o balancete da renda bruta do anno anterior.

VII. Ficam em vigor as clausulas dos decretos anteriores não modificados pelas presentes.

Rio de Janeiro, 4 de Outubro de 1909. Francisco Sá.

Segundo esse accordo entre a Companhia e o Governo, expresso assim em termos claros e inopismaveis, facilmente ficarão discriminados os quatro principaes elementos — capital, receita, despesa e renda líquida — cujo conhecimento se torna necessario para a completa execução da lei de 1869.

Ficou assim terminada a campanha que o Governo passado iniciou e levou até á violencia contra direitos claramente expressos nos contratos da Companhia Docas de Santos, querendo obrigála a exhibição de seus livros commerciaes, tendo o actual Governo sabido obter por accordo o que essa Companhia não cedeu pela violencia, isto é, o inicio da época em que devendo ser contados os periodos de cinco annos em que serão revistas as taxas que, pelos contratos, só poderiam ser contados da data da terminação das obras.

— Sob a presidencia do Sr. Dr. Francisco Sá, Ministro da Viação e Obras Publicas, reuniram-se em 13 de Julho os Srs. Drs. Paulo Frontin, Manoel Maria de Carvalho, Ozorio de Almeida, Sergio Saboia e Inspector da Alfandega Sr. Loureiro Fraga, constituidos em comissõ para emitir parecer sobre a conveniencia do arrendamento ou administração do caes do porto desta Capital.

O Sr. Dr. Paulo Frontin leu o seguinte parecer que foi approved por unanimidade de votos:

“Considerando que sómente estão concluidos seis armazens do caes e que apenas se acha devidamente apparehado o trecho entre o Canal do Mangue e o extremo oeste da antiga estação Maritima da Estrada de Ferro Central do Brasil;

Considerando que a área dos armazens promptos representa menos da metade da área dos armazens da Alfandega o que impede de concentrar no caes o serviço da Alfandega e dos trapiches alfandegados;

Considerando ainda que ha toda a vantagem em aproveitar o trecho do caes e armazens concluidos;

Considerando, finalmente, que não existem dados positivos para calcular o custeio do serviço do caes e que uma experiencia facultará obtel-os;

A Comissõ pensa que actualmente não convém o arrendamento do caes e propõe a partir de 10 de Agosto futuro, seja iniciado o serviço de exploração provisoria, de accordo com o projecto de regulamento que em anexo, sujeita ao esclarecido criterio de V. Ex.

A Comissõ julga que não convém crear novos onus ao commercio do Rio de Janeiro, que supporta ha já seis annos o imposto de 2 % ouro, destinado ao serviço de juros e amortização do capital empregado nas obras do porto do Rio de Janeiro; por isso a Comissõ propõe que durante o serviço de exploração provisoria seja mantido o referido imposto de 2 % ouro, não sendo, porém, cobradas as taxas de utilização do caes, isto é, atracação, carga e descarga.

Desta fórma será favorecida a produção nacional, que não pagando aquelle imposto, ficará tambem isenta das taxas de utilização do caes, o que permitirá fretes maritimos mais baratos.

A cabotagem nacional será igualmente protegida com a medida acima proposta.

A Comissõ considera a taxa de capatazias devendo abranger o transporte

da mercadoria até o limite da facha do caes, mesmo quando feito diariamente por vagões de estrada de ferro.

Assim, e creados depositos apropriados no limite da facha do caes, as mercadorias que possam ser immediatamente carregadas dos navios para os vagões ou destes descarregada para os navios, bem como as que a granel venham aos referidos depositos, não ficarão sujeitas á taxa de transporte.

Sendo a taxa de capatazias fixada pelo Congresso e uniforme para todas as mercadorias e para todas as Alfandegas da Republica, a Comissõ entende haver nisto inconveniente, parecendo-lhe que, como nas tarifas de estradas de ferro, dever-se-hia estabelecer certo numero de classes, ainda que muito restricto, afim de levar-se em conta o valor da mercadoria, a circumstancia de ser de produção nacional e o trabalho de conferencia alfandegaria.

De facto, para determinadas mercadorias importadas a fiscalização da Alfandega exige, nesse serviço, maior despesa, que avulta para o caso da dupla conferencia, interna e externa; nenhum augmento na taxa de capatazias existe, porém, para esse fim, de fórma que são as mercadorias de menor valor e as de exportação, que supportam pelo pagamento de uma taxa média o excesso de despesa, que seria muito mais justo recahir sobre as mercadorias que o necessitam.

Se V. Ex. assim o entender, a Comissõ poderá formular as bases para ser levada a effeito a modificação da taxa uniforme de capatazias.

As medidas que a Comissõ tem a honra de propor-lhe parecem attender perfeitamente ás necessidades do porto do Rio de Janeiro, e ella pede venia para chamar particular attenção para a não cobrança das taxas de utilização de caes, com o que se favorece especial e grandemente a cabotagem nacional e os productos de nossa exportação.

A Comissõ termina o seu parecer agradecendo a V. Ex. a distincção que lhe conferio convidando-a para estudo de tão importante assumpto e a honra que lhe deu presidindo a todas as suas reuniões.

Propoz ainda o Sr. Dr. Paulo Frontin que, enquanto não fosse pelo Congresso alterada a taxa vigente de capatazias e para evitar o excesso de despesas que recabe sobre certos generos a granel, ficasse estipulado poder o Governo contratar com os interessados o serviço de capatazias dos referidos generos, ficando a cargo dos contratantes, não só o apparelhamento especial exigido para a respectiva movimentação, como tambem o pagamento de uma porcentagem não inferior a 25 por cento da actual taxa alfandegaria, correspondente ás despesas com a fiscalização da carga e descarga e a quota referente a despesas geraes do caes.

Essa proposta foi approveda por maioria de votos.

O Governo, porém, não se conformando com este parecer, deliberou, ao contrario do que tinha assentado o seu antecessor, levar a effeito o arrendamento do novo caes e para esse fim fez publicar o seguinte:

EDITAL DE CONCORRENCIA PARA O ARRENDAMENTO DO CAES DO PORTO DO RIO DE JANEIRO

De ordem do Sr. Ministro faço publico que, no dia 28 de Dezembro do corrente anno, ao meio dia, nesta Directoria Geral e na Delegacia do Theouro, em Londres, serão recebidas e abertas propostas para o arrendamento do novo caes do porto do Rio de Janeiro, segundo as especificações constantes das seguintes condições:

I

Os serviços do porto do Rio de Janeiro, cuja exploração industrial o Governo pretende arrendar, são todos os que dizem respeito ao carregamento e des-

carga, capatazias e armazenamento e guarda das mercadorias de importação e exportação, nacional ou estrangeira, pelo mesmo porto.

II

O Governo entregará desde logo ao arrendatario o trecho do caes, correspondente aos cinco grandes armazens, que se acham promptos e apparelhados para o serviço, e irá, successivamente, entregando os trechos seguintes, á proporção que forem ficando igualmente promptos e apparelhados, de sorte que, concluidos estes, possa o arrendatario utilizar-se de toda a extensão do caes em construção desde a embocadura do canal do Mangue até á Praia, com os armazens precizos, tudo apparelhado, como se acha o primeiro trecho acima referido e mais dous guardas fixos para 20 a 30 toneladas, e uma cabrea fluctuante para 100 toneladas.

Esta entrega será feita por um arrolamento descriptivo de todas as obras, machinismos e apparelhos e por uma planta do porto, indicando as profundidades da agua dentro do perimetro que constitue a bacia do porto, para o serviço dos novos caes.

III

O prazo do arrendamento começará na data em que for assignado o respectivo contrato e terminará no dia 31 de Dezembro de 1921, com a entrega ao Governo de todas as obras, machinismos e apparelhos constantes do arrolamento mencionado na clausula antecedente, e mais o que tiver accrescido no decurso do contrato, tudo em perfeito estado de conservação e funcionamento.

IV

O arrendatario cobrará, pelos serviços que prestar aos navios e ás mercadorias, as taxas seguintes, em papel-moeda:

|  |         |
|--|---------|
| I. Taxas pagas pelos navios.   |         |
| a) Atracação:  |         |
| Por dia e por metro linear de caes occupado por navio a vapor .....  | \$700   |
| Por dia e por metro linear de caes occupado por navio a vela .....   | \$500   |
| b) Pela carga ou descarga de mercadorias e quaesquer generos, por kilogramma .....   | \$001,5 |
| c) Pela conservação do porto, por kilogramma de mercadoria, ou quaesquer generos embarcados ou desembarcados ..                            | \$001   |
| II. Taxas dos serviços prestados á mercadoria, pagas directamente pela mesma e de conformidade com a Consolidação das Leis das Alfandegas: |         |
| a) Taxas de capatazias:  |         |
| Por volume de peso, não excedente de 50 kilogrammas .....  | \$200   |
| Por dezena ou fracção de dezena de kilogramma que exceder ..   | \$100   |
| c) Taxas de armazenagem:   |         |
| Até 30 dias, 1 por cento ao mez.   |         |
| Até 60 dias, 1 1/2 por cento em cada mez.  |         |
| Até 90 dias, dous por cento em cada mez.   |         |
| Pelo tempo que decorrer, além dos 90 dias, 3 por cento ao mez.   |         |
| III. Taxas de transporte em vagões de linha ferrea:  |         |
| f) Por tonelada de carvão de pedra .....   | 2\$000  |
| Por tonelada de qualquer genero a granel ou em volumes até o peso de 1.500 kilogrammas, cada um .....                                      | 3\$000  |
| Por tonelada de generos em volume, de peso de 1.500 até 5.000 kilogrammas .....  | 4\$000  |

Por tonelada em volume indivizível de mais de 5.000 kilogrammas de peso, preço convencional.

g) Os minerios de manganéz e de ferro, pagarão, em substituição das taxas fixadas nesta clausula, uma taxa total de 2\$ por tonelada, correspondente aos serviços de carga e descarga e de transporte.

IV. Taxas por serviços não obrigatórios para o arrendatario e facultativos para o commercio e para a navegação:

|   |        |
|---|--------|
| h) Taxas de armazenagem de café para exportação:  |        |
| Pela armazenagem nos armazens externos, qualquer que seja o tempo de armazenagem com espaço para beneficia- | \$100  |
| mento e ensaque por sacca .....   |        |
| Armacenagem nos armazens internos, com designação do navio para embarque, por mez e por sacca .....         | \$100  |
| Os mesmos cafés depositados sem designação de navio para embarque, por mez e por sacca .....                | \$200  |
| i) Taxa de estiva nos navios:   |        |
| Por tonelada de mercadoria em carga ou descarga .....   | 1\$060 |
| j) Taxa de supprimento de agua aos navios:  |        |
| Por metro cubico de agua, medido por hydrometro .....   | 1\$000 |

V

As taxas, mencionadas na clausula anterior, são definidas e serão applicaveis do modo seguinte:

a) A taxa de atracação corresponde á utilização de caes para a amarração dos navios, sendo esta operação feita sob a direcção e responsabilidade do respectivo commandante, auxiliado, mediante requisição voluntaria sua, pelo mestre do porto.

As taxas serão applicadas á extensão do caes, que for occupado pelo navio, correspondendo a primeira aos navios movidos a vapor ou outro motor moderno, e a segunda ás embarcações á vela e outras não movidas a vapor.

b) A taxa de carga e descarga será cobrada pelo peso bruto de toda a mercadoria ou generos de qualquer especie, que sejam embarcados ou desembarcados no porto.

c) A taxa de conservação do porto corresponde a todos os trabalhos e despesas de dragagem para a desobstrução e conservação do porto, mantidas sempre as alturas minimas de agua, indicadas na planta do porto, referida na clausula II. Esta taxa é cobrada no navio, conjuntamente com a de carga ou descarga, para toda a mercadoria embarcada ou desembarcada no porto.

d) A taxa de capatazias comprehendem de toda a braçagem e movimentação das mercadorias ou quaesquer generos, desde o seu recebimento até a sua entrega nas portas externas dos armazens ou depositos e vice-versa, para os generos de exportação.

Para as mercadorias sujeitas ao exame e conferencia da Alfandega, ella comprehende não só a arrumação dos volumes nos armazens ou depositos, como a abertura dos mesmos, o recondicionamento das mercadorias e fechamento dos caixões ou envoltorios, e toda a demais braçagem até a entrega aos respectivos donos, nas portas externas, depois de feito o despacho pela Alfandega.

A taxa de capatazias será cobrada de conformidade com as disposições das leis das Alfandegas.

e) A taxa de armazenagem será cobrada tambem de conformidade com as leis das Alfandegas.

f) A taxa de transporte em wagons de linha ferrea, comprehende a carga e arrumação da mercadoria nos wagons, o reboque e transporte destes até ás estações das estradas de ferro no ponto, tomadas as mercadorias nos armazens ou depositos do porto para serem en-

tregues ás estradas ou para serem embarcadas em navio atracado ao caes. As mercadorias desembarcadas no caes para serem directamente entregues ás estradas de ferro, sem passarem pelos armazens ou depositos do porto, pagarão a taxa de capatazias e, da mesma fórma, as mercadorias que forem entregues pelas estradas de ferro em seus wagons, para serem immediatamente embarcadas em navio atracado ao caes.

Se as estradas não fornecerem o numero de wagons precizos para a descarga do navio com a necessaria presenca as mercadorias, que não tenham wagons, das estradas para receberem directamente, serão recolhidas aos armazens ou depositos do porto, sujeitas então ás taxas de capatazias e de transporte.

VI

Nenhuma mercadoria ou carga de qualquer natureza, com excepção das mencionadas nas clausulas VII e VIII, que for embarcada ou desembarcada nos caes será isenta das taxas respectivas.

Se, com autorização do Governo, depois de concluidas as obras de melhoramento do porto a que se refere a clausula II, qualquer navio fizer carga ou descarga de mercadorias sem atracar ao caes, o arrendatario cobrará as taxas de carga e descarga, de conservação do porto e de atracação por toda a tonelagem embarcada ou desembarcada e pelo tempo que durar o respectivo serviço, de conformidade com o artigo 19 da lei n. 1.313, de 30 de Dezembro de 1904.

VII

São isentas de taxas relativas a atracação do caes, os botes escaleres e outras embarcações mudas de qualquer systema, empregadas no movimento exclusivo de passageiros e bagagens, e as pertencentes aos navios em carga e descarga no caes.

VIII

Serão embarcadas e desembarcadas, gratuitamente, nos estabelecimentos arrendados, quaesquer sumas de dinheiros pertencentes á União ou aos Estados, as malas do Correio, as bagagens dos passageiros, civis ou militares; cargas pertencentes ás legações estrangeiras, os petrechos bellicos, os immigrants e suas bagagens, correndo por conta do arrendatario o transporte destas ultimas de bordo até ás estações das estradas de ferro pelos wagons destas.

IX

O arrendatario não poderá fazer nestodos os meos os serviços da União ou dos Estados, dando-lhes preferencia para uso dos apparelhos e do caes, sendo, porém, estes serviços indemnizados.

No caso de movimento de tropas, federaes ou estadoaes, poderão estas utilizar-se de todos os estabelecimentos do porto para embarque e desembarque, sem ficarem sujeitas ao pagamento de taxa alguma.

X

Se o Governo permittir livre transitopelo porto para mercadorias destinadas a outros paizes, expedirá para tal fim regulamento especial, mantendo os interesses do fisco e os do arrendatario, no que diz respeito ao serviço de carga, descarga, capatazias e armazenagem.

XI

O arrendatario não poderá fazer nenhum dos serviços que fazem objecto do seu trato por preços ou taxas differ-

rentes das mencionadas na clausula IV ou de outras que forem estabelecidas pelo Governo, sob pena de multa e de indemnização á Caixa do Porto, se cobrar de menos, e de restituição á parte lesada, se cobrar de mais.

## XII

Os armazens, entregues ao arrendatário, gozarão de todos os favores, vantagens e onus, conferidos por lei aos armazens alfandegados e entrepostos da União.

## XIII

Considera-se faixa do porto a área compreendida entre o paramento do cães e o alinhamento externo dos armazens na Avenida do Porto.

Esta faixa é reservada exclusivamente para os serviços do porto e, dentro della, nenhuma entidade extranha poderá fazer qualquer serviço.

## XIV

O arrendatário poderá ter armazens externos na Avenida do Porto, do lado opposto á faixa deste, ligados ao cães por linha ferrea.

Nesses armazens poderão ser recolhidas mercadorias depois de despachadas pela Alfandega e pagos os respectivos impostos, para serem guardadas em depósito mediante o pagamento por tabella de taxas de armazenagem propostas pelo arrendatário e approvadas pelo Governo.

## XV

O arrendatário obriga-se a fazer os serviços que lhe incumbem, com toda a regularidade, ordem e brevidade, attendendo ás reclamações das partes, que forem justas, a juízo do Governo, em tudo que for concernente ás obrigações acima mencionadas, sendo responsável pela guarda e boa conservação das mercadorias que receber.

Fica elle sujeito a todos as leis, regulamentos e instruções em vigor ou que venham a ser expedidos pelo Ministério da Fazenda, relativos ao recebimento, guarda, conservação e entrega das mercadorias que forem applicáveis aos armazens arrendados.

O serviço de carga e descarga dos navios, uma vez começado, ficará sujeito á fiscalização da Alfandega que, para tal fim, dará ao arrendatário as precisas instruções.

## XVI

O arrendatário fica subordinado ao Inspector da Alfandega em tudo que disser respeito ás conveniências e garantias do fisco, cumprindo rigorosamente todas as instruções ou ordens que, pelo mesmo, lhe forem expedidas.

Nos mesmos termos fica subordinado á repartição fiscal, encarregada pelo Ministério da Viação e Obras Publicas da fiscalização deste contrato, na parte concernente á execução dos serviços e ao cumprimento das obrigações constantes deste.

O chefe desta repartição e o Inspector da Alfandega são, perante o arrendatário, os representantes do Governo, cada um na alçada que lhe cabe.

## XVII

O arrendatário terá a liberdade de acção na parte administrativa e economica dos serviços que contrata, mas não poderá fazer alterações ou modificações nas obras e aparelhamentos que lhe forem entregues, sem prévia autorização do Governo.

## XVIII

Se o arrendatário justificar a necessidade de obras ou aparelhamentos complementares, poderá ser autorizado pelo Governo a fazer os trabalhos e installações que propuzer, com capitães seus, mediante planos e orçamentos previamente approvados pelo Governo.

O capital assim empregado vencerá o juro annual de 6 %; pago semestralmente, e delle será reembolsado o arrendatário pelo Governo no fim do prazo do contrato.

O Governo, porém, reserva-se o direito de fazer as obras, ou fornecer o aparelhamento á sua custa, desde logo, se assim lhe convier.

## XIX

Será considerada renda bruta do porto a somma de todas as rendas ordinarias ou extraordinarias, eventuaes ou accessorias, que forem recolhidas pelo arrendatário.

Até o dia 3 de cada mez, o arrendatário apresentará á repartição competente um balancete com as necessarias discriminações da renda arrecadada do mez anterior e cumprirá todas as instruções que lhe forem dadas para a melhor fiscalização e reconhecimento da referida renda.

## XX

A cobrança das taxas pelos serviços prestados pelo arrendatário á mercadoria, só será feita depois de despachadas as mercadorias pela Alfandega e a esta pagos os direitos de entrada e outros impostos que já estejam ou tenham de estar a cargo da Alfandega.

Para os generos de cabotagem não tributados, ou independentes da fiscalização aduaneira, a referida cobrança será feita por occasião da entrega das mercadorias a seus donos.

Para os serviços prestados aos navios, a cobrança será feita pelo arrendatário logo que fiquem terminada a carga ou descarga dos navios, que não serão desembarcados pela Alfandega, sem a apresentação dos respectivos recibos.

## XXI

O arrendatário será responsável pelas rendas que arrecadar, de conformidade com a legislação em vigor.

## XXII

O arrendatário entrará semanalmente para o Thesouro Nacional com a renda que tiver recolhido até a data dessa entrega, mediante uma guia expedida pela repartição competente, depois de deduzida a percentagem que lhe couber, de accordo com a clausula XXIV.

Verificado pela repartição competente o balancete de que trata a clausula XIX, far-se-ha a conta definitiva das percentagens a que tiver direito o arrendatário, para indemnizal-o do que de mais tiver recolhido semanalmente, ou para fazel-o entrar com o que tiver descontado a mais.

## XXIII

Correrão por conta do arrendatário todas as despesas relativas á administração e custeio dos serviços do porto, as de conservação e reparações de todas as obras e aparelhamentos que lhe forem entregues, inclusive a dragagem do mar para manutenção das alturas de agua indicadas na planta do porto, a qual se refere a clausula II, a illuminação dos armazens, edificios, faixa do porto, boias illuminativas, a vigilancia, o suprimento de agua potavel e qualquer outra despesa ordinaria, extraordinaria

ou eventual que se refira aos serviços arrendados e ao contrato, inclusive a quota paga ao Governo para as despesas de fiscalização.

## XXIV

A concorrência para o arrendamento versará sobre o valor das percentagens da renda bruta, pedidas pelos proponentes para todas as despesas mencionadas na clausula anterior, e para lucro do arrendatário.

As percentagens variarão decrescendo com os valores crescentes da renda bruta, de cinco em cinco mil contos.

Assim, os proponentes deverão indicar as percentagens para os seguintes valores da renda bruta: até cinco mil contos de réis em papel, para o primeiro acrescimo, de cinco a 10 mil contos, para o segundo acrescimo, de 10 a 15 mil contos, para o terceiro acrescimo acima de 15 mil contos.

## XXV

Para garantia do exacto cumprimento do contrato e das responsabilidades, que cabem ao arrendatário, depositará elle no Thesouro Nacional, na data da assignatura do contrato, uma caução de mil contos de réis ou o equivalente em ouro, ao cambio de 15 dinheiros por mil réis, que será elevada ao dobro, quando estiver entregue ao arrendatário toda a extensão do cães desde a embocadura do canal do Mangue até a Prainha.

Esta caução, que noderá ser feita em titulos da divida nacional, interna ou externa, ou em moeda, sem direitos a juros, responderá pelo pagamento das multas e de quaesquer despesas que o Governo faça, por conta do arrendatário, em virtude do contrato, deduzindo-se della as respectivas importancias, caso o arrendatário, intimado a pagal-as, não o faça dentro do prazo que lhe tiver sido marcado na mesma intimação.

Uma vez desfalçada a caução por taes descontos, será o arrendatário obrigado a reintegrar-la dentro do prazo de 15 dias, sob pena de ficar o mesmo arrendatário constituído em mora, *ipso jure*, e obrigado por isso ao pagamento do juro de 9 % ao anno, cabendo ao Governo o direito de cobrar executivamente a importancia do desfalque e correspondentes juros, nos termos do art. 52, letras b e c, parte 5ª do decreto n. 3.084, de 5 de Novembro de 1898.

Fica entendido que, se esta caução tiver sido desfalçada por despesas feitas pelo Governo, por conta do arrendatário, de accordo com as clausulas deste contrato, só lhe será entregue o saldo que houver no fim do prazo do contrato.

## XXVI

Até o dia 10 de cada mez será organizada a conta da receita arrecadada no mez anterior e determinado o valor da percentagem pertencente ao arrendatário, para os fins da clausula XXII.

## XXVII

O Governo poderá augmentar ou diminuir as taxas estabelecidas na clausula IV, mas a determinação da percentagem a pagar ao arrendatário será feita sobre a renda bruta calculada com as taxas marcadas nessa clausula, qual-quer que seja a alteração para mais ou para menos que nellas faça o Governo, em qualquer época.

## XXVIII

Durante o prazo do contrato o arrendatário é obrigado a fazer á sua custa a conservação e reparações de que carecem as obras, machinismos e demais bens que lhe forem entregues, manten-

do tudo em perfeito estado de conservação e funcionamento, devendo substituir por novos tambem á sua custa, os que se inutilizarem. Da mesma forma fará a desobstrução e dragagens, que forem necessarias para a manutenção da profundidade de agua na bacia do porto, marcada na respectiva planta.

Se intimado a fazer qualquer obra de conservação ou de reparo, deixar o arrendatário de cumprir a ordem no prazo que lhe tiver sido marcado, poderá o Governo mandar fazer o trabalho por outro, por conta do arrendatário e se este se recusar ao pagamento da respectiva despesa, o Governo mandará descontar a importancia da caução a que se refere a clausula XXV.

## XXIX

Além das taxas referidas na clausula IV o arrendatário terá a facilidade de perceber outras em remuneração de serviços que preste nos estabelecimentos arrendatários, como o de emissão de *warrants*, rebocos e outros não previstos no contrato, desde que lhe seja pelo Governo dada a respectiva autorização com approvação das taxas.

## XXX

Os trapiches alfandegados Ypiranga, Ordem e Docas Nacionaes, de propriedade da União, serão entregues ao arrendatário para exploral-os conjuntamente com o primeiro trecho de cães, devendo nelles cobrar unicamente as taxas de capatazias e armazenagem, não sendo nenhuma dellas superior ás que se acham em vigor na Alfandega desta Capital.

Logo, porém, que seja entregue ao arrendatário toda a extensão de cães, de que trata a clausula II, cessará o alfandegamento dos citados trapiches, voltando, então para o Governo, os respectivos edificios com os seus aparelhamentos actuaes.

Enquanto não estiver entregue ao arrendatário toda a extensão do cães, de que trata a clausula II, serão mandados pela Alfandega desta Capital, para atracar no cães, os navios que o trecho do mesmo cães comportar, de modo a estar sempre aproveitada toda a sua capacidade de trafego.

Antes do arrendatário começar a exploração do cães e trapiches alfandegados, sujeitará ao Governo o regulamento para a execução de todos os seus serviços e só depois d'elle approvedo pelo Governo poderá inicial-os. Esse regulamento deverá estar de accordo com as condições do presente edital e com as disposições das leis em vigor, que se referam áqueles serviços.

Fará parte das obras arrendadas um deposito para o recebimento e guarda de inflammaveis, explosivos e corrosivos, logo que o Governo tenha resolvido sobre a escolha de local e construção do mesmo deposito.

## XXXI

Pela inobservancia de qualquer das clausulas do contrato para que não esteja estabelecida penalidade especial, ficará o arrendatário sujeito a multas até o maximo de 20.000\$ e no dobro pelas reincidencias impostas pelo chefe da Repartição Fiscal, com recurso para o Ministério da Viação e Obras Publicas.

Se estas multas não forem pagas pelo arrendatário dentro do prazo de 15 dias, após decisão do Ministro, no caso de ser usado o recurso acima estabelecido, contado da data da respectiva intimação, será o seu valor descontado da caução de que trata a clausula XXV.

## XXXII

Se o arrendatário não residir na Capital Federal terá nesta um representante, com plenos e illimitados poderes, pa-

ra tratar e resolver definitivamente, perante o administrativo e o judiciario brasileiro, quaesquer questões que com elle se suscitarem, podendo o dito representante ser demandado e receber citação inicial e outras em que, por direito, se exija citação pessoal.

O arrendatário ou seu representante não poderão ausentar-se, mesmo temporariamente da Capital Federal, sem sciencia e permissoão do Governo.

## XXXIII

As questões entre o Governo e o arrendatário relativas ao serviço deste e as que disserem respeito á intelligencia de clausulas do contrato, serão submettidas pelo chefe da Repartição Fiscal, no prazo de 8 dias, ao Ministro da Viação e Obras Publicas, que as resolverá com promptidão.

Se o arrendatário não se conformar com a resolução dada, seguir-se-ha, em ultima instancia, o arbitramento, escolhendo cada parte um arbitro dentro do prazo de 10 dias; não chegando estes a accordo a questão será resolvida por um terceiro arbitro, escolhido dentro de 10 dias de common accordo; na falta deste accordo, cada uma das partes contratantes, dentro de cinco dias apresentará dous outros arbitros e dentro os quatro a sorte designará o desempatador, que resolverá a questão no prazo de 10 dias.

Fica entendido que as questões previstas no contrato, como as de multas, rescisões e outras, não são comprehendidas na presente clausula.

## XXXIV

Quaesquer outras questões, que porventura se possam suscitarem na execução do contrato, quer sejam administrativas, quer sejam judiciaes, serão sempre decididas pelos tribunaes brasileiros, e o fóro para todas as questões judiciaes entre o Governo e o arrendatário, seja este autor ou réo, será o Federal.

## XXXV

O Governo poderá rescindir o contrato, a partir de 1 de Janeiro de 1917, por accordo amigavel com o arrendatário e, na falta deste, mediante pagamento de uma indemnização correspondente a 10 por cento da renda bruta recolhida pelo arrendatário nos 12 mezes anteriores á data da rescisão.

## XXXVI

A rescisão do contrato poderá ser declarada de pleno direito, por decreto do Governo sem dependencia de interpeção ou acção judicial, se o arrendatário, depois de multado, reincidir em qualquer falta que diga respeito a contrabandos ou prejuizos do fisco.

Verificada a rescisão nestes termos perderá o arrendatário em favor da União, a caução a que se refere a clausula XXV.

## XXXVII

Para as despesas de fiscalização, o arrendatário entrará para o Thesouro Nacional, por semestres adiantados, com a quantia de 30.000\$, em papel moeda nacional.

## XXXVIII

Os proponentes escreverão por extenso sem razuras, entrelinhas ou emendas e sem condição alguma fóra deste edital, as percentagens que pretenderem para a execução dos serviços do porto, de conformidade com este edital e nos termos da clausula XXIV, fechando esta proposta em um envelope lacrado, sobre o qual escreverão—Proposta de... (nome do proponente).

Reunirão a esse envelope as provas que puderem apresentar, de sua capacidade administrativa, industrial e financeira, e o recibo da caução a que se refere a clausula XXXIX.

Todos esses documentos serão fechados em segundo envelope, igualmente lacrado, que será entregue no dia designado para o recebimento das propostas. Neste dia, com as formalidades do costume, serão abertos todos os envelopes, desentranhando-se dellas os documentos de prova de idoneidade e reunindo-se os envelopes com as propostas de preços, fechados como se acharem, em um mesmo envelope que, depois de lacrado e rubricado pelos proponentes presentes, que o queiram fazer, ficará depositado no Ministério da Viação e Obras Publicas, sob a guarda do Director de Obras e Vição.

Dentro de tres dias, serão publicados pelo *Diario Official* os nomes dos proponentes julgados idoneos para o contrato e annunciado o dia para a abertura das propostas de preços, sendo nesse dia restituídas aos demais proponentes as respectivas propostas fechadas como foram entregues.

A preferéncia será dada ao concorrente que offerecer menor percentagem média para uma renda bruta de 16 mil contos de réis, annuaes.

O Governo, que se reserva o direito de julgar livremente sobre a idoneidade moral, industrial e financeira dos proponentes, poderá igualmente annullar a presente concorrência se achar inaceitaveis os preços pedidos nas propostas, não ficando aos proponentes direito de reclamarem qualquer indemnização, sob qualquer titulo.

Será previamente nomeada pelo Governo, uma commissão de cinco membros para o exame e julgamento das provas de idoneidade apresentadas pelos concorrentes.

## XXXIX

Para garantia da assignatura do contrato, os proponentes farão no Thesouro Nacional uma caução de 200.000\$ em moeda corrente, que reverterá para os cofres da União, caso o proponente deixe de assignar o respectivo contrato no prazo de 10 dias, contados da data em que pelo *Diario Official* lhe for feita a notificação da aceitação de sua proposta.

Directoria Geral de Obras e Vição, 27 de Setembro de 1909.—*J. F. Parreiras Horta*, Director Geral.

As taxas inclusas nesse edital, porém, foram logo objecto de vehementes reclamações.

O commercio, vendo nellas a perspectiva de novos e maiores encargos, apressou-se em levar directamente ao Presidente da Republica, ao Ministro da Vição e ao Congresso Nacional a representação cujo texto em seguida transcrevemos:

"O commercio do Brasil, cujas diffirens respeitosa e pedirá a V. Ex. cuidados de vida V. Ex. bem conhece, providencias contra os pesados encargos com que se vê ameaçado pelo arrendamento do cães do porto do Rio de Janeiro.

Os termos do edital de concorrência para o arrendamento do novo cães só por si constituem verdadeira ameaça á vida economica do paiz e importam no aniquillamento do commercio do Rio de Janeiro.

A se fazer o arrendamento nos termos do edital, ficará o arrendatário com o monopolio dos serviços, percebendo taxas elevadissimas, até agora desconhecidas pelo commercio, com direito de cobrar-as mesmo por serviços que não pratica.

O commercio tinha o direito de esperar que o novo cães do Rio de Janeiro lhe proporcionasse facilidades e franquias e que lhe fomentasse os meios de vida no envez dos estorvos e tropeços

com que lhe acena o edital de concorrência.

Ha clausulas nas bases do arrendamento que são contrarias até aos principios da mais rudimentar equidade, como por exemplo: a que se contém na condição VI do edital.

Comprehende-se que se cobrem as taxas de atracação e conservação das obras do porto, do navio que fizer o serviço de carga e descarga, ao largo; carga por serviço que o arrendatario mas fazel-o pagar taxas de carga e des- não faz, excede das regras mais elementares da justiça.

Generos ha, como a madeira, o carvão, o sal, os explosivos, etc., que desembarcam ao largo em ilhas e pontos apropriados, á custa dos consignatarios de taes mercadorias.

Pois bem, pela clausula VI, os navios pagarão não só as taxas de atracação e conservação do porto, mas tambem as de carga e descarga, serviço que o arrendatario não pratica.

Para que V. Ex. veja quanto são por demais elevadas as taxas da condição IV do edital, juntamos um quadro comparativo das taxas que actualmte pagam varios generos de maior commercio com as que serão ellas sobrecarregadas depois do arrendamento do cáes.

Basta ponderar, que todos os generos do quadro pagarão 2, 4, 5, 8, 10 e 12 vezes mais do que actualmte pagam.

Veja V. Ex. quanto irá soffrer o commercio e com elle as classes productoras do paiz.

E' impossivel a vida do commercio nacional diante dos embaraços de toda a ordem que a cada passo encontra.

A dar-se o arrendamento nas bases do edital, o commercio fechará as suas portas e o Brasil retrogradará.

Se as bases do edital têm de se cingir ás taxas acima designadas, então será melhor que o Governo escape o porto, prevenindo o mal que todos reconhecem e cujas funestas consequências já se fazem sentir.

O porto do Rio de Janeiro, além de ser o escaudouro dos Estados de Minas, Goyaz, Bahia, Mato Grosso, Rio de Janeiro e parte de S. Paulo, é um porto de escala e por conseguinte porto intermediario pela sua posição natural e pelo desenvolvimento que tem tomado.

Não pôde, portanto, ficar sujeito a um onus asphixiante, que destruiria por completo a já desalentada classe, que tanto tem concorrido para o engrandecimento deste paiz.

O commercio do Brasil confia no criterio e acendrado patriotismo de V. Ex.

| ARBENDAMENTO DO PORTO                    |         |             |       |
|--|---------|-------------|-------|
| Mercadorias                              |         |             |       |
|  | Taxas   | Taxas       |       |
|  | Actuaes | Projectadas |       |
| Saccos de assucar—tipo commum, 60 kilos. | \$400   | \$1400      | Trim. |
| Saccos de assucar—tipo commum, 75 kilos. | \$500   | \$1850      | "     |
| Saccos de feijão.                        | \$260   | \$620       | Mez   |
| Saccos de milho.                         | \$260   | \$570       | "     |
| Saccos de farinha                        | \$260   | \$430       | "     |
| Café                                     | \$050   | \$700       | "     |
| Caixas de manteiga                       | \$600   | \$2210      | "     |
| Caixas de banha.                         | \$600   | \$1130      | "     |
| Caixas de charutos                       | \$2000  | \$3540      | "     |
| Caixas de kerozene                       | \$200   | \$408       | "     |
| Fardos de algodão até 120 kilos          | \$1000  | \$2300      | "     |
| Fardos de fumo até 75 kilos              | \$600   | \$2250      | "     |

|   |        |         |   |
|---|--------|---------|---|
| Fardos de xar- que até 70 kilos.            | \$600  | \$1060  | " |
| Fardos de tonci- nho ou carne até 75 kilos. | \$600  | \$1350  | " |
| Pipas de aguar- dente — trans- sito         | \$3000 | \$7350  | " |
| Pipas de graxa.                             | \$8500 | \$10350 | " |
| Sal a granel—to- nelada                     | \$800  | \$3500  | " |
| Carvão de pedra — tonelada.                 | \$1200 | \$7430  | " |
| Arame farpado— rolo                         | \$100  | \$330   | " |
| Cimento — bari- ca de 180 kilos líquidos    | \$350  | \$2260  | " |
| Oleos — bari- ca de 220 kilos li- quidos    | \$900  | \$3830  | " |
| Vigamento de fer- ro — 1.000 ki- los        | \$4000 | \$15400 | " |
| Madeira — ton...                            | \$2500 | \$13800 | " |
|   |        | \$18700 | " |

Nestes preços não está incluído o transporte no cáes.

Este documento foi assignado por perto de duzentas casas das mais importantes do nosso commercio, em muitos ramos de sua actividade, comprehendendo firmas brasileiras, portuguezas, allemãs, inglezas, etc., algumas dellas aqui estabelecidas ha muito tempo.

O *Journal do Commercio*, ao publical-o, precedet-o de commentario que conven- ficar tambem registrado pela justiza dos conceitos que encerra:

"Têm-se evolido muitos annos desde que anhelavamos todos possuirmos um porto que correspondesse á nossa soberba bahia, á invejavel posição que lhe é marcada na America do Sul, á importancia da Capital do nosso paiz. Injeitados seus estudos pela administração Campos Salles, foram as obras afinal decretadas e inauguradas pelo que se lhe succedeu, do Sr. Rodrigues Alves, a quem esta Capital deve serviços taes que não podem já mais perecer na memoria de nossos conecidãos. Aquella inauguração preludiva aqui para todos nós uma era de extensão commercial que ao Rio de Janeiro impulsaria a occupar o lugar que a natureza fadou-lhe no continente austral do Novo Mundo, como o grande entreposto das inauditas e inexploradas riquezas do centro do Brasil. Para a construção das grandes obras a lei decretara de antemão o imposto de 2 %/o, ouro, ou nada menos de 3.6 %/o no papel nacional; e o bruto de obter facilidade no manusear de suas mercadorias, até rio de boamente deslariam para as obras da Avenida Central cerca de quarenta mil contos de réis, extorquidos, sem justificação razoavel, da elevada taxa que antes de tempo lhe era imposta para as obras do cáes.

Concluem sua primeira secção, e desvanecem-se todas estas expectativas! Em vez de alargar a esphera das operações commerciaes, em vez de augmentar-lhes as facilidades e de baratear-lhes o desembarque e embarque de suas trocas, o novo cáes, a vingarem as tabellas approvadas pelo Governo, ficará brevemente desprezado, será a morte do commercio do Rio de Janeiro, e será mostrado ao estrangeiro riandante como o mais rico monumento da nossa fatuidade e demencia.

A commissão, em sua linguagem breve, mercantil e tersa, diz positivamente que o novo regimen sujeita o commercio desta Capital:

1º, a pagar *taxas elevadissimas até agora desconhecidas pelo commero, mesmo por serviços que lhe não sero feitos;*

2º, a sujeitar-se a *estórvos e tropaços, em vez das facilidades e franquias, que esperava;*

3º, a submeter-se a *bases contrarias aos principios da mais rudimentar equidade, como pagar taxas de carga e descarga por serviço que as docas não fazem, taes como a descarga de madeiras, explosivos, etc., que são postos em pontos fóra das docas.*

Por mais dissonante que nos pareça, é, pois, muito justificada a conclusão a que chegou a commissão:

*A dar-se o arrendamento nas bases do Edital, o Commercio fechará as suas portas.*

Não podemos conceber notificação mais triste e humilhante para nossa administração, do que essa, intimada por homens que bem pesam o que dizem e cujas vidas se acham tão entrelaçadas com o progresso e grandeza do nosso paiz. Eis-nos aqui fazendo uma obra monumental e custosa para no fim desejarem que nunca a tivéssemos empreheido. Eis o Governo que a fez, obrigando-nos a preferir ardentemente a continuação do antiquado, vagoroso, pristino, processo de embarque e desembarque que recebemos de nossos antepassados. Tudo isto pela ausencia de capacidade administrativa dos que devem velar por esses interesses e pelo espirito de ganancia que homens pequenos confundem com o zelo pelos interesses do Thesouro.

O nosso cáes, feito com o dinheiro levantado pela taxa de 2 %/o, ouro, que continúa a ser cobrada, deveria ser livre até onde o permittissem as despesas não comprehendidas naquelles 2 por cento, já as taxas actuaes, ás vezes brutaes, têm augmentado daqui grande parte do commercio. Os transatlanticos quasi não chegam em nosso porto, — mas vão para o de Montevideo e Buenos Aires, que empenham-se em tel-os. A Ilha, da Nova Zelândia já nem toca no Rio de Janeiro, que aliás tem todas as vantagens geographicas sobre aquellas cidades. Ainda hontem nosso collega d'O Paiz extranhava que o Paraguay receba da Europa generos que são produzidos aqui. Já hoje são indiz baratos os fretes da Europa a Montevideo do que ao nosso porto.

A nova tarifa do cáes dá a ultima de mão na completa destruição do nosso commercio. A comparação das taxas que hoje são cobradas nos principaes generos de consumo com as que são cobradas por arrendatarios, é simplesmente fantastica. Parece um carnaval, um delirio estrambotico de imbecillidade. O sacco de assucar commum de sessenta kilos, que hoje paga 400 réis, passará a pagar \$1400 por trimestre. No feijão ha o augmento de quasi 1 1/2 vez, o milho pagará mais do dobro; o sacco de café, que ora paga 60 réis por mez, pagará 700 réis; o xar- que passa de 600 a \$1060 réis; o sal a granel, de 800 réis a nada menos de \$1000; o carvão de pedra, de \$200 a \$330; a madeira, de \$350, a tonelada, a \$3800 até \$18700,—e tudo isto fóra o transporte no cáes. Estes algazarismos são cuidadosamente verificados por casas es- cuidadosamente verificadas por casas es- cuidadas, como a dos Srs. F. P. Passos & C., no que diz respeito a madeiras, ás com- panhias de navegação e de carvão, no que concerne a este material, etc.

A situação exige o mais serjo cuidado, sobretudo quando já foi aberta a concorrência para o arrendamento do cáes, medida aliás que nunca recommendariamos, sem que o Governo primeiro custeasse por si mesmo o seu serviço. Mas que é preciso alguma providencia urgente antes de se fechar a concorrência, é evidente de tudo quanto expuzemos.

O Centro de Navegação Transatlântica, por sua vez, endereçou ao Presidente da Republica esta outra petição:

O "Centro de Navegação Transatlântica" por seu Presidente abaixo assignado tem a honra de fazer subir á presença de V. Ex. as considerações abaixo expostas, sobre as clausulas do edital publicado para o arrendamento do serviço do novo cáes do porto desta cidade, considerações que vizam o interesse geral por serem ellas dictadas pela experien-

cia e pratica do serviço e com as quaes pensa satisfazer ao desejo por V. Ex. manifestado.

Depois de successivos artigos publicados no *Journal do Commercio* sobre esse assumpto, predominou no Governo anterior no de V. Ex. a idéa da *exploração gratuita* do cáes, conservando-se a taxa de 2 por cento ouro, sobre o valor official das mercadorias importadas; taxa que tem dado de sobra para cobrir a amortização e os juros do emprestimo contratado para esse fim.

A publicação do edital para o arrendamento e exploração do serviço com as taxas nelle contidas veio surprender ao commercio e ás companhias de navegação, por serem estas taxas as mesmas que são actualmte cobradas no porto de Santos, as quaes estão á saciedade provadas que são excessivas debaixo de todos os pontos de vista. Porém, sendo a publicação do edital um facto consummado, nada tinha o "Centro" a objectar; mas sim, aguardar a execução do serviço para dentro de sua esphera de acção cobrir-se das despesas que delle pudessem a mais resultar.

A autorização— porém, que por V. Ex. nos foi dada para elle nos pronunciar-mos, traz-nos a esperança, senão a convicção, de que ainda seja tempo de serem feitas as modificações para que do novo serviço não resultem maiores onus para o commercio e ás companhias de navegação, sem que com estas modificações sejam prejudicados interesses de terceiros, desde que não seja intenção do Governo, como parece não ser, considerar o novo serviço do cáes uma fonte de renda.

Assim passamos a tratar especificadamente de cada um dos itens que julgamos deverem ser modificados:

**Taxas pagas pelos navios:**

**a) Atracção:**—A tabella estabelece a taxa de 700 réis por dia, por metro linear de occupação do cáes, para navios a vapor e 500 réis para os navios a vela. Tendo quasi completamente desaparecido a navegação á vela e não sendo de nenhuma conveniencia reduzir o custo da atracação dos navios á vela, facilitando-lhes deste modo maior tempo para estarem atracados ao cáes, achamos que seria razoavel unificar esta taxa para 500 réis por dia e por metro linear de cáes occupado, por todo e qualquer navio ou embarcação, sendo esta taxa reduzida á metade para os domingos e dias feriadoss (da Republica), em que não se effectuar carga ou descarga ou sendo nisso impedidos por motivos alheios á sua vontade como paredes, etc. (força maior).

**b) Carga ou descarga:**—Achamos esta taxa de \$001,5 réis por kilo adequada aos serviços e facilidades que os navios vão obter com a atracação no cáes, com a condição, porém, que nella seja incluída a da conservação do porto, dragagem, etc., que figura sob o titulo de **c) Pela conservação do porto:**—Por kilogramma de mercadoria embarcada ou desembarcada com \$001, a qual, por conseguinte, deveria ser abolida.

A conservação do porto do Rio de Janeiro não será dispendiosa e, até a finalização das obras do porto, tanto esta como a dragagem do canal que conduz ao cáes, fica a cargo dos empreiteiros das obras; não se justifica, pois, uma taxa tão pesada logo no começo, devendo ser esta despesa comprehendida na taxa de 1,5 réis de carga ou descarga.

**d) Capatazias:**—Esta taxa igual á do expediente das capatazias nas Alfandegas de \$2500 por tonelada, isto é, \$5 no total, como acontece no porto de Santos que por volume até 50 kilogrammas e até 100 réis por dezena ou fracção de dezena pelo peso que exceder. Bem que esta taxa não seja para pelos navios mas pela mercadoria, não podemos deixar de propor sua redução como medida geral para todas as Alfandegas, e especialmente para o porto do Rio de Janeiro, tanto mais que com o desaparecimento dos

trapiches alfandegados os generos de estiva, tanto nacionaes como estrangeiros, ficarão sobremodo onerados com as taxas das capatazias e de armazenagem.

Ella foi elevada ao dobro em 1897, sob a pressão do cambio baixo de 7 d., mas hoje com o cambio estavel de 15 d. não tem mais razão de ser tão elevada e deveria ser reduzida á primitiva forma, sendo o limite do peso elevado a 60 kilos, correspondente ao peso da maioria dos volumes tanto dos productos do paiz, como café, arroz, feijão, milho, etc., quanto aos generos de estiva importados.

Por conseguinte a taxa de capatazia deveria ser: Por volume de peso não excedente de 60 kilogrammas..... \$100 Por dezena ou fracção de dezena de kilogramma que exceder.... \$050

**e) Armazenagem:**—A armazenagem é fixada na base do valor official (presume-se que seja esta a base, visto que o edital não diz e não se refere tambem á armazenagem dos generos nacionaes) e, por conseguinte, deverá ser calculada por meio dos diretos. Tratando-se de mercadorias recolhidas nos armazens das Alfandegas nada se poderia objectar contra este modo de taxação visto que a renda derivada della forma parte integrante dos direitos a pagar.

Tratando-se, porém, de armazens sob uma administração especial que nada tem que ver com os direitos aos quaes está sujeita a mercadoria, não parece justo que seja taxada nesta base de calculo complicado.

Achamos que a armazenagem deveria ser calculada na base do peso unicamente e conforme uma tabella contendo cinco a seis classes de mercadorias com a devida consideração do valor e volume das mesmas á semelhança das classes de tarifa estabelecidas para o calculo dos fretes nas estradas de ferro e companhias de navegação, e cobradas por mez de armazenagem, qualquer que seja o tempo de sua permanencia nos armazens até tres mezes, sendo dobrada depois de decorrido este tempo.

**Transito:**—O porto do Rio de Janeiro por sua posição central no Continente Sul Americano, pela frequencia de suas communicações, tanto transatlanticas como costeiras, parece ser destinado a um porto de transito "or excellencia, onde as mercadorias provenientes dos portos europeus e norte-americanos poderão ser baldeadas, tanto para os outros portos da costa sul Atlantica e do Pacifico, como para todas as escalas dos navios costeiros.

Effectivamente este commercio existe e toma sempre maior incremento apesar das diversas difficuldades aduaneiras e dos processos moncos e complicados que rezam sobre elle. Com a adoção do novo cáes terá forçosamente de desaparecer visto que as taxas serão onerosas demais para sua continuação. Actualmente, a baldeação das mercadorias em transito é feita por meio de saveiros que tendo recebido a carga para baldear, atracam ao navio costeiro onde são promptamente descarregadas e raramente, quando a quantidade é maior a baldeação é feita de navio a navio directamente.

Tanto um como outro modo acarretam despesas minimas que se limitam ao aluguel dos saveiros de um ou dous dias.

Sendo, porém, todos os navios obrigados a atracar ao cáes ou mesmo não o fazendo, sujeitos ás taxas de carga e descarga, terio ambos que pagar a taxa de \$2500 por tonelada, isto é, \$5 no total, como acontece no porto de Santos que por isto não é utilizado para baldeação. Tendo a mercadoria além disso de transitar pelo cáes para ser transportada do costado de um ou outro navio, estará sujeita mais á taxa de capatazias e se a baldeação não se effectuar dentro de tres dias ainda á armazenagem.

As capatazias pela tabella publicada importariam para 1.000 kilogrammas,

sendo estes compostos de 10 volumes de 100 kilos cada um, em 7\$ que adicionais á taxa de carga e descarga de \$5 perfazem 12\$ por tonelada, sem ter em conta a eventual armazenagem. Temos portanto um imposto novo de 12\$ por tonelada que pesará sobre toda a mercadoria em transito—imposto ou onus que hoje não existe—e que em muitos casos será pouco inferior ao frete maritimo que a mercadoria paga pela inteira viagem transatlantica.

Impõe-se, portanto, a necessidade de regulamentar de um modo especial o serviço das mercadorias em transito para não tornar este serviço de todo impossivel.

Isto poderá ser feito: 1º) pelo estabelecimento do principio, que tal mercadoria pagará a taxa de carga e descarga só uma vez, por exemplo, pelo navio que a trouxer; 2º) pela redução da taxa das capatazias; 3º) pela designação de um armazem especial para os transitos, onde a mercadoria poderá permanecer até 30 dias pagando uma armazenagem moderada e baseada unicamente no peso independente de processo e despacho.

**Generos a granel, carvão, sal e semelhantes:**— Merece uma especial attenção o serviço destes generos e, como sabemos que os importadores de carvão já fizeram uma representação a respeito da redução das taxas respectivas, tendo sido attendidos, limitamo-nos unicamente a externar nossa opinioão; as facilidades conferidas ao commercio de carvão são da maior importancia para o commercio maritimo que com preferencia procurará os portos de escalas onde o combustivel possa ser encontrado ao minimo preço possivel e o abastecimento feito com as menores despesas.

Achamos, por conseguinte, que tanto a respeito dos generos a granel, como da descarga e carga em geral, seja mantido um regimen de liberdade de atracar ou não, para todos os navios, quando achem que seja mais conveniente para elles de não se utilizarem do cáes, pagando neste caso uma taxa de carga ou descarga reduzida. — (por exemplo: a metade); com a condição que a taxa para melhoramentos do porto, de 2 %/o, fique abolida.

Desta forma os navios com carvão ou outros generos a granel poderão descarregar sua carga para os depositos já estabelecidos com grande dispêndio, seja directamente, seja por meio de saveiros e os diversos depositos existentes no litoral para sal, inflammaveis, etc., utilizados como antes, contribuindo os navios que descarregarem para elles com uma quota moderada para a conservação do porto.

De nenhum modo se poderia justificar a obrigatoriedade absoluta da atracação dos navios no novo cáes e até deveria ser limitada a pontos afastados para descarga de certos generos como carvão, etc., que só podem offerecer inconvenientes num cáes onde ha movimento de passageiros, bagagens e mercadoria de toda especie, que podem ser prejudicadas pelo contacto e pela poeira com semelhantes generos descarregados na immediata vizinhança.

Eis Exm. Sr. Presidente o que em cumprimento aos nossos desejos sugerimos ao alto espirito administrativo de V. Ex. que estamos certos fará do porto do Rio de Janeiro um dos melhores do mundo, pelo seu movimento, se for adoptado para elle um regimen liberal, com taxas moderadas para assegurar a frequencia sempre crescente da navegação tanto nacional como estrangeira.

Que ao porto de Santos construido por uma empreza particular que naturalmente procura tirar o maior resultado possivel para o capital nelle empregado, sejam mantidas aquellas taxas, comprehende-se; o mesmo, porém, não se dá com o porto do Rio de Janeiro onde as obras foram custeadas



pelo commercio importador, que a quatro annos, (muito tempo, portanto, antes da utilização destas obras), está contribuindo para ellas com o pesado imposto de 2 % ou, sobre o valor das mercadorias que importa.

Fazendo sinceros votos pelo proseguimento do patriótico Governo de V. Ex., cujas medidas administrativas têm dado uma nova face ao Governo do Brasil, agradecemos de antemão a V. Ex. a consideração em que se dignou tomar as antigas representações deste "Centro", que espera ter a honra de pessoalmente se manifestar pelas medidas que sobre ellas forem adoptadas.

Aproveito a oportunidade para reter a V. Ex. os protestos da mais subida estima e distincta consideração. Exm. Sr. Dr. Nilo Peçanha, M. D. Presidente da Republica.

Pelo Centro de Navegação Transatlantica.—E. L. Harrison, Presidente. Cumpre, entretanto, notar que exactamente as mesmas taxas que, incluídas no edital, deram lugar ás alludidas reclamações, já tinham sido indicadas desde os primeiros dias de Junho, nas bases apresentadas pelo Dr. Manoel Maria de Carvalho para o regulamento do serviço provisório que o anterior Governo pretendia fazer por administração directa, como é facil verificar pelo respectivo texto que damos em seguida:

Art. I. A execução provisoria de todos os serviços do cães do Porto do Rio de Janeiro e de suas dependencias será feita de accordo com o disposto nos decretos n. 4.969, de 18 de Setembro de 1903, e n. 5.031, de 10 de Novembro de 1903.

Desses serviços comprehendem: § 1.º A atracação, carga e descarga dos navios; o embarque e desembarque dos passageiros e das suas bagagens; o recebimento, guarda, entrega e movimentação das mercadorias dentro da faixa do cães e nas suas dependencias.

Entende-se por faixa do cães a área comprehendida entre o paramento do cães e o alinhamento externo dos seus armazens.

§ 2.º A cobrança de todas as taxas pertencentes á Caixa do Porto, cuja importancia será recolhida semanalmente ao Thesouro Federal.

Art. II. Compete á Inspectoria da Alfandega a fiel observancia das leis e regulamentos aduaneiros nos serviços do cães, bem como a percepção de todos os direitos a que estiverem sujeitas as mercadorias, que por elle transitarem.

Art. III. O cães e seus armazens internos gozarão de todos os favores concedidos por lei aos armazens alfandegados e entrepostos.

Art. IV. A Comissão das Obras do Porto fica sujeita, quanto aos serviços do cães, a todas as responsabilidades, obrigações e onus estabelecidos nas leis e regulamentos fiscaes para os armazens alfandegados e entrepostos.

Art. V. Nenhum navio poderá atracar ao cães sem prévia licença da Alfandega.

Paragraphe unico. Exhibida a licença, a Comissão das Obras do Porto designará o lugar da atracação.

Art. VI. Para se proceder á descarga de qualquer navio é preciso que a Alfandega envie á Comissão das Obras do Porto uma cópia authentica do manifesto, sendo, permittido á Comissão iniciar a descarga, logo após a atracação, mediante uma lista da carga do navio, assignada pelo Capitão ou consignatario, enquanto o manifesto correr os tramites legais.

Art. VII. A carga e descarga dos navios effectuar-se-ha sempre em presença do Capitão do navio ou do seu preposto, de empregados da Alfandega e da Comissão das Obras do Porto.

Art. VIII. Os livros de registro dos armazens, em que se fizer carga aos respectivos administradores, serão rubricados pelo Inspector da Alfandega e pelo Director-Gerente da Comissão das Obras do Porto e constituirão documentos decisivos para a emissão de garantias (warrants).

Art. IX. As folhas de descarga tomadas pelos empregados da Alfandega e por elles assignadas, juntamente com os Capitães de navios, serão, depois de conferidas, assignadas também pelo administrador do armazem e rubricadas pelo Director-Gerente da Comissão das Obras do Porto, e constituirão documentos decisivos para todas as questões que se suscitarem sobre a responsabilidade da Comissão, pelos volumes mencionados nas sobreditas folhas de descarga e para todas as reclamações, quer dos negociantes, quer dos consignatarios ou Capitães dos navios.

Art. X. A abertura dos volumes, a mudança de envoltorio e a extracção de amostras não poderão ser feitas sem permisso do Inspector da Alfandega.

Art. XI. A Alfandega não dará livre pratica a nenhuma embarcação que tenha operado no cães, sem que prove estar ella quite com a Comissão das Obras do Porto.

Paragraphe unico. Supprirá a prova da quitação uma declaração da Comissão das Obras do Porto, de que o depósito feito na forma do art. XII é sufficiente para pagamento das taxas e multas devidas á commissão.

Art. XII. As companhias por seus agentes, aos proprietarios por si ou por seus consignatarios, é facultado depositar nos cofres da Comissão das Obras do Porto uma caução em dinheiro ou em titulos da Dvida Publica Federal, para garantia dos serviços que forem prestados nos navios ou multas em que incorrerem os mesmos, e para que lhes possa ser fornecida a declaração a que se refere o paragraphe unico do art. XI.

Art. XIII. Para se proceder ao carregamento de um navio é preciso apresentação prévia á Comissão das Obras do Porto de documentos que provem ter obtido licença da Alfandega e estarem pagos todos os direitos devidos.

Art. XIV. Nenhum navio, que não esteja em serviço de carga ou descarga, poderá parar ou fundear no canal de acesso ao cães, cuja faixa, destinada ás manobras dos que atracam e desatracam, é determinada, de um lado pelo cães e do outro por uma série de boias illuminativas na distancia de 250 metros deste.

Art. XV. O serviço de carga e descarga de mercadorias e o do seu recolhimento aos armazens do cães será feito de sol a sol e o de sahida das mercadorias dos armazens durante as horas determinadas pelo Inspector da Alfandega.

Paragraphe unico. Em casos extraordinarios e com permisso do Inspector da Alfandega, poder-se-ha fazer o serviço de carga e descarga e remoção de mercadorias do cães durante a noite.

Art. XVI. Os despachos de mercadorias depositadas no cães, ou feitos sobre agua e que tenham de transitar pelo mesmo, serão feitos em quatro vias, afim de na quarta via serem calculadas as taxas devidas á Comissão das Obras do Porto.

§ 1.º A Alfandega não dará livre transito ás mercadorias, sem que as mesmas estejam quites com a Comissão das Obras do Porto.

§ 2.º Nenhuma mercadoria poderá sair do cães sem despacho da Alfandega e pagamento de todos os direitos a que estiver sujeita.

Art. XVII. A 4ª via do despacho, de que trata o artigo anterior, depois de rubricada pelo conferente da Alfandega a quem houver sido distribuída a 1ª via para a respectiva conferencia de sahida, substituirá para todos os effeitos legais o bilhete ou ordem a que se refere

o art. 230 da Nova Consolidação das Leis das Alfandegas e Mesas de Rendas.

Art. XVIII. A entrada nos armazens internos do cães será permittida somente ás pessoas que estiverem mencionadas nos Regulamentos da Alfandega.

Art. XIX. Sem prejuizo das disposições contidas na secção 2ª, cap. 2º, do titulo VI da Nova Consolidação das Leis das Alfandegas e Mesas de Rendas, pertence á Comissão das Obras do Porto a policia interna do cães e suas dependencias.

Art. XX. A Inspectoria da Alfandega requisitará da Comissão das Obras do Porto e vice-versa, esta daquella, a remessa de quaesquer documentos ou informações, que se tornarem necessarios para exame, liquidação e julgamento de contas ou processos.

Art. XXI. A Comissão das Obras do Porto organizará e fará cumprir, de accordo com este regulamento, os regulamentos internos e instrucções regulamentares para a perfeita execução dos serviços do cães e suas dependencias, podendo impôr aos infractores multas iguaes ás estabelecidas nos regulamentos das capitancias dos portos e das alfandegas.

Art. XXII. Nos armazens do cães será depositada ou descarregada nos patios toda a carga do navio, que nelle atracar, sem exclusão de classes.

Paragraphe unico. Os inflammeis, explosivos e corrosivos não poderão ser recolhidos aos armazens internos do cães, podendo, porém, ser descarregados no mesmo, e, passando pelos patios, ser levados immediatamente para fora da faixa do cães ou para os depositos para este fim destinados.

Art. XXIII. As mercadorias despachadas sobre agua e que não forem retiradas nas 48 horas após a sua descarga com a exclusão dos dias em que não funcionar a Alfandega, pagarão taxas de armazenagem em dobro.

Art. XXIV. De combinação com a Comissão das Obras do Porto, o Inspector da Alfandega fará atracar ao cães os navios que o trecho em trafego do mesmo cães comportar.

Art. XXV. Pelos serviços prestados no cães e suas dependencias, a Comissão das Obras do Porto cobrará as taxas abaixo especificadas:

A — Taxas do cães pagas pelo navio e incluídas no preço de frotamento dos mesmos.

|  |         |
|--|---------|
| 1.ª Atracação:   |         |
| Por dia e por metro linear de cães, occupado por navio movido a vapor.....                             | \$700   |
| Por dia e por metro linear de cães, occupado por navio a vela.....                                     | \$500   |
| 2.ª Carga e descarga:  |         |
| Pela carga ou descarga de mercadorias e quaesquer generos e pela dragagem do porto, por kilogramma.... | \$002,5 |

B — Taxas dos serviços prestados á mercadoria paga directamente pela mesma, de conformidade com a Consolidação das Leis das Alfandegas:

|   |  |
|---|--|
| 1.º Taxa de capatazias:                               |  |
| Por volume de peso não excedente de 50 kilogrammas... | \$200  |
| Por dezena ou fracção de dezena que exceder.....      | \$100  |
| 2.º Taxa de armazenagem:                              |  |
| Até 30 dias, na razão de 1 % ao mez.                  | } Por todo o tempo desde a data da descarga. |
| Até 60 dias, na razão de 1 1/2 % em cada mez.         |  |
| Até 90 dias, na razão de 2 % em cada mez.             |  |
| Pelo tempo que decorrer além dos 90 dias, 3 % ao mez. |  |

J — Taxas por serviços não obrigatórios e facultativos para o commercio e para a navegação:

1.º Taxas de armazenagem do café para exportação:

|   |        |
|---|--------|
| Taxa de armazenagem nos armazens externos, qualquer que seja o tempo da armazenagem, com espaço para beneficiamento e ensaque, por sacca..... | \$100  |
| Armacenagem de café ensacado depositado nos armazens internos com designação do navio para embarque, por mez e por sacca...                   | \$100  |
| Os mesmos cafés, depositados sem designação de navio para embarque, por mez e por sacca.....  | \$200  |
| 2.º Taxa de estiva dos navios:  |        |
| 1.ª Taxa de estiva dos navios: por tonelada de mercadoria em carga ou descarga.....   | \$1000 |
| 3.º Taxa de supprimento de agua aos navios:   |        |
| Por metro cubico de agua medido por hydrometro....  | \$1000 |
| 4.º Carga, descarga, estiva de vagões e seu transporte do cães á estação da E. F. Central do Brasil e vice-versa:                             |        |
| Carvão por tonelada.....  | \$3000 |
| Sal por tonelada.....   | \$2500 |
| Quaesquer mercadorias a granel ou volumes indivisiveis até o peso de 1.500 kilogrammas por tonelada.....                                      | \$3000 |
| Volume de peso de mais de 1.500 até 5.000 kilogrammas, por tonelada.....  | \$4000 |
| Volume de peso excedente de 5.000 kilogrammas por tonelada — preço convencional.  |        |

Art. XXVI. São isentos de qualquer taxa a carga, descarga e transporte dentro da faixa do cães das bagagens dos passageiros e immigrants, das mais las do Correio e de quaesquer sommas de dinheiro pertencente á União ou aos Estados; e bem assim a atracação de botes, escaleres e outras embarcações miudas que pertencerem a navios em carga e descarga.

Nem por isso, entretanto, ainda que demonstrando-se que já vinham da administração anterior, deixam de ser exageradamente excessivas essas taxas, sobretudo incidindo, sobre os artigos importados, além do imposto de 2 o/o em ouro que sobre elles já pesa, de longa data.

Parece intuitivo que a adopção das taxas deveria excluir o imposto adicional de importação, não podendo coexistir simultaneamente dous tributos lançados na mesma base. Mas o imposto constitue uma das garantias principaes, senão a principal, dos empréstimos contractados para a construção do porto; não podia ser lisamente eliminado, nem mesmo correctamente reduzido; a solução era baixar e, se fosse preciso em alguns casos, supprir as taxas referentes ao serviço do cães, desde que indirectamente esse serviço é pago pelo imposto.

O Governo, porém, por outro lado, via nesse serviço nova fonte de não pequeno accrescimento de receita, para fazer face ás despesas excessivas a que chegou, de facilidade em facilidade, a administração publica do Brasil; e nesta ordem de idéas não podia ou não queria convencer-se da justiça e procedencia dessas queixas.

O commercio, entretanto, proseguio na sua reclamação; incorporado em numerosa assembléa reunio-se no dia 15 de Dezembro no salão de honra da Associação dos Empregados do Commercio, afim de deliberar sobre a attitude que devia assumir em face das disposições do Governo a levar a effeito o arrendamento do cães nas condições do edital publicado.

O Governo, porém, antecipou-se a declarar que estava disposto a tomar em consideração os reclamos do commercio, para o que prorrogaria por dous mezes,

o prazo do edital e nomearia uma commissão para, em commun, estudar o assumpto.

A sessão foi aberta pelo Sr. João Borges que propoz para presidência o Sr. Dr. Francisco Pereira Passos, aceito por unanimidade e saudado com uma salva de palmas ao assumir o seu posto.

