

MENSAGEM

REPUBLICA DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL

MENSAGEM

APRESENTADA AO

CONGRESSO NACIONAL

NA ABERTURA

DA

PRIMEIRA SESSÃO DA DECIMA PRIMEIRA LEGISLATURA

PELO

PRESIDENTE DA REPUBLICA

Epitacio Pessoa



RIO DE JANEIRO

1921

IMPRESA NACIONAL

Senhores Membros do Congresso Nacional

Apresentando-vos as minhas congratulações pela reabertura dos vossos trabalhos, venho relatar-vos o que fez o Governo neste anno que acaba de passar, o estado em que se encontram os negocios publicos, e as medidas que o interesse do paiz mais urgentemente reclama.

Vereis por esta exposição que o Poder Executivo não se tem conservado inactivo; pelo contrario, dentro das suas attribuições constitucionaes e em meio ás difficuldades de toda ordem que assoberbam o mundo inteiro, tem feito o possivel por bem da ordem e prosperidade da Nação. Certo não lhe foi dado ainda operar milagres, contrariar phenomenos inelutaveis e criar para o Brasil, no meio do desconforto universal, uma situação de bem estar, de abundancia e de alegria, coisa que em nenhuma parte hoje se nos depara. Mas tem consciencia de haver pugnado, com esforço e patriotismo, pelos interesses nacionaes, e ter conseguido o que lhe estava ao alcance obter.

Num paiz em que tudo se espera do Governo, desde as mais simples medidas administrativas até a inversão das mais irresistiveis forças naturaes; em que para certa corrente de opinião o Thesouro publico deve contar entre os seus fins ordinarios o de acudir á imprevidencia de uns, o de compor os prejuizos decorrentes das aventuras de outros, e até o de satisfazer appetites ainda menos legitimos, não é de admirar que, em época como a que atravessamos, seja alvo das mais acerbas criticas um governo que tem tido a preocupação exclusiva de sobrepôr a essas

conveniencias particulares os legitimos interesses da Nação.

Não é que eu considere o Governo actual isento de erros. Nem eu nem os meus auxiliares temos pretensões á infallibilidade. Respeito o ponto de vista de todos aquelles que me combatem de boa fé, honestamente, desinteressadamente, ou antes com o interesse de bem servir ao paiz. Mas justamente os actos da administração, que maior grita teem provocado, são aquelles pelos quaes ninguem com justiça poderia responsabilizar o Governo.

A nossa educação politica não consagrou ainda a pratica de pôr-se o Presidente da Republica em frequente contacto com o povo, para explicar os seus actos e defender-se das increpações que lhe são feitas. Por outro lado, nem sempre resta tempo ao Governo para informar a opinião imparcial ou a imprensa bem orientada da verdade dos factos, que a leviandade ou a má fé se comprazem em deturpar. Finalmente, a noção que tenho dos meus deveres não me permite assalariar jornaes para tel-os ao serviço incondicional da administração, e evitar assim que para elles o meu governo seja realmente "uma decepção e um desastre".

Releve-me, pois, o Congresso que desse unico momento, em que posso communicar-me directamente com a Nação, eu me aproveite para exonerar-me de umas tantas responsabilidades de que me arguem espiritos menos justos.

Excusado é dizer que não venho defender-me das calumnias pessoas que me assacam alguns dos meus adversarios. A Nação conhece-os todos, e, ao olhar cada um dos que me aggridem a probidade e a honra, não conterà, estou certo, um sorriso de ironia...

E' quanto basta ao meu desaggravo.

Assim, é meu proposito sómente mostrar a improcedencia de certas queixas, formuladas, embora muitas vezes sem a devida serenidade, por quem discute os actos do Governo e não as pessoas dos que exercem o governo.

A primeira accusação com que tentam fulminar-me é Baixa do cambio
a da baixa do cambio.

Começam os censores afastando-se da verdade. Dizem que encontrei o cambio a 18. Ora, quando assumi a administração, em julho de 1919, a taxa cambial era de 14 1/2. Depois de algumas oscillações, foi-se elevando e attingiu, em dezembro, áquelle cifra. Para serem coherentes, deviam attribuir-me tambem essa ascensão; mas a verdade é que nem a alta nem a baixa ulterior podem com razão ser levadas á conta do Governo.

A baixa do cambio tem como causa primordial o desequilibrio da nossa balança de commercio. E' consequencia fatal desse desequilibrio, ao qual não póde o Governo acudir com medidas de effeito immediato, e sim, como tem feito, com providencias de character permanente, que augmentem a nossa producção e facilitem a sua sahida para o estrangeiro.

Todos quantos examinam os factos de boa fé reconhecem e proclamam essa verdade. Para enxergal-a, não é preciso ser especialista em finanças; basta ter os conhecimentos geraes que constituem a cultura commum dos homens publicos. Nem tão ricos somos nós dos que se abalisaram nessa sciencia; a nossa riqueza infelizmente é só dos que tem pretensão de possuil-a.

Durante os cincoenta e um mezes de guerra, e ainda por muito tempo depois, a importação diminuiu em fortes proporções. As manufacturas europeas converteram-se em fabricas de apetrechos bellicos; os campos despovoaram-se; escassearam os transportes; nas regiões invadidas as officinas de trabalho foram destruidas, as plantações devastadas; a materia exportavel baixou a algarismos sem valor. O Brasil guarda ainda a lembrança da cifra desprezível a que desceu a renda das suas alfandegas.

Em contraposição a essa baixa consideravel, a nossa exportação elevou-se a alturas nunca attingidas, estimulada pelo Governo e solicitada pelas necessidades cada dia mais

prementes das nações em guerra. Productos que nunca exportamos, ou exportamos em modestas quantidades, — cereaes, banha, carnes congeladas e tantos outros — passaram a figurar nas pautas com avultados quocientes.

A consequencia foi que a balança mercantil se inclinou para o nosso lado e o cambio se conservou em taxas vantajosas.

Junte-se a isto que os paizes belligerantes, abandonando o regimen da conversibilidade e emittindo sommas consideraveis, depreciaram sensivelmente a sua moeda, circumstancia que contribuiu tambem para manter a valorização da nossa, apesar das repetidas emissões que então fizemos.

Mas, feito o armisticio, concluida a paz, as coisas na Europa começaram a retomar pouco a pouco a sua normalidade anterior. Os operarios foram voltando ás suas officinas, os camponezes ás suas culturas, o commercio á sua actividade. Privados durante cinco annos dos productos da industria estrangeira, com os seus *stocks* inteiramente esgotados, todos aqui — União, Estados, municipios, empresas, negociantes, particulares — todos procuraram recuperar o tempo perdido e prover-se daquillo que por tanto tempo lhes faltara. A taxa elevada do cambio, gerada principalmente pela preponderancia da nossa exportação, favorecia o movimento.

Estranha-se que o Governo Federal fizesse tambem acquisições na Europa, como si não estivesse no interesse do paiz, precisamente para proteger a sua exportação, prover do necessario as suas estradas, reduzidas ao mais completo estado de miseria; como si não fosse crime indesculpavel deixar a Nação sem defesa militar, e protrahir ainda por longos annos o cumprimento do seu dever inilludivel para com os filhos do nordeste!

Os resultados da mutação acima esboçada não se fizeram esperar. O saído médio da exportação, de 1915 a 1918, fôra de £ 16.707.000 ou 322.000:000\$; em 1919,

o saldo elevou-se a £ 51.908.000 ou 845.000:000\$; mas em 1920 converteu-se no *deficit* de £ 16.823.000 ou 325.000:000\$000.

Tenha-se agora em consideração que as nossas obrigações no estrangeiro orçam por muitos milhões de libras por anno, e veja-se qual podia ser a consequencia desse enorme desequilibrio.

O cambio cahiu. Não podia deixar de cair. Não havia medidas de governo capazes de impedir no momento a sua queda.

Note-se que o augmento da importação se fez sentir sobretudo no segundo semestre do anno passado, em que importámos mais do que no primeiro 250.000 toneladas de mercadorias, no valor de £ 21.120.000 ou 622.000:000\$000. Pois bem, o cambio, que descera, no primeiro semestre, de 17^{47/64} a 15 d., baixou dahi, no segundo, á taxa de 9^{41/64}!

Mas não foi só o desequilibrio da balança commercial que acarretou a queda do cambio. Outros factores concorreram tambem para esse resultado.

Emquanto os demais governos se empenhavam em restabelecer o seu commercio externo, equilibrar os seus orçamentos e sanear o seu meio circulante, o nosso des-cuidava-se de conservar os mercados que conquistara, de aperfeiçoar a sua producção, de coordenar a sua despesa com a sua receita, e de reduzir a sua circulação, alimentada por uma moeda cujo poder acquisitivo as excessivas emissões haviam depreciado.

Não é tudo. Os preços dos nossos principaes generos de exportação — o café, o couro, o cacau, o assucar, a borracha — deprimiram-se de modo assustador por effeito sobretudo do empobrecimento geral da Europa, do aniquilamento da Allemanhá, do desaparecimento da Russia como mercado consumidor. A drenagem multiforme de dinheiros para o exterior — juros e amortização de emprestimos federaes, estaduais e municipaes, pagamentos de responsabilidades de empresas estrangeiras, encom-

mendas e donativos de particulares, subscrições de empréstimos de outras nações, lançados a juros altamente compensadores, tudo enfim que constitue a exportação invisível do ouro — reviveu com intensidade maior.

O Governo teve que augmentar as suas remessas com o restabelecimento do pagamento em especie dos juros da divida externa, que havia sido suspenso por tres annos em virtude do contracto do *funding* de 1914.

O lançamento dos empréstimos estrangeiros, a que ha pouco alludi, concorreu para a baixa consideravel dos nossos titulos externos, sujeitos ainda ao regimen do *funding* e com juros de 5%, inferiores aos dos novos titulos. Essa queda abriu novo campo ao emprego de capitaes sahidos do Brasil. Basta notar que os titulos do empréstimo de 1910, que baixaram a 40, comprados a esse preço, proporcionavam aos seus portadores o juro de 10%.

Ainda mais: as nações que se envolveram directamente na guerra sahiram com as suas finanças inteiramente desorganizadas e, para reparal-as, criaram toda sorte de embaraços á emigração de capitaes. O Brasil ficou assim privado de vultuosas sommas, que outr'ora beneficiavam normalmente a nossa industria e o nosso commercio.

Ao mesmo tempo, quantias avultadas foram aqui applicadas á compra de cambiaes em marcos, liras, etc., e depositadas para especulações futuras ou emprego ulterior em moeda do paiz.

Finalmente, é mistér não esquecer o contingente que á baixa cambial trouxeram a especulação e o jogo.

Eis ahi a eloquencia dos numeros e dos factos, que a declamação pretensiosa não conseguirá illudir.

Que medida sensata poderia tomar o Governo, para obter de prompto no Brasil o que não conseguiram tão prestes as nações de mais solidas finanças do mundo?

Não o dizem os accusadores. E não o dizem, porque de nenhuma providencia poderia o Governo criteriosa e legitimamente lançar mão.

A intervenção no mercado de cambio, com o intuito de forçar a alta, seria de consequências funestas e acarretaria prejuizos incalculaveis á Nação. Mas, ainda quando essa aventura se justificasse, onde iria o Thesouro buscar os fundos sufficientes para operação de tal monta? E em que autorização legislativa estribaria o seu acto?

Tambem não o dizem os criticos, na sua maioria financistas formados por geração espontanea em terra de maravilhas. Uma só coisa elles sabem dizer: é que o Governo foi quem provocou a queda do cambio, porque comprou titulos do *funding* de 1898; prohibiu a exportação, notadamente do assucar; tomou cambiaes na praça; realizou os convenios italiano e belga, e encampou a *Auxiliaire*.

Os titulos do *funding* de 1898, comprados á cotação da época, pelo Governo, são do valor nominal de £ 950.000 e custaram £ 662.825. A compra effectuou-se em principio de maio, *muito antes, portanto, de se accentuar a baixa cambial*, que só veio a aggravar-se de julho em diante. Para adquirir taes titulos, o Thesouro *não teve necessidade de comprar cambiaes no mercado*, porque dispunha de recursos em New-York.

Titulos do
"Funding"

Como podia, pois, essa operação minima, remota e concludida sem retirada de ouro do paiz, influir na depressão do cambio, e influir de modo decisivo e duradouro?!

Cumpre, aliás, ter em consideração que, sem desmerecer o seu credito, não podia o Governo recusar a compra de titulos de sua dívida externa, negociados com grande depreciação por influentes banqueiros estrangeiros. Repudial-os seria concorrer para a baixa da sua cotação, ao passo que a aquisição determinaria a alta, com salutar reflexo sobre o nosso credito. E não faz mal consignar aqui tambem que a operação foi tratada directamente entre o Thesouro e o vendedor, *sem intervenção de pessoa estranha, sem dispendio de commissões, nem corretagens*.

Proibição de exportação

Não é exacto que em 1920 o Governo tenha prohibido a exportação de qualquer genero do paiz, nem mesmo do assucar. Os que vivem a repetir essa affirmação, não parecem fazel-o de boa fé, pois o que de verdade occorreu sobre o assumpto teve já muitas vezes amplissima divulgação.

Em 1920 houve exportação de assucar, e tão grande que excedeu á de 1919 em 39.712 tons. e 48.197.000\$000.

Diz-se que este facto foi devido á circumstancia de ter sido "a safra de 1920 incomparavelmente maior que a de 1919".

Não é verdade. São affirmativas que se aventam le-vianamente, sem conhecimento perfeito dos factos. A safra de 1919 em Pernambuco, Alagoas e Rio de Janeiro, que são os Estados mais productores de assucar, foi de 5.101.707 saccos, emquanto a de 1920 foi de 3.361.721, isto é, 35% menos, ou sejam 1.739.986 saccos.

O Governo não prohibiu exportação de coisa alguma.

O que o Governo fez foi regularizar a sahida do assucar, não permittindo sinão a exportação do que excedesse ás necessidades do consumo, para garantir desta sorte as classes pobres. A falta de assucar na Europa e nos Estados Unidos era absoluta. Eu o sabia de sciencia propria. De uma e de outra parte affluam para aqui as mais instantes solicitações. Os mercados offerciam preços altamente tentadores. Governos estrangeiros insistiam junto ao nosso pelo embarque de avultadas partidas.

Ora, si em taes condições, nós permittissemos a exportação illimitada do genero, a consequencia não se faria esperar: o seu custo subiria, pela extraordinaria escassez, a preços absolutamente inacessiveis ás classes desfavorecidas da fortuna. Os que hoje estão ahí a esbravejar contra o Governo, alguns dos quaes foram dos mais exaltados em reclamar as medidas por elle adoptadas, achariam sempre meios de adquirir mesmo o superfluo, mas o povo, esse não teria onde encontrar o dinheiro para se prover

siquer do indispensavel. A partir desse momento, a ordem publica estaria gravemente ameaçada, como esteve em meados do anno passado, por occasião de uma brusca e sensível elevação dos preços. E quando chegassemos a essa extremidade e o Governo tivesse de reprimir a desordem, ah! então faria gosto ver certos "directores da opinião", com o estomago farto de doces e as officinas guardadas pela policia, investir contra a crueldade e a imprevidencia do Governo, que não adoptara em tempo, em beneficio do "pobre povo", as providencias postas em pratica por todas as nações do mundo em relação aos seus productos de primeira necessidade!

E' certo que, si não se houvesse restringido a sahida do assucar, a exportação se teria avolumado consideravelmente. . . pelo tempo necessario para o escoamento do producto. Mas em compensação, logo em seguida, ella se amesquinharía em proporções equivalentes, e ninguém sabe o que soffreria a população, privada assim de um artigo indispensavel á sua alimentação, e os riscos que correria a ordem publica.

A não ser o assucar, os generos cuja exportação o Governo limitou, para evitar que as constantes solicitações do exterior pudessem comprometter seriamente o nosso abastecimento interno, foram a carne congelada e o arroz. Pois tambem estes figuram em 1920 com algarismos mais elevados que em 1919. De carne congelada exportaram-se, com effeito, o anno passado, mais 9.506 toneladas ou 7.000:000\$, e de arroz mais 106.131 toneladas ou 74.566:000\$, do que no anno anterior.

Aliás, todos que investigam esses assumptos com o proposito honesto de esclarecer a opinião, sabem que o desfalque da nossa exportação em 1920 não veio do assucar, da carne congelada ou do arroz, que, pelo contrario, lhe forneceram, como acabamos de ver, 155.000 toneladas e 130.000:000\$ mais do que em 1919, mas de outros artigos, principalmente do café, que figurou o anno

passado com 365.000:000\$ a menos do que no anno anterior.

E o Governo não restringiu os embarques de café...
Pelo menos disto ninguem ainda o accusou.

Prohibiu-se a exportação! Entretanto, a sahida global dos nossos productos em 1920 foi, em quantidade, muito superior á do anno precedente. Com effeito, ao passo que em 1919 exportámos 1.907.688 toneladas, em 1920 a exportação foi de 2.101.381, ou mais 193.693. Isto prova de modo evidente que o desequilibrio se deu, não propriamente pela diminuição das sahidias, mas pelo augmento das entradas, e sobretudo pela baixa dos preços, tanto que, apesar de superior á de 1919 em quasi 200.000 toneladas, a exportação de 1920 lhe foi inferior em 426.308:000\$000. Augmento da importação, baixa de preços, são phenomenos que se estão observando em todos os paizes.

Compra de cambias

Accusa-se o Governo ainda de ter concorrido para a baixa do cambio tomando cambias na praça.

Parece incrível! O Brasil tem no estrangeiro compromissos mensaes avulçados, decorrentes já do serviço de sua divida, já de aquisições indispensaveis á sua defesa militar e ao seu desenvolvimento economico; não dispõe de fundos na Europa para attender a esses compromissos; tem de envia-los daqui e, para isto, não ha outro meio sinão tomar cambias no mercado. Mas, na opinião de certos brasileiros, não deve fazel-o; o que ao seu Governo ditam a moral e a boa orientação adminisirativa é calotear os credores e paralyar a vida do paiz!

E' inacreditavel!

Aliás vem a proposito assignalar que só em escala relativamente pequena tem o Governo recorrido ao mercado, visto que circumstancias propicias lhe teem permitido obter, por outros meios, abundantes recursos ouro. Basta citar o producto do café vendido na Europa, por conta do debito de S. Paulo, o deposito de 35.000.000 de

francos ouro cedido por esse Estado, o afretamento dos navios ex-allemaes pago pela França, o producto de operações realizadas sobre café, etc.

Outra causa da baixa do cambio, que tambem se imputa ao Governo, foram os convenios italiano e belga. Quem está nas condições de penuria em que nos encontramos, diz-se, não tem o direito de fazer emprestimos de 200.000:000\$000.

Convenios

Não conhecem siquer, os que assim se exprimem, a natureza desses contractos!

Os convenios belga e italiano nada teem de emprestimo: são simples permutas, nas quaes o Brasil abre aqui á Italia ou á Belgica um credito de 100.000:000\$ *em troca* de credito equivalente em Roma ou em Bruxellas. Ainda, porém, que se tratasse em verdade de retirada de capitaes do Brasil, o desfalque não teria sido de 200.000:000\$, como falsamente se apregôa, mas apenas de 60.000:000\$, pois desta cifra não excedem as operações feitas por conta do convenio italiano, e, quanto ao da Belgica, ainda não começou siquer a ser executado.

O que seria bem dizer do ajuste italiano, unico que está em via de execução, não é o disparate que ahí fica exposto, e sim que elle impede, durante dois annos, a entrada de certa quantidade de ouro no paiz. Mas, não é isto razão para condemnal-o, pois elle atende a interesses outros não menos valiosos e respeitaveis: estimula as nossas industrias, abre-lhes novos mercados, garante-lhes desde já collocação para 100.000:000\$ de seus productos, augmenta desse valor o volume da nossa exportação, reforça nas mesmas proporções o nosso fundo de garantia e, finalmente, nos proporciona em ouro o beneficio de um juro razoavel.

Quem se applica ao exame destas questões não tem o direito de encaral-as apenas por um dos seus aspectos. O interesse da Nação não está em forçar por meios

artificiaes ou transitorios a alta do cambio, mas em conquistar e proteger essa alta por medidas de efeitos duradouros, quaes aquellas que tendem a despertar-lhe e desenvolver-lhe as forças economicas.

Encampação da
"Auxiliaire"

Estas mesmas considerações applicam-se ao outro capitulo da accusação, o da encampação da *Auxiliaire*.

O Governo, diz-se, retirou do paiz em 1920 francos 200.000.000, ouro, para pagar a encampação da *Auxiliaire*, e esse avultado desfalque precipitou a queda do cambio.

Não é exacto. Em 1920 o Governo só enviou do paiz, para a encampação da *Auxiliaire*, a somma de 5.577.695 francos. A divida dessa companhia ainda não está saldada; o anno passado só se pagou uma prestação, e esta mesma com recursos que, a não ser a modesta quantia agora citada, já existiam em Paris.

Por este facto pôde-se bem avaliar a facilidade com que entre nós se formulam as accusações.

Mas, ainda que o Governo tivesse remettido todos os 200.000.000, nem por isto seria justa a censura.

A operação da *Auxiliaire*, feita em condições que só a queda brusca do cambio impediu fossem excepcionalmente vantajosas para o Thesouro, representa um dos maiores serviços prestados pelo Governo á nossa produção. A situação em que se achava a rede ferro-viaria do Rio Grande do Sul era verdadeiramente deploravel: o governo do Estado, os seus representantes no Congresso, as associações commerciaes, a imprensa, e á frente desta, com o maior ardor, os mesmos jornaes que hoje me accusam, todos bradavam por uma solução immediata, que evitasse a paralyção do trafego e puzesse termo aos prejuizos incalculaveis que estavam soffrendo o Estado e o paiz. Feita a encampação, entregue a estrada ao governo local, tudo se normalizou, a prosperidade economica das regiões por ella servidas retomou o seu curso e os males se converteram em beneficios sem conta. Evidentemente,

os efeitos salutarés de tal providencia compensariam de sobra os prejuizos acaso resultantes da retirada de frs. 200.000.000, ouro, si de facto essa quantia houvera sido paga.

Mas, o crime do Governo não foi sómente provocar a Elevação do cambio queda do cambio, e sim tambem deixar de tomar quaesquer medidas para forçar-lhe a alta.

Já vimos que a intervenção no mercado seria illegal e absurda.

Quaes então as medidas a adoptar?

Uns indicam o emprestimo externo, "ainda que seja Emprestimo e emissão um emprestimo humilhante para o paiz". Outros acham que isto seria verdadeiro desastre, e na emissão, como estimulante das nossas forças economicas, é que julgam estar a salvação. Dahi não ha sahir. Os proprios mentores não se entendem.

Desses meios, o primeiro concorreria, sem duvida, ainda que de modo relativamente passageiro, para a elevação do cambio. Teria, além disto, a vantagem de melhorar a situação geral do paiz, facilitar-lhe a satisfacção dos compromissos externos e a realização de muitos empreendimentos de utilidade publica. O Governo tentou durante muito tempo obter emprestimo em condições dignas para o nosso credito. Fazer uma transacção "ainda que humilhante para o paiz", acto é este de que sómente são capazes os que não prezam a dignidade da Patria. Impossivel foi realizar a operação desejada. Não é verdade que "offertas de dinheiro em condições vantajosas" me tenham sido feitas, e muito menos que alguns Estados se hajam "offerecido para assumir, com a União, os onus de uma operação financeira". Tudo isso são phantasias, sinão falsidades adrede concebidas para transviar a opinião publica.

Quanto á emissão, é a panacéa milagrosa. Em balde se pondera que não ha falta de numerario,

pois os bancos regorgitam de papel-moeda; que este é uma mercadoria como qualquer outra, e não se comprehende que, havendo escassez da mercadoria, o seu valor decresça em vez de subir; que a emissão concorre para augmentar a importação e elevar o preço das coisas; que na ultima Conferencia de Bruxellas, onde se reuniram financistas de verdade e os mais autorizados do mundo, não houve sinão dois pontos em que *todos* os delegados estiveram de accôrdo, e um desses pontos foi precisamente a necessidade de reduzir a circulação do papel, como meio de melhorar a situação dos cambios; que a enorme massa de papel-moeda em circulação entre nós não influiu sobre o cambio nos annos da guerra e no immediato, porque, além de outros factores de menor importancia, a nossa exportação se elevou ao dobro e a nossa importação desceu ao terço do que era, mas, agora, invertida a inclinação da balança, actúa como elemento permanente de depressão; que o receio de novas emissões, apregoadas todos os dias e em todos os tons por alguns órgãos da imprensa, como o unico meio de salvação possivel, é tambem agente moral importante de depreciação da moeda.

Não ha meio de convencer a obsessão.

As medidas a tomar para elevar o cambio são, a par de outras de effeitos mais limitados, as que o Governo tem posto em pratica, isto é, activar a producção e garantir-lhe os meios de transporte, de modo que augmente o volume da exportação.

Desenvolvimento
da producção

Aqui tocamos em outro artigo do libello, o de que o Governo nada tem feito em beneficio da producção.

Não pode haver maior injustiça.

No campo de visão dos economistas que não gostam do Governo, só ha um meio de amparar a producção: é emitir papel-moeda.

Fóra dahi nada presta.

Estimular a capacidade economica do paiz e facilitar o transporte de quanto elle produzir, não sei que melhor serviço, além deste, se possa prestar á producção. Ora, tem sido isto justamente um dos pontos mais cuidados do programma do Governo, que, restricto talvez em demasia quanto ás despesas de outros ministerios, não se tem mostrado tão rigoroso no que toca aos da Agricultura e Viação.

Jaz inexplorada no Brasil a maior parte da sua riqueza natural. Quasi todos os ramos da nossa actividade productiva encontram-se adstrictos a processos rudimentares, e é licito affirmar que a maior parte dos nossos problemas economicos ainda são, antes de tudo, problemas technicos a resolver.

Censos industrial
e agrícola

Ao Ministerio da Agricultura incumbe o estudo scientifico dessas questões e a propaganda systematica dos seus resultados. Mas, taes investigações e pesquisas presuppõem a existencia de estatisticas que orientem quanto á natureza das materias a estudar, e exigem, por outro lado, como natural complemento, a educação technica dos meios productores. Em obediencia a esta orientação, o Governo actual incluiu no programma do ultimo recenseamento os censos industrial e agrícola, e na reorganização do ensino, quer agronomico, quer technico-profissional, bem como nos trabalhos de investigação scientifica e de propaganda, tem empregado o melhor dos seus esforços.

Possuimos jazidas de minerio de pujança quasi inestimavel e incalculavel valor; mas o problema do ferro é por toda parte tambem o problema do carvão. Quer se use o processo dos altos fórnos, quer o dos fórnos electricos, o mais rico minerio não pode ser aproveitado sinão mediante o emprego do seu indispensavel reductor — o carvão mineral ou vegetal. Ora, somos tambem possuidores de vasta bacia carbonifera e, dada a preferencia da grande industria pelo reductor mineral, a melhor solução do pro-

Ferro e carvão

biema virá sem duvida da applicação do nosso carvão ao nosso minerio.

A mesma unanimidade de opiniões, porém, que proclama a excellencia de um, não se faz sentir quanto ao outro. Nos meios technicos discute-se a qualidade do nosso carvão e a possibilidade da sua transformação em coke metallurgico.

Julgou por isto o Governo que devia esclarecer o assumpto e tratou de apurar não só a possibilidade da fabricação do coke metallurgico com o carvão brasileiro, como o custo de producção da gusa e do aço, em fórnos electricos, quer com o coke nacional, quer com o carvão de madeira.

Com este intuito, enviou para a Inglaterra e a Belgica algumas toneladas de carvão das nossas minas de Santa Catharina e Rio Grande do Sul, e incumbiu de acompanhar e fiscalizar as experiencias, em estabelecimentos de primeira ordem, um professor da Escola de Minas de Ouro Preto.

Na Inglaterra, bons resultados se conseguiram já nos ensaios preliminares, e todos os prognosticos nos são favoraveis; mas é da Belgica que nos vêm os primeiros resultados positivos. Nas uzinas da casa Coppée, realizou-se a fabricação industrial do coke metallurgico com o producto das nossas minas. Os dados technicos apurados são altamente satisfactorios: 600 kilos de coke, bem resistente, por tonelada, com 18% de cinzas, e mais 59 kilos de alcatrão, 12 de benzol, 14 de sulfato de ammoniaco e 230 metros cubicos de gaz com 4.750 calorias.

A percentagem de coke, 60 %, embora não seja das mais elevadas, permite francamente a exploração industrial, sobretudo si attendermos á quantidade dos sub-productos de alto preço, benzol e sulfato de ammoniaco, que é dupla da que se encontra normalmente nos carvões belgas.

Acha-se assim esclarecida, graças aos esforços do Governo, uma das questões de maior alcance para o futuro da produção do ferro no Brasil.

Resta a segunda parte da demonstração, que se deverá effectuar nos fornos electricos da Suecia, para onde tambem já enviámos o carvão necessario: fabricação de aço e gusa com o nosso minerio e o nosso coke metallurgico ou carvão vegetal.

Ficaremos então conhecendo, em suas minucias, os elementos de que disporá a nossa industria do ferro, e poderemos determinar com segurança as suas condições de vitalidade e progresso.

Entretanto, seja qual for o rumo definitivo que venha a tomar essa industria no Brasil, é incontestavel a grande influencia que sobre ella pode exercer tambem o emprego dos fornos electricos. Por isto, parallelamente ás experiencias que se effectuam na Europa, o Governo está levantando o acervo da nossa riqueza hydro-electrica e estudando as condições technicas das nossas cachoeiras, especialmente do ponto de vista da sua applicação á siderurgia.

Neste myster trabalhavam actualmente cinco commissões de engenheiros.

Cuidou tambem o Governo de prover ao melhor aproveitamento industrial do nosso carvão como combustivel, para permittir-lhe concorrer com o estrangeiro nos mercados do paiz, e, assim, além de fornecer ás companhias carboníferas recursos pecuniarios para o desenvolvimento da exploração e meios de transporte para os seus productos, decidiu realizar elle mesmo as investigações necessarias.

Para isto, fez montar uma estação experimental de combustiveis, cuja installação ainda não está concluida, mas onde já tiveram inicio e proseguem as experiencias.

O Brasil pode produzir todo o trigo necessario ao consumo de sua população. Para chegarmos a este resultado, porém, a propaganda por si só é insufficiente, pois

não se acclima rapidamente uma espécie vegetal, num meio novo, só com a derrama de sementes.

O problema tem o seu lado tecnico. Os resultados notaveis conseguidos pelos pequenos lavradores dos Estados do Sul provam a possibilidade da grande cultura deste cereal entre nós, mas não com os methodos de producção até hoje empregados.

A solução do problema presuppõe a formação de typos botanicos de alto valor economico, adaptados ás nossas condições de sólo e clima, e a sua defesa contra os inimigos naturaes — insectos, fungos e outros parasitas.

O Governo enfrentou as duas questões.

O anno passado iniciou os trabalhos de selecção de sementes em terrenos cedidos pelo Estado do Rio Grande do Sul. Sob a direcção de profissionaes especializados no assumpto, foram ahi plantadas, cultivadas e observadas quarenta variedades diversas de trigo, theoreticamente indicadas como as mais convenientes ao nosso meio. Este anno já deu começo á installação dos mesmos serviços em terras cedidas pelo governo do Paraná. Dentro de alguns mezes, portanto, estarão em pleno funcionamento duas estações experimentaes de trigo, que servirão aos Estados do Rio Grande do Sul, Santa Catharina e Paraná.

A outra parte da questão acha-se entregue ao Instituto Biologico da Defesa Agricola, tambem criação do actual Governo. Os seus differentes serviços e laboratorios, de entomologia agricola, phytopathologia, vigilancia sanitaria, plantas resistentes e microbiologia do sólo, estão confiados a especialistas de alto conceito.

A attenção do Governo, porém, não se limitou ao fomento dessas novas riquezas; estendeu-se tambem a outras fontes de producção que, embora já em franco desenvolvimento, reclamam ainda a sua assistencia tecnica.

Auxiliando a importação de reproductores de raças nobres, prestando gratuitamente o serviço de imunização contra a babesiose, fomentando a criação de banheiros carrapaticidas, disseminando em larga escala vaccinas e sôros biologicos, executando os trabalhos de eradicacão de epizootias, não tem elle poupado esforços nem medido sacrificios.

Algumas cifras illustrarão esta affirmativa.

Em 1919 distribuiram-se 840.000 doses de vaccina contra o carbunculo bacteridiano, 1.300.000 contra o carbunculo symptomatico, e 29.000 contra a peste dos porcos; em 1920 a distribuiçãõ alcançou respectivamente 1.882.735, 1.481.375 e 29.200 doses. Os auxilios ás exposições agro-pecuarias que, em 1919, attingiram 278:000\$, elevaram-se, em 1920, a 684:620\$527. O anno passado transportaram-se gratuitamente 9.249 reproductores bovinos, 317 equinos, 151 asininos, 206 ovinos, 285 suinos e 28 caprinos. O tratamento de imunizaçãõ contra a babesiose, gratuitamente prestado aos animaes dos particulares, baixou o quociente da lethalidade, a principio muito elevado, a 2,95 % em 1920, resultado dos mais satisfactorios.

As medidas de policia sanitaria, consignadas nos regulamentos antigos, exigem, para o seu cumprimento integral, além de outras providencias, a instituiçãõ de desembarcadouros, lazaretos nos portos de importaçãõ de gado, e postos de observaçãõ ao longo das fronteiras. Já o Governo deu inicio este anno ás obras do lazareto de animaes do Rio de Janeiro, em terreno situado na ilha do Governador.

O combate efficaz ás enzootias e epizootias exigia maior disseminaçãõ dos soccorros veterinarios por todo o paiz. Era tambem indispensavel organizar o estudo systematico das nossas forragens. Por outro lado, a importancia, já hoje consideravel, das differentes industrias que se originam da pecuaria, reclamava a organizaçãõ dos serviços correlatos.

A tudo isto accorreu o Governo com a nova organização do Serviço de Industria Pastoral.

Mas não foram sómente o ferro, o carvão, o trigo, a pecuaria, que mereceram os cuidados da administração: outras fontes de produção não foram esquecidas.

**Investigações e
pesquisas**

Todas as culturas que concorrem para a nossa exportação, com excepção talvez da do arroz e do algodão em alguns pontos circumscriptos do paiz, se acham entregues ainda a processos rudimentares de trabalho. Para transformal-os, o Governo dividiu o territorio da Republica em districtos e circumscripções, e, valendo-se desses elementos, está procedendo ao inventario dos nossos recursos agricolas e ao estudo das condições da agricultura e industrias correlatas, no ponto de vista das culturas dominantes em cada região, afim de apurar *in loco* as suas necessidades, as suas deficiencias e todas as possibilidades de melhoramento dos methodos em uso.

Os inqueritos vão mais longe ainda: comprehendem as condições technicas, economicas e sociaes da lavoura em cada municipio, o custo da mão de obra agricola e o preço das terras destinadas em cada Estado ás diversas culturas, com os dados relativos á sua valorização, depreciação e causas determinantes.

A par desses elementos de informação, vão-se collectando, de conformidade com um plano systematico, amostras de terras, rochas e vegetaes, para serem devidamente analysadas.

Será possivel assim, dentro em pouco, iniciar-se a elaboração methodica das nossas cartas agronomicas e agrologicas. Com este objectivo, já alguns Estados foram divididos em zonas agricolas, de accôrdo com as condições do sólo, relevo topographico, regimen hydrographico, clima e exploração agricola.

Mas não basta reunir os elementos necessarios aos

estudos technicos; cumpre ainda propagar os resultados dessas investigações e pesquisas, e transmittir a todo o paiz a orientação a seguir em sua applicação.

Instituiu-se, por isto, o serviço de cooperação com o lavrador. Ampliou-se a venda aos agricultores, a preço do custo, de machinas agricolas, insecticidas, fungicidas e adubos. Remodelou-se o serviço de distribuição de sementes e mudas, que já não tem por unico intuito alliviar o lavrador de parte das despesas de sementeira, mas induzil-o tambem a estabelecer em suas propriedades pequenos viveiros, que multiplicarão os resultados das sementeiras officiaes. As sementes são distribuidas conjuntamente com os ensinamentos relativos ao trato, que lhes deve ser dado, e a sua applicação é fiscalizada por funcionarios technicos, que acompanham o desenvolvimento das plantações em todas as phases de sua vida vegetativa.

Foram distribuidas o anno passado 605 toneladas de sementes diversas, o necessario para cobrir uma área de 20.000 hectares. Em 1919 a distribuição fôra de 446 $\frac{1}{2}$ toneladas, para uma área de 15.431 hectares.

Estes numeros são certamente infimos, comparados á extensão da área cultivavel do Brasil. Mas, si attendermos aos cuidados que cercam essa distribuição e si reflectirmos que ella cria na propriedade de cada agricultor beneficiado um fóco de irradiação, teremos idéa do poderoso instrumento de propaganda e ensino que representa, mesmo limitada ás proporções actuaes.

Para a produção de sementes seleccionadas criou-se o Serviço de Sementeiras, que deverá manter um campo de produção em cada zona agricola. Acham-se já em franca exploração os campos de Deodoro, no Districto Federal, S. Simão, no Estado de S. Paulo, Rezende, no do Rio de Janeiro, e Espirito Santo, no da Parahyba, os quaes deverão produzir na colheita deste anno cerca de 562.000 kilos de sementes.

Machinas, adubos
e sementes

Algodão

O algodão, é, como se sabe, das nossas principaes culturas.

O Governo organizou o respectivo serviço, com duas estações experimentaes, dez delegacias regionaes e duas inspectorias, uma ao norte e outra ao sul. Esta organização tem dado o maior impulso aos trabalhos da cultura systematica do algodão para fixação, em seus typos superiores, das nossas especies e variedades nativas, e acclimação de typos exóticos; assim como aos processos modernos de cultura e beneficiamento, á propaganda desses processos, e á defesa contra as molestias e pragas do algodoeiro.

O programma de fomento desta lavoura prevê, além das medidas citadas, o auxilio para criação de uzinas de beneficiamento e prensagem. O Governo já concedeu empréstimos no valor de 1.500.000\$000.

**Feiras Livres e
syndicatos pro-
fissionaes**

Por intermedio da Superintendencia do Abastecimento tem o Governo concorrido ainda, si bem que de fórma indirecta, para o fomento da producção, instituindo mercados livres no Districto Federal, e reanimando a propaganda dos syndicatos profissionaes e sociedades cooperativas.

Nas feiras livres os productos são recebidos isentos de qualquer taxa ou imposto municipal, o que serve de estímulo á criação e desenvolvimento de outras industrias de artigos de immediato consumo nos grandes centros, e contribue para que a producção agricola se alargue mais, estimulada pela maior remuneração dos productores e mais estreita aproximação entre estes e os consumidores. Concomitantemente, um corpo de professores ambulantes percorre as zonas ruraes mais proximas da Capital da Republica, onde, ao lado da propaganda das feiras livres, procuram inculir no espirito dos lavradores e criadores os mais modernos ensinamentos da technica agro-pecuaria, do transporte, acondicionamento e venda dos generos produzidos.

No que toca aos syndicatos profissionaes e sociedades cooperativas, expediram-se instrucções que lhes definem minuciosamente a organização e o funcionamento, e visam especialmente ao barateamento da vida, á aquisição de instrumentos de trabalho, machinismos e terras, á selecção, acondicionamento, transporte e valorização da produção, ao beneficiamento das materias primas, etc.

Com a lei de 8 de janeiro de 1921, que autoriza auxiliar, com empréstimos até a importância de 1.000:000\$, a criação de cooperativas de consumo, por intermedio dos respectivos syndicatos profissionaes, este serviço terá ainda mais largo desenvolvimento.

O ensino profissional ministrado pelas escolas de aprendizes artífices, que a União mantém em todos os Estados, e pela Escola Normal de Artes e Offícios Wenceslau Braz, não dispunha dos elementos requeridos para o desempenho de sua delicada função. Não sómente eram defeituosos os programmas de ensino, como deficiente a installação material de quasi todas as escolas. Para levar a effeito a remodelação necessaria, contractou o Governo uma missão de technicos com longa pratica do ensino profissional no Instituto Parobé da Escola de Engenharia de Porto Alegre.

Ensino
profissional

Acha-se em elaboração a reforma dos regulamentos de ensino, e já se deu começo ás obras para adaptação dos edificios das escolas de Campos, Florianopolis e Wenceslau Braz.

Junte-se a tudo quanto acabo de mencionar a criação da Carteira de Redescontos, que está facilitando largos supprimentos aos productores; o convenio com a Italia, que lhes garantirá a venda de 100.000:000\$ dos seus productos; o convenio belga, que lhes promette igual beneficio; os contractos com as empresas siderurgicas, que lhes abrirão caminho para exploração de um dos mais opulentos thesouros

Outros auxilios

do Brasil; as obras do nordeste, que lhes preparam fontes inexauríveis de riquezas de todo genero; junte-se mais o auxilio directo em dinheiro, superior a 23.000:000\$, prestado á lavoura do café, num momento em que o Thesouro atravessava as maiores difficuldades, e bem assim a recente intervenção nos mercados desse producto, iniciada quando podia convencer a Nação de que se inspirava em verdadeira necessidade publica e não em interesses de ordem mais restricta; accrescentem-se tambem as providencias adoptadas para a Amazonia, tendentes a fomentar novas fontes de riqueza, já que o seu principal artigo, a borracha, pelo excesso da producção sobre o consumo no mundo, não pode ser objecto de processos artificiaes de valorização; sommem-se ainda os recursos proporcionados a Pernambuco e outras praças; e fer-se-á idéa aproximada do esforço empregado pelo Governo no amparo da nossa producção.

Transporte

Por outro lado, sabe o paiz que, ao assumir a administração, encontrei as nossas estradas de ferro em miseras condições, sem material, sem capitaes, empobrecidas, desorganizadas. A crise de transporte era das mais agudas. As mercadorias accumulavam-se e deterioravam-se nas estações. Muitas ficavam abandonadas mesmo nos campos, pela certeza de não haver meio de transportal-as. Compare-se este estado de coisas com o actual: as grandes rédes ferro-viarias, a *Auxiliaire*, a Sul Mineira, a Central, a Bahiana, a *Great Western*, a Cearense, todas melhocradas, attendem já, sem atropello nem reclamações, ás necessidades da circulação dos productos. Sómente uma, a Leopoldina, continúa a despertar protestos, precisamente porque é aquella em que a acção governamental não se pôde fazer sentir sinão fraca e deficientemente. Ainda assim, o caso da Leopoldina está sendo objecto de estudos por parte do Governo, que espera dar-lhe em breve solução satisfactoria.

Creio que a ligeira resenha, que acabo de traçar e será desenvolvida quando me occupar dos Ministerios da Agricultura e Viação, basta para mostrar a injustiça que se faz ao Governo em accusal-o de nada ter feito até agora em favor da producção nacional.

Fallei ha pouco na protecção dispensada pelo Governo á industria siderurgica. Contracto da "Itabira"

Dentre os actos expedidos com esse pensamento, o unico que provocou as criticas da opposição foi o relativo á *Itabira Iron Ore Company*.

Quando no Congresso Nacional se discutiu e voiou essa concessão, nenhuma observação appareceu contra ella nem na tribuna, nem na imprensa, nem em qualquer outra parte. Bastou, porém, que se annunciasse o proposito do Poder Executivo de effectuar o contracto, para que a concessão passasse a ser uma immoralidade e, sem indagar si o Governo tentaria, como sempre tem feito, restringir os favores legislativos, a opposição atirou-se contra elle e lançou-lhe aos hombros a responsabilidade de um acto que por elle não fôra pedido nem votado.

A concessão nada tinha de immoral e era, em todos os pontos de vista, muitissimo mais vantajosa ao paiz do que outra feita, annos atrás, com applauso de muitos dos oppositores actuaes.

Pareceu-me, todavia, que os favores podiam ser reduzidos. Mandei, por isto, depois de ouvir a concessionaria, redigir a minuta do contracto com vantagens apreciaveis, e, iniciando a pratica liberal de consultar a opinião publica sobre certos actos do Governo antes de dar-lhes caracter definitivo, fii-a divulgar por todos os jornaes.

A critica emmudeceu. Nada teve que dizer, salvo duas ligeiras observações de redacção, que foram attendidas no instrumento official. Em Buenos Aires o contracto foi vivamente elogiado pelo orgão mais autorizado de sua imprensa, e apontado ao governo argentino como modelo a seguir.

Ainda mais. Em lei especial, o Congresso, sem uma palavra de protesto dos que se haviam mostrado advogados tão intransigentes do interesse nacional, e só do interesse nacional, mandou estender ás empresas que quizessem explorar no Brasil a industria do ferro, não os favores restrictos do contracto celebrado pelo Governo com a *Itabira Iron*, mas os favores muito mais amplos da concessão primitiva.

Pois nada obstante, ainda hoje, quando alguns dos nossos "órgãos da opinião publica", daquelles mesmos que nada mais tiveram que articular contra o acto do Governo depois de publicado, se referem a esse acto, é para chamal-o "a escandalosa immoralidade da Itabira!"

Obras do nordeste

Referi-me tambem, linhas atrás, ás obras do nordeste.

As seccas do nordeste — eis um dos themes favoritos da opposição. Despesas adiaveis, gastos excessivos, obras insensatas. . . Sempre a mesma toada a embalar a nossa imprevidencia e induzir a Nação a se deter, ingrata e pusillanime, diante de um problema, cuja solução lhe é imposta pelos mais preciosos interesses economicos e pelo mais imperioso dever moral! Para que irrigar o nordeste, dar ás regiões mais ferteis do Brasil a constancia dessa fertilidade, criar alli para a riqueza nacional thesouros inesgotaveis, reconhecer aos seus habitantes o direito de viver onde nasceram, onde morreram seus pais, onde, á custa de trabalho e sacrificios, conseguiram accumular bens de fortuna. . . para que?! Pois não é mais simples e menos oneroso despovoar os sertões de nove Estados da Republica e remover esses seis ou oito milhões de criaturas para outros pontos do territorio nacional?! Que importa que não possam trazer comsigo, e a União lhes não possa pagar, as suas casas, os seus gados, as suas propriedades?! Que importa, si é honra e fortuna virem, ricos e pobres, letrados e analfabetos, doentes e sãos, fazer de colonos "nas terras uberrimas do sul"?! Si a Inglaterra nas regiões estereis do

seu colossal imperio e os Estados Unidos nas suas terras mais vastas que as do Brasil realizaram obras estupendas de irrigação, é que são paizes de desportos, em cujos territorios immensos a população deve ser com certeza mais densa que na Belgica, ou, então, são nações perdularias e atrasadas, inferiores a nós em bom senso e civilização. Depois, é lá admissivel que se contractem obras desse vulto sem concorrência, com firmas estrangeiras, mediante 15% de remuneração, e uma indemnização de 5% si os trabalhos forem suspensos!

A extincção das seccas do nordeste será não sómente o cumprimento de um dever de confraternidade patriótica e solidariedade humana, mas um dos factores mais fecundos da prosperidade economica do Brasil.

Já tive occasião de assignalar, em outra Mensagem, que na India Inglesa, no Egypto e na Argelia, em terras iguaes ás nossas, a irrigação determinou um augmento de produção, que varia de 50 a 800%, conforme a natureza do sólo e das culturas.

Lord Cromer não hesitou um dia em affirmar que a despesa de 1.800.000 libras com irrigação e drenagem, contribuiu mais do que qualquer outro factor para a prosperidade do Egypto.

Nos Estados Unidos, sobre a vasta superficie de 1.900.000.000 de acres, cerca de 900 milhões eram de terras inteiramente aridas, ou onde as chuvas cahiam insufficientes e incertas e as seccas se mostravam frequentes. Em 1902, atacaram-se em varios pontos os trabalhos de irrigação. Os resultados teem sido verdadeiramente admiraveis; immensos os beneficios politicos, industriaes e financeiros obtidos para a Nação. Regiões outr'ora absolutamente desertas e estereis contam hoje numerosos nucleos de população, e tornaram-se colleiros abundantes dos mais variados productos. As taxas pagas pelas terras beneficiadas teem indemnizado de sobra o Governo da União. As novas florestas e os campos cultivados augmentaram a

quantidade de agua, evaporando-a pela vegetação. A chuva cahe hoje em Salton Sea, onde era de todo desconhecida. No curto espaço de quinze annos, dizia Warton James em 1917, milhões de dollares foram despendidos, mas centenas de milhares de acres conquistaram-se ao deserto, milhões de toneladas de forragem, grãos, frutos, legumes, ovos, leite, manteiga, queijos, etc., colheram-se nas terras irrigadas, milhares de casas confortaveis fundaram-se ahi, e ahi vivem hoje milhares de homens, mulheres e crianças, cercados de hygiene, de educação, de abundancia e de felicidade.

Mas, não é sómente o aspecto economico do problema que nos deve impressionar. O Brasil, cuja cultura e cujos sentimentos de humanidade sempre se voltaram sollicitos para os males alheios, não pode consentir que perdure em seu seio o horror dessa calamidade, quando, para extincção de identicas, até em proveito de povos conquistados, estadistas de outras terras não encontraram embaraços politicos nem difficuldades financeiras. De 1877 para cá o nordeste viu desaparecer, victimados pela fome e suas consequencias, mais de um milhão de habitantes, e esse algarismo, ao mesmo tempo que representa para todo o Brasil, paiz quasi despovoado, perda incalculavel de forças economicas, mostra a extensão do nosso desamor e da nossa crueldade para com os irmãos que povõam aquellas regiões infelizes.

Os que teem estudado o assumpto entre nós são accordes em affirmar, em face da propria experiencia e da de povos que desde seculos habitam regiões semelhantes, que a solução do problema das seccas depende sobretudo da construcção de grandes barragens. A estação invernososa, na zona interior dos Estados do nordeste, começa normalmente em janeiro ou fevereiro e termina em junho. De então por diante não é mais possivel semear e colher, excepto no leito secco dos rios, nos terrenos descobertos dos açudes ou nas terras banhadas pelas correntes perennes. O resto do sólo, inclusive as ubertosas campinas

alluviaes, fica esteril até o novo inverno. Si este não se manifesta no tempo proprio, começam então as devastações da secca.

Adoptada, entretanto, a irrigação permanente, o lavrador plantará e colherá durante o anno inteiro, e variará as culturas, algumas das quaes se poderão renovar duas ou tres vezes, com resultados seguros. E' a fortuna do individuo, dos Estados, da União, enormemente accrescida dentro de pouco tempo.

A construcção das grandes barragens, porém, é tarefa de alta responsabilidade, principalmente quanto ás fundações feitas no leito dos rios, em pontos onde em geral as rochas estão decompostas. Apesar das prescripções rigorosas da technica, numerosos teem sido, nos Estados Unidos, na Inglaterra, na França, na Hespanha, na Austria, os desastres occasionados por deficiencias na elaboração dos projectos ou por defeitos de construcção.

Essas considerações impuzeram ao Governo medidas especiaes de precaução quanto ao regimen a ser escolhido para a realização de taes empreendimentos.

As perturbações introduzidas pela guerra determinaram a instabilidade e elevação dos preços, e tornaram impossivel a previsão indispensavel á organização de orçamentos exactos para as obras. Ficou, por isto, afastada a idéa de serem ellas postas em concurrencia publica pela fórma habitual, mediante projectos e orçamentos préviamente approvados para a escolha de licitantes, que offereçam menores preços, frequentemente com prejuizo da condição primordial da idoneidade.

Os resultados obtidos pela administração directa do Estado na construcção da barragem do Quixadá dispensam outros exemplos para patentear a inconveniencia de tal processo.

Restava, pois, como unica solução razoavel, a *administração contractada*, já sancionada pela experiencia de certos serviços em S. Paulo, de muitos na Europa e

tambem na pratica da America do Norte, onde constitue a unica fórma seguida na execução de obras de irrigação.

O primeiro escolho a transpor na adopção desse alvitre estava na selecção dos contractantes. A lei de 25 de dezembro de 1919, art. 1º, e o seu regulamento, art. 47, autorizaram o Governo a construir as obras sob o regimen de administração e, portanto, independente de concurrencia publica.

Tentou-se, comtudo, a concurrencia, não por editaes, mas por convites dirigidos a firmas nacionaes e estrangeiras de conhecida competencia e provada responsabilidade.

Examinada cuidadosamente a idoneidade de todas que se apresentaram, colhidas as mais minuciosas informações acerca da sua capacidade e dos seus elementos de acção, o Governo decidiu-se por tres firmas estrangeiras, cuja organização e cujas tradições justificavam o acerto da escolha.

Só a má fé ou o melindre exagerado podem ver nesse acto manifestação de despreço á engenharia nacional. Ninguem nega aos engenheiros brasileiros os talentos e a capacidade que admiramos nos de outros paizes; mas empreendimentos como os das obras do nordeste não reclamam sómente actividade e competencia technica: exigem organizações *especializadas*, com pessoal dirigente affeito a esse genero de trabalho, com material adequado, abundante e valiosissimo, coisas que não se obteem só com intelligencia e estudo, mas demandam tempo, experiencia e capitaes avultados.

Ora, quaes as firmas nacionaes que reúnem essas condições?

Quatro barragens foram já entregues a firmas brasileiras:

1ª, a do Quixadá: feitas as fundações por um estrangeiro, foi a barragem concluída por nacionaes; tem apenas

16 metros de altura e levou cerca de quinze annos a ser construída;

2ª, a do Acarape: projectada para 33 metros; os contractantes receberam-na com as fundações já promptas, construíram 11 metros e renunciaram á obra, que hoje, depois de dez annos de trabalho, conta sómente 13 metros de altura;

3ª, a da Gargalheira: iniciada em 1911 e interrompida em 1914, foi o contracto rescindido a pedido da propria firma contractante;

4ª, finalmente, a de Santo Antonio das Russas: os contractantes não passaram das fundações e logo sollicitaram a rescisão do contracto.

Eis ahí as tradições da engenharia nacional na construção de barragens. Será porque lhe falte competencia e idoneidade? Não: é apenas porque lhe mingua os capitães, o aparelhamento material e a especialização necessaria a obras desse genero.

Apesar disto, entretanto, a repartição competente poz o maior empenho em obter para as obras do nordeste a collaboração de firmas brasileiras. Nada menos de quatro empresas, numero elevado, em face da escassez entre nós de organizações talhadas para taes obras, nada menos de quatro empresas nacionaes foram convidadas e se excusaram, após exame demorado dos planos e projectos respectivos.

Que havia então de fazer o Governo? Deixar de contractar as obras para não ferir a susceptibilidade de engenheiros ou firmas, que não podiam ou não queriam incumbir-se dellas? Não, fez o que devia: ajustou os trabalhos com as firmas estrangeiras que maiores garantias lhe offerceram.

E serão realmente essas firmas capazes de executar as obras do nordeste?

A primeira é a maior organização de engenharia constructora dos Estados Unidos. Foi quem construiu as

celebres docas e estaleiros de Hog Island, assim como as mais difíceis e custosas obras de irrigação daquelle paiz. Só em 1919 realizou construcções que montaram a mais de 20.000.000 de dollares e tem actualmente em mãos trabalhos de valor superior a 50.000.000. O seu engenheiro-chefe foi, durante seis annos, o director da repartição a cujo cargo estão, na America do Norte, as obras de irrigação (*Reclamation Service*); a elle deve-se a construcção da grande represa de Pathfinder, com 75 metros de altura, do tunnel de Gunnison, com 10 km. de extensão, aberto para a passagem da agua destinada a irrigar 40.000 hectares de terras, e de duas barragens de 50 metros de altura no rio Snake, Estado do Idaho. Outro dos seus engenheiros construiu varias represas nos Estados do Colorado e Novo Mexico, de 50, 40, 33, 30 e 20 metros de altura. Mais dois foram, durante annos, os encarregados de elaborar os projectos do *Reclamation Service*.

A segunda firma, dirigida por um membro do parlamento inglez, foi a constructora das importantes rêdes de aguas pluviaes de Londres e Manchester e dos grandes estaleiros de Middlesborough, New Castle e Hartepool. Durante a guerra, teve do governo britannico e de outros governos alliados a incumbencia de executar trabalhos da maior urgencia, importancia e responsabilidade na Rumania e em França. O seu engenheiro-chefe, membro do Instituto dos Engenheiros Civis de Londres, dirigiu numerosos serviços de estradas e portos em Benguella, na Austria, no Canadá, em Suez e no Chile, assim como as grandes canalizações de abastecimento d'agua de Baku, na Russia, e a construcção da barragem de Lwymon, no Paiz de Galles, com uma altura de 60 metros e fundações, em concreto, que attingiram a 33 metros abaixo do leito do rio.

Finalmente, a terceira firma, ingleza como a precedente, é a mesma que construiu o porto do Rio de Janeiro, o que vale dizer que da sua competencia e idoneidade podemos nós mesmos brasileiros dar o mais lisonjeiro testemunho.

Eis ahí com que empresas o Governo contractou as obras do nordeste. Quem, em consciencia, será capaz de affirmar que as temos iguaes no Brasil ?

Mas, diz-se, as vantagens offerécidas são exageradas.

Dizem isto os que não teem idéa cabal das circumstancias especiaes em que se vão realizar os serviços, em zonas desprovidas dos recursos necessarios, onde não existem operarios mas rudes trabalhadores agricolas, e onde se tornam indispensaveis aptidões e energias excepcionaes para execução de projecto tão vasto e complexo quanto o da construcção simultanea e rapida de varias grandes barragens.

Difficil seria a empresas de responsabilidade, fortemente aparelhadas e perfeitamente idoneas, receber pôr obras dessa natureza os mesmos 10% ordinariamente concedidos aos serviços communs de construcção de estradas, com grande movimento de terraplenagem, ou de edificios nos centros urbanos, abundantes de recursos.

Aliás, as vantagens concedidas não representam exactamente 15%: computadas as despesas a que estão obrigados os administradores pela clausula XVIII dos contractos, a percentagem não irá além de 12 1/2%.

Ora, nos trabalhos da natureza daquelles que se estão effectuando no nordeste, a primeira das firmas, a que acima alludí, tem tido como remuneração ordinaria 15% e, frequentes vezes, 20%; a segunda, *antes da guerra*, quando as despesas geraes eram muito inferiores ás de agora, recebia por obras construidas na Nova Galles do Sul, no valor de 2.000.000 de libras esterlinas, mais de 15%, e a terceira, em data recente e anterior á do nosso contracto, executou numa das Republicas do Sul, mediante o pagamento de 15% do custo das obras, a abertura de um grande tunnel, e ajustou com o nosso Estado do Maranhão pelo mesmo preço a construcção do seu porto.

Parece, pois, evidente que, obrigando-se a pagar em contractos identicos 12 1/2%, não assumiu o Thesouro

compromissos excessivos numa época em que o trabalho, como tudo mais, encarece todos os dias.

Estranha-se que o contracto contenha a clausula da indemnização de 5% no caso de suspensão das obras.

Com o desassombro com que costume assumir a responsabilidade dos meus actos, declaro que esta clausula teve por fim evitar, tanto quanto possivel, que as obras do nordeste se suspendam por deliberação menos reflectida do Governo. E' justamente devido á falta de continuidade na administração que este e outros problemas nacionaes até hoje não foram resolvidos. Não é verdade, entretanto, como se assoalhou, que essa indemnização tem de ser paga sobre o valor *total* do contracto e ainda que a suspensão das obras provenha de acto das proprias companhias: o que está exp'esso na convenção (clausula XXII) é que os 5% serão calculados sobre a *diferença* entre aquelle valor e as despesas feitas até á data da rescisão, e esta só se fará si sobrevierem circumstancias imperiosas que determinem a suspensão *completa* dos trabalhos *por parte do Governo*.

Affirmou-se, finalmente, que os contractos concedem aos administradores poderes discretionarios no tocante ao recrutamento e estipendio do pessoal, aquisição de materiaes, machinismos e outros supprimentos, transportes, etc. Tambem isto não é verdade. Em todos estes assumptos a administração reservou para si interferencia directa, constante e decisiva, assim como chamou a si a liberdade de, no correr das obras, tomar todas as iniciativas que julgar acertadas para alteração, ampliação ou restricção dos projectos.

Os contractos das obras do nordeste, lidos e interpretados com intelligencia e honestidade, nada conteem que justifique a celeuma contra elles levantada.

Creditos extraor-
çamentarios

Foi o Governo muito accusado, o anno findo, por haver aberto creditos extraorçamentarios na importancia de algumas centenas de mil contos de réis. Isto serviu de thema

aos mais injustos commentarios. O Governo era incoherente, pois, na sua mensagem de 3 de setembro de 1919, se insurgira com vehemencia contra o abuso de faes creditos, e era criminoso, porque esbanjara assim os dinheiros publicos em momento em que a Nação se via a braços com as maiores difficuldades.

Ainda aqui os adversarios não teem razão.

A somma total dos creditos então citados foi de réis 581.000:000\$000.

Ora, a este respeito convém fazer algumas considerações preliminares.

Na minha citada mensagem de 1919, escripta um mez apenas depois de assumir o governo, já eu annunciava que *nesse anno*, "sem fallar numa emissão de 30.000:000\$ e de outra, de igual importancia, de letras do Thesouro por antecipação de receita, com juros a vencer que sommavam 1.800:000\$, o Tribunal de Contas já registrara creditos extra-orçamentarios no valor de 150.615:292\$889". Accrescentava em seguida que, addicionados a esta parcella os creditos em andamento no Congresso e os que o exame do estado actual das verbas apresentava como indispensaveis, o orçamento de 1919 tinha de ser accrescido de 212.621:270\$254, papel, e 2.292:447\$542, ouro.

Quanto ao exercicio de 1920, todos se lembram das condições em que foi votado o orçamento, cujo insignificante saldo era apenas aparente e tinha de converter-se, sobretudo pela elevação dos preços, e apesar do espirito de economia que inspirava a administração e de que o balanço do exercicio dará em breve expressivo testemunho, em consideravel deficit.

Ora, não é justo que á conta do Governo actual se lancem os creditos decorrentes de despesas realizadas antes que elle começasse a existir, nem os que resultam de deveres ou exigencias inelutaveis da administração.

Depois, tambem não podem ser levadas á responsabilidade do Governo, pelo menos do meu Governo,

as quantias pagas em cumprimento de sentenças judiciais; e, ainda, não é regular que se compute na somma daquelles creditos o valor de 149.863:000\$ de apolices emittidas, e até de apolices *por emittir*, em vez dos juros correspondentes á emissão realizada; nem os creditos abertos em virtude de disposição legislativa *que o Governo não podia deixar de cumprir*, como o de vencimentos devidos, na importancia de mais de 46.000:000\$, o do recenseamento no valor de 6.000:000\$, etc.; nem os que se destinavam a varios exercicios futuros, ou a obras que ainda nem se iniciaram, como o de 18.200:000\$ do porto desta Capital; nem os 140.000.000 de francos para a encampação do porto do Rio Grande do Sul, facto que já encontrei consummado; nem o convenio com a Italia, 100.000:000\$ distribuidos por dois exercicios e que não importam despesa propriamente dita, etc., etc.

Ora, feitas estas deducções, os 581.000:000\$ de creditos ficam, como se mostrou, o anno passado, em publicações autorizadas pelo Governo, reduzidos a 16.000:000\$, entre os quaes se encontram ainda despesas de natureza inevitavel, como 1.000:000\$ para a primeira prorogação do Congresso, 1.400:000\$ de augmento do salario aos operarios da Oeste, 1.300:000\$ para pensionistas e inactivos, 3.400:000\$ para a prophylaxia rural e a defesa sanitaria dos portos, serviços que, desde a minha mensagem de setembro de 1919, considero daquelles "a que devemos acudir ainda que com sacrificio"; 315:000\$ de subvenção devida por leia escolas em Santa Catharina; 275:000\$ para machinas destinadas á Imprensa Nacional, etc., o que afinal reduz a proporções bem mesquinhas o espectacular algarismo com que se pretendia alarmar a opinião publica.