O Sr. Dr. Pereira Passos disse que, como se vê nos jornaes, o Governo veio ao encontro do commercio com a declaração de que pretende prorogar o prazo do edital e nomear uma commissão de que façam parte membros do mesmo commercio, afim de ser organizada nova tabella de taxas para o serviço do porto. Nestes termos, a assembléa deverá designar os seus representantes nessa commissão e conservar-se na expectativa dos resultados da conciliação a que parece inclinar-se o Poder Publico. Propoz para Secretarios os Srs. Dr. Antonio Carlos da Rocha Fragozo e Deputado José Carlos de Carvalho, e, aceites e empossados dos cargos respectivos, deu a palavra ao primeiro para ler a seguinte exposição:

"A Commissão que levou ao Governo a representação do Commercio contra os termos do edital de concurrencia para o arrendamento do novo cães do porto do Rio de Janeiro julgou de seu dever promover esta reunião, afim de ser discutido e deliberado o modo de agir do Commercio ante a perspectiva do arrendamento imminente dos serviços de porto. Na representação feita ao Governo, mostrámos o quanto inconvenientes e até mesmo pouco equitativas são as clausulas do edital.

A opinião publica agitou-se logo, formando ao lado do Commercio: a imprensa sahio a campo atacando sem rebuços os termos do edital, e com desvanecimento vimos a causa do Commercio ser amparada valiosamente pelo mais autorizado jornal desta terra.

Senhores. — Um dos mais justos orgulhos dos Brasileiros é por certo o de terem a sua formosa Capital assente á beira de uma bahia de belleza sem par, do mais vasto porto do mundo, onde todas as esquadras do universo poderiam, ao mesmo tempo, ancorar.

Um porto de mais de 40 milhas quadradas, de accesso facilissimo, de abrigo seguro, com um sem numero de ilhas bem dispostas, com um litoral de mais de 30 leguas, é, certamente, um bem unico com que a natureza quiz beneficiar o Brasil com a preterição dos demais paizes do globo. Pois bem, senhores, é contra este dom inapreciavel da natureza, que attentam principalmente os termos do edital de concurrencia para o arrendamento do cães do porto.

Logo nas suas primeiras clausulas, definindo o que se deva entender por porto, o edital restringe a immensa vastidão desta invejavel bahia á parte comprehendida entre a margem direita do Canal do Mangue e a Prainha. De sorte que a importancia commercial do porto do Rio de Janeiro, que consistia justamente na sua immensa vastidão, que maravilha o estrangeiro, de um momento para outro é reduzida a uma ridicula extensão, menor mesmo do que a de muitos portos pequenos e sem importancia.

Onde era o embarcadouro do porto do Rio de Janeiro? Onde! onde lugar mais propicio para serem descarregadas as mercadorias que nelle davam entrada? Em toda parte — todos diriam — em mil e um remansos — todos responderiam. E os navios que descarregavam em Nitherohy, na Saude, na Ilha do Governador, em Sant'Anna e na Ilhação ver-se-hão privados de todas essas vantagens, e coagidos a fazerem o serviço de carga e descarga na limitadissima área descripta no edital.

O porto do Rio de Janeiro já não é esta amplissima bahia que nossos olhos não abrangem, senão a limitada extensão do cães construido entre o Mangue e a Prainha.

Todo o custoso trabalho de quatro seculos, as pontes que se encontram avançando pelo mar em cada canto da bahia, os cães que surgem aqui e acolá, as numerosas ilhas que se adaptaram para atracação de navios, os depositos que se fizeram para guarda e melhor distribuição das cargas, todos os trabalhos feitos no littoral á custa de enormes sacrificios, de um momento para outro, ficam sem valia, depreciados, sem proveito.

O commercio de Nitherohy, da Ilha do Governador e de outros pontos, que já tinham seus depositos construidos em lugar apropriado á prompta distribuição das mercadorias, e que encontravam toda a vantagem nos despachos sobre agua, hoje verão suas cargas passarem e repassarem pelo cães, unica e exclusivamente para que o arrendatario dos serviços do porto aufrir lucros das taxas desarrazoadas do edital. Conforme um calculo constante do parecer do Dr. Francisco Bicalho sobre a interpretação das clausulas do edital, 85 % dos generos de importação, afóra os que entram por cabotagem, são mercadorias despachadas sobre agua, o que quer dizer que, por via de regra, são generos que não podem supportar grandes despesas, como sejam as de capatazias e as de armazenagem.

Assim, a maior parte dos generos de importação estará sujeita a todas estas despesas que, naturalmente, augmentam o custo dos generos e elevam o seu preço de venda.

Ora, o commercio bem sabe que qualquer augmento no preço de um artigo sempre importa na difficuldade de sua venda e na redução de sua procura.

Dahi as consequencias desastrosas que todos com facilidade podem prever. Muitos ramos de negocio que corriam enormemente para a movimentação da praça não de, fatalmente, desaparecer a dar-se o arrendamento, segundo as bases publicadas do edital de concurrencia.

E para não estarmos a fazer longas enumerações dos ramos de negocio condemnados á morte pelo edital, limitando-nos a citar o do carvão de pedra, cuja importancia todos reconhecem, até mesmo a Comissão das Obras do Porto e o pessoal do Ministerio da Industria. O illustre Dr. Francisco Bicalho calcula o movimento do negocio de fornecimento de carvão aos navios que frequentam este porto em cerca de 400.000 toneladas, o que representa uma fonte de largos proveitos para o commercio, e exprime uma movimentação enorme de dinheiro.

Este negocio, entretanto, que tantos lucros deixava ao commercio, ás classes annexas e ao proprio Governo, tende a desaparecer pelas difficuldades de toda a ordem que se cream ás embarcações que visitam o nosso porto, e desaparecerá de vez, quando entrarem em vigor as absurdas disposições e prohibitivas taxas do edital.

O carvão ficará aqui por preço excessivo e nenhum navio procurará abastecer-se neste porto, onde o genero será carissimo, onde as difficuldades oppositas á navegação são por demais vexatorias.

O resultado é o que todos vêem e lamentam:—os navios que se abastecem no porto do Rio de Janeiro, hoje, preferem os longinquos portos de Montevideo e Buenos Aires, pelas facilidades e franquias que ali encontram.

Os fretes que na Europa se cobram para os portos do Brasil são muito mais elevados do que os fretes que alli se exigem para os portos do Uruguay e da Republica Argentina.

Senhores!—Os portos do Brasil estão se fechando ao commercio mundial, ao convivio das nações.

Todos os homens de bom senso acreditavam que a construcção do cães e

docas, que os melhoramentos decantados que se procuram introduzir nos portos do paiz deviam redundar em beneficio do commercio, em facilidade e presteza dos negocios, em barateamento dos serviços de carga e descarga.

A verdade, porém, é muito outra; os factos têm demonstrado que tudo se tem dificultado e encarecido e a experiencia tem sido tristadoramente deploravel. As muralhas do caes, que estão emergindo nos portos do paiz, são verdadeiras muralhas chinezas, obstaculos que se oppõem ás relações dos negocios marítimos com os de terra.

Um navio que aqui no Rio de Janeiro no regimen actual carrega e descarrega em poucas horas leva nos portos onde ha serviço de docas dias e dias para fazer identicos serviços. As despesas, então, é que não podem soffrer confronto; basta dizer que entre umas e outras ha ás vezes differença de 40 %!

Poderíamos citar factos comprobatorios da nossa asserção, mas julgamos dispensados disso, porque para a maioria dos circumstantes o que dissemos não é novidade.

Era de certo um direito dos negociantes desta praça exigirem todas as facilidades no serviço de um caes que está sendo construído á custa do commercio importador.

As aspirações do commercio são no entanto muito mais modestas e pois facéis de ser attendidas. Ninguém lembra motivos para impugnar certas taxas estabelecidas em bem de todos, como a conservação do porto e até mesmo as de atracação dos navios.

Ha taxas, porém, que são de uma iniquidade clamorosa, cuja exigencia importará em verdadeira extorsão, como nos casos de que cogita a clausula sexta do edital.

Por que um navio que descarrega ao largo ha de pagar, além das taxas de dragagem e atracação, mais as de carga e descarga, quando este serviço não é feito absolutamente pelo arrendatario?

Se é verdade que iniquo é deixar qualquer serviço sem recompensa, não é menos certo que altamente immoral é exigir-se paga por serviço que se não presta.

Os generos a granel, que entram em grande escala e que são descarregados ao largo pelos donos dos carregamentos, em depositos apropriados, pagarão mesmo assim as taxas de carga e descarga, como se o serviço houvesse sido prestado pelo arrendatario; pagarão taxas de capatazias e armazenagem como se o carregamento houvesse passado pelos armazens do caes.

Depois, senhores, não houve o menor criterio na organização das taxas do edital.

Todos que aqui estão leram as tabellas organizadas com referencias aos generos de maior consumo e trafico ao porto, tendo os importadores verificado a exactidão dellas, com cuidado paciente.

Ao clamor dos negociantes oppoz-se a palavra do illustre Director das Obras do Porto, que todos sabem compettissimo na sua profissão, mas que é alheio ao assumpto essencialmente commercial. Até hoje não appareceu a demonstração promettida dos erros das tabellas organizadas pelo commercio, tiradas do termo do edital, e é de presumir mesmo que jámais appareçam, porque nem todo o engenheiro do Director das Obras do Porto será capaz de encobrir a verdade dos algarismos.

Se o Governo não attender ás justas reclamações do commercio desta praça, sua condição ficaria peor do que a das outras praças do paiz, porque além dos 2 % de ouro, pagarão os generos de importação mais as elevadissimas taxas estipuladas no edital.

Felizmente, senhores, annuncia-se hoje que afinal o Governo vai tomar providencias acertadas e promptas para remediar os erros do seu edital de arrendamento. Parece que elle se propõe estudar o assumpto que tão de perto concerne não só a nós, mas a todo o paiz.

Consta que o Governo além de prorrogar o prazo do edital, vai nomear uma comissão mixta de funcionarios seus e de representantes do commercio para estudar a fundo esta questão das taxas.

E' pena que desde o começo se não tivesse feito isto.

A Comissão que organizou as taxas se compoz de engenheiros que entendem de fazer docas, mas que nada sabem do commercio.

Nós só desejamos ser ouvidos e temos certeza que seremos assim attendidos." Fimda essa leitura o Presidente convidou o Sr. Dr. Galeão Carvalhal que se achava presente a esclarecer a Assembléa sobre o estado desta questão no Congresso, com a autoridade e competencia que lhe permite a qualidade de relator do orçamento da Receita.

Accedendo a esse convite, disse o Dr. Galeão que diversas emendas, tendentes á adopção de taxas fixas tanto relativas á importação como á exportação, tinham sido apresentadas á Commissão; esta entendeu, porém, propor um substitutivo que, entre outras medidas, revoga a obrigatoriedade dos serviços do caes, instituida em 1904, restabelecendo os principios de liberdade contidos na lei de 1869.

A par destas idéas o orador tambem defendeu, na Commissão, o parecer de que não deve o porto ser arrendado, mas directamente administrado pelo Governo. O nosso porto, prosegue o Dr. Carvalhal, não é exclusivamente commercial, mas tambem militar; dahi a conveniencia de não abrir mão dessa interferencia official.

Esta opinião, entretanto, não prevaleceu, tendo sido deliberado, em segunda discussão, que o porto seja arrendado, sem que isto, porém, seja obstaculo a que se modifiquem as taxas estabelecidas no edital e a que se mantenha a não obrigatoriedade dos serviços do caes. Contia em que não sejam alteradas estas disposições no Congresso, segundo as quaes o commercio terá então a faculdade de utilizar-se do caes se as suas taxas forem razoaveis, ou fazer processos que mais lhe convenham, sem ficar sujeito a qualquer encargo a não ser uma taxa para conservação das obras do porto.

Não se julga autorizado a dar conselhos ao commercio, nem deseja assumir esta attitudo, em vista do seu mandato e da sua qualidade de relator do orçamento; mas pensa que se deve nomear uma comissão de pessoas competentes para apresentar ao Governo as indicações do commercio e assim poder-se chegar a uma conveniente solução.

De accôrdo com esta opinião o Sr. Robert Vance propoz, e foi unanimemente approved, que essa commissão seja formada pelos seguintes membros do commercio desta praça.

Associação dos Empregados no Commercio, Carlos Wigg, Teixeira Borges & C., Hime & C., Companhia Commercio e Navegação, Hassenclever & C., Herm Stolz, Julio M. de Freitas, J. de Oliveira Castro & C., Zenha Ramos & C., Gonçalves Zenha & C., Moinho Inglez, Mala Real, F. P. Passos, Theodoro Wille, Sotto Maior & C., Companhia Federal de Fundição, Companhia Alliança, Companhia Industrial Brasileira, Companhia Manufactura Fluminense, Brazilian Coal Company, Vieira, Mattos & C., Ferraz Irmão & C., João Reynaldo Coutinho & U., Ferreira & Irmão, Belmiro Rodrigues & C., Eduardo de Araujo & C., Souza Filho & C., Cabral Belchior & C.

Pelo Sr. Deputado José Carlos de Carvalho foi indicado que, dessa grande commissão, elejam os respectivos membros uma sub-commissão executiva, o que teve igualmente o assentimento da assembléa.

Estando assim virtualmente esgotado o assumpto desta reunião, o Sr. Egidio Guichard levantou-se para propôr um voto de louvor aos seus iniciadores, sendo accrescida esta proposta pela do Sr. Dr. Passos, indicando que a assembléa manifeste o seu agradecimento á imprensa desta Capital e especialmente ao *Jornal do Commercio* pela decisão e energia com que tomaram a defesa desta causa.

A sessão, continuou o Sr. Dr. Passos, não é encerrada, mas somente suspensa para continuar logo que forem conhecidos os actos do Governo, afim de se lhe apresentarem as manifestações de agradecimento do commercio, se este fór attendido, ou proseguir nas reclamações contra medidas que tanto prejudicarão os legitimos e importantes interesses.

Tambem os importadores de carvão, separadamente, reclamaram contra as taxas do edital a serem cobradas pela carga e descarga daquelle minerio no novo caes do Porto.

A representação foi transmittida ao Sr. Ministro da Viação, que resolveu convocar uma reunião daquelles commerciantes para ouvi-los a respeito.

Essa reunião realizou-se em 9 de Novembro, na Secretaria do Ministerio, nella tomando parte representantes das firmas Pacheco Moreira & C., Lage & Irmãos, Belmiro Rodrigues & C., Wilsons Sons & C., Francisco Leal & C. e da The Brazilian Coal Company.

Depois de ouvir a reprodução das reclamações feitas, o Sr. Ministro fez sciente aquelles commerciantes de que o Governo não pretendia auferir do Porto mais do que o preciso para o respectivo custeio e o serviço necessario para o pagamento das dividas que foram contrahidas na construção do Porto.

Prometteu, por ultimo, que, sob essa orientação, veria o minimo das taxas que deverão ser cobradas ao commercio, de modo a não trazer perturbações sensiveis á sua economia.

A seguinte demonstração que nos havia sido remetida pela commissão dos commerciantes e foi devidamente publicada, evidencia as novas taxas do edital, superiores ás que se acham actualmente em vigor.

#### PAQUETES

Taxas cobráveis do vapor conforme o edital (por tonelada):

|                           |               |
|---------------------------|---------------|
| Attracção (média).....    | \$200         |
| Carga ou descarga.....    | 1\$500        |
| Conservação do porto..... | 1\$000        |
| Estiva .....              | 1\$000        |
| <b>Total .....</b>        | <b>3\$700</b> |

Menos: Despesa actual com o pessoal de bordo e estivadores, sendo livre e facultativa como é a atracação aos trapiches — média por tonelada..... \$400

Differença entre a despesa actual e a projectada, por conta do vapor, a adicionar-se á despesa por conta da mercadoria — média por tonelada..... 3\$300

#### MERCADORIAS

Sacco de assucar de 60 kilos — valor 15\$000.

|   |               |
|---|---------------|
| Capatazias .....  | \$300         |
| Armazenagem, 2 o/o mensaes sobre o valor, 90 dias.....  | \$900         |
| Parte proporcional da differença de 3\$300 acima demonstrada, ou seja 60 kilos a 3,3 réis por kilo (algarismo redondo)..... | \$200         |
| <b>Total .....</b>  | <b>1\$400</b> |

Sacco de assucar de 75 kilos — valor 18\$750.

|   |               |
|---|---------------|
| Capatazias .....  | \$500         |
| Armazenagem, 2 o/o mensaes sobre o valor, 90 dias.....  | 1\$120        |
| Parte proporcional da differença de 3\$300 por tonelada, ou seja 75 kilos a 3,3 réis (algarismo redondo)..... | \$230         |
| <b>Total .....</b>  | <b>1\$850</b> |

Nota: Calculamos a armazenagem do assucar por um trimestre porque a despesa actual de 400 réis por sacco de 60 kilos e 500 réis por sacco de 75 kilos comprehende a armazenagem por tres mezes, conforme praxe especial.

Sacco de feijão de 60 kilos — valor 12\$000.

|   |              |
|---|--------------|
| Capatazias .....  | \$300        |
| Armazenagem, 1 o/o do valor, mez .....  | \$120        |
| Parte proporcional da differença acima referida, 60 kilos a 3,3 réis (algarismo redondo)..... | \$200        |
| <b>Total .....</b>  | <b>\$620</b> |

Sacco de milho de 60 kilos—valor 7\$000

|   |              |
|---|--------------|
| Capatazias .....  | \$300        |
| Armazenagem, 1 por cento do valor, mez .....  | \$070        |
| Parte proporcional da differença acima referida, 60 kilos a 3,3 réis (algarismo redondo)..... | \$200        |
| <b>Total .....</b>  | <b>\$570</b> |

Sacco de farinha de 45 kilos—valor \$8000

|   |              |
|---|--------------|
| Capatazias .....  | \$200        |
| Armazenagem, 1 o/o do valor, mez .....  | \$080        |
| Parte proporcional da differença acima referida, 45 kilos a 3,3 réis (algarismo redondo)..... | \$150        |
| <b>Total .....</b>  | <b>\$430</b> |

Café entrado por cabotagem—valor 28\$— sacco de 60 kilogrammas

|  |       |
|--|-------|
| Capatazias .....   | \$300 |
| Armazenagem, 1 o/o do valor, mez .....                                     | \$280 |
| Parte proporcional da differença referida — 60 kilogrammas a 3,3 réis..... | \$200 |

Menos: pago actualmente á tropa no caso do vapor fornecel-a por accôrdo com o trapiche, (por sacco)..... \$080

Caixa de manteiga—60 kilogrammas— Valor, 171\$000

|   |               |
|---|---------------|
| Capatazia .....   | \$300         |
| Armazenagem, 1 o/o do valor, mez .....                                      | 1\$710        |
| Parte proporcional da differença referida — 60 kilogrammas a 3,3 réis ..... | \$200         |
| <b>Total .....</b>  | <b>2\$210</b> |

Caixa de banha, 60 kilogrammas—Valor 63\$000

|  |               |
|--|---------------|
| Capatazia .....  | \$300         |
| Armazenagem, 1 o/o do valor, mez .....                                     | \$630         |
| Parte proporcional da differença referida — 60 kilogrammas a 3,3 réis..... | \$200         |
| <b>Total .....</b>   | <b>1\$130</b> |

Caixa de charutos—40 kilogrammas— Valor 320\$000

|  |               |
|--|---------------|
| Capatazias .....   | \$200         |
| Armazenagem, 1 o/o do valor, mez .....   | 3\$200        |
| Parte proporcional da differença referida — 40 kilogrammas a 3,3 réis (algarismo redondo)..... | \$140         |
| <b>Total.....</b>  | <b>3\$540</b> |

Caixa de kerosene—40 kilogrammas— Valor 7\$600

|  |              |
|--|--------------|
| Capatazias .....   | \$200        |
| Armazenagem, 1 o/o do valor, mez .....                                     | \$076        |
| Parte proporcional da differença referida — 40 kilogrammas a 3,3 réis..... | \$132        |
| <b>Total.....</b>  | <b>\$408</b> |

Fardos de algodão—120 kilogrammas— Valor 100\$000

|  |               |
|--|---------------|
| Capatazias .....   | \$900         |
| Armazenagem, 1 o/o do valor, mez .....                                     | 1\$000        |
| Parte proporcional da differença referida, 120 kilogrammas a 3,3 réis..... | \$400         |
| <b>Total.....</b>  | <b>2\$300</b> |

Fardos de fumo—75 kilogrammas—Valor 150\$000

|   |               |
|---|---------------|
| Capatazias .....  | \$500         |
| Armazenagem, 1 o/o do valor, mez .....                                    | 1\$500        |
| Parte proporcional da differença referida, 75 kilogrammas a 3,3 réis..... | \$250         |
| <b>Total.....</b>   | <b>2\$250</b> |

Fardos de sarque—70 kilogrammas— Valor 42\$000

|   |               |
|---|---------------|
| Capatazias .....  | \$400         |
| Armazenagem, 1 o/o do valor, mez .....  | \$420         |
| Parte proporcional da differença referida, 70 kilogrammas a 3,3 réis (algarismo redondo)..... | \$240         |
| <b>Total.....</b>   | <b>1\$060</b> |

Fardo de toucinho—75 kilogrammas— Valor 50\$000

|  |               |
|--|---------------|
| Capatazias .....   | \$500         |
| Armazenagem, 1 o/o do valor, mez .....   | \$600         |
| Armazenagem, 1 o/o do valor, Parte proporcional da differença referida, 75 kilogrammas a 3,3 réis..... | \$250         |
| <b>Total.....</b>  | <b>1\$350</b> |

Pipa de aguardente—500 kilogrammas— Valor 100\$000

|  |               |
|--|---------------|
| Capatazia .....  | 4\$700        |
| Armazenagem, 1 o/o do valor, mez .....                                     | 1\$000        |
| Parte proporcional da differença referida—500 kilogrammas a 3,3 réis ..... | 1\$650        |
| <b>Total.....</b>  | <b>7\$350</b> |

Pipa de grava—500 kilogrammas—Valor 400\$000

|  |                |
|--|----------------|
| Capatazia .....  | 4\$700         |
| Armazenagem, 1 por cento do valor, mez .....   | 4\$000         |
| Armazenagem, 1 o/o do valor, Parte proporcional da differença referida—500 kilogrammas a 3,3 réis..... | 1\$650         |
| <b>Total.....</b>  | <b>10\$350</b> |

Sal a granel—1.000 kilogrammas—Valor 80\$000

|  |               |
|--|---------------|
| Capatazia .....  | 4\$000        |
| Armazenagem, 1 o/o do valor, mez .....   | \$800         |
| Parte proporcional da differença referida — 1.000 kilogrammas a 3,7 réis ..... | 3\$700        |
| <b>Total.....</b>  | <b>8\$500</b> |

Nota: Com respeito ao sal ha a notar-se que no calculo das taxas actuaes já se acham incluídas as despesas do navio. Não é necessario, por tanto, deduzil-as das taxas projectadas.

Carvão de pedra—1.000 kilogrammas— Valor 23\$000

|  |               |
|--|---------------|
| Capatazia .....  | 4\$000        |
| Armazenagem, 1 o/o do valor, mez .....                                       | \$230         |
| Parte proporcional da differença referida—1.000 kilogrammas a 3,3 réis ..... | 3\$200        |
| <b>Total.....</b>  | <b>7\$430</b> |

Nota: Sendo a despesa actual da descarga do carvão de 500 réis por tonelada, a differença acima fica reduzida para 3\$200, ou 3,2 réis por kilo.

Arame farpado—Rolo, 26 kilogrammas— Valor 4\$500

|  |              |
|--|--------------|
| Capatazia .....  | \$200        |
| Armazenagem, 1 o/o do valor, mez .....                                     | \$045        |
| Parte proporcional da differença referida,—26 kilogrammas a 3,3 réis ..... | \$086        |
| <b>Total.....</b>  | <b>\$331</b> |

Cimento—Barrica de 180 kilos liquidos— Valor 6\$000

|  |               |
|--|---------------|
| Capatazia .....  | 1\$600        |
| Armazenagem, 1 o/o do valor, mez .....                                     | \$060         |
| Parte proporcional da differença referida—180 kilogrammas a 3,3 réis ..... | \$600         |
| <b>Total.....</b>  | <b>2\$260</b> |

Oleos—Barrica de 220 kilogrammas liquidos—Valor 121\$ (350 por kilo)

|  |               |
|--|---------------|
| Capatazias .....   | 1\$900        |
| Armazenagem, 1 o/o do valor, mez .....                           | 1\$210        |
| Parte proporcional da differença referida—220 kilos a 3,3 réis.. | \$720         |
| <b>Total.....</b>  | <b>3\$830</b> |

Vigamento de ferro—1.000 kilos—Valor 240\$000

|  |                |
|--|----------------|
| Capatazias .....   | 9\$700         |
| Armazenagem, 1 o/o do valor, mez .....                                       | 2\$400         |
| Parte proporcional da differença referida—1.000 kilogrammas a 3,3 réis ..... | 3\$300         |
| <b>Total.....</b>  | <b>15\$400</b> |

Madeira—1.000 kilos—Valor desde 80\$000

|  |                            |
|--|----------------------------|
| Capatazias .....   | 9\$700                     |
| Armazenagem, 1 por cento do valor, mez .....                                 | \$800                      |
| Parte proporcional da differença referida —1.000 kilogrammas a 3,3 réis..... | 3\$300                     |
| <b>Total.....</b>  | <b>13\$800 até 18\$700</b> |

Nota: Este calculo varia conforme o valor da madeira.

Ainda no desempenho do seu mandato, a commissão do commercio teve ensejo de apresentar as seguintes petições, respectivamente, ao Sr. Ministro da Viação e á Camara dos Deputados:

"A comissão nomeada pelo commercio para tratar dos interesses da classe junto ao Governo, relativamente aos serviços do porto desta cidade, vem expor a V. Ex. o seguinte:

Com o serviço da dragagem para a construção da muralha do cães, o empreiteiro das Obras do Porto tem mandado depositar em frente dos trapiches que ainda estão funcionando grande quantidade de materias, e, dentro de tres ou quatro mezes, é certo que será de todo impossível a qualquer embarcação atracar e descarregar nos referidos trapiches.

Assim, todos os trapiches, que ainda prestam relevantes serviços ao commercio, ficarão inteiramente inutilizados, e, o que é, peor, sem que haja depositos para toda a carga que entrará neste porto em proporções sempre crescentes.

Os cinco armazens construídos no cães, proximo ao canal do Mangue, não comportariam, certamente, uma quinta parte das cargas de trapiche, e o transporte das cargas de e para taes armazens seria extraordinariamente difficil não só pela distancia como pela falta de vias convenientes.

Assim, a continuar a obstrução dos actuaes depositos, dentro de muito pouco tempo teriamos uma crise a que não se poderia dar remedio com promptidão. Além do que, os armazens do cães não estão bem dispostos ás necessidades de uma cidade de área vasta e que quasi não tem communicações com o local onde estão elles construídos.

O commercio não deseja de modo algum embarçar as obras do porto, antes fará tudo para que ellas não tenham empecilhos de qualquer ordem. Assim, esta comissão julga que, para serem tomadas quaesquer providencias tendentes a evitar a crise a que alludio, será de toda a conveniencia que V. Ex. ouça tambem a comissão e o empreiteiro das obras do porto, os quaes, de accordo com os representantes do commercio, poderão suggerir o que mais convenha fazer no caso vertente.

Como se trata de uma providencia de caracter urgente, a comissão ousa esperar que V. Ex. acolherá esta representação com a costumada benevolencia. Temos a honra de nos assignar, de V. Ex. criados e veneradores."

"Illms. e Exms. Srs. Presidente e mais Membros da Camara dos Deputados — A Comissão nomeada pelo commercio desta Capital para tratar junto aos Poderes Publicos, dos negocios que se relacionam com o arrendamento do cães do porto desta cidade, vem representar a V. Ex. sobre a conveniencia de ser alterada a redacção do art. 28, § 2º, do projecto n. 235 B, deste anno.

A revogação do art. 19 da lei n. 1.313, de 30 de Dezembro de 1904, é incontestavelmente uma vantagem para a navegação, mas, para que tal vantagem se traduza em bem geral do commercio, torna-se preciso que não se gravem os generos nacionaes de quaesquer taxas, nem se sobrecarreguem os estrangeiros de despesas excessivas.

O commercio julga de grande acerto a supressão da ultima parte do alludio § 2º do art. 28, que ficará reduzido ao seguinte dispositivo: "Fica revogado o art. 19 da lei n. 1.313 de 30 de Dezembro de 1904."

Não é preciso justificar toda a protecção aos generos de produção nacional, e todos estão convencidos de que a supressão da ultima parte do § 2º importaria na mais judiciosa das medidas proteccionistas.

Tambem é certo que não convém que fiquem sobrecarregados de tributos os generos de importação, já tão onerados por direitos aduaneiros e taxas em ouro.

De sorte que a providencia aventada pelo commercio, a ser adoptada pela Camara, redundaria em beneficio geral do commercio, com vantagens para o povo.

O que convém é facilitar a navegação, favorecer os generos de cabotagem e não sobrecarregar as mercadorias de importação.

Taes são os insuitos do commercio desta Capital, o qual espera vel-os realizados pela maneira proposta, ou por qualquer outra que ao Congresso pareça mais acertada.

A Comissão do Commercio espera que a Camara dos Srs. Deputados acolherá com benevola attenção o alvitre proposto, o qual consulta os interesses de todos e o bem geral do paiz."

Abrimos ainda espaço, como documento elucidativo desta questão, a um questionario proposto ao Ministerio da Viação e que foi inteiramente respondido pelo Sr. Dr. Francisco Bicalho:

1.ª A taxa de capatazias a cobrar pelo arrendatario nos trapiches Ypiranga, Ordem e Docas Nacionaes serão as que vigoram actualmente nos referidos trapiches ou as da Alfandega?

Resposta: As taxas de capatazias e armazenagens que o arrendatario poderá cobrar pelas mercadorias recolhidas áquelles trapiches são as da Alfandega. Os referidos trapiches só poderão funcionar por muito pouco tempo e serão construídos armazens externos para recebimento das mercadorias mediante pagamento das taxas actualmente em vigor nos trapiches particulares. A exploração de armazens externos poderá ser feita em franca concorrência, por particulares e pelo arrendatario.

2.ª Deve o proponente deduzir do orçamento da renda bruta do porto o producto da taxa de capatazias sobre cerca de 400.000 toneladas de carvão de pedra destinadas aos vapores que frequentam o nosso porto?

Resposta: O proponente não deverá incluir no orçamento da renda bruta do porto o producto da taxa de capatazias sobre 400.000 toneladas de carvão de pedra destinadas ao supprimento dos navios que frequentam o porto.

3.ª Para os efeitos do contrato de arrendamento pagará o trigo em grão as taxas geraes?

Resposta: O trigo em grão pagará as taxas geraes.

4.ª As dragas e batelões serão cedidos pelo Governo ao arrendatario por venda, aluguel ou gratuitamente, como o demais material do cães, pelo prazo de arrendamento?

Resposta: As dragas e vapores areeiros serão entregues pelo Governo ao arrendatario, sem qualquer indemnização, correndo por conta deste todas as despesas de reparações e concertos, de sorte que possam ser no fim do prazo do contrato restituídos ao Governo em perfeito estado de serviço.

5.ª A percentagem para o custeio variando de cinco em cinco mil contos sobre a receita bruta, por que percentagem será feita a liquidação quando esta receita bruta produzir sommas intermediarias?

Resposta: Supponho não ter comprehendido a pergunta, porque nella propria se acha a resposta. Sobre os primeiros cinco mil contos de renda bruta recolhidos se applicará a percentagem proposta para a primeira série de renda até cinco mil contos.

Sobre os cinco mil contos immediatos, isto é, de 5 a 10 mil contos recolhidos se applicará a segunda percentagem correspondente á renda de 5 a 10 mil contos. E assim por diante. A ultima percentagem para a renda bruta superior a 15.000:000\$ será applicavel a todo o excesso de renda acima de 15.000:000\$, qualquer que elle seja.

6.ª — Como será calculada a percentagem média sobre 16.000:000\$ para o julgamento das propostas?

Resposta — Os pretendentes, de accordo com a clausula XXIV, deverão indicar em suas propostas as percentagens de custeio que pretenderem e decrescentes para os seguintes valores da renda bruta:

Primeira percentagem até 5.000:000\$; segunda para a renda bruta de 5 a 10.000:000\$; terceira para a de 10 a 15.000:000\$, quarta para a renda superior a 15.000:000\$000.

Para calcular a percentagem média sobre 16 mil contos, como se declara na clausula XXI, o calculo será o seguinte: "A somma das tres primeiras percentagens multiplicadas por cinco e mais a quarta percentagem, dividido tudo por 6: o quociente desta divisão será a percentagem média procurada.

7.ª — A concorrência, versando exclusivamente sobre a percentagem pedida para custear todos os serviços, será exigida do proponente que justifique na sua proposta essa percentagem?

Resposta — O proponente não precisa justificar na sua proposta as percentagens que pedir."

O Sr. Ministro approvou as explicações acima.

Na Camara dos Deputados, a Comissão de Finanças ao apreciar, no exame das emendas apresentadas ao orçamento da receita, a questão da exploração do novo cães, manifestou-se, por cinco votos contra quatro, a favor da administração official e contraria ao arrendamento; sendo que cada um dos quatro votos que preferiam o arrendamento, ainda assim o queria em diferentes modalidades.

Na votação geral em segunda discussão, noém, a Camara rejeitou a emenda da maioria dessa comissão e approvou o substitutivo da minoria, concebido nestes termos:

"Art. No contrato para o arrendamento dos serviços do porto do Rio de Janeiro o Governo observará as seguintes bases:

a) redução ao minimo das despesas, isto é, das taxas relativas á carga, descarga, capatazias, atracação, armazenagem e transporte das mercadorias, dentro da zona do cães, sendo que os generos de produção do paiz não pagarão, no referido porto, depois de inauguradas as docas, taxas superiores ás que pagam actualmente;

b) perfeito aparelhamento do porto por meio de quaesquer obras complementares necessarias para facilitar e baratear os serviços, para a armazenagem a longos prazos e para a guarda e conservação de mercadorias que exijam depositos especiaes ou outras condições peculiares;

c) maior facilidade ou quaesquer vantagens offerecidas á importação de carvão de pedra e exportação de frutas, café, madeiras, animaes, mineraes, generos a granel e laticinios;

d) guarda e armazenagem, independente de pagamento de direitos de importação, de mercadorias que possam ser reexportadas.

Art. O Governo entregará logo ao arrendatario a parte já concluída do cães e os armazens que já estiverem promptos.

Art. Fica revogado o art. 19 da lei numero 1.313, de 30 de Dezembro de 1904, pagando, porém, todos os navios que entrarem pela barra, a titulo de conservação do porto, a taxa de um real por kilogramma de mercadoria embarcada ou desembarcada. — *Bueno de Paiva. — Julio de Mello.*

Este foi, afinal, o texto que em definitivo prevaleceu na lei n. 2.210, de 28 de Dezembro de 1909, que orça a receita geral, como é facil verificar, recorrendo

ao annexo e confrontando com essa emenda o art. 30, da lei e seus paragrafos.

Não deixou, todavia, de influir, directa ou indirectamente, na final concepção dessa disposição da lei orçamentaria, o parecer da comissão de finanças sobre as emendas apresentadas em 3ª discussão, e seguida de uma nova emenda substitutiva. Esse trabalho, que tambem reproduzimos, interpreta não meior bem as conveniencias do commercio que são, por sua vez, as da produção e do consumo nacionaes; e põe nos devidos termos em relação ao imposto adicional de 2 por cento em ouro sobre o valor official da importação, as taxas do novo cães como elemento supplementar e accessorio. Eis o teor desse documento:

"As varias emendas apresentadas em terceira discussão ao projecto da receita geral renovam o debate sobre a utilização do novo cães.

Na segunda discussão prevaleceu a idéa do arrendamento sobre determinadas bases.

O pensamento predominante da Camara dos Deputados foi muito claro e decisivo. Nenhuma duvida poderá ser oposta á resolução que foi incluída no projecto de orçamento da receita. O legislador teve em vista autorizar o arrendamento dos serviços do porto do Rio de Janeiro em condições explicitas. O pronunciamiento da Camara foi categorico contra o estabelecimento das taxas que constam do edital que está sendo publicado no *Diario Official*, chamando concurrentes para o arrendamento do novo cães. O commercio, as industrias e em geral o contribuinte não podem ficar sobrecarregados com taxas elevadas no movimento das mercadorias importadas ou exportadas.

Surgiram as mais justas reclamações contra as taxas especificadas no edital e os interessados commentaram os onus, que naturalmente vão pezar sobre as classes activas do paiz, sendo certo que em muitos casos a propria taxa de conservação do porto precisa ser fixada de modo mais favoravel, afim de evitar ruina mais favoravel, afim de evitar cionaes.

A industria siderurgica, tornando lucrativa a exploração nas jazidas de ferro, não poderá viver com a permancia de semelhante taxa. O carvão de pedra que no momento presente pôde ser descarregado directamente dos navios para os depositos existentes em varias ilhas da bahia, fazendo uma despesa de menos de 1\$ por tonelada com o pagamento do real por kilogramma, ficará bastante sobrecarregado, e desta forma ficará tambem burlado o desejo expresso no voto da Camara dos Deputados que só teve em mira tornar barato o porto do Rio de Janeiro.

Outras consequencias graves podem emergir da applicação espinhosa das taxas declaradas no edital de concorrência.

A Comissão de Finanças, interpretando o pensamento da Camara dos Deputados, pensa que a lei da receita geral, na parte que se refere ao arrendamento do novo cães, só pôde ter uma interpretação que é a verdadeira. O legislador estabeleceu regras que procuram diminuir as despesas que pesam actualmente sobre o navio e as mercadorias. O novo cães, que constitue melhoramento real e da maior utilidade, não pôde aggravar a situação presente. As taxas ou as despesas cobrados no porto do Rio de Janeiro não podem ser augmentadas com a inauguração dos serviços do novo cães, ao contrario, compete ao Governo, em obediencia á deliberação da Camara dos Deputados, organizar a nova tabella das taxas, que ampare melhor os interesses das varias classes sociaes.

O imposto de 2 por cento ouro, sobre o valor official da importação assegurando os recursos necessarios para os serviços dos emprestimos destinados á execução das obras dos melhoramentos do porto, dispensa a existencia de taxas altas, com o intuito de reunir receita para o serviço das dividas contrahidas.

As taxas são consideradas como complementares do imposto de 2 por cento ouro, e assim devem ser consideradas, mesmo na hypothese de grande augmento no movimento do porto.

A prosperidade do commercio, seu incremento, bem como das industrias, e em particular da lavoura, hão de produzir sensível expansão economica.

A importação e a exportação terão largo impulso. Em taes condições o imposto de 2 % pôde alcançar cifra elevada, desde que produza renda progressiva. O Governo tem o limite que não pôde ultrapassar, mas, tratando-se de imposto com applicação especial, pôde reduzi-lo. E neste particular o contribuinte exerce legitimo direito fiscalizando com mais rigor o seu destino legal.

No caso vertente, desde que a receita proveniente dos 2 % ouro venha a exceder ás necessidades do serviço da divida, pôde ser o imposto reduzido, ao lado da redução das demais taxas do cães.

O pensamento da Camara não pôde soffrer contestações. O cães do Rio de Janeiro, construído pelo Governo, preciza antes de tudo ser um factor poderoso da propriedade economica da zona a que vai servir.

As emendas de ns. 16 a 26 se referem ao novo cães, estabelecendo taxas para o arrendamento e dando outras providencias.

A Comissão de Finanças, tomando-as em consideração, não pôde concordar, com a sua approvação. Querendo melhor detalhar as bases que devem servir para a elaboração do edital de concorrência, e mesmo desejando consultar melhor os interesses do commercio e das classes produtoras do paiz, formulou a emenda substitutivas, que submette ao voto da Camara dos Deputados.

N. 33 — *Emenda substitutiva* — Redija-se o art. 28 da seguinte forma:

Art. O Governo arrendará os serviços do porto do Rio de Janeiro por prazo não excedente de 10 annos, entregando desde logo o trecho do cães concluído e os armazens promptos, bem como os trapiches e machinismos, que forem necessarios e serão mencionados no edital.

§ 1.º A concorrência publica versará determinadamente sobre as seguintes bases:

a) taxas minimas de atracação de navios, de carga e descarga, armazenamento das mercadorias e seu transporte dentro da zona do cães.

b) perfeito e completo aparelhamento do porto e quaesquer obras complementares para facilitar e baratear os serviços, para permitir armazenamento a longos prazos e para guarda e conservação de mercadorias, inclusive as que exigirem armazens frigorificos ou outras condições peculiares;

c) maiores facilidades e vantagens concedidas á exportação de café, mineiros, gado, madeiras e fructas, e á importação de carvão de pedra;

d) guarda e armazenagem, sem prévio pagamento de direitos aduaneiros, de mercadorias que possam ser reexportadas por via maritima;

e) vantagens concedidas ao serviço publico da União e dos Estados;

§ 2.º As taxas de capatazias, actualmente em vigor nas leis alfandegarias, entendem-se incluídas nas taxas mencionadas da lettra a do § 1.º.

§ 3.º A agua para abastecimento dos navios será medida por hydrometros e fornecida pelas taxas do abastecimento publico da cidade do Rio de Janeiro.

§ 4.º E' livre o serviço de estiva a bordo, e a sua taxa não excederá de 600 réis por tonelada, quando feito pelo arrendatario;

§ 5.º Fica revogado o art. 19 e seu paragraho da lei n. 1.313, de 30 de Dezembro de 1904. Os navios que entrarem no porto do Rio de Janeiro pagarão a taxa de conservação até meio real por kilogramma de mercadoria embarcada ou desembarcada, exceptuadas as de produção nacional e o carvão de pedra, que ficam isentos.

A impressão que nos fica, em face dos termos em que foi elaborada a disposição da lei orçamentaria attinente aos serviços do porto, é que se o commercio não conseguiu quanto queria, não deixou em todo caso de obter medidas que asseguram um regimen nunca mais oneroso nem mais pesado que as circunstancias que já supporta actualmente.

O Governo, desempenhando-se do compromisso assumido, nomeou a comissão incumbida de elaborar as novas taxas do porto e que se compõe, como ficara determinado, de um membro do Congresso que é o Sr. Senador Lauro Müller; dous representantes do Governo, cuja escolha recahiu nos Srs. Dr. Francisco de Paulo Bicalho e Honorio A. Baptista Franco e dous representantes do commercio, que são os Srs. Jorge Hime e Robert Vance.

E' de esperar que até 28 de Fevereiro, em que termina o novo prazo estipulado para a concorrência, venha a publico o resultado dos trabalhos dessa comissão.

No dia 20 de Novembro atracou ao novo cães, para descarregar trilhos, o grande transatlantico allemão *Hohentaufer*. Talvez tenha sido este o primeiro que no local tenha exercido operações de descarga.

O Sr. Ministro da Viação concedeu a autorização pedida pela Companhia Docas de Santos para pôr em execução, no porto de Santos, a titulo de experiencia, abatimentos na taxa de transportes do cães para a estação da São Paulo Railway Company e vice-versa.

Assim, a firma commercial que durante um anno, a partir de 1 de Janeiro, tenha feito transportar mercadorias pelos vagões da Companhia das Docas, gozará destes abatimentos: 5 % para o numero minimo de 5.000 toneladas, 7 1/2 % para o minimo de 20.000 toneladas, 10 % para o de 50.000, 12 % para as toneladas excedentes a 50.000 por anno.

A firma B. F. da Costa e Souza & C., proprietaria do estabelecimento frigorifico de Santa Luzia, nesta Capital, pediu autorização ao Sr. Ministro da Viação para montar nos novos cães do porto armazens frigorificos, alfandegados, podendo receber os generos nacionaes e estrangeiros de importação e exportação, mas preparados especialmente para receberem carnes, ovos, legumes, manteigas, frutas, etc.

Pedio ainda, concessão dos terrenos necessarios no novo cães para aquelles armazens, machinas e depositos para o material de transporte em uma área de 15.000.m2 e o direito de circularem na Estrada de Ferro Central do Brasil os seus vagões frigorificos, mediante accordo, e mais: que se solicite do Congresso Nacional, se não isenção de direitos, ao menos o estabelecimento de taxas minimas para os materiaes de instalação de armazens e depositos frigorificos e material de transporte por terra e mar e depositos frigorificos nos Estados.

O Sr. Ministro exarou na petição este despacho:

"E" da maior conveniência, para desenvolver o commercio de generos de facil deterioração, quaes são muitos productos do paiz, facilitar o estabelecimento de armazens frigorificos nas proximidades da faixa do cões, fóra, porém, dos limites exclusivamente traçados aos serviços deste.

Autorizo, portanto, a Commissão do Porto a redigir bases do accordo a celebrar com a empresa requerente para o estabelecimento desses armazens, mediante concessões razoaveis quanto ao pagamento dos terrenos, excluidos, porém os favores pedidos de cessão gratuita de terrenos e alfundamento aos armazens, bem como o de isenção de direitos que não compete ao Governo.

O *Journal do Commercio* vio nessa pretensão tendencias a um novo e consideravel monopolio, e não se deteve em dar signal de alarma em termos francos e positivos. Nada mais veio a publico a este respeito.

— Por decreto n. 7.490 foi approvada a planta do local para construção de officinas e outras installações da Compagnie Française du Port de Rio Grande do Sul e declarando de utilidade publica, para desapropriação, os terrenos comprehendidos na mesma planta.

— Por decreto n. 7.576, de 30 de Setembro, foi approvado com modificações o novo projecto e respectivo orçamento, dos armazens que a Companhia Port of Pará tem de construir em substituição dos que haviam sido approvados por decreto n. 6.363, de 7 de Fevereiro de 1907.

— Por decreto n. 7.654, de 11 de Novembro, foram approvados a planta e o orçamento da *Mãndos Harbour, Limited*, para construção de uma ponte ligando o armazem n. 3 ás plataformas dos armazens ns. 1 a 6, para o transporte dos productos de exportação.

— O Deputado Sr. Joaquim Cruz apresentou em 14 de Outubro o seguinte projecto de lei:

"Considerando que o porto de Canarias, no litoral do Estado do Piahy, offerece francas condições de navegabilidade, o que se deprehe de estudos praticados e de informações officialmente obtidas;

Considerando que as sondagens realizadas accusam, na baixa-maré, no minimo a profundidade de 19 pés para a entrada do porto, profundidade esta que se mantem até o ancoradouro, entre as ilhas de Canarias e Santa Isabel;

Considerando ainda, em vista das mesmas pesquisas officiaes, que o fundo do porto e de sua entrada é de arêa;

Considerando que a entrada do referido porto é sufficientemente abrigada, não havendo vagas que prejudiquem a estadia tranquilla e o transitio das embarcações;

Considerando, por outro lado, que o braço do Igarassu', entre as ilhas das Batatas e Eguas, tem a profundidade

constante de 10 pés, e de muitas horas, encurta a navegação actualmente feita, entre Parnahyba e Tutoya;

Considerando as importantes vantagens resultantes da obtenção de um porto que, apresentando as mesmas condições de segurança e de maior navegabilidade do que o de Tutoya, fica muito mais que este porto proximo da mais importante cidade—emporio commercial do Estado do Piahy, onde existe a Alfandega da Parnahyba;

Considerando que, pela redução das distancias resultam enormes vantagens para o commercio e navegação, como sejam a diminuição de preços nos transportes de mercadorias e passageiros e outras;

Considerando que, além de outros motivos, a maior aproximação entre o porto de Canarias e a cidade de Parnahyba facilita a fiscalização aduaneira;

Considerando, finalmente, que, mediante pequena despesa, o Estado do Piahy auferirá as grandes vantagens decorrentes deste serviço;

O Congresso Nacional decreta: Art. 1.º Fica o Governo autorizado a mandar ratificar os estudos officiaes que lhe foram apresentados relativamente á barra das Canarias, no Estado do Piahy, e balizar a barra referida até seu ancoradouro entre as ilhas Santa Isabel e Canarias.

Art. 2.º Assentar um pharol nas ilhas dos Poldros ou em outro qualquer ponto que julgar conveniente, como tambem boias illuminativas na entrada da bahia das Canarias e no ancoradouro entre as ilhas de Canarias e Santa Isabel.

Art. 3.º Poderá o Governo despende com o pharol e boias illuminativas até a quantia de 200.000\$.—*Joaquim Cruz.*"

NAVEGAÇÃO — Durante o anno de 1909 entraram no porto do Rio de Janeiro, em navegação de longo curso, 1.287 navios, sendo 71 á vela, com 75.749 toneladas, e 1.216 a vapor, com 3.736.570 toneladas.

No anno anterior tinha sido o numero de navios entrados: 75 á vela, com 84.474 toneladas, e 1.195 a vapor, com 3.479.357 toneladas, e no de 1907 registramos 99 á vela, com 93.028 toneladas, e 1.075 a vapor, com 2.770.318 toneladas.

Sahiram, no decurso de 1909, 1.196 navios, sendo 80 á vela, com 86.442 toneladas, e 1.116 a vapor, com 3.446.236 toneladas.

Tinham sahido, durante o anno de 1908, 70 navios á vela, com 72.555 toneladas, e 1.112 a vapor, com 3.264.771 toneladas; e em 1907, 89 navios á vela, com 87.000 toneladas, e 988 a vapor, com 2.628.334 toneladas.

Demonstra o exame comparativo desses algarismos o desenvolvimento progressivo do nosso porto, não só quanto ao numero de navios em movimento, mas tambem no que concerne á tonelagem nelles representada.

O movimento de navios nacionaes de cabotagem, tambem durante o anno de 1909, foi de 288 navios á vela, com

18.474 toneladas, e 770 a vapor, com 445.834 toneladas,—entrados; e 302 á vela, com 19.658 toneladas, e 778 a vapor, com 502.048 toneladas,—sahidos.

Em 1908 tinham entrado 294 navios á vela, com 20.250 toneladas, e 773 a vapor, com 475.587 toneladas, e tinham sahido 307 navios á vela, com 21.203 toneladas, e 745 a vapor, com 449.413 toneladas.

Em 1907 tinham entrado 311 navios á vela, com 22.287 toneladas, e 703 a vapor, com 376.413 toneladas; tinham sahido 312 navios á vela, com 22.580 toneladas, e 683 a vapor, com 359.686 toneladas.

Se, não obstante as oscillações de numero e de tonelagem, tomarmos em conjuncto o movimento de cada anno, veremos que tambem nesse ramo, ainda que em progressão menos evidente do que na de longo curso, operou-se desenvolvimento que não se póde considerar insignificante.

O movimento, no nosso porto, de navios estrangeiros em cabotagem, durante o anno de 1909, foi o seguinte:

Entraram 3 navios a vela, com 695 toneladas, e 208 a vapor, com 540.773 toneladas; sahiram 1 á vela, com 384 toneladas, e 206 a vapor, com 641.378 toneladas.

Em 1908 tinham entrado nenhum á vela e 243 a vapor, com 582.633 toneladas; e tinham sahido nenhum á vela e 296 a vapor, com 700.788 toneladas.

Carece, entretanto, de importancia, sob o ponto de vista commercial, a navegação estrangeira de cabotagem, desde que esses navios, segundo a legislação brasileira, não pódem, nesse percurso, transportar e mover mercadorias.

Dos navios de longo curso entrados no nosso porto durante o anno de 1909, os nacionaes representavam, á vela, 162 toneladas, e a vapor 41.247 toneladas, ao passo que os estrangeiros representavam, á vela, 75.587 toneladas, e a vapor 3.695.323 toneladas.

Entre os sahidos, figuram nacionaes á vela, nenhum, e a vapor, com 43.078 toneladas; ao passo que os estrangeiros representam, á vela, 86.442 toneladas, e a vapor, 3.403.158 toneladas.

Em 1908 a parte da tonelagem geral que competia aos navios nacionaes entrados, era nada á vela e 52.681 toneladas a vapor, sendo dos estrangeiros 84.474 toneladas á vela e 3.426.676 a vapor; a dos navios que sahiram durante o anno era para os nacionaes, á vela, nada, e a vapor 49.969 toneladas, enquanto cabiam aos estrangeiros, á vela, 72.555 toneladas, e a vapor 3.214.802 toneladas.

Todo esse movimento enunciado achase detalhadamente referido nos quadros ns. 6, 7, 8, 9, 10 e 11.

Sem elementos mais minuciosos para nos referirmos ao movimento geral da navegação nos demais portos do Brasil, extrahimos do "Boletim da Estatistica Commercial" os que em seguida offerecemos em complemento do nosso estudo de interesse publico e collectivo.

MOVIMENTO MARITIMO

Resumo do movimento de embarcações a vapor, de longo curso e de cabotagem, nos portos da Republica, de Janeiro a Dezembro de 1908 INCLUSIVE ENTRADAS E SAHIDAS REPETIDAS POR PORTOS

| PORTOS DE ENTRADA E SAHIDA   | NAVIOS A VAPOR |           |              |            |        |            |           |           |              |            |        |            |
|------------------------------|----------------|-----------|--------------|------------|--------|------------|-----------|-----------|--------------|------------|--------|------------|
|                              | Entradas       |           |              |            |        | Sahidas    |           |           |              |            |        |            |
|                              | Nacionaes      |           | Estrangeiros |            | Total  |            | Nacionaes |           | Estrangeiros |            | Total  |            |
|                              | Numero         | Toneladas | Numero       | Toneladas  | Numero | Toneladas  | Numero    | Toneladas | Numero       | Toneladas  | Numero | Toneladas  |
| Mãndos                       | 1.214          | 296.847   | 126          | 261.569    | 1.340  | 558.416    | 1.224     | 300.883   | 126          | 264.768    | 1.350  | 563.658    |
| Belém                        | 1.227          | 520.615   | 316          | 679.727    | 1.543  | 1.200.842  | 1.230     | 519.950   | 316          | 677.650    | 1.546  | 1.197.800  |
| Marambaio                    | 227            | 306.089   | 43           | 89.446     | 270    | 395.535    | 228       | 306.814   | 43           | 89.446     | 271    | 396.260    |
| Parnahyba                    | 149            | 38.452    | —            | —          | 149    | 38.452     | 149       | 38.452    | —            | —          | 149    | 38.452     |
| Tutoya                       | 156            | 95.222    | 15           | 25.207     | 171    | 120.429    | 156       | 95.222    | 15           | 25.207     | 171    | 120.429    |
| Portaleza                    | 278            | 352.526   | 85           | 68.370     | 313    | 400.896    | 278       | 352.526   | 85           | 68.370     | 313    | 400.896    |
| Aracaty                      | 74             | 33.487    | —            | —          | 74     | 33.487     | 74        | 33.487    | —            | —          | 74     | 33.487     |
| Acaraú                       | 21             | 13.327    | —            | —          | 21     | 13.327     | 21        | 13.327    | —            | —          | 21     | 13.327     |
| Camocim                      | 115            | 50.598    | 2            | 1.424      | 117    | 52.022     | 116       | 51.181    | 2            | 1.424      | 118    | 52.605     |
| Natal                        | 185            | 192.323   | 9            | 17.091     | 194    | 209.414    | 185       | 192.323   | 9            | 17.091     | 194    | 209.414    |
| Macão                        | 110            | 76.642    | 1            | 2.050      | 111    | 78.692     | 110       | 76.642    | 1            | 2.050      | 111    | 78.692     |
| Mossoró                      | 112            | 71.519    | —            | —          | 112    | 71.519     | 111       | 70.516    | —            | —          | 111    | 70.516     |
| Parahyba                     | 222            | 240.553   | 37           | 74.204     | 259    | 314.847    | 222       | 239.572   | 36           | 72.347     | 257    | 311.919    |
| Recife                       | 460            | 476.219   | 361          | 1.114.129  | 821    | 1.590.348  | 459       | 476.562   | 360          | 1.111.912  | 819    | 1.588.474  |
| Macaré                       | 362            | 383.009   | 64           | 130.571    | 426    | 514.480    | 362       | 383.009   | 64           | 130.505    | 426    | 514.474    |
| Penedo                       | 102            | 37.572    | —            | —          | 102    | 37.572     | 102       | 37.572    | —            | —          | 102    | 37.572     |
| Porto Calvo                  | 145            | 68.721    | 2            | 1.844      | 147    | 70.565     | 146       | 69.101    | 2            | 1.844      | 148    | 70.945     |
| Aracajú                      | 12             | 5.616     | —            | —          | 12     | 5.616      | 12        | 5.616     | —            | —          | 12     | 5.616      |
| Estrancia                    | 5              | 2.226     | —            | —          | 5      | 2.226      | 5         | 2.226     | —            | —          | 5      | 2.226      |
| S. Christovão                | 408            | 433.417   | 567          | 1.795.497  | 975    | 2.228.914  | 408       | 435.034   | 566          | 1.792.908  | 974    | 2.228.032  |
| Bahia                        | 2              | 659       | —            | —          | 2      | 659        | 2         | 659       | —            | —          | 2      | 659        |
| Alcobaça                     | 93             | 38.975    | —            | —          | 93     | 38.975     | 93        | 38.975    | —            | —          | 93     | 38.975     |
| Caravelhas                   | 30             | 11.095    | —            | —          | 30     | 11.095     | 30        | 11.095    | —            | —          | 30     | 11.095     |
| Canavieiras                  | 31             | 11.787    | —            | —          | 31     | 11.787     | 31        | 11.787    | —            | —          | 31     | 11.787     |
| Ilhéos                       | 319            | 271.331   | 60           | 128.583    | 379    | 409.914    | 319       | 271.331   | 60           | 138.583    | 379    | 409.914    |
| Victoria                     | 24             | 8.341     | —            | —          | 24     | 8.341      | 24        | 8.341     | —            | —          | 24     | 8.341      |
| Barra d. S. Matheus          | 148            | 42.760    | —            | —          | 148    | 42.760     | 148       | 42.760    | —            | —          | 148    | 42.760     |
| Itapemirim                   | 21             | 5.420     | —            | —          | 21     | 5.420      | 21        | 5.420     | —            | —          | 21     | 5.420      |
| Santa Cruz                   | 50             | 10.760    | —            | —          | 50     | 10.760     | 50        | 10.760    | —            | —          | 50     | 10.760     |
| Macahé                       | 79             | 27.182    | —            | —          | 79     | 27.182     | 79        | 27.182    | —            | —          | 79     | 27.182     |
| Angra dos Reis               | 52             | 11.266    | —            | —          | 52     | 11.266     | 52        | 11.266    | —            | —          | 52     | 11.266     |
| Cabo Frio                    | 69             | 16.304    | —            | —          | 69     | 16.304     | 68        | 16.046    | —            | —          | 68     | 16.046     |
| Paraty                       | 382            | 608.075   | 1.383        | 4.021.651  | 2.215  | 4.829.726  | 382       | 608.416   | 1.386        | 4.028.257  | 2.209  | 4.831.673  |
| S. João da Barra             | 503            | 352.923   | 893          | 2.680.298  | 1.396  | 3.042.221  | 502       | 351.290   | 896          | 2.700.607  | 1.398  | 3.061.896  |
| Rio de Janeiro               | 69             | 24.056    | —            | —          | 69     | 24.056     | 69        | 24.056    | —            | —          | 69     | 24.056     |
| Santos                       | 48             | 9.502     | —            | —          | 48     | 9.502      | 48        | 9.502     | —            | —          | 48     | 9.502      |
| Imupe                        | 402            | 281.087   | 108          | 129.679    | 510    | 410.716    | 402       | 281.087   | 107          | 127.919    | 509    | 408.956    |
| Ubatuba                      | 141            | 109.475   | 51           | 44.303     | 192    | 153.778    | 141       | 109.475   | 51           | 44.278     | 192    | 153.753    |
| Paramaguá                    | 382            | 255.474   | 66           | 64.967     | 448    | 320.441    | 383       | 255.753   | 67           | 66.805     | 450    | 322.558    |
| Antonina                     | 217            | 106.217   | 13           | 22.417     | 230    | 128.634    | 217       | 106.217   | 12           | 20.806     | 229    | 127.023    |
| Florianopolis                | 237            | 136.365   | 46           | 94.207     | 283    | 230.572    | 237       | 136.365   | 45           | 92.294     | 282    | 228.659    |
| Itajahy                      | 95             | 24.469    | —            | —          | 95     | 24.469     | 96        | 24.769    | —            | —          | 96     | 24.769     |
| S. Francisco                 | 282            | 226.993   | 124          | 180.873    | 406    | 407.866    | 278       | 224.094   | 126          | 180.956    | 404    | 405.050    |
| Laguna                       | 328            | 184.205   | 37           | 16.690     | 365    | 150.795    | 326       | 184.929   | 38           | 17.256     | 364    | 152.185    |
| Rio Grande do Sul            | 29             | 3.297     | —            | —          | 29     | 3.297      | 29        | 3.297     | —            | —          | 29     | 3.297      |
| Porto Alegre                 | 1              | 132       | —            | —          | 1      | 132        | 1         | 132       | —            | —          | 1      | 132        |
| Uruguayana                   | 105            | 23.033    | —            | —          | 105    | 23.033     | 105       | 23.033    | —            | —          | 105    | 23.033     |
| Itaquí                       | 158            | 104.839   | 14           | 7.416      | 172    | 112.255    | 158       | 104.749   | 16           | 8.389      | 174    | 113.088    |
| Jacuarão                     | 30             | 7.143     | —            | —          | 30     | 7.143      | 30        | 7.143     | —            | —          | 30     | 7.143      |
| Pelotas                      | 82             | 3.888     | 1            | 30         | 83     | 3.918      | 82        | 3.888     | 1            | 30         | 83     | 3.918      |
| Santa Victoria do Palmar     | 51             | 21.029    | 27           | 6.199      | 78     | 27.228     | 50        | 20.517    | 26           | 6.011      | 76     | 26.528     |
| S. Borja                     | 48             | 19.362    | 67           | 10.454     | 115    | 29.816     | 48        | 19.362    | 65           | 9.985      | 113    | 29.347     |
| Corumbá                      | 10.492         | 6.588.279 | 4.539        | 11.697.618 | 15.031 | 18.280.897 | 10.489    | 6.579.572 | 4.543        | 11.709.041 | 15.032 | 18.288.618 |
| Port, Murtinho               | 9.787          | 5.845.854 | 4.397        | 10.436.124 | 14.184 | 16.281.978 | 9.786     | 5.827.028 | 4.383        | 10.408.293 | 14.149 | 16.280.821 |
| 1908—Total (todos os portos) | 8.684          | 5.363.292 | 3.900        | 8.687.351  | 12.584 | 14.050.583 | 8.698     | 5.388.626 | 3.891        | 8.672.093  | 12.584 | 14.040.719 |
| 1905—Total (tdos os portos)  | 7.435          | 4.882.135 | 3.574        | 7.599.914  | 11.009 | 12.482.049 | 7.416     | 4.878.165 | 3.573        | 7.596.366  | 10.989 | 12.474.531 |
| 1904—Total (todos os portos) | 6.746          | 4.317.611 | 3.543        | 7.075.232  | 10.289 | 11.392.848 | 6.737     | 4.315.767 | 3.538        | 7.070.179  | 10.275 | 11.385.946 |
| 1903—Total (todos os portos) | 6.565          | 4.223.201 | 3.387        | 6.688.326  | 9.902  | 10.911.527 | 6.573     | 4.224.694 | 3.349        | 6.706.060  | 9.922  | 10.930.714 |
| 1902—Total (todos os portos) | 6.689          | 4.349.353 | 3.391        | 6.501.768  | 10.080 |            |           |           |              |            |        |            |

Resumo do movimento de embarcações a vela, de longo curso e de cabotagem, nos portos da Republica, de Janeiro a Dezembro de 1908 INCLUSIVE ENTRADAS E SAHIDAS REPETIDAS

POR PORTOS

Table with columns: PORTOS DE ENTRADA E SAHIDA, NAVIOS A VELA, Entradas (Nacionais, Extranjeros, Total), Saídas (Nacionais, Extranjeros, Total). Rows list various ports like Mamães, Belém, Maranhão, etc., with sub-columns for Numero and Ton. Includes a summary section at the bottom for years 1908-1901.

em  
cil  
du  
me  
xir  
rér  
dos  
Po  
br  
est  
dia  
pa  
rér  
tui  
arr  
dir  
(  
ten  
vel  
sig  
pos  
est  
-  
a p  
fici  
gni  
do  
ca,  
pre  
-  
ter  
o n  
dos  
Par  
dos  
cret  
190  
-  
ven  
org  
ted,  
gan  
arr  
pro  
-  
sem  
jeet  
-  
rias  
tere  
dad  
prat  
men  
-  
C  
zade  
no  
-  
Tr  
man  
ilha  
-  
Ce  
mas  
port  
-  
Cc  
do  
nã  
esta  
barc  
-  
Cc  
brac  
Bate

MOVIMENTO MARITIMO

Resumo do movimento de embarcações nacionaes de longo curso nos portos da Republica, de Janeiro a Dezembro de 1908

INCLUSIVE ENTRADAS E SAHIDAS REPETIDAS

| PORTOS DE ENTRADA E SAHIDA | A VAPOR E A VELA |         |        |       |        |         |        |         |        |       |     |         |
|----------------------------|------------------|---------|--------|-------|--------|---------|--------|---------|--------|-------|-----|---------|
|                            | Entradas         |         |        |       |        | Sahidas |        |         |        |       |     |         |
|                            | A vapor          |         | A vela |       | Total  | A vapor |        | A vela  |        | Total |     |         |
|                            | Numero           | Ton.    | Numero | Ton.  | Numero | Ton.    | Numero | Ton.    | Numero | Ton.  |     |         |
| Mãncos                     | 17               | 7.719   | —      | —     | 17     | 7.719   | 11     | 5.708   | —      | —     | 11  | 5.708   |
| Belém                      | 83               | 23.036  | 2      | 128   | 85     | 23.164  | 24     | 21.509  | —      | —     | 24  | 21.509  |
| Maranhão                   | 12               | 13.537  | —      | —     | 12     | 13.537  | 6      | 6.478   | —      | —     | 6   | 6.478   |
| Parnahyba                  | —                | —       | —      | —     | —      | —       | —      | —       | —      | —     | —   | —       |
| Tutoya                     | 1                | 74      | —      | —     | 1      | 74      | —      | —       | —      | —     | —   | —       |
| Portaleza                  | 15               | 16.668  | —      | —     | 15     | 16.668  | 10     | 12.133  | —      | —     | 10  | 12.133  |
| Aracaty                    | —                | —       | —      | —     | —      | —       | —      | —       | —      | —     | —   | —       |
| Acarahú                    | —                | —       | —      | —     | —      | —       | —      | —       | —      | —     | —   | —       |
| Camocim                    | —                | —       | —      | —     | —      | —       | —      | —       | —      | —     | —   | —       |
| Natal                      | 3                | 2.560   | —      | —     | 3      | 2.560   | —      | —       | —      | —     | —   | —       |
| Macão                      | —                | —       | —      | —     | —      | —       | —      | —       | —      | —     | —   | —       |
| Mossoró                    | —                | —       | —      | —     | —      | —       | —      | —       | —      | —     | —   | —       |
| Parahyba                   | 18               | 19.202  | —      | —     | 18     | 19.202  | 7      | 8.024   | —      | —     | 7   | 8.024   |
| Recife                     | 30               | 30.612  | —      | —     | 30     | 30.612  | 21     | 23.390  | —      | —     | 21  | 23.390  |
| Maceió                     | 18               | 19.212  | —      | —     | 18     | 19.212  | 11     | 13.688  | —      | —     | 11  | 13.688  |
| Penedo                     | —                | —       | —      | —     | —      | —       | —      | —       | —      | —     | —   | —       |
| Porto Calvo                | —                | —       | —      | —     | —      | —       | —      | —       | —      | —     | —   | —       |
| Aracajú                    | —                | —       | —      | —     | —      | —       | —      | —       | —      | —     | —   | —       |
| Estancia                   | —                | —       | —      | —     | —      | —       | —      | —       | —      | —     | —   | —       |
| S. Christovão              | —                | —       | —      | —     | —      | —       | —      | —       | —      | —     | —   | —       |
| Bahia                      | 10               | 19.932  | —      | —     | 10     | 19.932  | 17     | 20.158  | —      | —     | 17  | 20.158  |
| Alcobaça                   | —                | —       | —      | —     | —      | —       | —      | —       | —      | —     | —   | —       |
| Caravelhas                 | —                | —       | —      | —     | —      | —       | —      | —       | —      | —     | —   | —       |
| Cannavieiras               | —                | —       | —      | —     | —      | —       | —      | —       | —      | —     | —   | —       |
| Ilhós                      | —                | —       | —      | —     | —      | —       | —      | —       | —      | —     | —   | —       |
| Victoria                   | 11               | 12.451  | —      | —     | 11     | 12.451  | 12     | 13.539  | —      | —     | 12  | 13.539  |
| Barra de S. Matheus        | —                | —       | —      | —     | —      | —       | —      | —       | —      | —     | —   | —       |
| Itapemirim                 | —                | —       | —      | —     | —      | —       | —      | —       | —      | —     | —   | —       |
| Santa Cruz                 | —                | —       | —      | —     | —      | —       | —      | —       | —      | —     | —   | —       |
| Macaé                      | —                | —       | —      | —     | —      | —       | —      | —       | —      | —     | —   | —       |
| Angra dos Reis             | —                | —       | —      | —     | —      | —       | —      | —       | —      | —     | —   | —       |
| Cabo Frio                  | —                | —       | —      | —     | —      | —       | —      | —       | —      | —     | —   | —       |
| Pamaty                     | —                | —       | —      | —     | —      | —       | —      | —       | —      | —     | —   | —       |
| S. João da Barra           | —                | —       | —      | —     | —      | —       | —      | —       | —      | —     | —   | —       |
| Rio de Janeiro             | 58               | 60.379  | —      | —     | 58     | 60.379  | 39     | 62.910  | —      | —     | 39  | 62.910  |
| Santos                     | 25               | 31.080  | —      | —     | 25     | 31.080  | 32     | 38.390  | —      | —     | 32  | 38.390  |
| Iguape                     | —                | —       | —      | —     | —      | —       | —      | —       | —      | —     | —   | —       |
| Ubatuba                    | —                | —       | —      | —     | —      | —       | —      | —       | —      | —     | —   | —       |
| Porangaú                   | 23               | 29.863  | —      | —     | 23     | 29.863  | 37     | 39.661  | —      | —     | 37  | 39.661  |
| Antonina                   | 22               | 28.211  | —      | —     | 22     | 28.211  | 17     | 15.967  | —      | —     | 17  | 15.967  |
| Florisopolis               | 26               | 29.823  | —      | —     | 26     | 29.823  | 32     | 36.211  | —      | —     | 32  | 36.211  |
| Itajaly                    | 20               | 23.453  | —      | —     | 20     | 23.453  | 21     | 26.071  | —      | —     | 21  | 26.071  |
| S. Francisco               | 20               | 25.558  | —      | —     | 20     | 25.558  | 26     | 29.808  | —      | —     | 26  | 29.808  |
| Laguna                     | —                | —       | —      | —     | —      | —       | —      | —       | —      | —     | —   | —       |
| Rio Grande do Sul          | 31               | 31.212  | 15     | 2.621 | 46     | 33.833  | 27     | 28.988  | —      | —     | 27  | 28.988  |
| Porto Alegre               | 9                | 4.550   | 2      | 156   | 11     | 4.712   | 10     | 5.072   | —      | —     | 10  | 5.072   |
| Uruguayana                 | —                | —       | 2      | 35    | 2      | 35      | —      | —       | 2      | 35    | 2   | 35      |
| Itaquí                     | —                | —       | 4      | 67    | 4      | 67      | —      | —       | 4      | 67    | 4   | 67      |
| Jaguarió                   | —                | —       | 1      | 70    | 1      | 70      | —      | —       | 1      | 70    | 1   | 70      |
| Pelotas                    | 9                | 4.680   | 5      | 1.097 | 14     | 5.777   | 5      | 2.523   | —      | —     | 5   | 2.523   |
| Santa Victoria do Palmar   | —                | —       | —      | —     | —      | —       | —      | —       | —      | —     | —   | —       |
| S. Borja                   | 2                | 40      | 13     | 251   | 15     | 291     | 2      | 40      | 13     | 251   | 15  | 291     |
| Corumbá                    | 52               | 21.186  | —      | —     | 52     | 21.186  | 46     | 20.399  | —      | —     | 46  | 20.399  |
| Porto Martinho             | 38               | 14.083  | —      | —     | 38     | 14.083  | 13     | 5.364   | —      | —     | 13  | 5.364   |
| Total                      | 512              | 469.127 | 44     | 4.425 | 556    | 473.552 | 446    | 436.037 | 20     | 418   | 466 | 436.455 |

er  
ci  
da  
m  
xi  
re  
de  
P  
b  
es  
di  
p  
re  
tu  
a  
di  
te  
re  
si  
pe  
es  
a  
fi  
gr  
de  
ca  
pi  
te  
o  
de  
Pi  
de  
cr  
is  
ve  
oi  
re  
gr  
ai  
pi  
se  
je  
ri  
fe  
de  
pi  
m  
za  
m  
m  
ill  
m  
pe  
de  
ni  
es  
ba  
br  
B

# MOVIMENTO MARITIMO

Resumo do movimento de embarcações a vapor e a vela (reunidas) de longo curso e de cabotagem nos portos da Republica, de Janeiro a Dezembro de 1908

(INCLUSIVE ENTRADAS E SAHIDAS REPETIDAS)

Por bandeiras

| ENTRADAS            |        |            | SAHIDAS             |        |            |
|---------------------|--------|------------|---------------------|--------|------------|
| Bandeiras           | Numero | Tonclagem  | Bandeiras           | Numero | Tonclagem  |
| Allema              | 920    | 2.536.032  | Allema              | 916    | 2.540.540  |
| Argentina           | 349    | 124.903    | Argentina           | 352    | 127.074    |
| Austro-Hungara      | 148    | 300.707    | Austro-Hungara      | 148    | 300.824    |
| Beiga               | 29     | 79.038     | Beiga               | 30     | 79.101     |
| Boliviana           | 2      | 346        | Boliviana           | 2      | 346        |
| Chilena             | 6      | 495        | Chilena             | 6      | 495        |
| Dinamarqueza        | 49     | 21.500     | Dinamarqueza        | 42     | 19.838     |
| Franceza            | 404    | 1.017.848  | Franceza            | 402    | 1.015.121  |
| Grega               | 2      | 4.892      | Grega               | 1      | 1.872      |
| Hespanhola          | 75     | 204.183    | Hespanhola          | 76     | 204.912    |
| Hollandeza          | 77     | 198.726    | Hollandeza          | 77     | 197.347    |
| Ingleza             | 2.199  | 6.124.347  | Ingleza             | 2.210  | 6.135.064  |
| Italiana            | 344    | 1.000.027  | Italiana            | 344    | 1.000.035  |
| Japoneza            | 2      | 7.646      | Japoneza            | 2      | 7.646      |
| Norte-Americana     | 10     | 7.350      | Norte-Americana     | 7      | 4.293      |
| Norueguesa          | 126    | 142.692    | Norueguesa          | 128    | 141.275    |
| Paraguaya           | 68     | 9.445      | Paraguaya           | 68     | 9.446      |
| Peruana             | 3      | 179        | Peruana             | 1      | 48         |
| Portugueza          | 5      | 3.061      | Portugueza          | 6      | 3.424      |
| Russa               | 17     | 15.796     | Russa               | 12     | 8.450      |
| Sueca               | 15     | 9.853      | Sueca               | 19     | 11.095     |
| Uruguaya            | 68     | 79.766     | Uruguaya            | 68     | 77.974     |
| 1908—Total de extr. | 4.918  | 11.888.928 | 1908—Total de extr. | 4.915  | 11.836.830 |
| 1907— " " "         | 4.862  | 10.669.592 | 1907— " " "         | 4.836  | 10.632.357 |
| 1906— " " "         | 4.334  | 8.885.041  | 1906— " " "         | 4.325  | 8.868.062  |
| 1905— " " "         | 4.010  | 7.819.682  | 1905— " " "         | 4.011  | 7.820.602  |
| 1904— " " "         | 3.955  | 7.283.019  | 1904— " " "         | 3.948  | 7.274.438  |
| 1903— " " "         | 3.808  | 6.916.392  | 1903— " " "         | 3.835  | 6.945.345  |
| 1902— " " "         | 3.914  | 6.766.649  | 1902— " " "         | 3.897  | 6.736.168  |
| 1901— " " "         | 3.741  | 6.022.802  | 1901— " " "         | 3.749  | 6.034.496  |
| 1908—Brasileira     | 15.175 | 6.784.979  | 1908—Brasileira     | 15.243 | 6.787.677  |
| 1907— " " "         | 14.548 | 6.068.240  | 1907— " " "         | 14.533 | 6.049.038  |
| 1906— " " "         | 13.430 | 5.579.896  | 1906— " " "         | 13.445 | 5.585.195  |
| 1905— " " "         | 13.062 | 5.107.613  | 1905— " " "         | 13.053 | 5.103.696  |
| 1904— " " "         | 13.452 | 4.589.544  | 1904— " " "         | 13.444 | 4.584.541  |
| 1903— " " "         | 12.260 | 4.471.906  | 1903— " " "         | 12.378 | 4.476.195  |
| 1902— " " "         | 11.745 | 4.567.266  | 1902— " " "         | 11.681 | 4.568.379  |
| 1901— " " "         | 11.334 | 3.874.329  | 1901— " " "         | 11.246 | 3.870.398  |
| 1908—Total geral    | 20.093 | 18.673.898 | 1908—Total geral    | 20.158 | 18.674.557 |
| 1907— " " "         | 19.410 | 16.737.832 | 1907— " " "         | 19.369 | 16.681.895 |
| 1906— " " "         | 17.764 | 14.464.937 | 1906— " " "         | 17.770 | 14.454.157 |
| 1905— " " "         | 17.072 | 12.927.295 | 1905— " " "         | 17.064 | 12.926.298 |
| 1904— " " "         | 17.407 | 11.872.503 | 1904— " " "         | 17.392 | 11.858.979 |
| 1903— " " "         | 16.068 | 11.388.298 | 1903— " " "         | 16.213 | 11.421.540 |
| 1902— " " "         | 15.659 | 11.333.915 | 1902— " " "         | 15.578 | 11.304.547 |
| 1901— " " "         | 15.075 | 9.897.131  | 1901— " " "         | 14.995 | 9.904.830  |

Refere a ultima Mensagem presidencial que durante o anno de 1908 as empresas de navegação subvencionadas ou favorecidas pelo Governo Federal fizeram 1.234 viagens attingindo um percurso total de 2.072.059 milhas, transportando 149.861 passageiros e 12.494.109 volumes de carga, cujo peso era de 834.253 toneladas. A receita total dessas empresas foi de 23.113.699\$202.

— Ao tempo em que é escripto o Retrospecto não existem ainda informações officiaes sobre o movimento do ultimo anno findo.

Daremos em seguida breve noticia dos factos occorridos nesse espaço de tempo e de que nos foi possível tomar nota:

— Por decreto n. 7.290, de 21 de Janeiro, foi rescindido o contrato feito com a Empresa Esperança Maritima, para um serviço de navegação regular entre os portos da Republica.

— Por decreto n. 7.303, de 28 de Janeiro, foi, igualmente, rescindido e con-

trato celebrado com a Companhia de Navegação a Vapor do Maranhão para o serviço de navegação entre os Estados do Pará, Maranhão, Piauh, Ceará, Rio Grande do Norte, Parahyba e Pernambuco.

— Por decreto n. 7.032, de 28 de Janeiro, foi autorizado o Governo do Estado da Bahia a contratar o serviço de navegação costeira da Empresa de Navegação Bahiana.

— Por decreto n. 7.196, de 26 de Novembro de 1908, publicado em 18 de Fevereiro de 1909, foi autorizada a celebração do contrato com o Capitão-Tenente Cleto Ladislao Tourinho Japiassu' para o serviço de navegação a vapor entre o Recife e Amarrão, Recife e Bahia e Recife e Fernando de Noronha.

— Aos delegados fiscaes do Thesouro Federal nos Estados foi declarado em 16 de Março, que foram concedidas regalias

de paquetes aos vapores *Principe di Galie, Tomaso di Savoia, Principe di Piemonte, Re d'Italia e Regina d'Italia*, da Companhia Italiana de Navegação "Lloyd Sabaudu".

— Por decreto n. 7.369, de 24 de Março, foi concedido á Empresa de Navegação Espirito Santo e Caravellas os favores de que tem gosado o Lloyd Brasileiro, exceptuada a subvengão, para um serviço de navegação regular entre os portos da Republica.

— Por decreto n. 7.368, de 24 de Março, foram concedidas as vantagens e regalias de paquetes aos vapores *Campesiro e Tropeiro*, da Empresa de Navegação Sul Rio-Grandense.

— Por decreto n. 7.392, de 29 de Abril, foram concedidas as vantagens e regalias de paquetes aos vapores *Imu, Rio e Sobral*, da Empresa L. Lorenzen, com sede no Pará.

— Na sessão de 26 de Junho da Camara dos Deputados, o Deputado Sr. Antonio Nogueira indicou a nomeação, pela mesa, de uma comissão de cinco membros, para o estudo exclusivo do problema da navegação de cabotagem, com o fim de serem propostas as medidas necessarias ao desenvolvimento e competente protecção á marinha mercante nacional. A Camara approvou por unanimidade a indicação; e para a comissão foram nomeados deputados que, naquelle Casa do Congresso, se têm occupado do assumpto.

Essa comissão reuniu-se no dia 28 e elegeu para seu Presidente o Sr. José Carlos e para Secretario o Sr. Antonio Nogueira, autor da indicação que deu em resultado a nomeação da mesma Commissão.

Resolveu ella telegraphar a todos os Governadores e Presidentes das Associações Commerciaes pedindo auxilio para a obra da transformação e melhoramento do serviço de navegação, por meio de informações quaesquer concernentes ao assumpto.

A Commissão resolveu ainda fazer um questionario para sujeital-o á apreciação e resposta de pessoas competentes no assumpto e de empresas nelle interessadas, questionario que será organizado por partes, ficando a technica a cargo do Sr. Antonio Nogueira, a aduaneira a cargo do Sr. Honorio Gurgel, a relativa á saude dos portos a cargo do Sr. Lyra Castro e a juridica a cargo do Sr. Affonso Costa.

— O Deputado pelo Rio Grande do Norte, Sr. Eloy de Souza, apresentou no dia 2 de Julho na Camara, o seguinte projecto:

"Art. 1.º Os serviços de navegação maritima ou fluvial, seu material, estações ou agencias, operações de carga e descarga não estão sujeitos a qualquer "onus", impostos ou sellos estaduais ou municipaes.

Art. 2.º Ficam isentos de emolumentos ou sellos federaes os despachos das embarcações nacionaes empregadas na navegação costeira ou de longo curso e cobrados quer pelas repartições federaes, quer pelos consulados.

Paragrapho unico. Os conhecimentos das cargas embarcadas, no estrangeiro, em navios nacionaes, não pagarão sellos ou emolumentos consulares de qualquer natureza.

Art. 3.º Os despachos das embarcações nacionaes em serviço de linhas regulares de cabotagem ou transatlanticos serão feitos no porto de inicio da viagem e validos por viagem redonda, sendo apenas vizados, sem "onus" algum, nos portos de escala pelas autoridades competentes.

Paragrapho unico. Os despachos dos transportes de cargas, sem escalas regulares, vigorarão pelo prazo de 60 dias,

devendo ser renovados em qualquer porto onde esse prazo se complete ou no porto anterior, caso tenha de ser completado no tempo provável da viagem.

Art. 4.º Ficam dispensadas da formalidade da visita, de que trata o art. 3.º, os vapores e navios empregados na navegação de lagos e rios, salvo tratando-se de zonas limitrophes com paizes estrangeiros, sendo, neste caso, esta formalidade cumprida no porto nacional mais proximo da fronteira.

Art. 5.º Ficam abolidas as guias de exportação de mercadorias no trafego interestadual.

Paragrapho unico. Para os efeitos dos despachos dos navios, sua fiscalização e estatísticas, ficam os armadores e commandantes obrigados a entregar á Alfandega de cada porto a relação da carga recebida e a remetter á repartição geral de estatística uma segunda via dessa relação.

Art. 6.º Aos navios nacionaes empregados na navegação interestadual não são applicaveis penas por differenças encontradas nas relações de carga, salvo tratando-se de mercadorias em transito ainda sujeitas ao pagamento de direitos.

Art. 7.º Os navios nacionaes empregados na navegação de cabotagem não estão sujeitos á formalidade da visita da Sande Publica, para poderem communicar com a terra, salvo quando trazendo molestia infecciosa ou transmissivel, procedendo de portos suspeitos ou recebendo ordem em contrario, por motivo de interesse publico.

Art. 8.º As taxas de praticagem para os vapores e navios nacionaes serão cobradas sob a base de uma quota fixa de 50\$ por navio ou vapor e de uma variavel em função das cargas recebidas ou entregues no porto, não excedendo de 100 réis por tonelada até o maximo de duas mil toneladas.

Paragrapho unico. Os navios e vapores que tiverem pratico a bordo ficam isentos do pagamento das taxas de praticagem.

Art. 9.º Os armadores estrangeiros que fizerem servico de navegação entre portos do Brasil e do exterior, tambem servidos por linhas nacionaes, que adoptarem regimens e combinações de rebate de fretes com a condição de embarques exclusivos em seus vapores em serviço das empresas nacionaes, ficam sujeitos ao pagamento em dobro, nos portos da Republica, de todas as taxas e impostos a que forem obrigados e cassadas as regalias de paquetes ou quaisquer outros favores concedidos pelo Governo Federal.

Art. 10. Nos portos construidos e administrados pela União ou por ella construidos, mas explorados, em virtude de arrendamento, por companhias, associações ou particulares, as embarcações nacionaes a servico do commercio interestadual pagarão metade das taxas adoptadas, quer para a atracação, quer para a descarga, qualquer que seja a unidade estipulada ou o modo de cobrança estabelecido.

Paragrapho unico. As vantagens conferidas á navegação nacional, nos termos deste artigo, serão respeitadas nos contratos de melhoramento e exploração de portos que o Governo venha a celebrar no dominio desta lei ou nas prorogações de prazo que houver de conceder para o inicio de melhoramentos já decretados e bem assim na revisão das tarifas e taxas dos contratos vigentes.

Art. 11. Revogam-se as disposições em contrario.—*Eloy de Souza.*

— Por decreto n. 7.220, de 10 de Dezembro de 1908, publicado em 13 de Julho de 1909, foram concedidos á Empresa de Navegação Bahiana, estabelecida na capital do Estado da Bahia, os favores de que tem gozado o Lloyd Brasileiro, exceptuando a subvenção, para um servico de navegação regular entre os portos da Republica.

— O Sr. Homero Baptista justificou em 30 de Julho, na Camara, o seguinte projecto de lei:

“Art. 1.º E' autorizado o Presidente da Republica a promover e firmar accôrdo com os Governos das Republicas Argentina e Oriental, para o fim de tornar navegavel o rio Uruguay até á foz do rio Ijuhy-grande, podendo despendar até 200.000\$ em estudos prévios das obras que forem reconhecidas necessarias.

§ 1.º As despezas com os estudos e obras definitivas serão feitas pelos respectivos Governos.

§ 2.º Os orçamentos ficarão dependentes da approvação tão sómente dos governos interessados.

Art. 2.º Revogam-se as disposições em contrario.

— O decreto n. 7.520, de 26 de Agosto, publicado em 19 de Setembro, autorizou o contrato com Joaquim Garcia & C., para um servico de navegação entre o Rio de Janeiro e Paraty.

— Por decreto n. 7.550, de 16 de Setembro, foi autorizada a celebração do contrato com a firma Barbara Filhos, para o servico de navegação dos rios Ibiuby até Cacequy e Uruguay até Santo Isidro, no Estado do Rio Grande do Sul.

— Por decreto n. 7.618, de 21 de Outubro, foi transferida a Joaquim Garcia & C., successores de Garcia & Cirio, a concessão a que se refere o decreto numero 6.922, de 9 de Abril de 1908, a saber, os favores de que goza o Lloyd Brasileiro, excepto a subvenção, para os vapores *Garcia* e *Gloria*.

— Por decreto n. 7.601, de 14 de Outubro, foram concedidas as regalias de paquete para o vapor *Anna*, pertencente a Carlos Hoepeke Junior e que faz a navegação de cabotagem.

— Organizou-se nos ultimos dias de Novembro a Companhia Paulista de Navegação e Commercio, de que foram incorporadores os Srs. Conde Asdrubal do Nascimento, Juvenal Theodulo Ferraz e Virgilio da Silva Penna e tendo como accionistas abastados capitalistas de S. Paulo.

Os fins dessa Companhia são os seguintes: Explorar o servico de cabotagem nacional e a navegação entre os portos do Brasil e os do Rio do Prata;

Contratar com o Governo do Estado o servico de navegação costeira entre Santos e os outros portos do Brasil; Desenvolver o inter-cambio entre os Estados do Brasil e as Republicas do Prata.

A Directoria da nova Companhia ficou constituída dos Srs.: Conde Asdrubal do Nascimento, presidente; Barão de Duprat, thesoureiro; Juvenal Theodulo Ferraz, gerente, e Dr. Aureliano Pires de Campos, tecnico.

Fazem parte do Conselho Fiscal os Srs.: Conde de Prates, Dr. José Martiniano Rodrigues Alves, Antonio Marques Bento de Souza, sendo supplentes os Srs.: Dr. Plinio da Silva Prado, Joaquim Ribeiro e José Dias da Silva.

Compõem o Conselho Consultivo os Srs.: Senador Virgilio Rodrigues Alves, Bento de Souza & C., Virgilio da Silva Penna, M. Villela & C., Companhia Puglisi e Dr. Antonio de Moraes Barros.

— A Companhia Paulista de Navegação e Commercio iniciará com o vapor “Paulista” o seu servico de transportes marítimos para Pernambuco. Fará viagens regulares entre Santos e os portos de Paranaguá, Rio de Janeiro, Maceió e Recife.

— Entre o Ministerio do Commercio, da Austria, e a Companhia de Navegação Austro-Americana, ficou hoje concluido o contrato definitivo para o servi-

go de vapores entre Trieste e os portos do Brasil e da Republica Argentina. O contrato terá a duração de quinze annos a contar do dia 1 de Janeiro de 1910.

Os vapores da Companhia farão escalas pelo Rio de Janeiro e Santos e dalli seguirão directamente para Buenos Aires.

— O Governo resolveu no despacho de 14 de Outubro impôr aos navios que pretendam regalias de paquetes a condição de estabelecer camaras frigorificas para o transporte de fructas e de productos de facil deterioração.

— Aos vapores “Provence”, “Les Alpes” e “Espagne”, pertencentes á Compagnie France-Amérique, e “Alacritá”, “Attività”, “Chili”, “Lalta” e “Valparaiso”, pertencentes ao Lloyd del Pacifico, foram concedidos os favores do decreto n. 4.955, de 4 de Maio de 1872.

— Em assembléa geral, realizada em 2 de Outubro, do Centro de Navegação Transatlantica, resolveram os agentes das companhias estrangeiras entender-se com suas casas matrizes sobre o aumento dos fretes para os portos do Brasil, affim de fazerem face ás multas impostas pelas Alfandegas por faltas em conteúdo dos volumes.

Deste assumpto se occupou o *Jornal do Commercio* em gazetilhas especiaes, no anno anterior; porém, apezar de terem diminuido os abusos que aqui na Alfandega se davam, ainda este anno as quantias a que têm sido condemnadas as companhias sobem a algumas dezenas de contos de réis.

Em tempo o Centro apresentou ao Sr. Ministro da Fazenda, sobre o assumpto, uma representação que o *Jornal* publicou, e que até então não tinha tido solução.

A falta no conteúdo dos volumes pôde dar-se desde a fabrica, como em todos os entrepostos e estradas de ferro, onde são depositados e onde transitam os volumes; mas os agentes queixavam-se de só serem por elles responsabilizados os commandantes de vapores, apezar da declaração formal em clausula expressa nos conhecimentos, que as companhias não se responsabilizam pelo peso, conteúdo, marcas, etc., dos volumes.

Queixavam-se, mais, de ter esgotado todos os recursos legais ante o Governo para obter uma medida, ao menos provisoria, que regule o assumpto, até que sejam alterados os artigos da Consolidação, feitos para o servico das Alfandegas em 1850.

“Como sabeis, Sr. Redactor, escreviam, nos elles, um transatlantico hoje descarrega e carrega, nas poucas horas que se demora no porto, duas ou tres vezes, maior numero de toneladas e de volumes que em 1850 compunha toda a carga de um navio, cuja descarga se fazia em 30 e mais dias.

No entanto as leis continuam as mesmas; não attenderam á expansão commercial que tem tido o desenvolvimento do paiz.

Não tendo mais para quem appellar o fazemos para nós mesmos, bem a pesar nosso, dentro dos limites das nossas attribuições.”

Não teve, entretanto, o nosso applauso essa deliberação, e opinámos que, antes de usar de represalias, o Centro devia insistir junto aos poderes competentes no sentido de alcançar o que deseja e é de rigorosa justiça.

— Mesmo em face dessa attitude, porém, não vieram, nem sabemos que até findar o anno tenham vindo, providencias officiaes tendentes a remover praticas e actos que só conseguem deprimir-nos e lesar, directa e indirectamente, a produção e commercio do paiz. Ainda em 4 de Novembro nos escrevia o Centro de Navegação Transatlantica:

“Sabemos que duas questões importantes acabam de chegar ás mãos do Sr. Ministro da Fazenda sobre multas impostas, por falta de conteúdo em volumes despachados, uma na Alfandega de Pernambuco e outra na de Santos.

Em Pernambuco foi multado o commandante do vapor allemão *Bonn* em 902\$800, inclusive direitos em dobro, por falta de parte do conteúdo de uma caixa o qual foi substituido por pedagos do jornal *Diario de Pernambuco*, envolvendo pedras de carvão e outros objectos; apresentando a caixa sahida do armazem o mesmo peso de entrada, o que demonstra não ter havido precipitação na substituição, ao contrario ter sido feita com descansa e ter havido até balança para pesar os objectos affim de se manter o peso.

Em Santos o vapor tambem allemão *Crefeld*, que descarregou dous barris vasilos que deviam conter alisarina, foi multado em 1:000\$, inclusive direitos em dobro, sobre 296 kilos daquella substancia, quando a propria commissão de vistoria, requerida pelo commandante, declarou que tinha sido pela má estiva feita que o conteúdo dos dous barris se havia derramado no porão.

Além de incompetente para uma declaração dessa ordem, a commissão composta de dous conferentes que não conhecem absolutamente o servico de estiva, quando em todos os tribunaes do mundo as vistorias sobre estivas só podem ser feitas por estivadores de profissão, os quaes muitas vezes são obrigados a não dar parecer por não terem visto os volumes como se achavam estivados, como no caso vertente, o Inspector da Alfandega de Santos classifica o caso como de extravio da mercadoria.

Não podendo multar pelo art. 370 — falta de conteúdo ou sua substituição — á vista da declaração do Commandante e do resultado da vistoria, mandou que fosse capitulada a multa no art. 246 da Nova Consolidação, como se este artigo não se referisse exclusivamente aos empregados dos armazens das Alfandegas.

Ora, a boa ou má estiva é uma questão para ser liquidada judicialmente entre a Companhia e seus carregadores, como tantas outras; e a qual não estava na alçada da commissão que vistoriou o navio classificar. Devia-se ter limitado a verificar, como verificou, que a substancia se extravasou no porão.

Por esse facto equiparar o Commandante ou a Companhia aos fiéis e mais empregados da Alfandega para punil-os pelo art. 246, classificando o caso de extravio de mercadoria, é realmente assombroso; só á vista da leitura do citado artigo, que diz:

“Reputar-se-ha damno todo e qualquer estrago, prejuizo ou avaria que soffrerem as mercadorias ou seus envoltorios, desde o seu desembarque nas pontes ou caes das Alfandegas, ou Messas de Rendas, ou seus entrepostos, armazens e depositos até a sua entrega ou sahida legal; e extravio todo e qualquer descaminho, falta ou não entrega das mercadorias depositadas, ou sobre a guarda da repartição.

Paragrapho unico. Os empregados, guardas, operarios e serventes da Alfandega ou Mesa de Rendas são responsáveis pelo damno ou extravio reconhecido em virtude de denuncia ou queixa, ou qualquer outro motivo, nas mercadorias que estiverem a seu cargo, sob sua guarda ou sujeitas a seu exame, desde que se prove que o extravio ou damno foi occasionado por fraude, malversão, omissão, negligencia, culpa ou outra qualquer causa que poderiam ter previsto ou evitado. (Regulamento de 1860, etc.)”

Ao Sr. Ministro pedimos sua attenção sobre estas multas; pois, sejam quaes

forem as franquias e diminuição de despezas de porto que sejam feitas aos paquetes estrangeiros, emquanto este systema de multas perdurar, não ha fretes que cubram as despezas.”

E nos ultimos dias do mesmo mez registramos, para sciencia do Governo, mais os seguintes tres casos typicos occorridos nas Alfandegas de Santos e da nossa Capital:

O vapor inglez *Chaucer* foi multado em 2:219\$600, pela falta de 21 caixas marcadas A. A. C., que na fórma do regulamento tinha o commandante declarado no acto da entrada e rectificado dentro das 24 horas subsequentes na propria Alfandega, tudo como manda a lei, terem deixado de embarcar em Leixões; a Alfandega exigiu o certificado consular, o qual foi passado pelo nosso consul, declarando que os volumes em questão tinham sido embarcados para o Rio de Janeiro. Não tendo sido aceita a certidão consular, obtiveram daqui uma declaração que os volumes haviam sido aqui descarregados. Acresce ainda que da factura consular não constavam estes volumes para Santos e sim para o Rio e no entanto não foi possível até hoje levantar a multa imposta.

2.º O vapor inglez *Verdi*, da mesma Companhia, multado em 1:902\$500, pela falta de 692 saccos de farinha de trigo marca R. P., que deixaram de embarcar em Montevideo. O commandante fez na occasião da entrada a declaração na fórma da lei, dentro de 24 horas rectificou-a na propria Alfandega, ainda segundo o que a lei determina; antigamente esta declaração era aceita; agora, porém, o novo Inspector exigiu o certificado consular. Apresentado este não foi aceito pelo Inspector, pela razão de que—“houve muita demora da parte do consul em dar o certificado”. Juntaram ainda outras provas, como: o recibo do consignatario da mercadoria; certificado do embarcador declarando não terem embarcado os volumes; ainda mais, certificado de que os 692 saccos de farinha de trigo tinham vindo pelo vapor *Les Alpes*; nada servio e a multa permanece.

3.º O vapor inglez *Hordee* entrou trazendo 150 cabeças de gado em pé, de Montevideo; deixaram de embarcar, por falta de tempo, 50 novilhas; foi multado em 2:052\$000, apezar de ter o commandante feito todas as declarações no acto da entrada na fórma da lei, e pela mesma fórma os rectificados.

Exigiu o Inspector um certificado da Alfandega de Montevideo, dando para isso 30 dias de prazo; dentro do prazo foi apresentado o certificado, o qual, depois de expirado, este prazo, foi declarado não poder ser aceito por não ter o—visto—do Consulado.

Póde ter o Governo bons intuitos de apparentar aos olhos do estrangeiro adiantamento e progresso; mas emquanto perdurar esse systema de fiscalização aduaneira em que os funcionarios contam mais com as multas, para viver, do que com os seus vencimentos, ha de ser sempre esta eterna, esta inevitavel vergonha.

— Ainda provavelmente, desse regimen decorre o facto, que noticiámos, de terido uma commissão do Centro de Navegação Transatlantica ao Sr. Ministro da Fazenda pedir providencias contra a longa demora da descarga de volumes por causa das pesagens ultimamente executadas por empregados aduaneiros.

Coincidindo ausencia desta commissão com a do Sr. Inspector da Alfandega desta Capital, o Sr. Ministro fel-a entender-se com este funcionario, que declarou já ter dado ordens no sentido de remover as inconveniencias apontadas pela referida commissão.

— O Sr. Presidente da Republica, acompanhado de suas casas civil e militar, do Sr. Ministro da Marinha e do Dr. Chefe de Policia, visitou o bello e sumptuoso navio do Lloyd Italiano “Principessa Mafalda”, em sua primeira estadia no nosso porto.

Este poderoso e forte transatlantico mede 150 metros de comprimento, 17 de largura e 20 de altura, deslocando 12.000 toneladas e um volume de 25.000 metros cubicos. A velocidade é de 19 e média de 17 milhas por hora.

— Do Sr. Dr. Vieira Souto recebem o Sr. Ministro da Agricultura, em Dezembro, um officio e cópia de uma carta do Ministro do Brasil em Madrid, communicando a promulgação da lei que estabeleceu uma subvenção e concedeu outros favores a duas linhas de transatlanticos entre a Hespanha e o nosso paiz, para o que muito concorreu a Commissão de Pronaganda e Expansão Economica no Extranjero.

A lei a que allude a communicação do Dr. Vieira Souto e que virá efficazmente influir no desenvolvimento das relações commerciaes entre a Hespanha e o Brasil, estabelece duas linhas de vapores do Norte e Sul daquelle paiz para o nosso e Rio da Prata, com a subrenção de 670.000 pesetas e isenção de imposto de transporte para o algodão, o café, cacão, tabaco e outros productos nacionaes.

— O art. 56 da lei que fixou a despeza geral para o exercicio de 1910, é relativo ao Ministerio da Fazenda, originou uma nova reclamação das companhias estrangeiras de navegação, expressa no seguinte memorial que apresentaram ao Governo:

“As companhias de navegação estrangeiras nesta Capital pedem venia a V. Ex. para apresentar as seguintes ponderações sobre os dispositivos do art. 56, do orçamento da Fazenda, que diz assim: “Os armadores estrangeiros que fizerem o servico de navegação entre os portos do Brasil e os do exterior tambem servidos por linhas nacionaes que adoptarem regimens, combinações de rebate de fretes com condição de embarques exclusivos em seus vapores e que não exceptuarem os vapores em servico das empresas nacionaes ficam sujeitas ao pagamento em dobro nos portos da Republica, de todas as taxas e impostos a que forem obrigados e cassadas as regalias de paquetes ou de quaisquer outros favores concedidos pelo Governo Federal.”

Não é pensamento das companhias estrangeiras de navegação, que trafegam para o Brasil, em servico de cargas e passageiros, crear á nação brasileira ou ao seu Governo qualquer difficuldade num assumpto, que, ao demais, tanto interessa a este nobre paiz como ás empresas que exploram esse ramo de servico.

Ao contrario, o que as companhias pretendem são soluções de justiça, consultando ao mesmo tempo os interesses reciprocos e para isso ellas não têm poucado esforgos nem os pouparão como é evidente, não só da regularidade do seu servico de navegação, como do emprego dos navios de primeira ordem, que trafegam entre os portos brasileiros e os da Europa.

Assim, o que desejam as companhias é que a disposição da lei seja referente aos vapores de linhas regulares, de propriedade de companhias legitimamente nacionaes, navegando sob bandeira brasileira. Que as linhas nacionaes, aproveitando-se dos accôrds e convenios existentes entre as companhias estrangeiras, mantenham as mesmas taxas de fretes e demais condições. Não é absolutamente desejo das companhias estrangeiras excluir as companhias nacionaes de suas combinações, tanto é certo que, no convenio estabelecido entre as companhias estrangeiras, na clausula n. 7, ficou claramente estipulada a excepção para a linha nacional, com bandeira brasileira.



Tal clausula diz assim: "Até ulterior aviso, embarques de carga em vapores da linha nacional brasileira, sob bandeira brasileira, para os Estados Unidos, e em vapores do Koninklijke Hollandsche Lloyd para Amsterdam, ás taxas de fretes e condições estabelecidas pelas linhas não prejudicarão os pedidos de rebate por parte dos carregadores."

O que ellas reputam, porém, absolutamente necessario e indispensavel é que as companhias nacionaes sejam de facto nacionaes, e não simples e meras fretadoras de navios "vagabundos", á sombra de bandeiras estrangeiras.

A combinação para fixação e manutenção de uma taxa de frete é da maior vantagem para o commercio, sendo facil provar esta affirmação, pedindo-se ao commercio exportador daqui ou de Santos o seu parecer a respeito.

As companhias estrangeiras são de opinião que as linhas nacionaes (de facto nacionaes) poderão fortalecer-as no sentido de excluir a concorrência dos vapores "vagabundos" que, é cousa provada, nenhum vantagem real trazem ao commercio, assim como auxilia-os na manutenção de uma taxa fixa de frete durante a época da safra.

Parece predominante a idéa da Camara dos Srs. Deputados, de que o frete que se cobra actualmente para o transporte do café e assás vantajoso para as companhias de navegação.

Será, porém, conveniente ter em vista e tomar em consideração o facto de que durante seis mezes do anno nem sempre ha carga sufficiente para cobrir, sequer, as despesas dos vapores de daqui partem com destino aos portos estrangeiros.

Nem se diga como exemplo para argumentar que o mesmo facto se observa nos Estados Unidos da America; isto não é exacto, porque as praças americanas, não sujeitas ás safras de agricultura, têm para os paquetes que demandam os seus portos cargas que os abarrotam em qualquer época do anno.

Outro ponto, para o qual as companhias estrangeiras pedem a attenção do Governo brasileiro: "Pela lei actual as companhias nacionaes só se sentem obrigadas a fornecer vapores quando isso for da sua conveniencia"; é claro, portanto, que ellas deixarão de pôr o serviço de seus navios á disposição do commercio toda a vez que a carga for diminuta e escassa.

As linhas estrangeiras, ao contrario, em consequencia dos seus convenios, ficam obrigadas a servir aos exportadores, para o que estão devidamente habilitadas, mesmo quando os lotes de cargas apresentadas são relativamente pequenos.

Pelo processo comminado no dispositivo do art. 56 do orçamento da Fazenda — as companhias estrangeiras pedem ainda venia para dizer — será facil a qualquer estrangeiro sem a posse e propriedade de embarcação de qualquer especie armar uma mesa em escriptorio arvorado momentaneamente, registrar-se como firma commercial brasileira, fretar vapores "vagabundos" de qualquer nacionalidade, e com taes elementos offerecer concorrência ás companhias estrangeiras, obrigando-as a constantes oscillações de fretes, que, como já dissemos, nenhuma vantagem trazem ao commercio exportador, nem ao paiz, além de uma instabilidade e insegurança do serviço de navegação que representará a maior ameaça ao serviço commercial das praças brasileiras, á expansão de suas indústrias a exportar e finalmente um grande compromisso para as proprias rendas do paiz.

As companhias estrangeiras, trazendo ao conhecimento do Governo brasileiro estas ponderações, que reflectem interesses e conveniencias reciprocas, solicitam do mesmo Governo estudo meditado deste assumpto, do qual só podem resultar beneficios legitimos e duradouros

para a nobre nação brasileira e para um serviço que representa elemento seguro de relações commerciaes entre o mundo civilizado, no afan com que todos os paizes reúnem os seus esforços para o mutuo progresso e seu desenvolvimento. — Rio de Janeiro, 4 de Janeiro de 1910."

Os reclamantes tiveram com o Sr. Ministro da Fazenda, sobre esse assumpto, uma ou mais de uma conferencia, e a seu conselho confabularam tambem com o Sr. Buarque de Macedo, director do Lloyd Brasileiro. Não veio, porém, a publico o que assentaram, senão que, voltando ao Ministerio, communicaram ao Sr. Dr. Leopoldo de Bulhões que tinham tido essa conferencia e que se conformavam com as explicações do Governo, na esperança de que acharão sempre justiga da parte do mesmo Governo na apreciação dos seus serviços de navegação.

— Os primeiros dias do anno de 1910 já registraram um facto notavel das relações internacionaes sul-americanas e que directamente se reporta á navegação: — foi assignado entre os Governos do Uruguay e da Republica Argentina um protocollo sobre a navegação e o uso das aguas do Rio da Prata, resolvendo-se dessa fórma uma questão diplomatica de incontestavel e não pequena importancia.

Eis o texto desse accordo: "Reunidos no salão do Ministerio das Relações Exteriores, em Montevideo, os Srs. Dr. Gonzalo Ramirez, Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario, devidamente autorizado pelo Governo da Republica Oriental do Uruguay, e D. Roque Saenz Peña, Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario da Republica Argentina, em missão especial, devidamente autorizado pelo seu Governo, depois de uma amistosa troca de idéas, e sem prejuizo de ulteriores convenções entre ambas as nações, declararam:

1.º Os sentimentos e aspirações de um e outro povos são reciprocos no proposito de cultivarem e manterem os vinculos de amizade, fortalecidos pela origem commum de ambas as nações.

2.º Com o proposito de dar maior efficacia á declaração que precede e de eliminar qualquer resentimento que pudesse ter ficado por motivo de passadas divergencias, concordam em que, não havendo tido ellas por movel infligir agravo algum, fiquem consideradas como insubsistentes e que, portanto, em nada diminuem o espirito de harmonia que as anima, nem as considerações que mutuamente se dispensam as duas partes.

3.º A navegação e uso das aguas do Rio da Prata continuarão sem alteração como até agora e qualquer desaccordo que com esse motivo possa surgir, será aplanado e resolvido com o mesmo espirito de cordialidade e boa harmonia que existio sempre entre os dous paizes.

— Na segunda discussão do projecto de lei fixando a despeza do Ministerio da Viação e Obras Publicas, apresentou o Sr. Graccho Cardoso a seguinte emenda:

"Accrescente-se onde convier: Art. Fica o Governo autorizado a rever o contrato do Lloyd Brasileiro, concedendo-lhe o augmento do prazo que julgar necessario e elevando a actual subvencão a mais 10:000\$, ouro, mensaes, mediante as vantagens que obtiver, relativamente á melhoria de transportes e redução de tarifas.

Sala das sessões, 27 de Novembro de 1909. — Graccho Cardoso.

Apreciando-a, como relator da Commissão de Finanças, o Sr. Deputado Paula Ramos produziu luminoso parecer, de que extrahimos os topicos seguintes, acabando por opinar pela sua rejeição:

"Para que a Camara possa tomar conhecimento da emenda apresentada pelo Sr. Graccho Cardoso e deliberar com

conhecimento de causa, julga a commissão conveniente fazer um ligeiro resumo das disposições legaes que originaram o contrato actual do Lloyd Brasileiro e das que actualmente vigoram.

Por occasião da 2ª discussão do projecto fixando as despezas do Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas para o exercicio de 1906, foi apresentada pelo Sr. Ignacio Tosta e outros, a seguinte emenda, cujo parecer da commissão de Finanças da Camara a ella acompanha.

Emenda apresentada em 1905 pelos Srs. Ignacio Tosta e outros.

N. 41

Continúa em vigor o n. XII do art. 22 da lei n. 943, de 29 de Dezembro de 1902, autorizando o Governo a reorganizar os serviços de navegação a cargo do Lloyd Brasileiro, com as seguintes alterações:

a) a subvencão actual de ..... 1.663:699\$992, papel, será paga em ouro, ficando reduzida a 1.000:000\$, ouro, no exercicio de 1906;

b) no contrato serão incluídas as linhas seguintes:

1ª, linha do norte (entre Rio e Manaós);

2ª, a linha do Norte rapida (entre Rio e Manaós);

3ª, linha de Pernambuco ao Pará (entre Pernambuco e Pará);

4ª, linha de Pernambuco ao Rio Grande (entre Pernambuco e Porto Alegre);

5ª, linha de Sergipe (entre Sergipe e Rio);

6ª, linha norte e sul (entre Pará e Rio Grande);

7ª, linha do Sul (entre Rio e Porto Alegre);

8ª, linha do Rio da Prata (entre Rio e Buenos Aires);

9ª, linha de Corumbá (entre Montevideo e Corumbá);

10ª, linha de Cuyabá (entre Corumbá e Cuyabá);

11ª, linha do Alto Paraná (entre Corrientes e Iguassú);

12ª, linha do Uruguay (entre Montevideo e o Alto);

13ª, linhas auxiliares;

14ª, linha de Nova York (entre Santos e Nova York);

c) a empresa contratante se obrigará a promover o estabelecimento do trafego mutuo com as empresas de navegação transatlantica que sirvam o Brasil, pelos seus principaes portos e com as estradas de ferro que venham ter a portos servidos pela empresa, acantelados os interesses do fisco;

d) o pessoal do mar será organizado por meio de corpos convenientes arrematados e obrigado ao uso dos uniformes que forem approvados pelo Ministerio da Marinha;

e) no contrato se estipulará a clausula do estabelecimento de camaras frigorificas em condições convenientes para o transporte de frutas e generos de facil deterioração entre os diversos portos do paiz e para os Estados Unidos da America do Norte.

Sobre esta emenda deu a Commissão de Finanças o seguinte parecer:

A emenda n. 41 manda continuar em vigor a autorização conferida ao Governo pelo n. XII do art. 22 da lei n. 933, de 20 de Dezembro de 1902, para contratar com uma ou mais empresas, que melhores vantagens offereçam ao publico e ao Thesouro, a juizo do Governo, os serviços de navegação que estão a cargo do Novo Lloyd Brasileiro.

Esta autorização, repetida nas leis posteriores, se acha ainda em vigor por força do art. 15 da lei n. 1.313, de 30 de Dezembro de 1904.

O Novo Lloyd, por contrato feito pelo Banco da Republica com M. Buarque & C., vai passar a uma nova empresa na-

cional que se propõe a contratar o serviço da navegação inter-estadual, estabelecendo, de accordo com o plano do Governo, não somente linhas entre portos nacionaes, como ainda entre alguns destes e portos de Montevideo e Buenos Aires, incluindo tambem a navegação dos rios da Prata, Paraná e Uruguay.

Propõe mais a empresa, sempre se conformando com o plano do Governo, que deseje estreitar as relações de amizade e incrementar o commercio entre o Brasil e os Estados Unidos da America do Norte, crear uma linha transatlantica regular entre Santos e Nova York, a qual auxiliará tambem as linhas internas da navegação de cabotagem no transporte dos productos nacionaes, além de proporcionar aos passageiros viagens rapidas em vapores grandes e confortaveis.

Para satisfazer as necessidades do transporte maritimo inter-estadual, reconhecidas e demonstradas pelos estudos feitos e dados estatísticos colhidos por iniciativa do Governo, a empresa contratante deverá estabelecer, pelo menos, as linhas de vapores constantes da emenda.

Por outro lado, a acquisição do material fluctuante indispensavel ao serviço exigido pelo interesse publico, não se poderá fazer sem o emprego de capital avultado e consequentemente sem augmento de subvencão de que goza actualmente o Novo Lloyd, ou o seu pagamento em ouro.

Parece preferivel á Commissão, nos termos da emenda o ultimo alvitre, não só porque com a alta cambial a importação irá diminuindo, como ainda por ser em ouro o capital que a empresa conta para a realização de um emprestimo reputado necessario, conforme declarou com a maior franqueza, o representante da nova empresa, perante a Commissão.

O Governo da Republica, cujos intuitos patrioticos em prol do progresso material e do desenvolvimento economico do paiz têm sido sobejamente comprovados, e a Commissão entendem conveniente aos altos interesses nacionaes que se reforme e melhore radicalmente o serviço da navegação de cabotagem, embora para isso seja mister elevar a subvencão, com o intuito de facilitar a permuta dos productos agricolas, revigorar o commercio inter-estadual, incrementar as relações de toda ordem entre os Estados da Republica e firmar sobre bases economicas inegualaveis a Federação Brasileira e, consequentemente, a unidade nacional.

Além disto, consideram opportuno o momento para iniciar-se a navegação de longo curso entre o Brasil e os Estados Unidos da America do Norte e estreitar a amizade entre os dous povos, levando o pavilhão do Brasil ao principal porto da prestigiosa republica americana.

A subvencão actual em ouro, importando embora acrescimo de onus para o Thesouro Nacional, será altamente compensadora para todo o paiz, e nada tem de exagerada. Ao contrario, computadas as milhas a percorrer pelos vapores das novas linhas, as quaes serão 875.640. e dividida a subvencão, ouro, de 1.663.662\$, pelo numero de milhas, cabe a cada milha 1\$899, 99, equivalente a £ 0.4.3. Ora, do exame comparativo de dados positivos feito pela Commissão, verifica-se que de todas as subvencões concedidas a companhias de navegação, pelos governos dos paizes adiantados do mundo, a nossa será a menos onerosa, mesmo sendo paga em ouro, porque a Inglaterra concede 5 sh. e 6 d., por milha, França 31 frs. por legua maritima ou 8 sh. por milha; a Italia de 4 sh. e 5 d. a 7 sh. e 4 d.; a Alemanha 5 sh. e 8 d.; a Russia 4,25 rublos ou 13 sh. por milha; a Austria, 3,54 forins ou 6 sh. e 6 d., e o Japão concede varios favores, além do premio e subvencões.

A navegação transatlantica em vapores de 6.000 toneladas para os Estados Unidos da America do Norte, com boas accommodações para passageiros, camaras frigorificas para o transporte de frutas e generos de facil deterioração, é um corollario natural da celebre—Feira do Mundo, de S. Luiz, onde o Brasil recebeu as mais inequivocas provas de sympathia do povo americano, e despertou esse movimento de expansão e approximação que tão eloquentemente vai se manifestando por factos.

Chegaram já communicações officiaes annunciando que, por iniciativa do Presidente Roosevelt e sem a mais ligeira suggestão diplomatica de nossa parte, foi esta Capital escolhida para sede da reunião do proximo Congresso Pan-Americano, em que o Governo da Casa Branca se fará representar por um alto personagem.

A navegação transatlantica pôde ser encarada sob triplice aspecto: industrial, commercial e politico.

Como industria de transporte, a exploração da linha Santos-Nova York não será, desde já, um alto negocio para a empresa, mas lhe proporcionará meios sufficientes de evitar o mallogro do committimento, sem duvida alguma, patriotico.

A nossa exportação para os Estados Unidos da America do Norte é de cerca de 140 mil contos, ouro, pois dados estatísticos, certos, referentes ao anno de 1903, demonstram ter sido a nossa exportação para aquella paiz de réis.... 135:116:360\$, ouro, e para esse serviço existem apenas tres companhias regulares — Lampert & Holt, Booth Line e Sloman Line, cujos vapores, todos de 2ª ordem quanto a passageiros, effectuam durante o anno 96 viagens, havendo, porém, em grande numero, vapores de carga que tambem transportam café, borracha, cacão, assucar, etc.

Ora, nestas condições, é evidente que não faltará carga para vapores brasileiros, maxime se S. Paulo, Bahia, Pará e outros Estados reduzirem o imposto de exportação para os productos que, de preferencia, forem embarcados na linha Santos-Nova York.

É certo que o inter-cambio commercial, nos sendo muito favoravel, pois o Brasil apenas importa cerca de 30 mil contos, ouro, e sendo em geral os productos que recebemos da America do Norte de grande cubagem, machinas, arados, instrumentos de lavoura, farinhas de trigo, em saccos e barricas, agua-raz, bacalhão, pinho, etc., não terá a empresa a mesma garantia de cargas na volta.

Mas, além de poder a linha transatlantica, na falta de outra carga, ao iniciar a sua carreira, transportar carvão de pedra, ella fará o serviço de cabotagem do Pará a Santos, auxiliando as linhas internas no transporte de passageiros e productos nacionaes do Norte para o Sul.

Sob o aspecto commercial, a facilidade de communicação entre os dous paizes, por meio de vapores de grande tonelagem e accommodações confortaveis, tornará mais conhecidos os nossos productos e permittirá a transformação dos nossos processos, usos e habitos commerciaes de negocio com os yankees, sempre ousados e emprehendedores.

Ninguém pôde calcular as maravilhas commerciaes que poderão surgir do facto de singrarem o oceano e penetrarem no porto de Nova York transatlanticos de grande tonelagem com o pavilhão brasileiro, defendendo o nosso café, a nossa borracha, o nosso assucar, cacão, os nossos incomparaveis productos, contra a fraude dos falsificadores.

Maurice Schwob, em seu livro *La Guerre Commerciale — Avant la Bataille*, criticando a politica mercante dos homens politicos de seu paiz, e referindo-se aos de outras nações, escreveu estas observações o que têm exacta applicação á nossa situação.

"Quando elles viram que uma linha podia ser creada mediante certos sacrificios e depois tornar-se fructifera, avaliaram este sacrificio do inicio, estimaram cuidadosamente a duração do esforço necessario. Depois concederam uma subvencão decrescente de anno a anno, de uma duração de quatro, cinco ou seis annos, permittindo ao concessionario viver no começo, mas obrigando-o a multiplicar suas iniciativas para compensar pelo trafico commercial que elle fazia nascer, a subvencão que se extinguia pouco a pouco."

Os Allemaes, que tão admiraveis de bom senso pratico e largueza de vistas se têm revelado em materia de marinha mercante, descobriram um meio elementar e seguro de augmentar a procura de seus vapores mercantes e os lucros consequentes de sua industria de transporte maritimo. Celebram accórdos entre as ferro-vias e as linhas regulares nacionaes afim de estabelecerem *conhecimentos* directos para as mercadorias. E uma vez concluidos estes contratos especiaes, sem ruido, diz Schowob, "entre caminhos de ferro e armadores, asseguram á marinha nacional o frete da sahida."

A emenda sujeita ao estudo da Commissão de Finanças estabelece a clausula do trafego mutuo entre os vapores da empresa contratante e as estradas de ferro nacionaes, tambem entre aquellas e os vapores transatlanticos das companhias estrangeiras que servem o Brasil, e com o fim de facilitar transporte das mercadorias.

Sob o aspecto politico-internacional, a linha transatlantica, com os seus vapores de 6.000 toneladas, será de incontestavel utilidade em caso de guerra estrangeira. Poderão, transformados em cruzadores, como reserva da nossa marinha de guerra, transportar com rapidez grandes contingentes de tropas, o que não se consegue actualmente.

Sob o ponto de vista agricolo-commercial, a existencia de vapores apparelhados com camaras frigorificas, que levem á America do Norte nossas frutas tropicaes, tão saborosas e apreciadas nos outros paizes, trará sem duvida alguma uma nova era para a nossa agricultura.

A Republica Argentina já iniciou com feliz exito a exportação de frutas e legumes para a Inglaterra, pelos paquetes da Mala Real Ingleza, e nós poderemos exportar, em alta escala, bananas, abacates e tantas outras frutas.

A certeza e a segurança do transporte em vapores nacionaes, as relações que naturalmente se estabelecerão, sendo o pessoal de bordo um excellente propagandista dos productos e riquezas brasileiras, entre o productor nacional e o consumidor americano, despertarão os nossos agricultores da apathia, as plantações se estenderão, os syndicatos e as cooperativas de produção e venda se formarão e a agricultura nacional descortinará novos horizontes.

As vantagens que para o Brasil advirão da navegação transatlantica, da ida de vapores brasileiros ao porto de Nova York, desfraldando aos ventos o pavilhão nacional estão synthetizadas com verdade na seguinte descripção de Pierre Baudin, citada por Schwob:

"Este commissario viajante dos mares leva altivamente a bandeira da sua patria. Elle içta a bandeira no mastro grande, nos portos estrangeiros, e emquanto os quindastes formidaveis, descendo seus ganchos ao fundo dos porões, os retiram, pesados de caixas e fardos de mercadorias, para descarregar os dentro das embarcações ou sobre o caes, no meio de febril actividade dos homens, suas cores nacionaes fluctuam sobre este prolongamento e estas fracções do paiz, sobre as cousas, sobre os seres.

Depois, quando, terminado o trabalho, o vapor se afasta a meia velocidade, lento e forte, atrás d'elle uma conquista da terra, uma occupação territorial subsiste no lugar occupado pelas mercadorias que deixou.



— Em 14 de Julho inaugurou-se o tráfego telegraphico entre Goyaz e Cuyabá, pelo *appareilho Duplex* e entre Fortaleza e Belém, pe'o de Baudot.

Foram trocadas saudações entre o pessoal daquellas estações e o da Central.

— No mesmo dia foi também inaugurada uma estação radio-telegraphica no Morro da Babylonia.

A instalação é do systema *Telefunken*, adquirida na casa Siemens & Halske e que figurou na Exposição Nacional.

A estação inaugurada acha-se a 0°,0 de longitude do Rio de Janeiro e a 22°,55',40" de latitude sul e a 250 metros acima do nível médio do mar. Pertence á categoria das estações de pequena alcance e tem a energia de 3,5 kilowatts; o comprimento de onda é de 500 metros e o alcance de 200 kilometros ou 100 milhas nauticas. Póde corresponder-se com Cabo Frio (115 km.) e com as estações da marinha, montadas nas Ilhas das Cobras, Rijo e Rasa, em Ponta Negra e Guaratiba, destinadas ao serviço dos pharões, e por isso de alcance inferior ao da Babylonia.

— Na Secretaria do Ministerio da Viação e Obras Publicas foi assignado em 20 de Setembro o contrato entre o Governo e a "Amazon Telegraph Company", para duplicação do cabo sub-fluvial entre Pará e Amazonas, das cidades de Belém a Amatory.

O Sr. Dr. Francisco Sá, Ministro da Viação, representou o Governo da União, e o Sr. David Mac Neill aquella Companhia.

Por esse contrato, a Companhia Amazon obriga-se a concluir o serviço de duplicação dentro de 15 mezes; a fazer a redução de 20 o/o em suas taxas para o tráfego entre 500.000 e 600.000 palavras e de 30 o/o deste numero em diante sobre o preço actual de \$400.

— Por decreto n. 7.500, de 12 de Agosto, foi concedida autorização a Edward Dwight Trowbridge, concessionario do serviço de communicações telephonicas no territorio do Estado do Rio de Janeiro, para assentar entre a Capital Federal e Nitherohy um cabo submarino de baixa tensão, ligando a rede telephonica fluminense com a da Capital.

— Por decreto n. 7.598, de 14 de Outubro, foi concedida autorização á *Felten & Guillaume Lahmeyerke Aktien Gesellschaft, de Mulheim sur Rhin*, para transferir á *Deutsche Sudamerikanische Telegraphengesellschaft, A. G.*, a concessão que lhe foi feita por decreto n. 7.051, de 30 de Julho de 1908, para, sem privilegio, estabelecer e explorar um cabo telegraphico submarino entre um ponto da costa do Brasil e a ilha de Tenerriffe ou, mediante prévio accordo com a *South American Cable Company*, entre aquella ponto e a costa occidental da Africa.

— Por decreto n. 7.620, de 21 de Outubro, foi autorizado o contrato com Richard J. Reidy para o lançamento de cabos submarinos entre Belém do Pará e Nitherohy, e entre esta ultima cidade e Chuy no Estado do Rio Grande do Sul.

— Com a presença dos Srs. Ministros da Viação e Obras Publicas e da Agricultura, a Repartição Geral dos Telegraphos inaugurou em 27 de Outubro o serviço de transporte de telegrammas por meio de tubos pneumaticos entre as estações Central e da Avenida.

Para a organização do serviço foi construída uma canalização subterranea dupla, de 500 metros de extensão, de tubos de aço Mannesmann com 0,0064 de diametro interno e 0,006 de espessura, revestidos de um isolamento de juta alcatroada.

O systema adoptado foi o de simples succção, de Gulkeeth. Um motor electrico de corrente alternativa triphasica, de 3

cavallos de força e 715 rotações por minuto, acciona a bomba aspirante, que faz o vacuo de 0m,15 na canalização, em cujo interior, e impellidos pela differença de pressão, deslizam os vehiculos de transporte — cylindros de celuloide com 0m,22 de comprimento e 0m,06 de diametro, fechados na extremidade por bujões de madeira forrada de feltro.

No interior destes cylindros collocam-se as cartas telegraphicas, cujo numero poderá attingir e 15 para cada vehiculo.

Qualquer das duas estações póde receber e expedir, simultaneamente, um ou mais vehiculos.

— Annunciaram os jornaes de Paris, em 11 de Dezembro, que em Janeiro proximo se começaria a assentar o cabo submarino de Tenerrife a Pernambuco, e que a Companhia allemã a que pertence esse cabo, tenciona abater 60 centimos por palavra em relação á taxa da Companhia ingleza.

— Por decreto n. 7.499, de 12 de Agosto foi transferida á Companhia Brasileira de Energia Electrica, a concessão para explorar linhas telephonicas no Estado da Bahia e que, por sua vez, já tinha sido transferida a essa firma pelo primitivo concessionario Eduardo Pelew Wilson.

— Energia electrica — Em Janeiro The Rio de Janeiro Tramway Light and Power, alegando que tem contrato firmado com a Prefeitura para diversos serviços de iluminação, requereu ao Sr. Dr. Miguel Calmon, Ministro da Industria e Viação, que fosse cancelado o contrato feito pela casa Guinle & C. para o fornecimento de energia hydro-electrica á Estrada de Ferro Central do Brasil.

O Sr. Ministro indeferiu essa pretensão sob o fundamento de que não póde o contrato que tem a Light com a Prefeitura coarctar, de modo algum, a liberdade de que goza o Governo Federal em relação a serviço, como o da Estrada Central, exclusivamente a seu cargo.

Tendo o Dr. Aarão Reis declarado, no relatório apresentado ao Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas, que o contrato que a Estrada de Ferro Central do Brasil celebrára com a firma Guinle & C. era para o fornecimento de iluminação electrica, em Março a Societé Anonyme du Gaz de Rio de Janeiro renovou o seu protesto perante o Governo contra semelhante facto, alegando que em virtude de contrato celebrado com o Governo Federal, de accordo com o decreto n. 3.329, de 1 de Julho de 1899, a Societé Anonyme du Gaz de Rio de Janeiro goza de privilegio exclusivo para a iluminação publica e particular a gaz e electricidade.

Por decreto n. 7.437, de 9 de Junho foi concedida a Guinle & C. autorização para estabelecerem uma linha dupla de cabos entre as cidades de Nitherohy e Rio de Janeiro, destinada á transmissão de energia electrica applicavel a serviços publicos federaes e derivada da usina situada nas proximidades da estação de Alberto Torres, no Estado do Rio de Janeiro.

O decreto n. 7.456, de 15 de Julho, transferio á Companhia Brasileira de Energia Electrica os favores constantes das concessões feitas á firma Guinle & C. pelos decretos n. 6.367, de 14 de Fevereiro de 1907 e 7.052, de 30 de Julho de 1908.

— Em Setembro foi presente á Camara dos Deputados e lida na sessão do dia 21 a seguinte petição:

"Illm. Sr. Presidente e mais membros da Camara dos Deputados. — A Companhia Brasileira de Energia Electrica, sociedade anonima com sede nesta cidade, proprietaria da usina hydro-electrica de "Alberto Torres", vem requerer ao Congresso Nacional concessão

para a construcção, uso e gozo de uma rede de distribuição de energia electrica para iluminação particular desta Capital e seus suburbios pelo prazo de 60 annos, sob as seguintes condições:

1ª—aceitação das clausulas que, em contrato, forem impostas pelo Governo a bem da segurança publica e regularidade do serviço;

2ª—faculdade de serem feitas, a todo tempo, concessões congengeres, em livre concorrência;

3ª—supprimimento de energia ao preço de 100 réis papel o kilowatt hora consumido na iluminação, sendo este o preço maximo;

4ª—inauguração do serviço de iluminação, somente a partir de 16 de Setembro de 1915.

A supplicante tem por escusado encarecer as vantagens publicas resultantes da concessão ora impetrada, em vista do baixo preço que se propõe cobrar dos consumidores e da segura expectativa de um melhor serviço, uma vez estabelecida a concorrência.

Quanto á legalidade da outorga, não póde ser posta em duvida pelo facto de se achar investida a Societé Anonyme du Gaz no direito exclusivo do serviço de que se trata. Tal direito lhe está assegurado pelo contrato de 14 de Setembro de 1899 até o dia 15 de Setembro de 1915, a partir do qual ella gozará, no tocante á iluminação particular, de simples concessão, sem privilegio, concessão essa que terminará em 15 de Setembro de 1945.

Obrigada a supplicante a não inaugurar o serviço de iluminação particular antes do dia 16 de Setembro de 1915, salvaguardado estará o privilegio da Societé Anonyme du Gaz; sendo que a outorga da concessão á supplicante, com essa resalva explicita, assegura a effectividade da concorrência que o poder publico teve em vista estabelecer, ao marcar aquelle limite de tempo ao privilegio concedido. As installações para serviços dessa natureza não se improvisam; sua construcção consome alguns annos, maxime numa cidade como o Rio de Janeiro, espalhada em área vastissima; de sorte que, no caso vertente, se os poderes publicos só cogitassem de fazer novas concessões depois de terminada o privilegio da Societé Anonyme du Gaz, virtualmente o prorogariam por tantos annos quantos fossem necessários ao estabelecimento de empresas concorrentes, promovendo assim a implantação de um monopollio de facto, com prejuizo dos consumidores, privados das vantagens da concorrência e sem vantagem ou compensação de qualquer ordem.—E. E. K. M."