A accusação, a que serviram de pretexto os creditos referidos, com os quaes se podem sommar os avultadissimos pagamentos do Lloyd, considero-a eu um dos mais honrosos titulos do meu Governo, que, sem grandes

recursos extraordinarios, conseguiu saldar divida tão avultada, da qual só em minima parte me cabe a responsabilidade.

Este anno resoou de novo o refrão dos creditos extra-orçamentarios.

Em entrevista concedida recentemente a uma folha desta capital, perguntava eu onde, sem emprestimo nem emissão, iria encontrar dinheiro para acudir, ao mesmo tempo, ás despesas ordinarias, cada vez mais elevadas pela aggravação progressiva dos preços, e aos gastos exiraordinarios que, em cifras incalculaveis, reclamam todos os dias do Governo aquelles que de prodigo mais o accusam.

A resposta dada pela opposição a esta pergunta é curiosa. Vale a pena registral-a aqui, como exemplo do criterio e da justiça dos adversarios do Governo, mesmo os que se inculcam mais imparciaes: tanto ha dinheiro que o Governo nos 82 primeiros dias do exercicio abriu 89.540:111\$850 de creditos extraorçamentarios, ou réis 1.090:000\$ por dia.

Ora, para que tal resposta não fosse mero disparate seria mistér provar: 1º, que esses creditos não eram necesarios e, portanto, o dinheiro nelles despendido podia bem ter sido applicado aos serviços indicados pelos reclamaentes; 2º, que os ditos creditos se constituiram, em sua totalidade, de dinheiro propriamente dito, e não de titulos de credito; 3º, que foram gastos effectivamente nos 82 primeiros dias do exercicio, pois do contrario seria inepcia a sua divisão por dias.

A verdade, entretanto, é outra.

A falta de lealdade da critica manifesta-se desde a somma total dos creditos, que é de 82.451:000\$, algarismos redondos, e não 89.540:000\$000. Além disto, convém esclarecer que desses 82.451:000\$, nada menos de 42.545:000\$ são em apolices da divida publica e, sendo assim, a mais elementar probidade mandava incluir no total *dinheiro* não o valor nominal desses *titulos de credito*, e sim apenas

os seus juros, 2.127:000\$, pois só estes representam despesa em dinheiro. Temos assim já os 82.451:000\$ reduzidos a 42.033:000\$ e muito amortecido o fogo de artifício dos 1.090:000\$ diários.

Em segundo lugar, a quasi totalidade dos créditos abertos traduzem despesas *obrigatorias*, que ao Governo não era dada a liberdade de fazer ou não. A *autorização* legislativa nem sempre significa *faculdade*. Quando o Congresso *autoriza* o Presidente da Republica a abrir créditos para pagamento de sentenças judiciais, dividas contractuaes, compromissos internacionaes, indemnizações de direitos privados, ninguem dirá que o Presidente é livre de abrir ou não esses créditos.

Em terceiro lugar, o Governo não tem culpa si o orçamento contém despesas forçadas sem receita correspondente, e desde que assim acontece, é evidente que os créditos para attender a taes despesas teem necessariamente de ser extraorçamentarios.

Isto posto, vejamos os créditos dos 82 primeiros dias, ou antes do primeiro trimestre do exercicio :

Ministerio da Justiça :— quatro no valor total de réis 884:797\$ para representação dos presidentes da Camara e do Senado, subsidio de deputados e senadores e despesas das secretarias do Congresso em dezembro de 1920; 699:775\$ para attender ao excesso de despesas com a alimentação de detentos e loucos, resultante da elevação do custo dos generos ; 349:290\$ de auxilio concedido *por lei* ás escolas dos nucleos coloniaes do Rio Grande do Sul; 1:598\$ de pensão devida, *em virtude de lei*, á viuva de um guarda civil; 1.500:000\$ para hospitaes nesta Capital, e 5.000:000\$ para a commemoração do centenario da Independencia.

Ministerio das Relações Exteriores :— 40:616\$ para pagar despesas feitas na Belgica pela commissão brasileira que tomou parte nas olympiadas de Antuerpia; dois na importancia total de 87:658\$, ouro, para, em obediencia á lei

e á cortesia nacional, occorrer á criação da embaixada da Belgica e das legações da Polónia e da Tcheco-Slovaquia.

Ministerio da Marinha : — 571:875\$, ouro, e 9.956:000\$, papel, para supplemento das verbas orçamentarias destinadas á alimentação, combustivel, munições, construcção naval, classes inactivas, despesas no exterior, etc., cujos preços se elevaram nos mercados, sem que para isso houvesse de qualquer modo concorrido o Governo.

Ministerio da Guerra :— sete no valor total de 130:725\$ para vencimentos devidos a auditores, voluntarios da Patria, officiaes e operarios ; 2.566:000\$ para supplemento das verbas destinadas á materia prima, machinas e combustivel dos arsenaes, medicamentos, transporte de tropas e outras despesas de material ; 2.982:000\$ para as despesas feitas com a intervenção na Bahia ; 2.000:000\$ para a aquisição do material de aviação, quantia reclamada pela defesa do paiz e da qual até hoje não se gastou sinão parte minima ; 495:218\$ para a justiça militar, credito exigido pela reorganização que o Congresso determinou entrasse logo em vigor, destinado a todo o exercicio e compensado em grande parte por despesas supprimidas.

Ministerio da Agricultura :— 180:429\$ para liquidar compromissos de repartições extinctas ; 739:700\$ de supplemento a sete verbas orçamentarias, que circumstancias em tempo expostas ao Poder Legislativo tornaram insufficientes ; 8.000:000\$ para o recenseamento, despesa resultante, por assim dizer, de preceito constitucional ; e 1.335:000\$ para gratificação provisoria dos empregados, a qual, votada para todos os Ministerios, deixou de sel-o para o da Agricultura.

Ministerio da Viação : — neste Ministerio, a não serem os creditos em apolices, todos destinados a serviços de urgente interesse da Nação — reversão da estrada de Sapucahy, resgate da de Caxias e aquisição de um predio para o correio do Amazonas — figuram apenas os de 690:500\$

para a construcção de um edificio de correios e telegraphos na Parahyba, onde esses serviços estão pessimamente installados, e 150:000\$ para o mobiliario do Correio desta Capital. Todos conhecem a lastimavel installação do nosso Correio — sem espaço, sem ar, sem luz, sem moveis. Com a mais rigorosa economia está-se construindo um novo edificio para desafogar o actual. Como utilizar esse edificio sem o mobilar?

Ministerio da Fazenda : — dois no valor total de 74:424\$ para liquidar *sentenças judiciais*; 41:494\$ para restituir á Intendencia de Porto Alegre direitos *indevidamente cobrados*; 182:733\$ para a Inspectoria de Seguros; 35:000\$ para a reconstrucção de uma lancha na Alfandega do Pará; 18:000\$ para attender ás despesas com a commissão do Cofre dos Orphãos, e dois no valor total de 82:256\$ para pagamento de gratificações addicionaes relativas aos exercicios de 1913-1916.

De todos os creditos acima mencionados, sómente os seguintes podia o Governo deixar de abrir:

1.º No Ministerio da Justiça, o de 1.500:000\$ para a installação e custeio de hospitaes. A população desta Capital, porém, dirá si me era lícito cerrar os ouvidos ao clamor incessante de quantos sabem que neste particular a nossa situação é das mais prementes e angustiosas: nos hospitaes existentes já não ha leitos disponiveis; os enfermos espalham-se pelo chão; muitos morrem cá fóra, á mingua e ao abandono, por falta de espaço nas enfermarias. Ainda assim, do credito de 1.500:000\$ despenderam-se até este momento menos de 500:000\$, o que ainda vem patentear a má fé com que se calculou a diaria de 1.090:000\$000.

2.º No Ministerio da Viação, o de 690:500\$ para os Correios e Telegraphos da Parahyba. Mas, não só essa obra é da maior urgencia, pois as duas repartições não podem continuar por mais tempo nos predios absolutamente imprestaveis que ora occupam, como é certo que aquella somma se destina a mais de um exercicio e della

nada ou quasi nada se gastou nos tres primeiros mezes do anno. Accresce que deste credito é de justiça deduzir cerca de 300:000\$ do credito aberto, e só em pequena parte despendido, o anno passado.

3.º No Ministerio da Fazenda, os creditos no valor de 182:773\$ da Inspectoria de Seguros, 35:000\$ da lancha do Pará e 18:000\$ da commissão do Cofre de Orphãos. Mas a reforma da Inspectoria de Seguros impunha-se desde muito tempo e a renda da repartição cobrirá muitas vezes o credito aberto; sem lancha concertada, não teria meios a Alfandega de Belém de fazer a vigilancia do porto, e então o prejuizo do Thesouro seria muito maior; e quanto ao serviço da commissão do Cofre de Orphãos, parece que até este momento ninguem lhe contestou a utilidade.

Eis ahí, dos creditos em dinheiro, apenas 2.425:000\$ dependiam do arbitrio do Governo, e esses mesmos, pelos motivos expostos, não podiam deixar de ser abertos.

Note-se ainda que da totalidade dos creditos, apenas cerca de 14.500:000\$ representam despesas *a distribuir por este e por exercicios futuros*; tudo mais se destina a despesas de *exercicios anteriores*.

Pode-se por ahí aferir a verdade da affirmação de que o *exercicio actual* começa com um desequilibrio de réis 1.090:000\$ *por dia*.

Finalmente, não esqueçamos que todos estes creditos, sem excepção de um só, foram abertos *em virtude de lei*, durante cuja elaboração no Congresso os criticos se conservaram indifferentes e mudos.

Diz-se, porém, com irrisoria seriedade, que nenhum interesse ha em examinar si esses creditos foram autorizados por lei, si attendiam a necessidades publicas ou compromissos indeclinaveis, e si foram gastos ou não. Mas é justamente isto o que interessa saber; porquanto, si os creditos são legaes, não houve da parte do Governo nenhum excesso de poder; si attendem a necessidades ou

compromissos indeclinaveis, bem haja o Governo que assim provê ao bem publico e resguarda a honra da Nação; si não foram gastos, não houve o *desperdicio de dinheiro* que se quiz contrapôr á *falta de dinheiro* allegada pelo Governo.

Mas não vale a pena perder mais tempo com essa sophistaria.

Concurso da Saude
Publica

Materia tambem muito discutida foi o concurso da Saude Publica.

O decreto legislativo n. 3.987, de 1920, que autorizou a reorganização dos serviços sanitarios, assim dispoz no art. 6º:

« Os inspectores technicos, bem como o secretario geral, serão nomeados pelo Presidente da Republica, sob proposta do director do Departamento, devendo servir em commissão. Os demais funcionarios serão de nomeação do ministro da Justiça e Negocios Interiores e do director geral do Departamento, conforme as categorias em que forem classificados no regulamento, *mediante concurso de provas publicas.*»

E no art. 10:

« Fica o Governo autorizado a expedir os necessarios regulamentos, nos quaes poderá impôr multas até 5:000\$; a reorganizar os quadros dos funcionarios da actual Directoria de Saude Publica, podendo amplial-os ou reduzil-os, conforme as necessidades do serviço; a fixar os respectivos vencimentos e a preencher as vagas que occorrerem, respeitadas os direitos adquiridos pelos actuaes funcionarios e *adoptando o concurso para o preenchimento dos cargos technicos.*»

A lei tornou assim dependente de concurso o provimento dos cargos technicos. Era natural. Serviço de interesse vital para o paiz, não devia ser confiado sinão a quem dêsse provas indiscutíveis de saber e competencia.

Mas, no § 2º do citado art. 10, o legislador declarou:

«Os medicos classificados no ultimo concurso para inspectores sanitarios terão preferencia no provimento effectivo dos cargos correspondentes que resultem da presente reforma.»

Pretenderam *os medicos classificados no ultimo concurso para inspectores sanitarios* que a lei lhes dava direito á nomeação, independente de novas provas.

O Governo não pôde attendel-os, exigiu novo concurso, que mandou immediatamente realizar, e pensa ter interpretado fielmente o vosso pensamento e as vossas palavras.

Na demonstração desta these, seja-me licito recorrer a um estudo que vi publicado na imprensa desta cidade, e cujos conceitos, na parte juridica, plenamente subscrevo.

O pensamento da lei era que ninguem fosse nomeado para cargo tecnico da nova organização sanitaria sem prestar concurso. Não qualquer concurso, mas um concurso á altura da variedade e desenvolvimento dos assumptos que entravam nessa nova organização.

A esta regra o legislador não abriu excepção. Admittiu, sim, um *titulo de preferencia* DENTRO DO PRINCIPIO GERAL que estabelecera, mas não autorizou nenhuma nomeação sem o concurso por elle prescripto. Entre os que prestassem esse concurso, sim, seriam preferidos aquelles que tivessem feito o outro, menos importante, é verdade, mas já revelador de aptidão e preparo.

E' o que reza com admiravel clareza e precisão o § 2º do art. 10:

« *Os medicos classificados no ultimo concurso para inspectores sanitarios terão preferencia no provimento effectivo dos cargos correspondentes, que resultem da presente reforma.* »

Veja-se bem: a lei não diz *serão nomeados* para cargos correspondentes; a lei diz **TERÃO PREFERENCIA** no provimento dos cargos correspondentes. Si fosse seu intuito dar a esses medicos direito *à nomeação immediata independente de novo concurso*, diria isto mesmo e não se limitaria a fallar em *preferencia*. Assim, no art. 6º ou no art. 10, quando exigiu o concurso para os cargos technicos, acrescentaria — “salvo quanto aos medicos classificados no concurso de 1918”. Ou então, no proprio § 2º do art. 10, em vez de dizer, como disse — “os medicos classificados no ultimo concurso *terão preferencia* no provimento effectivo dos cargos correspondentes” — diria — “os medicos classificados no ultimo concurso *serão nomeados* para os cargos correspondentes”.

A *preferencia* é sempre o resultado de uma *comparação*. Ninguém pode *preferir* sem *comparar*. O Governo não pode *preferir* um candidato sem *comparal-o* com outros candidatos *que estejam em condições de ser nomeados para o mesmo emprego*. Preferir uma pessoa a outra *que não pode ser nomeada para o cargo*, é absurdo. Ora, no caso de que se cogita, quaes eram no momento os outros candidatos *em condições de ser nomeados*, com os quaes o Governo pudesse comparar e aos quaes devesse preferir os medicos classificados no concurso de 1918? Nenhum, porque *naquelle momento* não havia ainda outros candidatos em condições de ser nomeados; *só depois que se fizesse o novo concurso*. Logo, *só depois desse novo concurso* seria possivel a comparação e a preferencia. Mas não é possivel comparar

candidatos do *concurso de 1918* com candidatos do *concurso de 1920*; só se comparam candidatos do *mesmo concurso*. Logo, a preferencia dos referidos medicos só se tornaria praticavel si elles tomassem parte no novo concurso. Feito isto, então sim, sempre que houvesse igualdade de classificação, o Governo teria que preferir o candidato que contasse tambem o concurso de 1918.

Esta é que é a lei, na sua letra como no seu espirito.

E não podia ser outra. Si, como se pretende, a lei mandasse nomear desde logo para os novos cargos os medicos do concurso de 1918, ella seria manifestamente inconstitucional. Pelo art. 48, n. 5, da Constituição, as nomeações para os cargos publicos competem privativamente ao Presidente da Republica. O Congresso pode estabelecer ao condições de capacidade especial para essas nomeações, como é expresso no art. 73; mas não lhe é licito determinar que o Poder Executivo nomeie *este ou aquelle cidadão para este ou aquelle emprego*, pois, si assim fizesse, a nomeação passaria a ser acto do Poder Legislativo e não mais do Presidente da Republica. Na hypothese vertente, por exemplo, a lei poderia *autorizar* o Governo a nomear *com dispensa do novo concurso* os medicos que houvessem prestado o de 1918, mas nunca *ordenar* a nomeação desses medicos *individualmente particularizados*.

E', pois, inelutavel a conclusão: a lei não tornou *obrigatoria* a nomeação dos medicos classificados em 1918; concedeu-lhes apenas direito de *preferencia* em igualdade de condições com os do novo concurso; e si fosse aquelle o seu intuito, o Governo teria plena liberdade de nomear *ou não* os ditos medicos, porque o provimento dos cargos publicos é attribuição do Presidente da Republica, que o Congresso não pode absorver sem offensa da Constituição.

Allega-se que os §§ 3º e 4º do citado art. 10 mandam *aproveitar tambem* os medicos interinos ou em commissão, com relevantes serviços, e *ainda* os auxiliares do Posto Central da Assistencia, e do emprego dessas expressões

— *tambem, ainda* — se deduz claramente que o pensamento da lei foi *aproveitar* os medicos classificados no concurso de 1918.

Sem duvida alguma, o pensamento da lei foi aproveitar esses medicos, e aproveitai-os *de preferencia*, mas *mediante o concurso por ella exigido*. Tambem os interinos, os comissionados e os auxiliares não teem outro direito sinão o *de preferencia*, mesmo porque, si o Congresso quizesse forçar o Governo a nomeal-os, este, escudado em texto expresso da Constituição, teria o direito de oppôr-se. O que a lei quiz dizer com taes preceitos foi que, *dentro das condições por ella criadas para o provimento dos cargos technicos, serão tambem aproveitados* os medicos interinos, e *ainda* os auxiliares.

Em vista das razões expostas, o Governo exigiu dos medicos classificados em 1918 que se submettessem a novas provas, caso pretendessem ser providos nos novos cargos, e pensa, como já disse, que bem interpretou o espirito e a letra do acto legislativo.

Foram estas, que me lembrem, as principaes criticas feitas á administração.

Passo agora a occupar-me especialmente dos assumptos pertencentes a cada Ministerio.

RELAÇÕES EXTERIORES

Visitas

Retribuindo a visita que lhes fiz em Bruxellas, em maio de 1919, Suas Majestades o Rei Alberto I e a Rainha Elisabeth vieram ao Brasil em setembro ultimo, e effectuaram a viagem, tanto de vinda como de volta, no nosso couraçado *São Paulo*. Demoraram-se cerca de um mez e percorreram alguns pontos dos Estados do Rio de Janeiro, S. Paulo e Minas. Pouco antes do regresso á Belgica, aqui chegou tambem Sua Alteza o Principe herdeiro Leopoldo.

Com essa viagem, conforme declarou em mais de um dos seus notaveis discursos, teve o illustre monarcha em vista principalmente agradecer ao Brasil a espontaneidade e decisão com que, desde os primeiros dias, se collocara ao lado da Belgica por occasião da grande guerra.

Os soberanos foram recebidos entre nós com o affecto e o carinho, que desde muito haviam conquistado entre todos os brasileiros, pelo seu admiravel procedimento durante a conflagração européa.

Não preciso salientar os resultados dessa visita. A Nação tem-nos bem em conta, quer no tocante ao desenvolvimento das nossas relações commerciaes, quer sobretudo no que diz respeito á nossa situação internacional. Sei, por outro lado, que, apesar da furia com que alguns jornaes procuraram na occasião amesquinhar e denegrir os representantes do poder publico aos olhos dos nossos hospedes, estes levaram dos homens, da cultura e das instituições do Brasil as mais lisonjeiras impressões.

Tivemos tambem o prazer de hospedar por alguns dias o illustre deputado italiano, ex-Presidente do Conselho de Ministros, Sr. Victor Orlando, que veio ao Brasil com o fim de percorrer os centros mais importantes da colonização italiana. Elle foi portador de uma carta autographa do Rei Vittorio Emanuele II, na qual Sua Magestade exprime o desejo de visitar o nosso paiz, logo que as circumstancias o permittam.

Penhorou-nos ainda com a sua presença o Secretario de Estado dos Estados Unidos da America, Sr. Bainbridge Colby, que, em nome do Presidente Wilson, infelizmente ainda enfermo, veio corresponder á visita que a este fez; e, a convite do Governo Brasileiro, o Sr. Juan Antonio Buero, Ministro das Relações Exteriores do Uruguay, que, na Conferencia da Paz, tantas provas de apreço deu ao

Finalmente, por occasião da viagem do cruzador *Roma* da Marinha de guerra italiana, pelos portos do Brasil, esteve entre nós Sua Alteza o Principe Aimone di Savoia, que fazia parte da sua officialidade e foi alvo de merecidas attenções do Governo e da sociedade brasileira.

Liga das Nações Na primeira reunião da Assembléa da Liga das Nações, á qual compareceram quarenta e um Estados e cujos trabalhos se realizaram em Genebra de 15 de novembro a 18 de dezembro ultimo, estava o Brasil representado pelos Srs. Rodrigo Octavio, sub-secretario de Estado das Relações Exteriores, Gastão da Cunha, embaixador em Paris e membro do Conselho Executivo da Liga, e Raul Fernandes, nosso delegado junto á Commissão de Reparações.

A Assembléa incluiu o Sr. Rodrigo Octavio entre os seus vice-presidentes.

O Brasil foi reeleito para um dos lugares não permanentes do Conselho Executivo. Essa reeleição fez-se por um anno, até á proxima sessão da Assembléa, a realizar-se no mez de setembro vindouro. Deverá então a Assembléa, em completando o texto do art. 4º do Pacto, fixar o tempo de duração do mandato para o Conselho e estabelecer as fórmulas e modalidades da eleição.

O Brasil tem sido collaborador assiduo nos trabalhos do Conselho desde a sua installação; e, na sessão que se effectuou em Paris, no mez de fevereiro ultimo, coube-lhe mesmo a honra de presidil-o pelo seu representante.

Os trabalhos da Assembléa foram distribuidos por seis commissões: 1ª, organização geral; 2ª, organização tecnica; 3ª, organização da Córte de Justiça; 4ª, organização financeira; 5ª, admissão de novos Estados; e 6ª, armamento e mandatos.

O Brasil fez parte de todas ellas.

A proposta mais importante da primeira destas commissões foi a relativa ao estudo das emendas apresentadas ao Pacto da Liga. Esta proposta, que importava o adia-

mento da votação das emendas, foi approvada contra os votos apenas do Paraguay e da delegação argentina, a qual, por este motivo, se retirou da Assembléa, com grande pesar de todos os seus membros, e com a declaração do delegado brasileiro de não haver divergencia alguma fundamental entre o Brasil e a Argentina quanto ás idéas por esta defendidas.

A segunda commissão suggeriu se convocassem conferencias destinadas a prover ao estabelecimento do *organismo economico-financeiro* e do *organismo de transito e communicacões*, e criou desde logo o *organismo de hygiene publica*, com o fim de assegurar estreita e proveitosa cooperacão de todos os Estados no combate ás molestias que enfraquecem e dizimam a humanidade.

A terceira commissão foi incumbida de preparar o projecto de organizacão da *Côrte Permanente de Justiça Internacional*.

O projecto originario, preparado em Haya, fôra modificado pelo Conselho Executivo em sua reunião de Bruxellas, notadamente no artigo em que estatuiu a jurisdicção obrigatoria da Côrte para certas questões de ordem juridica. Esta modificacão partira das quatro *grandes potencias*, emquanto o Brasil, a Hespanha, a Belgica e a Grecia se haviam manifestado pela jurisdicção obrigatoria. Todas as demais nações representadas na Assembléa, excepto o Chile, que não se pronunciou, opinaram tambem nesse sentido. Dada a resistencia irreductivel das grandes potencias e o risco de se frustrar a propria instituição do Tribunal, o delegado do Brasil propoz que, admittida em principio a jurisdicção facultativa, se restabelecesse, não obstante, o texto do projecto de Haya, o qual, entretanto, vigoraria sómente para os Estados que o acceitassem, ainda que sob condição de reciprocidade. Esta emenda foi acceita com geraes applausos, e, de accôrdo com ella, já quatro Estados optaram pela jurisdicção compulsoria com a clausula de reciprocidade : Suiza, Portugal, Dinamarca e Salvador.

As outras tres commissões não tomaram deliberações que particularmente nos interessem.

Relações com
Allemanha

Tendo a Allemanha, depois de restabelecidas as nossas relações diplomaticas, nomeado como seu representante aqui um enviado extraordinario e ministro plenipotenciario, o Governo brasileiro acreditou, no mesmo character, junto ao Governo allemão, o nosso encarregado de negocios em Berlim.

Legações estrangeiras

A Polonia e a Tcheco-Slovaquia criaram legações no Rio de Janeiro, respectivamente em 27 de maio e 29 de junho do anno passado, datas em que ficaram acreditados os novos representantes. O Brasil retribuiu essa cortesia em 23 de março ultimo, criando uma legação em Varsovia e outra em Praga.

Elevaram as suas missões diplomaticas no Rio de Janeiro o Reino da Suecia e a Confederação Suissa, cujos representantes passaram a ter a categoria de enviado extraordinario e ministro plenipotenciario.

Embaixada em
Bruxellas

Como prova ainda do nosso alto apreço á nação belga, o Governo fundado em autorização legislativa, elevou á categoria de embaixada a nossa representação diplomatica em Bruxellas.

Novos Estados

Foram reconhecidos : o Estado e o Governo da Polonia ; o Estado e o Governo Tcheco-Slovaco ; a independencia da Finlandia e o seu Governo ; como Estado soberano, o Reino da Islandia unido á Corôa da Dinamarca ; a Republica Austriaca e o seu Governo ; e a independencia e o Governo da Armenia.

Posse de Chefes de
Estado

O Brasil fez-se representar pelos seus respectivos agentes diplomaticos, acreditados para esse fim em missão especial, na posse dos presidentes do Equador, Paraguay e Chile.

Pelo nosso ministro no Chile compareceu o Brasil ás festas do centenario do Estreito de Magalhães, e pelo nosso ministro em Buenos-Aires ás do centenario de Guayaquil. Centenarios

O Governo peruano convidou-nos a tomar parte nas festas do centenario de sua independencia, em julho do corrente anno, convite que acceitámos com prazer.

Ainda não foi possível, apesar dos esforços do Governo, liquidar definitivamente todas as nossas pendencias de limites internacionaes. Limites

Na Mensagem do anno passado, tive occasião de salientar ser isso devido, em grande parte, á enorme extensão territorial do paiz, e á circumstancia de confinarem com terras ainda em litigio entre nossos lindeiros alguns dos trechos da fronteira a demarcar.

Tiveram andamento e bom resultado os trabalhos da Comissão Mixta de Limites com o Perú. Durante a época própria e aproveitando-se do regimen das aguas então favoravel, a Comissão conseguiu operar em região agreste e levantar cinco marcos de fronteira nas nascentes e na boca dos rios Santa Rosa e Chambuyaco. Limites com o Perú

No intuito de obter o maximo de resultados desse serviço, o Governo annuiu a que a Comissão brasileira, que partiu para o norte em abril proximo passado, se reunisse com a peruana em Senna Madureira na segunda quinzena do mez corrente.

A Comissão organizada em obediencia á Convenção de 27 de dezembro de 1916 prosegue nos trabalhos de inspecção aos marcos da fronteira, fazendo-lhes as necessarias reparações ou levantando outros de permeio, para melhor caracterização da linha. Limites com o Uruguay

Tambem continúa a executar os trabalhos topographicos e geodesicos, previstos na Convenção, para ligar a

-triangulada do nosso serviço geographico á do Uruguay.
São patentes as vantagens dessa ligação.

Seria conveniente que se dêsse a determinadas autoridades das regiões limitrophes a incumbencia de velar pela integridade dos pontos de referencia da nossa linha fronteira, sejam marcos, balisas ou pequenos accidentes naturaes devidamente assignalados.

Tratado de 22 de
julho de 1918

A Comissão Mixta Executora submetteu, em tempo, á aprovação dos dois Governos contractantes, o projecto de locação da ponte internacional sobre o rio Jaguarão, acceito pelas Notas trocadas em 14 e 20 de dezembro do anno passado, e o da localização do Instituto de Trabalho.

Em mensagem especial dar-vos-ei conta do seguimento que teve a execução do tratado.

Aproveitamento
das quedas do
Iguassú

O official de engenharia designado pelo Governo para acompanhar os estudos que a comissão de technicos argentinos precisava executar na região dos saltos do Iguassú, com o intuito de avaliar a possibilidade do aproveitamento dessas quedas d'agua para fins industriaes, seguiu logo a seu destino e, de volta ao Rio, apresentou relatorio circunstanciado em que, baseado nos seus estudos e observações pessoaes, bem como nos dados e graphics levantados pela commissão argentina, aprecia o problema nos seus principaes aspectos.

Depois de conhecidas as conclusões technicas a que a commissão chegar em seus estudos, o Governo terá muito prazer em conciliar o interesse nacional com os desejos da nação argentina, no tocante á realização deste grandioso empreendimento.

Pacificação da Ar-
menia

O Brasil, a convite do Conselho Executivo da Liga das Nações, accitou o encargo de, juntamente com os Estados Unidos da America e a Hespanha, servir de mediador na luta entre os armenios e os nacionalistas turcos.

O Governo não se tem querido prevalecer do direito, *Bens de allemães* que lhe confere o art. 297 do Tratado de Paz, de liquidar ou reter os bens inimigos, sequestrados por exigencias da guerra. Esses bens estão sendo restituídos aos seus proprietarios, sem pagamento, todavia, de qualquer indemnização, visto que, pelo Tratado, § 8º do annexo III da Parte VIII, e art. 439, cabe á Allemanha, de modo geral, indemnizar os seus nacionaes pela liquidação ou retenção dos bens e interesses destes nos paizes alliados. ←

O Tratado de Paz, art. 263, declarou a Allemanha *Café* responsavel pela restituição das sommas depositadas no Banco Bleischröder, de Berlim, provenientes da venda de cafés pertencentes ao Estado de S. Paulo, e pelos juros convencionados, tudo ao cambio do dia do deposito.

Como se tratasse de materia a ser debatida directamente entre os dois Governos, a Legação brasileira em Berlim iniciou as negociações logo que se restabeleceram as nossas relações diplomaticas com aquelle paiz.

Por effeito destas negociações, todo o deposito da casa Bleischröder, em importancia superior a 125.000.000 de marcos, já foi posto em Londres á disposição do governo de S. Paulo.

Quanto á parte da divida oriunda de differenças de cambio, cujo pagamento incumbe directamente ao Governo allemão, a liquidação offerece serios embarços, mesmo sem contar com as difficuldades actuaes da situação financeira da Allemanha.

Com effeito, o Tratado de Paz, arts. 236 e 248, sujeitou não só os recursos economicos da Allemanha, como todos os seus bens e fontes de renda, ao pagamento das reparações e outras responsabilidades. E' claro que taes bens e recursos respondem tambem pelo pagamento relativo ao café, que é obrigação decorrente de dispositivo expresso do Tratado. Mas o art. 251 estabelece a ordem de preferencia na solução dessas responsabilidades e, por

sua natureza, a divida de que se trata não poderá vir sinão em quarto lugar, depois de obrigações de tal modo extensas que só muito mais tarde poderá o pagamento ser exigido.

Para conseguir esse pagamento em futuro mais proximo, será preciso alcançar, além da boa vontade da Allemanha, o consentimento dos paizes alliados.

Neste sentido continúa o Governo a envidar todos os seus esforços.

Navios

O chamado caso dos navios ex-allemaes envolve duas questões perfeitamente distinctas, de que me occupei com a maior clareza, em capitulos differentes, na Mensagem anterior: a propriedade e o afretamento. O Governo fez publicar em tempo as communicações que recebeu em relação á primeira, e, quanto á segunda, a integra do accôrdo que aqui realizou em outubro com os representantes da França. Não obstante, ainda hoje é accusado de conservar a Nação na ignorancia desses assumptos, e vive-se a alarmar, de vez em quando, o espirito nacional com deturpações e confusões intencionaes, que, já se vê, nenhuma razão de ordem publica justifica.

O "direito de propriedade pleno do Brasil sobre os navios por elle apprehendidos, direito isento de toda reivindicação por parte de qualquer dos outros governos alliados", foi reconhecido pelo protocollo Wilson-Lloyd George. Nos termos desse protocollo, porém, o Brasil ficava obrigado a entregar, em dinheiro, á Commissão de Reparaciones, a differença entre o valor dos navios e o montante das nossas perdas maritimas. Ora, estas perdas tinham sido modestas, de sorte que, si prevalecesse o protocollo, teriamos que despender somma elevada para conservarmos os navios.