O assumpto é de manifesta e transcendente importancia, directa e indirectamente, para toda a collectividade brasileira. A energia, derivada da força hydraulica que é tão facil colher dos elementos naturaes de que se acha fartamente dotado o nosso paiz, ha de ser, em futuro muito proximo, o mais poderoso factor do desenvolvimento das industrias fabris e de transportes, cujo desenvolvimento tem tido de restringirse, fatalmente, até agora, ao custo de produção dos seus serviços, inevitavelmente elevado pelo do proprio combustivel que consomem.

Para que essa transformação possa operar-se em condições de atender completamente aos interesses economicos que affecta, faz-se mister deixar que a livre concorrência, no fornecer esse elemento, promova a maior redução possível dos preços respectivos, de modo que, por sua vez, os serviços e productos das industrias que delle se utilizarem venham a ser favorecidos com as vantagens decorrentes desse facto.

Não é demais, portanto, abrir espaço ao parecer apresentado pelo Sr. Germano Hasslocher e approvedo por sete votos contra dous pela Commissão de Constituição e Justiça Eis o seu texto:

*Parceer do Sr. Hasslocher* — A Companhia Brasileira de Energia Electrica, em data de 21 de Setembro, requereu á Camara concessão para construcção, uso e gozo de uma rede de distribuição de energia electrica para iluminação particular desta Capital e seus suburbios, pelo prazo de sessenta annos.

Obrigou-se a aceitar as clausulas que, em contrato, forem impostas pelo Governo a bem da segurança publica e regularidade do serviço; a supprir a energia pelo preço de 100 réis papel o kw. hora consumido na iluminação, preço esse maximo; a não inaugurar o seu serviço de iluminação senão a partir de 16 de Setembro de 1915.

A requerente não pede privilegio, antes deixa ao Governo a faculdade de fazer a todo tempo concessões congengeres em livre concorrência.

No dia 22 do mesmo mez a Companhia "Societé Anonyme du Gaz de Rio de Janeiro" dirigio a esta Camara uma petição protestando contra a pretensão da requerente, allegando que, em virtude de um contrato celebrado com o Governo em 14 de Setembro de 1899, só ella póde assentar e conservar na via publica canalizações necessarias á distribuição de gaz para qualquer mister e de energia electrica para iluminação.

Declarou mais que em relação ao gaz e á energia electrica para a iluminação publica, o prazo de seu privilegio só expira em 1945, mas que, quanto á iluminação particular, esse prazo expirará em 16 de Setembro de 1915.

E diz então:

Por isso, até 15 de Setembro de 1915, ninguém, absolutamente ninguém, póde assentar canalizações para energia electrica com o fim de iluminar, seja antes, seja depois da referida data. Em se tratando da iluminação particular por electricidade, somente de 15 de Setembro de 1915, em diante, será licito aos poderes publicos competentes permitirem o assentamento e conservação de canalizações nas vias publicas.

Designado para relator do assumpto o illustre Sr. Teixeira de Sá, opinou S. Ex. que o caso era da competência do Poder Judiciario, contra o que se manifestou o Sr. Paulino de Souza que, em longo e fundamentado parecer, opinou pelo indeferimento do que pediu a Companhia Brasileira.

O proecto Deputado começou relatando as conclusões do parecer do relator, entendendo que só na hypothese de ser attendido o pedido da requerente pela Camara, poderá ser resolvida a concessão, sob a forma de caso, pelo Poder Judiciario, provocada a intervenção deste pela protestante, sob pretexto de lesão de seu privilegio exclusivo.

Passa depois a estudar a materia do requerimento em si, a conveniencia de se resolver, desde já, sobre que se ha de fazer quanto á iluminação da Capital Federal, de hoje a seis annos, a questão da competência, a do monopollio, a da municipalização dos serviços desta natureza, a do supposto direito da protestante á sua unica empresa que possa assentar, nas vias publicas, canalizações para a distribuição de energia electrica para a iluminação publica e particular para a primeira até 1945 e para a segunda até 1915.

E conclue o Sr. Paulino de Souza opinando pelo indeferimento do pedido da Companhia Brasileira.

Seguiremos, mais ou menos, o mesmo methodo do illustrado collega na exposição do nosso voto.

Começaremos assim apreciando a oportunidade de se resolver desde já sobre o problema da iluminação particular, por meio de electricidade, objecto de um privilegio da "Societé Anonyme du Gaz" até 15 de Setembro de 1915.

Esta empresa, em virtude de um contrato com o Governo é obrigada a fornecer luz aos particulares por determinado preço até á data indicada, luz electrica, porquanto para fornecer luz de gaz corrente o seu privilegio vai até 1945.

No dia 15 de Setembro de 1915 cessa o seu privilegio para luz electrica e a dependencia da tabella de preços imposta no contrato, ficando-lhe livre o direito de cobrar o que entender.

Unica a dispôr dos elementos para o supprimento de semelhante luz, claro é que a "Societé Anonyme", daquella data em diante, se não tiver pela frente um competidor igualmente aparelhado gozará de um privilegio de facto, sem restricções oriundas de um contrato findo, ficando-lhe livre usar e abusar da situação dahi resultante para ella, toda excepcional.

O poder publico, que deve velar pelos interesses da communhão, ficará desarmado na contingencia, sem meios coercitivos para evitar as extorsões, cuja possibilidade ninguém póde contestar seriamente.

E de facto, se a Companhia de Gaz gosa hoje e gozará até 1915 do direito exclusivo de fornecer luz electrica aos particulares, resulta isto de um contrato no qual o poder publico, intervindo para a salvaguarda dos direitos da população, regulou a acção da dita Companhia, sujeita á sua fiscalização e impoz preço que não póde exceder.

Mas no mesmo contrato estipulado que da data de 15 de Setembro de 1915 em diante a dita Companhia poderá explorar como entender esta industria de supprir luz.

Será livre, diz o contrato, que nas relações entre o suppridor e consumidor não haverá a intervenção de vontade alguma, regulando assim as condições de facto, a situação natural em que se encontrarem ambos.

De um lado estará o publico reclamando como necessidade o supprimento daquella luz e de outro estará a Companhia senhora absoluta dos meios de supprimento, sem restricções de ordem alguma, podendo regular, segundo os seus interesses exclusivos, a situação dahi resultante.

Definitivo ou provisorio, indefinido ou transitorio, este estado emprestará uma situação de constrangimento para o publico, sem recursos para se libertar de quaesquer exigencias que lhe sejam feitas, porque não terá para onde apellar.

Ou se submete ou renuncia ao uso da iluminação electrica.

O Estado póde ser indifferente a isto?

Não é difficil responder pela negativa. Apreciando o fim do Estado, o escriptor Murcei assim synthetiza estes principios, que são correntes:

"In quanto all'azione verso il perfezionamento, essa apparisce meglio nella sua indole suppletiva e aussiliare quando lo Stato instruisce nel mondo intellettuale, educa e beneficia nel morale, lasciandolo pero alle forze private la liberta dell' insegnamento e dell'educazione, nel mondo economico toyile ostacoli, garantisce proprietá e libertá, detta nome de igiene, di sanitá, di moralitá, incoraggiisce, promuove associazioni, le sancisce colla sua autoritá, ma non interviene nella produzione sociale, o compede le opere de interesse collettivo, e questo stese giovandosi della iniziativa privata: nella circolazione impedisce monopollio, tutela la libera concorrenza, soccorre nelle crisi; ma (trane i casi di necessitá inevitabili) non fa tariffa ne maximum, nei stabilimento normali, che turbano e sconvolgono il sistema naturale a danno degli stezzi consumatori, nella distribuzioni o ripartizioni tutela la buona fede e moralitá publica, combatte privilegio."

Ora, é fóra de duvida que a "Societé du Gaz", do dia 16 de Setembro de 1915 em diante, em virtude do contrato celebrado com o Governo, ficu com o direito de explorar livremente o fornecimento de luz electrica aos particulares. E quem diz livremente diz sem restricções outras que não as do seu exclusivo interesse, prevalecendo sobre o interesse da communhão da população abandonada a todas as explorações.

Se esta empresa estiver só em campo, se por isso gozar do mais odioso dos monopollios que não resulta de uma concessão com clausulas restrictivas, o publico estará á mercê de suas exigencias.

Isto não é possível, dado o fim do Estado, que deve regular o interesse geral, diante do qual o interesse privado se deve subordinar.

Assim sendo, cumpre ao Estado acautelar o interesse da communhão, evitando a contingencia angustiosa em que se encontraria, prevenindo, em tempo, os males que não póde deixar de antever.

A situação a encarar é a da população no dia 16 de Setembro de 1915 em face do problema da iluminação por luz electrica para o seu uso particular.

Esperar por esse dia, quando se tem a certeza de que o remedio não póde ser dado senão com muita antecedencia, prevenindo-se a contingencia, seria um desleixo criminoso.

E' sabido que o supprimento de luz electrica, no estado actual da exploração dessa industria, depende de installações custosas e demoradas, de grandes obras que reclamam capitais que devem ser aparelhados com tempo.

Dahi a explicação da conducta previdente do poder publico em intervir oportunamente em defesa do interesse da população.

Elle que marcou um prazo para a exploração de uma industria entregue exclusivamente a uma determinada empresa, mas que para isto impoz condições ditadas pelo bem commum, exactamente para evitar que a população ficasse desarmada diante de um monopollio, não poderia tolerar que um só momento sequer viesse a população encontrar-se na dependencia absoluta dessa empresa.

Se as medidas de defesa da população não podem nem devem ser adiadas para a hora em que expire o contrato regulador das relações entre o suppridor e consumidor, mas devem ser attendidas antes, a preliminar da oportunidade ha de ser resolvida pela affirmativa.

Se o objecto é evitar que no dia 16 de Setembro de 1915 a Companhia do Gaz encontre-se em situação excepcional de favor em face do publico, a boa razão indica que antes dessa data seja providenciado para que se evite tal cousa.

O essencial é que se evite, com tempo, sem lesão do direito da Companhia, questão que mais adiante será apreciada.

Assim, reduzida a questão aos seus termos rigorosos, resulta que é obrigação do poder publico, antes de chegar a data da terminação do monopollio regulamentado, providenciar contra o monopollio não regulamentado.

E isto de se indagar se as providencias devem ser adoptadas dous, tres, quatro, seis annos antes, pouco importa, uma vez que a questão é adoptal-as. Ha toda conveniencia em resolver antecipadamente o assumpto, prevalecendo até uma razão tirada dos argumentos do voto do Sr. Paulino de Souza.

S. Ex. diz que não restará a menor duvida que, feita a concessão pedida pela Companhia Brasileira, a Companhia do Gaz irá disputar perante o Poder Judiciario a validade da mesma.

O caso poderá tomar um de dous aspectos, em Juizo, ou sob a forma de uma acção ordinaria, para a nullidade do acto do Congresso ou o interdicto possessorio contra o assentamento das canalizações.

Mas desse remedio a Companhia do Gaz usaria em qualquer circumstancia.



fazendo-os chegar á presença deste depois de verificar se elles estão convenientemente preparados e juntando-lhes seu parecer quando for necessario.

§ 3.º Devolver ás repartições respectivas os papéis que não estejam convenientemente preparados para despacho ou resolução do Ministro, mandando juntar-lhe o que faltar para perfeita elucidação do assumpto.

§ 4.º Visitar as repartições e demais dependências do Ministerio, prestando informações ao Ministro sobre o que verificar em taes visitas.

§ 5.º Propor ao Ministro as providências que julgar necessarias para o bom andamento dos serviços a cargo do Ministerio.

§ 6.º Conferenciar, quando for necessario ou quando for ordenado pelo Ministro, com os chefes de serviço do Ministerio.

§ 7.º Receber o compromisso e dar posse aos chefes de serviço do Ministerio.

§ 8.º Assignar, quando não for dirigido ao Ministro de Estado, ás Mesas das Camaras Legislativas Federaes, ao Supremo Tribunal Federal, aos Presidentes e Governadores dos Estados e ao Prefeito do Districto Federal, a correspondência feita em nome do Ministro, relativamente ás informações, pareceres e esclarecimentos para instrução e decisão dos negocios, e as communicações, recebimentos ou remessa de papéis.

§ 9.º Organizar o relatório annual do Ministerio, de accordo com as instruções do Ministro.

Art. 6.º O director geral será substituído em suas faltas pelo director da Directoria do Expediente ou por outro chefe de serviço do Ministerio, designado pelo Ministro.

Art. 7.º O director geral terá dous auxiliares de gabinete, incumbindo-lhes executar todos os trabalhos que aquelle ordenar.

Paragrapho unico. Os auxiliares de gabinete da Directoria Geral serão nomeados pelo Ministro sob proposta daquelle, com os vencimentos que lhes forem marcados no acto da nomeação, podendo ser tirados de qualquer das repartições ou dependências do Ministerio ou extranhas a elle.

Art. 8.º Quando for necessario, e com autorização do Ministro, poderá o director geral chamar para trabalhar no seu gabinete um ou mais empregados do Ministerio para coadjuvar os auxiliares de gabinete.

Art. 9.º Os auxiliares de gabinetes da Directoria Geral serão substituídos em suas faltas ou impedimentos temporarios por empregados do Ministerio para o qual for designado.

Art. 10. Haverá, a serviço exclusivo do gabinete do Director Geral, um continuo e um correio.

Art. 11. A Directoria do Expediente terá, provisoriamente, a mesma organização da actual Directoria Geral da Industria do Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas, com mais duas secções, competindo-lhes serviços constantes dos arts. 6.º e 8.º do decreto n. 2.766, de 27 de Dezembro de 1897, além de todo o expediente necessario para despacho dos negocios affectos ás repartições e estabelecimentos a que se refere o art. 1.º do presente decreto.

§ 1.º Os negocios concernentes á navegação subvencionada, actualmente a cargo da 1.ª secção, e os relativos aos Correios, Telegraphos e Telephones, da 2.ª secção da Directoria Geral da Industria, passam a pertencer á secção do Ministerio da Viação e Obras Publicas, que for julgada a mais competente, passando para a 2.ª secção da Directoria do Expediente do Ministerio da Agricultura, Industria e Commercio o que for atinente ao Observatorio Astronomico.

§ 2.º As 3.ª e 4.ª secções da Directoria do Expediente terão a seu cargo, respec-

tivamente, os serviços dos ns. I e II do art. 8.º do decreto n. 2.766, citado, competindo tambem á 4.ª secção todo o expediente relativo á nomeação, posse, demissão, licenças e comissões dos empregados do Ministerio.

§ 3.º As secções a que se refere o paragrafo antecedente, terão cada uma um chefe, um official, um 2.º dito e dous amanuenses.

§ 4.º Servirão tambem na Directoria do Expediente um porteiro, um ajudante de porteiro, um continuo e dous correios.

Art. 12. Os vencimentos do pessoal da Directoria do Expediente serão os que actualmente percebem os empregados da mesma categoria da Secretaria de Estado da Viação e Obras Publicas.

Art. 13. O Director da Directoria do Expediente proporá ao Ministro uma nova distribuição dos serviços pelas quatro secções de que se compõe a mesma Directoria, de maneira a haver a possível igualdade dos respectivos encargos.

Art. 14. Logo que tenham sido organizadas as repartições, divisões ou secções que devem ter a seu cargo os serviços technicos relativos á industria e commercio, a Directoria do Expediente terá organização definitiva, ficando a seu cargo tão somente os trabalhos de méro expediente.

Art. 15. Compete ao Director da Directoria do Expediente, no que se refere á repartição a seu cargo, exercer as attribuições e desempenhar os deveres do art. 31, do decreto n. 2.766 citado, com excepção dos ns. 15, 20 e 31, attendidas as alterações resultantes do disposto no presente decreto.

Paragrapho unico. O mesmo Director exercerá tambem as attribuições a que se refere o art. 11 do alludido decreto n. 2.766.

Art. 16. Aos demais empregados da Directoria do Expediente competem as attribuições e deveres constantes dos arts. 33 e 39 do decreto a que se refere o artigo antecedente.

Art. 17. Enquanto não for expedido o regulamento da Secretaria de Estado da Agricultura, Industria e Commercio, ser-lhe-ão applicaveis as disposições dos capitulos II, V, VII, VIII, IX, X, XI, XII e XIII, do regulamento aprovado pelo decreto n. 2.766 citado, com as modificações resultantes do disposto no presente decreto.

Art. 18. O pessoal extranho aos quadros actuaes, que for nomeado, servirá em comissão enquanto o Congresso não tomar conhecimento da nova organização.

Art. 19. O Ministro, para attender ao serviço, poderá nomear ou contratar o pessoal que se fizer necessario, marcando-lhe provisoriamente os vencimentos.

Art. 20. Revogam-se as disposições em contrario.

Rio de Janeiro, 12 de Agosto de 1909, 88.º da Independencia e 21.º da Republica. — *Nilo Pecanha*. — *A. Candido Rodrigues*. — *Francisco Sá*.

— Precedera este acto official a seguinte exposição de motivos, da qual se infere o ponto de vista pratico sob o qual era considerado a nova instituição:

“Exm. Sr. Presidente da Republica — No desempenho da ardua tarefa que me foi confiada, cabe-me a honra de submeter á apreciação de V. Ex. o projecto de decreto, disposto sobre as medidas provisórias para a instalação do Ministerio dos Negocios da Agricultura, Industria e Commercio.

A organização de um departamento administrativo, tal como o creou o decreto legislativo n. 1.606, de 29 de Dezembro de 1906 e é necessario, para que possa corresponder aos seus elevados fins, não é trabalho que se deva realizar de um só jacto, mas sim com tempo, á medida que se disponha, para o conveniente funcionamento de suas diversas directorias, divisões ou secções, do pes-

soal e do material indispensavel, além das instalações apropriadas aos diferentes serviços.

A Secretaria de Estado da Agricultura, Industria e Commercio não deve, por certo, ser creada nos moldes dos departamentos burocraticos. E' mesmo indispensavel que, desde os preliminares da sua organização, seja afastado tudo o que tende a dar-lhe uma feição de repartição para despacho de papéis, procurando com afinco imprimir-lhe desde logo o caracter essencialmente tecnico que precisa ter. E para isso se deverá tratar, antes de tudo, de dotar-a com gabinetes e laboratorios de estudos e investigações de caracter pratico e de utilidade immediata para o desenvolvimento e aperfeiçoamento da agricultura e das industrias agricolas, para o fomento da industria em geral e incremento das relações commerciaes.

Em linhas geraes, a organização do novo Ministerio deve obedecer ao intuito de attender ao ensino agricola e á divulgação e propagação dos melhores processos culturais e de exploração das industrias agricolas, por meio dos institutos de ensino, das estações agronomicas, dos campos de experiencias e de demonstração situados nas regiões adequadas do territorio nacional. Deve esse departamento realizar investigações e estudos para a extincção das pragas que assolam lavouras e cuidar particularmente da industria animal, resolvendo as questões relativas á aclimação das raças exóticas, á selecção do gado nacional, á sua alimentação, á defesa contra as epizootias e ao tratamento das molestias dos animaes. Preciza attender ao desenvolvimento dos diversos ramos de industria adaptaveis no paiz, á mineração e outras industrias extractivas, á conservação e reconstituição das florestas e matas. Tem de manter em constante estado os meios de transporte, os mercados interiores e exteriores, para informação aos produtores e ao commercio acerca das condições offerecidas pelos mesmos mercados para a collocação dos artigos de produção nacional, preparando tambem os elementos para a celebração de tratados de commercio e navegação.

Além disso, deverão tambem ser attendidos na organização do novo departamento da União, o povoamento do sólo, os serviços da estatística industrial e agricola, da meteorologia, de informação, publicidade e propaganda, cabendo-lhe tambem velar sobre o aproveitamento das terras publicas pertencentes á União, catechese e civilização dos indios.

O simples enunciado, feito em suas grandes linhas, do que deve ficar comprehendido dentro da esphera dos trabalhos pertencentes ao Ministerio da Agricultura, Industria e Commercio, patenteia a complexidade dos seus serviços, a dificuldade de encontrar pessoal idoneo e capaz de dirigir as diferentes secções pelas quaes deverão ser distribuídos os mesmos serviços, que exigirão tambem instalações e material que só poderão ser adquiridos com demora. Assim, aqui, como, aliás, tem acontecido em todos os paizes, a criação de um aparelho administrativo dessa ordem não poderá ser feito de chofre, virá a realizar-se com o decorrer do tempo, mais ou menos longo, conforme os recursos de que dispuzer o Governo e a orientação que for seguida na organização dos diferentes serviços e na escolha do pessoal.

Entretanto, ao novo Ministerio pertencerão desde já, de accordo com o decreto citado, os seguintes serviços, em pleno funcionamento: o Observatorio Astronomico do Rio de Janeiro, o Jardim Botânico, a Escola de Minas, o Museu Nacional, a Repartição de Estatística, a Hospedaria da Ilha das Flores e Fabrica de Ferro do Ipanema. Tambem ficarão immediatamente sujeitos os serviços creados depois da data daquelle decreto, e que por sua natureza devem ca-

ber-lhe, taes como: o Serviço de Propaganda e Expansão Economica do Brasil no Extranjeiro, a Directoria Geral do Povoamento do Sólo, o Serviço Geologico e Mineralogico do Brasil e o Posto Zootechnico Central.

A Directoria Geral de Industria, do actual Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas, deverá igualmente ser incorporada ao Ministerio da Agricultura, Industria e Commercio, sendo eliminada daquelle, e a Junta Commercial ficará pertencendo á jurisdição administrativa do novo departamento.

Nestas condições, desde o momento em que assumir as funções do cargo com que me distinguiste, dependerão de meu despacho os assumptos e questões relativas ás repartições mencionadas, devendo, portanto, para attender a isso, crear-se e instalar-se simultaneamente o pessoal necessario para auxiliar-me nessa primeira fase de organização do novo Ministerio. E nisso apenas é que julgo deverá consistir o primeiro acto a expedir-se para a instalação da nova Secretaria de Estado, tratando-se depois, seguidamente, após conveniente estudo e escolha do pessoal, de reorganizar e remodelar os serviços existentes e de crear os novos, de accordo com os fins a que se propõe o Ministerio da Agricultura, Industria e Commercio.

De conformidade com o que fica exposto, elaborei o projecto de decreto junto, que dispõe sobre as medidas provisórias para a instalação do novo Ministerio, e para este as repartições e serviços existentes, crea-se o pessoal para o gabinete do Ministro e a Directoria Geral. A actual Directoria Geral de Industria passará a ser provisoriamente a Directoria do Expediente do Ministerio com as incumbencias constantes do projecto.

Uma vez assim instalado o Ministerio, cuidarei da criação dos demais serviços de que deverá compor-se, começando pelos que podem ser organizados com pessoal do paiz, e, em primeiro lugar, da estatística agricola e industrial, da meteorologia agricola, das informações agricolas, industriaes e commerciaes, da propaganda e publicidades, da bibliotheca e museu. Tratarei de dar prompto andamento á instalação do posto Zootechnico Central, acreditando que se lhe poderá imprimir uma feição pratica e de utilidade immediata para a industria animal do paiz. Para isto julgo que não se deverá fazer do Posto Zootechnico Central um simples posto de reprodução ou de aclimação. Seu papel no Ministerio da Agricultura deve corresponder ao de uma divisão ou directoria de industria animal, podendo, por seu papel e aparelhamento material, estudar todas as questões atinentes á aclimação de raças exóticas, á selecção do gado nacional, á alimentação e molestias dos animaes, ao aperfeiçoamento da industria dos lacticínios, divulgando e propagando os resultados adquiridos.

Seguir-se-ão depois as outras creações, que irão sendo feitas dentro dos recursos permittidos pelo orçamento e á medida que se for obtendo o pessoal tecnico necessario.

E' este, Sr. Presidente da Republica, o plano geral que me parece conveniente ser adoptado no momento para a organização do Ministerio da Agricultura, Industria e Commercio. Offerecendo-o ao estudo e apreciação de V. Ex., aguardo, entretanto, o que julgar mais acertado determinar.

Rio de Janeiro, 12 de Agosto de 1909. — *A. Candido Rodrigues*.

— Por decreto n. 7.502, da mesma data, foi aberto um credito especial de 200:000\$ para instalação do novo Ministerio, a qual teve lugar em parte do edificio do antigo Paço, sendo depois, nos primeiros dias de Novembro, removido para o Palacio dos Estados, na Praia Vermelha, onde se effectou a Exposição Nacional de 1908, sendo aberto, para essa segunda instalação, novo cre-

dito de 100:000\$, perfazendo assim uma despeza total, autorizada, de 300:000\$000.

— Por decreto n. 7.530, de 16 de Setembro, foi creado o serviço de Inspecção Agricola nos Estados, comprehendendo o estudo das condições da agricultura, das industrias agricolas e das causas que entorpecem o seu desenvolvimento e progresso: a indicação das medidas capazes de melhorar as condições da agricultura e industrias agricolas e de animar a criação de novas fontes de produção; a divulgação de conhecimentos uteis á lavoura; a propagação de novas culturas ou variedades de plantas já cultivadas; o levantamento das estatísticas agricolas e zootechnicas; a avaliação das colheitas e a fiscalização das escolas agricolas, estações agronomicas, campos de experiencia ou de demonstração, postos ou estações zootechnicas e meteorologicas custeadas ou subvencionadas pela União nos Estados.

Para esses serviços fica o territorio da Republica dividido em doze districtos: 1.º Amazonas e Pará, 2.º Maranhão e Piauhy, 3.º Ceará, Rio Grande do Norte e Paraíba, 4.º Pernambuco e Alagoas, 5.º Bahia e Sergipe, 6.º Rio de Janeiro e Espirito Santo, 7.º Minas Geraes, 8.º S. Paulo, 9.º Paraná e Santa Catharina, 10.º Rio Grande do Sul, 11.º Goyaz, 12.º Mato-Grosso.

O territorio do Acre será objecto de uma providencia especial, visando a regularização da exploração de seus seringueiras e melhoramento da produção da borracha.

Cada um dos districtos agricolas fica a cargo de um inspector, ao qual incumbem, dentro da respectiva circumscripção, percorrer constantemente o seu districto, investigando as condições das lavouras, informando ao Ministerio sobre todas as occurrencias ou circumstancias tendentes a favorecer ou prejudicar as plantações e colheitas, estudando todas as necessidades agricolas de sua circumscripção, visitar frequentemente as fabricas, usinas e engenhos, examinando os processos e resultados do beneficiamento ou transformação de productos agricolas, indicando os meios de melhor-os e de remover os obstaculos que se antepõem ao desenvolvimento da produção; realizar nos centros agricolas de seus districtos, quando o Ministro autorizar, conferencias sobre assumptos de interesse geral da lavoura, especialmente visando a propaganda da introdução de novos processos culturais; a organização de sindicatos agricolas e cooperativas agricolas conforme o programma mandado observar pelo Ministro; attender, quando em viagem pelo seu districto, aos pedidos de informações que lhe forem dirigidos pelos lavradores; collaborar na organização e direcção das expedições, concursos e demonstrações agricolas, promovidos pelos governos dos Estados, municipalidades ou associações agricolas, da respectiva circumscripção; colligir todas as informações sobre as riquezas e os varios productos do seu districto, colhendo amostras e organizando relatórios succintos para o Museu do Ministerio e propaganda no extrangeiro; inspecionar as escolas agricolas, estações agronomicas, campos de experiencia ou demonstração, postos ou estações zootechnicas e meteorologicas, custeados ou subvencionados pela União nos Estados de sua circumscripção; divulgar por meio da imprensa ou de circulares conhecimentos uteis para a lavoura e instruções de conselhos para a extincção das pragas; colher exemplares de plantas doentes e de insectos nocivos, remetendo-os ao Ministerio para o estudo dos meios de tratamento ou extincção; fazer a distribuição das mudas e sementes que lhe forem remetidas para isso pelo Ministerio; remetter mensalmente

ao Ministro um relatório dos trabalhos feitos no mez findo, além de noticia sobre as observações feitas durante as excursões, a indicação das medidas que as mesmas observações suggerirem e tudo mais que possa ser util para resolução do Ministro sobre as providencias a tomar em beneficio da Agricultura e industrias agricolas.

— Por decreto n. 7.622, de 21 de Outubro, foi creada no Ministerio da Agricultura, Industria e Commercio a Directoria de Industria Animal, cujo fim é facilitar aos criadores do paiz a cooperação do Estado em tudo que possa concorrer para o progresso da industria animal e seu desenvolvimento.

O Deputado mineiro Sr. Duarte de Abreu justificou hontem, na Camara, o seguinte projecto de lei, enviando ás Comissões de Saude Publica e Finanças:

“Art. 1.º E' creada a “Secção de Industria Pastoral” do Ministerio da Agricultura, para os seguintes fins:

a) Inspecção sanitaria do gado importado;

b) Investigação das molestias contagiosas do gado, fazendo pesquisas scientificas sobre ellas;

c) Pratica das medidas sanitarias para repressão e irradiação das epizootias;

d) Preparação dos productos biologicos (soro, vaccina, etc.) usados na prophylaxia e tratamento das molestias do gado, productos esses que serão fornecidas gratuitamente aos criadores por intermedio das Camaras Municipaes ou autoridade equivalente.

e) Policia sanitaria inter-estadual, afim de evitar a disseminação das epizootias;

f) Fiscalização da industria de lacticínios.

Art. 2.º A direcção e orientação dessa secção é confiada ao Instituto Oswaldo Cruz, dependente do Ministerio do Interior, no qual ficará installada a secção de industria pastoril do Ministerio da Agricultura.

Paragrapho unico. Esta secção ficará sob a direcção do Director do Instituto e será composta do seguinte pessoal: 1 chefe de serviço, 1 superintendente geral, 4 assistentes, 1 escriptuario, 3 serventes de 1.ª classe e 3 de 2.ª classe, podendo ser contratados no extrangeiro todos os auxiliares que se tornarem necessarios.

Art. 3.º A policia sanitaria e a prophylaxia nos Estados terá como centros laboratorios que serão fundados nas zonas pastoris do paiz e nos principaes portos de entrada do gado extrangeiro.

§ 1.º Esses laboratorios serão em numero de 12.

§ 2.º Cada laboratorio terá o seguinte pessoal: 1 chefe, 1 escriptuario e 3 serventes. Os chefes de laboratorio terão uma gratificação proporcional ás distancias em que se acham as referidas sedes e terão que fazer successivamente estagios no Instituto.

Art. 4.º O Governo Federal entrará em accordo com os Estados e o Districto Federal para o fim de se estabelecer a fiscalização inter-estadual do gado exportado de um Estado para outro, ou para o Districto Federal, por intermedio de fiscaes destacados para o ponto de embarque do gado ou para as invernações dos Estados de origem, quando considerados infectados, pelo Ministerio da Agricultura.

Paragrapho unico. Esses fiscaes serão nomeados pela União dentre pessoas competentes, que tenham feito a necessaria aprendizagem ou no Instituto ou num dos laboratorios estadaes a que se refere o art. 3.º e serão pagos pelo cofre dos Estados respectivos.

Art. 5.º A fiscalização sanitaria do gado importado pelo porto do Rio de Janeiro será feita em Manguinhos, para









em todos os tempos, o Brasil tem ocupado na produção da borracha.

E essa inferioridade, assim flagrante, não seria certamente limitada ao único ponto de vista financeiro; ella não tardaria a revelar-se nos processos de colheita e preparo, na qualidade do producto e, enfim, no terreno commercial onde, mesmo actualmente, a nossa fraqueza é manifesta, se não é totalmente nulla a nossa interferencia na formação dos preços do producto.

Tal é, parece-nos, o prisma pelo qual o Brasil deve encarar, desde já e sem perda de um momento, para agir em conformidade, a situação actual e futura da borracha.

Não só a imprensa estrangeira, mas também a diplomacia agitou-se sob a impressão causada por este subito desenvolvimento das empresas produtoras da borracha.

O Sr. Cheetan, que aqui esteve como Secretario da Legação e como Encarregado de Negocios da Inglaterra, occupou-se detidamente deste assumpto no relatório que apresentou ao seu Governo sobre o commercio do Brasil em 1908.

Disse elle que o commercio da borracha no valle do Amazonas é, sob muitos pontos de vista, um dos mais movimentados do mundo, e que se compararmos o valor do producto exportado com a insignificancia da despesa de energia humana requerida pela industria, se verifica um extraordinario contraste.

A totalidade dessa exploração industrial é exercida por um grupo de homens sem cultura intellectual que, desprezando a vida, penetram na vastidão da mata virgem do Alto Amazonas, previamente combinados, com os distantes aviadores e com os possuidores nominaes da floresta, indo sangrar a arvore, defumar a colheita e praticar todos os outros actos da industria seringueira, determinando assim um producto succedaneo brasileiro, que muito contribue para a prosperidade do commercio e das finanças. Se o Brasil fosse privado da exportação da sua borracha, perderia os recursos que garantem actualmente uma tereva parte da sua capacidade de importação.

O Sr. Cheetan affirma também que, ainda que seja muito importante esta fonte de riqueza nacional, os Governos nada fazem em favor dos produtores da borracha, que, pelo seu lado, sem nitida comprehensão das mronias responsabilidades, não exercem qualquer esforço para a melhoria dos seringaes. Toda a grande riqueza nacional, que resulta da exportação da borracha, provém de matas virgens ou incultas e o producto industrial é extrahido pelos mais communs processos, conservando-se intacta a natural pobreza da selva.

Por outro lado, diz ainda o Sr. Cheetan que, se a industria da borracha no valle do Amazonas se organizar em moldes scientificos, na parte respeitante ao cultivo, poderiam encontrar emprego algumas centenas de milhares de pessoas, enquanto que actualmente lá trabalham apenas 5.337 roceiros, embora estes dados, comquanto officiaes, não possam ser considerados como absolutamente exactos.

No entanto não admittir-se como certo que, nos doze annos seguintes á introdução desses processos scientificos, não seria licito esperar resultado satisfactorio, porque os salarios diminuiriam consideravelmente, em virtude da baixa correspondente ao desequilibrio da oferta e da procura, determinado por uma crise de abundancia.

O Sr. Cheetan affirma mais que a borracha do Pará, pela forma como hoje é explorada, não poderá talvez competir com o producto similar indiano, quando as plantações da India Oriental tiverem alcançado uma larga escala de desenvolvimento.

Actualmente, augmentou muito no Amazonas o preço dos objectos de primeira necessidade, sem fallar mesmo daquelles que servem para dar á vida um

certo conforto, e a carencia do mais essencial colloca o rude explorador em situação muito inferior de existencia, sob o ponto de vista material.

Internado na immensa floresta, vive só, sem companheiros, faltando-lhe por completo o convívio social, nem mesmo o do forasteiro que tem de longe, porque este não se fixa, sempre a procura de melhor sitio para a sangria das arvores. O proprietário da selva não mora lá, porque não só não paga qualquer taxa de arrendamento, como o proprio título da sua posse se limita a um registro, que lhe dá direitos de prioridade sobre o occupante posterior, mas do qual não reza mesmo uma definição precisa dos limites da sua propriedade.

Em regra, são os immigrants do Ceará e do Maranhão que fazem a exploração destes seringaes.

E' pouco provavel que a borracha do Amazonas venha a extinguir-se, visto que a superficie de exploração é vastissima e as arvores se renovam constantemente, sendo, por consequente, natural que a colheita não diminua enquanto os preços se conservarem vantajosos. O verdadeiro perigo da industria está na concorrência dos seringaes methodica e scientificamente cultivados dos outros paizes, principalmente se elles conseguirem dar uma produção de borracha sufficientemente grande e se a procura continuar a ser a mesma que até aqui; se assim acontecer, os preços hão de fatalmente baixar. Ora, as florestas do Amazonas, sobrecarregadas de impostos pelo Governo brasileiro e com grandes despezas de exploração, somente poderão fornecer borracha para o mercado mundial se os preços conservarem a alta que até aqui se tem sustentado; se acontecer o contrario, isto é, se os preços baixarem, por qualquer circumstancia, e tomarem um caracter de certa permanencia na baixa, isso arastará não somente á cessação dos trabalhos locais, mas também a um serio problema economico para o paiz inteiro. Não haverá forma de lutar com os enormes impostos e as despezas onerosas que importa o actual sistema de exploração das matas do Amazonas.

Não ha duvida alguma que o cultivo da borracha em Ceylão e na peninsula malaia pôde progredir muito ainda e o mesmo se pôde dar ainda em outros paizes. Se, portanto, os methodos scientificos de cultivação forem melhorando, reduzindo-se consequentemente o preço do grangeio, os lucros serão cada vez menores, e será impossivel ao Governo brasileiro fazer incidir qualquer novo imposto sobre as matas do Amazonas. Desta forma é logico concluir que a industria da borracha deve ser animada e estimulada nos territorios do Imperio britannico.

O Sr. Cheetan nota ainda que todas estas considerações devem ser tomadas na devida conta pelos capitalistas que porventura necessitem de dar uma conveniente collocação aos seus capitães, afim de que se abstenham de o fazer nas matas do Amazonas, comprando o que lá Além disto, convém ainda salientar que os excessivos impostos de exportação e os não menos pesados impostos de importação affectam consideravelmente toda a vida commercial e industrial do Brasil e, por consequente, a propria vida material dos cidadãos.

Além disto, outros pontos do Brasil produzem também borracha, embora de qualidade inferior á do Amazonas, mas que é susceptivel de ser aperfeiçoada, e a exportação desta borracha augmenta de anno para anno, sendo certo que sob certo ponto de vista ella é o producto de uma cultivação methodica e scientifica, enquanto que a do Amazonas é producto puramente natural da selva virgem. Esta circumstancia pôde ser no futuro um factor de importancia para a desvalorização da borracha amazonica.

As quatro variedades de borracha do Amazonas ou borracha do sertão são co-

nhecidas no mercado pelos nomes seguintes:

- 1º seringa fina;
- 2º seringa entre fina;
- 3º seringa Sernamby;
- 4º seringa cacho.

Estas qualidades, que representam a maior parte, encontram-se apenas na região do Amazonas.

Durante apenas cinco semanas excedeu em mais do dobro a exportação das qualidades inferiores da borracha e é possivel que augmente ainda mais durante o corrente anno se se mantiver a alta dos preços attingida nos ultimos seis mezes, sendo certo que continua com tendencias para alta e melhoramento de preços obtido nos ultimos mezes do anno.

Como o Sr. Cheetan constata, subiram os preços e a quantidade exportada nos primeiros mezes de 1909; de Janeiro a Abril de 1908 a totalidade dos embarques de todas as qualidades de borracha brasileira era a seguinte:

|           | Tons.  | £         |
|-----------|--------|-----------|
| 1908..... | 16.265 | 4.279.699 |
| 1909..... | 17.179 | 6.902.243 |

A tendencia actual é de subida ainda para estes algarismos durante este anno. Em 30 de Junho de 1909 verificou-se que a quantidade embarcada em Maio subiu a 2.698 toneladas, segundo os calculos mais approximados. Os algarismos representativos do movimento commercial durante o mez de Junho foram:

|           | Tons. | £         |
|-----------|-------|-----------|
| 1908..... | 3.297 | 843.438   |
| 1909..... | 3.883 | 1.550.070 |

O Sr. Wm. O' Haulon, interessado em larga escala, no plantio da borracha, assim se expressa, em correspondencia para o *The India Rubber Journal*, de Londres:

"Reflectem especulação os preços elevados de agora ou são elles o resultado do excesso ou desproporção do consumo para a produção?"

Interessado em certo numero de plantações tem procurado, com o auxilio de estatísticas e algarismos, chegar a um resultado seguro, sobre este assumpto.

O numero de Setembro desse jornal traz uma noticia do Sr. Caruthers, na qual este Sr. commenta em Ceylão, em 184,000 acres, a extensão do plantio, com uma média de 175 arvores para cada acre, ou sejam 37.440.000 arvores; e na Malasia, em 241.138 acres, com 37.440.000 arvores. O total de arvores plantadas é, pois, de cerca de 69 milhões. Admittendo-se que sessenta milhões de arvores, daqui a cinco annos, dão a média de uma libra de borracha, teremos, em 1914, cerca de 27.000 toneladas de borracha de plantio, que affluirão aos mercados do mundo.

O consumo universal foi em 1907, de 69.000 toneladas, e quanto á procura admittre-se geralmente que esta augmenta, na progressão de 10 o/o, cada anno.

Por consequencia, em 1914, teremos um consumo de 130.000 toneladas, uma vez que se aceite não virem os preços elevados de hoje a restringir a procura annual.

Se a produção da borracha sylvestre se mantiver a mesma dos ultimos annos, (se bem que eventualmente ella venha a ser menor), a situação deste producto, de 1914 em diante, será a seguinte:

|      | Sylvestro | Plantio | Total   | Cons.   |
|------|-----------|---------|---------|---------|
|      | tns.      | tns.    | tns.    | tns.    |
| 1914 | 60.000    | 27.000  | 87.000  | 130.000 |
| 1915 | 60.000    | 60.000  | 120.000 | 145.000 |
| 1916 | 60.000    | 120.000 | 180.000 | 160.000 |

A estimativa da borracha de plantio incluye apenas Ceylão e a Malasia. A se approximarem estes algarismos da verdade, conclue-se: a) que os actuaes preços elevados da borracha são o resultado da desproporção em que está o consumo para a produção, tanto assim que aquelle, accrescido de um augmento de 10 o/o, sobre as necessidades de 1907, attingirá, em 1909, a mais de 80.000 toneladas, ao passo que os suprimentos da borracha de floresta e a presente-mente diminuta produção da de cultura ficarão muito aquém daquelle cifra; b) que antes de 1914 ou 1915 não haverá perigo de carem os preços para 3/8 ou 4/8 por libra."

Ainda procurando o mesmo jornal londrino explicar, no seu numero de 1 deste mez, a "causa e o effeito" dos preços elevados, entre outras considerações pertinentes com a situação actual do mercado do nosso principal genero de commercio, diz:

"Diversas fontes de informações são acordes em explicar a noção forte do producto, com o renascimento de grande actividade nos negocios da America. Informante, digno de fé, garante-nos que nunca menos de 200.000 automoveis e vehiculos desta sorte serão dentro em pouco atirados aos consumo, nos Estados Unidos.

Um calculo moderado faz acreditar que tres jogos de rodas serão, aproximadamente, consumidos annualmente por vehiculo, ou sejam 2.400.000 rodas.

Representará este algarismo um consumo, a mais, de 20.000 toneladas de borracha ou cerca de 1/3 ou 1/4 dos suprimentos annuos de todas as qualidades de borracha que o mundo produz. O *Economist* publicou, na sua edição de 20 de Novembro a seguinte correspondencia do seu representante do Rio de Janeiro:

"Os commerciantes, bem como outras pessoas interessadas nos negocios brasileiros, principiam a prestar uma certa attenção á questão do futuro da industria da borracha. E não obstante a produção estar augmentando na actualidade, prorocionalmente ao crescimento extraordinario da procura desse artigo, ha, contudo, uma apprehensão cada vez maior sobre a possibilidade de semelhante estado de cousas se prolongar indefinidamente. As "seringueiras, — denominação dada no Brasil á arvore da borracha — foram enormes florestas, que se extendem por todo o valle do Amazonas e, em menor escala, pelos Estados da Bahia, Ceará, etc. As arvores estão sendo despojadas do seu latex em uma proporção que de anno para anno se torna mais excessiva. E, com o continuo augmento da procura da borracha, é natural que dentro em pouco tempo o abastecimento habitual da borracha não seja sufficiente para atender ás remissões do mercado. Quando tal acontecer, é indubitavel que a sedução dos altos preços induzirá os exploradores a fazerem todos os esforços para acompanhar os progressos da procura, e taes esforços, dados os methodos anti-scientificos e pouco economicos ora usados na exploração dos seringaes, acarretarão inevitavelmente a destruição total das arvores. Mesmo actualmente não são raros os casos em que as seringueiras são derribadas, afim de se obter uma maior quantidade do valioso latex; florestas inteiras têm sido destruidas por essa forma, sacrificando-se o futuro por causa da collecta de uma unica estação."

Não é possivel actualmente fazer um calculo exacto ou mesmo approximado sobre o numero de seringueiras existentes no Brasil, tanto mais quanto grande parte da região onde se supõe que as arvores existem nunca foi explorada. Com a difficuldade da exploração de semelhantes regiões é enorme, tanto sob o ponto de vista physico como climatico, e muitos annos serão necessarios para que se faça um levantamento topographic de todo o valle do Amazonas. De tempos a tempos fazem-se descobertas de novos seringaes, sendo a mais recente a das vastas florestas de seringueiras, que cobrem as margens de um dos rios da bacia do Xingú. Mas essas descobertas servem, infelizmente, para robustecer no espirito de muitos, dos que se consagram á exploração da borracha, a idéa de que o Brasil possui recursos inexauriveis de borracha e que, portanto, não ha necessidade de poupar as arvores que estão sendo exploradas agora. Felizmente, porém, as autoridades estão adoptando um modo de pensar differente, e o Governador do Pará, em uma mensagem recente, acaba de chamar a attenção dos interessados na industria da borracha, não somente para a urgencia de ampliar a exploração, extendendo-a a novos seringaes e empregando processos mais aperfeiçoados na extração e preparo do latex, como especialmente, para a necessidade absoluta de fazer o plantio systematico de novas seringueiras. Segundo este ultimo conselho, isto é, cultivando a seringueira em grandes escala nos districts menos insalubres e de mais facil accesso, do que aquellos nos quaes se está fazendo actualmente a exploração das arvores agrestes, poder-se-hia, dentro em poucos annos, abrir á industria da borracha no Brasil novos horizontes.

O que constitue o grande embaraço da industria da borracha brasileira, e que a colloca em uma posição desvantajosa, relativamente ás suas rivales, é o elevado custo da collecta da borracha e do seu transporte para o porto de embarque. Assim é que no Brasil essas despezas montam a dois shillings e seis pence por libra de borracha, ao passo que nas plantações de seringueira de Ceylão e de outros lugares não ultrapassam nunca de um shilling e seis pences. As arduas condições em que se faz a exploração da borracha no Brasil e a consequente alta do salario e do custo da vida, com a aggravante ainda do transporte a enormes distancias, tornam difficilissima qualquer diminuição das despezas de produção. Esta ultima consideração é o bastante para fornecer um poderoso argumento em favor da introdução do sistema do plantio dos seringaes que fizeram de Ceylão e da Malacca dois competidores tão formidaveis do Brasil, no decurso de alguns annos apenas.

Na sua ultima mensagem o Governador do Pará exprime a opinião de que, por meio do plantio da *Ferva brasiliensis*, em regiões onde se consigam obter as facilidades de um transporte rapido e barato, e cuidando escrupulosamente de tudo o que se refere á industria, desde o plantio da arvore até ao preparo, á exportação da borracha, será possivel ao Brasil manter facilmente a posição predominante que ora occupa na industria da borracha. Mas, para chegar a tal resultado, é preciso, como diz o Governador do Pará, convencer antes de tudo os seringueiros da inutilidade dos diversos processos fraudulentos que elles infelizmente empregam frequentemente na preparação do producto, e cujo resultado unico é fazer com que nos mercados se dê preferencia á borracha do Oriente, que é mais pura.

O vandalismo que campeia em alguns seringaes durante a estação da extração do latex é bem conhecido. O seringueiro é, por via de regra, um individuo enja unica idéa acerca da exploração da borracha é tirar o immediato lucro pecuniario, produzido pela extração do latex, até á ultima gotta que lhe é possivel arrancar da arvore. O facto de que um continuo não trato acarretará finalmente o esgotamento e a morte da planta é-lhe inteiramente indifferente. Como acontece com muitas outras arvores,

para que se faça um levantamento topographic de todo o valle do Amazonas. De tempos a tempos fazem-se descobertas de novos seringaes, sendo a mais recente a das vastas florestas de seringueiras, que cobrem as margens de um dos rios da bacia do Xingú. Mas essas descobertas servem, infelizmente, para robustecer no espirito de muitos, dos que se consagram á exploração da borracha, a idéa de que o Brasil possui recursos inexauriveis de borracha e que, portanto, não ha necessidade de poupar as arvores que estão sendo exploradas agora. Felizmente, porém, as autoridades estão adoptando um modo de pensar differente, e o Governador do Pará, em uma mensagem recente, acaba de chamar a attenção dos interessados na industria da borracha, não somente para a urgencia de ampliar a exploração, extendendo-a a novos seringaes e empregando processos mais aperfeiçoados na extração e preparo do latex, como especialmente, para a necessidade absoluta de fazer o plantio systematico de novas seringueiras. Segundo este ultimo conselho, isto é, cultivando a seringueira em grandes escala nos districts menos insalubres e de mais facil accesso, do que aquellos nos quaes se está fazendo actualmente a exploração das arvores agrestes, poder-se-hia, dentro em poucos annos, abrir á industria da borracha no Brasil novos horizontes.

O que constitue o grande embaraço da industria da borracha brasileira, e que a colloca em uma posição desvantajosa, relativamente ás suas rivales, é o elevado custo da collecta da borracha e do seu transporte para o porto de embarque. Assim é que no Brasil essas despezas montam a dois shillings e seis pence por libra de borracha, ao passo que nas plantações de seringueira de Ceylão e de outros lugares não ultrapassam nunca de um shilling e seis pences. As arduas condições em que se faz a exploração da borracha no Brasil e a consequente alta do salario e do custo da vida, com a aggravante ainda do transporte a enormes distancias, tornam difficilissima qualquer diminuição das despezas de produção. Esta ultima consideração é o bastante para fornecer um poderoso argumento em favor da introdução do sistema do plantio dos seringaes que fizeram de Ceylão e da Malacca dois competidores tão formidaveis do Brasil, no decurso de alguns annos apenas.

Na sua ultima mensagem o Governador do Pará exprime a opinião de que, por meio do plantio da *Ferva brasiliensis*, em regiões onde se consigam obter as facilidades de um transporte rapido e barato, e cuidando escrupulosamente de tudo o que se refere á industria, desde o plantio da arvore até ao preparo, á exportação da borracha, será possivel ao Brasil manter facilmente a posição predominante que ora occupa na industria da borracha. Mas, para chegar a tal resultado, é preciso, como diz o Governador do Pará, convencer antes de tudo os seringueiros da inutilidade dos diversos processos fraudulentos que elles infelizmente empregam frequentemente na preparação do producto, e cujo resultado unico é fazer com que nos mercados se dê preferencia á borracha do Oriente, que é mais pura.

O vandalismo que campeia em alguns seringaes durante a estação da extração do latex é bem conhecido. O seringueiro é, por via de regra, um individuo enja unica idéa acerca da exploração da borracha é tirar o immediato lucro pecuniario, produzido pela extração do latex, até á ultima gotta que lhe é possivel arrancar da arvore. O facto de que um continuo não trato acarretará finalmente o esgotamento e a morte da planta é-lhe inteiramente indifferente. Como acontece com muitas outras arvores,

para que se faça um levantamento topographic de todo o valle do Amazonas. De tempos a tempos fazem-se descobertas de novos seringaes, sendo a mais recente a das vastas florestas de seringueiras, que cobrem as margens de um dos rios da bacia do Xingú. Mas essas descobertas servem, infelizmente, para robustecer no espirito de muitos, dos que se consagram á exploração da borracha, a idéa de que o Brasil possui recursos inexauriveis de borracha e que, portanto, não ha necessidade de poupar as arvores que estão sendo exploradas agora. Felizmente, porém, as autoridades estão adoptando um modo de pensar differente, e o Governador do Pará, em uma mensagem recente, acaba de chamar a attenção dos interessados na industria da borracha, não somente para a urgencia de ampliar a exploração, extendendo-a a novos seringaes e empregando processos mais aperfeiçoados na extração e preparo do latex, como especialmente, para a necessidade absoluta de fazer o plantio systematico de novas seringueiras. Segundo este ultimo conselho, isto é, cultivando a seringueira em grandes escala nos districts menos insalubres e de mais facil accesso, do que aquellos nos quaes se está fazendo actualmente a exploração das arvores agrestes, poder-se-hia, dentro em poucos annos, abrir á industria da borracha no Brasil novos horizontes.

O que constitue o grande embaraço da industria da borracha brasileira, e que a colloca em uma posição desvantajosa, relativamente ás suas rivales, é o elevado custo da collecta da borracha e do seu transporte para o porto de embarque. Assim é que no Brasil essas despezas montam a dois shillings e seis pence por libra de borracha, ao passo que nas plantações de seringueira de Ceylão e de outros lugares não ultrapassam nunca de um shilling e seis pences. As arduas condições em que se faz a exploração da borracha no Brasil e a consequente alta do salario e do custo da vida, com a aggravante ainda do transporte a enormes distancias, tornam difficilissima qualquer diminuição das despezas de produção. Esta ultima consideração é o bastante para fornecer um poderoso argumento em favor da introdução do sistema do plantio dos seringaes que fizeram de Ceylão e da Malacca dois competidores tão formidaveis do Brasil, no decurso de alguns annos apenas.

Na sua ultima mensagem o Governador do Pará exprime a opinião de que, por meio do plantio da *Ferva brasiliensis*, em regiões onde se consigam obter as facilidades de um transporte rapido e barato, e cuidando escrupulosamente de tudo o que se refere á industria, desde o plantio da arvore até ao preparo, á exportação da borracha, será possivel ao Brasil manter facilmente a posição predominante que ora occupa na industria da borracha. Mas, para chegar a tal resultado, é preciso, como diz o Governador do Pará, convencer antes de tudo os seringueiros da inutilidade dos diversos processos fraudulentos que elles infelizmente empregam frequentemente na preparação do producto, e cujo resultado unico é fazer com que nos mercados se dê preferencia á borracha do Oriente, que é mais pura.

a seringueira requer, após um certo numero de colheitas, um periodo de repouso; mas, enquanto a industria continuar a ser feita segundo os methodos actualmente usados, tal repouso raramente lhe será dado.

Para combater estes males, o Governo estadual propoz a regulamentação da extração do latex, fixando a occasião em que se deve fazer a primeira incisão, bem como a sua altura acima do solo. O Governo Federal está impondo um regulamento identico no Territorio do Acre, onde a exploração dos seringaes é feita com o mesmo desculdo. Entretanto, a execução de taes regulamentos vai ser difficilissima, não só pela necessidade de uma fiscalização continua, nos seringaes, como também porque os seringueiros são extremamente rotineiros e adversos a qualquer interferencia nos seus methodos tradicionais de extrair e preparar a borracha. A natureza da região onde se acham situados os seringaes, torna a fiscalização muito difficil; de facto, somente aquellos que conhecem as florestas da Amazonia podem avaliar os obstaculos de toda ordem que se separarão aos encarregados de semelhante fiscalização. Mas, sejam quaes forem as difficuldades, é imprescindivel que essa fiscalização do Governo seja iniciada sem demora, e que, uma vez iniciada, ella seja executada rigorosamente. E o mesmo diremos em relação ao regulamento concernente ao plantio de novos seringaes. Tudo indica que a industria da borracha no Brasil vai entrar em uma phase critica, e se ella não for collocada em posição de poder competir com os methodos mais modernos e mais scientificos, empregados em outros paizes, terá inevitavelmente de perder o lugar proeminente que ora occupa no commercio mundial da borracha.

Traduzimos do Supplemento Financeiro e Commercial do *Times* de 10 de Dezembro findo:

Attendendo-se ao alto preço da borracha e á actividade com que se está promovendo a fundação de companhias destinadas a occuparem-se do plantio da seringueira, é deversas sorprendente que o publico conheça tão pouca cousa sobre a principal fonte de produção da borracha em todo o mundo, isto é, o Valle do Amazonas. Uma prova conclusiva dessa ignorancia, foi-nos dada pelos comentarios, apparecidos na imprensa ingleza, acerca de um relatório do Sr. Cheetan, Secretario da Legação britannica no Rio de Janeiro.

Omando comecei a occupar-me da borracha do Pará, verifiquei a impossibilidade de obter informações exactas sobre as diversas questões concernentes a essa industria, porque cada um dos meus informantes me dava uma versão differente do assumpto que investigava. Resolvi, portanto, estudar o problema por mim mesmo, e orações ás minhas pesquizas, pessoas, cheguei á conclusão de que o elemento essencial, de que a industria da borracha brasileira carece, não é o trabalhador, como, aliás, poderia parecer, mas sim o capital.

Analysando as condições da industria da borracha no Brasil, convém, antes de tudo, examinar a questão do titulo de propriedade do solo, que tanto parece preocupar alguns criticos. A affirmação de que os proprietarios dos seringaes da Amazonia não sabem ao certo a extensão das terras que possuem, é uma inverdade. Segundo a lei brasileira, quando um individuo adquire uma propriedade territorial, precisa immediatamente saber qual a sua área, que tem de ser medida em metros quadrados e não em acres. Antes da compra ser legalizada, as terras têm de ser demarcadas por um agrimensor autorizado, os planos depositados com o Governo, e os respectivos impostos pagos. Satisfeitas essas condições, e somente depois de terem sido ellas satisfeitas, é que se faz a concessão das terras.

Portanto ninguém deve effectuar compras de terras sem haver imediatamente verificado que a demarcação está feita

e a concessão assegurada. Basta, pois um pouco de prudência e critério para evitar erros graves nesse particular. No caso da transferência de um seringa, ou de qualquer outra propriedade territorial, de um indivíduo a uma companhia, é necessário que a companhia deposite em um banco local dez por cento do seu capital registrado, até que a transação esteja concluída, isto é, que a compra esteja legalizada e a companhia habilitada a explorar a propriedade no seu próprio nome. É claro que, ultimada a transferência, o depósito pôde ser levantado.

Relativamente ao sistema de exploração dos seringais, podemos ver pelas seguintes informações qual a importância essencial de terem os industriais capital suficiente disponível. Examinemos o caso de um seringueiro, que collecta anualmente 150 a 200 toneladas de borracha e que emprega nesse trabalho 500 a 600 homens, a quem elle tem de dar comida, abrigo, etc. Se um seringueiro, em taes condições, dispuzesse de vapores de propriedade sua, para transportar a borracha rio abaixo e trazer na viagem de volta carregamentos de generos alimentícios e de outras provisões, poderia (no caso de um seringa situado a margem de um rio navegavel durante alguns mezes do anno) fazer uma enorme economia. As provisões necessarias para quinhentos homens durante o anno custariam, em Manaus e no Pará, entre vinte e vinte cinco mil libras esterlinas. Entretanto, o seringueiro, tem de pagar ao negociante nada menos de vinte e oito a trinta e seis mil libras, porque quasi todos os seringueiros estão mais ou menos na dependência dos negociantes. Quando os generos são entregues aos feitores, nos seringais, estão valendo mais 15 a 30 por cento do seu custo original, e quando chegam a ser distribuidos pelos feitores por entre os trabalhadores já mais outros 20 a 30 por cento foram adicionados, de modo que o custo final das mercadorias é enorme. Assim se explica, por que a extracção da borracha brasileira é tão dispendiosa. Entretanto, não ha razão alguma que impeça uma companhia ou um individuo, dispondo de capital sufficiente, evite muitos gastos dessa ordem, que tanto concorrem para sobrecarregar o custo total da produção.

O trabalhador cearense ou paraense ganha por anno entre setenta e cem libras esterlinas, ou mais, e a quantidade de borracha que cada homem collecta anualmente é de cerca de 800 libras nos seringais dos rios mais proximos á foz do Amazonas e de cerca de 1.200 libras nos seringais dos afluentes superiores e, especialmente, nos situados no districto do rio Acre. Quanto ao numero de arvores novas, que no futuro satisficção as exigencias do consumo, não ha duvida que a situação actual muito deixa a desejar. Não ha o menor cuidado com as arvores novas, que crescem nas florestas desordenadamente, abafando-se umas ás outras. Attendendo á circumstancia de que os seringais se limitam ás margens dos cinco rios do Estado do Amazonas e que a Ilha de Marajó, no Estado do Pará, concorre com a metade da produção total, e especialmente da borracha de primeira qualidade; e considerando o facto de que nas regiões, situadas a distancia das margens dos rios, as seringueiras são muito escasas, não posso crer que existam novos territorios a explorar, onde se encontrem seringais. A não ser que a borracha se mantenha acima dos preços actuaes, não é possível que a industria brasileira augmente a sua produção, emquanto não for feita segundo methodos racionais.

Habilidade commercial e capital sufficiente são as duas necessidades essenciaes para que a exploração dos seringais brasileiros se torne uma industria amplamente remuneradora. Ob-

tidos esses dous elementos, os seringueiros brasileiros poderão ter esplendidos lucros, muito antes dos seringais plantados no Oriente terem atingido a época da extracção da borracha. Além disso, encontram-se nos seringais situados á margem dos rios navegaveis dezenas de milhares de plantas novas, que poderiam ser transplantadas para espaços livres, onde seria facil dispor as arvores em estradas, de zig-zag, de modo que no futuro as colheitas seriam nesses lugares muito mais vantajosas, porque graças áquella disposição das seringueiras, os trabalhadores poderiam collectar pelo menos o dobro do que conseguem obter nas condições actuaes.

Se o seringueiro resolver cultivar os productos, que formam a base da alimentação dos trabalhadores, e criar gado para o consumo, o que é facil naquelle região, poderá reduzir o custo da manutenção de cada trabalhador a cerca de 20 a 30 libras esterlinas por anno, e ficará, portanto, em uma situação muitissimo mais vantajosa. Comparando a extensão de terras, que uma companhia poderia obter no Brasil, com as pequenas plantações de seringueiras existentes no Oriente, e nas quaes estão capitalizadas muitas libras por acre, não hesito em dizer que a exploração da industria da borracha pôde se feita no Brasil com um capital muito menor. Apoiado na minha experiencia pessoal, affirmo que ha no Valle do Amazonas muita terra tão fertil como a que está sendo agora vendida na Australia á razão de £ 6 e 9 por acre.

Reconheço que o direito de exportação é muito elevado; mas, por outro lado, estou de inteiro accordo com o Sr. Cheetham, quando elle affirmo que a extracção da borracha requer pouca habilidade e pouco trabalho, e que um prego superior a cinco shillings por libra não poderia matar a industria. Se o seringa é bem administrado, cada homem pôde collectar meia tonelada de borracha anualmente, e a sua manutenção não importa em mais de seis pence em cada libra da produção total. É preciso observar que, a não ser o direito de exportação, não ha outros tributos, taes como taxa sobre o sóio, etc., de modo que a industria da borracha não encontra no Brasil nenhum obstaculo verdadeiramente sério.

Seja em excesso pessimista a opinião dos que prevêem séria crise na borracha do Brasil, dentro de poucos annos, ou seja, por outro lado, demasiadamente optimista a dos que sustentam que a sua posição de maior e principal productor nunca poderia ser usurpada, — parece fóra de duvida que a boa politica commercial aconselharia aproveitar-se este momento de entusiasmo pela cultura da borracha, para induzir os capitales que se inclinam a esse emprego, a vir de preferencia para o Brasil, onde entre todos os requisistos naturaes e necessarios encontraríamos seringais nativos a assegurar-lhes a remuneração do capital durante o tempo que levassem para formar-se e produzir as plantações e culturas que organizassem.

É seria tanto menos difficil o exito dessa iniciativa, quanto é certo que, mesmo sem nenhuma intervenção, uma ou outra empresa dessa ordem tem-se constituído para operar no nosso país. Assim é que traduzimos do *Eastern Morning News*:

"O syndicato de borracha Leguier, registrado em Agosto do anno passado, com um capital nominal de libras 40.000, das quaes libras 10.000 ficam de reserva, é uma empresa interessante e de que vem a pello dar alguns pormenores, agora que as suas acções de dois shillings estão sendo cotadas a cerca de quatro. As propriedades do syndicato são continuas, abrangendo uma área ap-

proximadamente de 80.000 acres, na Bahia, a seis dias da estação mais proxima da Bahia Central Railway.

Uma porção dessa área foi desbravada e 890 acres estão sob cultivo de borracha, o restante sendo matas que com o tempo serão cultivadas e adaptadas a pastagens. Presentemente ha 320.000 pés de seringueiras, 100.000 das quaes de cinco annos e 140.000 de quatro annos, ao passo que nas matas calcula-se haver 400.000 promptas para a sarrgia.

É orçada em 75.000 libras a produção para o anno vindouro, 150.000 para 1911 e 255.000 para 1912 e assim por diante até atingir a um milhão de libras por anno.

As despesas da colheita estimam-se em um shilling para a Borracha cultivada e 1 shilling e 4 pence para a selvatica, ambas postas a bordo na Bahia."

**Exploração e manipulação do ferro** — Um dos primeiros intuitos manifestados pelo actual Governo ao assumir o poder foi desenvolver no país a industria do ferro, quer no que concerne á extracção do minerio para ser exportado em bruto, quer com referencia á siderurgia, promovendo a fundação de usinas que manipulem esse minerio.

Nesta conformidade, commetteu ao Sr. General Souza Aguiar, ex-Prefeito do Districto Federal, a missão de na Europa e na America do Norte colher os necessarios dados applicaveis a essa industria no Brasil, estudando os meios de exploração de jazidas de minerios de ferro, carvão e dos fundantes; a redução do minerio de ferro em guza e o fabrico de todos os artefactos de ferro e aço produzidos pelas industrias derivadas.

Além disso foi-lhe incumbido o estudo relativo á industria da borracha e de outras ainda não implantadas no país e que com vantagem possam ser estabelecidas, apontando quaes as melhores condições do transporte economico por vias terrestre, maritima e fluvial.

Indo ao encontro desses intuitos do Governo, a Estrada de Ferro Victoria e Minas propoz-se a iniciar a exportação de minerios de ferro e a fundar sem favor do Governo um importante estabelecimento metallurgico.

Essa estrada obriga-se a electrificar as suas linhas no prazo improrrogavel de tres annos, a modificar as condições technicas do seu traçado, de modo a reduzir o custo de transporte ao maximo de oito réis por tonelada-kilometro e a aparelhar a estrada com o material rodante necessario para executar o transporte médio annual de tres milhões de toneladas.

A empresa já celebrou contratos com quatro companhias de navegação que se compromettem ao transporte do minerio e a reduzir de 50 % o porte do carvão.

A Companhia declara ter contratado com Ebsener Steel & C. um supprimento de dous milhões de toneladas de ferro por anno e juntou á sua exposição o exame do ferro do Brasil em oito laboratorios da Inglaterra e todos elles accusando uma porcentagem de 70 % de ferro metallico, sendo que o exame da casa Krupp verificou não existir enxofre no ferro do Brasil.

O serviço de electrificação da estrada será feito sem onus para o Thesouro. O capital empregado nelle será remunerado pelo transporte do ferro.

O excesso dessa renda escripturada á parte será incluído na receita total da estrada para ser levado á conta da garantia de juros de que vai pagar a empresa.

A estrada, cuja concessão é perpetua, pelos contratos actuaes revertirá ao dominio da União.

A pretensão foi sufragada pelo Governo que expodio o decreto n. 7.773, de 20 de Dezembro, autorizando a modificação do antigo contrato, de conformidade com as clausulas que acompanham o mesmo decreto.

**Industria Fabril** — Não existe no Brasil uma estatística da produção industrial, regular e exacta, assim como não existe estatística alguma da produção agricola e da extracção da borracha. Estas aferem-se, na exportação e nos mercados, sommando a quantidade dos productos exportados á dos que existem em deposito e cuja apreciação ainda as-

sim não é rigorosamente certa; aquella, porém, referindo-se a artigos que nao se exportam, torna-se ainda mais difficil de organizar.

A repartição geral de estatística, ao publicar o *Boletim de Exposição Nacional*, fez uma tentativa nesse sentido; o Centro Industrial, por sua vez, tentou tambem levantar essas estatísticas; uma e outra, porém, a nosso ver, não expressam inteiramente a realidade, fundadas, como foram, em informações dos que, directamente envolvidos na industria, poderiam ter interesse, em alguns casos, em não expôr completamente os elementos com que operam.

Entre as duas, todavia, será talvez mais approximada a do Centro Industrial, que, directamente ligado ás empresas, ou pelo menos a muitas das empresas fabris, teria menos difficuldade em chegar ao conhecimento dos elementos constitutivos dessa estatística.

Segundo os dados comprehendidos nesse trabalho do Centro Industrial, em 1907, 3.253 estabelecimentos industriales com o capital de réis 665.576.682, desenvolvendo uma produção annual do valor de 741.536.108\$ e occupando 151.841 operarios.

Esses totaes eram assim distribuidos:

| ESTADOS                  | ESTABELECI-<br>MENTOS | CAPITAL       | VALOR DA PRO-<br>DUÇÃO | OPERARIOS |
|--------------------------|-----------------------|---------------|------------------------|-----------|
| Distrito Federal.....    | 670                   | 169.989.045\$ | 223.928.542\$          | 35.243    |
| S. Paulo.....            | 326                   | 127.702.191\$ | 118.087.091\$          | 24.186    |
| Rio Grande do Sul.....   | 314                   | 49.205.919\$  | 99.778.820\$           | 15.426    |
| Rio de Janeiro.....      | 207                   | 86.195.456\$  | 56.001.868\$           | 13.632    |
| Pernambuco.....          | 118                   | 58.724.355\$  | 55.206.293\$           | 12.042    |
| Paraná.....              | 297                   | 20.841.000\$  | 33.085.200\$           | 4.725     |
| Minas Geraes.....        | 531                   | 27.750.372\$  | 32.919.694\$           | 9.554     |
| Bahia.....               | 78                    | 26.643.200\$  | 25.077.962\$           | 9.964     |
| Pará.....                | 64                    | 11.488.000\$  | 18.203.000\$           | 2.539     |
| Sergipe.....             | 103                   | 14.172.858\$  | 14.811.105\$           | 3.027     |
| Santa Catharina.....     | 173                   | 9.074.000\$   | 14.144.410\$           | 2.102     |
| Alagoas.....             | 62                    | 5.484.000\$   | 13.802.000\$           | 1.168     |
| Maranhão.....            | 45                    | 10.787.887\$  | 10.356.310\$           | 3.775     |
| Matto Grosso.....        | 18                    | 13.245.260\$  | 8.840.328\$            | 4.545     |
| Parahyba.....            | 15                    | 13.650.000\$  | 4.450.000\$            | 3.870     |
| Paraná.....              | 42                    | 5.367.751\$   | 4.887.921\$            | 1.461     |
| Rio Grande do Norte..... | 15                    | 6.913.000\$   | 3.088.485\$            | 2.032     |
| Ceará.....               | 18                    | 3.821.000\$   | 2.951.100\$            | 1.207     |
| Goyaz.....               | 135                   | 1.617.000\$   | 2.476.500\$            | 868       |
| Piauí.....               | 3                     | 1.310.878\$   | 1.192.976\$            | 355       |
| Espito Santo.....        | 4                     | 298.000\$     | 578.500\$              | 90        |

As trinta e oito industrias mais importantes do país são as que adiante mencionamos com as totalidades dos respectivos capitales e valor da produção e indicando a proporção entre este e aquelle:

| INDUSTRIAS                         | CAPITAL       | PRODUÇÃO      | RELAÇÃO DA PRODUÇÃO<br>PARA O CAPITAL |
|------------------------------------|---------------|---------------|---------------------------------------|
| Tecidos.....                       | 268.370.908\$ | 171.110.918\$ | 63,7 %                                |
| Assucar.....                       | 74.061.688\$  | 67.257.388\$  | 90,8 %                                |
| Cerveja.....                       | 27.555.800\$  | 22.686.290\$  | 82,3 %                                |
| Fundição.....                      | 22.964.000\$  | 31.625.240\$  | 137,7 %                               |
| Phosphoros.....                    | 17.060.000\$  | 21.275.000\$  | 124,7 %                               |
| Moagem de cereaes.....             | 16.416.800\$  | 39.359.500\$  | 239,7 %                               |
| Sabão e velas.....                 | 15.145.800\$  | 22.089.715\$  | 145,5 %                               |
| Serrarias e carpintarias.....      | 14.488.000\$  | 31.379.000\$  | 216,5 %                               |
| Herva-Mate.....                    | 14.250.000\$  | 22.573.000\$  | 158,4 %                               |
| Fumos.....                         | 12.950.919\$  | 20.318.785\$  | 156,8 %                               |
| Cal e cimento.....                 | 11.259.500\$  | 4.976.340\$   | 44,1 %                                |
| Productos ceramicos.....           | 10.547.355\$  | 10.363.000\$  | 98,2 %                                |
| Refinação de assucar.....          | 10.437.786\$  | 15.413.760\$  | 147,6 %                               |
| Chapéus.....                       | 10.417.000\$  | 15.384.200\$  | 147,7 %                               |
| Calçados.....                      | 10.117.000\$  | 26.726.900\$  | 264,1 %                               |
| Sal.....                           | 9.461.000\$   | 3.126.378\$   | 33,0 %                                |
| Preparo de couros.....             | 9.455.000\$   | 15.091.100\$  | 159,1 %                               |
| Material de transporte.....        | 8.429.000\$   | 11.013.848\$  | 130,6 %                               |
| Bebidas alcoholicas e gasosas..... | 6.680.971\$   | 9.211.688\$   | 138,9 %                               |
| Productos chimicos.....            | 6.502.000\$   | 10.512.000\$  | 161,7 %                               |
| Xarque.....                        | 6.277.000\$   | 88.769.800\$  | 617,6 %                               |
| Movéis.....                        | 6.083.000\$   | 11.780.000\$  | 194,9 %                               |
| Papel e papelão.....               | 5.083.000\$   | 3.987.000\$   | 78,4 %                                |
| Banha.....                         | 4.350.000\$   | 13.485.000\$  | 310,0 %                               |
| Oleos e resinas.....               | 3.890.800\$   | 4.498.648\$   | 115,7 %                               |
| Chapéus de sol.....                | 3.221.000\$   | 3.729.000\$   | 115,7 %                               |
| Roupas brancas.....                | 3.141.000\$   | 6.298.500\$   | 199,8 %                               |
| Manteiga e queijos.....            | 2.996.700\$   | 6.098.749\$   | 203,5 %                               |
| Vidros e crystaes.....             | 2.975.000\$   | 3.538.000\$   | 119,2 %                               |
| Vinho.....                         | 2.877.500\$   | 4.870.340\$   | 169,9 %                               |
| Massas alimentares.....            | 2.602.290\$   | 3.897.485\$   | 149,7 %                               |
| Salns e areiros.....               | 2.517.000\$   | 4.448.000\$   | 177,9 %                               |
| Chocolate.....                     | 2.435.000\$   | 3.680.000\$   | 151,1 %                               |
| Construção naval.....              | 2.215.000\$   | 5.785.000\$   | 261,1 %                               |
| Doce.....                          | 1.995.000\$   | 3.282.000\$   | 164,5 %                               |
| Ladrilhos.....                     | 1.998.000\$   | 4.208.000\$   | 211,1 %                               |
| Artigos de folha de Flaudres.....  | 1.826.000\$   | 3.309.000\$   | 181,2 %                               |
|                                    | 1.746.000\$   | 3.669.000\$   | 210,1 %                               |

Como se vê desta estatística, a industria mais importante é a de fiação e tecidos, que se acha distribuída no país conforme o numero de fabricas, capitães, produção annual e operarios, da seguinte forma:

| ESTADOS                  | FABRICAS | CAPITAL       | PRODUÇÃO ANNUAL | OPERARIOS |
|--------------------------|----------|---------------|-----------------|-----------|
| Districto Federal.....   | 22       | 73.032.259\$  | 42.839.532\$    | 10.281    |
| S. Paulo.....            | 30       | 54.083.690\$  | 44.991.510\$    | 9.738     |
| Rio de Janeiro.....      | 25       | 46.319.457\$  | 22.674.910\$    | 7.140     |
| Pernambuco.....          | 8        | 19.241.669\$  | 9.844.078\$     | 3.700     |
| Minas Geraes.....        | 37       | 17.734.372\$  | 13.647.151\$    | 4.792     |
| Bahia.....               | 13       | 16.253.403\$  | 10.891.650\$    | 4.089     |
| Maranhão.....            | 13       | 11.382.900\$  | 4.832.928\$     | 3.782     |
| Rio Grande do Sul.....   | 9        | 8.695.013\$   | 9.025.000\$     | 2.418     |
| Alagoas.....             | 5        | 5.439.387\$   | 4.134.734\$     | 2.080     |
| Sergipe.....             | 4        | 4.438.400\$   | 2.616.103\$     | 1.288     |
| Ceará.....               | 6        | 2.405.000\$   | 1.668.608\$     | 962       |
| Parahyba.....            | 1        | 1.778.000\$   | 1.151.921\$     | 581       |
| Santa Catharina.....     | 13       | 1.702.000\$   | 534.820\$       | 360       |
| Piauihy.....             | 1        | 1.069.878\$   | 936.700\$       | 289       |
| Rio Grande do Norte..... | 1        | 875.000\$     | 739.500\$       | 320       |
| Paraná.....              | 5        | 675.000\$     | 150.200\$       | 171       |
| Espirito Santo.....      | 1        | 160.000\$     | 362.500\$       | 60        |
|                          | 194      | 280.370.903\$ | 171.110.918\$   | 51.992    |

**Aviação** — Não teria certamente cabimento a inclusão desta industria, ainda apenas nascente, neste trabalho, se não fosse indispensavel registrar que no anno de 1909 realizou-se a primeira travessia sobre agua em vehiculo aereo. No dia 21 de Julho, ás 5 horas da manhã, o aviador Blériot partiu de Bananes, perto de Calais, em seu monoplaano, e transpôz a Mancha, indo baixar a terra em Dover, na Inglaterra.

Tambem o nosso compatriota Santos Dumont, o descobridor da direcção dos aerostatos e o primeiro que subiu em aeroplano, bateu durante esse anno no *record* da velocidade, indo de Saint Cyr à Buc em seu pequeno aparelho *Demoiselle*, em menos de seis minutos e desenvolvendo uma velocidade de 56 milhas por hora, á altura média de 150 pés.

**Secas no Norte** — Desde Abril começaram a fazer-se sentir em alguns Estados do Norte os tristes effeitos de uma secca prolongada; noticias desoladoras eram ainda transmittidas até Novembro, dos prejuizos e soffrimentos decorrentes desse facto.

No Piauihy a falta de agua era quasi absoluta no sertão, havendo já grande mortandade de gado. As fontes de agua perennes estavam esgotadas e muitos ranchos caudalosos inteiramente secos, sendo necessario abrir caçambas no antigo leito para obter agua para os usos domesticos. O rio Puty estava reduzido a pequenos poços, separados por consideraveis extensões do leito, onde a agua só apparecia um palmo abaixo da superficie.

Em Pernambuco não eram menos deploraveis os effeitos da secca, na parte norte do Estado; em Nazareth e Zimabáha alguns engenhos deixaram de moer por falta de agua; e eram inculcaveis os prejuizos das safras que se achavam em côrte. A poucas leguas do Recife era encontrada a multidão de andrajosos e famintos que emigravam fugindo á secca.

Antes, porém, do fim do anno cahiram chuvas e essa situação angustiosa teve assim, ainda que demorado, um lenitivo.

Para acudir a estes casos e prevenilos por medidas e obras anticipadas, o Governo Federal constituiu uma nova divisão especial do Ministerio da Viação e Obras Publicas, denominando-a *Inspectoria das Obras Contra as Secas*, conforme o regulamento expedido por decreto n. 7.619, de 21 de Outubro. Para esse effeito foi aberto um credito especial de mil contos de réis.

**Estradas de rodagem** — O Governo do Estado do Rio de Janeiro, por lei n. 931, de 16 de Novembro, concedeu privilegio para o trafego de automoveis, explorando a industria de trans-

cada classe em que expõe; seu nome e domicilio serão impressos em tipos maiores, a nomenclatura dos productos expostos e as recompensas obtidas em tipos menores.

O Dr. Ferreira Ramos, representante do nosso paiz nesse certamen, obteve uma área de cinco mil e cem metros, para o pavilhão do Brasil.

O pavilhão está sendo construido com grande luxo e haverá dentro, varias atracções, entre as quaes, alguns panoramas da bahia de Guanabara, muitos dioramas com scenas da vida brasileira, um cinematographo, etc.

Será distribuido café aos visitantes. Também esteve o Brasil representado, por iniciativa da Comissão de Expansão Economica, em uma exposição que se realizou em Berlim.

Pela sua originalidade o Pavilhão do Brasil, que tinha como principaes motivos de ornamentação bandeiras e palmeiras, desde logo attrahiu a attenção geral e destacava-se elegante, harmonioso e de agradavel aspecto, harmonioso e harmoniosos. Nelle se fez activa propaganda dos nossos productos, principalmente do café, do mate e da tapioca: á profusa distribuição de impressos e cartões postaes juntou-se como meio pratico a distribuição gratuita de amostras e como meio efficacissimo e comprobatorio da excellencia dos dous primeiros daquelles productos, a degustação dos mesmos, o que fez affluir consideravel massa de visitantes ao pavilhão.

Assim é que foram distribuidas, durante quatro dias somente, 12.000 caixas de café, 13.500 amostras de café torrado, 8.000 de mate e 6.000 de tapioca.

Ao interesse demonstrado pelo publico correspondeu a Comissão de Propaganda fornecendo detalhadas informações de fundo puramente commercial, taes como preço dos productos, meios de adquiril-os, etc.

O Deputado rio-grandense Sr. Domingos Mascarenhas apresentou na Camara em Novembro o seguinte projecto de lei:

“Considerando que as exposições e particularmente as grandes exposições internacionais são o melhor instrumento para a expansão economica de um paiz e para a divulgação de suas riquezas naturaes e produzidas e bem assim de sua prosperidade e civilização;

Considerando que os paizes novos como o Brasil necessitam mais do que qualquer outro promover activa propaganda capaz de tornal-os bem conhecidos, apreciados e respeitados;

Considerando que á Exposição Internacional de Turim, pela intelligente organização que lhe foi dada e pelo grande numero de adhesões que já recebeu dos principaes paizes, promette ser de importancia igual ás melhores que até hoje se têm realizado;

Considerando que a Italia é um dos paizes europeus onde o Brasil tem maior interesse em fazer-se representar, tornando bem conhecidos os seus grandes recursos naturaes e o seu adiantamento social, quer para desenvolver o commercio exterior dos dous paizes, quer para destruir preconceitos que prejudicam a corrente emigratoria;

Considerando que a Exposição Internacional de Milão, a ultima que se realizou na Italia, em 1904, o Brasil foi representado unicamente por alguns productos do Rio Grande do Sul, que, apesar disso, foram alli muito apreciados;

Considerando que é preciso desde já tomar espaço para o Brasil nos terrenos destinados á referida Exposição, como já fizeram muitas outras nações da Europa e da America, cuidando sem perda de tempo de projectar o pavilhão brasileiro, que deverá ser construido;

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º Fica o Governo autorizado a despendar 200.000\$, ouro, para os trabalhos preparatorios da representação do Brasil na Exposição Internacional que realizar-se-ha em Maio de 1911 na cidade de Turim e a abrir para isso o credito necessario.

Art. 2.º Revogam-se as disposições em contrario.

Esta despesa foi autorizada pelo art. 30 lettra D do orçamento da despesa geral, fixada pela lei n. 2.221, de 30 de Dezembro.

Teve lugar, em Outubro, a Exposição Agro Pecuaría de Bello Horizonte, da qual tivemos noticia nestes termos:

A entrada erguia-se um arco decorativo de grandes dimensões, com dous portões para a passagem de carros e visitantes. Pela alameda central, de ambos os lados, seguiam-se, até ao pavilhão das archibancadas, arcos simples mas de realce, pela harmonia com que estavam dispostos por sobre jelles galhardetes multicolores.

As columnas desses arcos ostentavam vistosos trophéus, recordando, em letras bem legiveis, os nomes de todos os municipios do Estado.

Por todo o recinto extendiam-se filas interminaveis de bancos commodos e confortaveis.

A parte agricola da Exposição, ainda que muito anrreciavel, não correspondeu contudo á expectativa.

Merece, entretanto, que se destaque a cultura do arroz, pujantemente representada. Outros magnificos cereaes ali figuram, chamando a attenção dos visitantes o feijão de varias côres, lindas batatas da terra, excellente milho e farinhas de varias qualidades.

Merece aqui uma referencia especial a alfafa colhida e enfiada na fazenda da Gamelleira.

Tambem figuram na secção agricola bellas amostras de trigo, cuja cultura começa a ser feita no Estado. Na secção industrial estão expostos tecidos de algodão, lã e seda. Ahi a arte referente á industria de lacticinios deixa a desejar, estando, porém, amplamente representados os machinismos para o preparo dos mesmos, bem como todos os machinismos referentes a trabalhos agricolas.

A parte que concerne á pecuaría está condignamente representada.

Soberbos exemplares da raça cavallar alli figuram, enchendo de entusiasmo a todos que visitam o imponente certamen e que se interessam pela criação nacional.

Coube sem duvida á parte pecuaría todo o brilho da Exposição.

Cavallos de bella estampa, productos de cruzamentos entre diversas raças, figuram no importante certamen ao lado de linhos exemplares estrangeiros e puro-sangue nacional.

Em cavallos puro-sangue nacional foi muito fertil a feira deste anno; os exemplares que ahi vimos são admiraveis pela estampa, pela belleza de suas linhas e pelo garbo que apresentavam mesmo quando simplesmente puxados ao cabresto pelos seus tratadores.

Quantos exemplares dignos de menção figuram na raça bovina é impossivel dizer. Sobre as demais raças predominou este anno a “Caracú”, cujo desenvolvimento em todas as zonas de criação vai sendo notavel. Havia tambem lindos exemplares das raças “Zebu”, “Schultz”, “charolais” e outras.

Da raça suína tem a Exposição Agro Pecuaría exemplares admiraveis pelo tamanho e peso.

Na secção de suínos foram cevados que pela sua grande gordura e tamanho são com muita difficuldade se podem mover, tendo sido verificado em alguns o peso de vinte e sete a vinte oito arrobas.

O pavilhão de aves está bem instalado e nelle figuram lindas pellihas de raça.

A abertura da Exposição revestiu-se de grande solemnidade, a ella assistindo os Srs. Ministro da Viação, Presidente do Estado, Secretarios do Interior e das Finanças, Prefeito, Chefe de Policia, Presidente do Senado, Camara e Tribunal da Relação, além de elevado numero de expositores e grande massa popular.

**Tratados e Convenções** — O decreto n. 7.349, de 4 de Março, approvou as modificações feitas pela Conferencia de Lisboa em 1908, no texto do regulamento do serviço telegraphico internacional instituido na Convenção Telegraphica de S. Petersburgo, de 1875, á qual adheriu o Brasil em 1877, e revisto em Londres em 1903.

O Sr. Presidente da Republica assignou em 26 de Abril o decreto mandando executar a convenção radiographica, o accôrdo adicional, protocollo final e respectivo regulamento concluidos em 3 de Novembro de 1906, entre o Brasil e varias potencias.

Foram assignadas em 18 de Junho no Palacio Itamaraty uma convenção de arbitragem entre o Brasil e a Grã-Bretanha e uma convenção para a permuta de encomendas postaes sem valor declarado entre o Brasil e a Franca. Assignaram a primeira, como Plenipotenciarios, os Srs. Barão do Rio Branco e Milne Cheetam, Encarregado de Negocios interino de Sua Magestade Britannica, e a segunda os Srs. Barão do Rio Branco e Miguel Calmon, pelo Brasil, e o Ministro Barão d'Anthonard, pela Republica Franca.

O decreto legislativo n. 2.086, de 10 de Agosto de 1909, approvou o tratado de commercio e navegação fluvial entre o Brasil e o Equador, assignado no Rio de Janeiro em 10 de Maio de 1907.

O decreto legislativo n. 2.098, de 4 de Setembro de 1909, approvou o accôrdo concluido entre o Brasil e o Perú para navegação do rio Japurá ou Caquetá, assignado em Lima, em 15 de Abril de 1908.

Foi concluido em 30 de Outubro, *ad referendum* do Congresso Nacional, o tratado entre o Brasil e a Republica Oriental do Uruguay, modificando as suas fronteiras na lagôa Mirim e rio Jaguarão e estabelecendo principios geraes para o commercio e navegação nessas paragens.

Por lei n. 2.115 de 8 de Outubro foi approvada a convenção concluida no Rio de Janeiro em 23 de Agosto de 1906, entre o Brasil e as Republicas americanas do Equador, Paraguay, Bolivia, Colombia, Honduras, Panamá, Cuba, Perú, Salvador, Costa Rica, Estados Unidos do Mexico, Guatemala, Uruguay, Argentina, Estados Unidos da America do Norte e Chile, fixando as condições dos cidadãos naturalizados que renovam a sua residencia no paiz de origem.

Por lei n. 2.116 da mesma data, foi approvada a convenção concluida e assignada no Rio de Janeiro em 27 de Abril de 1908 entre o Brasil e os Estados Unidos da America, sobre o mesmo assumpto.

A Comissão de Diplomacia e Tratados, da Camara, deu parecer favoravel, em 23 de Novembro, ao tratado de commercio e navegação celebrado com a Colombia em 21 de Agosto de 1908.

Foi assignado no dia 8 de Setembro pelos Srs. Barão do Rio Branco e Hernan Velarde, o tratado de limites entre o Brasil e o Perú, *ad referendum* dos respectivos Congressos e tendo por base o *uti possidetis* desde as nascentes do rio Javary até o paralelo 11, devendo ficar secreto até definitiva approvação.

Esta já foi dada pelo Perú, depois de prolongado estudo e discussão da ma-

teria, não podendo haver duvida de que o seja tambem pelo Congresso do Brasil logo que tornar a reunir-se.

**Congressos no exterior e no paiz** — Realizou-se no dia 18 de Outubro, em Paris, a abertura do segundo Congresso da Cruz Franca, cujo fim é a repressão das falsificações.

O amphitheatro da Escola de Medicina, sede do Congresso, achava-se caprichosamente ornamentado.

Entre as inumeras bandeiras collocadas no recinto, havia seis brasileiras.

Figuravam nesta primeira sessão 87 delegados officiaes; o Brasil não se achava alli, nesse caracter, representado.

Entre 2.000 adhesistas ao Congresso que se acham em Paris, contam-se doze brasileiros, a maior parte dos quaes pertencentes á missão de Propaganda e Expansão Economica.

Era intuito dos Brasileiros, nesse Congresso, obter a declaração de que somente ao grão de café se deve dar tal denominação, conforme foi deliberado no Congresso de Genebra; e bem assim se deve considerar café (bebida) somente o preparado em que entra exclusivamente aquelle grão, torrado e moído. Contrariar-se-hia assim oficialmente a pretensão sustentada pelos industriaes francezes, de que bebida em que se mistura chicorea ou qualquer outra substancia, similar.

O Syndicato da Defesa do Café apoiaria os esforços dos Brasileiros. Esse intuito, manifestado antes da reunião, deu lugar á seguinte reflexão de um importante industrial francez, membro do Congresso.

— Os Brasileiros deviam fazer-nos em sua casa o que desejam que lhes façamos na nossa. Deviam perseguir e extinguir as dezenas de fabricas que existem no Rio de Janeiro e nas quaes se falsificam os productos europeus, se não substituindo-os inteiramente, misturando-lhes drogas nocivas á saúde publica.

O assumpto entrou em discussão no dia 22 e os debates duraram mais de duas horas, aceitando o Congresso a introdução de 3 por cento de corpos extranhos nos cafés crus communs e 5 por cento nos cafés escolhidos, bem como a coloração, na proporção de 1 por 1.000, por meio de substancias inoffensivas.

Quanto aos cafés torrados, foi aceita a proporção de 5 por cento de agua e declarada facultativa a *enrobage* de 2 por cento de assucar ou qualquer outra substancia inoffensiva.

Foi prohibida a venda de cafés deteriorados ou em estado tal que se torne prejudicial o seu consumo.

Quanto á bebida café, ao cabo de renhido debate em que fallaram varios defensores da chicorea, contra outros do café puro, salientando-se os discursos dos professores Roux, Caseneuve, Hulbron, do representante do Syndicato da Defesa do Café e ainda outros oradores — foi approvada por 118 votos contra 87, a operação regular da mistura da chicorea, desde que haja o minimo de 5 por cento de café puro.

A proporção é tão mesquinha que induz a crer em um erro de transmissão da taxa exacta; e a admittila como verdadeira expressão do que foi resolvido, não se pôde deixar de rir ante o ridiculo de semelhante resultado em um Congresso que tem por fim reprimir falsificações.

A impressão atenua-se, entretanto, até certo ponto, pela informação ulterior de que essa proporção de café, perfeitamente exacta, não é, porém, em relação á quantidade de chicorea empregada e cujo uso o Congresso admittio, contanto que a porcentagem em in-

fusão não fosse á quem de cinco grammas de café por cem grammas de agua.

Na sessão do dia seguinte travou-se ainda viva discussão acerca das falsificações a que está sujeito o café, tomando parte nella, principalmente, os Srs. Luiz Casabona e o professor Heilborn.

O Congresso votou a prohibição da venda de *mult* (farinha de cevada gre-lada), de bolota, de castanha e de productos analogos com o nome de café, se não fór cumprida a obrigação de declarar nos envulucros a preciza composição do producto que se expõe á venda; o que não deixa de parecer flagrante contradição ao que na vespera fóra asentado com referencia á chicorea e que deu lugar a ser apresentado, ao encerrar-se o Congresso, o seguinte projecto:

“Os abaixo assignados, delegados da Missão Brasileira de Expansão Economica.

Considerando que o 2º Congresso convocado pela Sociedade Universal da Cruz Branca, de Genebra, é internacional e como tal não pôde ter por fim a protecção de uma industria nacional de um pequeno numero de povos;

Considerando que o mesmo Congresso, por seu nome e titulo se propõe a fazer a supressão das fraudes em generos alimenticios e productos pharmaceuticos, definindo os alimentos puros;

Considerando que a mistura da chicorea ao café para bebida, admittida como operação regular, votada na sessão plenaria, de 22 de Outubro, é contraria a essa definição e constitue, por consequencia, uma fraude, permitindo aos vendedores de café para bebida fornecer aos clientes que pedem uma chicora de café uma bebida que não merece este nome, visto como não é café puro: — protestam contra o que foi votado sob o nome de operação regular, immediatamente depois da definição de café — bebida.— *Hans Heilborn. — Francisco Guimarães.*”

Reunio-se em 28 de Setembro, em Bruxellas, a conferencia diplomatica convocada para elaborar diversas convenções tendentes á uniformização do direito marítimo nas suas relações internacionais e na qual o Brasil teve como delegado o Dr. Rodrigo Octavio.

A conferencia diplomatica de 1909 compareceram 24 Estados, alguns dos quaes, como o Brasil e Republica Argentina, não haviam tomado parte nos trabalhos anteriores.

Como havia muito desejo de não prolongar a conferencia, no mesmo dia da sessão inaugural, depois que se retirou o Ministro das Relações Exteriores que pronunciou o discurso de installação, a conferencia, acto continuo, entrou em seu trabalho ordinario.

Ficou, entretanto, desde logo apurado que os delegados presentes se aceitavam, em principio, os projectos da convenção de 1903, não se dispensavam de rever esses projectos.

Houve uma rapida discussão e nomeou-se uma comissão para revisão dos projectos. Dessa comissão fez parte o Dr. Rodrigo Octavio, e o trabalho della, approved com pequenas modificações em sessão plenaria, foi convertido nas duas convenções para *unificação de certas regras em materia de abalroação e em materia de assistencia e salvamento marítimo*. Por proposta dos delegados inglezes, que não tinham plenos poderes para assignar as conferencias, mesmo *ad referendum*, ficou adia-da a assignatura dos textos e do protocolo de encerramento para a proxima reunião de Abril.

Em relação ás outras duas convenções, o trabalho era mais arduo e o accordo mais difficil. As divergencias de legislação em materia de abalroação e assistencia eram quasi superficiaes e o trabalho da conferencia foi antes de achar uma fórmula que satisfizesse a todos do que o de conciliar principios antagonicos. O mesmo não se podia dizer quan-

to ás materias de responsabilidade dos proprietarios de navios e sua limitação, e de hypotheças maritimas e enumeração e gradação dos privilegios que primam sobre ellas. Em qualquer destas questões a divergencia das diversas leis nacionaes é fundamental, mormente entre o direito britannico e o direito continental europeu. Era preciso procurar o terreno da transação, e isso não foi tarefa de somenos importancia.

Houve uma sessão plenaria em que trocaram idéas os delegados das principaes delegações e, verificando-se que o accordo era difficil, foi adoptado o alvitre de se nomear uma sub-commissão reduzida de nove membros, para procurar encontrar a fórmula do accordo e redigir as bases geraes em que a convenção pudesse ser elaborada.

Nessa comissão a America latina devia ter um representante e foi na pessoa do nosso compatriota Dr. Rodrigo Octavio que recai a escolha.

Essa sub-commissão se reuniu por cinco dias consecutivos, realizando duas sessões diarias, ás 9 horas da manhã e ás 2 da tarde, e sommando um total de 7 a 8 horas de trabalho. No ultimo dia houve mesmo uma terceira reunião de 9 da noite até 11 e meia. Foi um trabalho enorme, mas certamente não foi o melhor trabalho que se poderia ter feito, porque não deu tempo a que os membros da comissão pudessem bem ponderar sobre as suggestões que iam sendo feitas e resolver o que fosse melhor. Em todo caso essa sub-commissão, tendo discutido as questões geraes sobre que devem assentar as duas futuras convenções e tendo procurado firmar as linhas em que seria possível um accordo internacional, uma lei que pudesse ser aceita pela Grã-Bretanha e pelas nações continentaes da Europa, em cuja legislação se inspirou o resto do mundo, inclusive os Estados-Unidos da America do Norte, a sub-commissão apresentou um importante trabalho sobre, cada uma das convenções e que, sob o titulo de *bases de um projecto de convenção*, foi distribuido em *typewritten* aos membros da Conferencia em sessão plenaria.

Em nome da sub-commissão o Sr. Lyon Caen, que foi seu presidente, apresentou o seguinte voto:

“A Conferencia, confiante no successo que o futuro reserva á obra empreendida no intuito de chegar á uniformidade das leis maritimas para maior bem do commercio entre as nações e a paz do mundo:

Verificando com satisfação o accordo desde o presente obtido sobre certas questões relativas á abalroação, á assistencia e salvamento marítimo, assim como os primeiros trabalhos de aproximação já realizada relativamente aos principios da responsabilidade dos proprietarios de navios:

É unanime a exprimir ao Governo belga seu sincero reconhecimento pelos esforços feitos por elle para realizar este alto pensamento de progresso, do qual lhe vem toda a honra;

Emite o voto de que, sobre as materias examinadas pela primeira vez no curso da presente sessão, cada um dos Governos aqui representados proceda no mais breve prazo ao estudo das soluções que elle estaria disposto a admitir em uma convenção cujos termos definitivos poderiam ser fixados em uma reunião ulterior.”

A Conferencia, porém, resolveu não votar essa moção e, por proposta da Delegação ingleza, suspendeu seus trabalhos para recomenciar mais tarde, quando os Governos tivessem tido ensejo de estudar os projectos apresentados pela sub-commissão.

O presidente Beernaert agradeceu em nome da Conferencia os esforços ingentes da sub-commissão e ficou resolvido que, antes que a Conferencia reate seus

trabalhos, a sub-commissão continue investida dos seus poderes, devendo a ella ser remetidos os trabalhos e observações que forem apresentados, podendo ella reunir-se, se fór preciso, em Paris, Londres ou Berlim.

A nova sessão da Conferencia foi convocada para o dia 11 de Abril do anno proximo.

Deixou de realizar-se no anno que passamos em revista, a conferencia internacional sobre a letra de cambio, novamente adiada e á qual o Brasil vai comparecer munido de uma nova legislação sobre a materia, em que se acham consagrados os principios mais adiantados e que muito se approximam do que se deseja tornar typo da uniformização das leis de todas as nações que concorrem a esse Congresso.

Deve reunir-se em Bruxellas, em Junho de 1910, por occasião da Exposição Universal que terá lugar naquella Capital, um Congresso internacional de numismatica e arte da medalha, sob o patrocínio do Rei Alberto da Belgica e sob os auspícios do Governo belga.

É a terceira vez que se vai reunir um Congresso internacional de numismatica, que agora compreenderá duas secções: uma de numismatica e sigillographia, outra da arte da medalha contemporanea.

Cunhar-se-ha por essa occasião uma medalha commemorativa, que será distribuida exclusivamente entre as pessoas que adherirem ao Congresso.

Em diversos paizes tem a comissão organizadora constituído delegados ou comissões que a representem. O delegado brasileiro é o Dr. Manoel Cicero Peregrino da Silva.

Realizou-se em Setembro, nesta Capital, o primeiro Congresso Brasileiro de Geographia, tendo sido discutidas as theses do programma durante o tempo consagrado aos seus trabalhos.

Na cidade de Senna Madureira, sede do Departamento do Alto Purús, effectou-se a 23 de Agosto transacto o encerramento do Congresso Industrial Seringueiro, cujos trabalhos foram iniciados a 8 do mesmo mez, havendo concorrido grande numero de proprietarios de seringueiras, a convite do Prefeito do Departamento, afim de assentarem medidas tendentes ao desenvolvimento daquelle parte do Acre, especialmente no que concerne á industria extractiva da gomma elastica, principal fonte de riqueza do valle amazonico.

Sob a presidencia do Dr. Samuel Barreira, Sub-Prefeito em exercicio, na ausencia do Dr. Candido Mariano, aos quaes se deve a iniciativa da reunião do Congresso, foram no mesmo discutidas e votadas diversas e importantes medidas que urgem para a valorização e desenvolvimento da borracha, bem como outros assumptos de relevancia para a região acreana.

Antes de se dispersarem os congressistas resolveram, por unanimidade de votos, acclamar seu Presidente honorario o Sr. Dr. Nilo Pecanha, Chefe da Nação, aq qual deliberaram endereçar uma mensagem que é a synthese dos trabalhos realizados no Congresso e das questões nelle debatidas e approvadas.

Transcrevemos na integra os termos do referido documento, cuja importancia não precisamos encarecer.

“Ilm. Exm. Sr. Dr. Nilo Pecanha, digno Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil.

O Primeiro Congresso Industrial Seringueiro do Territorio do Acre, installado na cidade de Senna Madureira no dia 8 do vigente e hoje encerrado, usando do direito de representação assegurado pela Constituição Federal, vem por sua mesa, em virtude de deliberações tomadas, solicitar a V. Ex.

I. Leis sobre terras, conferindo o dominio de accôrdo com as posses actuaes.

II. Abertura de estradas de rodagem, ligando entre si os pontos principaes de cada Departamento, sendo para o do

Purús, partindo de Senna Madureira, uma ao alto Yaco, outra ao alto rio Purús e duas outras aos rios Cayatê e Macanhã.

III. Estrada de Ferro entre a cidade de Senna Madureira e a foz do rio Acre.

IV. Linhas telegraphicas ligando entre si os Departamentos e destinadas a serem ligadas com a linha de Rondon, de Mato Grosso a Santo Antonio do Madeira.

V. Subvenções a vaporés ou companhias que façam viagens das cidades do Rio de Janeiro, Belém e Manaus ás sedes dos Departamentos e a todos os pontos navegaveis do Territorio.

VI. Normalização dos preços das passagens e fretes para o Territorio, mediante tarifas modicas e estaveis.

VII. Isenção de fretes e impostos dos machinismos importados pelo Territorio e destinados ás industrias agricolas e outras.

VIII. Applicação da legislação vigente sobre povoamento do sólo e colonização, pela introdução *largu-manu*, feita a expensas do Governo, no territorio, de operarios e colonos.

IX. Creação em Senna Madureira de uma repartição aduaneira e Mesas de Rendas em outros pontos do territorio.

X. Creação de uma Delegacia Fiscal em Senna Madureira e collectorias em outros pontos.

XI. Creação de administrações dos correios nas cidades mais habitadas e de agencias postaes em outros lugares.

XII. Decretação de justos impostos sobre o commercio ambulante, chamado — de regatão — pelos graves prejuizos que acarreta ao commercio regular.

XIII. Nomeação e custeio de uma comissão especial, idonea, que vá estudar nos centros produtores de borracha, especialmente em Ceylão, os processos alli adoptados de plantio, cultura e preparo da borracha.

XIV. Instituição de premios aos maiores cultores de seringueiras, aos instructores de processos mais aperfeçoados do preparo da borracha, aos principaes agricultores pela extensão de suas lavouras e pelos machinismos empregados; aos mais esforçados criadores e introductores de animaes de boas raças, extensão de seus campos naturaes ou artificiaes e qualidades de pastagens.

XV. Creação de uma escola theorica e pratica de agronomia, na sede de cada um dos actuaes Departamentos.

XVI. Creação de internatos na sede de cada um dos termos judicarios, destinados a dar instrução primaria aos filhos de seringueiros que residem, na maioria, longe dos pontos onde existem escolas publicas.

XVII. Creação, na cidade de Senna Madureira, de uma agencia do Banco Central Agrícola, conforme a obrigação constante do art. 4.º do Decreto n. 1.782, de 28 de Novembro de 1907.

XVIII. Disposições legais no sentido de serem obrigados os seringueiros, fazendeiros, senhores de engenho e mais proprietarios á indemnização a quem de direito, do saldo devedor dos operarios, segundo suas cadernetas (regulamento n. 6.437, de 27 de Março de 1907), quando admitidos em suas propriedades ou serviços, por si ou por seus prepostos.

XIX. Disposições penaes para os infractores e faceis meios na applicação das disposições do art. 205 do Codice Penal, verificadas manobras fraudulentas da parte dos admittentes.

XX. Redução do imposto sobre a exportação da borracha, attendendo-se a que o de 12 olo, cobrado pela Bolivia, paiz limítrope, favorece o contrabando, já existente.”

Por iniciativa da Associação Commercial do Amazonas, deve reunir-se em Fevereiro de 1910, na cidade de Manaus, um Congresso Commercial, Industrial e Agrícola, ao qual também será annexada uma exposição de borracha.

Tambem se effectou em Quarahim, no Estado do Rio Grande do Sul, em No-

vembro, com assistencia de cinquenta delegados, o quarto Congresso Industrial do referido Estado, cujo objectivo é cooperar para o desenvolvimento das forças economicas desse departamento e do Brasil.

**Ensino tecnico profissional** — Em 23 de Setembro foi assignado o seguinte decreto n. 7.366, instituindo, nas Capitales dos Estados, escolas de aprendizes artifices para o ensino profissional primario e gratuito:

“O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, em execução da lei n. 1.606, de 29 de Dezembro de 1908:

Considerando: que o augmento constante da população das cidades exige que se facilite ás classes proletarias os meios de vencer as difficuldades sempre crescentes da luta pela existencia;

que para isso se torna necessario, não só habilitar os filhos dos desfavorecidos da fortuna com o indispensavel preparo tecnico e intellectual, como fazel-os adquirir habitos de trabalho proficuo, que os afastará da ociosidade ignorante, escola do vicio e do crime;

que é um dos primeiros deveres do Governo da Republica formar cidadãos uteis á Nação;

Decreta:

Art. 1.º Em cada uma das Capitales dos Estados da Republica o Governo Federal manterá, por intermedio do Ministerio da Agricultura, Industria e Commercio, uma escola de aprendizes artifices, destinada ao ensino profissional primario e gratuito.

Paraphrasso unico. Estas escolas serão installadas em edificios pertencentes á União, existentes e disponiveis nos Estados, ou em outros que pelos Governos locais forem cedidos permanentemente para o mesmo fim.

Art. 2.º Nas escolas de aprendizes artifices, custeadas pela União, se procurará formar operarios e contra-mestres, ministrando-se o ensino pratico e os conhecimentos technicos necessarios ao officio, havendo para isso, até o numero de cinco as officinas de trabalho manual ou mecanico que forem mais convenientes e necessarias no Estado em que funcionar a escola, consultadas, quanto possível, as especialidades das industrias locais.

Paraphrasso unico. Estas officinas e outras, a juizo do Governo, ir-se-hão installando á medida que a capacidade do predio escolar, o numero de alumnos e demais circunstancias o permitirem.

Art. 3.º O curso de officinas durará o tempo que fór marcado no respectivo programma, approved pelo Ministro, sendo o regimen da escola o de externato, funcionando das 10 horas da manhã ás 4 horas da tarde.

Art. 4.º Cada escola terá um director, um escriptuario, tantos mestres de officinas quantos sejam necessarios e um porteiro-continuo.

§ 1.º O director será nomeado por decreto e vencerá 4:800\$ annuaes.

§ 2.º O escriptuario e o porteiro-continuo serão nomeados por portaria do Ministro, vencendo o primeiro 3:000\$ e o ultimo 1:800\$ annuaes.

§ 3.º Os mestres de officinas serão contratados por tempo não excedente a quatro annos, vencendo 200\$ mensaes, além da quota a que se refere o art. 11 do presente decreto.

Art. 5.º As escolas de aprendizes artifices receberão tantos educandos quantos comporte o respectivo predio.

Art. 6.º Serão admittidos os individuos que o requererem dentro do prazo marcado para a matricula e que possuirem os seguintes requisitos, preferidos os desfavorecidos da fortuna:

a) idade de 10 annos, no minimo, e de 13, no maximo;

b) não soffrer o candidato molestia infecto-contagiosa, nem ter defeitos que o impossibilitem para o aprendizado de officio.

§ 1.º A prova desses requisitos se fará por meio de certidão, ou atestado passado por autoridade competente.

§ 2.º A prova de ser o candidato destituído de recursos será feita por atestação de pessoas idoneas, a juizo do director, que poderá dispensal-a, quando conhecer pessoalmente as condições do requerente á matricula.

Art. 7.º A cada requerente será apenas facultada a aprendizagem de um só officio, consultada a respectiva aptidão e inclinação.

Art. 8.º Haverá, em cada escola de aprendizes artifices, dous cursos nocturnos: primario, obrigatorio, para os alumnos que não souberem ler, escrever e contar, e outro de desenho, tambem obrigatorio, para os alumnos que carecerem dessa disciplina para o exercicio satisfactorio do officio que aprenderem.

Art. 9.º Os cursos nocturnos, primario e de desenho, ficarão a cargo do director da escola.

Art. 10. Constituirá renda da escola o producto dos artefactos que sahirem de suas officinas.

§ 1.º Esta renda será arrecadada pelo director da escola, que com ella satisfará a compra de materias necessarias para os trabalhos das officinas.

§ 2.º Semestralmente o director dará balanco na receita e despeza das officinas e recolherá o saldo á Caixa Economica ou Collectoria Federal, para o destino consignado no artigo seguinte.

Art. 11. A renda liquida de cada officina será repartida em 15 quotas iguaes, das quaes uma pertencerá ao director, quatro ao respectivo mestre e 10 serão distribuidas por todos os alumnos da officina, em premios, conforme o grão de adiantamento de cada um e respectiva aptidão.

Art. 12. Haverá annualmente uma exposição dos artefactos das officinas da escola, para o julgamento do grão de adiantamento dos alumnos e distribuição dos premios aos mesmos.

Art. 13. A comissão julgadora para a distribuição dos premios a que se referem os arts. 11 e 12, será formada pelo director da escola, o mestre da respectiva officina e o inspector agricolo do districto.

Art. 14. No regimento interno das escolas, que será opportunamente expedido, pelo Ministro, serão estabelecidas as attribuições e deveres dos empregados, as disposições referentes á administração da escola e das officinas e outras necessarias para seu regular funcionamento.

Art. 15. Os programmas para os cursos serão formulados pelo respectivo director, de accôrdo com os mestres das officinas, e submettidos á approvação do Ministro.

Art. 16. As escolas de aprendizes artifices fundadas e custeadas pelos Estados, Municipalidades ou associações particulares, modeladas pelo typo das que trata o presente decreto, poderão gozar de subvenção da União, marcada pelo Ministro, tendo em vista a verba que lhe fór consignada para esse effeito no orçamento do Ministerio da Agricultura, Industria e Commercio.

Art. 17. Aos inspectores agricolas compete, dentro dos respectivos districtos, a fiscalização das escolas de aprendizes artifices, custeadas ou subvencionadas pela União.

Art. 18. Revogam-se as disposições em contrario.”

Ao terminarem o anno já estavam funcionando algumas dessas escolas, das quaes se devem esperar apreciaveis resultados praticos. Se todavia, no correr do tempo, não lhes fór dada a feição theorica que infinitamente predomina em quasi todo o ensino, no Brasil.

**A tarifa das Alfandegas** — No intuito de proceder á revisão da tarifa das Alfandegas, o Governo nomeou uma comissão sob a presidência do Ministro da Fazenda, que era então o Sr. Dr. David Campista, e constituída pelos Srs. Leopoldo de Bulhões, Presidente da Associação Commercial do Rio de Janeiro, Serzedello Corrêa, Presidente do Centro Industrial do Brasil, Wenceslão de Oliveira Bello, Presidente da Sociedade Nacional de Agricultura, Coronel José de Oliveira Castro, Presidente da Associação dos Empregados no Commercio do Rio de Janeiro, e Corrêa da Costa, ex-Inspector da Alfandega do Rio de Janeiro.

A revisão torna-se cada vez mais necessária, não só porque a tarifa em vigor, tendo sido organizada em 1899, tem onze annos, o que é muito para abranger as supervenientes manifestações e necessidades da evolução economica mundial, mas também porque em cada anno, na votação das leis orçamentarias, tinha sido feita não pequena cópia de alterações das taxas especificas, da classificação da materia tributada e até da quota em ouro, o que evidentemente transformou por completo essa tarifa, ao passo que a tornava confusa e da mais difficil applicação.

No discurso com que abriu a sessão inaugural dos trabalhos da comissão, em 7 de Maio, o Sr. Dr. David Campista dando em traços largos o programma a desenvolver, começou por opinar pela obediencia ao criterio, que lhe parecia capital, das rendas, seguindo-se os demais interesses que se prendem ás tarifas, sendo certo que, no caso de se adoptar a redução, o resultado immediato, certo, inevitavel, provado, seria diminuição da receita, ao passo que as compensações são problemáticas e constituem resultado quando muito provavel e nenhum Ministro da Fazenda se aventurou ainda a tentar a experiencia.

Assim raciocinando, acresceram então, no seu parecer, a orientação dos trabalhos deve ter como principal ponto de referencia a renda que não se deve procurar diminuir, quando as despesas tendem a crescer, o que, aliás, modernamente se dá em todos os países.

Entrando mais particularmente no assumpto, declarou que o que ha primeiro a fazer é pôr de accordo a taxa de cambio actual, que é de 15 dinheiros, com a de 12, que ainda é a cobrada nas Alfandegas.

Tal medida, porém, precisa de uma compensação, pois importa numa baixa da renda de 20 por cento.

Essa compensação pôde achar-se em outra medida que, além de equilibrar essa baixa, irá trazer grandes vantagens pela sua facilitação, ao calculo das tarifas, sobre a importação.

Havendo duas tarifas, uma de 50 por cento, outra de 35 por cento, bastará unificar as duas tarifas em 50 por cento, ficando ao mesmo tempo compensada a differença para menos, produzida pela uniformização da taxa cambial e das tarifas das Alfandegas.

Trata-se apenas de uma compensação que, segundo calculos por approximação, pôde fazer occorrer apenas uma pequena differença para mais na renda da Alfandega, sem prejudicar a importação.

Isso é tanto mais necessario quanto a tendencia natural para a desclassificação de productos da taxa de 50 por cento para a de 35 por cento dá lugar a uma enormidade de recursos que abarrotam o despacho dos Ministros da Fazenda, outro inconveniente que a uniformização viria sanar.

O Sr. Ministro da Fazenda lembrou ainda os desejos do Sr. Presidente da Republica de que se conceda a maior protecção possível á agricultura, o que era também seu entender, porquanto a agricultura constitue ainda entre nós um factor de immediata importancia da riqueza publica.

Parece-lhe que na organização das novas tarifas deve-se attender muito a tudo quanto venha a representar vantagem para a agricultura.

Lembrando o proverbio latino — *In medio virtus*, — acha que se deve dar protecção ás industrias que se mostram vigorosas e sufficientemente desenvolvidas, sem se chegar aos extremos do proteccionismo, como também a ninguém é aconselhavel o excesso do livre-cambismo.

Ponderou que propriamente não temos tarifas e não pequeno tem sido o seu embargo quando representantes de nações estrangeiras lhe pedem informações sobre as nossas tarifas, ou sobre a de qualquer objecto, tal a confusão e infinidade de emendas, reformas parciais, alterações que lhe trazem os successivos orçamentos, piorando o seu estado, já de si confuso. Entendendo que o que se tem adoptado e se adopta como nossas tarifas não pôde servir de base para os estudos da comissão, propoz que elles se baseassem em dous projectos apresentados á Camara, um dos quaes do Sr. João Luiz Alves.

Em subsequentes reuniões semanais a Comissão deu principio e seguimento aos seus trabalhos, preocupando-se, como ponto de partida, com a conveniencia de preliminarmente indagar, compulsando as estatísticas, documentos e informações officias, qual seria o resultado da applicação simultanea das duas percentagens representando a differença da taxa cambial e a uniformização da quota em ouro. Desse trabalho foi encarregado o Sr. Serzedello Corrêa, o qual dias depois apresentava o relatório que damos em annexo.

Já o Sr. Baptista Franco, antigo Inspector da Alfandega do Rio, agindo por tentativas, tinha feito um trabalho desse genero, no sentido de approximadamente discriminar, no total arrecadado em ouro, do exercicio de 1906, quanto provinha da quota de 50 % e quanto da de 35 %; e opinou que essas duas quotas concorriam á formação do total, na razão de 1 para 3, isto é, um terço resultaria da quota de 50 % e os dous terços restantes da de 35 %.

Calculando sobre essa base, elle chegou á conclusão de que a uniformização da quota ouro em 50 % produziria um augmento de direitos, nessa especie, que, com referencia ao alludido exercicio importaria em 6.510 contos, ou cerca de 28,5 %.

O Sr. Serzedello Corrêa, confirmando a exactidão dos calculos que deram esse resultado, opinou, entretanto, que o augmento não se eleva a essa somma, tendo havido omissão de deduzir 20 % do total arrecadado, pela differença decorrente da alteração da taxa cambial.

Introduzindo esse elemento no calculo, verificou que a aggravação dos direitos em ouro não excederia de 651 contos, ou cerca de 2,8 %; mas, convertido em papel esse excesso e abatida a sua importancia do deficit que se daria sobre a parte cobrada em papel, igualmente pela deducção da differença da taxa cambial — o resultado final seria um desfalque, na renda alfandegaria, de cerca de 4.500 contos, só na Alfandega do Rio, elevando-se, na totalidade, a cerca de treze mil e tantos contos.

Passando, então, a fazer obra sua, o illustre membro da Comissão de Tarifas tomou por base a "nota dos artigos que pagam 50 %", fornecida pela Alfandega desta Capital, e, "como tivesse a renda arrecadada e decorrente de cada classe da tarifa", conjugou esses elementos, tentando approximar-se da realidade o bastante para affirmar que a relação de 1 para 3, encontrada pelo Sr. Baptista Franco, era completamente falsa.

Compulsando os elementos com que operava, verificou o Sr. Serzedello que, com referencia ao exercicio de 1907, a quota de 50 % concorreu na proporção de 48,4 % e a de 35 % na de 51,6 % pa-

ra formar a renda em ouro das Alfandegas.

Firmando-se nesse ponto de partida, tirou então a illação de que a uniformização da quota ouro em 50 %, conjugada á alteração da taxa cambial, deveria determinar, na parte em ouro, uma diminuição de 1.400 contos em papel, e na parte em papel uma differença de 9.000 contos, perfazendo um desfalque de 10.400 contos na receita, além da minoração do resultado dos impostos addicionaes em ouro, affectos ás obras do porto e aos cereaes. Este deficit, que se refere só á Alfandega do Rio, achar-se-hia triplicado para as de toda a União, elevando-se assim ao triplo ou 31 mil contos — tudo produzindo um decrescimento de receita de mais, talvez, de 15 %.

Apoiando-se nestes fundamentos, propoz que, adoptadas as duas medidas — mudança da taxa cambial em 15 d. e uniformização da quota ouro em 50 % — se introduzissem nas taxas especificas de cada artigo, ou nos direitos a cobrar, alterações que annullam essa redução na venda; e se este alvitre não pudesse ser aceite que á alteração da taxa cambial se additasse a cobrança integral dos direitos em ouro.

Quem pôde, entretanto, assegurar que as bases em que se fundou o Sr. Serzedello ao formular sua proposta, estivessem mais certas do que as do Sr. Baptista Franco, que elle reputou falsas?

Quiz o destino que a reunião na qual foi lido esse relatório e que, se não nos falla a memoria, era a terceira, fosse a ultima presidida pelo Sr. Dr. David Campista; dias depois fallecia o Presidente Affonso Penna e, enquanto se organizava o novo Governo, houve uma pausa de quasi um mez nos trabalhos da Comissão.

Só no ultimo dia do mez de Junho é que o Sr. Dr. Leopoldo de Bulhões, querendo proseguir no trabalho iniciado pelo seu antecessor, e que acompanhou como membro da Comissão para esse fim nomeada, na qualidade de Presidente da Associação Commercial do Rio de Janeiro, convocou uma nova reunião que, como titular da Fazenda, presidiu.

A essa reunião compareceram todos os membros, á excepção do representante da Associação, cujo Presidente, em substituição ao Dr. Bulhões ainda não tinha sido escolhido.

Aberta a sessão, foi o primeiro a fallar o Dr. Corrêa da Costa que, mostrando discordar do criterio estabelecido da não diminuição da renda, em absoluto, disse ser natural que os trabalhos tivessem uma nova orientação.

Concordando, o Dr. Bulhões demonstrou a utilidade do trabalho de revisão tarifaria feito em 1897, apesar da accusação que se lhe fez de ter corrido para a baixa da renda. Entretanto esqueciam-se os seus criticos de que outra foi a causa da baixa da renda das Alfandegas, já manifestada antes dessa revisão, em consequencia da crise do café que começara em 1896.

Continuando, disse que a preocupação da actual Comissão era agora outra, isto é, consolidar as taxas ouro em uma só e reduzir a taxa cambial, de modo a uniformizar o systema tarifario.

Concluio optando para que se tomasse como base a revisão de 1897, sem a qual seria muito difficil o trabalho da Comissão.

Lembrou que essa revisão foi adoptada sem emendas e achava que, agora, discutidas todas as opiniões sem preocupações, poderia conseguir-se o mesmo resultado.

Entrando no desenvolvimento do programma dos trabalhos, o Ministro da Fazenda abordou a questão dos direitos *ad valorem*, pela necessidade de rever-se a tabella dos valores offi-

ciaes das mercadorias despachadas nessas condições, pois elles têm baixado.

Proseguindo, disse ser necessario fazer-se esse trabalho com a maxima approximação possível do valor real das mercadorias a despacho.

Entrou no exame da segunda questão, a da cobrança em ouro, que, sendo total, não seria favoravel aos interesses do Thesouro, porquanto forçalo-hia a converter uma parte de ouro em papel, a que fosse necessaria para fazer os pagamentos em papel, ficando o Governo preso ás contingencias dessas operações.

Mostrou que a medida de se cobrar uma parte em ouro e a outra em papel era exactamente para manter a estabilidade do orçamento papel-ouro.

O Dr. Corrêa da Costa demonstrou então a necessidade da unificação das taxas de 35 e 50 por cento numa só para facilitar a arrecadação e impedir as desclassificações de que os interessados se valem, procurando a taxa de 35 por cento, parecendo-lhe que seria conveniente uniformizal-a em 40 por cento, ficando os 60 por cento restantes em papel para a despeza papel, visto como só podemos contar com a Alfandega como fonte de receita.

Occupando-se do proteccionismo, o Dr. Bulhões disse que seria preciso ahí agir com muito cuidado, de modo a não provocar debates, attendendo-se cuidadosamente aos direitos reaes e demonstrados da protecção tarifaria. A proposito citou a opinião expendida pelo Dr. Americo Werneck no seu livro, segundo a qual muitos productos lhe pareciam já lautamente protegidos, citando os generos agropecuarios, ao ver do publicista, excessivamente protegidos.

Como terceiro ponto capital dos trabalhos da Comissão, o Dr. Bulhões apontou o caso das isenções de direitos que estão em grande anarchia e que é preciso regularizar.

Demonstrando, esse estado de desorganização, o Sr. Ministro contou o que se deu com o Sr. Senador Silverio Nery e que foi noticiado de modo a carecer de uma explicação.

Foi o caso que tendo o Senador pelo Amazonas importado um automovel no valor de 10.000\$, pagou a taxa de 7 por cento para os automoveis, isto é, 700\$000.

Desarranjando-se o motor e soffrendo avaria que tornou necessaria a sua volta á fabrica de onde viera, para lá voltou.

Concertado, aqui chegou o automovel e, no gozo do direito do art. 9º, que dá isenção de importação aos objectos que voltam para o estrangeiro e voltam nestas condições, dentro de um prazo estabelecido, o automovel devia ser despachado pelo seu dono apenas pagando os direitos de expediente, taxa de 2 por cento das obras do porto e varias outras cousas. Accumuladas umas sobre outras essas despesas, aconteceu que, para entrar isento de direitos, o automovel teria de custar mais 1.100\$000.

A resolução do Conselho de Fazenda negando o favor da isenção foi, ao contrario do que devia ser uma vantagem para o proprietario do automovel, que pagou novamente 700\$ de direitos de importação afim de evitar a despeza de 1.100\$ que lhe traria o favor da isenção.

Por ahí se vê que a isenção redunda quasi sempre em aggravação de direitos, sendo, portanto, necessario que ella venha a ser uma cousa real.

O Dr. Bulhões conta ainda outro caso, quando a imprensa pretendeu a redução de taxa sobre o papel de impressão, recusando a isenção porque essa resultaria em aggravação, sendo, então, fixada a taxa de 4 réis por kilogramma.

Outra parte das isenções que merecem observações do Dr. Bulhões foi a que favorece os instrumentos e machinismos da agricultura, difficulitada pela restricção da importação feita directamente pelo agricultor, quasi sempre sem relações directas com os vendedores estrangeiros, como se pôde verificar.

O proprio Ministro recebeu de Mato Grosso um telegramma de um agricultor reclamando contra essa restricção, mas nada pôde fazer em vista da letra expressa da lei que a impõe.

Voltando ainda sobre o assumpto dos *onus* que sobrecarregam as mercadorias favorecidas pelas isenções, o Dr. Bulhões disse que elles devem ser diminuidos para se tornarem isentos de facto, sendo que um delles, o imposto de 2 por cento, ouro, creado como garantia do pagamento do emprestimo feito para as obras do porto, tende a desaparecer, com a installação do novo cães, que, funcionando, dará por si mesmo renda para a amortização desse emprestimo, com a cobrança de armazenagem, embarque e desembarque, atracação, etc.

Não obstante as preocupações principaes que mostrou deverem presidir aos trabalhos, lembrou que a Comissão era forçada a ter também em vista os interesses do Thesouro, agora que não temos outra fonte importante de receita. Esperava que conseguiriam fazer obra mais perfeita do que a que foi levada a effecto em 1897.

Lembrou ainda o Sr. Ministro a conveniencia de serem os trabalhos da tores da receita e da tarifa, Comissão acompanhados pelos relatores da receita e da tarifa, da Camara.

Nesse extenso discurso em que o Sr. Bulhões inaugurou a sua presidência á Comissão das Tarifas, foi ainda objecto de referencia o exame das bagagens de passageiros nas Alfandegas; e o Ministro demonstrou conhecer bem os vexames e exigencias de que são victimas os particulares que desembarcam no Brasil, sob a continua suspeita de trazerem mercadorias destinadas ao commercio e sob a eterna esperanza, em que vive o funcionalismo aduaneiro, de encontrar materia em que possa lançar muitas de que directamente aproveita; e opinou que era preciso modificar o rigor da lei que autoriza taes excessos.

Considerando que muito já tinha a Comissão adiantado em discussões, o Ministro indicou a conveniencia de entrar immediatamente em materia, devendo ser lembrado, todavia, que no exercicio dessa função era preciso que, consultando os nossos interesses, não esquecemos os das outras nações.

Nestes termos, procedeu-se á immediata distribuição do trabalho de revisão entre os diversos membros da comissão.

Em um só dia adiantou-se mais trabalho do que nas sessões que até ahí se tinham realizado.

Foi ainda objecto de estudo, na sessão seguinte, a questão da uniformização da taxa em ouro, combinada com a alteração do cambio de 12 para 15 d. e o Sr. Dr. Bulhões apresentou um elemento novo organizado pelo Sr. Alexandre Sattamini e que, se é directamente extrahido dos despachos dia a dia processados, está isento de conjectura e offerece, embora attinente a espago de tempo muito curto, segurança que absolutamente não comportam os dados em que se basearam os calculos anteriores.

Esse elemento é o apanhado da renda dos mezes de maio a Junho ultimos, da Alfandega do Rio de Janeiro, comprehendendo, em relação a cada um desses mezes, o total dos direitos arrecadados, as importancias, contidas nesse total, da parte em papel e da parte em ouro, e desta a somma proveniente da quota de 50 % e a da de 35 %.

Dos algarismos assim apresentados verifica-se que a totalidade dos direitos arrecadados do mez de Maio elevou-se á quantia de 4.565.482\$808, sendo em papel 2.871.413\$335 e em ouro 1.694.069\$473, decompondo-se esta somma em réis 1.373.567\$839, proveniente da quota de 35 % e 320.501\$834 da de 50 %.

Assim como também se verifica que os direitos cobrados no mez de Junho atingiram á importancia de 4.287.674\$713, sendo em papel 2.706.544\$547 e em ouro 1.581.130\$166, decompondo-se esta somma em 1.312.983\$444 proveniente da quota de 35 % e 268.146\$722 da de 50 %.

Utilizando esses dados evidentemente valiosos, achou o Sr. Sattamini que, uniformizada a cobrança em ouro, na quota de 40 %, produziria em Maio 1.581.130\$166, decompondo-se esta em 1.826.193\$120, ou mais 132.123\$647 e em Junho 1.715.883\$, ou mais 133.939\$719 do que a realizada.

Este calculo, porém, não está isento de erro, porque encerra somente a uniformização da quota ouro, conservando intacta a tarifa correspondente ao cambio de 12 d. que, entretanto, devem alterar pelo de 15 d. Foi este o ponto de reparo do Sr. Serzedello, que por este motivo o impugnou.

Effectivamente, conjungando-se a uniformização da quota ouro á mudança da taxa cambial, teremos:

|  |                |
|--|----------------|
| Importancia arrecadada no mez de Maio.....   | 4.565.482\$808 |
| Differença decorrente da alteração da taxa cambial da tarifa—20 %.   | 913.096\$561   |
| Retirando desta importancia a quota papel, de 60 %.....  | 3.652.386\$247 |
| Evidencia-se a quota em ouro, de 40 %.....   | 2.101.431\$748 |
| que, comparada á que foi realizada .....   | 1.460.954\$499 |
| determina um deficit de que convertido em papel com a addição do agio do ouro.....   | 1.694.069\$473 |
| corresponde em papel a Compara- do o resultado da quota em papel ...   | 233.114\$974   |
| com a efectiva- mente realizada .....  | 186.491\$970   |
| verifica-se o deficit de..   | 410.606\$953   |
| que adicionado ao da quota em ouro produz o deficit total.....   | 1.099.598\$339 |
| correspondente a 18,5 % da renda arrecadada, cuja importancia assim se expressa inteiramente em papel:   |                |
| Parte arrecada em papel 2.871.413\$335   |                |
| Dita em ouro ..  | 1.694.069\$473 |
| Agio do ouro .....   | 3.040.325\$051 |
| Total expresso em papel  | 5.920.738\$386 |
| Procedendo-se ao mesmo calculo com referencia ao mez de Junho, verifica-se um deficit total de 1.024.794\$347, correspondente a 18,4 por cento da renda arrecadada e cuja importancia inteiramente expressa em papel é de réis 5.552.578\$845. |                |

As conclusões, portanto, que decorrem do trabalho do Sr. Alexandre Sattamini, assim completado, são factíveis de deduzir.

Resalta imediatamente do exame dos algarismos expostos que, se era falsa a relação de um para tres, encontrada pelo Sr. Baptista Franco entre as mercadorias que concorrem á importação sujeitas á quota em ouro de 50 por cento e as que incidem na de 35 por cento, menos falsa não é a do Sr. Serzedello, de quasi um para dous; porquanto, se são exactos os dados trazidos pelo Sr. Sattamini a proporção quanto ao mez de Maio é de 14 por cento de mercadorias sujeitas á quota ouro de 50 por cento e 86 por cento das sujeitas á de 35 por cento, e que corresponde approximadamente á razão de um para sete; e quanto ao de Junho, expressa-se a proporção em 12, 6 por cento de mercadorias da quota de 56 por cento e 87, 4 por cento das de 35 por cento, correspondendo á razão de um para oito.

Cumpra, porém, formular immediatamente uma objecção que parece da maior relevancia: — concorrerão igualmente á importação, nos demais mezes do anno, as mercadorias de uma e de outra quota ouro, na mesma ou em approximada proporção?