Por esta razão, e sobretudo por estarmos convencidos de que o systema de compensações do protocollo fôra deliberadamente modificado pelo Tratado de Paz, não acci-

támos aquella solução e pleiteámos a do art. 297 do Tratado, em virtude da qual o encontro de contas, para a apuração das responsabilidades reciprocas do Brasil e da Allemanha, se daria não entre o valor dos navios ex-allemaes e *as nossas diminutas perdas maritimas*, mas entre aquelle valor e *todas as responsabilidades da Allemanha a titulo de reparações*.

E' evidente que esta solução seria muito mais vantajosa para o Brasil, pois o obrigaria a desembolso muito menor.

Tem-se dito que esse ponto de vista não o defendi eu na Conferencia da Paz, e só recentemente, na ultima phase das negociações com o Governo francez, é que foi suscitado.

E' inverdade já muitas vezes rebatida, que a maledicencia impenitente e contumaz continúa a repetir na esperança de que alguma coisa reste em meu desabono.

Na Mensagem do anno passado, ao fazer o historico minucioso de quanto occorreu sobre esta questão, reproduzi o protocollo Wilson e assignalei que elle reconhecia a nossa propriedade sobre os navios mediante indemnização razoavel.

Em seguida ponderei :

« Mas essa indemnização tinha de ser paga por encontro de contas, estabelecido entre o valor dos navios, de um lado, e, do outro, apenas as nossas perdas maritimas. Ora estas perdas eram insignificantes em comparação com os barcos apprehendidos. O Brasil, portanto, si prevalecesse aquelle voto, ficaria obrigado a um avultado desembolso. Só um novo accôrdo, impossivel de obter á vista do resultado do primeiro, ou o *Tratado de Paz*, poderia evitar ou, pelo menos, *attenuar essa responsabilidade*.

Na Commissão Economica discutia-se por esse tempo o projecto relativo aos bens, direitos e in-

jecto de medidas excepcionaes por parte das nações aliadas. Na redacção deste projecto collaborava a Delegação brasileira. O projecto estatuiu que cada nação aliada podia reter ou liquidar aquelles bens, *levando o producto á conta do que lhe devesse a Allemanha a titulo de reparações. Eis ahi a solução que convinha. Deviamos fazer tudo por mantel-a.* Estabelecido o encontro *não mais entre o valor dos navios e as perdas marítimas, mas entre esse valor e todas as responsabilidades da Allemanha a titulo de reparações*, o Brasil pouco teria que pagar.

Era indubitavel que entre os bens que haviam sido objecto de medidas excepcionaes *se comprehendiam os navios apprehendidos pelos belligerantes*, tanto mais quanto delles não se occupava o projecto do Tratado em nenhuma de suas outras partes: os navios de que afinal veio a fallar o projecto da Commissão Financeira, hoje Parte VIII do Tratado, eram os que ainda estavam em poder da Allemanha. Em todo caso, para evitar futuros sophismas, como entre aquelles bens não figurassem os que haviam sido objecto de utilização, e pudesse este silencio ser mais tarde invocado contra o direito do Brasil aos navios utilizados, o delegado brasileiro, *accentuando bem*, com acquiescencia da Commissão, *que o dispositivo do projecto comprehendia os navios apprehendidos pelos belligerantes*, e o seu intuito *era determinar com precisão os do Brasil*, usando da mesma expressão particular por este empregada para designar as medidas de guerra de que se servira, *fez incluir, nos §§ 1º e 3º do Annexo á Secção IV da Parte X*, as palavras *utilização e utilizar* entre as medidas de que houvessem sido objecto os bens allemães, que os alliados podiam assim reter ou liquidar. Ficavam por este modo dissipadas todas as duvidas.

E é isto o que se encontra hoje no Tratado de Paz.»

E depois de transcrever o art. 297 do Tratado, conclui:

« Ficava assim o nosso direito sobre os navios allemães perfeitamente acautelado. O Brasil podia reter em seu poder ou vender esses navios, devendo entregar o saldo, que porventura se verificasse no seu ajuste de contas com a Allemanha, á Commissão de Reparções. Além disto, exonerava-se de qualquer pagamento pela utilização delles, á vista do disposto no § 8º do Anexo III á Parte VIII, e no art. 439.»

E', pois, inexacto que só agora se tenha collocado sob o amparo do art. 297 do Tratado o direito do Brasil aos navios allemães: este ponto de vista foi defendido pela Delegação brasileira desde a Conferencia da Paz.

A 2 de maio do anno passado, a França, que se recusara a assignar o protocollo Wilson-Lloyd George na parte favoravel ao Brasil, resolveu-se a admittir a nossa propriedade nos termos desse protocollo.

Era já alguma coisa. Era um passo para adiante no sentido das nossas reclamações. Mas não era o que julgavamos ser o nosso direito. Continuámos, por isso, a pleitear a applicação pura e simples do art. 297 do Tratado.

As negociações, apesar do apoio franco e decidido que, desde o primeiro momento, encontrou a nossa pretensão no espirito esclarecido do Sr. Alexandre Conty, embaixador da França junto ao nosso Governo, não chegaram logo a resultado definitivo, devido sem duvida ás graves preoccupações que então assoberbavam o Governo

Em setembro seguiu o Sr. Conty para o seu paiz, e em outubro, como o Sr. Rodrigo Octavio, sub-secretario de Estado das Relações Exteriores, tivesse de ir á Europa representar o Brasil na Assembléa da Liga das Nações, incumbi-o de proseguir pessoalmente as negociações com o Governo da França, aproveitando-se para isso da presença em Paris daquelle embaixador.

Auxiliado pelo Sr. Raul Fernandes, nosso representante na Comissão de Reparaciones, e pelo Sr. Castello Branco Clark, então encarregado dos negocios da Embaixada brasileira em Paris, o Sr. Rodrigo Octavio obteve afinal a declaração da França de reconhecer o nosso direito nos termos do art. 297 do Tratado.

Eis aqui o telegramma em que foi communicada essa declaração:

*Paris, 6 de novembro — Tive hoje importante conferencia no Quai d'Orsay com o Sr. Conty e os chefes de serviço. O Sr. Conty informou-me que o seu Governo accéita o accôrdo firmado pela Comissão mixta, ficando de apresentar modalidades sobre o pagamento para submitter á approvação de V. Ex. (trata-se do accôrdo de 29 de outubro, sobre a liquidação do afretamento dos navios). Informou-me mais que, havendo as repartições competentes estudado o nosso ponto de vista sobre os navios, seu Governo havia resolvido adherir inteiramente a elle, sob reserva da decisão do Governo inglez, com quem deseja andar de accôrdo nas questões de marinha mercante. Adiantou já haver o Governo dado instrucções á Embaixada franceza em Londres para apresentar e defender o ponto de vista brasileiro. Para tornar clara a situação, expuz o nosso ponto de vista e o Sr. Conty confirmou que o Governo francez o accéitava integralmente, a saber: reconhecimento do nosso direito

de propriedade por applicação do art. 297 do Tratado, com a entrega do saldo á Commissão de Reparções. E' assim completa a nossa victoria. Procurei hoje mesmo o Embaixador Gama, que segue amanhã para Londres, e lhe expuz tudo, pedindo se entendesse com o seu collega francez e juntos agissem no sentido da mais rapida solução...»

Ao reconhecimento do nosso direito punha a França apenas uma restricção: é que o saldo a recolher pelo Brasil á Commissão de Reparções fosse o saldo verificado entre os nossos creditos contra a Allemanha e o *preço por que viessemos a vender* os navios, e não, como preceitúa o Tratado, a differença entre aquelles creditos e o *preço da avaliação* dos mesmos navios, feita de accôrdo com as leis do paiz.

Não me pareceu razoavel esta restricção. Em telegramma de 14 de novembro ponderei ao nosso representante em Paris:

«Pelo Tratado o Brasil tem o direito de incorporar os navios no seu patrimonio, depois de pagal-os de accôrdo com a avaliação. Ora, feito o pagamento, incorporados os navios, o Brasil é livre de vendel-os, como qualquer outro bem do patrimonio nacional, pelo preço que encontrar, sem mais responsabilidade de qualquer especie.»

A 23 do mesmo mez insisti:

«Não tendo nós em mãos nenhuma proposta de compra dos navios, é claro que o meu telegramma (de 14) visou apenas a resguardar os direitos de soberania do Brasil, porquanto não se comprehende que, depois de legalmente incorporados os navios no patrimonio nacional, estivessemos

ainda obrigados a dar satisfações do preço por que os vendéssemos. Para ser coherente, a França deveria propôr que a Comissão de Reparações restituisse o excesso, si viessemos a vender os navios por preço inferior ao da avaliação. O que se poderia combinar é que, havendo já, ao tempo da avaliação, offerta firme de compra immediata, ella fosse tomada em consideração pelos avaliadores... Pondero que a questão do café deve continuar independente da dos navios. O dinheiro do café é mera restituição, não pode entrar em consideração no balanço da conta dos navios. Acresce que o dinheiro do café pertence a S. Paulo, emquanto o preço dos navios pertence á União.»

Encontrou-se afinal uma fórmula conciliatoria. O artigo 297 do Tratado prevê ou a venda ou a retenção dos bens apprehendidos. O saldo de uma ou de outra, em relação ao debito da Allemanha, será recolhido á Comissão de Reparações. Só no caso de retenção é que se avaliam os bens. Combinou-se então marcar um prazo curto, dentro do qual o Brasil não decretaria a retenção dos navios, e, assim, só na hypothese de serem estes vendidos antes do fim do prazo, o saldo a recolher seria o do preço da venda.

O Governo accitou esta combinação, não só porque não tinha nenhuma proposta de compra immediata, como para não parecer que o movia o espirito de lucro.

Antes de proseguir, seja-me dado o prazer de consignar aqui um facto que, sobre ser mais uma prova do nosso direito, attesta ao mesmo tempo a superioridade moral do Governo belga.

Como é sabido, a Conferencia de Spa destinou á Belgica o dinheiro com que o Brasil entrasse para a Comissão de Reparações no ajuste de contas dos navios que apprehendera. O Governo belga tinha, assim, todo o

interesse em que essa quantia fosse a mais elevada possível, e, portanto, que recolhessemos áquella Commissão o valor total dos navios ou, ao menos, como queria o protocollo Wilson, o saldo entre o valor dos navios e a importancia das nossas perdas maritimas. A hypothese menos favoravel á Belgica seria justamente a do reconhecimento da nossa propriedade de accôrdo com o art. 297 do Tratado, pois então o saldo a pagar seria de mediocre valor.

Podeis agora avaliar a satisfacção com que, a 26 de outubro, recebi do Sr. Raul Fernandes o seguinte telegramma:

«O Sr. Conty trata activamente da questão dos navios, tendo pedido informações e documentos e assegurado muito proxima decisão satisfactoria. O delegado belga pediu-me o calculo aproximado do saldo restituivel pelo Brasil, confessando francamente que, em vista da promessa feita á Belgica em Spa, mandara estudar a questão exposta em minha Nota de 27 de agosto com interesse de recusar a nossa these, *mas era forçado a inclinar-se ante a evidencia do direito do Brasil*. Respondi encarecendo o valor moral e numerico do seu voto, mas declarei que o estado da liquidacção dos creditos não permittia ainda saber si haverá saldo.»

Do Governo italiano tive igualmente declarações inequivocas de apoio á nossa legitima pretensão.

Finalmente, ajustada, pelo modo exposto, entre o Brasil e a França, a questão da propriedade dos navios, deliberou o Governo francez, como vimos, ouvir o da Inglaterra, com quem tem andado sempre de accôrdo nas materias relativas á marinha mercante.

O Governo inglez, a principio, era de parecer que a materia devia ser resolvida pela Commissão de Reparacções. Acabo, porém, de ser informado pelo seu digno

embaixador, e tenho o prazer de anunciar ao Congresso, que a Inglaterra reconsiderou o seu modo de ver, e reconhece também o nosso direito de conformidade com o Tratado de Paz.

Parece assim definitivamente encerrada, e nos termos por nós reclamados, a questão da propriedade do Brasil sobre os navios ex-allemaes.

Quanto ao afretamento, sabe o Congresso Nacional o que ocorreu até á data da minha Mensagem anterior. O Brasil deu por afretamento á França, a 3 de dezembro de 1917, trinta navios dos ex-allemaes. O contracto expirou a 31 de março de 1919. Foi prorogado por um anno. Em Nota de 23 de março de 1920, manifestou o Governo francez o desejo de renovar-o ainda uma vez, a partir do 1º de abril. O Brasil respondeu-lhe a 31 do mesmo mez reclamando como condição da nova prorogação o reconhecimento sem reservas, por parte da França, do nosso direito de propriedade sobre os navios. Esse reconhecimento, como disse ha pouco, foi-nos communicado em Nota de 2 de maio. Conveio então o Brasil em prorogar o ajuste "até que outra coisa fosse convencionada entre os dois governos".

Resolvido isto, restava liquidar o afretamento desde 1º de abril de 1919, pois até esta data já o Thesouro havia recebido o preço do Convenio. Para esse effeito, nomeou-se uma commissão mixta, de representantes dos dois paizes, a qual, depois de longos e minuciosos trabalhos, assentou, entre outros, nos seguintes pontos:

- 1.º O Brasil, de accôrdo com a clausula terceira do Convenio de 3 de dezembro de 1917, pagará á França 13.000:000\$, pelas reparações feitas nos navios, e a França declara que a essa importancia ficam limitadas as suas reclamações;

2.º A França fica isenta de qualquer pagamento relativo aos navios *Santos* e *Macapá*, depois da sua devolução ao Brasil;

3.º O Brasil restitue á França a somma de frs. 624.343,33, que recebeu a mais na liquidação da conta dos navios *Lage* e *Benevente*;

4.º A França pagará ao Brasil, pelo preço que for ajustado entre ambos, o valor do *Maceió*, torpedeado e posto a pique;

5.º O Governo francez pagará ao Lloyd Brasileiro o reboque dos navios *Alfnas* e *Baependy*, na importancia de 50:257\$600;

6.º O preço do afretamento, do 1º de abril de 1919 a 31 de março de 1920, é fixado em 30 francos mensaes por tonelada bruta, ao cambio de \$615 á vista, e, do 1º de abril de 1920 em diante, na mesma somma, mas ao cambio de \$238 (escolheu-se o cambio do dia inicial de cada periodo);

7.º O pagamento do primeiro reafretamento, e do segundo até outubro inclusive, na importancia de 27.377:544\$680 (já deduzidos os 13.000:000\$ das reparações), será feito de uma só vez até ao dia 29 de novembro, e o do segundo, a começar dahi, por prestações mensaes adiantadas de 1.062:332\$040 no 1º de cada mez.

Este accôrdo foi approvedo pelos dois Governos.

A França pagou logo os 27.377:444\$680, e tem satisfeito pontualmente os pagamentos mensaes.

Em principio de março do corrente anno ficou ajustado que o afretamento terminaria no dia 31 do mesmo mez, e a França logo providenciaria sobre a restituição dos navios.

Estão discutindo os dois Governos os prazos e pormenores da entrega.

Actos bilateraes
com a Alle-
manha

O Tratado de Versailles, art. 289, dispõe que as potências aliadas, inspirando-se nos principios geraes ou nas estipulações particulares por elle estabelecidas, indicarão á Allemanha os tratados ou convenções bilateraes que quizerem continuem em vigor.

O Governo brasileiro preferiu não restaurar nenhum dos tres unicos actos bilateraes existentes entre o Brasil e aquella nação antes da guerra, isto é, a Convenção postal, de 30 de setembro de 1873, o Accôrdo sobre as marcas de fabrica e de commercio, de 12 de janeiro de 1877, e a Convenção para a permuta de encommendas postaes sem valor declarado, de 20 de abril de 1911.

E assim resolveu, porque a materia da Convenção de 1873 e do Accôrdo de 1877 já se acha regulada, nas relações entre os dois paizes, pela Convenção postal de Roma, de 1906, e pelo Acto de Washington, de 2 de junho de 1911, relativo á protecção da propriedade industrial, ambos revigorados pelo Tratado de Versailles; e a Convenção de encommendas postaes comprehende estipulações da Convenção de Roma, de 26 de maio de 1906, tambem revigorada pelo Tratado, á qual o Governo pretende adherir, conforme a autorização que vos solicitou em mensagem de 31 de maio de 1919.

Convenção sanitaria de Montevideo

O decreto n. 4.170, de 30 de outubro do anno passado, approvou a Convenção Sanitaria Internacional, assignada em Montevideo a 21 de abril de 1914 pela Republica Argentina, Paraguay e Uruguay.

O Governo depositou naquella cidade, a 18 de janeiro ultimo, o instrumento de ratificação desse acto, que promulguei por decreto de 9 de março.

Tratado de extradição com o Perú

Pelo decreto n. 4.236, de 4 de janeiro deste anno, foi approvedo o Tratado de extradição de criminosos entre o Brasil e o Perú. Por este acto, assignado no Rio de Janeiro a 13 de fevereiro de 1919, obrigam-se as duas nações

a entregar reciprocamente, sempre que concorram certas circunstancias, os delinquentes de qualquer nacionalidade, inclusive os seus proprios nacionaes, que se refugiarem nos respectivos territorios ou nelles se encontrarem em transito.

O Brasil e a Grã-Bretanha, desejosos de mais uma vez consagrar a tradicional amizade que os une e servir á causa da civilização, celebraram um tratado especial para solução amigavel de quaesquer divergencias que, de futuro, possam suscitar-se entre os dois paizes.

Solução de conflitos

Foi o tratado assignado nesta Capital a 4 de abril de 1919, approved pelo decreto n. 4.240, de 6 de janeiro, e promulgado em 17 de março ultimo, depois de trocadas as respectivas ratificações.

Em começo de 1920, o Conselho Federal Suisso, procurando salvaguardar os direitos consagrados pela Convenção de Paris para protecção da propriedade industrial, revista em Washington em 1911, submetteu á apreciação dos Governos contractantes um Ajuste destinado á conservação ou ao restabelecimento dos direitos de propriedade industrial attingidos pela guerra.

Propriedade industrial attingida pela guerra

Por parecer conveniente a nossa acquiescencia ás medidas constantes do referido Ajuste, a Legação brasileira em Berna passou Nota áquelle Conselho, em 9 de outubro passado, communicando a adhesão do Brasil *ad referendum* do Congresso Nacional.

Em mensagem de 18 de dezembro, sujeitei ao vosso esclarecido exame a exposição de motivos que, a esse respeito, me foi presente pelo ministro das Relações Exteriores.

A nova organização da Secretaria de Estado das Relações Exteriores e a reforma do Corpo Consular, feitas pelos decretos ns. 14.056 e 14.058, de 11 de fevereiro de

Política commercial

1920, si ainda não produziram tudo quanto dellas é de esperar, quer pelo exiguo tempo de vigencia, quer porque só ha pouco ficaram definitivamente installados os novos consulados, começaram já, entretanto, a confirmar as esperanças do Governo.

Não tem este descurado da nossa expansão commercial, nem da defesa dos productos da nossa exportação. Os pedidos constantes de informações commerciaes, de amostras e fornecimentos, e a diligencia com que o Ministerio do Exterior tem procurado estabelecer relações entre firmas estrangeiras e os nossos exportadores, são prova do empenho do Governo em favor do desenvolvimento do nosso commercio.

O trabalho e a actividade dos consules é addidos commerciaes em propagar o nome do Brasil, suas riquezas naturaes, seu futuro economico, e em fornecer ao Ministerio informações completas sobre todos os assumptos dos respectivos districtos, vão produzindo frutos apreciaveis.

O *Boletim do Ministerio* tem prestado bons serviços. Infelizmente, o accumulo de trabalhos e a deficiencia de material na Imprensa Nacional retardaram um pouco a publicação e obrigaram o Governo, para regularizal-a, a recorrer a officinas particulares. A minguada verba não permite tiragem mais elevada, nem mesmo a publicação da edição ingleza, que está parada e é muito solicitada do estrangeiro. Conviria augmental-a, embora ligeiramente.

Conhecida, como é hoje, a influencia do cinematographo, seria este grande factor da nossa expansão, si pudesse o Governo subvencionar uma ou duas empresas das mais reputadas, que se obrigassem a reproduzir nos principaes salões da Europa e da America, pelo menos uma vez por mez, *films* das nossas principaes cidades, industria agricola, industria pastoril, riquezas naturaes, etc. O serviço tornar-se-ia pouco dispendioso si a União

obtivesse de cada Estado uma contribuição correspondente ao seu interesse no assumpto.

Outra medida que muito pode concorrer para o desenvolvimento da nossa politica economica é o augmento dos addidos commerciaes; e, como isto é assumpto que não interessa só, de modo geral, á União, mas tambem particularmente aos Estados, poderia dar-se a cada um destes a faculdade de indicar um addido e custear-lhe as despesas no paiz ou paizes que mais lhe conviessem, e nos quaes esse funcionario agiria com todas as prerogativas de representante do Governo Federal.

No interesse mutuo de proteger as respectivas lavouras, o Governo do Uruguay propoz ao do Brasil, e este accitou e concluiu, um accôrdo sobre a extincção das nuvens de gafanhotos e destruição de suas larvas.

Com o Uruguay temos ainda em andamento negociações de um tratado de commercio.

Infelizmente não pudemos accetar o texto do tratado de trabalho que nos foi proposto pelo Governo italiano. Algumas das suas clausulas continham materia prevista de modo diverso em nossa legislação, outras criavam direitos e obrigações que nos não convinham. Espero, todavia, que modificações razoaveis serão feitas e se realize afinal a convenção.

Pela nova organização consular devem os consules promover a criação de camaras de commercio nos respectivos districtos. E' iniciativa util e de resultados praticos. Ultimamente tivemos a criação de uma em Milão e projecta-se outra em Amsterdam.

Para o bom exito das nossas relações commerciaes com certos paizes limitrophes, necessitamos de communicações e transportes mais rapidos. As nossas communicações telegraphicas com o Paraguay continuam a ser deficientes e morosas, sujeitas ao inconveniente do transitio pelas linhas terrestres argentinas. E' urgente a approvação do projecto apresentado o anno passado ao Congresso

sobre a criação de um serviço radio-telegraphico entre o Rio de Janeiro e Assumpção, mediante accôrdo entre os respectivos Governos.

Commissão de Reparções Aham-se em andamento, perante a Commissão de Reparções, as reclamações do Brasil pelos prejuizos que lhe causou a Allemanha durante a guerra. Os nossos interesses foram alli, a principio, brilhantemente defendidos pelo Sr. Raul Fernandes, e hoje estão confiados á capacidade da nossa Embaixada em Paris.

Tribunal Arbitral Brasil-Allemanha Deve constituir-se brevemente o Tribunal Mixto de Arbitramento entre o Brasil e a Allemanha, previsto pelo art. 304 do Tratado de Versailles.

JUSTIÇA E NEGOCIOS INTERIORES

Fallecimento do Vice-Presidente da Republica No dia 1º de julho do anno passado, falleceu o Dr. Delfim Moreira da Costa Ribeiro, Vice-Presidente da Republica.

Foi rude golpe para a Nação, que nelle perdeu um filho illustre e um devotado servidor.

O Governo providenciou para que os funeraes fossem feitos a expensas do Thesouro, mandou prestar-lhe honras de Chefe de Estado e decretou luto nacional por tres dias.

Novo Vice-Presidente da Republica A 11 de novembro ultimo, perante o Congresso Nacional, reunido no edificio do Senado, prestou a affirmação constitucional o Vice-Presidente eleito para completar o quadriennio de 1918 a 1922, o Sr. Dr. Francisco Alvaro Bueno de Paiva.

Intervenção no Estado do Espirito Santo Havendo expirado, no dia 23 de maio do anno passado, o periodo de governo do presidente do Estado do Espirito Santo, dois cidadãos, os Srs. Nestor Gomes e

Francisco Etienne Dessaune, declararam-se investidos na presidencia do Estado: o primeiro dizia-se eleito pelo povo e reconhecido e empossado pelo Congresso; o segundo contestava a ultima parte desta affirmativa e disputava a successão interina do governo na qualidade de presidente da Assembléa Legislativa, cargo para o qual affirmava ter sido escolhido no dia anterior.

Nos primeiros dias a ordem publica manteve-se inalterada. Os dois pretendentes mostravam-se inclinados a uma solução pacifica. Em taes condições não me senti obrigado a adoptar qualquer providencia sobre o estranho caso. No dia 26, porém, empenharam-se elles em luta armada, cada um apoiado em elementos da força policial. O commercio e os bancos fecharam, por falta de garantias; a população, aterrada, abandonou a cidade; communições autorizadas faziam recear successos ainda mais graves.

Pareceu-me não ser lícito ao Governo federal permanecer indifferente e, pelo contrario, cumpria-lhe garantir a ordem publica até que o Congresso Nacional, ao tomar conhecimento dos factos, restabelecesse a fôrma republicana federativa, evidentemente subvertida, ainda que de facto, no Estado do Espirito Santo.

Neste sentido expedi o decreto n. 14.191, de 27 de maio, e pedi ao Congresso se dignasse declarar qual o presidente legitimo do Estado.

Devo deixar expresso aqui, como resalva da minha opinião individual, que só pedi a vossa intervenção por obedecer a deliberações anteriores tomadas pelo Congresso em casos analogos. E assim procedi para não parecer que procurava dilatar a minha esphera de acção, e usurpar funcções alheias. O meu modo de ver, porém, nesta materia é que, verificada a dualidade de governadores, a autoridade competente para intervir é o Poder Executivo e não o Congresso, porque, em tal hypothese, não existe na realidade subversão da fôrma republicana federativa: no

Estado ha de forçosamente haver um governador legitimo, seja um dos pretendentes ou um dos substitutos constitucionaes; com esse está a fôrma republicana federativa; a esse deve o Presidente da Republica prestar as garantias necessarias. Assim, logo que num Estado occorra o caso de dualidade, deve o Presidente decretar a intervenção, verificar, directamente ou por meio de interventor, qual o governador legitimo, e assegurar-lhe o exercicio do cargo. E' mais logico, mais simples e mais expedito. Só na hypothese, pouco provavel, de ser impossivel essa verificação, haveria lugar a intervenção do Congresso.

Eis porque, na mensagem que vos dirigi, assim como no decreto de 27 de maio, accentuei repetidas vezes que a fôrma republicana federativa só *de facto* se subvertera no Estado do Espirito Santo.

O decreto legislativo n. 4.083, de 21 de julho, veio decidir a questão, declarando valido e legal o reconhecimento dos poderes do Sr. Nestor Gomes pela fôrma por que o fizera o Congresso Legislativo local.

Ainda para resguardar a minha opinião pessoal, peço venia para observar que essa solução não me pareceu a mais conforme com a Constituição do Estado. Em face desta, afigurava-se-me que nem o Sr. Nestor Gomes fôra reconhecido regularmente pelo Congresso local nem o Sr. Dessaune regularmente eleito presidente da Assembléa, e, em taes condições, o governo do Estado devera ter passado a um dos substitutos constitucionaes, até que se apurasse devidamente a eleição de governador.

Apesar dessa divergencia, não hesitei em sancionar a vossa resolução, não só porque aproveitava precisamente áquelle que fôra escolhido pelo voto popular, como principalmente porque, si lhe recusasse o meu assentimento, o conflicto, em vista do art. 40 da Constituição Federal, ficaria sem solução por mais um anno, o que acarretaria para o Estado males incalculaveis.

Sanccionado e promulgado o referido decreto legislativo, a vida do Estado do Espirito Santo logo se normalizou.

Reuniu-se a Conferencia de Limites Interestaduaes, que realizou obra apreciavel. Resolveu ella sete questões por accôrdo directo e seis por arbitramento, e despertou o andamento de outras.

Limites Interestaduaes

No dia 25 de junho decidi, como arbitro, a questão entre os Estados do Paraná e S. Paulo.

Vivamente empenhado em ver quanto antes fixados os nossos limites interiores, accitei, não obstante as minhas afanosas occupaões, a incumbencia de resolver os litigios entre Minas e Goyaz, Minas e S. Paulo e Districto Federal e Rio de Janeiro.

Está concluida a demarcação da fronteira Paraná-Santa Catharina.

Para a demarcação e levantamentos geographicos dos Estados do norte está nomeada, de accôrdo com os convenios celebrados naquella Conferencia, uma commissão de engenheiros.

Como já tive ensejo de dizer, a terminação das questões de limites interestaduaes será, a meu ver, o mais bello monumento que podemos erigir em commemoração do centenario de nossa Independencia.

O decreto legislativo n. 4.175, de 11 de novembro de 1920, autorizou o Poder Executivo a promover, conforme melhor convier aos interesses nacionaes, a commemoração do centenario da Independencia.

Centenario da Independencia

O Governo incumbiu uma commissão, constituida por homens capazes em varios ramos de actividade, de organizar o programma da commemoração.

O programma elaborado encerrava algumas idéas grandiosas que, em outras circumstancias, seriam aproveitadas com seguro exito; infelizmente, porém, as actuaes

condições do Thesouro não permitem gastos avultados, e a escassez do tempo impossibilita, segundo o parecer dos profissionaes, a construcção de monumentos ou edificios de certa magnitude. -

Ao assentar no programma definitivo, o Governo aproveitou, quanto possivel, as suggestões da commissão, e incluiu varios festejos de caracter civico, educativo e popular, que não accarretarão grandes despesas.

Uma commissão executiva, nomeada depois disto, já deu inicio aos trabalhos, e se consagrou, desde logo e de preferencia, aos pontos do programma que demandam maior esforço e mais largo tempo.

Entre estes, avulta o que se refere á Exposição Nacional. Já se acham resolvidas, ou em adiantado estudo, as questões concernentes ao preparo do local, ás demolições ou adaptações dos immoveis necessarios e á installação dos mostruarios.

Não descurou, outrosim, a Commissão da parte artistica do certamen e do mais que a este possa interessar.

Pela vigente lei orçamentaria, já se acha o Governo habilitado com os necessarios recursos para os trabalhos iniciaes. Opportunamente farei ao Congresso a indicação do credito preciso para execução integral do que ficar resolvido.

Eleições

A 20 de fevereiro último realizaram-se as eleições para renovação da Camara dos Deputados e do terço do Senado.

O pleito correu tranquillamente em todos os Estados. A impressão geral é que a eleição, em suas grandes linhas, foi regular, que a nova legislação eleitoral é capaz de bons frutos, e dia a dia se vae aprimorando a nossa educação politica.

Estado

Continúa em vigor, embora profundamente alterado, e ainda que pendente de vossa approvação, o decreto n. 11.530,

de 18 de março de 1915, que regula o ensino superior e secundario.

E' medida que se impõe a votação de uma lei geral, permanente, definitiva. Providencias parciaes, modificações de character transitório, como as que foram ultimamente votadas, em dezembro do anno passado e janeiro deste anno, cada vez mais complicam e embaraçam a execução de um plano integral de ensino.

O decreto n. 14.343, de 7 de setembro de 1920, criou a Universidade do Rio de Janeiro, com o intuito de estimular a cultura das sciencias, estreitar entre os professores os laços de solidariedade intellectual e moral, e aperfeiçoar os methodos de ensino.

Universidade do
Rio de Janeiro

Constituiu-se a Universidade com a Escola Polytechnica, a Faculdade de Medicina e a Faculdade de Direito do Rio de Janeiro.

O seu regimento está approvado desde dezembro ultimo.

Conviria talvez ampliar o regimen universitario aos Estados, que possuem institutos officiaes ou equiparados de instrucção superior. Além de preparar a unidade do ensino, a reforma influiria para a abolição do regimen das equiparações, que vae sendo cada dia mais nocivo.

Mantém o Congresso o auxilio que, desde junho de 1918, vem concedendo aos Estados do Paraná, Santa Catharina e Rio Grande do Sul, para manutenção de escolas primarias nos nucleos formados pela immigração de origem européa.