Um calculo do engenheiro Sr. Francisco Feio, publicado na "Gazetilha" do Journal, veio, por outro lado, esclarecer a questão, determinando mathematicamente as quotas em ouro que concorreram á formação da renda actual da desta Capital durante o anno de 1908 e cuja importancia foi assim constituída: Papel..... 39.545.318\$670

Pelo processo indicado pelo alludido engenheiro, determinam-se os seguintes valores: 65 por cento papel..... 27.520.515\$018

30 por cento papel..... 12.024.803\$652

Somma..... 39.545.318\$670

35 por cento ouro..... 14.818.738\$856

50 por cento ouro..... 12.024.803\$652

26.843.542\$508

A somma dos direitos de consumo tendo sido de 66.383.861\$178, a uniformização da cobrança em ouro na proporção de 40 por cento, acertadamente indicada pelo Ministro da Fazenda, teria produzido 26.555.544\$471, isto é, a insignificante differença para menos de réis

287.998\$037, que corresponde a pouco mais de 1 por cento da quantia ouro effectivamente arrecadada em 1908.

Afinal o que se resolveu sobre esta materia foi somente alterar a taxa para 15 d. nas applicações do cambio á conversão do valor official; não se fazendo, porém, na importancia dos direitos especificos, o abatimento correspondente á mudança da taxa cambial.

Foi tambem resolvido que servissem para base no calculo dos valores officiaes, os despachos da Alfandega, entendo o Sr. Ministro da Fazenda, que as facturas consulares não offerecem garantia segura, porque os valores ali são discretionarios, não representam a sua expressão commercial, o que, quanto ás facturas commerciaes, não se dá, principalmente na nossa Alfandega, onde o fisco é especifico e não ad valorem em geral.

Isso tira qualquer interesse da factura commercial registrar valores que não os verdadeiros, os valores commerciaes dos objectos a despachar.

Por proposta do Ministro, tendo sido convidados a fazer parte da comissão os Srs. Alexandre Sattamini, Oscar Daunecker e Baptista Franco, e como fosse indicado para representar a Associação Commercial o Sr. Carlos Schlosser, a comissão achou-se alterada não só pela entrada destes membros, mas tambem pela saída do Sr. Dr. Serzedello Corrêa, nomeado Prefeito do Districto Federal, que foi substituído pelo Sr. Jorge Street.

Vencidos esses trabalhos preliminares e preparatorios e conquanto tenha sido determinado que a revisão não se faria segundo a ordem numerica das differentes classes da tarifa, mas á medida que os respectivos relatores as houvessem concluído e apresentado, coube ás classes 1ª e 2ª, relatadas pelo Dr. Oliveira Bello, servir de base aos primeiros debates propriamente attinentes á revisão e iniciados na sessão de 7 de Julho.

Não tentaremos mesmo resumir esses debates, para não alongar em demasia a materia deste já volumoso Retrospecto; limitando-nos a referir um ou outro incidente que nos pareça interessante e digno de menção.

Discutida após extensa justificação, em que o relator teve ensejo de abordar interessantes questões que constituem o problema economico do Brasil, emendada e final submettida á votação, só na sessão de 3 de Setembro foi approvada a classe 1ª, cuja definitiva redacção é a seguinte:

Table with columns: Mercadorias, Unidades, Direitos, Razão, Taxas - Qualidade do envoltorio, Abatimentos. Rows include Classificacao I, Animas vivos e dissecados, Carnarios e outros, Aves de cantho e de luxo, Gado, Peixes pequenos de luxo, Dissecados proprios para museu ou gabinete de historia natural.

Já simultaneamente, porém, tinha entrado em discussão a classe 2ª, assim como, nos ultimos dias de Agosto, tinha sido apresentada pelo mesmo relator a classe 3ª.

A proposta referente á classe 2ª só foi inteiramente apresentada á Commissão na sessão de 23 de Julho, e nos debates a que deu lugar salientou-se principalmente o artigo que comprehendendo os chapéus de pelo. Esta mercadoria, pela tarifa actual, paga 68\$100 de direito por unidade, sujeito á quota, em ouro, de 50 por cento, e sob a razão de 60 por cento; o relator propoz a taxa de 4\$800, sob a mesma razão tarifaria, encontrando immediata opposição dos fabricantes de chapéus nacionaes, que impugnavam a taxa não só em absoluto, mas ainda em relação á que fór a proposta para os pellos de lrebre, castor, etc., que constituem materia prima dessa industria.

"O chapéo estrangeiro—diziam na sua representação esses industriaes—que havia desaparecido do nosso mercado, terá franca entrada, prejudicando consideravelmente os industriaes, que não têm poupadlo esforgos para beneficiar esta industria, e que actual-mente, em qualidade, compete com qualquer similar estrangeiro, não podendo, entretanto, competir no preço, pelos motivos que aqui passamos a expor.

Se a proposta apresentada vigorar, o resultado será desastroso, pois fatalmente trará o enfraquecimento e por fim a extinção completa da industria de chapéus no Brasil."

Por outro lado, os Srs. Alberto Rodrigues & C., representantes de uma marca de chapéus estrangeira, dirigiram-se á Commissão aplaudindo a redução do valor official dos seus productos, na proposta para a 2ª classe da tarifa e assegurando que, passando a proposta em julgado, poderiam reduzir o preço do chapéo de 25% para 20\$000.

Commentando a representação dos fabricantes, o relator dessa classe defendeu-se das arguições que lhe eram feitas; elle já tinha tido o prazer de ser procurado pelos signatarios da reclamação apresentada na ultima reunião.

Nessa entrevista manifestara seu intuito de auxiliar a industria nacional dos chapéus; somente em vez de adoptar o systema até hote seguido e que consiste em dar-lhe margem para augmentar o preço de seus productos, graças ao encarecimento do similar estrangeiro, mediante elevados direitos alfandegarios, adoptaria outro meio no intuito de harmonizar o interesse da industria com o dos consumidores. Esse meio seria o de concorrer para que diminuísse o custo de produção de chapéus pela obtenção das materias primas a preços mais reduzidos, o que seria obtido reduzindo-se o mais possível as respectivas taxas de importação. Explicaria então que, feito isso, desaggravaria tambem, mas em menor proporção, a taxa dos chapéus estrangeiros, determinando assim o barateamento do genero, qualquer que fosse a procedencia, com vantagem para o publico e sem prejuizo para a industria, que seria compensada pelo maior barateamento das materias primas.

Expuzera tambem as taxas que ia propor. Objectado que outras materias primas tinham maior importancia do que os pellos, promettera concorrer para que se fizesse o mesmo com relação ás suas taxas, para o que os Srs. industriaes combinaram em dar-lhe as necessarias informações. Assim se terminara a entrevista, ficando elle com a impressão de que os Srs. industriaes aceitavam satisfeitos o seu trabalho.

Sorpreendeu, portanto, a representação; maior foi a surpresa lendo-a, pois não lhe encontrou fundamento.

O orador seria mesmo incapaz de fazer tão grande carga a essa industria. O que della poderia se concluir é que a industria tinha progredido desde 1825, adquirindo avultados capitães com a accumulção dos resultados alcançados, quando concorria com o similar estrangeiro; hoje que abasteca todo o mercado do Brasil, graças á tarifa, tornou-se ingrata, emprega os operarios mais caros do mundo, apura lucro insignificante, ao passo que o intermediario cobra "preços exorbitantes", "excedendo as leis da porcentagem" para que "não encontra limites".

Ora, se não houvesse exagero nas tintas desse quadro, o legislador poderia concluir dali a condemnação formal dessa industria e suspender a protecção tarifaria que lhe concedera, por não ser ella favoravel á industria, mas sim ao intermediario, que, em vista de seu procedimento, não pôde merecer a continução de taes favores em detrimento do consumidor, da receita publica e da propria industria.

Que propoz, no entanto, foi no intuito de auxiliar a industria, e se reduz ao seguinte: para os pellos conserve o mesmo valor official de 10\$ e kilo, pagando de direitos 1\$ em vez de 2\$, reduzida a razão de 30 por cento para 10 por cento e resultando dahi um abatimento de 48,4 por cento.

Para os chapéus consignou o valor de 7\$ em vez de 10\$600, conservando a mesma razão de 60 por cento, de que resultou para o respectivo direito a redução de 39,2 por cento.

Os Srs. industriaes não impugnavam os valores officiaes, portanto, ou acharam ainda elevada a taxa de 10 \$/4 para a materia prima ou muito fraca a razão de 60 %/ para os chapéus; não se manifestaram por esta forma, mas só se pôde modificar a relação que lhes desagradou diminuindo aquella taxa, ou augmentando esta, ou fazendo ambas as alterações.

Os chapéus, pela tarifa actual, estão pagando 128 %/ além dos 2 %/ das obras do porto e demais despesas da Alfandega. Certamente isso não pôde continuar, pois nada o justifica, quer em face dos bons principios economicos, quer perante as condições actuaes da industria.

E' opinião do relator que industriaes que devem se proteger, em vista do interesse geral do paiz, são as que entendem com a alimentação e com a defesa, condições primordiais de independencia; as que produzem ou que trabalham materias primas do paiz e que assim aproveitam riquezas naturaes. As primeiras são necessarias e se impõem sejam quaes forem os sacrificios que reclamem. As segundas são logicas, pois consistem em se tirar todo o possível proveito de bens que já se possuem, e o mais elementar bom senso economico as indica de preferencia, ás que transformam materias estrangeiras. Ainda no ponto de vista do trabalho nacional estas merecem a primazia porque alimentam a actividade extractiva ou agricola, além do trabalho fabril correspondente. São assim as que deixam no paiz a maior somma de proveitos.

Todas as mais são secundarias: são uteis, mas não são necessarias e assim não justificam sacrificios impostos ao bem estar da população e ao mesmo tempo aos recursos do erario publico para serem acclimados.

Ora, a industria de chapéus está neste ultimo caso. Portanto, se se tratasse de uma industria a crear, lhe negaria qualquer auxilio, pois que ella só teria razão de ser se conseguisse por si mesma produzir e vender mercadorias mais baratas do que similar estrangeira.

O Brasil está longe ainda de poder pretender produzir tudo aquilo de que carece. Quando mesmo, porém, quizesse desde já se encaminhar para essa aspiração, deveria, para ser sensato, firmarse primeiro nas industriaes que capitula nos primeiros grupos, levando-as ao seu completo desenvolvimento e progresso, e procurar depois conquistar as outras, mas progressivamente e não todas a um tempo, como se tem pretendido fazer, sommando-se os sacrificios que todas reclamam e, assim, diminuindo as rendas da Alfandega, e creando-se para a população uma situação afflictiva pelo encarecimento geral da vida.

Duas outras razões ainda justificariam essa conducta: a necessidade de dar rendas ás Alfandegas que precisam fornecer 80 %/ da receita da União e a necessidade de trocar com os paizes estrangeiros, já para garantia das boas relações que precisamos manter com estes, já para podermos melhor defender as industriaes que mais influem sobre a riqueza do paiz. Isso quanto ao lado economico.

Por outro lado, trata-se de industria muito antiga e que já tem sido protegida ha mais de 10 annos por uma taxa de 128 %/ que é prohibitivo para suas similares, com sacrificio da Alfandega em que a parcella relativa aos chapéus tem decrescido até quasi se annullar e á custa do publico que tem pago os chapéus mais caro do que quando comprava no estrangeiro.

Ora, ou a industria progrediu á sombra dessa protecção e já pôde se exigir, ao cabo de tão longo periodo, que ella dispense, pelo menos, uma parte de seus sacrificios, ou não progrediu e com isso demonstra essa inviabilidade.

Que prosperou, é evidente, pois que, pelo inquerito do Centro Industrial, já existem no paiz 46 fabricas, com o capital de 10.417.000\$, produzindo 15.384.000\$ de mercadorias, sendo uma parte desse capital constituído pelos proprios lucros, como dizem os Srs. industriaes e havendo, como é notorio, alguns que, vivendo dessa industria, são hoje abastados. Mas não é certamente isso que se tinha em vista com a protecção. Não se confunde prosperidade com progresso em industria. Aquella se mede pelos lucros e augmento da operações, o progresso porém, consiste, em particular, no aparelhamento para produzir cada vez melhor e cada vez mais barato. Só esse progresso é que pôde ser o objectivo da protecção e a justificativa para que o consumidor e o paiz possam por fim se compensar dos sacrificios que fizeram. A protecção não pôde ser indefinida e só pelo desejo de ter a industria dentro do paiz, se ella não é das que podem ser consideradas necessarias.

Sob o ponto de vista economico ella tem de ser temporaria, como um amparo durante a constituição organica da industria, para que esta se forme e robusteca até chegar a sua phase definitiva, por assim dizer adulta e possa então se emancipar e viver por si. Chegando a este ponto elle deve poder dispensar a tutela, sob pena de se tornar parasitaria.

Terá chegado a industria dos chapéus a este estado de progresso? Os Srs. industriaes dizem que sim, pois que seus productos são vendidos como estrangeiros. Acrescentam que vendem barato, chegando a se queixarem de pouco lucro, apezar do capital e o valor da produção estarem na proporção de 10 para 15. Dizem mais que o baixo preço por que vendem é devido á concorrência interna e o elevado preço por que o consumidor paga os chapéus é devido ás exigencias "exorbitantes", "sem limites", "fora das leis da porcentagem dos intermediarios".

Sendo assim, a questão está deslocada, não é mais entre o producto nacional e o estrangeiro e, portanto, a protecção alfandegaria não tem mais razão de ser. A questão é interna, está estabelecida entre os productores, uns com os outros e entre todos estes e seus intermediarios. A elles compete resolver-a e não mais ao Estado e ao consumidor, allimentando a uns e outros com o sacrificio de seus recursos.

Se a mercadoria é vendida ao consumidor por "preço exorbitante" e firma de proporção, nessa exorbitancia está a margem para ser diminuído aquelle preço, sem que o intermediario e muito menos o industrial tenha que receber a concorrência do similar estrangeiro, quando este entrar menos onerado com o abaixamento da tarifa.

Se são os intermediarios que prejudicam ao industrial e ao publico, o industrial que lhes faça concorrência, montando casas de varejo e vendendo mais barato, para obrigal-os a diminuir as suas exorbitancias. O orador já sugeriu isso aos Srs. industriaes que reclamam e agora está informado que já ha industrial que tenha adoptado esse alvitre, sem no entanto vender por menos do que os preços exorbitantes dos intermediarios, o que ainda mais enfraquece a reclamação da classe.

Como se vê ha vicio nessa industria e respectivo commercio que não compete ao Governo sanar com o remedio da tarifa protectora; antes convém reduzir-se a tarifa para que a ameaça do similar estrangeiro force aquellos interessados no genero nacional a se combinarem de modo que o consumidor possa obter a mercadoria por preços mais razoaveis.

Foi o que propoz. Entendendo, porém, que os capitães empenhados nessa industria e ao commercio merecem consideração e não devem ser expostos a um abalo excessivo, além de manter-lhes o amparo de uma taxa alta, como é a de 60 %/ procurou dar-lhes uma compensação diminuindo o custo de produção do genero nacional, para o que propoz para as materias primas uma redução de 48,4 por cento, ao passo que para os chapéus a diminuição é somente de 39,2 por cento, ficando cerca de 10 por cento de differença a favor da industria.

Considerando que o valor official adoptado já é elevado, o auxilio que a tarifa lhe dá pelo modo indicado, deve ser computado em 80 por cento.

Parece-lhe ser o maximo que o poder publico deve fazer, o mais compete aos interessados e está convencido de que desse modo a industria ainda continuará a prosperar.

Nessas condições, pensa não dever alterar o que propoz.

Essa defesa não podia agradar, como effectivamente não agradou, ao representante do Centro Industrial na commissão; ella encerra verdades evidentes de uma generalidade transparente sobre a protecção tarifaria ás industriaes fabricas, que, não já só no interesse dos fabricantes de chapéus, mas no de todos os numerosos membros da industria nacional, era urgente rebater. Por isso, o Dr. Street se apressou a usar da palavra, salientando que a redução de direitos, visada na proposta, correspondia a 40 %/ e só iria affectar o fisco; ao que o Sr. Ministro da Fazenda redarguiu:

— Não nos devemos preocupar tanto com o fisco que esqueçamos o consumidor. Eu não quero prejudicar o fisco, mas desejo, sobretudo, promover o bem geral.

Vê-se dahi, quanto foi fraca e sem apoio essa primeira intervenção do representante das industriaes na questão dos chapéus. Elle, porém, voltou á carga, na occasião em que teve de resolver-se essa questão, e revelou, entre outros argumentos, aspectos da organização economica em que evoluem, no nosso meio, a industria e o commercio, que não deixam de ser interessantes.

Assim é que o Dr. Street declarou que, mesmo quando se modificarem, pela redução do custo de produção nas fabricas, ou pela de importação, no







| NÚMEROS | MERCADORIAS  | UNIDADES | DIREITOS  | TAXAS                                      |                            |
|---------|--|----------|-----------|--|----------------------------|
|         |  |          |           | HAZÃO                                      | Abatimento das envoltórias |
| 49      | Tiras ponteadas ou não para chapéus. 6a  | Kilgr.   | 28000 20% | Em caixas ou caixetas                      | Bruto                      |
| 50      | Quasequer outras obras não classificadas de sapateiro ou correio, para fornecimento militar e outras, com ou sem guarrição de metal ordinário. | "        | 68000 60% | nhas de papelão ou envoltórias semelhantes | "                          |

Nota 9a.—As obras desta classe que tiverem entalhes de ouro, prata, marfim, madrepérola ou tartaruga e não estiverem assim classificadas pagarão direitos *ad valorem* na razão de 60 %.

Na nomenclatura das classes barifarias que ficaram aprovadas, segue-se a classe 5ª, cuja redacção definitiva é a seguinte:

| NÚMEROS | MERCADORIAS   | UNIDADES | DIREITOS   | TAXAS                                      |                            |
|---------|---|----------|------------|--|----------------------------|
|         |   |          |            | HAZÃO                                      | Abatimento das envoltórias |
| 70      | Marfim, madreperola, tartaruga e outros despojos de animais — Em bruto ou preparados          | "        | 28000 20%  | Em caixas ou caixetas                      | Líquido                    |
| 71      | Marfim e madreperola, em bruto ou simplesmente serrado ou cortado de qualquer forma ou feição | "        | 78500 15%  | nhas de papelão ou envoltórias semelhantes | "                          |
| 72      | Barbicanas ou barba de baleia   | "        | 8500       | "  | "                          |
| 73      | Buzios, cauris e conchas não classificadas  | "        | 8000       | "  | "                          |
| 74      | Esponjas — finas, ordinarias, para lavagem de casas e semelhantes                             | "        | 20000 50%  | Em caixas ou caixetas                      | Bruto                      |
| 75      | Ossos — (de alva, não classificados)  | "        | 18200 15%  | nhas de papelão ou envoltórias semelhantes | Líquido                    |
| 76      | Perdas em bruto ou em contas  | "        | 4d val. 2% | "  | "                          |
| 77      | Pontas — (de unicornio, rhinoceronte e cavallo marinho)                                       | "        | 8450 15%   | "  | "                          |
|         | de boi  | "        | 8680       | "  | "                          |
|         | de bufalo, de veado ou concurren em bruto   | "        | 8300       | "  | "                          |
| 78      | Unhas de qualquer animal, não classificadas   | "        | 8300       | "  | "                          |

Segue-se a clausula 9ª. Iniciada a discussão em 19 de Outubro, foi concluida na de 3 de Novembro, tornando-se um pouco extensa, principalmente quanto a vinho e a cerveja, cujas fabricas nacionaes desde ultimo artigo intervieram no debate. Damos abaixo a redacção definitiva desta classe:

| NÚMEROS | MERCADORIAS  | UNIDADES | DIREITOS  | TAXAS                                    |                            |
|---------|--|----------|-----------|--|----------------------------|
|         |  |          |           | HAZÃO                                    | Abatimento das envoltórias |
| 121     | Sumos ou succos vegetaes, bebidas alcoolicas e fermentadas e outros liquidos | Kilog.   | \$320 15% | Em barris, vinhos ou de longo ou em lata | Bruto                      |
| 122     | Alcabritão e pize de alcabritão  | "        | \$500 80% | Em caixas, vinhos ou de longo ou em lata | 15% Bruto                  |
| 123     | Asenar.  | "        | \$200 50% | Em caixas, vinhos ou de longo ou em lata | 20% Bruto                  |
| 124     | Azeites ou oleos de qualquer qualidade                                       | "        | \$300     | Em caixas, vinhos ou de longo ou em lata | 20% Bruto                  |
| 125     | Bebidas fermentadas — hydromel, cidra, ginger-al e outras não especificadas  | "        | \$700 60% | Em caixas, vinhos ou de longo ou em lata | 20% Bruto                  |
| 126     | Borra de azeite ou de vinho  | "        | \$800     | Em caixas, vinhos ou de longo ou em lata | 20% Bruto                  |
| 127     | Campora ou alcanfor  | "        | \$400     | Em caixas, vinhos ou de longo ou em lata | 20% Bruto                  |
| 128     | Cera ou sebo vegetal   | "        | \$300 50% | Em caixas, vinhos ou de longo ou em lata | 20% Bruto                  |
| 129     | Gomas, gomas-resinas e balsamos naturaes                                     | "        | \$400 25% | Em caixas, vinhos ou de longo ou em lata | 20% Bruto                  |

Em obras

|    |  |   |            |  |         |
|----|--|---|------------|--|---------|
| 79 | Adereços e quasequer de osso, bufalo ou chifre, outros objectos de marfim, madreperola ou adorno ou de fantasia, tartaruga | " | 108000 50% | Em caixas ou caixetas                      | Bruto   |
| 80 | Bocetas para rapé — (de osso, bufalo ou chifre, tartaruga e chifre)  | " | 58000      | nhas de papelão ou envoltórias semelhantes | "       |
| 81 | Bocetas — (de osso, bufalo ou chifre, tartaruga e chifre)  | " | 308000     | Em caixas ou caixetas                      | "       |
| 82 | Coral  | " | 18000 50%  | nhas de papelão ou envoltórias semelhantes | Líquido |
| 83 | Laminas ou folhas — (de marfim, madreperola ou tartaruga)  | " | 108000 60% | "  | "       |
| 84 | Leques — (de osso, bufalo ou chifre)   | " | 38000 50%  | "  | "       |
| 85 | Lixa de peixe  | " | 88000      | "  | "       |
| 86 | Fentes   | " | 68000      | "  | "       |
| 87 | Polvorinhos de chifre  | " | 249000     | "  | "       |
| 88 | Vareas de barba — (para espingarda e outros usos)  | " | 68000 80%  | "  | "       |
| 89 | Quasequer outras obras — (de osso, bufalo ou chifre, tartaruga e chifre)   | " | 308000     | "  | "       |
|    | de marfim, madreperola ou tartaruga  | " | 28000 50%  | "  | "       |
|    | de tartaruga   | " | 368000     | "  | "       |
|    | de alisar, travessas e semelhantes   | " | 28000      | "  | "       |
|    | para brayça  | " | 208000     | "  | "       |
|    | de alisar, travessas e semelhantes   | " | 8250       | "  | "       |
|    | de alisar, travessas e semelhantes   | " | 80000      | "  | "       |
|    | de alisar, travessas e semelhantes   | " | 1080000    | "  | "       |
|    | de alisar, travessas e semelhantes   | " | 80000      | "  | "       |
|    | de alisar, travessas e semelhantes   | " | 48000      | "  | "       |
|    | de alisar, travessas e semelhantes   | " | 28000      | "  | "       |
|    | de alisar, travessas e semelhantes   | " | 58000      | "  | "       |
|    | de alisar, travessas e semelhantes   | " | 508000     | "  | "       |

Nota 1ª.—As obras de osso, bufalo ou chifre que tiverem entalhes de marfim, madreperola ou tartaruga, não estando assim classificadas, pagarão direitos de 30 % sobre os direitos.

Nota 2ª.—As obras de osso, bufalo ou chifre que tiverem entalhes de ouro ou prata dourada, pagarão direitos de 80 % sobre os respectivos direitos.

|     |   |   |            |   |       |
|-----|---|---|------------|---|-------|
| 130 | Arabica, de accacia ou do Senegal   | " | \$300 20%  | Idem de mais de 125 até 250 grammas               | 50%   |
|     | assafetida ou fetida  | " | \$500 25%  | Idem de mais de 250 até 500 grammas               | 40%   |
|     | copal, dura ou temna (gomma Dammar)   | " | \$8000 50% | Idem de mais de 500 grammas                       | 30%   |
|     | encantotá   | " | \$200      | Idem de mais de 500 grammas                       | 20%   |
|     | incenso ou olibano  | " | \$8000     | Idem de mais de 2 kilogrammas                     | 40%   |
|     | de jalapa negra ou branca   | " | \$400 25%  | Em botijas e outras vasilhas de barro ou de louça | 10%   |
|     | laca  | " | \$8000     | Em caixas de folha ou de zinco                    | 5%    |
|     | do Pará ou parayana de Meca ou da Judea   | " | \$4000 25% | Em caixas de zinco                                | Bruto |
|     | Gomas, gomas-resinas e balsamos naturaes  | " | \$8000     | Em caixas de zinco                                | Bruto |
|     | de Bordeaux ou commun   | " | \$1500 50% | Em caixas de zinco                                | Bruto |
|     | de Veneza ou de qualquer outra qualidade  | " | \$1000     | Em caixas de zinco                                | Bruto |
|     | de Bourgoigne   | " | \$400 25%  | Em caixas de zinco                                | Bruto |
|     | preparada para instrumentos   | " | \$1800     | Em caixas de zinco                                | Bruto |
|     | negra (tree) e de qualquer outra qualidade  | " | \$025      | Em caixas de zinco                                | Bruto |
|     | de tobi, secco ou molle   | " | \$1500     | Em caixas de zinco                                | Bruto |
|     | não especificadas   | " | \$1200     | Em caixas de zinco                                | Bruto |
|     | (em caixas ou em outras vasilhas)   | " | \$8000 60% | Em caixas de zinco                                | Bruto |
|     | Licores   | " | \$1800     | Em caixas de zinco                                | Bruto |
|     | absyntho, brandy, eucalyptinho, cognac, kirsch, aguardiente de maiz, e de outras vasilhas | " | \$1500     | Em caixas de zinco                                | Bruto |
|     | Liquidos e bebidas alcoolicas   | " | \$1800     | Em caixas de zinco                                | Bruto |
|     | em caixas ou em outras vasilhas   | " | \$800      | Em caixas de zinco                                | Bruto |
|     | em caixas ou em outras vasilhas   | " | \$400      | Em caixas de zinco                                | Bruto |
|     | em caixas ou em outras vasilhas   | " | \$500      | Em caixas de zinco                                | Bruto |
|     | em caixas ou em outras vasilhas   | " | \$1000 50% | Idem dentro de caixas                             | 20%   |
|     | Manna de qualquer qualidade   | " | \$800      | Idem dentro de caixas                             | 20%   |
|     | Opio em bruto ou solido   | " | \$900      | Idem dentro de caixas                             | 20%   |



| NÚMERO | MERCADORIAS  | UNIDADE | DIRRITOS  | TAXAS                     |            |
|--------|--|---------|---|---------------------------|------------|
|        |  |         |   | Qualidade dos envoltórios | Abatimento |
| 678    | lisas ou simples com lavores ou entefes. tambo. retes. cada. (para solteiro. para crianças. para casados. para crianças. para casados. para crianças.)   | Uma     | 5\$000<br>10\$000<br>20\$000<br>24\$000<br>40\$000<br>17\$000<br>65\$000<br>110\$000<br>45\$000 |                           |            |
| 679    | Camas. Nos diretos das camas são considerados os componentes das que se acompanharem, quer sejam de ferro, aço ou cobre. Serão consideradas para solteiro as camas que tiverem até 110 centímetros de largura, tomados pela parte de dentro. |         |   |                           |            |
| 680    | comuns para portas, para relé-gios, para animaes e semelhantes. eletricas com lâmpadas e maderas para qualquer uso. lisas ou simplesmente polidas. com lavores ou entefes dourados e para igrejas. lisantes.                                 | Kilog.  | 1\$400<br>3\$600<br>2\$200<br>6\$100  |                           |            |
| 681    | Canofinhos, franjas, galões, rendas, espigulhas e quaisquer outras obras de passamanero douradas ou prateadas denominadas entre-finas, e perfumadas, ou de palheta, denominadas falsas.  |         |   |                           |            |

| NÚMERO | MERCADORIAS   | UNIDADE | DIRRITOS  | TAXAS                     |            |
|--------|---|---------|---|---------------------------|------------|
|        |   |         |   | Qualidade dos envoltórios | Abatimento |
| 688    | Fio, (arame) coberto de algodão e borracha, com capa de chumbo ou de ferro, proprio para cabos subterrâneos ou subterrâneos, para missão de força e luz e quaisquer outras instalações electricas. afichetes, colchetes e prisões para bobões, simples, galvanizados ou envernizados. gabolas e rasciras. em peça ou retalhadas. telametallica para propinas ou para fabricaçã de arame. não especificadas. | Kilog.  | Ad val. 20 %<br>2\$600 50 %<br>4\$000 »<br>2\$400 »<br>8\$000 20 %<br>4\$000 50 %<br>2\$600 » |                           |            |
| 689    | Fivellas simples para arcarias.   |         | 1\$500 »  |                           |            |
| 690    | Folhas para dourar ou pratear.  |         | 10\$000 »   |                           |            |
| 691    | Freios e bridas completos ou incompletos ou por acabar de qualquer qualidade, limados ou polidos, com ou sem barbellas.   | Um      | 1\$800 60 %   |                           |            |
| 692    | Nota 914— Os freios que tiverem simplesmente entefes e guarnições de made, praticado pagando mais 20 % dos respectivos titulos.   |         |   |                           |            |
| 693    | Ibôda para calcado, colletes e semelhantes, simples ou pinçados.  | Kilog.  | 1\$600 50 %   |                           |            |
| 694    | Lata em folhas (europal) branca ou de cor e em fio para tecer.  |         | 4\$000 »  |                           |            |
| 695    | Medalhas e colleções de objectos archeologicos ou numismaticos e semelhantes.   |         | 2\$000 »  |                           |            |
| 696    | Polyvorinhos com ou sem cordões.  |         | 5\$000 »  |                           |            |
| 697    | Pregos, fochas, arestas e arrebitas.  |         | 2\$000 »  |                           |            |
| 697    | Sinos e sinetas.  |         | 1\$600 »  |                           |            |

| NÚMERO | MERCADORIAS  | UNIDADE  | DIRRITOS   | TAXAS                     |            |
|--------|--|--|--|---------------------------|------------|
|        |  |  |  | Qualidade dos envoltórios | Abatimento |
| 682    | lisas para gravar. abertas a buril com obras de inculptura, letras e outros papeis e documentos communes e semelhantes. idem, para fabrica de estamperia e semelhantes. assentadas sobre chumbo ou outros metaes e maderas.                  |  | 1\$800<br>32\$000<br>8\$000 15 %<br>2\$000 50 %  |                           |            |
| 683    | Colleiras para animaes.  |  | 6\$000 »   |                           |            |
| 684    | Dragonas, botlas e outras obras de algreiro.   |  | 10\$000 »  |                           |            |
| 685    | Esporas. grandes, denominadas chilenas. limadas. com mola. sem mola. para sellim de banda. denominados batidos. caçambas. batidos.   | duz. de paves<br>duz. de paves<br>duzia<br>duzia<br>duz. de paves<br>paves | 18\$000 »<br>9\$000 »<br>10\$000 50 %<br>30\$000 »<br>1\$80000 »<br>1\$80000 »<br>40\$000 »<br>20\$000 »<br>30\$000 »<br>20\$000 » |                           |            |
| 687    | Fechaduras. de uma só volta, com ou sem broca. de duas voltas, de bombas, de segredo ou com terminos e outras não especificadas.   | Kilog.   | 2\$000 »<br>3\$500 »   |                           |            |
| 688    | Fio, (arame) ní ou simples, de metal branco, vermelho ou amarello. coberto de papel, algodão ou borraça ou de outra qualquer composição, para qualquer dourado ou prateado. coberto de seda pura ou com mescla de algodão, lin ou lino idem. |  | \$800 30 %<br>\$700 »<br>2\$000 »  |                           |            |

| NÚMERO | MERCADORIAS  | UNIDADE | DIRRITOS  | TAXAS                     |            |
|--------|--|---------|---|---------------------------|------------|
|        |  |         |   | Qualidade dos envoltórios | Abatimento |
| 698    | Tabos de qualquer qualidade.   |         | \$400 30 %  |                           |            |
| 699    | Quaesquer outras obras não classificadas, limadas ou simplesmente polidas, envernizadas, esanhadas ou bronzeadas ou com guarnições de outro metal ordinario.   |         | 1\$600 50 %   |                           |            |
| 700    | Chumbo estanho, zinco e suas ligas em barras, em linguados ou pães, em pedlapes ou resalhos e de qualquer outro modo em bruto, em ligas para typos e para maucases. laminas delgadas para botes de rapé e semelhantes. canos para aqueductos, gaz e semelhantes e em lenpol, lamunas, passas ou fios. para lampas, para relógios e para fechaduras. em obras não prateadas ou douradas classificadas. não todo ou em parte. em barras, vergulhas, grasilhas, cilindros, ou em folhas, em pedlapes, ou em resíduos, ou de qualquer outro modo em bruto. em bijouteria de qualquer qualidade simples, envernizada, dourada, prateada ou pertumada, ou com pedras falsas. pedras para tocados. para as mesmas e semelhantes, simples ou estamradas. |         | \$025 15 %<br>\$140 80 %<br>\$190 80 %<br>1\$400 »<br>3\$500 »<br>2\$600 »<br>\$300 15 %<br>19\$000 50 %<br>\$900 » |                           |            |

A classe 24 foi discutida e votada na sessão de 14 de Dezembro e approvada nos seguintes termos :

| NÚMERO | MERCADORIAS  | UNIDADE | DIRRITOS  | TAXAS                     |            |
|--------|--|---------|---|---------------------------|------------|
|        |  |         |   | Qualidade dos envoltórios | Abatimento |
| 700    | Chumbo estanho, zinco e suas ligas em barras, em linguados ou pães, em pedlapes ou resalhos e de qualquer outro modo em bruto, em ligas para typos e para maucases. laminas delgadas para botes de rapé e semelhantes. canos para aqueductos, gaz e semelhantes e em lenpol, lamunas, passas ou fios. para lampas, para relógios e para fechaduras. em obras não prateadas ou douradas classificadas. não todo ou em parte. em barras, vergulhas, grasilhas, cilindros, ou em folhas, em pedlapes, ou em resíduos, ou de qualquer outro modo em bruto. em bijouteria de qualquer qualidade simples, envernizada, dourada, prateada ou pertumada, ou com pedras falsas. pedras para tocados. para as mesmas e semelhantes, simples ou estamradas. |         | \$025 15 %<br>\$140 80 %<br>\$190 80 %<br>1\$400 »<br>3\$500 »<br>2\$600 »<br>\$300 15 %<br>19\$000 50 %<br>\$900 » |                           |            |

| NÚMEROS | MERCADORIAS  | UNIDADES | DIREITOS  | TAXAS |                                  |
|---------|--|----------|---|-------|----------------------------------|
|         |  |          |   | RAZÃO | Quantidade do Abatimento envolto |
| 720     | Barra ou cofre...<br>ad 50 centímetros na maior dimensão...<br>de mais de 70 até 75 idem...<br>de mais de 75 até 100 idem...<br>de mais de 100 até 125 idem...<br>de mais de 125 até 150 idem...<br>de mais de 150 até 165 idem...<br>de mais de 175 idem...   | Uma      | 62\$000<br>12\$000<br>27\$000<br>50\$000<br>60\$000<br>77\$000                            |       |                                  |
| 721     | Nota 93* — Nas taxas acima comprehendidas as das pesadas ou base de madeira ou ferro que acompanharem as barras.<br>As pesadas e chumbos não serão incluídas na moeda para o pagamento de direitos.<br>Nota 94* — Nos artigos de mais de uma puxeta exterior pagando mais 30 % sobre as taxas respectivas. | Um       | \$200   |       |                                  |
| 722     | Chalcoões para animas (facinhins)...   | Um       | \$200   |       |                                  |
| 723     | Cadeiras e tambores...<br>lisas ou simples...<br>com labores ou entifes...<br>ficadas...   | Kilog.   | 18\$000<br>\$   |       | 10 %                             |
| 724     | Camisas...<br>lisas ou simples...<br>para casacos...<br>para camisa...<br>com labores...<br>para casacos...<br>para camisa...  | Uma      | 48\$000<br>68\$000<br>21\$000<br>88\$000 50 %<br>15\$000<br>16\$000<br>30\$000<br>10\$000 |       |                                  |
|         | Nota 95* — Serão consideradas para solteiro as camisas que tiverem até 110 centímetros de largura, tomados pela parte de dentro.<br>Nos direitos das camisas estão incluídos os dos estrados de fio de ferro, aço ou cobre, que as acompanharem.   |          |   |       |                                  |
|         | e varetes para espartilhos, saias e outras obras semelhantes, sim-<br>ples ou forradas de pano ou pel-<br>ica...   | Kilog.   | 38\$000   |       | Bruto                            |

Mais extensa, indo além do fim do ano, foi a discussão da classe 25\*, que teve principio na sessão de 14 de Dezembro e se r. dia 28 de Janeiro de 1910 ficou approvada como segue :

| NÚMEROS | MERCADORIAS   | UNIDADES | DIREITOS            | TAXAS |                                  |
|---------|---|----------|---------------------|-------|----------------------------------|
|         |   |          |                     | RAZÃO | Quantidade do Abatimento envolto |
| 703     | Ferro e aço em bruto ou preparado   |          |                     |       |                                  |
| 704     | Fundido ou grua em lingado bruto  |          | \$120 20 %<br>\$125 |       |                                  |
| 705     | Chapas simples laminadas e arcos para tonéis, pipas, barris, fardos e usos semelhantes... |          | \$96 30 %           |       |                                  |
| 706     | Ferro e aço em barra e vergalhões, laminado de qualquer feitio ou em lamella grossa...    |          | \$100               |       | Líquido                          |

Em obra  
Ferro e aço

| NÚMEROS | MERCADORIAS   | UNIDADES | DIREITOS   | TAXAS |                                  |
|---------|---|----------|--|-------|----------------------------------|
|         |   |          |  | RAZÃO | Quantidade do Abatimento envolto |
| 707     | Agrulhas para costuras, machinas de qualquer especie, crochet e semelhantes...  |          | 3\$00 50 %   |       |                                  |
| 708     | Alcabas, cachimbos para ditos e carmelas dobradas, fixas, tomes, gonzo, bisagra e quaisquer outros artigos semelhantes, para portas e janelas e para outros usos; fechos pedregal e de meio fio e de qualquer outra qualidade...  |          | \$400  |       | Bruto                            |
| 709     | Almofadas...  | Kilog.   | \$850 50 %   |       | 20 %<br>5 %                      |
| 710     | Anzões...   | Um       | 2\$000 60 %<br>2\$500 50 %                         |       |                                  |
| 711     | Aryões pararellins...   |          | 6:000  |       | Bruto                            |
| 712     | Argolas e meias argolas para chaves...<br>lis de qualquer qual-<br>idade, simples, en-<br>vernizadas, galvaniz-<br>adas ou polidas...   | Kilog.   | \$400<br>5\$600                                    |       | 5 %                              |
| 713     | Bandejas envernizadas, estanhadas ou nickeladas...<br>com ou sem dourados...<br>com entifes de maxfiro...<br>madrepola ou tarja-<br>ruga...   |          | 2\$100<br>2:800                                    |       |                                  |
| 714     | Barbellas...  | Um       | 5\$000<br>10\$500                                  |       |                                  |
| 715     | Berços...<br>lisos ou simples...<br>com labores ou entifes...   | Kilog.   | 1\$800   |       |                                  |
| 716     | Bicos para gaw...   |          | 10\$000  |       | Bruto                            |
| 717     | Bijouteria de aço...  |          |  |       |                                  |
| 718     | Bolões...<br>com furos para calças...<br>não especificados...   |          | 2\$000<br>3\$500                                   |       |                                  |
| 719     | Braços e conchas, juntos ou separados, com ou sem correntes, para balanças...   |          | \$800  |       |                                  |
| 725     | Chapas...<br>abertas a burl, ou com obras de insculptura, para letras e outros papeis, documentos commerciaes e semelhantes...<br>idem para fabrica de estamparia e semelhantes...<br>galvanizadas e entalhadas, para cobrir cascas...<br>não especificadas...                        |          | 2\$000<br>6\$000 15 %<br>\$100 20 %<br>2\$400 50 % |       | Líquido                          |
| 726     | Chaves não classificadas...   |          | 1:000  |       | 5 %                              |
| 727     | Colieiras para animaes...   |          | 2\$000   |       | Bruto                            |
| 728     | Correntes...<br>amarras e amarras...<br>correntes de ferro fundido, de fios deitejavas, com ou sem asas...<br>para balancas, com argolas para preso de animas e semelhantes, em peça ou em obra de qualquer qualidade, simples, estanhadas ou envernizadas...<br>não especificadas... |          | \$400<br>5\$600                                    |       | 5 %                              |
| 729     | Cravos para ferrar animaes...   |          | \$450<br>1\$800                                    |       |                                  |
| 730     | Dedaes...   |          | \$800  |       | Bruto                            |
| 731     | Escapulas...<br>simples ou de qualquer forma ou feitio...<br>grandes, denominadas chilenas e semelhantes...<br>não especificadas...   |          | 1\$100<br>\$400                                    |       |                                  |
| 732     | Espozas...<br>grandes, denominadas chilenas e semelhantes...<br>não especificadas...<br>duz.de pares  |          | 8\$000<br>6\$000                                   |       |                                  |
| 733     | Estrabos...<br>firmados, estanhados ou envernizados...<br>polidos...<br>para sellim de banda, simples ou forrados no todo, em parca...<br>duz.de pares  |          | 3\$000 60 %<br>1\$5000<br>6\$800                   |       |                                  |
| 734     | F e chadur...<br>de uma ou duas voltas, com ou sem broca...<br>de bombas, segredo e outras não especificadas...   | Kilog.   | \$500<br>1\$500 60 %                               |       | Idem.                            |

Nota 94\* — Neste artigo ficam comprehendidos os adereços, brinços, pulseiras, correntes para relógios e quaisquer outros objectos de adorno, com pedras falsas ou sem ellas.

| NÚMERO | MERCADORIAS  | UNIDADE | DIREITOS | TAXAS                     |            |
|--------|--|---------|----------|---------------------------|------------|
|        |  |         |          | Qualidade dos envoltórios | Abatimento |
| 746    | Preços, pontas de fita com cabeça de lã ou de osso, e arcolinas com cabeça de marfim.....  | "       | \$100    | 50 %                      | 15 %       |
| 747    | Puxadores, tirantes de tranças para portas e gavetas, simples ou com mecatras de lã, lã ou vidro ou cristal, ou de qualquer outra qualidade..... | "       | \$100    | "                         | Bruto      |
| 748    | Rodízios, roldanas, polé e outros objetos semelhantes.....   | "       | \$700    | 50 %                      | 10 %       |
| 749    | Sofás.....   | Um      | \$3000   | "                         | Bruto      |
| 750    | Trilhos.....   | Kilog.  | \$925    | 15 %                      | Líquido    |
| 751    | Tubos, simples ou galvanizados para caldeiras, com e sem lãvas.....  | "       | \$100    | 30 %                      | "          |
| 752    | Ferro.....   | "       | \$200    | "                         | "          |

|     |   |        |        |      |         |
|-----|---|--------|--------|------|---------|
| 736 | Fivelas.....  | "      | \$500  | 60 % | 8 %     |
| 737 | Fogões simples, fornos e formaldas, fogareiros, chapas e outros artigos semelhantes, para cozinha.....                                | "      | \$300  | 50 % | Bruto   |
| 738 | Folha de Flandres.....  | "      | \$150  | 25 % | "       |
| 739 | Fornas ou pés de ferro fundido para calçado, simples, estanhados ou pintados.....   | "      | \$300  | 50 % | "       |
| 740 | Fretos e brícios de limados ou estanhados, qualquer qualidade, com ou sem barbells, por fechar ou desmanchar, com ou sem manchar..... | Um     | \$600  | 80 % | Líquido |
| 741 | Fuzis para tirar fogo.....  | Kilog. | \$1300 | "    | Bruto   |
| 742 | Meças.....  | Uma    | \$4000 | "    | "       |
| 743 | Molas para portas, grades, papéis, grampos para roupas e outras molas sem especificações de qualquer qualidade.....                   | Kilog. | \$700  | "    | "       |
| 744 | Parafusos.....  | "      | \$1500 | "    | "       |
| 745 | Pennas para escrever, de qualquer qualidade.....  | "      | \$600  | "    | "       |

NOTA 97.— Ficam compreendidas neste artigo as obras de fusteiro e de lamista, não classificadas, e no seu peso se incluí o do cabo, tampões, guarnições e outros acessórios de madeira, chifre ou qualquer outra matéria semelhante que lhes pertencem.

NOTA 98.— Os fretos que tiverem simplesmente enfeites ou ornamentos de metal prateado pagam mais 30 % dos respectivos direitos.

| NÚMERO | MERCADORIAS                     | UNIDADES | DIREITOS | TAXAS                     |            |
|--------|---------------------------------|----------|----------|---------------------------|------------|
|        |                                 |          |          | Qualidade dos envoltórios | Abatimento |
| 755    | Alumínio.....                   | "        | \$250    | "                         | Líquido    |
| 756    | Metaloides e varios metais..... | "        | \$600    | 80 %                      | "          |
| 757    | Metaloides e varios metais..... | "        | \$1300   | "                         | "          |
| 758    | Metaloides e varios metais..... | "        | \$600    | 50 %                      | "          |
| 759    | Metaloides e varios metais..... | "        | \$4000   | "                         | "          |
| 760    | Metaloides e varios metais..... | "        | \$8000   | "                         | "          |
| 761    | Metaloides e varios metais..... | "        | \$700    | "                         | "          |
| 762    | Metaloides e varios metais..... | "        | \$1500   | "                         | "          |
| 763    | Metaloides e varios metais..... | "        | \$600    | "                         | "          |
| 764    | Metaloides e varios metais..... | "        | \$1500   | "                         | "          |
| 765    | Metaloides e varios metais..... | "        | \$600    | "                         | "          |

NOTA 99.— Ficam compreendidas neste artigo as obras de fusteiro e de lamista, não classificadas, e no seu peso se incluí o do cabo, tampões, guarnições e outros acessórios de madeira, chifre ou qualquer outra matéria semelhante que lhes pertencem.

NOTA 100.— Os artigos desta classe que forem domados ou pintados no todo ou em parte, e que não estiverem em classes, pagam mais 50 % dos respectivos direitos, os que forem nickelados, mais 30 % e os que forem com zinco ou qualquer outro metal ordinario, mais 20 %. As que forem simplesmente pintadas ou envernizadas, não estando na percepção dos direitos, que serão os mesmos estabelecidos para as obras simples. As obras de artefactos desta classe que tiverem enfeites ou guarnições de marfim, madreperla, tartaruga, metáes e pedras preciosas, e que não estiverem assim classificadas, pagam mais 30 % dos direitos respectivos.

Anteriormente, porém, na sessão de 5 de Novembro, já tinha sido discutida a classe 23-a votada nas seguintes condições:

| NÚMERO | MERCADORIAS                     | UNIDADES | DIREITOS | TAXAS                     |            |
|--------|---------------------------------|----------|----------|---------------------------|------------|
|        |                                 |          |          | Qualidade dos envoltórios | Abatimento |
| 23-a   | Metaloides e varios metais..... | "        | \$250    | "                         | Líquido    |
| 23-b   | Metaloides e varios metais..... | "        | \$600    | 80 %                      | "          |
| 23-c   | Metaloides e varios metais..... | "        | \$1300   | "                         | "          |
| 23-d   | Metaloides e varios metais..... | "        | \$600    | 50 %                      | "          |
| 23-e   | Metaloides e varios metais..... | "        | \$4000   | "                         | "          |
| 23-f   | Metaloides e varios metais..... | "        | \$8000   | "                         | "          |
| 23-g   | Metaloides e varios metais..... | "        | \$700    | "                         | "          |
| 23-h   | Metaloides e varios metais..... | "        | \$1500   | "                         | "          |
| 23-i   | Metaloides e varios metais..... | "        | \$600    | "                         | "          |
| 23-j   | Metaloides e varios metais..... | "        | \$1500   | "                         | "          |
| 23-k   | Metaloides e varios metais..... | "        | \$600    | "                         | "          |

| NUMEROS | MERCADORIAS   | UNIDADES | DIREITOS      | TAXAS |             |
|---------|---|----------|---------------|-------|-------------|
|         |   |          |               | RAZÃO | Abatimentos |
| 759     | Antimonio ou regulo de antimônio.....                                 | "        | \$240 25 %    |       |             |
| 760     | Arsenico.....   | "        | \$400         |       |             |
| 761     | Bismutho.....   | "        | \$200 20 %    |       |             |
| 762     | Bromo.....  | "        | \$500 25 %    |       |             |
| 763     | Cadmio.....   | "        | \$400         |       |             |
| 764     | Enxofre.....  | "        | \$110 20 %    |       |             |
| 765     | em cylindros ou canudos.....  | "        | \$500 50 %    |       |             |
| 766     | lavado ou hydrato de enxofre.....                                     | "        | \$30 20 %     |       |             |
| 767     | sublimado ou flor de enxofre.....                                     | "        | \$300         |       |             |
| 768     | Mercurio metalico vivo ou azogue.....                                 | "        | \$300         |       |             |
| 769     | Nickel, em cabos e em laminas para galvanizar e outros usos.....      | "        | \$500         |       |             |
| 770     | Phosphoro branco ou vermelho, em massa ou em cylindros e amorpho..... | "        | \$300         |       |             |
| 771     | Potassio.....   | "        | \$500 25 %    |       |             |
| 772     | Sodio.....  | "        | \$200 20 %    |       |             |
| 773     | Quaesquer outros metalloides e metaes não classificadas.....          | "        | Ad. val. 25 % |       |             |

Na mesma sessão de 5 de Novembro entrou em discussão e foi votada a classe 28ª, cujas taxas como adiante se vê, não foram alteradas, modificando-se apenas a redacção em um artigo

| NUMEROS | MERCADORIAS   | UNIDADE | DIREITOS    | TAXAS |            |
|---------|---|---------|-------------|-------|------------|
|         |   |         |             | RAZÃO | Abatimento |
|         | <i>Classe 28ª</i>   |         |             |       |            |
|         | Obras de cutelaria  |         |             |       |            |
| 792     | para aparar penas, para fruntas e semelhantes, com ou sem mola ou outro accessorio, como seja: te- suira para unhas, saca-ro- lhas ou furador para poder, ou para cortar galhos, e semelhantes..... | Duzia   | 2\$400 50 % |       |            |
|         | com cabo de osso, madeira, chifre ou metal ordi- nario.....   |         |             |       |            |
|         | com cabo de mar- mo ou ferro: te- suira para unhas, saca-ro- lhas ou furador para poder, ou para cortar galhos, e semelhantes.....  |         | 1\$200      |       |            |
|         | com accessorios ou ferros para alveitar ou para pertencas para viagem.....  |         | 5\$000      |       |            |
|         | com cabo de osso, madeira, chifre ou metal ordi- nario.....   |         | \$8000      |       |            |
|         | com cabo de mar- mo ou ferro: te- suira para unhas, saca-ro- lhas ou furador para poder, ou para cortar galhos, e semelhantes.....  |         | 26\$000     |       |            |

NOTA 104ª—Os canivetes que medirem quatro centímetros ou menos no comprimento dos cabos pagaráo as taxas estabelecidas para os de aparar Pennas, com o abatimento de 50 %.

com cabo de osso, madeira, chifre, ferro, estanho, chumbo, alumi- nio ou outro qualquer metal estanhado ou nickelado.....

com cabo de mar- mo ou ferro: te- suira para unhas, saca-ro- lhas ou furador para poder, ou para cortar galhos, e semelhantes.....

com cabo de osso, madeira, chifre, ferro, estanho, chumbo, alumi- nio ou outro qualquer metal estanhado ou nickelado.....

com cabo de mar- mo ou ferro: te- suira para unhas, saca-ro- lhas ou furador para poder, ou para cortar galhos, e semelhantes.....

com cabo de osso, madeira, chifre, ferro, estanho, chumbo, alumi- nio ou outro qualquer metal estanhado ou nickelado.....

com cabo de mar- mo ou ferro: te- suira para unhas, saca-ro- lhas ou furador para poder, ou para cortar galhos, e semelhantes.....

793 Facas.....

com cabo de osso, madeira, chifre, ferro, estanho, chumbo, alumi- nio ou outro qualquer metal estanhado ou nickelado.....

com cabo de mar- mo ou ferro: te- suira para unhas, saca-ro- lhas ou furador para poder, ou para cortar galhos, e semelhantes.....

com cabo de osso, madeira, chifre, ferro, estanho, chumbo, alumi- nio ou outro qualquer metal estanhado ou nickelado.....

com cabo de mar- mo ou ferro: te- suira para unhas, saca-ro- lhas ou furador para poder, ou para cortar galhos, e semelhantes.....

NOTA 105ª—Os garfos pagaráo 50 % dos di- reitos das respectivas facas, quer venham juntos e ellas separados.

As facas que tiverem bainhas de couro, de pa- pelão ou de metal ordinario, e as que tiverem cabo ou bainha de metal galvanizado, pagaráo no primeiro caso mais 40 % dos respectivos di- reitos e no segundo mais 60 %.

As bainhas devem vir na mesma caixa em que vierem as respectivas facas, em numero igual so destas, mas não é preciso estarem as facas met- tidas nellas.

794 Navalhas de qual- quer feitio.....

com cabo de osso, madeira, chifre ou metal ordinario.....

com cabo de mar- mo ou ferro: te- suira para unhas, saca-ro- lhas ou furador para poder, ou para cortar galhos, e semelhantes.....

NOTA 106ª—Quando as navalhas tiverem mais de uma lamina pagaráo de cada uma de excesso mais 50 % dos respectivos direitos.

795 Raspadeiras para escriptorio.....

com cabo de osso, madeira, chifre ou metal ordinario.....

com cabo de mar- mo ou ferro: te- suira para unhas, saca-ro- lhas ou furador para poder, ou para cortar galhos, e semelhantes.....

| NUMEROS | MERCADORIAS   | UNIDADES | DIREITOS | RAZÃO | TAXAS                   |   |
|---------|---|----------|----------|-------|-------------------------|---|
|         |   |          |          |       | Qualidade do envoltorio | Abatimentos   |
| 796     | Tevados ou facões de matto, com ou sem guarda.....  | Kilog.   | 1\$000   | "     |                         | Em caixas ou caixi- nhas de papelão ou envoltori- os seme- lhantes... |
|         | Nota 107ª — São extensivas a este artigo as disposições da nota 108ª sobre bainhas para costura, unhas e seme- lhantes..... | Duzia    | 3\$000   | "     |                         |   |
|         | pequenas, para cortar foras ou para poder.....  | "        | 8\$000   | "     |                         |   |
|         | grandes, com cabo de pao ou seme- lhantes, e para aparar ramos.....   | "        | 10\$000  | "     |                         |   |
|         | belleitro.....  | "        | 15\$000  | "     |                         |   |
|         | com ou sem mola para coquear aumacs.....  | "        | 20\$000  | "     |                         |   |
|         | para cortar cla- pas.....   | "        | 6\$000   | "     |                         |   |
|         | para cortar cla- pas.....   | "        | 10\$000  | "     |                         |   |
|         | Ad. val.  | "        | Ad. val. | "     |                         |   |
| 797     | Tesouras.....   | "        | 15\$000  | "     |                         |   |
|         | diversas.....   | "        | 20\$000  | "     |                         |   |
|         | para coquear aumacs.....  | "        | 6\$000   | "     |                         |   |
|         | para cortar cla- pas.....   | "        | 10\$000  | "     |                         |   |
|         | Ad. val.  | "        | Ad. val. | "     |                         |   |

NOTA 108ª — Os canivetes, navalhas, tesouras e mais objectos desta classe que tiverem ornamentos ou enfeites de ouro ou prata, pagaráo o dobro dos respectivos direitos e os que tiverem cabos desses metaes pagaráo como se fossem de ouro e prata. Os que tiverem enfeites de mar- fim, madreperla ou tartaruga, que assim não estiverem classificadas, pagaráo mais 30 % dos respectivos direitos.

Finalmente, a classe 29ª entrou em discussão na sessão de 5 e foi approvada na de 9 de No- vembro, comprehendendo consideraveis reduções, como se vê das taxas em seguida mencionadas.

| NUMEROS | MERCADORIAS   | UNIDADES  | DIREI- TOS     | RAZÃO | TAXAS                   |   |
|---------|---|-----------|----------------|-------|-------------------------|---|
|         |   |           |                |       | Qualidade do envoltorio | Abati- mentos   |
|         | <i>Classe 29ª</i>   |           |                |       |                         |   |
| 798     | Obras de Relojoaria para relógio de algebeira.....  | Kilog.    | 6\$000 50 %    | "     |                         | Em caixas ou caixi- nhas de papelão ou envoltori- os seme- lhantes..... |
| 799     | Despertadores pequenos, de metal branco ou amarello, redondos ou quadrados e os dando horas ou com musica de uma só aria.....                                 | "         | 1\$500         | "     |                         |   |
| 800     | Ponteiros, palhetas, para relógio de algebeira. Cabellos, cordas, idem, idem de parede ou mostradores, pen- dulas, rodas e quaisquer outras peças soltas..... | Um Kilog. | 2\$000 10\$000 | "     |                         |   |
|         | de ouro.....  |           | 2\$500         | "     |                         |   |
|         | de prata, sim- ples ou dou- rado ou oxy- dado.....  |           | 5\$000 10 %    | "     |                         |   |
|         | sem com- plicação dada.....   |           | 2\$000         | "     |                         |   |

de cobre fo- heados de outro.....

de qualquer outro metal.....

de ouro.....

de prata, sim- ples ou dou- rado ou oxy- dado.....

de qualquer outro metal.....

de ouro.....

de prata, sim- ples ou dou- rado ou oxy- dado.....

de cobre fo- heados de outro.....

de qualquer outro metal.....

de ouro.....

de prata, sim- ples ou dou- rado ou oxy- dado.....

de qualquer outro metal.....

de ouro.....

de prata, sim- ples ou dou- rado ou oxy- dado.....

801 Relogios.....

de cobre fo- heados de outro.....

de qualquer outro metal.....

de ouro.....

de prata, sim- ples ou dou- rado ou oxy- dado.....

de qualquer outro metal.....

de ouro.....

de prata, sim- ples ou dou- rado ou oxy- dado.....

NOTA 109ª — Na medição dos relógios de pare- de e de cima de mesa devem ser despezados os enfeites que as caixas tiverem.

NOTA 110ª — Os relógios de ouro com guar- nições de outro metal não soffrão redução na taxa; os de prata com guarnições de ouro pa- garão como de ouro, salvo quando as guarnições consistirem simplesmente nas dobradiças, bo- lões, e corbas de ouro.

Os novos, por acabar, as caixas de relógios sem mecanismos e os mecanismos para relo- gios separados das respectivas caixas, ficam su- jeitos ás taxas marcadas para os relógios acaba- dos e completos, considerando-se os machini- mos como pertencentes aos relógios mais tribu- tados.

Nas taxas acima estabelecidas ficam compre- hendidas as das caixinhas comuns em que vie- rem os relógios.

Nos relógios de parede, de cima de mesa ou de descancar no chão é indifferente o modo de accionar o movimento, seja por meio de peso, mola, electricidade ou qualquer outro.

Liquido

Kilog.

de cobre fo- heados de outro.....

de qualquer outro metal.....

de ouro.....

de prata, sim- ples ou dou- rado ou oxy- dado.....

de qualquer outro metal.....

de ouro.....

de prata, sim- ples ou dou- rado ou oxy- dado.....



decretos n. 6.493, de 13 de Maio de 1907, e n. 7.434, de 3 de Junho de 1909, já tinha sido autorizada a funcionar.

Por decreto n. 7.633, de 28 de Outubro, foi concedida autorização para funcionar no Brasil a *South American Railway Construction Company, Limited*, com sede em Londres, e que se destina a construir e explorar estradas de ferro e outros fins longamente enumerados em seus estatutos.

Por decreto n. 7.647, de 4 de Novembro, foi concedida autorização a *Companhia Brasileira de Electricidade Siemens Schuckertwerke*, com sede em Perlim, para continuar a funcionar no Brasil, mediante as alterações feitas nos seus estatutos.

Por decreto n. 7.688, de 26 de Novembro, foi concedida autorização para funcionar no Brasil a sociedade anónima *Adelbert H. Alden, Limited*, com sede em Londres e capital de £ 100.000 em 5.000 acções de £ 20, tendo por fim o commercio de importação e exportação e diversas outras operações especificadas nos seus estatutos.

Por decreto n. 7.697, de 2 de Dezembro, foram approvados novos estatutos da companhia de seguros *L'Union*, e autorizada a mesma a continuar a operar em seguros contra fogo.

Tambem foram, durante o mesmo anno, autorizadas a funcionar, as seguintes companhias e empresas, constituídas no Brazil:

Por decreto n. 7.246, de 24 de Dezembro de 1908, publicado em 5 de Janeiro de 1909, foi approvada a reforma dos estatutos da Companhia Paulista.

Por decreto n. 7.279, de 7 de Janeiro, foi concedida autorização a Companhia Araraense de Lactaria para funcionar na Republica. Esta companhia foi instituida em 31 de Outubro de 1908, em Araras (S. Paulo), com o capital de 66:800\$000.

Por decreto n. 7.384, de 15 de Abril, foram approvados, com modificações, os estatutos da Companhia de Seguros "Providencia do Sul", com sede em Porto Alegre, Rio Grande do Sul.

Por decreto n. 7.548, de 16 de Setembro, foi concedida autorização para funcionar na Republica, com approvação dos respectivos estatutos, a Sociedade Mutua de Peculio e Garantia do Capital "Tranquillidade", com sede em S. Paulo, e tendo o capital de 500:000\$ em 500 acções de conto de réis, destinada a operar em seguros nestes termos: machinismos, utensilios e objectos de fabricas, officinas e estabelecimentos congeneres, contra as depreciações que possam soffrer em caso de incendio; capital empregado e realizado em casas commerciaes, no caso de fallencia; os meios de subsistencia, no caso de accidente de que resulte a invalidez; o peculio, no caso de morte.

Por decreto n. 7.621, de 21 de Outubro, foi concedida autorização a Joaquim Pinto de Magalhães e outros para constituir a *Sociedade Anonyma Empresa de Aguas Gazoas*, com sede na Capital Federal, e capital de 500:000\$, em acções de 100\$, tendo por fim a fusão, ampliação da actual Empresa de Aguas

Gazoas de Machado Magalhães & C., e do estabelecimento industrial de Augusto Zolleg & C., para o fabrico e commercio de aguas gazoas e mineraes, xaropes, licores e seus congeneres.

Por decreto n. 7.658, de 18 de Novembro, foi concedida autorização para funcionar a sociedade anonyma *A Internacional*, (pensões vitalicias e habitações populares), com sede nesta cidade do Rio de Janeiro e organizada sob a forma de mutualidade, com o capital de fundação de 120:000\$, em 120 acções de 1:000\$000.

Por decreto n. 7.695, de 2 de Dezembro, foram approvados novos estatutos da caixa paulista de pensões *A Providencia*.

Por decreto n. 7.638, de 4 de Novembro, publicado em 16 de Dezembro, foi concedida autorização para funcionar, com reforma de estatutos, a Sociedade de Pensões Vitalicias (*Vitalicia Pernambuco*), com sede no Recife.

Por decreto n. 7.764, de 23 de Dezembro, foi approvada a reforma dos estatutos da Companhia Brasileira de Lacticinos, elevando o seu capital de 800:000\$ para 1.200:000\$000.

Por decreto n. 7.765, de 23 de Dezembro, foi approvada a reforma dos estatutos da Companhia Refinadora Paulista.

Por decreto n. 7.383, de 15 de Abril, foi cassada a autorização que pelo decreto n. 7.111, de 17 de Setembro de 1908, tinha sido concedida a Sociedade Anonyma *Kosmos*, sociedade nacional de pensões vitalicias, para funcionar no paiz.

**Commercio exterior**—O commercio exterior do Brasil, realizado durante o anno de 1909, representa o valor total de 1.748.658:693\$ em papel, correspondente a £ 109.613.882, assim constituído:

|  | Rs.                    | £                  |
|--|------------------------|--------------------|
| Importação de mercadorias..            | 592.437:440\$          | 37.111.748         |
| Importação de especies monetarias..... | 139.630:983\$          | 8.777.694          |
| Exportação de mercadorias..            | 1.016.590:270\$        | 63.724.440         |
|  | <u>1.748.658:693\$</u> | <u>109.613.882</u> |

Comparado ao valor global de 1908, que se expressa em 1.275.327:646\$, papel, ou £ 79.788.426, verifica-se um augmento em 1909 de 473.331:017\$ em papel ou £ 29.825.456; e ainda comparado ao de 1907, em que o commercio internacional evoluiu em condições de evidente prosperidade e cujos algarismos se elevaram a 1.575.643:953\$ ou libras 99.115.122, resulta, em relação ao ultimo anno decorrido, um augmento de 173.014:740\$ ou £ 10.498.760.

Não possuímos, porque ainda não foram officialmente publicadas em conjunto, os algarismos que determinam a importancia quantitativa do commercio exterior em referencia a todo o anno de 1909; teremos, por isso, de limitarnos a fazer, adiante, o estudo comparativo, sob este aspecto, sómente dos tres primeiros trimestres.

Tendo em vista, nestes termos, para a apreciação do anno inteiro, apenas o valor dos diferentes factores do intercambio, passamos a examinar separadamente cada um destes elementos.

O valor da importação de mercadorias, operada no decurso de 1909, foi de 592.437:440\$ ou £ 37.111.748; comparado ao que se verificou em 1908, na importancia de 567.271:636\$ ou libras 35.491.410, resulta ter havido augmento, em 1909, de 25.165:804\$ ou £ 1.620.338; mas se o compararmos ao de 1907, cujos algarismos se expressam em réis 644.937:744\$ ou £ 40.527.603, encontramos uma diminuição em 1909 de réis 52.500:304\$ ou £ 3.415.855.

A importação de especies monetarias, por sua vez, cujo valor em 1909 se elevou a somma consideravel de réis 139.630:983\$ ou £ 8.777.694, apresenta, comparada á de 1908 na importancia de 2.265:429\$ ou £ 141.736, um grande excesso de 137.365:554\$ ou £ 8.535.958; e mesmo comparada á de 1907 expressa em 69.815:327\$ ou £ 4.410.621, resulta ainda, em 1909, o excesso de 69.815:656\$ ou £ 4.367.073, approximadamente outro tanto.

# PARTE COMMERCIAL

Em referencia a cada mez o valor da importação de mercadorias evoluiu, nos tres ultimos annos, da seguinte forma:

| Mercadorias  | Mil réis papel |              |              | Equivalente em £ |           |           |
|--------------|----------------|--------------|--------------|------------------|-----------|-----------|
|              | 1907           | 1908         | 1909         | 1907             | 1908      | 1909      |
| Janeiro..... | 49.554:341\$   | 59.104:893\$ | 48.814:812\$ | 3,151,992        | 3,697,904 | 3,054,104 |
| Fevereiro... | 43.833:026\$   | 48.901:151\$ | 42.669:598\$ | 2,788,077        | 3,059,506 | 2,669,628 |
| Março.....   | 53.929:622\$   | 53.677:327\$ | 46.829:922\$ | 3,391,668        | 3,358,327 | 2,929,919 |
| Abril.....   | 50.892:593\$   | 49.279:927\$ | 42.788:582\$ | 3,184,100        | 3,083,204 | 2,677,072 |
| Maió.....    | 53.342:606\$   | 42.460:389\$ | 44.348:305\$ | 3,347,804        | 2,656,539 | 2,771,771 |
| Junho.....   | 48.472:726\$   | 43.170:185\$ | 44.881:247\$ | 3,035,857        | 2,700,947 | 2,805,081 |
| Julho.....   | 56.641:852\$   | 46.150:487\$ | 51.747:703\$ | 3,554,866        | 2,887,410 | 3,234,234 |
| Agosto.....  | 56.490:515\$   | 44.198:682\$ | 53.148:487\$ | 3,541,690        | 2,765,296 | 3,321,783 |
| Setembro.... | 55.402:266\$   | 43.258:790\$ | 50.421:774\$ | 3,473,462        | 2,706,490 | 3,151,863 |
| Outubro....  | 59.868:055\$   | 46.208:953\$ | 54.420:860\$ | 3,753,321        | 2,890,756 | 3,415,463 |
| Novembro...  | 54.908:293\$   | 46.570:011\$ | 55.484:837\$ | 3,442,493        | 2,813,657 | 3,500,313 |
| Dezembro...  | 61.603:849\$   | 44.295:841\$ | 56.881:513\$ | 3,862,273        | 2,771,374 | 3,581,017 |

Janeiro a Dezembro.... 644.937:744\$ 567.271:636\$ 592.437:440\$ 40,527,603 35,491,410 37,111,748

Em relação a cada trimestre o movimento operou-se como segue:

|              | Mil réis papel |               |               | Equivalente em £ |            |            |
|--------------|----------------|---------------|---------------|------------------|------------|------------|
|              | 1907           | 1908          | 1909          | 1907             | 1908       | 1909       |
| 1º trimestre | 147.316:989\$  | 161.683:371\$ | 138.314:332\$ | 9,331,737        | 10,115,737 | 8,653,651  |
| 2º trimestre | 152.707:925\$  | 134.910:501\$ | 132.018:134\$ | 9,567,761        | 8,440,690  | 8,253,924  |
| 3º trimestre | 168.534:633\$  | 133.607:959\$ | 155.317:964\$ | 10,570,018       | 8,359,196  | 9,707,380  |
| 4º trimestre | 176.378:197\$  | 137.069:805\$ | 166.787:010\$ | 11,058,087       | 8,575,787  | 10,498,793 |

Quanto á exportação, o seu valor elevou-se, durante o ultimo anno findo, a 1.016.590:270\$, em papel, equivalente a £ 63.724.440.

Comparado ao de 1908, na importancia de 705.790:611\$, em papel, ou libras 44.155.280, ha em 1909 um excesso de 310.799:659\$, correspondendo a libras 19.569.160; e em relação ao de 1907, que se expressou em 860.890:882\$ ou libras 54.176.898, verifica-se ainda, em 1909, excesso de 155.699:388\$ ou £ 9.547.542.

Em referencia a cada mez, o valor da exportação manifestou-se, nos tres ultimos annos, da seguinte forma:

| Mercadorias  | Mil réis papel |              |               | Equivalente em £ |           |           |
|--------------|----------------|--------------|---------------|------------------|-----------|-----------|
|              | 1907           | 1908         | 1909          | 1907             | 1908      | 1909      |
| Janeiro...   | 74.181:826\$   | 63.101:306\$ | 98.174:587\$  | 4,718,049        | 3,947,975 | 6,142,303 |
| Fevereiro... | 87.252:659\$   | 61.511:837\$ | 87.169:071\$  | 5,582,014        | 3,848,644 | 5,453,742 |
| Março.....   | 86.625:481\$   | 57.635:409\$ | 76.777:406\$  | 5,418,540        | 3,602,913 | 4,803,587 |
| Abril.....   | 82.575:569\$   | 35.925:517\$ | 46.063:603\$  | 5,170,916        | 2,247,932 | 2,881,974 |
| Maió.....    | 76.233:462\$   | 49.366:571\$ | 37.330:578\$  | 4,786,493        | 3,088,719 | 2,333,163 |
| Junho.....   | 62.916:524\$   | 32.874:445\$ | 30.055:733\$  | 3,941,688        | 2,056,734 | 1,878,488 |
| Julho.....   | 73.354:298\$   | 42.345:846\$ | 67.567:051\$  | 4,599,149        | 2,649,372 | 4,222,944 |
| Agosto....   | 61.725:678\$   | 64.861:896\$ | 92.085:922\$  | 3,870,107        | 4,058,092 | 5,755,375 |
| Setembro...  | 64.471:062\$   | 43.898:569\$ | 97.549:524\$  | 4,062,106        | 2,846,519 | 6,096,850 |
| Outubro...   | 74.807:196\$   | 96.174:196\$ | 126.351:752\$ | 4,708,583        | 6,017,149 | 7,929,889 |
| Novembro...  | 59.332:776\$   | 76.785:267\$ | 132.315:283\$ | 3,719,962        | 4,804,073 | 8,347,234 |
| Dezembro...  | 57.404:351\$   | 81.309:740\$ | 125.149:710\$ | 3,599,291        | 5,087,158 | 7,878,891 |

Janeiro a Dezembro 860.890:882\$ 705.790:611\$ 1.016.590:270\$ 54,176,898 44,155,280 63,724,440

Em relação a cada trimestre o movimento evoluiu, como em seguida indicamos:

|              | Mil réis papel |               |               | Equivalente em £ |            |            |
|--------------|----------------|---------------|---------------|------------------|------------|------------|
|              | 1907           | 1908          | 1909          | 1907             | 1908       | 1909       |
| 1º trimestre | 247.959:966\$  | 182.248:552\$ | 262.121:064\$ | 15,718,603       | 11,399,532 | 16,399,632 |
| 2º trimestre | 221.775:555\$  | 118.166:536\$ | 113.449:964\$ | 13,899,097       | 7,393,385  | 7,093,625  |
| 3º trimestre | 199.551:038\$  | 151.106:311\$ | 257.202:497\$ | 12,531,362       | 9,453,983  | 16,075,169 |
| 4º trimestre | 191.644:323\$  | 254.269:212\$ | 383.816:745\$ | 12,027,836       | 15,908,380 | 24,156,014 |





o tempo irregular, foi de parecer que a colheita de café exportavel pelo porto do Rio de Janeiro, no periodo de 1 de Julho de 1910 a 30 de Junho de 1911, sera de dous e meio milhoes de saccas, computados os cafes que nestas ultimas safras tem procurado este mercado.

De um officio que o delegado do Servico de Propaganda e Expansao Economica do Brasil, na Suissa, dirigio ao director do mesmo servico em Paris, a 18 de Junho, extrahimos o seguinte topico onde vem relatado um facto caracteristico, do que ordinariamente succede com o cafe de procedencia do Brasil:

"Cabe trazer ao conhecimento de V. Ex., que a Sociedade Anonyma La Torrefaction, que neste paiz e uma das mais importantes, das que se occupam do negocio da venda em grosso dos cafes crus e torrados, de accordo com esta delegacia, dirigio-se por carta a oito das primeiras casas exportadoras de cafe em Santos, e no Rio de Janeiro, solicitando amostras, precos, condicoes de pagamento, etc. daquellas casas, somente tres responderam a referida sociedade, negando-se absolutamente a estabelecer negocio directo com a Suissa.

De semelhante facto resulta que esta praça e obrigada a comprar aos grandes importadores do Havre, Hamburgo, etc., adquirindo como cafe do Brasil somente os nossos cafes de typos inferiores, porquanto os melhores vao fazer parte de misturas, que recebem o nome de outras procedencias.

O conteudo singelo dessas linhas não e senão a confirmação clara e precisa da opinião que tantas vezes temos enunciado, de que o commercio exterior de cafe, tal como se acha organizado, não e um elo de ligação, mas um isolador, collocado entre a produçao e o consumo.

Não ha de ser, porém, submettendo-se com resignação mulsamana a esta situação de facto, e que só factos poderão modificar, que o Brasil chegará a libertar-se desse dominio que traduz a sua absoluta impotencia para intervir na distribuição do seu maior producto; nem será por medidas isoladas, parceladas e sem plano definido e continuado, que ha de poder attingir tal resultado.

As exposições em que se distribue cafe em chiearas, as vendas directas aos Governos para consumo dos Exercitos, são sem duvida de evidente utilidade como demonstração de que o cafe do Brasil e superior; mas hoje ninguém põe isso em duvida, e antes de reivindicar glorias de effeito principalmente moral, fora preciso promover, no terreno pratico e material, uma transformação, ainda que lenta, na organização do commercio exterior deste producto, no sentido de conseguir uma divisão menos iniqua do preço a que o compra o consumidor.

Apparelho conducente a este objectivo poderiam ser as sociedades cooperativas organizadas entre produtores e negociantes estabelecidos no paiz, em harmonia de interesses affectados pela acção do commercio exterior, levada, por intermedio do exportador, até ás proprias fazendas nas compras directas de cafe no interior.

Teve o Estado de Minas a intuição das inapreciaveis vantagens de um organismo desta ordem e promoveu a criação de algumas sociedades cooperativas, constituídas, porém, unicamente por produtores.

Até o fim de Março de 1909 havia 18 cooperativas municipais organizadas e mais 19 cooperativas districtaes confederadas áquellas.

Mas o modo pelo qual estas sociedades tem entendido ou apenas podido

agir, desvirtua-lhes por completo a missão de interferir na distribuição mais directa do cafe, em ordem a trazer para o Brasil uma parte mais consideravel do liquido producto da sua venda definitiva aos que o consomem.

Para isto fora preciso que a sua acção se exercesse principalmente fóra do paiz, não vendendo nos portos de chegada o cafe que remetteu, mas indo collocar-o adiante, entre intermediarios mais proximos ao consumidor e a preços mais elevados que indicassem a supressão de alguns dos outros intermediarios que os precedem na extensa serie, em parte superflua, dos que vivem e se occupam do cafe.

As cooperativas mineiras, porém, ao contrario de prestarem este servico que, comquanto difficil e demorado, seria de grande alcance economico no sentido de pouco a pouco augmentar a influencia commercial do Brasil na venda do seu melhor producto,—estão contribuindo para tornar impossivel attingir-se esse ideal, porque se esforçam por supprimir exactamente os intermediarios internos, matando assim o pouco que ainda resta de um commercio outr'ora organizado e prospero, embora fosse restricto o ambito da sua actividade, mas que podia desenvolver-se e, em cooperação com os produtores, levar o cafe mais directamente ao consumo, obtendo resultados mais compensadores para ambos.

O excesso de preço liquido que a mensagem attribue ás cooperativas mineiras não e senão a parte do resultado bruto da venda do cafe, da qual deviam sahir a remuneração supprimida dos intermediarios internos e a dos outros gastos e servicos accessorios que deixam de ser pagos directamente pelo producto porque são indirectamente e talvez mais onerosamente custeados pelo Estado. Seria preciso proceder-se a um inquerito sobre o preço bruto conseguido pelas cooperativas e pelos outros intermediarios internos, para poder-se dizer com segurança qual delles serve melhor os interesses geraes e collectivos do paiz.

Minas allega, entretanto, o servico das cooperativas que fundou, como sendo a compensação dada á lavoura em troca da sobretaxa de tres francos por sacca de cafe, que lhe impoz; como S. Paulo procura attribuir a alta dos preços do genero á influencia do seu plano de valorização, para igualmente desculpar-se do pesado tributo de 5 francos por sacca com que, á guisa de protecção, sobrecarrega a sua agricultura; e como o Rio, nada tendo a allegar, limita-se a vetar, pura e simplesmente, o projecto de lei que supprime esse imposto, sem mesmo dar outra razão para o acto, a não ser que precisa do dinheiro decorrente desse imposto para applicar, como já em parte applicou, a diversas despesas do Estado.

Effectivamente, a Assembléa Legislativa do Estado do Rio tinha approved, em Novembro, a seguinte lei:

Art. 1.º Fica suspensa a cobrança dos impostos de exportação de 8 1/2 por cento sobre o cafe e da sobre-taxa de 3 francos, creada pelo decreto n. 1.012, de 26 de Dezembro de 1906.

Art. 2.º Fica creado, em substituição, o imposto fixo, de estatística, de 40 réis por kilogramma de cafe exportado.

Art. 3.º Esse imposto será arrecadado da mesma fórma por que o tem sido o imposto de exportação de 8 1/2 por cento, até que o Governo do Estado, entrando em combinação com o Governo do Estado de Minas Geraes, possa encontrar uma fórma que, acantelando os interesses do Thesouro do Estado, permita que esse imposto seja pago directamente pelo exportador.

Art. 4.º A importância correspondente á cobrança da sobre-taxa, depositada no The British Bank, no Brasilianische

Bank e no Banco do Brasil, que representava, no dia 30 de Junho do corrente anno, um saldo de 2.383:999\$662, conforme informações prestadas pelo Poder Executivo, ficará em deposito nesses estabelecimentos.

Art. 5.º E, vedada, sob qualquer pretexto e sob responsabilidade criminal de mandantes e mandatarios, a retirada de quaesquer parcelas dos referidos depositos, bem como serão passíveis de igual responsabilidade os que, devendo fazel-o, deixem de cumprir integralmente esta lei.

Art. 6.º Esses depositos, com os respectivos juros, serão aproveitados em beneficio da lavoura opportunamente, por deliberação desta Assembléa.

Art. 7.º A presente lei entrará em execução no dia 1 de Janeiro de 1910.

Art. 8.º Revogam-se as disposições em contrario.

Mas o Presidente do Estado a devolveu com o veto concebido nestes termos: "A presente resolução legislativa no art. 1.º suspenso a cobrança do imposto de 8 1/2 o/o e da sobretaxa de 3 francos sobre a exportação desse producto, creando no art. 2.º em substituição, o imposto fixo de 40 réis por kilogramma de cafe exportado.

No art. 4.º dispõe que ficará em deposito nos bancos em que se achava o saldo proveniente da sobretaxa de 3 francos que, em 30 de Junho do corrente anno, importava em 2.383:999\$662.

Na realidade, o imposto de 40 réis substitue o de 8 1/2 o/o, porquanto um sacco de cafe com 60 kilogrammas virá a pagar dous mil e quatrocentos réis (2\$400) quando actualmente, que a pauta e de 480 réis por kilogramma ou vinte e oito mil e oitocentos réis por sacco de 60 kilogrammas, paga dous mil quatrocentos e quarenta e oito réis (2\$448).

Fica, portanto, completamente fóra da substituição a sobretaxa de 3 francos, que desaparece totalmente, sem a Assembléa ter tido em attenção que, no orçamento de 1910, incluiu o producto da referida sobretaxa como parte integrante da receita do Estado, dando-lhe immediata applicação nos diversos paragrafos em que dividio a despeza.

Além disso, o referido art. 4.º determina a quantia que deverá ser depositada, importância que era o saldo existente em 30 de Junho ao anno corrente, mas que hoje já não atinge áquella total, porquanto por esse saldo têm se realizado obras no Estado, achando-se ainda em execução outras.

A sanção deste projecto de lei, que está em completo desacordo com o orçamento já sancionado para 1910 e o cumula de futuras responsabilidades para o Estado, traria como consequencia a suspensão de parte do pagamento das despesas orçamentarias, de todas as obras que se estão fazendo em vista de contratos lavrados por conta da sobretaxa, além de occasionar possiveis pedidos de indemnização a que o Estado seria forçado a attender, desde que fossem rescindidos os mesmos contratos.

Nestas condições, pois, nego sanção ao presente projecto de lei.

Palacio do Governo. Niterohy, 18 de Novembro de 1909.—Dr. Alfredo A. G. Backer."

No entanto a sobretaxa, o imposto creado a titulo de protecção, já arrancou á lavoura dos tres Estados cafeeiros, em pouco mais de tres annos, cerca de cento e tres mil contos—103.000:000\$000!

Só o Estado de S. Paulo arrecadou por meio desse imposto:

Em 1906. 2.504:361\$078  
Em 1907. 28.258:370\$867  
Em 1908. 22.248:376\$935  
Em 1909. 83.256:265\$332 86.268:574\$712

Minas arrecadou:  
Em 1907. 5.159:397\$677  
Em 1908. 4.478:710\$739  
Em 1909\*. 5.000:000\$000 14.668:108\$466

O Estado do Rio de Janeiro arrecadou:  
Até 30 de Junho de 1909. 2.383:999\$662  
No 2.º semestre de 1909\*. 476:800\$000 2:860:799\$662  
Total..... 103.767:482\$810

Além de elevar a 5 francos a sobretaxa de 3 francos, o Estado de São Paulo, por lei de 25 de Agosto de 1908, limitara em determinadas quantidades a exportação de cafe do porto de Santos, instituindo um imposto adicional de 20 o/o ad-valorem sobre todo o cafe que fosse exportado depois de attingido, em cada anno, o maximo legal.

Como na execução dessas medidas, não tivesse sido exceptuado o cafe mineiro, que transitava pelo Estado de São Paulo, em busca do mercado de Santos onde e vendido e exportado, o Governo de Minas apresentou reclamações que, não tendo sido attendidas, deram lugar á denuncia do accordo existente desde 1895 e que commettia ao Estado de São Paulo a cobrança dos impostos mineiros, passando essa cobrança a ser feita, em fins de Maio, pela Alfandega, em virtude de accordo celebrado com o Governo Federal.

Posteriormente, porém, chegaram os dous governos estaduaes a um accordo provisório que se define em uma das suas clausulas, nestes termos:

"O Estado de Minas Geraes, emquanto outra interpretação não for dada pelo poder competente, e comquanto considere inconstitucional a interpretação dada pelo Estado de S. Paulo ao art. 2.º da lei federal n. 1.185, de 11 de Junho de 1904, pela qual o Estado de

S. Paulo considere incorporados á sua riqueza os cafes provenientes de Minas Geraes que, remetidos para a praça de Santos, alli são negociados e baldeados com outros, para formação dos typos usuaes daquella praça, no intuito de conciliar, no momento actual, os interesses dos dous Estados e da lavoura mineira, admitte, como medida provisoria, que o Estado de S. Paulo arrecade os impostos de exportação e a sobre-taxa, decretados pela sua legislação, sobre os cafes que julga incorporados á sua riqueza, entregando ao Thesouro mineiro a importância correspondente a 8 e meio por cento "ad valorem", calculados pela pauta de Santos, e a sobre-taxa de 3 francos, estatuida na legislação mineira, observando-se o processo indicado nas clausulas seguintes."

Em seguida á organização deste mo-

Segundo os S. s. Dunring & Zoon, de Rotterdam, e a seguinte a avaliação da colheita mundial de cafe para 1910/11, comparada com as colheitas dos annos antecedentes.

Table with 5 columns: Year (1910/11, 1909/10, 1908/9, 1907/8) and rows for various countries including Rio, Santos, Bahia, Victoria, Java, etc.

Extrahimos de um quadro publicado pelo Sr. Ch. Heyn-Hamann, de Antuerpia, os seguintes preços extremos do cafe, em francos por 50 kilos.

Large table with 12 columns for months (Jan to Dec) and rows for years from 1886-1887 to 1909-1910, showing price fluctuations.

\* Estimativa; ainda não temos informação exacta.





carinhosamente tratadas, estas duas plantas, insignificantes entre nós e que têm dado à California enorme riqueza.

A Italia exporta annualmente, de laranjas, 20.000.000\$ e o valor da exportação hespanhola de Valencia deve orçar por 15.000.000\$. Só o valor das laranjas importadas na Inglaterra e Irlanda é de 2 1/2 milhões esterlinos ou 40.000.000\$. Estes algarismos dão idéa do que é a industria da cultura deste unico fructo. Voltando, porém, à California: em 1907 este Estado exportou doze milhões de caixas de laranjas. Em 1898 eram exportadas do Estado 180.659 toneladas de laranjas e limões e suas variedades; em 1907 essa quantidade estava elevada a 413.696 toneladas, que encheram 81.640 vagões das vias ferreas!

Em 1906 a produção foi de 908.166.800 libras do valor médio de dous centavos a libra ou 18.163.376 dollars ou mais de 58.000 contos de réis. Ha centenas de annos que cultivamos a canna e o valor da exportação do assucar em 1906 nem chegava a 5.400 contos e não attingio a 14.000 contos no anno auro de 1901. O valor do nosso algodão exportado em 1906 não excedeu de 25.000 contos e o do cacáu não chegou a 18.000 contos, tudo ouro.

Deste confronto resulta a importancia da laranjeira na California. Ao passo que a exportação dos productos citricos de todo o Brasil em 1907 não excedeu da ridicula somma de dezoito contos e quatrocentos mil réis em ouro, digamos 33.000\$, a da California, tão sómente, excedeu, como se vê, 58.000.000\$. Além desta somma (que em 1908 excedeu de 64.000 contos), estes carregamentos pagam 13 milhões de dollars ou 40.000 contos de réis só de transporte por via ferrea. E é preciso notar que a citricultura na California é quasi uma cultura artificial. Só a comportam as terras onde é possível a irrigação — mais ainda — a sub-irrigação, sendo que, além disso, as terras, após alguns annos, precisam ser fertilizadas com os adminiculos de nitrogeneo, acido phosphorico e potassa. Também nos laranjaes da California vêem-se frequentemente contra-fortes ou "quebra-ventos" para protegê-los das rajadas frias, e, mais espalhados, montes de cavacos, que accendem no caso de geada e de que a fumigação protege os arbustos.

Todo o districto ou condado de Riverside sómente conta 25.000 habitantes e a actual cidade desse nome 12.000, entre os quaes se divide o lucro liquido da sua citricultura e que é avaliado em 12.000 contos ou um conto de réis por habitante.

Quando era Ministro da Agricultura o Sr. Dr. Candido Rodrigues, recebeu comunicação de que a Cooperativa Agricola, organizada em Villa Americana, no Estado de S. Paulo, sob os seus auspícios, embarcou no dia 2 de Outubro para Buenos Aires 2.000 melancias, 1.000 melões e 2.000 abacaxis, pelo paquete *Ravenna*.

O frete foi cobrado á razão de 20\$ por tonelada ou mais 5\$ do que pagam os

fructos similares de Barcelona a Buenos Aires.

A Secretaria da Agricultura de S. Paulo, desejando cooperar para o bom exito daquelle ensaio, concedeu vagões até Santos para transporte dos fructos.

Por decreto n. 7.644, de 4 de Novembro, foram instituidos em cada um dos portos nacionaes que mantêm communicações directas com portos estrangeiros, quatro premios de animação para exportação de fructas nacionaes, sendo o primeiro de dez contos, o segundo de cinco, o terceiro de tres e o quarto de dous contos, para quem provar perante o Ministerio da Agricultura, Industria e Commercio, ter exportado maior quantidade de fructas, melhor acondicionadas a juizo dos inspectores das alfandegas, dentro do prazo de oito mezas da data do decreto, desde que a exportação não seja inferior a 50 toneladas.

Não se pôde, entretanto, aspirar a um desenvolvimento definitivo e progressivo do commercio das fructas sem que se estabeleçam camaras frigorificas não só nos vapores applicados ao respectivo transporte, mas nas estações, armazens e depositos em toda a parte onde esse artigo e outros de facil deterioração como os lacticinios, a caça, as carnes de toda a especie, os ovos, os legumes e hortaliças tenham de ser guardados. Não deve estar longe a época em que o *frio*, sob a forma de ar ou de oxygenio liquido, será vendido por grosso ou por miudo, e até canalizado nas casas, como o gaz, segundo a opinião emitida no 1º Congresso Internacional da Industria Frigorifica, em Paris, pelo Professor Eismenger.

A industria frigorifica, como vimos em um artigo da *Industrie Moderne*, pôde considerar-se ainda na infancia; já fez, porém, progressos gigantesco, especialmente nos Estados Unidos. As grandes companhias ferro-viarias norte-americanas possuem actualmente 6.000 vagões frigorificos, capazes de transportarem um milhão e duzentas mil toneladas de mercaderia. Existe além disto uma frota de 187 navios construidos de proposito e que transportam annualmente para além do Atlantico doze milhões de carneiros mortos. Nos depositos frigorificos installados nos principaes portos de mar entram em média por anno duzentos e quarenta milhões de kilogrammas de carne, um billião de ovos e duzentos e cincoenta milhões de kilogrammas de fructas e de legumes. Os productos, submettidos annualmente á acção do frio, attingem nos Estados Unidos um valor de cerca de *dous billiões e meio* de dollars.

O segundo logar depois dos Estados Unidos é occupado pela Inglaterra, que importa todos os annos tres billiões de kilogrammas de carne gelada da Republica Argentina. Este commercio tem progredido com rapidez vertiginosa: basta dizer que em 10 annos, de 1893 até 1903, a sua importancia centuplicou.

A Russia, paiz de grandes recursos agricolas e de insufficientes meios de

transporte, iniciou a industria frigorifica, da qual ha de tirar enormes vantagens economicas se a souber desenvolver na proporção das suas necessidades industriaes.

E' interessante notar as diversas temperaturas a que é necessario submeter os diversos productos para obter a sua perfeita conservação. A carne gelada a 20º mantem-se durante umas poucas de semanas; para a conservar porém durante dous annos deve ser exposta a uma temperatura de 9º a 12º. Uma temperatura relativamente alta, 1 a 2 graus, basta para conservar os ovos e as fructas.

A industria frigorifica tem prestado bons serviços aos negociantes de generos alimenticios, especialmente em Nova York e Londres, onde se vende manteiga da Siberia, peixe do Baltico, e do Mar Branco, carne da Australia, da Argentina e da Nova Zelandia, fruta fresca da California, das Indias Occidentaes e da America Central, por preços que, apesar de parecerem moderados em comparação do que o consumidor tinha o costume de pagar, ainda deixam grande margem de lucro ao vendedor.

Mas não só de camaras frigorificas e de fretes maritimos reduzidos depende a exportação de fructas do Brasil, assim como a dos demais productos da lavoura e industriaes connexas; o principal é que haja fructas e productos dessa ordem, em profusão capaz de alimentar os nossos mercados e estender-se aos mercados estrangeiros. Não vemos, porém, como ha de poder operar-se o augmento e o aperfeiçoamento da cultura, quando um regimen economico subsiste em que a industria agricola opprimida pelo custo elevado dos transportes terrestres, pelo onus pesadissimo dos impostos que sobrecarregam os seus productos, pela falta de capital e de elementos de credito para acudir ao seu custeio e ainda, além de tudo isso, pela escassa e precaria remuneração que decorre de uma organização commercial inconveniente e defeituosa, definha e, se não morre, graças á uberdade do solo, que apesar de tudo não deixa de produzir, não progride, não augmenta, não prospera, e o lavrador entre nós é um condemnado irremediavelmente preso á terra que elle inunda do suor do trabalho, sem della poder tirar mais do que o estrictamente necessario para viver.

No que concerne, então, aos productos da pequena lavoura, a todos os obstaculos que indicamos se reúne mais um, qual o dominio que exerce, absoluto, o commercio que opera nesses artigos e impõe, a seu talante, preços vis ao productor, embora, por outro lado, não lhe falte o consumidor que compra tudo e paga caro.

A estes outros detalhes da questão cumpre também attender, e quanto antes; senão, será tempo perdido cuidar de fretes maritimos reduzidos e de camaras frigorificas, sem que se estabeleça em base solida, prospera e duravel a produção nacional.

# EXPORTAÇÃO

RESUMO POR CLASSES  
Annos de 1907 e 1908

| CLASSES   | VALOR POSTO A BORDO |                               |               |
|---|---------------------|-------------------------------|---------------|
|   | Mil réis, papel     | Equivalencia em mil réis ouro |               |
|   | 1907                | 1908                          | 1908          |
| Classe I.—Animaes e seus productos.....                         | 41.619.928\$        | 35.995.250\$                  | 23.277.517\$  |
| Classe II.—Mineraes e seus productos.....                       | 19.371.797\$        | 15.011.069\$                  | 8.343.168\$   |
| Classe III.—Vegetaes e seus productos.....                      | 799.869.157\$       | 654.784.292\$                 | 447.475.300\$ |
| Total das mercadorias.....                                      | 860.890.882\$       | 705.790.611\$                 | 481.572.426\$ |
| Classe VI.—Especie metallica e notas de banco estrangeiras..... | 243.854\$           | 330.899\$                     | 260\$         |
| Total geral.....  | 861.134.736\$       | 706.121.470\$                 | 481.708.686\$ |

Janairo a Setembro de 1908 e 1909

| CLASSES   | VALOR POSTO A BORDO |                               |               |
|---|---------------------|-------------------------------|---------------|
|   | Mil réis, papel     | Equivalencia em mil réis ouro |               |
|   | 1908                | 1909                          | 1909          |
| Classe I.—Animaes e seus productos.....                         | 27.639.446\$        | 38.156.644\$                  | 15.371.245\$  |
| Classe II.—Mineraes e seus productos.....                       | 10.682.501\$        | 12.744.473\$                  | 6.946.464\$   |
| Classe III.—Vegetaes e seus productos.....                      | 418.189.432\$       | 681.872.402\$                 | 229.766.898\$ |
| Total das mercadorias.....                                      | 451.521.399\$       | 692.773.522\$                 | 251.083.547\$ |
| Classe VI.—Especie metallica e notas de banco estrangeiras..... | 317.604\$           | 87.521\$                      | 176.630\$     |
| Total geral.....  | 451.839.003\$       | 692.861.043\$                 | 251.260.177\$ |

Movimento mensal da exportação  
DURANTE OS ANOS DE 1901 A 1908  
MERCADORIAS

| CLASSES                  | 1901<br>MIL RÉIS |               | 1902<br>MIL RÉIS |               |
|--------------------------|------------------|---------------|------------------|---------------|
|                          | Papel            | Ouro          | Papel            | Ouro          |
| Janairo.....             | 58.131.820\$     | 21.264.888\$  | 66.921.459\$     | 29.857.564\$  |
| Fevereiro.....           | 63.568.240\$     | 24.760.141\$  | 64.015.946\$     | 27.349.436\$  |
| Março.....               | 83.657.432\$     | 36.304.650\$  | 60.985.191\$     | 29.259.397\$  |
| 1º Trimestre.....        | 205.257.492\$    | 82.389.679\$  | 197.521.996\$    | 86.462.396\$  |
| Abril.....               | 56.927.589\$     | 25.902.388\$  | 52.902.578\$     | 23.479.965\$  |
| Maió.....                | 50.952.512\$     | 23.275.420\$  | 55.456.759\$     | 24.982.090\$  |
| Junho.....               | 47.000.306\$     | 19.801.465\$  | 43.036.688\$     | 18.943.117\$  |
| 2º Trimestre.....        | 154.880.437\$    | 68.979.253\$  | 151.395.995\$    | 67.406.072\$  |
| 1º Semestre.....         | 360.137.932\$    | 151.368.932\$ | 348.917.991\$    | 153.867.568\$ |
| Julho.....               | 54.100.964\$     | 21.294.417\$  | 55.669.057\$     | 24.490.385\$  |
| Agosto.....              | 77.507.330\$     | 29.515.160\$  | 57.081.690\$     | 25.973.366\$  |
| Setembro.....            | 81.066.619\$     | 32.702.694\$  | 64.660.546\$     | 28.260.824\$  |
| 3º Trimestre.....        | 212.674.933\$    | 83.512.261\$  | 177.367.263\$    | 77.944.566\$  |
| Total de nove mezes..... | 672.812.865\$    | 234.881.195\$ | 626.269.054\$    | 23.812.133\$  |
| Outubro.....             | 105.679.507\$    | 45.083.444\$  | 77.512.478\$     | 34.107.608\$  |
| Novembro.....            | 93.251.004\$     | 40.751.194\$  | 62.474.398\$     | 27.512.416\$  |
| Dezembro.....            | 89.063.316\$     | 40.373.065\$  | 69.064.094\$     | 30.460.398\$  |
| 4º Trimestre.....        | 268.013.827\$    | 126.207.708\$ | 209.670.871\$    | 92.080.413\$  |
| 2º Semestre.....         | 500.688.762\$    | 209.719.964\$ | 387.022.134\$    | 170.024.978\$ |
| Total.....               | 860.826.694\$    | 361.088.806\$ | 785.940.125\$    | 323.892.546\$ |
| Média mensal.....        | 71.755.557\$     | 30.090.741\$  | 61.328.344\$     | 26.991.045\$  |





| MEZES           | 1907 — MIL RÉIS |      | 1908 — MIL RÉIS |      |
|-----------------|-----------------|------|-----------------|------|
|                 | Papel           | Ouro | Papel           | Ouro |
| 1908 — MIL RÉIS |                 |      |                 |      |
| 1907 — MIL RÉIS |                 |      |                 |      |
| 1904 — MIL RÉIS |                 |      |                 |      |
| 1906            |                 |      |                 |      |
| 1905            |                 |      |                 |      |
| 1906            |                 |      |                 |      |
| 1907            |                 |      |                 |      |
| 1908            |                 |      |                 |      |
| 1909            |                 |      |                 |      |

  

| MEZES           | 1907 — MIL RÉIS |      | 1908 — MIL RÉIS |      |
|-----------------|-----------------|------|-----------------|------|
|                 | Papel           | Ouro | Papel           | Ouro |
| 1907 — MIL RÉIS |                 |      |                 |      |
| 1908 — MIL RÉIS |                 |      |                 |      |
| 1909 — MIL RÉIS |                 |      |                 |      |
| 1906            |                 |      |                 |      |
| 1905            |                 |      |                 |      |
| 1906            |                 |      |                 |      |
| 1907            |                 |      |                 |      |
| 1908            |                 |      |                 |      |
| 1909            |                 |      |                 |      |

  

| MEZES           | 1901 — MIL RÉIS |      | 1902 — MIL RÉIS |      |
|-----------------|-----------------|------|-----------------|------|
|                 | Papel           | Ouro | Papel           | Ouro |
| 1901 — MIL RÉIS |                 |      |                 |      |
| 1902 — MIL RÉIS |                 |      |                 |      |
| 1904 — MIL RÉIS |                 |      |                 |      |
| 1906            |                 |      |                 |      |
| 1907            |                 |      |                 |      |
| 1908            |                 |      |                 |      |
| 1909            |                 |      |                 |      |

Especies metallicas e notas de banco estrangeiras

| MEZES           | 1901 — MIL RÉIS |      | 1902 — MIL RÉIS |      |
|-----------------|-----------------|------|-----------------|------|
|                 | Papel           | Ouro | Papel           | Ouro |
| 1901 — MIL RÉIS |                 |      |                 |      |
| 1902 — MIL RÉIS |                 |      |                 |      |
| 1904 — MIL RÉIS |                 |      |                 |      |
| 1906            |                 |      |                 |      |
| 1907            |                 |      |                 |      |
| 1908            |                 |      |                 |      |
| 1909            |                 |      |                 |      |

| MEZES           | 1903 — MIL RÉIS |      | 1904 — MIL RÉIS |      |
|-----------------|-----------------|------|-----------------|------|
|                 | Papel           | Ouro | Papel           | Ouro |
| 1903 — MIL RÉIS |                 |      |                 |      |
| 1904 — MIL RÉIS |                 |      |                 |      |
| 1906            |                 |      |                 |      |
| 1907            |                 |      |                 |      |
| 1908            |                 |      |                 |      |
| 1909            |                 |      |                 |      |

| MEZES | 1906  |      | 1907  |      | 1908  |      | 1909  |      |
|-------|-------|------|-------|------|-------|------|-------|------|
|       | Papel | Ouro | Papel | Ouro | Papel | Ouro | Papel | Ouro |
| 1906  |       |      |       |      |       |      |       |      |
| 1907  |       |      |       |      |       |      |       |      |
| 1908  |       |      |       |      |       |      |       |      |
| 1909  |       |      |       |      |       |      |       |      |
| 1906  |       |      |       |      |       |      |       |      |
| 1907  |       |      |       |      |       |      |       |      |
| 1908  |       |      |       |      |       |      |       |      |
| 1909  |       |      |       |      |       |      |       |      |









|                         | 1907<br>MIL RÉIS |               | 1906<br>MIL RÉIS |               | 1905<br>MIL RÉIS |             | 1904<br>MIL RÉIS |             |
|-------------------------|------------------|---------------|------------------|---------------|------------------|-------------|------------------|-------------|
|                         | Ouro             | Papel         | Ouro             | Papel         | Ouro             | Papel       | Ouro             | Papel       |
|                         | MEZES            |               |                  |               |                  |             |                  |             |
| Janeiro.....            | 49.554.341\$     | 28.047.703\$  | 59.104.893\$     | 32.870.257\$  | 5.640.798\$      | 2.545.271\$ | 4.056.738\$      | 1.797.400\$ |
| Fevereiro.....          | 43.838.026\$     | 24.782.908\$  | 48.901.151\$     | 27.193.607\$  | 7.963.636\$      | 3.550.108\$ | 8.122.040\$      | 3.624.017\$ |
| Março.....              | 53.929.622\$     | 30.148.157\$  | 53.677.827\$     | 29.881.804\$  | 1.217.935\$      | 541.304\$   | 505.576\$        | 223.527\$   |
| Primeiro trimestre..... | 147.316.989\$    | 82.948.768\$  | 161.683.871\$    | 89.917.655\$  | 9.847.508\$      | 376.184\$   | 1.821.576\$      | 801.508\$   |
| Abril.....              | 50.892.583\$     | 28.313.114\$  | 49.279.927\$     | 27.406.257\$  | 2.200.870\$      | 973.617\$   | 1.843.273\$      | 807.998\$   |
| Maio.....               | 58.342.606\$     | 29.758.261\$  | 42.460.385\$     | 23.613.678\$  | 4.266.314\$      | 1.893.101\$ | 2.501.413\$      | 1.112.033\$ |
| Junho.....              | 48.472.726\$     | 26.985.895\$  | 43.170.185\$     | 24.008.420\$  | 12.229.900\$     | 5.449.270\$ | 10.623.455\$     | 4.736.050\$ |
| Segundo trimestre.....  | 152.707.925\$    | 85.046.770\$  | 133.607.950\$    | 75.028.355\$  |                  |             |                  |             |
| Primeiro semestre.....  | 300.024.914\$    | 167.995.538\$ | 296.593.872\$    | 164.946.020\$ |                  |             |                  |             |
| Julho.....              | 56.641.892\$     | 31.598.813\$  | 46.150.487\$     | 25.665.868\$  |                  |             |                  |             |
| Agosto.....             | 16.490.515\$     | 31.481.683\$  | 24.580.402\$     | 24.580.402\$  |                  |             |                  |             |
| Setembro.....           | 55.402.266\$     | 30.875.221\$  | 43.258.790\$     | 24.057.696\$  |                  |             |                  |             |
| Terceiro trimestre..... | 168.534.683\$    | 93.993.727\$  | 133.607.950\$    | 74.303.966\$  |                  |             |                  |             |
| Novo mezes.....         | 468.559.547\$    | 261.951.265\$ | 430.201.831\$    | 230.249.986\$ |                  |             |                  |             |
| Janeiro.....            |                  |               |                  |               |                  |             |                  |             |
| Fevereiro.....          |                  |               |                  |               |                  |             |                  |             |
| Março.....              |                  |               |                  |               |                  |             |                  |             |
| Primeiro trimestre..... |                  |               |                  |               |                  |             |                  |             |
| Abril.....              |                  |               |                  |               |                  |             |                  |             |
| Maio.....               |                  |               |                  |               |                  |             |                  |             |
| Junho.....              |                  |               |                  |               |                  |             |                  |             |
| Segundo trimestre.....  |                  |               |                  |               |                  |             |                  |             |
| Primeiro semestre.....  |                  |               |                  |               |                  |             |                  |             |
| Julho.....              |                  |               |                  |               |                  |             |                  |             |
| Agosto.....             |                  |               |                  |               |                  |             |                  |             |
| Setembro.....           |                  |               |                  |               |                  |             |                  |             |
| Terceiro trimestre..... |                  |               |                  |               |                  |             |                  |             |
| 9 mezes.....            |                  |               |                  |               |                  |             |                  |             |

|                         | 1907<br>MIL RÉIS |             | 1906<br>MIL RÉIS |               | 1905<br>MIL RÉIS |              | 1904<br>MIL RÉIS |              |
|-------------------------|------------------|-------------|------------------|---------------|------------------|--------------|------------------|--------------|
|                         | Ouro             | Papel       | Ouro             | Papel         | Ouro             | Papel        | Ouro             | Papel        |
|                         | MEZES            |             |                  |               |                  |              |                  |              |
| Janeiro.....            | 2.333.417\$      | 1.035.875\$ | 3.149.432\$      | 1.392.507\$   | 3.450.422\$      | 1.541.944\$  | 3.137.797\$      | 857.230\$    |
| Fevereiro.....          | 403.635\$        | 157.211\$   | 828.696\$        | 353.895\$     | 6.727.477\$      | 4.097.417\$  | 1.461.077\$      | 2.485.508\$  |
| Março.....              | 1.094.937\$      | 476.477\$   | 46.829.922\$     | 26.043.796\$  | 4.832.558\$      | 2.473.144\$  | 693.845\$        | 425.892\$    |
| Primeiro trimestre..... | 3.831.989\$      | 1.669.563\$ | 133.314.382\$    | 76.921.329\$  | 13.818.821\$     | 7.072.018\$  | 4.036.580\$      | 2.477.704\$  |
| Abril.....              | 4.434.700\$      | 2.040.008\$ | 42.788.582\$     | 23.749.197\$  | 3.951.503\$      | 2.353.827\$  | 691.482\$        | 403.365\$    |
| Maio.....               | 4.482.735\$      | 2.051.412\$ | 44.848.305\$     | 24.637.967\$  | 6.727.477\$      | 4.097.417\$  | 888.143\$        | 518.082\$    |
| Junho.....              | 3.138.463\$      | 1.322.194\$ | 44.881.247\$     | 24.934.046\$  | 3.657.205\$      | 2.178.520\$  | 1.607.820\$      | 937.607\$    |
| Segundo trimestre.....  | 12.115.903\$     | 5.413.614\$ | 132.018.134\$    | 73.368.210\$  | 14.336.135\$     | 8.539.764\$  | 3.185.951\$      | 1.839.054\$  |
| Primeiro semestre.....  |                  |             | 270.332.466\$    | 150.289.552\$ | 28.155.006\$     | 15.611.792\$ | 7.223.637\$      | 4.336.755\$  |
| Julho.....              |                  |             | 51.747.703\$     | 28.748.747\$  | 3.450.422\$      | 2.239.951\$  | 2.657.293\$      | 2.239.951\$  |
| Agosto.....             |                  |             | 53.148.487\$     | 29.526.961\$  | 3.696.565\$      | 2.326.050\$  | 3.222.903\$      | 1.973.904\$  |
| Setembro.....           |                  |             | 50.421.774\$     | 28.012.119\$  | 7.215.684\$      | 4.540.442\$  | 3.750.007\$      | 2.236.735\$  |
| Terceiro trimestre..... |                  |             | 155.317.964\$    | 86.283.827\$  |                  |              |                  |              |
| 9 mezes.....            |                  |             | 425.650.430\$    | 236.577.379\$ | 13.362.711\$     | 8.408.436\$  | 10.630.203\$     | 6.510.590\$  |
|                         |                  |             |                  |               | 41.517.717\$     | 24.020.218\$ | 10.853.740\$     | 10.847.343\$ |

ESPECIES METALLICAS E NOTAS DE BANCO ESTRANGEIRAS

|                         | 1907<br>MIL RÉIS |             | 1906<br>MIL RÉIS |               | 1905<br>MIL RÉIS |              | 1904<br>MIL RÉIS |              |
|-------------------------|------------------|-------------|------------------|---------------|------------------|--------------|------------------|--------------|
|                         | Ouro             | Papel       | Ouro             | Papel         | Ouro             | Papel        | Ouro             | Papel        |
|                         | MEZES            |             |                  |               |                  |              |                  |              |
| Janeiro.....            | 2.333.417\$      | 1.035.875\$ | 3.149.432\$      | 1.392.507\$   | 3.450.422\$      | 1.541.944\$  | 3.137.797\$      | 857.230\$    |
| Fevereiro.....          | 403.635\$        | 157.211\$   | 828.696\$        | 353.895\$     | 6.727.477\$      | 4.097.417\$  | 1.461.077\$      | 2.485.508\$  |
| Março.....              | 1.094.937\$      | 476.477\$   | 46.829.922\$     | 26.043.796\$  | 4.832.558\$      | 2.473.144\$  | 693.845\$        | 425.892\$    |
| Primeiro trimestre..... | 3.831.989\$      | 1.669.563\$ | 133.314.382\$    | 76.921.329\$  | 13.818.821\$     | 7.072.018\$  | 4.036.580\$      | 2.477.704\$  |
| Abril.....              | 4.434.700\$      | 2.040.008\$ | 42.788.582\$     | 23.749.197\$  | 3.951.503\$      | 2.353.827\$  | 691.482\$        | 403.365\$    |
| Maio.....               | 4.482.735\$      | 2.051.412\$ | 44.848.305\$     | 24.637.967\$  | 6.727.477\$      | 4.097.417\$  | 888.143\$        | 518.082\$    |
| Junho.....              | 3.138.463\$      | 1.322.194\$ | 44.881.247\$     | 24.934.046\$  | 3.657.205\$      | 2.178.520\$  | 1.607.820\$      | 937.607\$    |
| Segundo trimestre.....  | 12.115.903\$     | 5.413.614\$ | 132.018.134\$    | 73.368.210\$  | 14.336.135\$     | 8.539.764\$  | 3.185.951\$      | 1.839.054\$  |
| Primeiro semestre.....  |                  |             | 270.332.466\$    | 150.289.552\$ | 28.155.006\$     | 15.611.792\$ | 7.223.637\$      | 4.336.755\$  |
| Julho.....              |                  |             | 51.747.703\$     | 28.748.747\$  | 3.450.422\$      | 2.239.951\$  | 2.657.293\$      | 2.239.951\$  |
| Agosto.....             |                  |             | 53.148.487\$     | 29.526.961\$  | 3.696.565\$      | 2.326.050\$  | 3.222.903\$      | 1.973.904\$  |
| Setembro.....           |                  |             | 50.421.774\$     | 28.012.119\$  | 7.215.684\$      | 4.540.442\$  | 3.750.007\$      | 2.236.735\$  |
| Terceiro trimestre..... |                  |             | 155.317.964\$    | 86.283.827\$  |                  |              |                  |              |
| 9 mezes.....            |                  |             | 425.650.430\$    | 236.577.379\$ | 13.362.711\$     | 8.408.436\$  | 10.630.203\$     | 6.510.590\$  |
|                         |                  |             |                  |               | 41.517.717\$     | 24.020.218\$ | 10.853.740\$     | 10.847.343\$ |

|                         | 1907<br>MIL RÉIS |             | 1906<br>MIL RÉIS |             | 1905<br>MIL RÉIS |       | 1904<br>MIL RÉIS |       |
|-------------------------|------------------|-------------|------------------|-------------|------------------|-------|------------------|-------|
|                         | Ouro             | Papel       | Ouro             | Papel       | Ouro             | Papel | Ouro             | Papel |
|                         | MEZES            |             |                  |             |                  |       |                  |       |
| Primeiro semestre.....  |                  |             |                  |             |                  |       |                  |       |
| Julho.....              |                  |             |                  |             |                  |       |                  |       |
| Agosto.....             |                  |             |                  |             |                  |       |                  |       |
| Setembro.....           |                  |             |                  |             |                  |       |                  |       |
| Terceiro trimestre..... |                  |             |                  |             |                  |       |                  |       |
| 9 mezes.....            |                  |             |                  |             |                  |       |                  |       |
| Janeiro.....            | 15.978.892\$     | 7.083.177\$ | 13.775.057\$     | 6.101.304\$ |                  |       |                  |       |
| Fevereiro.....          | 2.247.682\$      | 884.500\$   | 619.490\$        | 227.576\$   |                  |       |                  |       |
| Março.....              | 408.098\$        | 155.406\$   | 1.152.400\$      | 508.237\$   |                  |       |                  |       |
| Setembro.....           | 89.868\$         | 36.249\$    | 663.385\$        | 663.385\$   |                  |       |                  |       |
| Terceiro trimestre..... | 2.745.648\$      | 1.076.155\$ | 3.192.235\$      | 1.399.208\$ |                  |       |                  |       |
| 9 mezes.....            | 18.723.541\$     | 8.159.332\$ | 16.967.352\$     | 7.500.523\$ |                  |       |                  |       |
|                         |                  |             |                  |             |                  |       |                  |       |
| Janeiro.....            | 980.058\$        | 400.444\$   | 767.493\$        | 342.450\$   |                  |       |                  |       |
| Fevereiro.....          | 523.447\$        | 225.076\$   | 2.472.237\$      | 1.118.802\$ |                  |       |                  |       |
| Março.....              | 869.344\$        | 385.378\$   | 825.572\$        | 365.965\$   |                  |       |                  |       |
| Primeiro trimestre..... | 2.372.849\$      | 1.010.898\$ | 4.065.322\$      | 1.827.217\$ |                  |       |                  |       |
| Abril.....              | 1.646.550\$      | 732.755\$   | 1.711.533\$      | 762.662\$   |                  |       |                  |       |
| Maio.....               | 1.710.583\$      | 783.049\$   | 1.417.683\$      | 626.804\$   |                  |       |                  |       |
| Junho.....              | 2.283.645\$      | 1.029.467\$ | 927.512\$        | 407.894\$   |                  |       |                  |       |

Movimento da exportação de mercadorias nacionaes por destino

ANNOS DE 1907 E 1908

Table showing export movement by destination for 1907 and 1908. Columns include destination, 1907 value (Moeda papel, Equivalencia em mil réis, Percentagem sobre valor total ouro %), and 1908 value (Moeda papel, Equivalencia em mil réis, Percentagem sobre valor total ouro %).

Movimento da exportação de mercadorias nacionaes---Portos de procedencia

ANNOS DE 1907 E 1908

Table showing export movement by port of origin for 1907 and 1908. Columns include port of origin, 1907 value (Moeda papel, Equivalencia em mil réis, Percentagem sobre valor total ouro %), and 1908 value (Moeda papel, Equivalencia em mil réis, Percentagem sobre valor total ouro %).

Cotação de mercadorias--Usos commerciaes--O Governo resolveu a vista de uma representação da Junta dos Corretores de Mercadorias e de Navios, pedindo a revisão dos regulamentos attinentes a sua classe e a dispensa, em caracter provisório, da publicação diaria das cotações, solicitar do Congresso Nacional a necessaria autorização no sentido de ser feita a revisão dos citados regulamentos, os quaes não correspondem ás actuaes necessidades do commercio e permittir-façam os corretores as cotações semanalmente, de accordo com a verdadeira interpretação do decreto n. 806, de 26 de Julho de 1851, isto é, mencionando os preços correntes das mercadorias negociaveis no mercado, porquanto a obrigação que lhes era imposta pela lei organometricaria de 1900 se acha revogada pela lei n. 1.102, de 21 de Novembro de 1903, e pelo decreto n. 6.644 de 17 de Setembro de 1907.

base do preço nas vendas respectivas, o peso de 100 kilos para todos os cereaes e farinha de mandioca, com prazo de 90 dias sem desconto ou de 30 dias com o desconto de 2 o/o, e o de 60 kilos para a banha nacional com a bonificação de 5 o/o e prazo de 30 dias sem desconto. As bases que vigoram actualmente são as seguintes: Feijão preto nacional 60 kilos; Feijão enxofre nacional 66 kilos; Feijão estrangeiro de qualquer qualidade 62 kilos; Arroz estrangeiro ou nacional 60 kilos; Farinha de Porto Alegre, grossa, 40 kilos; Farinha de Laguna ou de qualquer outra procedencia 45 kilos; Milho graúdo do Sul 56 kilos; Milho miúdo de qualquer procedencia 62 kilos; Favas 55 kilos; Amendoim 25 kilos; Alpiste por kilo; Ervilhas 60 kilos; Banha por kilo.

Simplificando consideravelmente as operações commerciaes e tornando mais prompta e facil a comparação dos valores, a medida adoptada é testemunho de progresso e equipara os usos deste mercado aos actualmente seguidos nas grandes praças commerciaes do exterior. A Junta dos Corretores desta Capital dirigio em data de 3 de Novembro ao Ministerio da Agricultura, Industria e Commercio um officio pedindo que na reforma do seu regulamento, cuja autorização vai ser solicitada por esse Ministerio ao Congresso Nacional, seja incluída a organização da Bolsa de Mercadorias com a interferencia unica dos corretores officiaes e sob fiscalização immediata da referida Junta, que já superintende os trabalhos dos corretores de mercadorias e de navios desta praça. Essa autorização, porém, já tendo sido dada na lei que instituiu esse Ministerio, promove o respectivo titular a criação da bolsa requerida, em reuniões que convocou para estudar essa materia e em que tomou parte, além do Director Geral da Industria e Commercio, desse Mi-



Europa: Hamburgo 357.476, Marselha 189.756, Trieste 141.451, Genova 133.823, Antuerpia 83.001, Havre 56.243, Southampton 47.978, Bordéas 27.042, Liverpool 24.170, Bremen 6.555, Amsterdam 3.900, Sevilha 2.067, Leixões 1.541, Londres 1.285, Rotterdam 1.196, Malta 1.100, Gijon 500, Lisboa 469, Barcelona 250, Cadiz 250, Vigo 146, Gibraltar 125, Madeira 50, Nápoles 19

Diversos portos: Rio da Prata 110.536, Africa do Sul 52.555, Chile 20.806, Cabotagem: Portos do Norte 280.557, Estado do Rio 114.759, Portos do Sul 96.949

Os embarcadores foram: Ornstein & C. 524.112, Eugen Urban 325.626, Theodor Wille & C. 314.184, Castro, Silva & C. 309.193, Pinto & C. 294.473, Camos Pareto & C. 293.603, Gustav Trinks & C. 162.626, Hard Rand & C. 132.102, Pinheiro & Ladeira 116.606, Arbuckle & C. 83.285, Silva Gonçalves & C. 80.476, Norton Megaw & C. 68.603, Sequeira & C. 60.943, Mc. Kinlay, Schmidt & C. 46.120, Zenha, Ramos & C. 44.762, W. F. Mc. Laughlin & C. 41.116, Hentschel & Gaffrée 31.016, Clarkson & C. 18.250, P. S. Nicolson & C. 11.475, Karl Valais Junior 10.250, Walter Brothers & C. 7.170, Carvalho Fernandes & C. 5.090, Prad, Chaves & C. 3.697, T. G. Gros 3.050, Francisco Sever 2.067, Dias Garcia & C. 2.020, John Mow & C. 1.108, Guimarães Irmão & C. 1.103, Luiz Becker 970, J. Germano Ferreira 960, Barbosa Albuquerque & C. 840, Teixeira Borges & C. 785, Jorg, Dias & Irmão 630, Francisco Sattamini & C. 556, Franca & Sobrinho 417, Queiroz Moreira & C. 375, Companhia Puglisi 325, Luiz Camuyraro 300, Santos Moreira & C. 265, M. Valladão & C. 250, Procopio Oliveira & C. 246, Thomaz da Silva & C. 240, F. Martinelli 210, Antonio dos Santos 200, M. Mattos 200, Avelar & C. 175, Thomaz Pereira & C. 166, Freitas Oliveira & C. 140, F. S. de Oliveira 125, Jorg, Haje 125, Senra & C. 111, A. C. Aragão 100, Araújo Serrão 100, J. Braz, Sequeira & C. 100, M. Motta 100, R. Sattamini 100, Diversos 1.560

Embarques em Niterohy, etc.: Nova York 273.885, Nova Orleans 67.638, Trieste 10.538, Hamburgo 4.013, Southampton 3.706, Genova 2.500, Africa do Sul 1.050, Rio da Prata 1.000, Antuerpia 885, Bordéas 691, Marselha 375, Bremen 250

Total 366.531, Embarcadores: Hard, Rand & C. 318.698, Theodor Wille & C. 45.377, Ornstein & C. 1.571, Agent, Official do Estado de Minas Geraes 885

Recapitulação por mezas: Janeiro 254.742, Fevereiro 180.890, Março 233.517, Abril 112.664, Maio 97.248, Junho 117.085, Julho 275.821, Agosto 392.489, Setembro 395.408, Outubro 343.255, Novembro 291.795, Dezembro 304.720

Total em 1909 2.990.634, Total em 1908 3.006.227

Foram exportadas pelo porto de Santos, no anno de 1909, saccos 13.569.886, Foram exportadas, pelo porto do Rio de Janeiro 3.292.067

As vendas, no biennio, foram as seguintes: 1908 5.995.213, 1909 7.650.634

Nos respectivos quadros appensos, damos os preços extremos do café tipo 7, no Rio, por 15 kilos, no anno de 1909, comparados aos de 1908, assim como, tambem, em Santos, e por 10 kilos, sob igual comparação.

Constam igualmente desses e dos demais quadros relativos á materia, todas as informações e estatísticas sobre o commercio de café no anno que passamos em revista. A importação dos principaes generos de estiva pelo porto do Rio de Janeiro, no anno de 1909, comparada á de 1908, foi menor nos seguintes artigos:—agua-raz, alfafa, bacalhão, banha, breu, carvão, chá da India, cimento, ervilhas farinha de trigo, feijão gado, kerozene, lardinhos, milho, óleo de linhaça, phosphoros, pimenta da India, pinho suco, pinho americano sangrado, pinho spruce, telhas, tijolos, toucinho, trigo em grão, venmouth, vinhos francezes, vinhos hespanhóes, vinhos italianos, vinho de diversas procedencias e Champagne.

Agua-raz (volumes) 12.309, Alcatrão (barris) 504, Alfafa (fardos) 248.697, Arroz (saccos) 27.947, Azeite doce (caixas) 21.554

Bacalhão (volumes) 113.348, Banha americana (barris) 35.800, Banha (caixas) 660, Batatas (caixas) 330.225, Breu (barris) 20.621, Carne secca da Republica Argentina (kilos) 2.857.770, Carne secca da Republica Oriental (kilos) 8.797.870, Carne secca do Rio Grande 20.567.910, Carvão (toneladas) 799.328, Cerveja (caixas) 187, Cebolas (caixas) 13.738, Cebolas (cestas) 10.581, Chá da India (kgs.) 8.350, Cimento (barris) 604.113, Cimento (saccos) 593.361, Ervilhas (saccos) 4.605, Farinha de trigo (barris) 3.521, Feijão (saccos) 170.110, Gado (unidades) 152.254, Genebra (caixas) 17.597, Gorduras (pipas) 17.239, Gorduras (bordalezas) 6.647, Kerozene (barris) 4.135, Lardinhos 1.049, Manteiga (caixas) 534.648, Massas (caixas) 492.988, Milho do Rio da Prata (saccos) 450, Oleo de linhaça (barris) 1.136.830, Passas (caixas) 127.623, Phosphoros (caixas) 11.788, Pimenta da India (saccos) 470, Pinho suco (pés) 65, Pinho americano resina (pés) 12.386, Idem sangrado (pés) 150, spruce (pés) 2.803, Presuntos (caixas) 11, Telhas 740, Tijolos 1.150.801, Toucinho (barris) 23.142.296, Trigo em grão (saccos) 2.055.824, Velas de composição (caixas) 3.028, Venmouth (caixas) 5.696.618, Vinhos francezes (quartolas) 1.253.956, Vinhos italianos (quartolas) 1.036, Vinhos hespanhóes (caixas) 2.474.768, Vinhos portugueses (quartolas) 2.252.872, Vinhos de diversas procedencias (pipas) 555, Vinhos de diversas procedencias (caixas) 21.101, Vinhos de diversas procedencias (pipas) 1.536, Vinhos de diversas procedencias (caixas) 501, Champagne (caixas) 4.877

Preços extremos: Em 1908 \$800 a \$1100, Em 1907 \$1000 a \$1240, Em 1906 \$1000 a \$1200, Em 1905 \$900 a \$1740

Alcatrão — Foram equiparadas as entradas deste artigo, durante o anno de 1900, com a do anno anterior, tendo vindo ao mercado, neste periodo, 504 barris e naquelle 505 barriz.

Preços extremos: Em 1908 504, Em 1907 394, Em 1906 545, Em 1905 1.457

Alfafa — As entradas, no anno que passamos em revista, tiveram importante diminuição, devido, em parte, ao augmento da produção nacional. O total da importação foi de 176.299 fardos, tudo do Rio da Prata, contra 248.697 fardos em 1908, ou menos 72.398 fardos.

Preços extremos: Em 1908 46\$000 a 52\$, Em 1907 46\$000 a 52\$, Em 1906 47\$500 a 52\$, Em 1905 46\$000 a 52\$

As entradas e preços, por mez, foram os seguintes: Janeiro 3.984, Fevereiro 18.077, Março 32.047, Abril 12.692, Maio 9.474, Junho 14.111, Julho 26.024, Agosto 16.837, Setembro 11.712, Outubro 21.206, Novembro 2.385, Dezembro 7.750

Extremos: Em 1908 \$150 a \$200, Em 1907 \$145 a \$190, Em 1906 \$125 a \$190, Em 1905 \$105 a \$125

Arroz — A importação deste artigo, que durante os ultimos annos tem diminuido sempre, teve, em 1909, consideravel augmento. Os supprimentos recebidos foram de 68.887 saccos, contra 27.947 saccos no anno de 1908, ou mais 40.440 saccos.

Preços extremos: Em 1908 \$800 a \$900, Em 1907 \$800 a \$880, Em 1906 \$800 a \$880, Em 1905 \$920 a \$1000

Preços extremos: Em 1908 700, Em 1907 150, Em 1906 600, Em 1905 300

As procedencias foram: Alemanha 52.573, Inglaterra 12.144, Diversos 3.670

As entradas, por mez, foram as seguintes: Janeiro 10.539, Fevereiro 5.963, Março 1.581, Abril 211, Maio 300, Junho 450, Julho 3.564, Agosto 400, Setembro 2.856, Outubro 2.206, Novembro 2.247, Dezembro 2.995

As vendas seguiram o seu curso regular, sendo os preços do retalho, por mezes, os seguintes: Em 1908 19\$ a 31\$, Em 1907 25\$ a 30\$, Em 1906 22\$ a 28\$, Em 1905 18\$ a 23\$

Azeite doce — Comparados os supprimentos recebidos no anno que passamos em revista com o de 1908, encontramos augmento de 7.393 caixas e diminuição de 341 barris. Durante o anno os preços continuaram com grande differença, devido ás marcas, regulando no primeiro a de 21\$ a 25\$500 por lata de 16 litros e de 1\$200 a 1\$800 por dita de 1 a 2 idem. Nesse periodo entraram 6.963 caixas.

As entradas dos ultimos quatro annos foram: Em 1908 113.348, Em 1907 94.247, Em 1906 94.516, Em 1905 89.687

Banha americana — Foi resumida a importação deste artigo, durante o anno findo, que constou de 2.805 barris somente, contra 35.800 barris e 660 caixas no anno de 1908, ou menos 32.995 barris e 660 caixas.

As entradas do genero estrangeiro assim como os preços foram, mensalmente, as seguintes: Em 1908 700, Em 1907 150, Em 1906 600, Em 1905 300

Bacalhão — No anno que passamos em revista o total dos supprimentos recebidos foi de 105.454 volumes, contra 113.348 volumes em 1908, ou menos 7.894 volumes.

As entradas nos ultimos quatro annos foram as seguintes: Em 1908 660, Em 1907 10.435, Em 1906 6.704, Em 1905 151

Batatas — Ainda no anno de 1909 as entradas tiveram augmento. O total dos supprimentos recebidos foi de 351.835 vo-

lunes, de todas as procedencias, contra 339.225 volumes no anno de 1908, ou mais 12.610 volumes.

Table with columns: As entradas, por mez, foram: Volumes. Rows: Janeiro, Fevereiro, Março, Abril, Maio, Junho, Julho, Agosto, Setembro, Outubro, Novembro, Dezembro.

Table with columns: As procedencias foram as seguintes: Volumes. Rows: França, Portugal, Inglaterra, Diversos.

Table with columns: Entradas dos ultimos tres annos: Volumes. Rows: Em 1909, Em 1908, Em 1907.

Durante o anno os preços para as batatas estrangeiras oscillaram de 13\$ a 17\$ por caixa, vigorando sempre os mais altos para as primeiras partidas novas que vieram ao mercado.

Os preços para as batatas nacionaes variaram de 120 a 180 réis por kilo. As cotações dos ultimos dois annos das batatas estrangeiras foram:

Table with columns: Caixa. Rows: Em 1908, Em 1907.

Breu — Continuou a importação deste artigo a ser pequena durante o anno de 1909.

Os suprimentos recebidos foram de 16.859 barricas, contra 20.621 barricas no anno de 1908, ou menos 3.762 barricas.

No primeiro trimestre vieram ao mercado 1.850 barricas e os preços variaram de 26\$ a 27\$ o breu claro e de 23\$ a 25\$ o escuro, por 250 libras.

No segundo trimestre receberam-se 4.650 barricas e as cotações foram a 27\$ o claro e de 23\$ a 24\$ o escuro.

No terceiro trimestre os suprimentos recebidos foram de 6.107 barricas e neste periodo vendeu-se o claro de 26\$500 a 28\$ e o escuro de 22\$500 a 24\$000.

No ultimo trimestre as entradas foram de 4.252 barricas e negociou-se a 27\$ o claro e a 23\$ o escuro.