Nacionalização do
ensino primario

Estas escolas, em numero de 404, estão assim distribuidas: no Estado do Paraná 116, no de Santa Catharina 168, e no do Rio Grande do Sul 120.

A sua installação, por conta dos Estados, não se fez com grandes difficuldades, de que ainda se resente a fisca-

lização, exercida por tres inspectores nomeados pelo ministro da Justiça e Negocios Interiores.

A pratica revelou sensiveis lacunas nas instrucções expedidas em 5 de junho de 1918, que vão ser modificadas e completadas, para maior efficiencia do ensino e melhor aproveitamento da subvenção.

Cumpre, entretanto, reflectir si esta basta para resolver o problema da nacionalização do ensino primario nesses Estados, onde ha municipios em que só se fallam linguas estrangeiras e onde centenas de escolas particulares só ensinam em lingua estrangeira, ou si não seria conveniente assentar, de vez, que o ensino primario no paiz só poderá ser ministrado a crianças de certa idade, na nossa lingua.

Gratificações ad-
dicionaes

E' assumpto que, pela sua importancia, deve merecer vossa especial attenção.

A meu ver, a orientação a seguir nesta materia é manter as gratificações addicionaes, em condições restrictas, unicamente para os funcionarios que não tem acesso normal dentro da carreira, como os professores e os juizes de secção, e abolil-as em relação aos outros, respeitadas, já se vê, as gratificações obtidas até á data da nova lei.

Licenças

Para regular a concessão de licenças aos funcionarios publicos, civis e militares, expediu o Governo, de accôrdo com a vossa autorização, o decreto n. 14.663, do 1º de fevereiro deste anno.

Saude Publica

Em 1919, em mensagem especial que tive a honra de dirigir-vos, salientei as grandes deficiencias dos nossos serviços sanitarios, e indiquei a orientação que me parecia mais propicia á reorganização inadiavel desses serviços. Acudindo ao meu appello, autorizastes o Poder Executivo a regulamental-os, em bases preestabelecidas. Foi o que

fiz, com o decreto n. 14.354, de 15 de setembro de 1920.

A criação do Departamento Nacional de Saúde Pública fundou-se na necessidade geralmente reconhecida de se ampliarem os serviços de hygiene na Capital do paiz, e systematizar-se, em moldes uniformes e com recursos financeiros sufficientes, o combate ás grandes endemias ruraes.

Em verdade, si a nossa hygiene publica havia conseguido libertar o Rio de Janeiro das grandes epidemias, si o exterminio da febre amarella e da peste bubonica constitue obra capaz de nobilitar uma administração e glorificar o nome de Oswaldo Cruz, nem por isso era licito descançar nos resultados obtidos. Outros problemas, de relevancia nada inferior, reclamavam a attenção do Governo e exigiam providencias immediatas.

A prophylaxia da tuberculose, por exemplo, permanecia em completo abandono, e prejuizos de toda ordem espalhados, entre nós, por essa doença, não haviam conseguido ainda estimular a acção administrativa no sentido de salvaguardar, nesse terreno, os mais respeitaveis interesses nacionaes. As difficuldades de ordem technica e administrativa, as exigencias financeiras do problema, desalentavam os mais decididos e protelavam indefinidamente a acção official.

Entretanto, não era justo que, na impossibilidade de realizarmos quanto se havia de mistér, cruzassemos os braços ante essa hecatombe de todos os dias, occasionada pela terrivel doença.

A reforma da Saúde Pública procurou organizar uma prophylaxia especial da tuberculose, baseada em todos os elementos possiveis de acção, principalmente no combate ao contagio, que constitue o factor preponderante da diffusão da molestia, e contra o qual se devem dirigir de preferencia as medidas sanitarias.

Como órgãos essenciaes de execução dessas medidas temos os dispensarios e os hospitaes de isolamento.

O Departamento da Saude possui já installado e em pleno funcionamento o seu primeiro dispensario. Este, porém, constitue apenas o inicio da organização da luta contra a doença, e nem de longe preenche as exigencias do serviço. Torna-se imprescindivel e urgente a criação de outros.

O isolamento nos casos contagiantes apresenta ainda, entre nós, consideraveis dificuldades.

Não possuímos hospitaes que condigam com as necessidades immediatas da cidade.

O hospital de Cascadura, destinado a mulheres, oferece condições favoráveis e satisfaz ás indicações modernas; a sua lotação, porém, é apenas de 180 doentes, isto é, muito inferior á que se faz necessaria para attender aos casos de hospitalização imprescindivel.

No hospital S. Sebastião isolamos os homens, em pavilhões provisorios, construidos á beira mar e sem as condições technicas precisas.

E' inadiavel a installação de isolamentos para tuberculosos pobres, de modo que se possa retirar das casas de commodos, das estalagens, de todas as habitações collectivas, o maior numero possivel de casos contagiantes, e diminuir desta maneira os elementos principaes de disseminação do mal.

Cumpra ao mesmo tempo ter em consideração a vida dos infectados e cuidar de restituir-lhes a saude.

Possuímos excellentes climas de altitude, em distancias minimas da Capital e em localidades servidas por estradas de ferro. Taes localidades estão naturalmente indicadas para a fundação de hospitaes-sanatorios, destinados especialmente ao isolamento e assistência de doentes pobres.

A prophylaxia da lepra e da syphilis e doenças venereas constitue tambem serviço novo, organizado pelo actual Governo.

Eramos, até agora, um dos raros paizes civilizados

que não se preocupam com a syphilis e doenças venereas. Essa falha da nossa organização sanitaria se tornava tanto mais estranhavel quanto são notorios, de um lado, a grande diffusão e os incalculaveis maleficios da *lues* entre nós, e, do outro, os recursos valiosos da moderna therapeutica especifica contra essa calamidade.

O serviço de combate á lepra e ás doenças venereas foi organizado sob solidas bases, e autoriza as melhores esperanças de exito. Começou a funcionar em janeiro deste anno, e deve estender-se a todo o paiz.

Nesta Capital, onde tal serviço se faz por conta de verbas já votadas pelo Congresso, fundaram-se diversos dispensarios para tratamento de venereos. Outros se organizarão ainda, entre elles um hospital para 200 doentes, dadiva generosa feita ao Departamento da Saude.

A prophylaxia da lepra, embora esta doença represente ameaça permanente á saude collectiva entre nós, e apesar dos sentimentos de piedade que despertam os seus numerosos casos, espalhados por todo o paiz ao desabrigo de qualquer assistencia do Estado, perdurava, até agora, no mais completo abandono.

A nova lei sanitaria regulamentou o combate á lepra. E', de absoluta necessidade a construcção de leprosarios em algumas zonas do paiz, para o isolamento dos doentes. Como abrigo desses infelizes possuímos apenas o hospital dos Lazaros, cuja lotação é de 100 enfermos, quando, só aqui, na Capital, o numero de leprosos não é inferior talvez a 400.

O Governo pensa em destacar annualmente do fundo especial, de que trata o art. 12 da lei de 2 de janeiro de 1920, certa quantia para a fundação progressiva de leprosarios.

Os serviços de fiscalização de generos alimenticios no Districto Federal foram, até aqui, executados de modo deficiente pela Prefeitura.

A urgencia de amplial-os e systematizal-os levou-me a solicitar do Congresso a lei pela qual hoje os cuidados

com a alimentação publica incidem na alçada do Governo da União. Os serviços foram organizados em moldes amplos e vão sendo executados com apreciavel efficiencia. No espaço de quatro mezes e meio foram apprehendidos e inutilizados 304.292 kilogrammas e 10.464 litros de generos; e, em tres mezes, 138.844 litros de leite, além de outros artigos de alimentação.

A prophylaxia da variola está-se fazendo de modo animador e sem a menor difficuldade. Até agora não foi mistér applicar nenhuma medida coercitiva. Já era tempo de reagirmos contra preconceitos e abusões incompatíveis com a nossa cultura, e nos decidirmos a libertar o paiz de uma doença, cujos surtos epidemicos importam motivo de vexame para nossa organização sanitaria e nossa civilização.

Os trabalhos de prophylaxia e saneamento do interior foram unificados e centralizados, e passaram a ser executados pela União, mediante accôrdo com os Estados. E' providencia de elevado alcance, da qual depende a prosperidade economica de extensas regiões e o aperfeiçoamento progressivo de nossa raça.

Careciam os serviços iniciados em administrações anteriores de unidade administrativa e uniformidade de methodos technicos. Faltava-lhes ainda a necessaria generalização, de modo que seus beneficios se estendessem a todo o paiz.

Foi o que tratou de sanar a nova organização.

Até agora fizeram accôrdo com a União, para a installação de serviços de saneamento e prophylaxia rural, os Estados de Minas Geraes, Maranhão, Paraná, Pernambuco, Pará, Parahyba, Rio Grandê do Norte, Rio de Janeiro, Alagoas, Bahia e Matto Grosso.

Em alguns, os trabalhos estão sendo já executados com os melhores resultados; nos outros, serão iniciados brevemente.

Existem ainda em alguns Estados, apesar das provi-

dências tomadas pelo Governo da União, pequenos focos de peste bubônica, que representam permanente ameaça aos outros territorios e também á Capital Federal.

O Governo tem procurado com toda a presteza extinguir esses focos, mas é difficil conseguir de prompto resultados definitivos, não só porque a peste se tornou endêmica em algumas regiões do interior, como porque, devido a factores diversos, só parcialmente as medidas prophylacticas podem ser postas em obra.

Relativamente á febre amarella e graças ás providencias do Governo central, podemos considerá-la extincta em todo o paiz.

A defesa sanitaria marítima e fluvial foi igualmente reorganizada, com melhores elementos, pela nova lei sanitaria. Especialmente no porto do Rio de Janeiro eram notaveis as falhas desse serviço, o que trazia consideraveis prejuizos ás companhias de navegação e grandes embaraços ao commercio. Além disso, executada como era anteriormente, a defesa sanitaria da Capital não offerecia garantias sufficientes no que concerne á importação de doenças epidemicas.

Quanto á defesa dos portos nos Estados, forçoso é confessar que nos encontramos em situação ainda assás precaria, em virtude da grande deficiencia do aparelhamento sanitario das diversas inspectorias.

A nossa situação, no tocante á assistencia hospitalar nesta Capital, é das mais desfavoraveis. Não possuímos um só hospital digno deste nome para as doenças de notificação compulsoria. O isolamento no hospital S. Sebastião é muito defeituoso. Mesmo para as doenças communs, é urgente a construcção de um hospital moderno, no qual possam ser attendidas simultaneamente as necessidades da assistencia hospitalar e as da ministração do ensino.

O hospital de doenças tropicaes, installado com todas as condições que a sciencia hoje exige em estabelecimentos desta ordem, entra agora em funcionamento regular e será factor valiosissimo no esclarecimento de muitos problemas ainda obscuros da nossa pathologia. A demora na sua installação definitiva foi devida, sobretudo, ás difficuldades, trazidas pela guerra, de aquisição do material necessario.

Está prestes tambem a concluir-se o edificio destinado aos serviços de medicamentos officiaes e á secção de chimica applicada. Isto habilitará o Governo a dar, dentro em breve, maior desenvolvimento não só aos serviços de medicamentos officiaes, e especialmente aos da quinina, tão uteis á luta contra as grandes endemias dos campos, como aos trabalhos de chimica applicada, dos quaes beneficiam aquellas das nossas industrias em que entram processos de fermentação.

Nessa ultima secção serão tambem mais amplamente estudados os assumptos de chimiotherapia, até agora pouco versados entre nós, e cuja explanação visará principalmente á therapeutica das doenças que mais de perto nos interessam.

O Governo já iniciou em Manguinhos as construcções necessarias para a montagem do Instituto Vaccinogenico, que espera ter prompto dentro de poucos mezes, organizado em moldes modernos e com capacidade para attender ás necessidades de todo o paiz.

O Instituto Oswaldo Cruz foi honrado em outubro ultimo com a visita dos soberanos belgas.

Prova de quão lisonjeira foi a impressão recebida por Suas Majestades, temos no pedido que nos dirigiu ha pouco o Governo da Belgica, para que profissionaes daquelle paiz sejam admittidos a realizar no Instituto estudos de experimentação medica, e acompanhar os seus trabalhos.

no Instituto Oswaldo Cruz, como secção technica destinada á cultura, preparo e fornecimento da vaccina anti-variolica e a todos os serviços correlatos.

No primeiro trimestre deste anno o Instituto forneceu ao Departamento da Saude 183.000 tubos de vaccina.

Ainda não foi possível expedir a reforma da Casa de Correção.

Dada a precaria situação financeira do paiz, o Governo tem deixado para mais tarde todas as despesas que possam ser adiadas, sem prejuizo immediato do serviço publico.

Por accôrdo celebrado com a Prefeitura do Districto Federal, estão sendo empregados correccionaes deste estabelecimento na abertura da estrada de rodagem que ligará Jacarépaguá a Villa Isabel.

Parece conveniente regular e generalizar esse serviço.

Continuam as obras de construcção dos diversos pavilhões destinados á Colonia de Alienados de Jacarépaguá, para onde tenciona o Governo transferir as colonias da ilha do Governador. Uma vez prompta aquella colonia, poderá acolher grande numero de loucos, que se empregarão em trabalhos de lavoura e criação. Resolver-se-á assim, em grande parte, o problema da assistencia a alienados no Rio de Janeiro, e ao mesmo tempo se reduzirá o numero dos que se agglomeram hoje no Hospital Nacional, com prejuizo da acção administrativa e scientifica deste estabelecimento.

Assistencia a Alienados

Foram inaugurados o Manicomio Judiciario, anexo á Casa de Correção, e as escolas de enfermeiros criadas na Colonia de Alienados do Engenho de Dentro e no Hospital Nacional.

Está funcionando, com grande proveito para a população suburbana, o Ambulatorio Rivadavia Corrêa, anexo á Colonia de Alienados do Engenho de Dentro, o qual

constitue ao mesmo tempo o Instituto de Prophylaxia de Molestias Mentaes e Nervosas.

Policia Militar

O Governo, devidamente autorizado, reorganizou por decreto de 17 de novembro ultimo, a Brigada Policial, que passou a denominar-se Policia Militar do Districto Federal.

Com a economia apurada de 745:601\$595, e, em reconhecendo a lastimavel deficiencia da força destinada ao policiamento, augmentou o quadro do pessoal de mais 16 officiaes e 170 praças.

Não ficará, ainda assim, normalizado o policiamento da Capital, que exige, além da Guarda Civil, uma força de 5.000 praças, no minimo, de policia militar, exclusivamente empregadas no serviço de vigilancia e policia repressiva. A situação financeira, porém, não nos permite por emquanto chegar até ahí.

**Casas de diversões
e espectáculos
publicos**

De accôrdo com o disposto no art. 6º, ns. 2 e 7, do decreto n. 4.003, de 7 de janeiro de 1920, o Governo expediu o decreto n. 14.529, de 9 de dezembro, que approvou o novo regulamento para as casas de diversões e espectáculos publicos.

Orphanato Osorio

Espero poder installar em breve, em cumprimento do disposto no decreto n. 4.235, de 4 de janeiro deste anno, o Orphanato Osorio, destinado ás filhas orphãs de militares de terra e mar.

**Expulsão de es-
trangeiros e re-
pressão do
anarchismo**

O excessivo liberalismo das nossas leis permittiu que agitadores estrangeiros encontrassem nesta Capital meio propicio á propaganda de suas idéas e principios, contrarios á ordem social existente. Era necessario pôr termo a essa corrente subversiva, que cada dia se avolumava, animada com a impotencia da autoridade publica. Os decretos ns. 4.247, que regula a entrada de estrangeiros no territorio nacional, e 4.269, sobre a repressão

do anarchismo, ambos de janeiro ultimo, vieram felizmente acudir a essa situação e começaram já a produzir os seus beneficos efeitos.

Pelo decreto n. 14.383, do 1º de outubro de 1920, **Territorio do Acre** reorganizou-se a administração e consolidaram-se as disposições sobre a justiça do Territorio do Acre. Esse acto foi expedido de accôrdo com a autorização legislativa constante do decreto n. 4.058, de 15 de janeiro do mesmo anno.

A nova organização começou a vigorar no 1º de janeiro deste anno.

E' cedo ainda para julgar dos resultados que ella trará ao desenvolvimento e progresso do Territorio.

Centralizada e unificada a administração, com poder bastante para não depender de audiencia e autorização do Governo Federal em questões propriamente de economia interna do Territorio e suas populações, organizadas as municipalidades dentro dos principios basicos do regimen, é de esperar que a futura autonomia do Acre se possa estabelecer em época não distante, normalmente, sem bruscas transições.

As instrucções para as respectivas eleições municipais já foram expedidas (decreto n. 14.611, de 6 de janeiro ultimo).

O decreto legislativo n. 4.120, de 3 de setembro de 1920, que revogou os arts. 1º e 2º do decreto n. 78 A, de 21 de dezembro de 1889, e autorizou o Governo a trasladar para o Brasil os despojos mortaes de D. Pedro II e sua esposa, traduziu fielmente os sentimentos da Nação, desejosa de agasalhar em seu seio os restos daquelles que, durante tantos annos, lhe pagaram o tributo de sua dedicação e dos seus serviços. Provam-no as manifestações de respeito e carinho, com que as diferentes classes da nossa sociedade acolheram aquelles despojos,

**Trasladação dos
despojos dos ex-
imperadores**

honraram, dest'arte, as tradições de nossa cultura e de nossa justiça, e mostraram que as instituições republicanas constituem no Brasil conquista definitiva.

MARINHA

Esquadra

A situação da nossa força naval, examinada em confronto com as exigencias da guerra moderna, não condiz com os compromissos políticos assumidos pela Nação nestes ultimos annos.

Os serviços propriamente auxiliares, como sejam o de aviação, submarinos e defesa minada dos portos, estão em começo, e precisam tambem de auxilio immediato do Poder Legislativo, para que possam corresponder ás necessidades da defesa naval da Republica.

A solução desse problema não comporta meias medidas. Torna-se, por isto, inadiavel assentar-se um programma, moldado nas nossas necessidades politico-estrategicas, e executal-o sem demora, para o que se faz mistér a aquisição de novas unidades de reforço á nossa esquadra, e a substituição do typo dos navios, que se vão tornando antiquados e, por isso mesmo, exigem reparos mais dispendiosos.

As autoridades technicas da Armada teem em mãos esse estudo, no qual procuram conciliar as necessidades da grande extensão de costas, que caracteriza a disposição geographica do paiz, com a natural limitação dos recursos pecuniarios disponiveis.

Antes mesmo, porém, de concluido esse trabalho, espero que o Congresso se compenetre da urgencia de prover efficazmente á nossa defesa naval, e dê ao Governo meios com os quaes possa desde já mandar construir alguns cruzadores ligeiros, contra-torpedeiros, submarinos, varredores de minas e aviões, que, qualquer que seja o programma assentado, não de nelle figurar. Distribuidos por

mais de um exercício, esses créditos não pesarão demasiado no orçamento.

E' urgente tambem a aquisição de um navio destinado ao serviço hydrographico da nossa costa.

A falta de embarcação apropriada á instrucção de guardas-marinha representa ainda grave lacuna, de que se vem resentindo a Marinha de algum tempo a esta parte, visto como o *Benjamin Constant*, que tem sido empregado nesse serviço, além de velho, está reclamando reparos de elevado custo.

Não obstante a carencia de recursos materiaes, que continúa a se fazer sentir, a esquadra movimentou-se durante o anno o quanto lhe foi possível.

Dos nossos dois maiores navios, os encouraçados *Minas Geraes* e *São Paulo*, o primeiro seguiu para Brooklyn, em cujos estaleiros está recebendo reparos mais ou menos identicos aos que se realizaram no outro. Os trabalhos correm em boa ordem e devem ficar concluidos no correr deste anno. O segundo, uma vez resolvida a visita de Suas Majestades os Reis dos Belgas ao Brasil, foi comissionado para conduzir os Soberanos, e a Nação tem conhecimento do modo por que a sua officialidade se desobrigou dessa delicada missão. A impressão que Suas Majestades manifestaram, reiteradas vezes, quanto ao conforto que lhes foi proporcionado a bordo, á educação e competencia technica da officialidade, á disciplina e garbo da maruja, deve encher de orgulho a nossa Marinha de Guerra.

Zarpou o *São Paulo* deste porto a 27 de julho e, depois de indispensavel escala pela Inglaterra, chegou a Zeebrugge, Belgica, a 28 de agosto. De regresso, partiu no 1º de setembro, com Suas Majestades e comitiva, e aqui aportou a 19 do mesmo mez. No dia 16 de outubro, sahio de novo do porto desta Capital, para conduzir de regresso Suas Majestades e o Principe Leopoldo.

Ao voltar ao Brasil, depois de ter ido á Inglaterra, tornado á Belgica e visitado a França, recebeu o *São Paulo*

em Lisboa os restos mortaes de D. Pedro II e Dona Theresa Christina, e entrou novamente no porto do Rio de Janeiro a 9 de janeiro do corrente anno.

Arsenacs e pontos
de apoio da es-
quadra

O problema da localizaçãõ de um grande arsenal e outros pontos de apoio da esquadra em operações constitue ainda assumpto de animada controversia.

Na opiniãõ de alguns technicos, o arsenal e o porto militar devem ser construidos immediatamente na bahia da ilha Grande. Pensam outros que convém localizar e preparar uma base de operações na parte meridional da nossa costa, e montar, desde já, officinas de reparações no porto do Rio de Janeiro.

A meu ver, devemos começar por esta ultima providencia, que attende mais promptamente aos interesses da defesa nacional. A construcção de um grande arsenal e um porto militar estabelece, é verdade, as bases definitivas do progresso de nossa futura Marinha de Guerra, porque libertará o paiz, dentro de prazo relativamente breve, da tutela estrangeira em materia de renovação, equipamento e abastecimento da esquadra; mas requer despesas tão elevadas que a nossa actual situaçãõ não comporta.

Infelizmente, tambem não pôde ser approvada a segunda concurrencia para a construcção de officinas de reparações na ilha das Cobras. O Governo pensa em abrir outra quanto antes.

Recrutamento

Não satisfazem os meios em uso para o recrutamento do pessoal destinado á Marinha.

Esses meios, o voluntariado e o contracto, além das escolas de aprendizes marinheiros, que oneram demasiadamente os cofres publicos e vinculam o marinheiro ao serviço naval por muitos annos, sinão por toda a vida, são meros expedientes que, de um lado, concorrem para adiar o sorteio na Marinha, e, por outro, dão a impressãõ enganosa de que entre nós já está resolvido o problema da reserva.

A redução do numero de escolas de aprendizes marinheiros e a execução do sorteio, como está sendo praticado no Exercito, com alteração apenas do dispositivo que fixa o tempo de serviço, são medidas que se impõem.

A organização actual dos serviços da Marinha centraliza no gabinete do ministro toda a actividade administrativa.

Organização administrativa

O Poder Executivo está autorizado a rever os regulamentos existentes, e empenha-se nesse trabalho.

A centralização no Thesouro Nacional das verbas destinadas a despesas de material difficulta a iniciativa dos chefes de serviço, em materia de que depende o interesse maximo da defesa do paiz. No Exercito, já o Congresso modificou esse regimen, por isso que permittiu a distribuição, á Pagadoria da Guerra, de todas as verbas destinadas ao supprimento de material.

O orçamento para o corrente anno dota a Marinha com a quantia de 540:000\$, para occorrer ás despesas com os concertos dos edificios, quartéis, fortalezas, escolas de aprendizes marinheiros, aquisição do respectivo material e obras novas.

Conservação de edificios

Esta dotação representa pequena parcella do que é realmente necessario para accorrer ás despesas de um serviço, que se estende por toda a costa do Brasil.

Em geral os predios em que funcionam as repartições de Marinha datam de muitos annos e exigem, por isso, continuos reparos. A criação de novos serviços e a ampliação dos existentes reclamam novas construcções para accommodação conveniente do material, que vae sendo adquirido, e alojamento do pessoal necessario á sua conservação.

O edificio onde funciona o Ministerio não é proprio para esse myster. Nelle comprimem-se, além disto, diversas repartições sem accommodações. Acontece outrotanto com

os predios em que estão installadas outras repartições no recinto do Arsenal de Marinha.

E' imprescindivel, pois, que aquella dotação seja sensivelmente augmentada, ao menos para este exercicio.

Ensino

Fizeram-se, com regularidade e bons resultados, os cursos das escolas Naval e de Guerra, de Grumetes, Aviação, Aprendizizes Marinheiros e Profissionaes.

A Escola Naval teve novo regulamento.

A experiencia de alguns annos de execução dos regulamentos anteriores demonstrou a inexecuibilidade do curso unico, em face das difficuldades que sobrevieram com a pratica a bordo do regimen da fusão. O receio dos chefes de machinas, principaes responsaveis pela conservação e funcionamento dos appparelhos, de entregar a officiaes recentemente sahidos da Escola Naval, sem a conveniente pratica, os machinismos do navio, e a má disposição destes officiaes para o exercicio de taes funcções, foram, sem duvida, as duas principaes causas do fracasso da medida.

Com a nova organização, o curso para os officiaes do Corpo da Armada será mais rapido e o engenheiro machinista poderá ter entrada no Corpo de Engenheiros Navaes nas especialidades de machinas, electricidade e construcção naval, o que lhe era vedado pelas disposições antigas.

O Governo resolveu transferir a Escola Naval para a sua antiga séde, na ilha das Enxadas, e mudar para a enseada Baptista das Neves a Escola de Grumetes. As reclamações que, desde a mudança da Escola Naval para a enseada referida, vinham sendo formuladas, pareceram-me procedentes.

Entre outros motivos, importa assignalar que os docentes eram forçados a residir nesta Capital pela carencia de predios e absoluta falta de recursos na localidade, além da ausencia de meios faceis, rapidos e seguros de com-

municação. Varios lentes, talvez por esse motivo, solicitaram jubilação, licenças ou transferencia para a Escola Naval de Guerra.

Verificou-se, além disto, a influencia negativa que a sêde da Escola, em local ermo e distante do meio culto do Rio de Janeiro, exercia sobre a educação social, militar e profissional dos aspirantes, afastados de um centro maior de actividade, onde pudessem adquirir melhor comprehensão dos seus deveres profissionaes, e assistir frequentemente ao movimento dos navios, aos exercicios militares e ao funcionamento de officinas e arsenaes.

Finalmente, os exames de candidatos aos cursos da Escola Naval e a expedição de cartas de pilotos e machinistas da marinha mercante, que, pelo respectivo regulamento, devem effectuar-se na sêde da Escola, realizavam-se nesta Capital, por ser impossivel fazel-os alli, e deste modo se contrariavam dispositivos regulamentares.

De 17 escolas de aprendizes marinheiros que funcionavam na Republica, fecharam-se, por serem quasi nullos os seus resultados, as do Amazonas, Maranhão, Campos, no Estado do Rio de Janeiro, e Pirapora, no Estado de Minas Geraes.

Funcionam na costa da Republica 103 pharões. Com os postes, ha em serviço 135 luzes. O balisamento acceso consta de 26 boias e 32 postes; o balisamento cego de 224 boias.

Pharões e balisamento

O serviço da pesca foi transferido do Ministerio da Agricultura, Industria e Commercio para o da Marinha pelo decreto n. 14.086, de 3 de março de 1920. A' vista disso, o cruzador auxiliar *José Bonifacio* deu inicio á nacionalização do pessoal, de accôrdo com a legislação em vigor, e ao serviço de saneamento do littoral.

Pesca

O assumpto da nacionalização da pesca foi minuciosamente estudado, no ponto de vista juridico, pelo

Consultor Geral da Republica, cujo parecer é inteiramente favoravel á acção das autoridades brasileiras. Esta acção procurou o Governo pautal-a sempre pela maior tolerancia, já prorogando successivamente os prazos para a naturalização dos pescadores, já facilitando a estes todos os meios de satisfazer as condições legais.

Espirito de opposição ao Governo, dessa opposição que não duvida comprometter as mais caras relações internacionaes de sua patria, comtanto que attinja ao Governo de quem não pôde lograr certos favores, tentou por todos os meios e processos criar em torno dessa questão, aqui e em Portugal, um ambiente de hostilidade reciproca que o bom senso dos dois paizes logo dissipou.

A lei está sendo agora executada calmamente, sem attrictos nem protestos.

Aviação naval

A Escola de Aviação Naval funcionou, como já disse, com regularidade. Não foi possível, infelizmente, pela deficiencia de terrenos, augmentar o numero de aparelhos da flotilha e estabelecer novas officinas e paiões.

Dispõe a Escola de 34 biplanos e realizou, durante o anno, 1.955 vôos, em 797 horas e 57 minutos.

Além de pequenos accidentes sem consequencias graves, ha, desgraçadamente, que lamentar o fallecimento de dois aviadores: o 2º tenente Jayme Americano Freire e o 1º tenente engenheiro-machinista Fernando Muniz Guimarães.

Reorganização dos quadros da Armada

Uma comissão nomeada pelo Governo occupa-se, neste momento, de elaborar o projecto de reorganização dos Corpos da Armada e Classes Annexas, de accôrdo com a autorização legislativa de 11 de janeiro ultimo.

Honras militares

Para uniformizar o serviço sobre honras militares, continencias, signaes de respeito, tornei extensivas á Marinha as disposições sobre o assumpto, em vigor no Exercito.

Está sendo executado, com proveito, o novo regulamento de promoções, aprovado pelo decreto n. 14.250, de 7 de junho de 1920. Promoções na Armada

GUERRA

Obediente ao plano, que traçou, de dotar o paiz com o aparelhamento militar necessario á defesa de seus direitos e á manutenção da ordem publica, e digno da sua situação internacional, continúa o Governo a cuidar com solícitude de todos os problemas que concernem á sciencia e á arte da guerra. Defesa nacional

Desde a instrucção pessoal, a começar pela das escolas onde se formam os officiaes e se aperfeiçoam as capacidades, até ás acquisições de material bellico e de immoveis destinados ás installações da tropa e dos serviços, tudo tem merecido cuidadoso exame e ponderada resolução.

São satisfactorios os resultados obtidos nos estabelecimentos de ensino militar. Este vae perdendo o cunho demasiadamente theorico, com que era professado, para assumir o feitiço que o deve caracterizar, technico e pratico, unico capaz de formar soldados dirigentes e não cultores de alta mathematica e sciencias accessorias. Ensino

A Escola Militar, nucleo unico de formação, dos officiaes das quatro armas, está fornecendo á tropa, e aos serviços technicos correlatos, gerações de moços esforçados e competentes, que serão amanhã experimentados generaes. Para isso o ensino alli obedece á directriz de formar o official-soldado.

O mesmo se pode dizer, na sua especialidade, da Escola de Aviação Militar, centro de preparo dessa nova e indispensavel arma de guerra, cujo desenvolvimento é já notavel, e que virá talvez, em breve, formar a quinta arma do Exercito, com o seu quadro proprio.

As escolas de Estado Maior e de Aperfeiçoamento estão funcionando também com grande vantagem para os officiaes, que nelas adquirem os conhecimentos complementares, imprescindiveis á sua cultura profissional. Foram os mais lisonjeiros em 1920 os resultados dos cursos que ahi se desenvolvem, sob a orientação technica da Missão militar franceza. Esses resultados vão em breve multiplicar-se em proporções animadoras quando, terminados os cursos, os officiaes forem distribuidos pela tropa.

Inauguraram-se recentemente duas novas escolas: a Superior de Intendencia da Guerra e a de Administração Militar, destinadas á formação dos quadros de intendentes e de officiaes de administração.

Até aqui o corpo de Intendentes do Exercito era recrutado mediante ligeiro concurso de provas, ao qual só se apresentavam os sargentos. Não tinha, assim, o Exercito o verdadeiro serviço de intendencia, tal como deve ser, com as suas variadas e sérias attribuições. Faltavam aos seus executores os conhecimentos indispensaveis; a função tornara-se extremamente material; os intendentes eram meros intermediarios de aquisições e ajustadores de contas, sem o devido conhecimento do estado e valor intrinseco das mercadorias adquiridas.

Com a nova orientação toma o serviço o rumo scientifico que comporta, e as escolas de intendencia, acima alludidas, virão realizar esse objectivo.

Cabe ainda salientar a maneira proveitosa por que os Collegios Militares ministram o ensino secundario. Cada vez mais se fortalece o credito de que gosam, já pela proficiencia de seus corpos docentes, já pela disciplina nelles reinante.

As cadeiras do Collegio do Ceará, o ultimo criado, então sendo preenchidas mediante concurso. Já se realizaram os de diversas secções.

Reenceta-se, desse modo, no Ministerio da Guerra, depois de uma interrupção de cerca de trinta annos, o

salutar processo do concurso para o recrutamento do pessoal docente dos institutos de ensino.

O material bellico, para cuja aquisição deu o Poder Legislativo as autorizações e recursos necessários, está sendo submettido a experiencias, que habilitem o Governo a comprar o melhor.

Material bellico,
quarteis e obras

Quanto aos quarteis, cumpre dizer que todos os trabalhos preparatorios de projectos e orçamentos estão feitos e muitos já em execução. Espero encetar todas as obras ainda este anno. Para tal fim o Governo está fazendo contractos de administração, uma vez que nenhum proponente se apresentou ás concurrencias abertas para as construcções.

Todo o esforço tambem está sendo empregado para concluir as obras de reparos e adaptações dos quarteis existentes, de modo que se proporcione em breve á tropa o confortavel abrigo a que tem direito.

Pelo decreto n. 14.450, de 30 de outubro de 1920, e nos termos do preceito legislativo que o autorizou, foi expedido o Codigo de Organização Judiciaria e Processo Militar já submettido á vossa approvação.

Justiça

Do ponto de vista do direito adjectivo, a reforma, no entender dos competentes, representa obra liberal, adiantada e util. A sua execução está se operando em todos os Estados sem embaraços nem attrictos. Só aqui na Capital um ou outro dos seus executores, por motivos que acredito muito respeitaveis e impessoaes, é que teem encontrado difficuldades no cumpril-a.

Resta agora a reforma do direito substantivo, cada vez mais inconciliavel com a actual cultura juridica do paiz, e principalmente das classes armadas. E' de desejar que o Congresso Nacional encare resolutivo, este anno, o problema, e dote a Nação de um codigo penal militar compativel com as suas necessidades e digno do seu adiantamento.

Sorteio

Infelizmente o regimen democratico da incorporação de cada classe no serviço militar do anno respectivo ainda não pôde ser praticado, por implicar a manutenção de consideravel exercito permanente, cujas despesas exigiriam recursos para os quaes não está a Nação, de prompto, aparelhada.

Continúa, assim, em vigor o systema do voluntariado e sorteio, estatuido effectivamente desde 1915.

Os resultados tem sido sobremodo satisfactorios e demonstram que, cada vez mais, se accentúa o interesse do povo pela defesa nacional. Não é para estranhar que ainda mais se possa conseguir, visto contar a pratica do sorteio apenas cinco annos. Com esse intento, talvez fôra conveniente exigir para o alistamento eleitoral a prova de haver prestado o serviço militar, ou a de estar o candidato a eleitor, quando ainda não incorporado, devidamente alistado para esse serviço.

Não padece duvida que semelhante medida reduziria de muito as deficiencias do alistamento militar, pois que interessaria o elemento da politica partidaria nos resultados desse alistamento, ao qual hoje tenta perturbar, e perturba muitas vezes.

Em 1920 funcionaram 1.267 juntas de alistamento. Estão alistados 184.185 cidadãos das classes comprehendidas entre 1890 e 1899; a esta ultima, de onde sahio o contingente do corrente anno, pertencem 130.315 alistados, e já foram chamados á incorporação 54.803 cidadãos.

Serviço de Saude

Reclama urgente attenção do Congresso o serviço de Saude do Exercito.

Desde a remodelação dos quadros, indiscutivelmente pequenos para attender ao effectivo actual das forças e ao crescente desenvolvimento dos diversos serviços, até á reforma completa do material tecnico e á aquisição de immoveis proprios ás installações dos respectivos estabelecimentos, muito precisa ser revisto e refeito. Dentro de

sua competencia constitucional, o Governo tenciona encarar, este anno, todos esses problemas; mas terá de solicitar opportunamente do Congresso Nacional as medidas de que ainda não dispõe para solução adequada e completa.

Será, dessa fórma, o Exercito favorecido com o serviço sanitario de que carece, o qual muito concorrerá para a hygienização geral do paiz, visto que passam por suas fileiras milhares de brasileiros, em sua maioria filhos de zonas ainda não saneadas dos males endemicos que as assolam. Será concurso valiosissimo prestado ao aperfeiçoamento physico do nosso povo e forte elemento de combate ás quatro terriveis entidades pathologicas: a tuberculose, a syphilis, a verminose e o impaludismo.

Resentia-se a organização do Exercito da falta de uma lei de requisições militares. Submetti á vossa deliberação, organizado em suas linhas geraes pela Missão militar franceza, o projecto que se transformou na lei n. 4.263, de 14 de janeiro do corrente anno.

Requisições militares

Não houve ainda oportunidade de applical-a. Parece, entretanto, do ponto de vista juridico, que ella realizará satisfactoriamente os fins a que se destina.

As promoções no Exercito são reguladas ainda; salvo pequenas modificações, pelo decreto n. 1.351, de 7 de fevereiro de 1891.

Promoções

Esse decreto de ha muito deixou de satisfazer á nova directriz que tomaram as forças de terra.

Os dois principios reguladores das promoções, o da antiguidade e o do merecimento, não se acham encarados alli com o criterio de justiça, que deve presidir ao movimento de accesso nos quadros. O primeiro caracteriza-se por prejudicial rigidez que tem por base apenas o numero na escala da classe, e, como tal, constitue um direito do official. Dos efeitos nocivos de semelhante criterio já se

tem sentido o peso innumeras vezes. O segundo não está devidamente regulamentado, e outorga, nas linhas geraes em que se acha estabelecido, acção ampla e discrecionaria ás autoridades julgadoras.

Em attinencia a esses inconvenientes e a outros de menor importancia, urgia estudo serio sobre o assumpto. Nomeou-se para isso uma commissão, presidida pelo chefe do Estado Maior do Exercito, a qual apresentou o projecto que, em mensagem de 3 de dezembro ultimo, tive a honra de submeter, com modificações, á vossa deliberação.

Infelizmente, por escassez de tempo, não se pôde converter em lei o estudo apresentado, que se acha ainda na Camara iniciadora.

E' bem, entretanto, insistir na urgencia da medida, base que é da boa constituição dos quadros, a qual, só por meio da mais meticulosa selecção nos accessos, se pode conseguir.

Exercito de 2ª
linha

O decreto n. 13.040, de 29 de maio de 1918, organizou o Exercito de 2ª linha, e desta sorte encerrou o longo periodo, de cerca de trinta annos, durante o qual a elevada missão da milicia civica era continuamente deturpada pelas lutas partidarias. Novos moldes, de efficiencia militar, passaram a presidir aos seus destinos.

Senhor do ensinamento pratico, colhido nos tres annos de trabalhos perseverantes dessa organização, o Governo deu, por decreto de 28 de março ultimo, nova regulamentação aos respectivos serviços, com a qual conta seja em breve realidade o auxilio que o Exercito espera dessa sua reserva.

Missão militar
franceza

Sob a orientação technica e profissional da Missão militar franceza, em collaboração constante com o Estado Maior do Exercito, muito tem lucrado a instrucção theorica e pratica dos nossos officiaes e praças.

Scientes pelos profundos conhecimentos doutrinarios e pela pratica obtida nos campos de batalha, teem os seus membros desenvolvido notavel actividade, cujos beneficios já se manifestam de modo positivo.

AGRICULTURA

As estatisticas relativas ao movimento immigratorio do porto do Rio de Janeiro, no decorrer do anno ultimo, comparativamente com os dados apurados em 1918 e 1919, demonstram que, afastados os varios obices resultantes da guerra européa, novas correntes de agricultores tendem a procurar o Brasil, onde os nucleos coloniaes e a lavoura particular offerecem condições de bem estar e trabalho util. Serviço de Povoa-
mento

Em 1918, os immigrantes attingiram á cifra de 7.251, contra 19.303 em 1919 e 40.508 em 1920; os emigrantes foram 4.069 no primeiro desses annos, 15.462 no segundo, e 20.109 no terceiro.

As nacionalidades estrangeiras que mais predominaram no movimento immigratorio de 1920, foram: a portugueza, com 22.277 individuos; a italiana, com 4.607; a turco-arabe, com 3.163; a allemã, com 2.991; e a hespanhola, com 1.852.

Aproveitando os navios do Lloyd Brasileiro, que se encontravam em aguas européas, deu o Governo ordens para transportar, de portos da Allemanha e da Hollanda, numerosos immigrantes allemães; que localizou em nucleos coloniaes federaes e estaduaes, ou encaminhou para propriedades agricolas particulares.

Embora animador, está ainda muito aquem das nossas necessidades o numero de braços recebidos.

Muita gente deseja vir hoje para o Brasil; mas, não dispondo de recursos para pagar os elevados preços de passagem, cobrados pelas companhias de navegação, permanece nos paizes de origem, á espera de que o Governo se resolva a transportal-a.

Em Berlim, montou o Ministerio da Agricultura um Commissariado de emigração. Proccedendo de accôrdo com o Governo allemão, incumbe-se elle de attender a todos os elementos sadios que pretendam applicar a sua actividade em nossos centros ruraes, e lhes facilita o embarque.

Annexo á Intendencia de Immigração e com o mesmo pessoal, mantém o Serviço de Povoamento um escriptorio official de informações e collocação de trabalhadores, destinado a ministrar aos estrangeiros, que desembarcam no Rio de Janeiro, os esclarecimentos de que possam necessitar. Inestimaveis são já os serviços prestados por essa repartição, cuja acção efficaç os nossos representantes diplomaticos e consulares no exterior tornam cada vez mais conhecida.

Desta Capital encaminhou a Intendencia para o interior do paiz 12.144 individuos, dos quaes 3.274 immigrants, 3.223 emigrantes do nordeste brasileiro, e 5.647 sem trabalho.

Por sua vez, as delegacias regionaes do Serviço de Povoamento, nos Estados, encarregaram-se de facilitar trabalho no interior a 8.811 pessoas, das quaes 4.880 nacionaes e 3.931 estrangeiros.

A Hospedaria de Immigrantes da Ilha das Flôres agasalhou 478 familias, com 1.923 pessoas, e 355 avulsos, todos immigrants; além desses, alojou 524 familias emigradas do nordeste, com 2.834 pessoas e 370 avulsos.

Muito embora sejam reconhecidamente escassas as dotações destinadas ao custeio dos nucleos coloniaes, dado o numero destes e os varios encargos que lhes incumbem, o desenvolvimento economico desses centros agricolas foi especialmente digno de nota.

Em 1920 recolheram os colonos aos cofres publicos, em pagamento de lotes, casas, bemfeitorias e auxilios, a importancia de 804:128\$299, a titulo de renda ordinaria, e a quantia de 1:283\$ como renda extraordinaria, contra 621:819\$097 no exercicio de 1919. Calculando a lei da

receita em 500:000\$ a renda dos nucleos coloniaes, vê-se que esta estimativa foi excedida em 304:128\$299.

De 1918 a 1920, a renda ordinaria e extraordinaria attingiu ao total de 2.965:806\$537.

A producção agricola obtida pelos colonos elevou-se, no decorrer do anno findo, a 12.903:897\$150, e a de outros productos a 7.308:428\$600, ou, ao todo, 20.212:325\$750, contra 17.956:189\$380 em 1919 e 16.333:852\$770 em 1918.

A pecuaria está representada pelo valor de réis 7.955:941\$500, contra 6.770:050\$600 em 1919 e 5.639:795\$ em 1918.

O recenseamento dos nucleos coloniaes accusou a população de 41.722 pessoas, contra 37.812 no anno anterior, ou seja o accrescimento de 3.910 almas. O numero de nacionaes localizados subiu a 17.475.

Acham-se apontados, medidos e demarcados 9.371 lotes ruraes e 3.055 urbanos. Estão totalmente pagos 4.297 dos primeiros e 1.185 dos ultimos, e parcialmente 2.413 lotes ruraes.

E' indispensavel que o Serviço de Povoamento disponha de recursos mais amplos, afim de promover a diffusão do ensino primario nos centros ruraes da União, não só pela construcção de edificios apropriados como pela localização de escolas em pontos mais accessiveis, de modo que se evitem os longos trajectos ás crianças de seis a quatorze annos.

O Serviço começa a estender o seu influxo colonizador ás regiões do norte do paiz.

O governo do Estado de Pernambuco já cedeu para esse fim as terras que constituem o antigo centro agricola de Agua-Preta. Os Estados da Parahyba e da Bahia puzeram á disposição do Ministerio da Agricultura terrenos que ora passam pelo exame dos technicos do Serviço do Povoamento.

As vistas do Governo voltaram-se, tambem, para o importante problema da nacionalização de nossas fronteiras

no extremo norte. A comissão organizada para os estudos da região do Oyapock e localização de nacionaes em terras doadas pelo Estado do Pará, indica o ponto de partida desses trabalhos. Os serviços technicos e administrativos vão sendo realizados através de grandes difficuldades, das quaes as menores não são as que se originam da falta de communicações com a capital do Estado, que são, ás vezes, espaçadas de quarenta e cinco dias.

O Serviço de Povoamento envida esforços para localizar quanto antes as primeiras familias de colonos, e está promovendo, junto á Repartição Geral dos Telegraphos, a construcção de uma linha radio-telegraphica que ligue a Belém á séde da futura colonia.

Serviço de Infor-
mações

O Serviço de Informações continuou a fazer, durante o anno transacto, a propaganda do ensino agricola no paiz, e, no estrangeiro, a divulgação de nossas variadas riquezas e recursos economicos, por meio de informações aos interessados e larga distribuição de livros, folhetos, mappas e monographias, relativas á nossa agricultura, industria, commercio e estatistica.

A respeito de agricultura, industria e commercio, o Serviço respondeu, o anno passado, a 2.654 pedidos de informações, dos quaes 422 vindos do estrangeiro e 1.232 desta Capital e dos Estados da Republica. Dos pedidos do exterior, 63 vieram encaminhados pelo Ministerio das Relações Exteriores.

Contam-se, entre os trabalhos publicados pelo Serviço, em 1920, além do *Boletim do Ministerio*, relatorios de differentes funcionarios, em comissão, sobre agricultura e industria estrangeira, monographias agricolas e boletins de cotações desta capital e de differentes praças do paiz.

Reforçado o *stock* de publicações adquiridas, augmentou-se tambem a sua distribuição pelos agricultores e mais interessados na acquisição desses trabalhos. Foram distribuidos 173.253 exemplares de impressos, mappas

e estatísticas, dos quaes 101.493 no paiz, e 71.760 no estrangeiro.

No estado actual da producção agricola, seria esforço **Ensino agronomico** vão pretender systematizal-a em nosso meio sem o concurso da escola, dos institutos de pesquisa e dos campos de applicação.

A concurrencia estrangeira tanto se tem expandido, sob tal influencia, na reproducção, melhoramento e cultura racional das plantas uteis, que devemos sem mais hesitação seguir-lhe o exemplo, com o vigor e a continuidade necessaria para recuperarmos o tempo perdido em longo periodo de indecisão e inercia.

A importancia economica e social da agricultura toca a todas as classes, e como os factores que mais directamente a representam resentem-se, em geral, de profundos desequilibrios e grandes deficiencias, é obvio que a instrucção agro-pecuaria, synthetizada no ensino agronomico, não se deve restringir a uma classe exclusiva, seja a dos grandes proprietarios, a dos médios e pequenos cultivadores, ou a dos simples operarios, mas abranger todas quantas collaborem na solução do problema da economia rural.

A instrucção agronomico não pode, em realidade, afastar-se da systematização pedagogica adoptada em todos os ramos de ensino: será superior, media e elementar, e abrangerá nesses amplos limites a escola superior, as escolas médias, os aprendizados agricolas, os cursos ambulantes de agricultura e industrias ruraes, os cursos, praticos e abreviados, destinados á formação de operarios, e, parallelamente com esse conjunto, embora constituindo serviço especial, a assistencia prestada á infancia desvalida, objectivo a que se propõem os patronatos agricolas.

Accrescem a essas medidas meios outros de vulgarização da sciencia agrônômica, como sejam as confe-

rencias, os comícios, as exposições e a imprensa agrícola, vehiculo por excellencia de vulgarização em todos os centros scientificos e praticos de trabalho. Entre todas sobresaem as estações experimentaes e os campos de demonstração, sob cuja acção immediata, exercida com caracter regional em todas as grandes zonas culturaes do territorio, se diffundirão as boas praticas agrarias e os processos racionaes de beneficiamento dos productos agricolas e da industria rural.

Nessas linhas geraes, que assignalam o caminho seguido na remodelação do ensino agronomico, procurou o Governo utilizar a experiencia adquirida em mais de um decennio e attender, dentro das possibilidades de adaptação, ás lições dos paizes mais adiantados, que são, por sua vez, os nossos maiores e mais fortes concurrentes nos principaes mercados consumidores.

Faltam-nos ainda alguns órgãos que entram na composição do plano esboçado. Ha necessidade tambem de completar alguns dos já instituidos, entre os quaes releva salientar a Escola Superior de Agricultura e Medicina Veterinaria, que reclama instantemente localização apropriada.

A idéa da fundação de escolas médias ou theorico-praticas, dado o caracter regional destes institutos e, portanto, a sua influencia sobre a producção agro-pecuaria e as industrias ruraes comprehendidas nas diversas zonas climatericas do paiz, reclama a vossa attenção, porque sem taes escolas deficiente e improductivo será qualquer plano de ensino agronomico.

Não pode o Governo da União, sob sua responsabilidade exclusiva, prover a todas as necessidades deste ensino. Tanto para disseminar com exito pelas diversas regiões agricolas os elementos indispensaveis á nossa reconstituição economica, quanto para incrementar a producção pelos meios indirectos que a experiencia vem sancionando, seria acertado provocar e estimular a cooperação

assidua e effectiva dos governos locais, de accordo com os recursos de cada um.

A Escola Superior de Agricultura e Medicina Veterinaria foi reorganizada pelo decreto n. 14.120, de 29 de março de 1920. Annexou-se o curso de chimica industrial ao seu programma, que, deste modo, passou a constituir-se de tres ordens de estudos do mais elevado grau: o de engenharia agronomica, o de medicina veterinaria e o de chimica industrial.

Escola Superior de
Agricultura

Para o perfeito funcionamento desses cursos instalaram-se novos laboratorios e adquiriu-se parte do material no estrangeiro.

A matricula dos alumnos vae em franco crescimento. Urge, pois, augmentar as installações da Escola, cujas estreitas dimensões representam na actualidade o maior estorvo ao seu desenvolvimento.

Entre as alterações introduzidas pela ultima reforma cumpre assignalar: a divisão da cadeira de agricultura em tres — agricultura geral, agricultura especial e fruticultura, horticultura e viticultura —; a da cadeira de zootechnia em geral e especial, e a criação das cadeiras de geologia agricola, e de inspecção e conservação de carnes, leite e productos de origem animal e applicação do frio á industria animal.

Estabeleceu-se tambem um campo de cultura e demonstrações agricolas em Deodoro, no qual passaram a ser dadas as aulas praticas do 4º anno do curso de engenheiros agronomos.

O curso de chimica industrial, cuja importancia é escusado encarecer, inaugurou-se com frequencia auspiciosa e tende a tornar-se instrumento precioso nas diversas applicações da chimica ás industrias nacionaes. Do mesmo modo, foi muito frequentado o curso de medicina veterinaria, dado com o rigor indispensavel á formação de technicos perfeitamente habilitados para os misteres dessa profissão.

Instituto Biológico
de Defesa Agri-
cola.

A experiencia de dez annos mostrou que alguns serviços e laboratorios do Ministerio da Agricultura não podiam produzir os resultados que eram de esperar, já por estarem na dependencia de outras repartições, já por falta dos recursos necessarios.

A defesa agricola do paiz não se fazia convenientemente. Quando alguma grande praga ameaçava as plantações, era mistér improvisar commissões para combatel-a. De outra parte, si alguma companhia de navegação exigia certificado de sanidade dos productos vegetaes destinados à exportação, o interessado corria de uma para outra repartição, sem encontrar quem tivesse investidura legal para dar-lhe tal documento com valor internacional.

A fiscalização da importação de productos agricolas era tambem completamente nulla.

Ao fundar-se o Ministerio da Agricultura, criaram-se os laboratorios de Phytopathologia e Entomologia Agricola para orientação da nossa defesa agricola; mas nada de continuo e systematico produziram: intervinham apenas indirectamente com advertencias, estudos originaes, publicações em revistas, distribuição de publicações avulsas, e nada mais.

Era força mudar-se de orientação.

O Instituto Biologico de Defesa Agricola, criado pelo decreto n. 14.356, de 15 de setembro de 1920, iniciou seus trabalhos a 20 de outubro. Installado com economia, dispõe, não obstante, dos elementos precisos para satisfazer aos seus propositos com o maior proveito.

Compõem o Instituto cinco ordens de serviços: o de Phytopathologia, que se encarrega do estudo dos fungos parasitas e dos fungicidas e suas applicações; o de Entomologia agricola, que estuda os insectos nocivos e os insecticidas; o de Selecção de Plantas immunes ou resistentes, que trabalha no sentido de obter variedades de plantas proprias para o nosso meio e mais resistentes ás pragas animaes e vegetaes; o de Vigilancia sanitaria vegetal,

que fiscaliza a exportação, a importação e o transitio dos productos no paiz; e o Laboratorio de microbiologia do sólo, incumbido de pesquisar os microorganismos que concorrem para empobrecimento ou fertilização do sólo.

A parte de applicação se faz no campo de demonstrações, que o Instituto mantém em Deodoro.

Em collaboração com o Serviço de Inspeção e Fomento Agrícola, o Instituto estende sua acção aos Estados e destes recebe informações e elementos de estudos. Elle funciona com plena autonomia; attende a quantos lhe pedem auxilio ou conselho sobre os processos de combate ás pragas, tão numerosas entre nós e que representam por toda parte uma das maiores preocupações dos que se entregam ao cultivo da terra, e, no caso de alguma praga de character generalizado; está habilitado ao serviço de assistencia necessario para debellal-a.

A publicação do boletim do Instituto iniciar-se-á com a presfeza que o trabalho de impressão permittir, e constituirá annualmente bom *Vademecum* de entomologia agricola é phytopathologia para os agricultores.

Comparados com os de 1919, os trabalhos do Instituto de Chimica não decresceram. Instituto de Chimica

Avultado foi o numero de analyses effectuadas, quer sobre materias primas, quer sobre generos do paiz e do estrangeiro, á requisição de particulares ou de outras dependencias da administração publica.

Expediram-se tambem alguns certificados de exportação.

A actividade do Instituto, quanto a este ramo de attribuições, diminuiu bastante, devido ás facilidades que os exportadores encontram em portos que, destituídos de laboratorios, lhes fornecem, apesar disso, certificados de embarque. Estados ha onde semelhantes attestados se passam de conformidade com o ponto de vista da legislação local, que favorece a má fabricação dos productos.

Dahi a conveniencia de reformar-se a legislação federal que regula o assumpto.

O concurso de preparação profissional, que este estabelecimento vinha dispensando ao desenvolvimento das industrias e ao progresso agricola do paiz, foi quasi nullo este anno, por falta de matriculas nos cursos. Situado a grande distancia da cidade, a frequencia rareia pela concurrencia de cursos mais accessiveis, qual o da Escola Polytechnica. Accresce que os cursos desta Escola, como os da Escola Superior de Agricultura, diplomam os seus alumnos; ao passo que o Instituto de Chimica não confere gradação de especie alguma.

O Instituto conseguiu terminar alguns trabalhos scientificos, que se acham em via de publicação.

Aprendizados agricolas

Por sua escassa diffusão nas diversas zonas do paiz e, mesmo, pela acção negativa dos seus programmas, demasiado vastos e theoreticos, os aprendizados agricolas tem exercido influencia pouco perceptivel no preparo de trabalhadores para as fainas da lavoura. Cumpre reformar esses estabelecimentos, no sentido de dar-lhes feição mais pratica e sujeital-os a fiscalização rigorosa e assidua.

Estações geraes de experimentação

Em virtude do decreto n. 8.319, de 20 de outubro de 1910, que criou o ensino agronomico, fundaram-se entre nós as primeiras estações experimentaes.

Taes institutos, imprescindiveis á transformação da economia rural de qualquer região, não tinham produzido, ou por deficiencia de technicos ou por falta do material necessario, resultados apreciaveis.

Merecem, entretanto, mencionadas as tentativas que, de 1916 a esta parte, recommendam o labor da Estação Geral de Experimentação de Campos. Ensaios de aperfeiçoamento da canna de assucar, pela reproducção sexual, estão sendo alli convenientemente desenvolvidos e abrindo caminho á solução de um dos nossos mais

interessantes problemas economicos. Para chegar-se aos typos chamados puros, estudos originaes de excepcional importancia foram emprehendidos com exito completo.

A mesma Estação está se empenhando no combate systematico a uma nova praga de grande virulencia, apparecida em 1912 na Uzina Laranjeiras, e cuja propagação se faz temida. Essa praga já foi identificada pelos especialistas do Instituto Biologico de Defesa Agricola do Ministerio da Agricultura, como o *Tomaspis paranã, Distant*, parasita perigosissimo pelos estragos que produz.

O Governo não tem poupado esforços para completar o aparelhamento das estações existentes, e provê, neste momento, a installação de outras nas regiões mais necessitadas do seu concurso.

A grande utilidade dos patronatos agricolas, onde se transformam em elementos uteis á sociedade centenaes de menores retirados da ociosidade e do vicio, aconselha a sua multiplicação.

Patronatos agricolas

Mantidos pelo Governo existem actualmente oito, dos quaes funcionam os seguintes: Visconde de Mauá, Pereira Lima, Wenceslau Braz e Casa dos Ottoni, em Minas Geraes; Monção, em S. Paulo; e Annitapolis, em Santa Catharina. Estão sendo montados os de Vidal de Negreiros, na Parahyba, e Barão de Lucena, em Pernambuco.

Além desses, subvenciona o Governo os patronatos Campos Salles, Delfim Moreira e Muxambinho, no Estado de Minas Geraes, e no Estado do Rio Grande do Sul, o de igual nome, subdividido nas secções de Bento Gonçalves, Cachoeira, Santa Rosa, Bagé, Alegrete, Julio de Castilho, Caxias, Rio Grande, Santa Maria, Porto Alegre e Viamão.

Estão em via de ser installados: Outeiro, no Pará; Therezina, no Piahy; Senador Pompeu, no Ceará; Taquaritinga e Jaboticabal, em S. Paulo; Pelotas, no Rio Grande do Sul, e Itabuna, na Bahia.

A lotação actual dos patronatos em actividade e em installação é de 1.630 menores.

Considerada a lotação média de 100 alumnos para cada patronato a installar, vê-se que, no corrente exercício, poderão ser amparadas pelo Serviço de Povoamento 2.330 crianças de 10 a 16 annos, além dos menores de 16 a 18 annos que os cursos complementares subordinados ao Serviço de Industria Pastoral podem soccorrer.

Os menores occupam-se em trabalhos agricolas e profissionaes, cujos productos se destinam ao consumo dos estabelecimentos ou ao melhoramento das installações.

O trabalho util dos menores é devidamente remunerado. A remuneração recolhe-se á Caixa Economica em cadernetas individuaes.

Os menores desligados dos patronatos e cursos complementares são collocados em trabalhos adequados á sua profissão, mediante a assistencia do Serviço de Povoamento.

Serviço de Inspecção e Fomento Agrícolas

O Serviço de Inspecção e Fomento Agrícolas foi reorganizado pelo decreto n. 14.184, de 26 de maio proximo passado.

Os inspectores agronomos e ajudantes de inspectores, distribuidos pelo paiz; embora em numero ainda insufficiente, iniciaram praticamente, de norte a sul, o estudo das condições da lavoura e das industrias correlatas. Desse contacto estreito com o productor estão-se colhendo dados preciosos, mediante os quaes poderá fazer-se juizo exacto das lacunas da nossa producção e dos melhoramentos que esta requer. As fórmulas de inquerito para esse fim adoptadas visam ao conhecimento particular de cada cultura.

Obteve resultado satisfactorio o questionario proposto sobre o preço actual das terras em cada ramo agricola, e o do custo do trabalho rural. Neste momento, em que as vistas da immigração estrangeira se voltam para o Brasil, é da maior vantagem investigar todas as questões que se

prendem com a organização do trabalho e o regimen da propriedade agricola.

O Serviço cogitou por igual de levantar a estimativa das colheitas, com o pensamento de organizar o balanço da producção agricola, por meio de quadros e diagrammas que mostrem o volume das safras, a proporção entre estas e as sementes, segundo a fertilidade dos terrenos, e abranjam periodos comparativos em que as differenças para mais e para menos tenham indicação por totaes.

Estuda-se ainda outra ordem de factos, como sejam o *stock* e a cotação dos generos nas diversas praças do paiz. Será isto segura fonte de informação para o productor quanto ao estado actual dos mercados e, portanto, auxilio valioso á boa collocação dos artigos de sua lavoura ou industria.

Na organização da nossa carta agronomica, guia indispensavel para a exploração conscienciosa de nossas terras, empregam-se actualmente esforços accurados. O Serviço de Inspeção e Fomento Agricolas já procedeu á divisão dos Estados em zonas, de accôrdo com as condições do sólo, relevo topographico, clima, extensão e repartição das culturas. Colhidos nessas zonas os dados necessarios, serão elles posteriormente confrontados com os mappas, relatorios e demais elementos concernentes á geologia do paiz, e facilitarão assim o levantamento methodico da carta.

Segundo os algarismos apurados, o consumo de adubos, no anno findo, não attingiu a 30.000 toneladas. Evidentemente, é total assás inexpressivo do ponto de vista das necessidades das nossas culturas, duas das quaes, o café e a canna de assucar, reclamam urgentemente o concurso scientifico desses fertilizantes.

Importa um dos deveres mais sérios do Ministerio da Agricultura o colleccionar e vulgarizar as boas sementes, bem assim acompanhar de perto o emprego das que distribue.

No correr de 1920 distribuíram-se aos agricultores 601 toneladas de sementes diversas, correspondentes á utilização de uma área de 20.000 hectares de terra, aproximadamente. O total de plantas fornecidas orçou em 35.226 mudas de arvores frutíferas, proporcional a uma área de 35 hectares.

Para o combate á saúva e outras pragas communs de hortas e pomares, forneceram-se 4.131 caixas de formicida, 10 caixas de sulfureto de carbono e 2.697 kilos de insecticidas diversos.

Estação experi-
mental de ce-
reaes

Mostram algarismos da nossa exportação como o Brasil se conserva tributario, ha largos annos, dos paizes productores de trigo.

Apesar dos succedaneos farinaceos que possuimos, a producção do trigo, como elemento immediato de nutrição, foi nos tempos coloniaes, e continuou a ser nos tempos modernos, a preocupação constante dos que se interessam pelo incremento das nossas culturas, factor capital do nosso desenvolvimento economico.

Após o fracasso de algumas tentativas, os ensaios dos ultimos annos patentearam a sem razão da dependencia em que temos vivido.

Todo o trigo que consumimos pode ser produzido no Brasil mesmo. Para tanto, os Estados do Paraná, Santa Catharina, Rio Grande do Sul e parte de S. Paulo offerecem excepçoes condições de clima e de sólo. E', pois, questão unicamente de estímulo patriótico, o vermo-nos contemplados, dentro de espaço relativamente breve, na classe dos povos que produzem trigo em abundancia.

Em complemento das providencias já iniciadas, prepara o Governo a fundação, no Rio Grande do Sul, de uma estação experimental de cereaes, da qual muito espera, quer quanto ás experiencias culturaes, quer no que diz respeito á selecção e acclimação das especies. O terreno da estação abrange uma superficie de 75 hectares e será

dividido em diversos *planteis*: de ensaios preparatorios, de cereaes, de *pedigree* e de multiplicação.