As entradas nos ultimos cinco annos foram:

Table with columns: Barricas. Rows: Em 1909, Em 1908, Em 1907, Em 1906, Em 1905.

Carne secca — Durante o anno de 1909 o mercado manteve-se sem grandes oscillações, registrando-se mesmo regular estabilidade, que foi apenas interrompida em Março pela aglomeração de carnes, que, sem o sufficiente beneficio não puderam resistir á demora da sahida gradual para o consumo, chegando a ficar com as cotações nominaes.

Houve augmento nas entradas em quasi todas as procedencias este anno, em confronto ao de 1908, como se vê em seguida:

Table with columns: Entradas. Rows: Republica Oriental, Republica Argentina, Rep. do Paraguay, Rio Grande do Sul, Rio Grande do Sul (Quarahy), Rio Grande do Sul (Livramento), Mato-Grosso.

Diferença para mais 2.396.500 kilos. Comparando o supprimento importado do Rio da Prata, com o da produção nacional se verifica que o augmento naquella foi, em proporção, maior:

Table with columns: Nacional, Rio da Prata. Rows: Em 1908, Em 1909.

Quando ao consumo se pôde dizer que não soffreu modificação, pois que, tendo sido

Table with columns: Kilos. Rows: em 1908 de, foi em 1909 de, ou mais.

Em Janeiro o mercado manteve-se frouxo, produzindo-se baixas nas cotações, apesar das sahidas regulares, neutralizando os effeitos do augmento da existencia, e em Fevereiro se conservou em baixa para o genero em geral.

Em Março esteve frouxo e em baixa, com existencia avultada e havendo lotes de carnes demoradas exigindo prompta venda.

Em Abril melhoraram gradativamente os preços para o genero em geral e firmes, conservando esta posição na primeira semana de Maio, oscillando depois os preços, devido ás entradas constantes de ambas as procedencias.

No começo do mez de Junho o mercado conservou-se estavel e fechou com tendencia de alta para o genero de patos e mantas, de que houve escassez, mantendo-se, porém, com animação para as puras mantas existentes em excesso para o consumo.

Em Julho houve entradas regulares e sahidas correspondentes e com os preços firmes para todas as qualidades.

Em Agosto manteve-se estavel, melhorando apenas as cotações para as puras mantas, de que houve falta.

Com as consecutivas entradas o mercado conservou-se frouxo durante o mez de Setembro.

Em Outubro conservou-se estavel, com existencia reduzida e regulares sahidas, firmando-se na segunda quinzena, notando-se procura para os generos especiaes, de que houve falta.

Em Novembro equiparadas as entradas e sahidas, os preços se conservaram sustentados principalmente para as qualidades especiaes.

O mercado em Dezembro esteve firme na primeira semana e estavel depois; porém, em consequencia das successivas entradas, fechou frouxo.

O movimento geral do mercado foi o seguinte:

Table with columns: Existencia em 31 de Dezembro de 1908.

Table with columns: Entradas. Rows: Republica Oriental, Rep. Argentina, Rep. do Paraguay, Rio Grande do Sul, R. G. via Uruguay, Mato Grosso.

Table with columns: Reexportação, Consumo.

Table with columns: Existencia em 31 de Dezembro de 1909.

As entradas do anno findo foram, por mez, as seguintes:

Table with columns: Entradas por mez. Rows: Janeiro, Fevereiro, Março, Abril, Maio, Junho, Julho, Agosto, Setembro, Outubro, Novembro, Dezembro.

Durante os ultimos quatro annos as entradas foram:

Table with columns: Kilos. Rows: Em 1908, Em 1907, Em 1906, Em 1905.

Preços extremos:

Table with columns: Rio Grande, Rio da Prata, Nova. Rows: Janeiro, Fevereiro, Março, Abril, Maio, Junho, Julho, Agosto, Setembro, Outubro, Novembro, Dezembro.

O consumo nos ultimos quatro annos foi o seguinte:

Table with columns: Em 1908, Em 1907, Em 1906, Em 1905.

IMPORTADORES

Table with columns: Cabral Belchior & C., Souza Filho & C., Procopio Oliveira & C., Frias & C., Walter Brothers & C., Fry Youle & C., Gonçalves Zenha & C., Silva Monarcha & C., Companhia Puglisi, Sequeira Veiga & C., John Moore & C., Alvares Polhery & C., Gonçalves Campos & C., Davidson Pullen & C., Ferraz Irmão & C., Gustavus Trinks & C., Barbosa Albuquerque & C., L. Eissengarten, Teixeira Borges & C., Pring Moraes & C., João Marques & C., Zenha Ramos & C., Hentschel & Gaffré, Fraeb Niekele & C., Azevedo Belchior & C., Diversos.

EXPORTADORES

Table with columns: Para o Norte: Procopio Oliveira & C., Silva Monarcha & C., Companhia Puglisi, Gonçalves Zenha & C., Frias & C., John Moore & C., Walter Brothers & C., D. Pereira & C., Fry Youle & C., Diversos.

O consumo, por mezes, foi o seguinte:

Table with columns: Janeiro, Fevereiro, Março, Abril, Maio, Junho, Julho, Agosto, Setembro, Outubro, Novembro, Dezembro.

A reexportação, por mezes, foi a seguinte:

Table with columns: Janeiro, Fevereiro, Março, Abril, Maio, Junho, Julho, Agosto, Setembro, Outubro, Novembro, Dezembro.

A reexportação nos quatro ultimos annos foi:

Table with columns: Em 1908, Em 1907, Em 1906, Em 1905.

Carvão de pedra — No anno que terminou a importação deste artigo teve diminuição de 14.427 toneladas, sobre a do anno de 1908, tendo naquella periodo entrado 784.901 toneladas e neste 789.328 toneladas.

Os preços continuaram nominaes.

Table with columns: Entradas, Inglaterra E. Unidos. Rows: Janeiro, Fevereiro, Março, Abril, Maio, Junho, Julho, Agosto, Setembro, Outubro, Novembro, Dezembro.

As entradas, nos ultimos quatro annos, foram as seguintes:

Table with columns: Em 1908, Em 1907, Em 1906, Em 1905.

Cerveja — As entradas do anno findo foram de 841 caixas da Inglaterra, contra 187 caixas no anno de 1908, ou mais 154 caixas.

Cebolas — A importação deste artigo teve no anno findo uma diminuição de 8.157 caixas e um augmento de 8.350 resetas. As entradas totaes foram de 10.581 caixas e 8.350 resetas, contra 13.738 caixas no anno de 1908.

Table with columns: Entradas dos ultimos tres annos: Em 1909, Em 1908, Em 1907.

Chá da India — Os suprimentos recebidos durante o anno findo foram de 2.429 caixas, representando 65.583 kilogrammas, que comparados com a do anno de 1908, tiveram diminuição de 17.209 kilogrammas.

Os preços continuaram com differença sensivel, devido ás marcam, tendo durante o anno vigorado os de 6\$ a 10\$ para o verde e os de 6\$ a 9\$500 para o preto, por kilogramma.

As entradas, por trimestres, foram as seguintes:

Table with columns: 1º trimestre, 2º, 3º, 4º.

Nos ultimos quatro annos as entradas foram:

Table with columns: Em 1908, Em 1907, Em 1906, Em 1905.

Cimento — Foram um pouco menores os suprimentos recebidos durante o anno que passamos em revista, comparados com os de 1908.

O total das entradas foi de 593.861 barricas, contra 604.113 barricas e 94 saccos no anno de 1908, ou menos 10.752 barricas e 94 saccos.

As entradas, por mezes, foram as seguintes:

Table with columns: Janeiro, Fevereiro, Março, Abril, Maio, Junho, Julho, Agosto, Setembro, Outubro, Novembro, Dezembro.

Total 593.861 barricas

As entradas dos ultimos quatro annos foram as seguintes:

Table with columns: Em 1908, Em 1907, Em 1906, Em 1905.

Continuaram de pouca importancia as alterações nos preços durante o anno, regulando em Dezembro os seguintes:

Table with columns: Barraça. Rows: Agulha Preta, Cruz Vermelha, Cathedral, Monroe, Aalborg, Saturno, Excelesior, Visurgis, Outras marcas.

Ervilhas — O total das entradas deste artigo foi, no anno findo, de 8.521 saccos, contra 4.605 saccos no anno de 1908, ou menos 1.084 saccos.

Durante o anno os extremos dos preços foram de 620 a 700 réis, vigorando em Dezembro os de 680 a 700 réis por kilogramma.

As entradas do anno para o mercado tinham as seguintes procedencias:

Table with columns: Saccos. Rows: Chile, Europa, Rio da Prata, Outras procedencias.

Total 3.521. As entradas dos quatro ultimos annos foram as seguintes:

Table with columns: Em 1908, Em 1907, Em 1906, Em 1905.

Farelo nacional — Durante o anno os preços foram de 3\$400 a 3\$700, tendo estas cotações oscillado no primeiro trimestre, vigorando nos tres ultimos trimestres sempre os preços de 3\$600 a 3\$700, por sacco de 38 kilogrammas.

Farinha de trigo — Continuou com diminuições a importação deste artigo durante o anno findo.

Os suprimentos recebidos foram de 152.254 barricas, contra 179.119 barricas no anno de 1908, ou menos 26.865 barricas.

O consumo da farinha importada foi de 157.254 barricas, contra 181.119 barricas no anno de 1908, ou menos 23.865.

O Molinho Ingles importou durante o anno 1.592.986 saccos de trigo em grão e entregou para o consumo 1.709.839 saccos, ou 854.945 barricas de farinha.

O Molinho Fluminense recebeu 659.886 saccos de trigo em grão e produziu 611.292 saccos, ou 305.631 barricas de farinha.

O movimento geral do mercado foi o seguinte para a farinha importada:

Table with columns: Em ser no dia 1 de Janeiro de 1909, Entraram, Vendas.

Em ser no dia 31 de Dezembro. Entradas por mezes:

Table with columns: Janeiro, Fevereiro, Março, Abril, Maio, Junho, Julho, Agosto, Setembro, Outubro, Novembro, Dezembro.

Total 152.254. As procedencias foram as seguintes: Barraças. Rows: Rio da Prata, Estados Unidos, Diversas.



Table with columns for years (1908-1905) and values, including sub-sections for 'Contra' and 'Consumo e exportação dos últimos quatro annos'.

Os preços, por mezes, foram os seguintes:

Table showing monthly prices for 'Rio da Prata Nacional' from January to December, with columns for price ranges.

Table listing importers and their respective values, including L. C. Irvine, Machado Mallo & C., and others.

Feijão — Durante o anno de 1909 os suprimentos recebidos foram de 12.153 sacos...

Table showing quarterly prices for beans (1st to 4th trimester) with columns for price ranges.

Table showing origins of goods (Chile, Europa, Rio da Prata) and their values.

Table showing quarterly entries for the last four years (1908-1905).

Gado — Durante o anno que terminou entraram no mercado 14.469 cabeças...

Table showing monthly prices for various types of cattle (Carrapatos, Bois, Carabos, Animas).

Genebra — Houve um augmento nas entradas deste artigo durante o anno findo...

As entradas, por trimestres, foram as seguintes:

Table showing quarterly entries for 'Inglaterra', 'Belgica', and 'Diversos'.

Durante o anno os preços regularam de 30\$500 a 34\$; vigorando no 1º trimestre os de 30\$500 a 31\$...

Table showing quarterly entries for 'Caiwas' from 1908 to 1905.

Table showing extreme prices for 'Caiwas' from 1908 to 1905.

Gorduras — Durante o anno de 1909 os suprimentos recebidos desta artigo foram de 4.161 pipas...

Table showing quarterly prices for 'Pipas Bordalezas' from 1909 to 1905.

Kerozene — Nos suprimentos recebidos durante o anno findo, nota-se uma diminuição de 41.710 caixas...

Table showing monthly prices for kerosene from January to December.

Table showing quarterly entries for the last four years (1908-1905).

Table showing extreme prices for 'Caiwas' from 1908 to 1905.

Ladrilhos — As entradas durante o anno que passamos em revista foram de 127.623 caixas...

Durante o anno não houve modificação de preços, negociando-se sempre a 120\$ por milheiro.

Manteiga — No anno que terminou a importação deste genero teve augmento de 659 caixas...

Table showing quarterly entries for 'Caiwas' from 1908 to 1905.

Table showing quarterly entries for 'Caiwas' from 1908 to 1905.

Pequenas modificações tiveram os preços no correr do anno, vigorando em Dezembro os seguintes:

Table showing prices for various goods like Demagny, Isigny, and others.

Massas alimenticias — No anno de 1909 entraram 573 caixas de diversas procedencias...

Table showing quarterly entries for 'Caiwas' from 1909 to 1905.

Milho do Rio da Prata — Durante o anno findo não houve entrada e no de 1908 receberam-se 65 saccos.

Table showing quarterly entries for 'Caiwas' from 1908 to 1905.

Oleo de linhaça — Durante o anno findo as entradas deste artigo foram menores em 1.801 barris...

Os preços por trimestre regularam os seguintes:

Table showing quarterly prices for 'Lata' and 'Barril'.

Passas — A importação deste artigo no anno de 1909 pouco differenciou do anno immediatamente anterior.

Table showing quarterly entries for 'Caiwas' from 1908 to 1905.

Table showing quarterly entries for 'Caiwas' from 1908 to 1905.

Table showing quarterly entries for 'Caiwas' from 1908 to 1905.

Phosphoros — Durante o anno findo não se receberam suprimentos deste artigo e no anno de 1908 as entradas foram de 11 caixas.

Pimenta da India — Receberam-se no decurso do anno findo 740 saccos somente, contra 1.625 saccos no anno de 1908...

Table showing quarterly entries for 'Caiwas' from 1908 to 1905.

Pinho — Comparando os suprimentos recebidos esse anno com o de 1908, houve grande augmento de resina...

Table showing quarterly entries for 'Caiwas' from 1908 to 1905.

Os preços durante o anno se conservaram inalterados, cotando-se sempre a 82\$ o branco e a 84\$ o vermelho...

Table showing quarterly entries for 'Caiwas' from 1908 to 1905.

As procedencias foram as seguintes: Gothenburgo, Westersick, etc.

RESINA — As entradas do anno findo foram de 30.655.339 pés, contra 23.142.296 pés no anno de 1908...

As entradas, por mezes, foram:

Table showing monthly entries from January to December.

Durante o anno os preços regularam de 84\$ a 85\$, regulando nos ultimos tres trimestres sempre o de 84\$, por duzia.

Table showing quarterly entries for 'Caiwas' from 1908 to 1905.

Table showing quarterly entries for 'Caiwas' from 1908 to 1905.

Table showing quarterly entries for 'Caiwas' from 1908 to 1905.

Os preços durante o anno conservaram-se inactivos tendo vigorado sempre nos accios o de cerca de 230\$ por milheiro.

Table showing quarterly entries for 'Caiwas' from 1908 to 1905.

Table showing quarterly entries for 'Caiwas' from 1908 to 1905.

Table showing quarterly entries for 'Caiwas' from 1908 to 1905.

Table showing quarterly entries for 'Caiwas' from 1908 to 1905.

Table showing quarterly entries for 'Caiwas' from 1908 to 1905.

Table showing quarterly entries for 'Caiwas' from 1908 to 1905.

Table showing quarterly entries for 'Caiwas' from 1908 to 1905.

Table showing quarterly entries for 'Caiwas' from 1908 to 1905.

Table showing quarterly entries for 'Caiwas' from 1908 to 1905.

Presuntos — Os suprimentos recebidos durante o anno de 1909 foram de 3.456 caixas, contra 3.028 caixas no anno anterior...

Table showing quarterly entries for 'Caiwas' from 1908 to 1905.

Nos ultimos quatro annos as entradas foram:

Table showing quarterly entries for 'Caiwas' from 1908 to 1905.

Telhas — Houve importante diminuição na importação deste artigo durante o anno findo; vieram ao mercado 3.843.408, contra 5.696.618 no anno de 1908...

Table showing quarterly entries for 'Caiwas' from 1908 to 1905.

Tijolos — Comparados os suprimentos recebidos no anno de 1909 com os do anno anterior encontramos a importante diminuição de 437.903, tendo entrado naquelle periodo 816.053 e neste 1.253.956.

Table showing quarterly entries for 'Caiwas' from 1908 to 1905.

Toucinho americano — Diminuíram as entradas deste genero; os suprimentos recebidos foram de 712 caixas, contra 1.036 caixas em 1908...

Table showing quarterly entries for 'Caiwas' from 1908 to 1905.

Durante o anno os preços do nacional variaram sensivelmente, conservando-se quasi sempre em baixa, regulando no primeiro trimestre de 88\$00 a 1\$100 o superior e de 70\$ a 90\$ o inferior...

Table showing quarterly entries for 'Caiwas' from 1908 to 1905.

Estados Unidos, Inglaterra, etc.

Table showing quarterly entries for 'Caiwas' from 1908 to 1905.

Trigo em grão — Ao contrario dos annos precedentes a importação deste genero em 1909 foi inferior á do anno anterior em 221.891 saccos.

Table showing quarterly entries for 'Caiwas' from 1908 to 1905.



Estado da divida externa fundada

|  | CAPITAL PRIMITIVO |         |        |            |        |         | CAPITAL AMORTIZADO |         |        |           |        |         | CIRCULANTE NOMINAL |         |        |            |            |            |
|--|-------------------|---------|--------|------------|--------|---------|--------------------|---------|--------|-----------|--------|---------|--------------------|---------|--------|------------|------------|------------|
|  | Nominal           |         |        | Real       |        |         | Nominal            |         |        | Real      |        |         | s                  |         |        | d          |            |            |
|  | £                 | s       | d      | £          | s      | d       | £                  | s       | d      | £         | s      | d       | £                  | s       | d      | £          | s          | d          |
|  | Centos            | Francos | Centos | Francos    | Centos | Francos | Centos             | Francos | Centos | Francos   | Centos | Francos | Centos             | Francos | Centos | Francos    | Centos     | Francos    |
| Emprestimo de 1888, tipo 95 % juros 4 1/2 %, a vencer-se em 1935   | 4.599.600         | 0       | 0      | 4.000.000  | 0      | 0       | 1.332.600          | 0       | 0      | 1.007.236 | 13     | 5       | 3.267.000          | 0       | 0      | 0          | 0          | 0          |
| Emprestimo de 1888, tipo 97 % juros 4 1/2 %, a vencer-se em 1938   | 6.297.300         | 0       | 0      | 6.000.000  | 0      | 0       | 1.474.000          | 0       | 0      | 1.017.071 | 12     | 6       | 4.823.300          | 0       | 0      | 0          | 0          | 0          |
| Emprestimo de 1889, tipo 90 % juros 4 % amortizacao 1/2 %, a vencer-se em 1958   | 19.837.000        | 0       | 0      | 17.213.500 | 0      | 0       | 1.448.800          | 0       | 0      | 985.214   | 2      | 11      | 18.388.200         | 0       | 0      | 0          | 0          | 0          |
| Emprestimo de 1893, tipo 80 % juros 5 % Oeste de Minas a vencer-se em 1985   | 3.710.000         | 0       | 0      | 2.968.000  | 0      | 0       | 321.900            | 0       | 0      | 321.900   | 0      | 9       | 3.388.100          | 0       | 0      | 0          | 0          | 0          |
| Emprestimo de 1896, tipo 85 % juros 5 % amortizacao 1 % a vencer-se em 1949  | 7.442.000         | 0       | 0      | 6.000.000  | 0      | 0       | 110.400            | 0       | 0      | 75.704    | 5      | 0       | 7.331.600          | 0       | 0      | 0          | 0          | 0          |
| Emprestimo de 1901, tipo par, juros 4 % amortizacao 1/2 % Funding loan, a vencer-se em 1961  | 8.613.717         | 9       | 9      | 8.613.717  | 9      | 9       | —                  | —       | —      | —         | —      | —       | 8.613.717          | 9       | 9      | —          | —          | —          |
| Emprestimo de 1901, tipo par, juros 4 % amortizacao 1/2 % Recession Bonds, a vencer-se em 1961   | 16.619.320        | 0       | 0      | 16.619.320 | 0      | 0       | 2.416.980          | 0       | 0      | 1.513.754 | 7      | 0       | 14.202.340         | 0       | 0      | 0          | 0          | 0          |
| Emprestimo de £ 5.500.000; 97 % para a de £ 3.000.000 restantes; juros 5 % amortizacao 1 1/2 % para as obras do porto, a vencer-se em 1935     | 8.500.000         | 0       | 0      | 7.860.000  | 0      | 0       | 129.700            | 0       | 0      | —         | —      | —       | 8.370.300          | 0       | 0      | 0          | 0          | 0          |
| Emprestimo por autorizacao de lei n. 1.684 de 12 de Agosto de 1907, tipo 95 % juros 5 %, amortizacao no prazo de 15 annos, a vencer-se em 1924 | 3.000.000         | 0       | 0      | 2.850.000  | 0      | 0       | 69.300             | 0       | 0      | —         | —      | —       | 2.930.700          | 0       | 0      | 0          | 0          | 0          |
| Emprestimo de 1908, tipo 96 % juros 5 % amortizacao no prazo de dez annos, a vencer-se em 1918   | 4.000.000         | 0       | 0      | 3.810.000  | 0      | 0       | 332.400            | 0       | 0      | —         | —      | —       | 3.617.600          | 0       | 0      | 0          | 0          | 0          |
| Emprestimo para a E. de F. de Itapura a Corumbá  | —                 | —       | —      | —          | —      | —       | —                  | —       | —      | —         | —      | —       | —                  | —       | —      | —          | —          | —          |
| Emprestimo para o Porto de Pernambuco  | —                 | —       | —      | —          | —      | —       | —                  | —       | —      | —         | —      | —       | —                  | —       | —      | —          | —          | —          |
|  | 82.618.937        | 9       | 9      | 79.774.537 | 9      | 9       | 7.686.080          | 0       | 0      | 4.833.905 | 1      | 7       | 74.932.857         | 9       | 9      | 50.000.000 | 40.000.000 | 90.000.000 |

Estado da divida interna fundada

|   | EMISSAO   | AMORTIZACAO      |                | TOTAL CIRCULANTE |
|---|---|------------------|----------------|------------------|
|   |   | PELA LEI DE 1827 | PELA CONVERSAO |                  |
|   |   |                  |                |                  |
| De 15 de Novembro de 1827   |   |                  |                |                  |
| Apolices de 6 % convertidas em titulos de 5 %   | Capital Federal..... 324.085.100\$<br>Espirito Santo..... 89.600\$<br>Bahia..... 7.137.200\$<br>Sergipe..... 73.200\$<br>Alagoas..... 9.600\$<br>Pernambuco..... 2.869.000\$<br>Parahyba..... 9.400\$<br>Rio Grande do Norte..... 9.600\$<br>Ceara..... 736.600\$<br>Maranhão..... 1.525.000\$<br>Pará..... 357.200\$<br>Amazonas..... 11.400\$<br>S. Paulo..... 121.000\$<br>Santa Catharina..... 148.400\$<br>Rio Grande do Sul..... 1.932.000\$<br>Minas Geraes..... 488.800\$<br>Mato-Grosso..... 572.000\$ | 3.672.000\$      | 5.841.500\$    | 314.571.600\$    |
|   | 339.675.100\$   |                  | 1.052.300\$    | 14.537.700\$     |
| Apolices de 5 %   | Rio de Janeiro..... 166.278.200\$<br>Bahia..... 290.200\$<br>Pernambuco..... 64.400\$<br>Maranhão..... 36.400\$<br>Rio Grande do Sul..... 79.600\$<br>Goyaz..... 41.000\$<br>Mato-Grosso..... 156.400\$   | 161.200\$        | 55.400\$       | 166.061.600\$    |
|   |   |                  |                | 668.000\$        |
| Apolices de 4 % — Rio de Janeiro  | 119.600\$   |                  |                | 119.600\$        |
|   | 506.740.900\$   | 3.833.200\$      | 6.949.200\$    | 405.958.500\$    |
|   |   | 10.782.400\$     |                |                  |
| Deduzindo do total circulante o valor das apolices compradas nos termos do art. 1º do decreto n. 823 A, de 6 de Outubro de 1890, e recolhidas á Caixa da Amortizacao para cumprimento do art. 62 da lei de 15 de Novembro de 1827 |   |                  |                | 4.686.500\$      |
| Idem, idem, nos termos da lei n. 427, de 9 de Dezembro de 1896, proveniente de apolices depositadas pelos Bancos emissores e que passaram a pertencer ao Estado, sendo de 4 % ouro, 6.207.900\$, e de 5 % papel, 1.517.500\$      |   |                  |                | 7.725.400\$      |
| Decreto n. 7.381, de 10 de Julho de 1879  |   |                  |                | 12.411.900\$     |
| Apolices de 4 1/2 % do emprestimo nacional  | 51.885.000\$  | 31.337.000\$     |                | 483.546.600\$    |
| Decreto n. 2.695, de 29 de Novembro de 1897   |   |                  |                | 20.548.000\$     |
| Apolices de 6 % do emprestimo nacional  | 60.000.000\$  | 34.918.000\$     |                | 25.082.000\$     |
| Decreto n. 4.865, de 6 de Junho de 1903   |   |                  |                |                  |
| Apolices de 5 % para as Obras do Porto do Rio de Janeiro  | 17.300.000\$  |                  |                | 17.300.000\$     |
| Decreto n. 7.314, de 4 de Fevereiro de 1909   |   |                  |                |                  |
| Apolices de 5 % para pagar a construcção das estradas de ferro Madeira e Mamoré, Sobral e outras  | 120.000.000\$   |                  |                | 12.838.000\$     |
|   | 655.925.900\$   | 89.449.300\$     |                | 559.359.600\$    |

Carteiras dos principais Bancos da praça do Rio de Janeiro

MENSALMENTE DURANTE O ANNO DE 1900

Table with 13 columns representing months (Janeiro to Dezembro) and multiple rows for various banks including Banco do Brasil, London & Brazilian Bank, London & River Plate Bank, British Bank of South America, Brasilianische Bank fur Deutschland, Banco Commercial, Banco do Commercio, Banco da Lavoura e do Commercio, and Banco Español del Rio de la Plata. Each row lists financial items like 'Letras descontadas', 'Contas correntes garantidas', etc., with corresponding values for each month.

N. 4

Situação das carteiras dos bancos que operam nos Estados do Brasil, em 31 de Dezembro de 1909, sendo o claro existente devido á falta do jornal em que costuma ser publicado o balanço do Banco Amazonense, cuja remessa deve ter-se extraviado, pois não a conseguimos obter em parte alguma:

ESTADO DE S. PAULO

BANCO COMMERCIO E INDUSTRIA:

Table with 2 columns: Description and Amount. Includes items like 'Letras descontadas', 'Contas correntes garantidas', 'Depositos a prazo fixo', and 'Caixa'.

BANCO DE S. PAULO:

Table with 2 columns: Description and Amount. Includes items like 'Letras descontadas', 'Contas correntes garantidas', 'Depositos a prazo fixo', and 'Caixa'.

BANCO COMMERCIALE ITALO-BRASILIANO:

Table with 2 columns: Description and Amount. Includes items like 'Letras descontadas', 'Contas correntes garantidas', 'Depositos a prazo fixo', and 'Caixa'.

BANCO DE CREDITO HYPOTHECARIO E AGRICOLA DE S. PAULO:

Table with 2 columns: Description and Amount. Includes items like 'Letras descontadas', 'Contas correntes garantidas', 'Depositos a prazo fixo', and 'Caixa'.

LONDON & BRAZILIAN BANK:

Table with 2 columns: Description and Amount. Includes items like 'Letras descontadas', 'Contas correntes garantidas', 'Depositos a prazo fixo', and 'Caixa'.

BRITISH BANK OF SOUTH AMERICA:

Table with 2 columns: Description and Amount. Includes items like 'Letras descontadas', 'Contas correntes garantidas', 'Depositos a prazo fixo', and 'Caixa'.

BRASILIANISCHE BANK FÜR DEUTSCHLAND:

Table with 2 columns: Description and Amount. Includes items like 'Letras descontadas', 'Contas correntes garantidas', 'Depositos a prazo fixo', and 'Caixa'.

RESUMO

Summary table for S. Paulo with 2 columns: Description and Amount. Includes 'Letras descontadas', 'Contas correntes garantidas', 'Depositos a prazo fixo', and 'Caixa'.

ESTADO DE MINAS

BANCO DE CREDITO REAL DE MINAS GERAIS:

Table with 2 columns: Description and Amount. Includes items like 'Letras descontadas', 'Contas correntes garantidas e empréstimos', 'Depositos a prazo fixo', and 'Caixa'.

ESTADO DA BAHIA

BANCO DA BAHIA:

Table with 2 columns: Description and Amount. Includes items like 'Letras descontadas', 'Contas correntes garantidas e empréstimos', 'Depositos a prazo fixo', and 'Caixa'.

LONDON & BRAZILIAN BANK:

Table with 2 columns: Description and Amount. Includes items like 'Letras descontadas', 'Contas correntes garantidas e empréstimos', 'Depositos a prazo fixo', and 'Caixa'.

BANCO COMMERCIAL DO PARÁ:

Table with 2 columns: Description and Amount. Includes items like 'Letras descontadas e a receber de c/propria', 'Contas correntes garantidas e empréstimos diversos', 'Depositos e letras a prazo', and 'Caixa'.

Table with 2 columns: Description and Amount. Includes items like 'Credores em contas correntes', 'Depositos a prazo fixo', and 'Caixa'.

BRITISH BANK SOUTH AMERICA:

Table with 2 columns: Description and Amount. Includes items like 'Letras descontadas', 'Contas correntes garantidas', 'Credores por contas correntes', 'Depositos a prazo fixo e por letras', and 'Caixa'.

LONDON & RIVER PLATE BANK:

Table with 2 columns: Description and Amount. Includes items like 'Letras descontadas', 'Contas correntes garantidas e empréstimos', 'Credores por contas correntes', 'Depositos a prazo fixo', and 'Caixa'.

BRASILIANISCHE BANK FÜR DEUTSCHLAND:

Table with 2 columns: Description and Amount. Includes items like 'Letras descontadas', 'Contas correntes garantidas', 'Credores por contas correntes', 'Depositos a prazo fixo', and 'Caixa'.

RESUMO

Summary table for Minas Gerais with 2 columns: Description and Amount. Includes 'Letras descontadas', 'Contas correntes garantidas e empréstimos diversos', 'Credores em contas correntes', 'Deposito a prazo fixo', and 'Caixa'.

ESTADO DE PERNAMBUCO

BANCO DO RECIFE:

Table with 2 columns: Description and Amount. Includes items like 'Letras descontadas', 'Contas correntes garantidas e empréstimos', 'Credores por contas correntes', 'Depositos a prazo fixo', and 'Caixa'.

LONDON & BRAZILIAN BANK:

Table with 2 columns: Description and Amount. Includes items like 'Letras descontadas', 'Contas correntes garantidas e empréstimos', 'Credores em contas correntes', 'Depositos a prazo fixo', and 'Caixa'.

BRITISH BANK OF SOUTH AMERICA:

Table with 2 columns: Description and Amount. Includes items like 'Letras descontadas', 'Contas correntes garantidas e empréstimos', 'Credores em contas correntes', 'Depositos a prazo fixo', and 'Caixa'.

LONDON & RIVER PLATE BANK:

Table with 2 columns: Description and Amount. Includes items like 'Letras descontadas', 'Contas garantidas e empréstimos', 'Credores em contas correntes', 'Depositos a prazo', and 'Caixa'.

RESUMO

Summary table for Pernambuco with 2 columns: Description and Amount. Includes 'Letras descontadas', 'Contas correntes garantidas e empréstimos', 'Credores em contas correntes', 'Depositos a prazo', and 'Caixa'.

ESTADO DO PARÁ

BANCO DO PARÁ:

Table with 2 columns: Description and Amount. Includes items like 'Letras descontadas', 'Contas correntes garantidas e empréstimos diversos', 'Credores por contas correntes', 'Depositos e letras a prazo', and 'Caixa'.

BANCO COMMERCIAL DO PARÁ:

Table with 2 columns: Description and Amount. Includes items like 'Letras descontadas e a receber de c/propria', 'Contas correntes garantidas e empréstimos diversos', 'Credores por contas correntes', 'Depositos e letras a prazo', and 'Caixa'.

BANCO DE CREDITO POPULAR:

Table with 2 columns: Description and Amount. Includes items like 'Letras descontadas e a receber de conta propria', 'Contas correntes garantidas e empréstimos diversos', 'Credores em contas correntes', 'Depositos e letras', and 'Caixa'.

LONDON & BRAZILIAN BANK:

Table with 2 columns: Description and Amount. Includes items like 'Letras descontadas', 'Empréstimo, contas correntes e outras', 'Credores em c/contas correntes', 'Depositos e letras', and 'Caixa'.

LONDON & RIVER PLATE BANK:

Table with 2 columns: Description and Amount. Includes items like 'Letras descontadas', 'Empréstimos', 'Credores em contas correntes', 'Depositos', and 'Caixa'.

RESUMO

Summary table for Amazonas with 2 columns: Description and Amount. Includes 'Letras descontadas', 'Contas correntes garantidas e empréstimos', 'Credores em contas correntes', 'Depositos e letras', and 'Caixa'.

ESTADO DO AMAZONAS

BANCO AMAZONENSE:

Table with 2 columns: Description and Amount. Includes items like 'Letras descontadas', 'Contas correntes garantidas e empréstimos', 'Credores em contas correntes', 'Depositos judiciais e a prazo', and 'Caixa'.

ESTADO DO PARANÁ

BANCO COMMERCIAL DO PARANÁ:

Table with 2 columns: Description and Amount. Includes items like 'Títulos descontados', 'Contas correntes e empréstimos', 'Credores em contas correntes', 'Depositos e letras', and 'Caixa'.

Table with 2 columns: Description and Amount. Includes items like 'Letras descontadas', 'Contas correntes e empréstimos', 'Credores em contas correntes', 'Depositos e letras', and 'Caixa'.

ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL

BRASILIANISCHE BANK FÜR DEUTSCHLAND:

Table with 2 columns: Description and Amount. Includes items like 'Letras descontadas', 'Contas correntes garantidas e outras', 'Credores em contas correntes', 'Depositos e contas com prazo', and 'Caixa'.

Table with 2 columns: Description and Amount. Includes items like 'Letras descontadas', 'Contas correntes e empréstimos', 'Credores em contas correntes', 'Letras e contas correntes com aviso previo', and 'Caixa'.

RESUMO

Summary table for Rio Grande do Sul with 2 columns: Description and Amount. Includes 'Letras descontadas', 'Contas correntes e empréstimos', 'Credores em contas correntes', 'Letras e contas correntes com aviso previo', and 'Caixa'.

ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL

BANCO COMMERCIAL DO PARANÁ:

Table with 2 columns: Description and Amount. Includes items like 'Letras descontadas', 'Contas correntes e empréstimos', 'Credores em contas correntes', 'Depositos, letras e contas a prazo', and 'Caixa'.

RESUMO GERAL

General summary table with 2 columns: Description and Amount. Includes 'Letras e títulos descontados', 'Contas correntes e empréstimos', 'Credores em contas correntes', 'Depositos, letras e contas com prazo', and 'Caixa'.



N. 10  
 Procedencias e destinos de navios de longo curso, durante o anno de 1909

| ENTRADAS       |       | SAHIDAS               |       |
|----------------|-------|-----------------------|-------|
| Procedencias   |       | Destinos              |       |
| Amsterdã       | 30    | Adelaide              | 2     |
| Antuerpia      | 27    | Amsterdã              | 15    |
| Boston         | 1     | Antuerpia             | 12    |
| Boulogne       | 1     | Aruba                 | 3     |
| Barcelona      | 11    | Baltimore             | 4     |
| Barry          | 21    | Barbados              | 24    |
| Bordéas        | 39    | Barcelona             | 5     |
| Bremen         | 27    | Bordéas               | 36    |
| Bombaim        | 8     | Boucan                | 1     |
| Belfast        | 1     | Bremen                | 23    |
| Cabo Verde     | 1     | Bunbury               | 3     |
| Callau         | 27    | Cabo da Boa Esperança | 1     |
| Canada         | 12    | Callau                | 28    |
| Cardiff        | 109   | Coral                 | 1     |
| Christiana     | 1     | Colastine             | 2     |
| Dartmouth      | 1     | Cateta Colosso        | 1     |
| Dunkerque      | 20    | Cape Town             | 1     |
| Falmouth       | 1     | Durban                | 4     |
| Fernandina     | 1     | Dover                 | 1     |
| Flume          | 10    | Dunkerque             | 1     |
| Guayaquil      | 1     | Falmouth              | 3     |
| Grecock        | 1     | Fleatwood             | 3     |
| Gaspe          | 1     | Flume                 | 1     |
| Genova         | 96    | Falkland              | 5     |
| Glasgow        | 20    | Framantel             | 2     |
| Gothemburgo    | 7     | Genova                | 82    |
| Grangemouth    | 1     | Gulport               | 4     |
| Gulport        | 8     | Galveston             | 5     |
| Gustinnudi     | 1     | Guayaquil             | 1     |
| Hamburgo       | 106   | Gibraltar             | 1     |
| Havre          | 9     | Habart-Torwn          | 1     |
| Hull           | 8     | Haiti                 | 1     |
| Halifax        | 1     | Halifax               | 1     |
| Leith          | 10    | Hamburgo              | 102   |
| Lisboa         | 2     | Havre                 | 17    |
| Liverpool      | 47    | Hobart                | 1     |
| Londres        | 1     | Honolulu              | 1     |
| Mary Port      | 1     | Jacmel                | 1     |
| Manchester     | 19    | Key-West              | 1     |
| Matselba       | 23    | Las Palmas            | 6     |
| Mary Port      | 4     | Liverpool             | 57    |
| Middlesborough | 7     | Londres               | 11    |
| Mijillones     | 1     | Mobile                | 3     |
| Mobile         | 2     | Manchester            | 2     |
| Myland         | 1     | Marsilha              | 20    |
| North-Port     | 1     | Melburn               | 1     |
| New Castle     | 5     | Middlesborough        | 8     |
| New Port       | 17    | Messlyn Deep          | 1     |
| New Port News  | 4     | New Castle            | 4     |
| Nova York      | 78    | New Port              | 8     |
| Nova Zelandia  | 1     | New Port News         | 1     |
| Nova Escossia  | 1     | Norfolk               | 1     |
| Norfolk        | 1     | Nova Orleans          | 36    |
| Panamã         | 1     | Nova York             | 70    |
| Pascagoula     | 8     | Pascagoula            | 1     |
| Paspebiac      | 1     | Pensacola             | 7     |
| Pensacola      | 7     | Philadelphia          | 2     |
| Porto          | 3     | Perto Arthur          | 2     |
| Rio da Prata   | 369   | Port-Natal            | 1     |
| Savannah       | 1     | Port-Heads            | 3     |
| Schief Island  | 1     | Restingouche          | 3     |
| Southampton    | 31    | Rio da Prata          | 401   |
| Stockton       | 1     | Rotherdam             | 3     |
| Swansea        | 4     | Remousky              | 1     |
| Sandford       | 8     | Roads (?)             | 1     |
| Trieste        | 19    | Santa Lucia           | 28    |
| Town           | 1     | S. Jerge              | 4     |
| Tunsberg       | 5     | S. Vicente            | 5     |
| Valparaiso     | 19    | Sidney                | 2     |
| Wellington     | 2     | Southampton           | 83    |
| Westerwick     | 1     | Stellis               | 1     |
| Xiquie         | 1     | S. Thomaz             | 2     |
| Diversos       | 9     | Stteeth               | 1     |
| Total          | 1.287 | Shif Island           | 1     |
| Em 1908        | 1.270 | Tampa                 | 7     |
|                |       | Trieste               | 26    |
|                |       | Trindade              | 3     |
|                |       | Teneriffe             | 1     |
|                |       | Valparaiso            | 17    |
|                |       | Ignorado              | 1     |
|                |       | Total                 | 1.199 |
|                |       | Em 1908               | 1.182 |

N. 11

Resumo do movimento do porto do Rio de Janeiro durante os ultimos dez annos

| ENTRADAS DE LONGO CURSO |        |            | ENTRADAS POR CABOTAGEM |        |           |
|-------------------------|--------|------------|------------------------|--------|-----------|
| Annos                   | Ns.    | Tons.      | Annos                  | Ns.    | Tons.     |
| 1900                    | 843    | 1.522.954  | 1900                   | 860    | 445.016   |
| 1901                    | 871    | 1.036.543  | 1901                   | 955    | 634.324   |
| 1902                    | 835    | 1.801.880  | 1902                   | 1.110  | 805.683   |
| 1903                    | 827    | 1.817.953  | 1903                   | 1.235  | 817.061   |
| 1904                    | 922    | 1.921.959  | 1904                   | 1.202  | 817.813   |
| 1905                    | 992    | 2.148.438  | 1905                   | 1.196  | 826.271   |
| 1906                    | 1.075  | 2.468.323  | 1906                   | 1.289  | 879.645   |
| 1907                    | 1.174  | 2.863.844  | 1907                   | 1.241  | 951.314   |
| 1908                    | 1.270  | 3.563.831  | 1908                   | 1.310  | 1.078.470 |
| 1909                    | 1.287  | 3.812.319  | 1909                   | 1.269  | 1.006.076 |
|                         | 10.146 | 23.607.544 |                        | 11.757 | 8.261.673 |

  

| SAHIDAS DE LONGO CURSO |       |            | SAHIDAS POR CABOTAGEM |        |           |
|------------------------|-------|------------|-----------------------|--------|-----------|
| Annos                  | Ns.   | Tons.      | Annos                 | Ns.    | Tons.     |
| 1900                   | 790   | 1.407.122  | 1900                  | 917    | 513.859   |
| 1901                   | 809   | 1.570.332  | 1901                  | 1.007  | 705.077   |
| 1902                   | 860   | 1.832.674  | 1902                  | 860    | 857.721   |
| 1903                   | 829   | 1.777.587  | 1903                  | 1.276  | 861.478   |
| 1904                   | 843   | 1.852.572  | 1904                  | 1.341  | 904.369   |
| 1905                   | 928   | 2.037.011  | 1905                  | 1.247  | 927.839   |
| 1906                   | 991   | 2.288.312  | 1906                  | 1.346  | 905.851   |
| 1907                   | 1.077 | 2.715.334  | 1907                  | 1.270  | 1.002.568 |
| 1908                   | 1.182 | 3.337.320  | 1908                  | 1.348  | 1.171.404 |
| 1909                   | 1.196 | 3.532.678  | 1909                  | 1.347  | 1.103.468 |
|                        | 9.509 | 22.345.948 |                       | 12.252 | 9.103.404 |

Curso do cambio sobre as praças de Londres, Pariz, Hamburgo, Nova-York, Portugal e Italia valor official da libra esterlina e do ouro nacional em vales, durante o anno de 1909

| MEZES          | LONDRES            |                     |                     | PARIZ           | HAMBURGO        | NOVA YORK       | PORTUGAL    | ITALIA          | SOBERANO          | MIL RÉIS, OURO  |
|----------------|--------------------|---------------------|---------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------------|-----------------|
|                | BANCARIO           |                     | PARTICULAR          |                 |                 |                 |             |                 |                   |                 |
|                | Tabellas<br>90 d/v | Negocios<br>90 d/v  | Negocios<br>90 d/v  |                 |                 |                 |             |                 |                   |                 |
| Janeyro.....   | 15 1/8 a 15 3/16   | 15 1/8 a 15 3/16    | 15 3/16 a 15 13/64  | \$630 a \$632   | \$776 a \$779   | 3\$288 a 3\$295 | 300 a 306 % | \$637 a \$638   | 16\$050           | 1\$793          |
| Fevereiro..... | 15 1/8 a 15 3/16   | 15 1/8 a 15 3/16    | 15 3/16 a 15 13/64  | \$630 a \$632   | \$776 a \$779   | 3\$288 a 3\$295 | 300 a 306 % | \$637 a \$638   | 16\$025 a 16\$050 | 1\$793          |
| Março.....     | 15 1/8 a 15 3/16   | 15 1/8 a 15 3/16    | 15 3/16 a 15 13/64  | \$629 a \$632   | \$776 a \$779   | 3\$285 a 3\$293 | 300 a 306 % | \$635 a \$638   | 16\$050           | 1\$793          |
| Abril.....     | 15 1/16 a 15 3/16  | 15 1/16 a 15 3/16   | 15 1/8 a 15 13/64   | \$629 a \$635   | \$776 a \$782   | 3\$285 a 3\$310 | 300 a 310 % | \$635 a \$640   | 16\$050           | 1\$793 a 1\$800 |
| Maió.....      | 15 1/16 a 15 1/8   | 15 1/16 a 15 1/8    | 15 1/8 a 15 5/32    | \$631 a \$635   | \$779 a \$782   | 3\$290 a 3\$310 | 314 a 329 % | \$637 a \$640   | 16\$050           | 1\$800          |
| Junho.....     | 15 1/16 a 15 1/8   | 15 1/16 a 15 1/8    | 15 1/8 a 15 5/32    | \$631 a \$635   | \$779 a \$782   | 3\$290 a 3\$310 | 318 a 334 % | \$637 a \$640   | 16\$050           | 1\$800          |
| Julho.....     | 15 1/16 a 15 1/8   | 15 1/16 a 15 1/8    | 15 1/8 a 15 5/32    | \$631 a \$635   | \$779 a \$782   | 3\$290 a 3\$310 | 328 a 334 % | \$636 a \$638   | 16\$050           | 1\$800          |
| Agosto.....    | 15 1/16 a 15 1/8   | 15 1/16 a 15 1/8    | 15 1/8 a 15 5/32    | \$631 a \$635   | \$779 a \$782   | 3\$290 a 3\$310 | 328 a 334 % | \$633 a \$638   | 16\$050           | 1\$800          |
| Setembro.....  | 15 1/16 a 15 5/32  | 15 1/16 a 15 5/32   | 15 1/8 a 15 7/32    | \$630 a \$635   | \$777 a \$782   | 3\$288 a 3\$310 | 320 a 334 % | \$633 a \$638   | 16\$050           | 1\$800          |
| Outubro.....   | 15 1/8 a 15 7/32   | 15 13/64 a 15 1/4   | 15 13/64 a 15 5/16  | \$627 a \$632   | \$774 a \$780   | 3\$288 a 3\$300 | 315 a 323 % | \$633 a \$638   | 16\$050           | 1\$800          |
| Novembro.....  | 15 3/16 a 15 1/4   | 15 7/32 a 15 3/8    | 15 0/32 a 15 7/16   | \$624 a \$629   | \$772 a \$776   | 3\$280 a 3\$288 | 312 a 323 % | \$630 a \$637   | 16\$050           | 1\$800          |
| Dezembro.....  | 15 3/16 a 15 1/4   | 15 7/32 a 15 3/8    | 15 1/4 a 15 13/32   | \$625 a \$629   | \$772 a \$776   | 3\$280 a 3\$295 | 315 a 334 % | \$630 a \$638   | 16\$050           | 1\$800          |
| Em 1909.....   | 15 1/8 a 15 1/4    | 15 1/16 a 15 3/8    | 15 1/8 a 15 7/16    | \$625 a \$635   | \$772 a \$782   | 3\$280 a 3\$310 | 300 a 334 % | \$630 a \$640   | 16\$025 a 16\$050 | 1\$793 a 1\$800 |
| Em 1908.....   | 15 1/8 a 15 3/16   | 15 1/8 a 15 3/16    | 15 5/32 a 15 7/32   | \$629 a \$634   | \$776 a \$780   | 3\$288 a 3\$339 | 297 a 336 % | \$637 a \$645   | 16\$023 a 16\$076 | 1\$793          |
| Em 1907.....   | 15 1/16 a 15 3/8   | 15 1/16 a 15 15/32  | 15 5/32 a 15 9/16   | \$618 a \$636   | \$764 a \$785   | 3\$258 a 3\$380 | 320 a 369 % | \$628 a \$644   | 16\$025 a 16\$150 | 1\$773 a 1\$804 |
| Em 1906.....   | 14 1/2 a 17 5/8    | 14 1/2 a 17 5/8     | 15 5/8 a 17 3/4     | \$542 a \$661   | \$669 a \$816   | 2\$846 a 3\$454 | 300 a 369 % | \$550 a \$668   | 14\$148 a 16\$512 | 1\$543 a 1\$854 |
| Em 1905.....   | 13 15/32 a 18 1/8  | 13 17/32 a 18 1/8   | 13 19/32 a 18 7/32  | \$527 a \$710   | \$650 a \$874   | 2\$756 a 3\$704 | 291 a 376 % | \$533 a \$772   | 13\$645 a 18\$187 | 1\$504 a 2\$004 |
| Em 1904.....   | 11 13/16 a 18 9/16 | 11 27/32 a 18 19/32 | 11 29/32 a 18 21/32 | \$704 a \$810   | \$869 a \$968   | 3\$696 a 4\$247 | 346 a 398 % | \$714 a \$820   | 18\$142 a 20\$575 | 2\$204 a 2\$298 |
| Em 1903.....   | 11 5/8 a 12 17/32  | 11 9/16 a 12 5/8    | 11 5/8 a 12 11/16   | \$759 a \$827   | \$971 a 1\$021  | 4\$015 a 4\$322 | 349 a 386 % | \$767 a \$846   | 19\$600 a 21\$012 | 2\$162 a 2\$342 |
| Em 1902.....   | 11 1/8 a 12 1/2    | 11 1/8 a 12 17/32   | 11 15/32 a 12 19/32 | \$768 a \$850   | \$942 a 1\$030  | 3\$995 a 4\$520 | 323 a 384 % | \$756 a \$858   | 19\$600 a 21\$    | 2\$174 a 2\$489 |
| Em 1901.....   | 9 9/16 a 13 3/8    | 9 1/2 a 13 15/32    | 9 9/16 a 13 19/32   | \$713 a \$908   | \$850 a 1\$232  | 3\$781 a 5\$238 | 284 a 415 % | \$684 a \$970   | 18\$300 a 25\$200 | 2\$051 a 2\$851 |
| Em 1900.....   | 6 15/16 a 14 3/8   | 6 15/16 a 14 3/8    | 7 a 14 1/2          | \$664 a 1\$375  | \$826 a 1\$702  | 3\$485 a 7\$257 | 280 a 582 % | \$628 a 1\$339  | 18\$222 a 35\$    | 1\$990 a 2\$945 |
| Em 1899.....   | 6 5/8 a 8 1/4      | 6 5/8 a 8 1/4       | 6 11/16 a 8 5/16    | 1\$156 a 1\$441 | 1\$427 a 1\$782 | 6\$885 a 7\$606 | 465 a 582 % | 1\$101 a 1\$395 | 29\$850 a 30\$125 | 3\$323 a 4\$094 |
| Em 1898.....   | 5 5/8 a 8 7/8      | 5 5/8 a 8 7/8       | 5 21/32 a 8 15/16   | 1\$075 a 1\$697 | 1\$327 a 2\$098 | 5\$650 a 9\$011 | 430 a 675 % | 1\$035 a 1\$670 | 27\$200 a 42\$700 | 3\$058 a 4\$800 |





JULHO

Table for July (JULHO) containing market data. Columns include DATA, ENTRADAS, ZEMBAQUE, VENDAS, COTAÇÃO POR 15 KILOS (Type 7), CAMBIO PARTICULAR (Sobre Londres 90 d/v), NOVA YORK (Disponível no Rio, Opção mês seguinte), HAVRE (Opção mês seguinte), HAMBURGO (Opção mês seguinte), and LONDRES (Opção mês seguinte). Rows are numbered 1 to 31, ending with summary statistics for transit and existence on July 31st.

OUTUBRO

Table for October (OUTUBRO) containing market data. Columns include DATA, ENTRADAS, ZEMBAQUE, VENDAS, COTAÇÃO POR 15 KILOS (Type 7), CAMBIO PARTICULAR (Sobre Londres 90 d/v), NOVA YORK (Disponível no Rio, Opção mês seguinte), HAVRE (Opção mês seguinte), HAMBURGO (Opção mês seguinte), and LONDRES (Opção mês seguinte). Rows are numbered 1 to 31, ending with summary statistics for transit and existence on October 31st.

Em transito..... 26.015 saccas
Existencia em 31 de Julho..... 159.776 saccas
\* Feriado em Nova York.
\*\* Feriado no Brasil e no Havre.

Em transito..... 67.659 saccas
Existencia em 31 de Outubro..... 341.104
\* Feriado nacional e em Nova York.

AGOSTO

Table for August (AGOSTO) containing market data. Columns include DATA, ENTRADAS, ZEMBAQUE, VENDAS, COTAÇÃO POR 15 KILOS (Type 7), CAMBIO PARTICULAR (Sobre Londres 90 d/v), NOVA YORK, HAVRE, HAMBURGO, and LONDRES. Rows are numbered 1 to 31, ending with summary statistics for transit and existence on August 31st.

Em transito..... 24.920 saccas
Existencia em 31 de Agosto..... 216.650 saccas
\* Feriado em Londres.
\*\* Feriado no Havre.

NOVEMBRO

Table for November (NOVEMBRO) containing market data. Columns include DATA, ENTRADAS, ZEMBAQUE, VENDAS, COTAÇÃO POR 15 KILOS (Type 7), CAMBIO PARTICULAR (Sobre Londres 90 d/v), NOVA YORK, HAVRE, HAMBURGO, and LONDRES. Rows are numbered 1 to 31, ending with summary statistics for transit and existence on November 30th.

Em transito..... 34.640 saccas
Existencia em 30 de Novembro..... 369.151 saccas
\* Santificado no Brasil e no Havre.
\*\* Feriado nacional e em Nova York.
\*\*\* Feriado em Nova York.
\*\*\*\* Feriado em Hamburgo.

SETEMBRO

Table for September (SETEMBRO) containing market data. Columns include DATA, ENTRADAS, ZEMBAQUE, VENDAS, COTAÇÃO POR 15 KILOS (Type 7), CAMBIO PARTICULAR (Sobre Londres 90 d/v), NOVA YORK, HAVRE, HAMBURGO, and LONDRES. Rows are numbered 1 to 30, ending with summary statistics for transit and existence on September 30th.

Em transito..... 26.990 saccas
Existencia em 30 de Setembro..... 214.717 saccas
\* Feriado em Nova York.
\*\* Feriado Nacional.
\*\*\* Santificado.

DEZEMBRO

Table for December (DEZEMBRO) containing market data. Columns include DATA, ENTRADAS, ZEMBAQUE, VENDAS, COTAÇÃO POR 15 KILOS (Type 7), CAMBIO PARTICULAR (Sobre Londres 90 d/v), NOVA YORK, HAVRE, HAMBURGO, and LONDRES. Rows are numbered 1 to 31, ending with summary statistics for transit and existence on December 31st.

Em transito..... 17.780 saccas
Existencia em 31 de Dezembro..... 451.249 saccas
\* Santificado.
\*\* Feriado em Hamburgo.
\*\*\* Feriado em Nova York e Londres.

JANEIRO

Table for January (JANEIRO) with columns: DATA, PASSAGENS, ENTRADAS, SAHIDAS, VENDAS, BASE, EXISTENCIA, CAMBIO. Rows 1-31.

ABRIL

Table for April (ABRIL) with columns: DATA, PASSAGENS, ENTRADAS, SAHIDAS, VENDAS, BASE, EXISTENCIA, CAMBIO. Rows 1-30.

FEVEREIRO

Table for February (FEVEREIRO) with columns: DATA, PASSAGENS, ENTRADAS, SAHIDAS, VENDAS, BASE, EXISTENCIA, CAMBIO. Rows 1-28.

MAIO

Table for May (MAIO) with columns: DATA, PASSAGENS, ENTRADAS, SAHIDAS, VENDAS, BASE, EXISTENCIA, CAMBIO. Rows 1-31.

MARÇO

Table for March (MARÇO) with columns: DATA, PASSAGENS, ENTRADAS, SAHIDAS, VENDAS, BASE, EXISTENCIA, CAMBIO. Rows 1-31.

JUNHO

Table for June (JUNHO) with columns: DATA, PASSAGENS, ENTRADAS, SAHIDAS, VENDAS, BASE, EXISTENCIA, CAMBIO. Rows 1-30.



N. 15

Recapitulação das vendas de café, durante o anno de 1909, em saccas

| MEZES        | Nova York  | Havre     | Hamburgo  | Londres   | Santos    | Rio       | Total      |
|--------------|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|
| Janeiro...   | 822.000    | 502.000   | 550.000   | 295.000   | 602.789   | 143.000   | 2.915.789  |
| Fevereiro... | 688.000    | 558.000   | 440.000   | 252.500   | 353.349   | 127.000   | 2.418.849  |
| Março...     | 688.000    | 412.000   | 319.000   | 283.000   | —         | 151.000   | 1.853.000  |
| Abril...     | 490.000    | 326.000   | 288.000   | 118.500   | 105.380   | 64.000    | 1.391.880  |
| Maió...      | 334.000    | 238.000   | 168.000   | 58.500    | 69.843    | 57.000    | 925.343    |
| Junho...     | 282.000    | 276.000   | 177.000   | 45.000    | 123.651   | 75.000    | 973.651    |
| Julho...     | 741.000    | 507.000   | 409.000   | 104.000   | 953.159   | 150.000   | 2.864.159  |
| Agosto...    | 408.000    | 320.000   | 320.000   | 108.000   | 1.428.402 | 213.000   | 2.797.402  |
| Setembro...  | 376.000    | 300.000   | 502.000   | 90.500    | 1.272.993 | 279.000   | 2.820.493  |
| Outubro...   | 804.000    | 552.000   | 664.000   | 333.000   | 1.483.479 | 281.000   | 4.117.479  |
| Novembro...  | 840.000    | 666.000   | 777.000   | 267.500   | 1.108.624 | 199.000   | 3.858.124  |
| Dezembro...  | 547.000    | 384.000   | 478.000   | 191.000   | 148.960   | 169.000   | 1.917.960  |
| Em 1909..    | 7.020.000  | 5.041.000 | 5.093.000 | 2.146.500 | 7.650.634 | 1.908.000 | 28.859.134 |
| Em 1908..    | 6.978.000  | 3.635.000 | 4.253.000 | 1.610.500 | 5.995.213 | 2.148.000 | 24.614.713 |
| Em 1907..    | 9.754.000  | 7.133.000 | 6.452.000 | 2.330.000 | 9.306.037 | 1.847.000 | 36.822.037 |
| Em 1906..    | 17.663.000 | 9.211.000 | 6.485.000 | 2.762.000 | 7.125.709 | 1.340.000 | 44.587.209 |
| Em 1905..    | 21.225.000 | 8.158.000 | 4.754.000 | 3.547.000 | 4.358.652 | 1.343.000 | 44.086.152 |
| Em 1904..    | 25.234.000 | 9.669.000 | 5.487.000 | 6.625.000 | 4.764.000 | 1.870.000 | 53.950.000 |

Directorio de Estatística Commercial  
 29. JUL. 1909  
 PORTARI

N. 16

Mercado de café em 1909

RIO

AS QUANTIDADES REPRESENTAM SACAS DE 60 KILOS

| MEZES        | Entradas  | Existencia | Embarques | Sahidas   | Preçomédio<br>typo n. 7<br>por arroba | Cambio médio<br>sobre Londres<br>aproximado |
|--------------|-----------|------------|-----------|-----------|---------------------------------------|---|
| Janeiro...   | 186.190   | 98.494     | 254.742   | 359.391   | 5\$927                                | 15 25/128 d.                                |
| Fevereiro... | 231.301   | 143.905    | 180.890   | 155.491   | 6\$806                                | 15 25/128 d.                                |
| Março...     | 191.575   | 96.963     | 233.517   | 312.755   | 6\$936                                | 15 25/128 d.                                |
| Abril...     | 72.917    | 52.216     | 112.664   | 105.269   | 7\$300                                | 15 25/128 d.                                |
| Maió...      | 83.328    | 33.296     | 97.248    | 128.192   | 6\$750                                | 15 9/64 d.                                  |
| Junho...     | 153.897   | 132.078    | 115.651   | 117.879   | 6\$486                                | 15 9/64 d.                                  |
| Julho...     | 307.411   | 159.766    | 274.713   | 291.534   | 6\$115                                | 15 9/64 d.                                  |
| Agosto...    | 457.545   | 216.650    | 389.679   | 361.982   | 5\$651                                | 15 9/64 d.                                  |
| Setembro...  | 392.473   | 214.717    | 389.406   | 425.483   | 5\$958                                | 15 9/64 d.                                  |
| Outubro...   | 461.249   | 341.104    | 329.862   | 364.708   | 6\$702                                | 15 32/128 d.                                |
| Novembro...  | 310.243   | 369.151    | 277.196   | 330.476   | 7\$074                                | 15 23/64 d.                                 |
| Dezembro...  | 383.419   | 451.249    | 296.320   | 336.007   | 7\$137                                | 15 3/8 d.                                   |
| No anno...   | 3.231.548 | —          | 2.951.888 | 3.292.107 | —                                     | —   |

N. 17

Movimento geral do mercado de café durante os ultimos cinco annos (em saccas)

|                              | 1905      | 1906      | 1907      | 1908      | 1909      |
|------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| <i>Entradas:</i>             |           |           |           |           |           |
| Estradas de ferro.....       | 1.601.479 | 1.959.535 | 1.402.164 | 984.354   | 1.423.332 |
| Cabotagem.....               | 160.252   | 176.190   | 270.572   | 193.663   | 231.680   |
| Barra dentro.....            | 1.128.276 | 1.365.954 | 1.012.827 | 1.608.592 | 1.576.536 |
| Em transitó.....             | 108.060   | 88.509    | 182.488   | 413.607   | 348.151   |
| Total.....                   | 2.998.067 | 3.590.188 | 3.768.051 | 3.199.219 | 3.579.699 |
| <i>Embarques:</i>            |           |           |           |           |           |
| Estados Unidos.....          | 1.325.913 | 1.496.130 | 1.355.443 | 1.398.690 | 1.243.079 |
| Europa.....                  | 984.424   | 1.122.789 | 1.634.667 | 1.032.403 | 1.080.393 |
| Africa do Sul.....           | 63.126    | 57.073    | 2.400     | 21.855    | 52.355    |
| Rio da Prata e Pacifico..... | 114.478   | 146.669   | 117.848   | 116.949   | 131.542   |
| Cabotagem.....               | 403.696   | 444.610   | 404.622   | 436.330   | 444.519   |
| Total.....                   | 2.891.637 | 3.267.271 | 3.514.980 | 3.006.227 | 2.951.888 |
| <i>Sahidas:</i>              |           |           |           |           |           |
| Estados Unidos.....          | 1.590.888 | 1.881.183 | 1.622.621 | 1.852.927 | 1.648.372 |
| Europa.....                  | 950.196   | 1.067.830 | 1.743.892 | 958.213   | 1.054.906 |
| Africa do Sul.....           | 105.750   | 134.575   | 83.195    | 98.016    | 102.192   |
| Rio da Prata e Pacifico..... | 109.718   | 114.631   | 109.928   | 120.732   | 133.302   |
| Cabotagem.....               | 300.619   | 296.994   | 297.574   | 289.114   | 353.245   |
| Total.....                   | 3.057.171 | 3.495.213 | 3.857.210 | 3.319.002 | 3.202.167 |

Embarques mensais de café, em saccas de 60 kilogrammas, nos annos de 1908 e 1909, com designação dos destinos

Table with 7 columns: MEZES, 1908 (E. Unidos, Europa, Cabo, Diversos, Total), 1909 (E. Unidos, Europa, Cabo, Diversos, Total). Rows include months from Janeiro to Dezembro and a Total row.

N. 19

Entradas de café em saccas de 60 kilogrammas, nos annos de 1906 a 1909

Table with 7 columns: MEZES, 1906 (E.F. Centil., Cabotagem, B. Dentro, E.F. Centil., Cabotagem, B. Dentro), 1907 (E.F. Centil., Cabotagem, B. Dentro, E.F. Centil., Cabotagem, B. Dentro), 1908 (E.F. Centil., Cabotagem, B. Dentro, E.F. Centil., Cabotagem, B. Dentro), 1909 (E.F. Centil., Cabotagem, B. Dentro, E.F. Centil., Cabotagem, B. Dentro). Rows include months from Janeiro to Dezembro and a Total row.

NOTA—Em transito para o estrangeiro entraram no anno de 1906, 88.509; em 1907, 182.488; em 1908, 413.607 e em 1909, 348.151 saccas.

N. 20

Preços extremos, por arroba, dos «typos» de Nova York

Table with 7 columns: MEZES, N. 6, N. 7, N. 8, N. 9. Each N. column has sub-columns for 1908 and 1909. Rows include months from Janeiro to Dezembro and an Extremos row.



JANEIRO

ABRIL

Table for January and April showing market movements for coffee in New York, Havre, Hamburg, and London. Columns include date, price, and volume for each location, plus a total sales column.

FEVEREIRO

MAIO

Summary table for February and May, providing totals for each location and overall sales figures.

MARÇO

JUNIO

Table for March and June showing market movements for coffee in New York, Havre, Hamburg, and London. Columns include date, price, and volume for each location, plus a total sales column.



JULHO

Table for JULHO showing data for NOVA-YORK, HAVRE, HAMBURGO, LONDRES, and TOTAL DAS VENDAS. Columns include dates, exchange rates, and various financial metrics.

OUTUBRO

Table for OUTUBRO showing data for NOVA-YORK, HAVRE, HAMBURGO, LONDRES, and TOTAL DAS VENDAS. Columns include dates, exchange rates, and various financial metrics.

AGOSTO

Table for AGOSTO showing data for NOVA-YORK, HAVRE, HAMBURGO, LONDRES, and TOTAL DAS VENDAS. Columns include dates, exchange rates, and various financial metrics.

NOVEMBRO

Table for NOVEMBRO showing data for NOVA-YORK, HAVRE, HAMBURGO, LONDRES, and TOTAL DAS VENDAS. Columns include dates, exchange rates, and various financial metrics.

SETEMBRO

Table for SETEMBRO showing data for NOVA-YORK, HAVRE, HAMBURGO, LONDRES, and TOTAL DAS VENDAS. Columns include dates, exchange rates, and various financial metrics.

DEZEMBRO

Table for DEZEMBRO showing data for NOVA-YORK, HAVRE, HAMBURGO, LONDRES, and TOTAL DAS VENDAS. Columns include dates, exchange rates, and various financial metrics.







Table with columns: FIRMAS, ESPECIE, DATAS DOS EDITAIS, JUIZES, CAETORIOS. Lists various legal proceedings and their details.

Table with columns: FIRMAS, ESPECIE, DATAS DOS EDITAIS, JUIZES, CAETORIOS. Continuation of legal proceedings list.