A estação será situada no municipio de Alfredo Chaves, em terras já offercidas e doadas pelo governo do Estado.

E' lisonjeiro registrar que, apesar de iniciados em julho os trabalhos, depois de passada a época propicia ás lavras, o esforço não foi inteiramente baldado. Construíram-se viveiros provisorios, cuidadosamente sementeados, que facilitarão a escolha das plantas matrizes, necessarias ao inicio da selecção individual no corrente anno.

Com o aproveitamento de sementes originarias do Uruguay, da França e da Tcheco-Slovaquia, plantaram-se trinta e tres variedades de trigo, seis de cevada, onze de aveia e duas de centeio.

Para estender a acção proveitosa do Serviço de expurgo e beneficiamento de cereaes, adoptou o Governo varias medidas, entre as quaes a construcção de tres novas camaras de expurgo. Muito, entretanto, ha ainda que fazer para insinuar ao commercio a utilidade desse Serviço. O Governo, pelo decreto n. 14.377, de 24 de setembro ultimo, ampliou-lhe as attribuições, convencido da importancia que neste momento assume o problema da valorização dos nossos productos exportaveis, os quaes, desde que disponham de perfeita sanidade, poderão conquistar, de modo permanente, os mercados estrangeiros.

Expurgo e beneficiamento de cereaes

Da boa semente depende, no maior numero dos casos, o exito da producção e a prosperidade do productor.

Serviço de Sementelras

O emprego do grão, limpo de impurezas e com a facultade germinativa perfeitamente verificada, assegura, desde logo, a ausencia de joio, de plantas parasitas e de materias inertes, a regularidade do crescimento, em summa, a colheita igual e abundante.

Toda a contabilidade de qualquer exploração agricola gyra em torno dessa operação diminuta, mas essen-

cialmente delicada: a aquisição da semente. Melhorar, por consequencia, a semente, é levar á columna dos lucros e perdas apreciavel economia.

O decreto n. 14.825, de 24 de agosto de 1920, instituiu o Serviço de Sementeiras para a multiplicação e selecção das sementes, ensaios de adaptação e acclimação, investigações geneticas, divulgação de noções sobre o uso da boa semente, etc.

Os campos de producção e *planteis* de ensaio de sementes estão fundados em Deodoro, Rezende e S. Simão.

A producção do primeiro, com uma área trabalhada de 102.000 m², está calculada em 40.000 litros de milho catete e 3.656 de arroz hollandez. A do segundo, com uma área de 120 hectares, em 60.000 litros de milho e 200.000 de arroz. Este campo forneceu ainda á Exposição Pecuária 1.249 fardos de feno e capim gordura e 1.011 fardos de palha de arroz. A producção do terceiro, com a área plantada e a plantar de 926.630m², está avaliada em 90.000 litros de milho e 25.500 de arroz. Nos *planteis* deste campo fizeram-se experiencias sobre 25 especies de sementes.

Os resultados obtidos inculcam a conveniencia da criação de novos campos racionalmente distribuidos pelo paiz, para estender-se mais e mais o raio de acção do Serviço de Sementeiras, de conformidade com as especialidades culturaes de cada zona.

Classificação commercial dos productos agricolas

Como se fez com o café, ha necessidade de decretar a classificação commercial de certos productos agricolas, taes como a borracha, o algodão, os cereaes, as fibras, o cacau e o fumo.

O factor que mais concorre para desvalorizar, por exemplo, a borracha brasileira, é a sua falta de classificação commercial na base americana. Tem assim o maior mercado desse producto, que é a America do Norte, oportunidade de especular livremente com o nosso artigo.

Outro tanto succede com o algodão, sem classificação commercial que o filie em determinados typos, segundo as suas qualidades. Por esta razão, ao chegar á America do Norte ou á Inglaterra, é considerado typo sem pauta, o que basta para criar-lhe ambiente desfavoravel e ser cotado por preços que não reflectem fielmente o seu valor real. Desse facto resultam ainda as alternativas de preço, que acarretam sempre avultados prejuizos ao productor e ao industrial.

Identico facto passa-se com os cereaes e demais generos de lavoura, todos unanimes em reclamar a mesma systematização.

Como integrante dessa medida, convirá estabelecer igualmente o padrão, ou typo official das classificações, que adoptarmos para cada um dos nossos productos agricolas.

O Serviço do Algodão, criado pelo decreto n. 14.117, Serviço do Algodão de 27 de março do anno findo, só em agosto, após a phase de organização, pôde iniciar os seus trabalhos.

• Cada vez mais se accentúa a utilidade do novo Serviço.

No momento presente, em que manifesta é a escassez da materia prima nos centros manufactureiros do mundo, volve-se de preferencia para o nosso paiz a attenção dos industriaes que trabalham a valiosa fibra.

Como consequencia desse phenomeno, impõe-se ao Governo cuidar da formação e fixação de nossas especies culturaes. Com este designio installaram-se as estações experimentaes e os campos de cooperação. Concomitantemente tratou-se de exterminar as pragas do algodão, melhorar a qualidade de suas fibras pela selecção das sementes, aprimorar o aspecto exterior do producto nas uzinas de beneficiamento, e finalmente reduzir o volume dos fardos nas prensas de alta densidade.

Com programma tão complexo, o Serviço do Algodão, apesar das difficuldades inseparaveis de todas as instal-

lações novas, já apresenta resultados de valia, nos poucos mezes em que vem regularmente funcionando.

Procedeu-se em todos os Estados ao inventario dos *stocks* existentes, e avaliou-se ainda a safra de 1919 e 1920.

Com o material colhido em excursões technicas, identificaram-se varias pragas, algumas dellas novas no Brasil. Entre as que já eram conhecidas contam-se a *pectinofora* e a *alabama*, que reclamam combate immediato, pois já causaram a alguns lavradores prejuizos no valor de 80 a 90%.

Para melhor exercer essa vigilancia, faz-se mistér que a importação de sementes não seja facultada sinão nos portos onde haja apparatus de expurgo. Estes apparatus já vão sendo installados em alguns Estados algodoeiros.

São animadores os resultados praticos colhidos pelos Estados de Sergipe e Parahyba, que, com verbas relativamente exiguas, teem conseguido, em dois annos, limitar consideravelmente os damnos da *lagarta rosea*.

A reduccão de 15 % dos estragos da *gelechia*, obtida neste ultimo Estado, deve constituir estímulo para os outros que teem no algodão a sua principal fonte de receita.

Por entendimento do Governo federal com os dos Estados, o do Maranhão criou, em dezembro ultimo, o Serviço do Algodão; o Estado da Parahyba vae reformar o seu Serviço, que será calcado nos moldes do decreto federal de 27 de março; e os Estados de S. Paulo, Bahia e Alagoas estudam bases para identico fim.

Como complemento de todo esse plano, o Governo, no uso da autorização constante da letra *h*, art. 47, da vigente lei da despesa, expedirá opportunamente as necessarias instrucções para a defesa do algodão.

O Serviço do Algodão estudou as causas determinantes da esterilização das sementes transportadas nos vapores costeiros, e verificou os effeitos perniciosos da acção prolongada do calor nos porões menos ventilados.

A publicação feita nos Estados a respeito dos *stocks* existentes nesta praça, das condições do mercado e cotações do artigo, tem despertado geral interesse entre os lavradores.

Por suggestões do Governo federal, os governos dos Estados do Maranhão, Alagoas e Bahia reduziram os impostos de exportação do algodão, exemplo logo seguido pelo de Pernambuco. E' de esperar se faça o mesmo nos demais Estados productores.

As delegacias regionaes cuidaram dos campos de cooperação, que tem liberalizado aos agricultores uteis ensinamentos praticos.

Prepararam-se dois campos no Maranhão, tres no Piauhy, dois no Rio Grande do Norte, cinco na Parahyba, quatro em Pernambuco, um em Alagoas, quatro em Sergipe, dois na Bahia e um em Minas Geraes.

As delegacias regionaes distribuíram sementes seleccionadas, sulfureto de carbono e verde Paris, com os necessarios ensinamentos em cada caso. Fizeram o expurgo das sementes destinadas ao plantio ou á sahida para os Estados e para o estrangeiro.

Nas duas estações experimentaes de Coroatá, no Maranhão, e Pendencia, em Soledade, na Parahyba, prepararam-se os campos de experiencia, destinados a fazer a selecção das especies indígenas, a fixação dos seus caracteres nobres e a acclimação de variedades exoticas. Os trabalhos proseguem com actividade; já estão plantados os referidos campos e atacadas algumas construcções.

Iniciaram-se tambem os serviços da Estação de Igarapé-Assú, no Pará, cujos campos já devem estar plantados neste momento.

O Governo trata de reprimir as fraudes commettidas no beneficiamento do algodão e de diffundir as uzinas centraes, com estabelecer ainda, nos portos de embarque, o limpamento e a alta prensagem.

Todas essas medidas tendem a influir na qualidade do producto, e garantir por um beneficiamento perfeito os bons caracteres das fibras do nosso algodão.

Acham-se já funcionando, com o auxilio da União, seis uzinas de beneficiamento em Pernambuco e tres na Parahyba. Estão em construcção uma no Rio Grande do Norte, tres no Ceará, uma na Parahyba e uma em Minas Geraes.

O Serviço procede actualmente á collecção de amostras das especies de algodão brasileiro, para organizar o mostuario dos nossos typos. O Governo pensa em adoptar uma classificação commercial que melhor consulte os nossos interesses, a cujo fim usará da autorização votada em 1917.

Oleos vegetaes

Depois da ultima guerra, começaram os povos a comprehender mais praticamente o valor das riquezas nativas. Já agora todos porfiãam em ver nas reservas de materia prima e na conquista dos mercados o segredo da prosperidade futura.

Além dos productos agricolas exportaveis, ha em abundancia no seio do Brasil um sem numero de artigos de utilidade immediata. Entre elles avulta o oleo vegetal, notavel assim pela influencia que actualmente lhe toca na industria dos combustiveis e lubrificantes, como pelo papel economico que desempenha na fabricacão de generos alimenticios.

O movimento intenso que se opera em todas as regiões fornecedoras de oleo ao consumo industrial, encerra salutar aviso ao desdém com que temos encarado a exploração dos nossos vastos recursos.

Quando se considera a immensa costa que possuímos, quasi toda baldia, e ao mesmo tempo se sabe que o Brasil é a patria de numerosissimas palmeiras oleaginosas, tem-se, forçosamente, a idéa da colossal riqueza latente que nos circunda.

A cultura systematica do côco da praia offerece uma das fontes de renda mais consideraveis, com a vantagem para nós de que o coqueiro, que em outras regiões tropicaes não frutifica sinão depois de oito annos, no Brasil produz, em condições normaes, logo após o quarto anno de plantação, mórmente si cultivado nas vizinhanças do mar.

Como o coqueiro, a palmeira babassú representa opulento thesouro, notadamente para os Estados do Maranhão e Piauhy. No primeiro, a renda de exportação desse producto já attinge a cerca de 13.000.000\$, em menos de um decennio.

Em identicas condições, embora em proporções mais modestas, estão as palmeiras do tucum e da macahubeira ou mocojubeira, em quasi todo o norte.

No estudo das nossas palmeiras é bem, antes de tudo, determinar o teor em oleo de suas amendoas, quanto ás especies, aos climas e sólos locaes, de modo que se possam indicar com segurança as variedades mais proprias á exploração industrial. E' este trabalho que vão emprehender os laboratorios recentemente organizados pelo Governo.

Os grãos oleaginosos constituem industria que convém tambem desenvolver. O caroço do algodão, o ricino, o amendoim, o gergelim, cultivados em larga escala e mediante processos racionaes; rasgarão igualmente á economia nacional dilatados horizontes.

Durante o anno transacto a Estação de Pomicultura de Deodoro soffreu importantes alterações. Nella fixaram-se os campos experimentaes do Serviço de Sementeira, Viticultura, Fumo, Instituto Biologico de Defesa Agricola, Industria Pastoril e Escola Superior de Agricultura.

Estação de Pomicultura de Deodoro

A Estação exportou 13.209 enxertos de laranjeiras diversas e 444 de mangueiras.

Da Estação Experimental de Patagones, na Republica Argentina, recebemos collecções de varios frutos europeus e asiaticos.

O numero e a variedade de plantas augmentaram ainda com a aquisição de exemplares do Instituto Agromico de Campinas e pomares particulares, sitos nos Estados mais proximos desta Capital.

A Estação resente-se da falta de sementes de plantas frutíferas do norte do paiz, bem reputadas e facilmente acclimaveis.

Serviço de Viticultura

Interessado em incrementar no Brasil a plantação da vinha, e orientar, ao mesmo tempo, technicamente, uma industria que em alguns Estados do sul já assume proporções bastante lisonjeiras, fundou o Governo, na Estação de Pomicultura de Deodoro, uma secção especial dessa cultura.

O Ministério da Agricultura está procedendo experimentalmente ao estudo das melhores variedades exóticas e á selecção e multiplicação das especies já acclimadas. Estará assim, dentro em pouco, habilitado a distribuil-as com seguro critério, conforme as condições agrológicas e climatológicas das diversas zonas do paiz, e poupar ao viticultor a tarefa ingloria de cultivar castas menos resistentes ou improprias á natureza de suas terras.

Serviço de valia prestará ainda a referida secção no concernente ao tratamento racional da vinha e aos meios de combater a *phylloxera* e outras molestias conhecidas. Ella organizará o registro das especies cultivaveis, o que vale fazer a collecção de todas as castas adaptadas ao paiz, e proporcionará a pratica necessaria a todos quantos concorrerem ao Campo Experimental de Deodoro com o intuito de se instruirem na plantação e cuidado da vinha, especialmente aos alumnos da Escola Superior de Agricultura.

A plantação do campo é de cerca de 30.000 pés, que representam 52 variedades das melhores especies conhecidas.

O primeiro viveiro foi constituído com 100.000 bacellos de diferentes qualidades, destinados á producção directa e indirecta, o que põe o Governo em condições de satisfazer, d'ora em diante, ás requisições dos viticultores, sem necessidade de adquirir no mercado, como antigamente, bacellos ou estacas, que nem sempre correspondiam á qualidade desejada, ou offereciam as condições de sanidade imprescindiveis a uma cultura remuneradora.

No proposito de augmentar a exportação do fumo nacional, que as estatísticas attestam ser ainda insignificante, resolveu o Governo, a exemplo do que praticara em relação á vinha, criar na Estação de Pomicultura de Deodoro uma secção para a cultura experimental dessa planta. Cultura do tabaco

A secção, sob a direcção technica e autonoma de um especialista, destina-se não só ao ensaio e introducção de variedades novas, como a melhorar, por selecção e cruzamento, as variedades já existentes. Destina-se, além disto, a produzir sementes dos typos cõmmerciaes mais afamados, a aperfeiçoar os processos de cultura e manipulação das colheitas até agora usados, a ensinar aos produtores os melhores methodos de cura, o valor economico dos adubos chimicos, a diagnose e tratamento das molestias, a classificação e acondicionamento apropriado aos productos, de accôrdo com as exigencias dos mercados, etc.

O campo de cultura experimental do tabaco produziu, no anno proximo findo, 12 kilogrammas de sementes de fumo, variedade *White Hester*.

O desenvolvimento da industria sericicola tem-se mostrado nestes ultimos tempos tão animador, que é de esperar seja, dentro de breves annos, factor importante da riqueza nacional. Sericultura

As facilidades que encontram no Brasil o cultivo da amoreira e a cria do bicho de seda estão a indicar a ne-

cessidade de se estimular essa industria entre nós. Somos dos maiores consumidores de seda importada, e, entretanto, estamos perfeitamente em condições de produzi-la para o nosso consumo e até para exportá-la.

A Estação Sericicola de Barbacena, unico orgão instituído para promover a propaganda e diffusão da sericultura no paiz, patenteou, em 1920, a animação crescente que ella vae despertando e os capitaes que está attrahindo. Conviria dotar esse estabelecimento de recursos pecunia-rios e pessoal sufficiente para actuação mais ampla e intensa, e mesmo fundar outros congengeres nos Estados, onde as experiencias com a cultura da amoreira e a criação do bicho de seda teem sido já coroadas de exito.

Concurso de tra-
ctores

A mão de obra é ainda entre nós assumpto carecente de solução. A escassez de braços, tanto nacionaes como estrangeiros, mantém ainda em limites mesquinhos a área lavrada do paiz.

A immigração ajudará a resolver o problema, mas por si só não bastará. Forçoso é substituir a exiguidade do elemento humano pela capacidade do aparelhamento mecanico.

Mas, si é verdade que a pequena cultura, em geral extremamente retalhada e privada de avultados capitaes, se contenta com aparelhos leves e de facil deslocação, outro tanto não acontece com as grandes explorações e a lavra das terras difficeis. Para estas, a adopção dos arados motores de grande poder se impõe como medida ao mesmo tempo efficiente, rapida e economica. O tractor é a machina especializada na cultura intensiva e no amanho das vastas superficies.

Com esta comprehensão, iniciou o Governo a propa-ganda e encorajamento da motocultura no paiz.

Industria pastoril

Inaugurou-se, a 4 de julho do anno passado, a 3ª Exposição Nacional de Gado, na qual se exhibiram mais

de mil exemplares das diversas raças e especies de animaes domesticos. Neste certamen, verificou-se o quanto se desenvolveu a pecuaria nacional, da primeira exposição de 1917 á de 1920, apesar de havermos tido quasi suspensa, no decorrer de 1914 a 1918, a importação de reproductores das raças finas estrangeiras.

Ainda que probante dos rapidos progressos de alguns Estados, esse concurso revelou a carencia, cada vez mais accentuada, de educação profissional dos nossos criadores.

Existem criadores de gado bovino das raças Hereford, Shorthorn, Polled-Angus, Hollandeza, Shwitz e Indiana, que exploram os seus rebanhos com fins economicos determinados, e podem dispensar a orientação official. Constituem, porém, excepções localizadas nos Estados que, por suas aptidões economicas, teem sido mais favorecidos pela União, ou pelos seus proprios governos, no desenvolvimento do ensino e das industrias pastoris. A maioria exige a assistencia de um orgão orientador que, sciente das necessidades e possibilidades de cada região, possa, baseado em dados seguros, amparar a iniciativa privada, afim de conduzi-la á pratica dos modernos processos de zootecnia, que é aliás o que, dentro dos seus actuaes limites, vem fazendo a repartição respectiva.

Foi em observancia da necessidade desta assistencia que, na reforma do Serviço de Industria Pastoral, o Governo dotou de recursos amplos os serviços zootecnicos.

Com os creditos especiaes concedidos pelo Congresso para ajudar a importação de reproductores das diversas especies, importaram-se, em 1919, 296 bovinos, em parte destinados aos estabelecimentos do Ministerio da Agricultura. O favor foi revigorado na lei orçamentaria de 1920, reduzido, porém, ao frete gratuito para os animaes de raças finas e á quota de 400\$ para os animaes de raça zebú, entrados pelo porto da Victoria e pelos demais do norte do paiz.

Elevado foi o numero de reproductores recebidos por esse meio e distribuidos de accôrdo com as exigencias e as condições dos diversos Estados da Republica.

Em 1920 o Posto Zootechnico de Pinheiro vendeu 44 reproductores bovinos importados e 36 nascidos no estabelecimento, 11 asininos, 214 suinos e 22 caprinos. Cedeu ainda 18 reproductores bovinos, 2 suinos e 22 caprinos.

Do Posto Zootechnico de Lages e das fazendas-modelo de Santa Monica e Ponta Grossa tambem sahiram varios reproductores de raça.

Até fins do presente exercicio estarão definitivamente installadas as fazendas-modelo de Catú, no Estado da Bahia, Urutahy, no de Goyaz, e Riachuelo, em Pedro Leopoldo, no Estado de Minas Geraes.

Na Directoria do Serviço de Industria Pastoral foram, como nos demais serviços anteriormente remodelados, separados os trabalhos puramente especulativos dos de exclusiva administração.

Para maior efficiencia dos serviços que competiam á Secção de Veterinaria, no conjuncto dos quaes a tarefa propriamente experimental se confundia com a applicada, o Governo afastou a pratica das medidas defensivas contra as enzootias e epizootias da parte meramente pesquisadora de laboratorio. Por esse criterio fez-se a divisão de funcções entre os diversos orgãos de execução e fiscalizaçã, taes como as inspecções de carnes e derivados, commercio de gado, leite e annexos, e completou-se, assim, o aparelhamento da defesa sanitaria animal, compativel com o actual desenvolvimento economico da nossa pecuaria.

Na séde da Directoria proseguiram os trabalhos de immunizaçã contra as babesioses. Attingiu a 239 o total de animaes submittidos a esse processo durante o anno findo. Desses 239 bovinos, 117 pertenciam a particulares e 122 ao Governo. No decurso da immunizaçã morreram 7 bovinos, ou sejam, apenas, 2,95%.

Avolumou-se o movimento de vacinas e sôros, comprados uns, produzidos outros, nos laboratorios do Serviço. Esse movimento foi de 31.300 doses de sôro contra a peste dos porcos, e 4 litros de virus; 1.800.000 doses contra o carbunculo symptomatico e 2.000.000 de doses contra o carbunculo bacteridiano. Os laboratorios fabricaram 317.530 doses de vaccina contra a pneumo-enterite dos bezerros. Já dei o algarismo das sahidas de vacinas contra o carbunculo bacteridiano, o carbunculo symptomatico, e a peste dos porcos. Contra a pneumo-enterite foram fornecidas 168.480 doses.

Do confronto das sahidas de vaccina em 1919 e 1920, resalta sensível augmento de consumo. Esse augmento, porém, não denuncia maior extensão dos surtos epizooticos; e sim mais perfeito conhecimento, por parte dos criadores, dos meios de defesa dos seus rebanhos.

A febre aphtosa, que tão avultados prejuizos tem causado em outros paizes e se mostra quasi endemica no nosso, mereceu detida attenção do Congresso de especialistas que se reuniu na Republica Argentina em outubro proximo passado, com o intuito de uniformizar officialmente as medidas necessarias á sua eradicaçào. A esse Congresso a nossa Delegaçào apresentou memorias originaes sobre a applicaçào do processo brasileiro de sôrovaccinaçào na prophylaxia da aphtosa, os quaes conquistaram elogiosas referencias.

Entre nós, fòcos epizooticos de certa extensão foram extinctos com o emprego da sôro-vaccinaçào, o que reduziu a proporçõeas minimas a área de contagio existente nos Estados de Minas Geraes e Rio de Janeiro.

Com a ultima reorganizaçào dos serviços da Directoria de Industria Pastoral, o Governo ficou habilitado a conhecer mais promptamente o estado sanitario dos nossos rebanhos, e a intervir mais rapida e efficaçamente para que a exploraçào animal occupe o lugar predominante, que lhe compete entre as diversas fontes da riqueza nacional.

Registro de lavra-
dores e archivos
de marcas de
animaes

Com o fim de facilitar o levantamento estatístico dos agricultores domiciliados no territorio nacional, adoptou o Governo, de certo tempo a esta parte, o alvitre de facultar, unicamente aos lavradores inscriptos no Registro especial, os favores constantes das leis orçamentarias. Taes favores comprehendem não só a distribuição de plantas e sementes seleccionadas e de sôros e vaccinas usadas na therapeutica e prophylaxia das molestias que affectam o gado, como tambem auxilios pecuniarios para a importação de animaes de raça e construcção de banheiros, e isenção de direitos aduaneiros para os instrumentos de lavoura e reproductores de especies finas.

Apesar, porém, dessa protecção e de ser a inscripção absolutamente gratuita, os resultados tem sido mediocres, por falta, sem duvida, de propaganda intelligente e pertinaz. De 1909 a 1919 o coefficiente de inscripções se expressa apenas por 13.155 lavradores e criadores. Em 1920 effectuaram-se 2.061 inscripções, contra 1.785 no anno precedente.

Foram expedidos titulos de propriedade correspondentes á venda de 239 marcas officiaes "Ordem e Progreso", contra 180 em 1919.

Escola de Minas
de Ouro Preto

Fundada pelo sabio professor Gorceix e por elle dirigida com autoridade e vocação verdadeiramente notaveis, durante cerca de duas decadas, a Escola de Minas vae se esforçando por manter esse prestigio tradicional; o facto, porém, de viver longe dos centros de cultura e dos grandes meios industriaes explica naturalmente o estar decahindo, de certo tempo a esta parte, do seu florescimento primitivo.

Deu-lhe recentemente o Governo nova regulamentaçaõ, com o fito não sómente de consolidar em um estatuto unico as disposições do antigo regulamento e as do Codigo de Ensino do 1º de janeiro de 1901, pelas quaes se regia, sinão tambem de melhor distribuir o ensino pelos

differentes annos do curso e introduzir na organização administrativa algumas modificações julgadas opportunas.

No periodo lectivo de 1919-1920 foi de 146 o numero de alumnos matriculados nos diversos annos do curso, com a percentagem de 54% de approvações nos exames finais de primeira e segunda épocas.

Em face da perspectiva de criação, em proximo futuro, de uzinas siderurgicas e do desenvolvimento que vão tendo as explorações carboníferas, cumpre sem duvida dar maior alcance pratico a algumas das disciplinas da Escola, taes como a geologia, a electrotechnica e a siderurgia.

A subvenção votada pelo Congresso para a installação do curso de chimica industrial, renovada durante alguns annos, muito ha de contribuir para que se complete o apparelhamento das secções já existentes na Escola, destinadas aos mesmos estudos, e se funde uma nova secção para ensaios de combustiveis.

Vão sendo coroados de exito os esforços do Governo *Industria mineral* em pról das industrias metallurgicas e do carvão. Para seu desenvolvimento excusado é encarecer a influencia da lei n. 4.246, de 6 de janeiro deste anno, que estende ás novas empresas metallurgicas os favores da lei n. 3.991, de 5 de janeiro de 1920, e proroga por mais dois annos os beneficios ahí dispensados á industria nacional do carvão. Resta agora que novas companhias se formem, com os mesmos objectivos, e que as pequenas e incompletas empresas existentes correspondam a tão uteis iniciativas, pelo estímulo e aperfeiçoamento dos seus methodos de trabalho.

Outra conquista valiosa para o progresso de nossa industria mineral é, sem duvida, a nova lei de minas (n. 4.365, de 15 de janeiro de 1921), a qual define a propriedade e as relações entre o proprietario do sólo e o descobridor da mina, e permite melhor aproveitamento das riquezas do sub-sólo, sem prejuizo da propriedade da superficie, que pode ser aproveitada para fins agricolas.

Carvão

E' ainda de pouco alcance a contribuição que nos offerecem as jazidas carboníferas do sul do Brasil.

No Rio Grande do Sul a mina de S. Jeronymo continúa em primeiro plano, com extracção annual de cerca de 230.000 toneladas. Espera-se que esta cifra duplique, logo que a empresa termine a installação electrica destinada a accionar osapparelhos subterraneos de desmônte e tracção mecanica. Não logrou ainda a companhia montar as machinas de lavagem e enriquecimento, que o nosso carvão exige para attender convenientemente ás necessidades communs da industria; todo o esforço no sentido de aperfeiçoar o producto continúa a ser feito por processos rudimentares, que consistem em selecciona-las cabeceiras e peneiral-o na superficie.

A empresa de Butiá, apesar de estar situada nas vizinhanças da de S. Jeronymo e empregar os mesmos methodos rotineiros, conseguiu, por effeito de selecção mais cuidadosa, um producto incontestavelmente superior, sinão praticamente mais estimado. Pena é que a extracção dessa mina esteja restricta a cerca de 30.000 toneladas annuaes, sem esperança de maior volume em curto prazo.

Limitada é tambem a producção da Jacuhy, que orça mais ou menos pelos mesmos algarismos, em consequencia de obstaculos, difficilmente superaveis, nos trabalhos subterraneos.

Contrasta, entretanto, com a lenta realizacão dessas tentativas o facto animador e sobremodo significativo de que todo o combustivel, extrahido das minas do Rio Grande do Sul, conta com sahida certa e immediata. Como principaes consumidores figuram alli as estradas de ferro e as industrias locaes. Essa freguezia tem servido, extreme de qualquer outro auxilio, para estimular os esforços das companhias. O consumo immediato livra-as do risco da depreciacão do producto, resultante da demora prolongada no porto do Rio Grande.

A nova administração do Lloyd Brasileiro cogita de estabelecer, naquelle e em outros portos, vastos depositos de combustivel para abastecimento de seus cargueiros, os quaes passarão a usar exclusivamente carvão nacional, enquanto os navios de passageiros o queimarão misturado, na maxima proporção possível, com o carvão estrangeiro. Isto virá dar grande impulso á nossa industria.

De accôrdo com esse projecto, a Estação Experimental de Combustiveis e Minerios, criada no Serviço Geologico, fará experiencias sobre os melhores processos de queima do nosso carvão em caldeiras maritimas, e a essas experiencias assistirão turmas alternadas de foguistas daquela empresa, que se habilitem a, mais tarde, reproduzir, em larga escala, a bordo dos navios de carga e de passageiros, os processos verificados mais convenientes e rendosos.

As minas de Crissiuma e Tubarão, em Santa Catharina, lutam com os mesmos tropeços. A primeira beneficia seu producto e o transporta em pequenos vapores; sua extracção, avaliada em 30.500 toneladas por anno, é consumida em Santos e só raramente chega ao Rio de Janeiro. A segunda está construindo uma larga installação para lavagem e enriquecimento do carvão.

A de Urussanga, no mesmo Estado, inicia a montagem de grandes machinas de beneficiamento. Esta companhia aguarda apenas que os trilhos da linha ferrea, destinada ao transporte do seu producto, cheguem ao ponto terminal, para começar a exportação em vasta escala.

Como quer que seja, vale salientar que, completadas as installações, poderão as nossas minas do sul produzir annualmente cerca de um milhão de toneladas de carvão, o que representará, sem duvida, notavel concurso no sentido de libertar do combustivel estrangeiro as industrias do Brasil.

A Uzina Esperança, em Minas Geraes, mantém-se como fonte unica de recursos ás fundições e officinas

mecanicas nacionaes. Sua producção de gusa é aproximadamente de 15.000 toneladas por anno. Actualmente fazem-se alli experiencias de fabricação de aço em pequeno conversor de Bessemer. A mesma companhia espera montar, dentro de pouco tempo, pequena uzina de fabricação de aço em forno electrico.

Na cidade de S. Paulo existe actualmente um forno electrico, com capacidade de mil kilogrammas, para o fabrico do aço de gusa e *sucata*, e, ao lado desse, outro pequeno forno electrico, destinado á fundição de gusa para moldagem, em substituição do cupola. O funcionamento deste pequeno forno fez-se necessario em vista do preço elevado a que chegou, depois da guerra, o coke de fundição.

Annuncia-se que a Companhia Electro-Metallurgica Brasileira terá em funcionamento, até o fim do corrente anno, em Ribeirão Preto, uma fabrica de aço laminado, em condições de produzir desde o gusa em forno electrico com carvão de madeira, até as mais complexas operações siderurgicas.

O *Anglo Brazilian Iron and Steel Syndicate* propõe-se, por sua vez, a montar, não mui distante desta Capital, fabricas de ferro e aço, que empregarão os processos da electro-siderurgia.

Bem inspirado andou o Governo ao criar a Estação Experimental de Combustiveis e Minerios.

Costumam dizer os entendidos que os carvões brasileiros teem todos a mesma homologia constitucional. O que se apura, entretanto, é que, para o expurgo de impurezas, cada um delles requer aparelhamento especial. Em relação a uns, basta fragmental-os em pequenos pedaços; quanto a outros, faz-se necessario pulverizal-os. Assim, só depois de experiencias cuidadosas e repetidas se poderá discriminar o processo applicavel a cada um delles em particular.

Na propria Inglaterra sentiu-se, ha poucos annos, a necessidade de fundar uma estação experimental de com-

bustivel. Foi isso em 1917, e desde então, com essas experiencias, já despendeu o Governo britannico cerca de um milhão de libras, ou sejam 25.000.000\$ de nossa moeda.

Aos ensaios já enumerados dos nossos minerios de ferro, ha mistér accrescentar os que se estão realizando na Suecia com os processos electro-siderurgicos ora alli dominantes, entre os quaes merece destaque a fabricação directa do aço em forno electrico. Tanto a hematita de Minas Geraes quanto o coke de nossos carvões do sul, que em ensaios preliminares esplendidamente triumpharam, vão ser alli, de novo, industrialmente experimentados.

Os factos em resumo expostos predizem auspiciosamente o futuro da siderurgia no Brasil, cuja prosperidade será o mais solido fundamento de nossa independencia economica.

Poucas teem sido, no Brasil, as pesquisas de jazidas de petroleo, presentemente um dos mais prezados combustiveis mineraes. Vehemente, entretanto, é a presumpção da existencia de taes jazidas em alguns Estados. O conhecimento incompleto da estructura geologica do paiz deve ser a causa do fracasso das investigações até agora feitas.

Petroleo

Proseguem, todavia, os estudos e sondagens nos pontos onde a stratigraphia do terreno parece entremostrer as características de formação de poços petroliferos. E' assim em Alagoas, no Riacho Doce, na Bahia, em Coruripe, e no Paraná, proximo á estação Marechal Mallet. Outras pesquisas vão encetar-se em S. Paulo e, si possível, no Amazonas. E' principalmente, porém, em S. Paulo e no Paraná que o Serviço Geologico vê maiores probabilidades da existencia de minas de petroleo.

Sómente no caso de falharem as investigações em torno daquelle precioso combustivel, é que devemos cogitar da distillação dos schistos betuminosos, que possuímos bastante ricos.

Os Estados Unidos, o maior productor de petroleo do mundo, começam a recear que os seus campos petrolíferos se estejam empobrecendo, e julgaram já de bom alvitre tomar medidas quanto ao aproveitamento dos schistos. Alguns industriaes tentaram applicar alli os processos escocезes, que acarretaram, em curto periodo, a fallencia de varias empresas. Para obviar a esses inconvenientes, o Governo norte-americano julgou acertado consignar a quantia de 560:000\$ á installação de uma estação experimental de schistos betuminosos, cuja dotação annual é de 280:000\$000.

Para a exploração de terrenos petrolíferos tem ultimamente apparecido propostas e solicitações de firmas e capitalistas estrangeiros.

Forças hydraulicas

Pois que fornecem energia para as operações siderurgicas, principalmente para os fornos, em que se fabrica e se refina o aço, as forças hydraulicas constituem elemento de maxima importancia na industria do ferro.

De não menor alcance será o aproveitamento das cachoeiras para electrificação das vias ferreas nacionaes de trafego intenso, naquellas zonas onde o custo do combustivel torna mais economico o emprego da energia hydro-electrica.

O cadastro de nossas forças hydraulicas continúa a ser feito da maneira digna de louvores pelo Serviço Geologico. Si bem que começadas as operações depois do meiado do ultimo anno, já podemos, todavia, contar cerca de doze cachoeiras estudadas no valle do Parahyba e seus affluentes, no Estado do Rio de Janeiro e em S. Paulo, no rio Grande, em Minas, e mais tres projectos de quédas artificialmente geradas, além dos trabalhos relativos ao salto Guayra, na divisa do Paraguay, e á cachoeira de Paulo Affonso, em Alagoas.

Para que se repute completos, necessitam ainda esses estudos não só de medição continuada, que estabeleça

o regimen definitivo de cada corrente, mas tambem de alguns levantamentos especiaes, que suggiram a solução mais economica para captação da energia ou para aproveitamento das represas na irrigação dos solos agricolas.

Afigura-se-me que desponta nova phase para as lavras de diamante no Brasil.

Diamantes

Ha cerca de um seculo eram as regiões diamantíferas de Minas e da Bahia que mais abundantemente proviam da preciosa pedra os mercados de joias do mundo. De cincoenta annos para cá, porém, descobriram-se, na Africa do Sul, jazidas continuas desse mineral, em rochas eruptivas, sob a fórmula de chaminés, susceptiveis de lavra pelos processos vulgares de exploração dos minerios subterraneos. A larga producção das minas do Cabo desthronou o Brasil, tanto que trouxe como consequencia o quasi abandono de nossas jazidas de alluvião.

Ficara-nos apenas o monopolio dos *carbonados* e do material da industria das perfuratrizes, de valor quasi duplo do diamante e que tem, a bem dizer, ainda agora, seu unico centro de producção em Lavras Diamantinas, na Bahia. Mas estudos recentes e novas pesquisas parecem revelar em nossas regiões diamantíferas a existencia de jazidas em tudo semelhantes ás da Africa do Sul, iguaes a estas em teor de diamantes e mesmo superiores pela qualidade das pedras.

E' de esperar, assim, que em breve se intensifiquem as lavras de taes jazidas, e volte o Brasil á posição de realce, em que já estivera.

O ouro explorado no paiz varia hoje de 4.000 a 5.000 kilos por anno. E' a producção constante de duas minas, que trabalham com maxima regularidade e sob os preceitos mais economicos da technica.

Ouro

Do cotejo das estatisticas, bem que muito deficientes, dos tempos passados, quando o Brasil figurava

entre os grandes productores do valioso metal, pode-se calcular que já produzimos cerca de 2.500.000 contos de réis, ou sejam 3,1 % de todo o ouro extrahido no mundo.

Quasi todo esse ouro provém de alluviões, que representam o enriquecimento secular das erosões. Para extrahil-o, a mão de obra mais barata que ainda existiu, a do escravo, suppria a deficiencia dos processos rudimentares da mecanica e da hydraulica. Actualmente, a mão de obra encareceu de tal modo que acabou por tornar impossivel essa exploração. No mundo inteiro, hoje em dia, é a alta dos salários o maior obstaculo á lavra das minas de ouro, monopolio da mecanica e da chimica modernas.

No passar das alluviões para os filões ou para as camadas mais profundas do sólo, tem-se reconhecido que, em geral, as nossas jazidas são antes de teor baixo, de 10 a 12 grammas por toneiada, e exigem assim o tratamento de enormes quantidades de minerios pelos processos mais aperfeiçoados.

Pretende-se que o ouro da Guyana brasileira continúa a ser explorado e exportado pela Guyana franceza. Seria possivel isso em outros tempos, quando não havia alli jurisdicção nem autoridades brasileiras. Hoje, com a fundação de nucleos coloniaes na zona fronteira, ora percorrida para esse fim por uma commissão do Serviço do Povoamento, a hypothese é pouco admissivel.

Tambem alli se acha um funcionario do Serviço Geologico a fazer estudos technicos da região, onde se encontrou realmente ouro em alluvião, já em grande parte lavrada, em área aproximada de dez kilometros quadrados, no divisor do Calçoene, do Cassiporé e do Araguay.

Essas explorações foram feitas pela *The Carsovene and Development Anglo French Gold Mining Company*.

Actualmente, faiscadores, com instrumentos rudimentares, ainda extrahem ouro bastante para pagar-se do seu penoso trabalho.

Na mesma zona afflora um leito de carvão de pequenas dimensões.

Está-se fazendo o levantamento topographico e geologico da região, bem como estudos da possança e valor das jazidas.

Fizeram-se estudos geologicos completos sobre a occurrencia de cobre na serra da Pedra Branca, em Picuhy, Estado da Parahyba. Os affloramentos estendem-se por área consideravel, e o teor médio do minerio á superficie mostra-se comparavel ao das grandes jazidas hoje exploradas no mundo. Faltam apenas pesquisas em profundidade que indique a cubação da mina. A capacidade productiva desta torna-a digna de todo o interesse, como possivel fonte do metal indispensavel aos conductores da energia electrica, gerada pelas nossas quedas de agua.

Cobre

Na Bahia, em Carahybas, não longe da Estrada de Ferro do S. Francisco, existe outro deposito nas mesmas condições.

Igualmente de muito valor e muito mais numerosos são os depositos do Rio Grande do Sul, os quaes, pela proximidade das jazidas carboniferas, estão fadados a uma exploração local mais intensiva.

A turma que estuda a cachoeira de Paulo Affonso, na Bahia, fez, de passagem, ligeiro reconhecimento nas jazidas de chromita das cabeceiras do rio Itapicuri, nas proximidades da estação de Santa Luzia, da via ferrea Bahia-S. Francisco.

Ferro chromado

A jazida consiste em leites de minerio, encerradas no *gneiss* da região, e se distende em área aproximada de 250.000 metros quadrados. O minerio, que parece industrial, revela o teor de 36 % de oxydo de chromo.

Durante a guerra exportaram-se mais de 10.000 toneladas desse minerio.

Serviço de Protecção aos Índios

Os serviços a cargo da Directoria de Protecção aos Índios entraram definitivamente em phase de firme prosperidade e desenvolvimento.

Nos 27 estabelecimentos que possui, os trabalhos de agricultura e pecuaria foram muito melhorados.

A' cultura dos cereaes tradicionaes entre os indios juntou-se a da canna de assucar, algodão, trigo, centeio, arvores frutiferas, alfafa, consolida e outras forrageiras, que estão assim sendo levadas ao interior dos mais remotos sertões.

A criação de animaes melhorou tambem com a introdução de reproductores de raças nobres, tanto bovinos, como asininos, caprinos e suinos.

Os productos florestaes — caucho, seringa, castanhas do Pará, oleo de copahiba, poaia, etc. — continuam a ser explorados pelos indios.

Explora-se agora tambem a extracção de madeiras de lei, para cujo aproveitamento industrial foram installadas serrarias mecanicas em tres estabelecimentos.

Os processos racionaes de beneficiamento do sólo e dos seus productos, pelo emprego de machinas, vão-se communicando das povoações indigenas aos postos de protecção, cada um dos quaes se torna assim, pelo exemplo, uma escola em que as populações sertanejas se familiarizam com os instrumentos da lavoura moderna.

Outra influencia benefica, exercida por esses estabelecimentos, é a propagação dos cuidados hygienicos nas residencias e installações de terreiro, bem como a adopção de medidas para o combate da verminose intestinal.

A instrucção primaria e a de alguns officios elementares de utilidade nesses lugares afastados é actualmente ministrada em 17 estabelecimentos do Serviço. Installou-se, outrosim, a primeira escola de musica na Povoação indigena de S. Paulo. Ensina-se, além disto, aos jovens indios, nos postos de protecção existentes ao longo da linha telegraphica de Matto Grosso ao Amazonas, o uso dos aparelhos Morse.

A proxima commemoração do centenario da Independencia parece estar pedindo os nossos cuidados para este problema da protecção e civilização dos indios, que foi objecto de especial attenção dos homens daquelle grande época, como o attestam os projectos e esforços de José Bonifacio e Guido Marlière. Na impossibilidade de prover aos respectivos trabalhos em todo o territorio da Republica, seria assás justa homenagem ás aspirações daquelles promotores da Independencia dotar o Serviço de Indios com os recursos necessarios para levar-se a effeito, ainda no corrente anno, a pacificação das tres tribus mais temidas dentre quantas ainda vivem em hostilidade com os civilizados: a dos Parintins, no Amazonas, a dos Urubús, no Maranhão, e a dos Caigangs, no Paraná. A despesa global para a execução desse trabalho, dentro do prazo maximo de um anno, está avaliada em 300:000\$000.

Outra providencia de grande alcance para a effectividade da protecção, que a Nação dispensa aos restos das nossas populações primitivas, é a decretação das leis e regulamentos a que se refere o paragrapho unico do art. 6º do Codigo Civil.

Por falta dessa legislação, continuam os indios em muitos Estados sujeitos a injustificavel tutela, não obstante as recommendações do Governo e ingentes esforços empregados pelos funcionarios do Serviço, no designio de libertal-os do odioso regimen, condemnado desde a catechese do padre Antonio Vieira e ora innovado pela erronea interpretação que, nessas paragens, alguns juizes locais estão dando áquelle dispositivo do Codigo Civil.

Além dos trabalhos regulamentares a cargo de seus varios departamentos technicos, realizou a Directoria Geral de Estatística, com exito, no 1º de setembro de 1920, o recenseamento geral da população. Com aproveitar o numeroso pessoal encarregado de effectuar esse vasto inquerito, cuidou tambem do levantamento de outras estatísticas de

grande alcance economico, taes como os censos da agricultura e das industrias em todo o territorio da Republica.

Os resultados já obtidos deixam antever que serão fartamente compensados os sacrificios impostos ao Theouro, para levar a termo empreendimento de tão grande vulto.

A remessa do material censitario para todas as localidades do interior do Brasil fez-se com perfeita regularidade, apesar dos embaraços decorrentes das distancias a vencer em limitado prazo e dos precarios meios de transporte em lugares onde as vias de communição, nem sempre faceis, soffrem a influencia de causas naturaes desfavoraveis; como acontece nos extensos Estados do Amazonas, de Matto Grosso e de Goyaz, cuja circulação interior depende quasi exclusivamente do regimen fluvial.

Não obstante essas difficuldades, o material chegou opportunamente ao seu destino, o censo effectuou-se na época fixada e terminou no devido tempo a collecta dos boletins para o inicio das verificações, revisões e apurações provisórias, actualmente quasi concluidas em todos os Estados. Destes, alguns teem já o material prompto para a apuração final e outros já reuniram, na séde das delegacias, os documentos remettidos pela quasi totalidade dos municipios.

Os resultados parciaes até agora conhecidos correspondem á expectativa da Directoria, que apurou para o Districto Federal a população de 1.157.873 habitantes, contra 811.443 no recenseamento municipal de 1906 e 522.651 no censo federal de 1890.

A publicação dos resultados geraes do censo, no anno proximo vindouro, será forçosamente um dos mais significativos contingentes para o realce das festas com que vamos commemoçar o centenario da nossa Independencia.

práticos, de ordem economica e interesse agricola, industrial e commercial.

Uma proveitosa excursão pela Amazonia forneceu-lhe grande cópia de material de herbario, plantas vivas e sementes. Só as *exsiccata* obtidas do museu paraense, mediante permuta, attingiram a 2.184 exemplares, representantes de mais de 50 familias. Entre as plantas vivas e sementes figuram especies florestaes e outras, cujos productos revestem alto valor industrial e commercial.

Proficuas foram, quanto aos estudos de dendrologia economica, as excursões levadas a cabo pelo professor de silvicultura da Universidade de Yale, o Dr. Khitford, o qual, em companhia de um dos naturalistas do Jardim, percorreu vastas zonas florestaes do sul do paiz, e colheu, investigou e preparou apreciavel material de herbario e mostuario, cujas duplicatas a secção de botanica estuda e identifica neste momento.

Outras culturas de especies uteis estão sendo submettidas a ensaios, como a da quina. E' sabido que esta especie exige grandes altitudes extremes de geadas. Deverá, pois, ser cultivada em terras elevadas e seccas, provavelmente nas do centro dos Estados do nordeste.

O quinario de que se cogita é um hybrido de duas especies peruvianas, e encerra maior percentagem de alcaloide do que as especies conhecidas e commercialmente exploradas. Pela primeira vez fenta-se, entre nós, a introdução e adopção desse precioso producto de hybridação.

A exploração da ipecacuanha, droga de largo uso pelas suas virtudes therapeuticas, constituiu objecto de particular attenção. Esta especie vae rareando, devido aos processos primitivos da extracção, que muito teem contribuido para o deperhecimento dos poaiaes do sul.

No que diz respeito a pesquisas de madeiras, plantas texteis, oleiferas, tannicas, tinctoriaes, cellulasicas, urge apparelhar o Jardim com laboratorios e pessoal tecnico idoneo. A crescente insistencia de pedidos de esclareci-

mentos e a vasta procura dos referidos productos para utilizações industriaes e commerciaes justificam de sobra tal necessidade.

As investigações agrostologicas, que interessam sobretudo as industrias pastoris, não tem sido descuradas.

Com o fim de fomentar o cultivo de plantas uteis, o Jardim Botânico distribuiu gratuitamente 1.000.594 mudas vivas de especies florestaes, ornamentaes e outras.

Fundar-se-á este anno a Escola de jardinagem, horticultura e silvicultura, de accôrdo com a ultima reforma, afim de ministrar aos aprendizes e alumnos das escolas primarias conhecimentos theorico-praticos daquelles ramos da agricultura.

Museu Nacional

O Museu Nacional continúa a prestar reaes serviços á sciencia, á população e ao paiz. Estabelecimento essencialmente destinado ao estudo e divulgação da Historia Natural e seus diversos ramos, principalmente na parte referente ao Brasil, tem procurado dar, dentro dos meios ao seu alcance, cumprimento cabal ao seu programma, colhendo material e documentação sobre os elementos do sólo, flora, fauna e habitantes regionaes. Tem, além disto, continuado a estudar o farto material já accumulado, publicado os resultados das suas investigações diffundido, entre especialistas e estudiosos, os conhecimentos adquiridos.

A divulgação da Historia Natural faz-se por diferentes processos, segundo a classe de individuos visada e os conhecimentos que a possam interessar.

Em primeiro lugar acham-se os mostruarios, que occupam as numerosas salas do Museu, franqueadas ao publico. Obedece a organização desses mostruarios a uma orientação scientifica e ao mesmo tempo pratica, que facilita o estudo dos diferentes specimens mineralogicos, botanicos e zoologicos neiles exhibidos, sua classificação, distribuição e propriedades, e evidencia igualmente os

typos anthropologicos das differentes tribus de indigenas brasileiros, seu estado de civilização, habitos, costumes, etc.

As salas de exposição tem interessado ao publico. O numero de visitantes, no correr do anno findo, elevou-se, apesar da interrupção de tres mezes, a mais de 100.000 pessoas.

Além dos mostruarios que se destinam ao publico, contribuiu o Museu durante o anno passado para o estudo da Historia Natural, fornecendo a numerosos estabelecimentos de ensino secundario, profissional e superior, colleções didacticas, constituidas por material brasileiro.

A distribuição de colleções vae sendo completada pela organização de mappas muraes de Historia Natural em que figuram mineraes, plantas e animaes brasileiros, e são destinados a substituir os mappas actualmente empregados, os quaes, preparados na Europa, offerecem utilidade muito limitáda, porque não existem no Brasil os typos nelles figurados.

Nas differentes secções e laboratorios do Museu fizeram-se pesquisas scientificas, de valor apreciavel.

Na secção de mineralogia realizaram-se estudos sobre os schistos betuminosos e as jazidas de carvão brasileiro.

Na de botanica effectuaram-se algumas observações sobre phytogeographia, physiologia e genetica vegetaes, e iniciou-se o estudo das *orchideas* do Brasil.

Na de zoologia proseguiram as perquisições sobre peixes e batracchios brasileiros.

Na de anthropologia progrediram as mensurações anthropometricas para a determinação dos typos anthropologicos brasileiros, bem como trabalhos de ethnographia e a organização do mappa ethnographico do Brasil.

Receberam-se nas differentes secções, por troca ou offerta, muitos specimens, dos quaes alguns de grande interesse. Como, porém, não é possivel garantir unicamente por dativa ou permuta a aquisição de material scientifico de natureza e procedencia apropriadas á realização dos

estudos a cargo do Museu, torna-se cada vez mais necessario que seja este habilitado com recursos sufficientes para organizar excursões de naturalistas viajantes, destinadas a colher aquelle material.

Meteorologia e astronomia

Todos os trabalhos a cargo das secções de meteorologia e astronomia, observações meteorologicas, montagem de estações, previsão do tempo, redução dos valores e medidas dos elementos magneticos, calculos das marés, determinação de longitudes e latitudes, transmissão da hora, bem assim todos os demais estudos e problemas scientificos, occuparam, durante o anno findo, a actividade da respectiva Directoria.

A installação do novo Observatorio, no morro de São Januario, pode considerar-se praticamente terminada, afóra um ou outro pormenor sem importancia. Os instrumentos astronomicos já foram transferidos do morro do Castello, onde essa repartição viveu em situação instavel por mais de onze annos, e estão sendo installados uns, e outros ajustados e rectificados.

Essa aspiração data de mais de meio seculo. A sua realização assignalará certamente, para a Astronomia e sciencias connexas no Brasil, éra fructuosa de averiguações scientificas, que largamente compensarão os esforços perdidos por tão longos annos.

Curso de aperfeiçoamento no estrangeiro

Fruto de feliz iniciativa pedagogica, o Curso de aperfeiçoamento no estrangeiro de tal modo vem correspondendo á expectativa do Governo, que representa empenho especial deste amparal-o com o maior interesse.

Criado em maio de 1918, foram, de então a 1920, enviados aos Estados Unidos, França, Suissa e Inglaterra 92 alumnos dos nossos institutos de ensino profissional.

Da primeira turma, composta de 26 alumnos, regressaram 17, que se especializaram respectivamente em entomologia e zoologia agricolas, algodão e cereaes,

fruticultura, chimica industrial e industria de oleos vegetaes, physica agricola e machinas, agricultura geral, zootechnia, chimica industrial, principalmente assucar, grandes culturas e machinas agricolas, industria algodoeira, lacticinios, pathologia comparada e bacteriologia, silvicultura, phytopathologia, trigo e chimica assucareira.

Os restantes ou continuaram a cursar por conta propria outras especialidades, ou encontraram nas officinas e laboratorios das escolas, que frequentavam, e mesmo em industrias particulares, situações pessoasas tão vantajosas que resolveram não voltar.

O Governo deseja apparellhar a Escola Normal de Artes e Officíos Wenceslau Braz, com sede nesta Capital, de modo que ella possa dar exacto cumprimento á funcção que lhe toca na organização do ensino profissional de ambos os sexos. Avocada pelo Governo logo depois de installada pela Prefeitura do Districto Federal, faltavam-lhe, no momento, alguns dos elementos essenciaes á estrutura geral do seu programma de formar, mediante instrucção technica adequada, professores, mestres e contra-mestres para os institutos officiaes e certos misteres profissionaes. Uma Escola dessa natureza carece de officinas e de material de trabalho correspondente, sob pena de faltar, pelo empirismo dos methodos, á sua missão.

Escola Wenceslau
Braz

E' força remodelar, com espirito pratico, as escolas de aprendizes artifices, e pol-as em condições de fornecer ás industrias nacionaes, manuaes ou mecanicas; os elementos especializados de que necessitam.

Escolas de aprendizes artifices

O ensino profissional; para ser efficaz, deve apoiar-se na estreita vinculação da pratica com os conhecimentos technicos, consultar a vocação ou preferencia de cada alumno e ser ministrado de modo tão completo quanto possivel. Só assim chegaremos a formar bons operarios e proporcionar-lhes oportunidade de completar, por uma

instrucção industrial de ordem mais elevada, a capacidade que tenham adquirido.

Entre os factores mais influentes da capacidade educativa das escolas de aprendizes artífices, occupa o primeiro lugar o de mestre de officinas. Deste depende em grande parte o exito que se propugna. Não basta que seja pratico, é preciso ainda que esteja em condições de saber transmittir ao alumno a instrucção. Ora alguns dos actuaes instructores não sabem sequer as primeiras letras e ignoram, portanto, os principios pedagogicos mais rudimentares.

Outra difficuldade é a impaciencia dos aprendizes, que só mui raramente concluem os cursos do officio em que se matriculam. Essa impaciencia é, muitas vezes, acoroçada pelos proprios pais, geralmente pessoas urgidas de necessidades, e que tem pressa de ver os filhos começarem cedo a perceber salarios. Dahi resulta que, logo após o segundo anno, os aprendizes deixam as escolas pelas officinas particulares, que lhes retribuem os serviços. Eis ahi uma das principaes razões da exigua população escolar de taes estabelecimentos, decrescente de anno para anno, como ainda em 1920 se observou.

Varios meios podem ser lembrados para atalhar o grave inconveniente. Dois especialmente merecem ser indicados: a precedencia de contracto entre o pai ou tutor do alumno para admissão á matricula, e o abono de diarias aos alumnos, como estatua o regulamento anterior ao decreto n. 13.064, de 12 de junho de 1918, e se pratica actualmente em quasi todas as escolas profissionaes mantidas pelo Governo dos Estados Unidos.

Expansão com-
mercial do Bra-
sil

O anno passado, em mensagem especial, solicitei a vossa attenção para a conveniencia de organizar no estrangeiro um serviço de propaganda das possibilidades economicas do Brasil, das suas riquezas naturaes, condições faceis de trabalho, progressos obtidos, etc., e bem assim

de assistência aos nossos productos nos mercados consumidores, para assegurar-lhes cotações vantajosas em confronto com os similares de outras procedencias.

Parece ter faltado tempo ao Poder Legislativo para estudar o assumpto. E' de esperar, porém, que o faça no correr deste anno.

Nosso actual systema de patentes e marcas de fabrica Propriedade Industrial deixa muito a desejar: não garante nem ao Governo nem aos inventores os beneficios que se poderiam auferir desse serviço. E' indispensavel, como ponderei na Mensagem anterior, adoptar processos mais modernos, de accôrdo com o que se tem feito nos grandes centros manufactureiros do mundo.

Condição primordial a observar na concessão de taes privilegios é a investigação prévia da novidade do invento. Essa prescripção, sem implicar a garantia formal do Estado á originalidade do invento, impedirá que se concedam patentes a coisas já incorporadas na industria e no commercio do paiz.

E' erro suppor que a publicidade prévia ameaça os direitos do inventor, uma vez que taes direitos ficam desde logo resalvados com a apresentação do pedido do privilegio.

Para assegurar o registro rigoroso das marcas de fabrica e fiscalizar, ao mesmo tempo, a concessão de patentes, torna-se imprescindivel criar organismo especial, ao qual compita, em conjunto, o desempenho dessas funcções.

Necessaria tambem é a votação de lei adequada que regule todos os casos dessa natureza, sem esquecer a fixação dos devidos desenhos, modelos e padrões, actualmente sem nenhuma garantia.

Sómente assim armado, poderá o Governo, sem lesão dos direitos de terceiros, assegurar a defesa da propriedade industrial.

Superintendencia
do Abasteci-
mento

No intuito de restabelecer a liberdade de commercio, que as circumstancias criadas pela guerra o tinham levado a restringir em protecção ás classes menos abastadas, o Governo, de accôrdo com os Estados, suspendeu pouco a pouco as tabellas de preços maximos que vigoravam em Nictheroy, S. Gonçalo e Petropolis, no Estado do Rio de Janeiro, em Bello Horizonte, Barbacena, Juiz de Fôra e Divinopolis, no Estado de Minas Geraes, e nas capitães da Bahia, Goyaz e Sergipe.

No Districto Federal adoptou-se o mesmo criterio, de sorte que a 31 de maio de 1920 ficaram abolidas as tabellas que fixavam os preços do assucar e da carne, unicos productos ainda sujeitos á fiscalização da Superintendencia do Abastecimento.

A fiscalização da exportação para o estrangeiro continuou, porém, a ser feita, tendo-se sempre em vista prejudicar o minimo possivel as nossas remessas para o exterior, criadoras de creditos em beneficio do paiz. Essa medida, por si só, não teve força para impedir que se manifestasse certa alta de preços em differentes generos alimenticios. A causa, porém, está no facto de, entre os artigos de consumo forçado, ser pequeno o numero daquelles que com relevo figuram entre os de exportação. Ha mesmo alguns que são importados do estrangeiro.

E' do dominio publico a deficiencia de assucar com que lutou o mercado. O *stock* disponivel desse artigo, no Rio de Janeiro, chegou a baixar a 29.908 saccos, incluído nesse computo o assucar mascavo vindo de Pernambuco para reexportação.

Nessa emergencia, precedido accôrdo com o gôverno do Estado, adquiriu a Superintendencia certa quantidade de assucar que manteve desafogado o mercado até fins de maio. Recomeçou então a crise, que só se resolveu em setembro, com o *stock* accumulado da safra de Campos e a inesperada baixa das cotações do assucar nas praças estrangeiras, sobretudo nos Estados Unidos. Apesar desse

phenomeno ter repercutido com intensidade nos mercados productores, a nossa exportação verificou-se em boas condições, pois que se registrou a sahida de 109.141 toneladas em 1920, contra 69.429 em 1919, ou 105.827:000\$ contra 57.630:000\$000.

O Estado de Pernambuco, o maior productor de assucar, que na safra de 1918-1919 havia obtido 3.112.300 saccos, exportou 1.011.359, ou 32%; em 1919-1920, com uma safra de 1.656.900 saccos, exportou 926.957, ou 56%.

Isto mostra a sem razão dos que accusam o Governo de haver prohibido a exportação de assucar do paiz.

O contingente da actual safra pernambucana, destinado ao exterior, attingiu, de outubro de 1920 a meados de fevereiro deste anno, a eievada cifra de 800.000 saccos.

A questão do abastecimento de carnes verdes á Capital Federal continúa a exigir o mais attento exame do poder publico. E' certo que, para a elevação do preço da carne, muito contribuiu a exportação effectuada em larga escala. Afim de que esse movimento não assumisse proporções desordenadas e perturbadoras dos mercados internos, realizou a Superintendencia um accôrdo com as empresas frigorificas, no qual fixou o maximo exportavel e o rateou proporcionalmente á capacidade daquelles estabelecimentos.

Outros assumptos analogos mereceram tambem a consideração do Governo. Destacam-se dentre elles os que se prendem ao fornecimento de leite e pão á cidade do Rio de Janeiro. Para pôr termo ás reclamações de consumidores e fornecedores, a Superintendencia interveio e logrou conciliar os interesses de uns e de outros.

Promoveu ainda a Superintendencia vasta propaganda em pról da organização de syndicatos profissionaes e sociedades cooperativas, e, em fins do anno passado, installou as primeiras feiras livres de peixe fresco, com o apoio da Prefeitura do Districto Federal e auxilio da Confederação Geral dos Pescadores Brasileiros.

As feiras livres e a construção de casas incluem-se entre os principaes elementos de solução á carestia da vida. Difficuldades, não pequenas, já foram superadas, não sómente para a manutenção dessas feiras, como também para a instalação de outros mercados livres de frutas, legumes e productos da pequena lavoura.

Junta Commercial

A Junta Commercial continúa a effectuar, com regularidade, o archivamento dos contractos e distractos sociaes, e a registrar firmas e marcas de industria e commercio, nacionaes, estrangeiras, internacionaes e dos Estados, de conformidade com as leis em vigor e tratados e convenções internacionaes.

Pertence-lhe, da mesma sorte, a nomeação de traductores publicos e agentes de leilões.

A renda arrecadada em sello foi de 1.231:522\$860 no anno de 1920, contra a de 1.055:287\$930 em 1919.

A despesa annual não excedeu de 77:000\$000.

Junta dos Corretores

A Junta dos Corretores de Mercadorias e de Navios do Districto Federal, em proseguimento da execução da tarefa a seu cargo, continuou a prestar, com pontualidade, ao commercio e ás instituições publicas e particulares, os mesmos subsidios, augmentados agora com a rapida evolução das varias fontes de nossa actividade commercial.

VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS

Tem a seu cargo este Ministerio serviços publicos, que lidam com os maiores bens do patrimonio nacional: estradas de ferro, portos de mar, navios mercantes, linhas telegraphicas, agencias postaes, além de obras de utilidade local, como as de abastecimento de agua do Rio de Janeiro e as barragens do nordeste.

Está em vias de elaboração um inquerito sobre o valor desse opulento patrimonio, para figurar, por occasião

do centenario de nossa Independencia, no quadro do nosso progresso, como das mais impressionantes justificativas do elevado algarismo da divida publica federal.

Honra a sabedoria politica dos responsaveis pelo governo de um paiz nas condições do nosso, a circumstancia de representarem as verbas do ministerio dos trabalhos publicos proporções que se elevam a 20% da parte ouro e 40% da parte papel das despesas orçamentarias, quando é certo que a renda total dos serviços industriaes, e verdadeiramente o são todos os deste Ministerio, não chega á cifra do seu custeio.

Para aggravar este *deficit*, além dos inevitaveis defeitos da administração official, contribuem, com certeza, dispensaveis exigencias de contabilidade publica, que talvez não fosse difficil corrigir, com grande beneficio administrativo e real economia do Thesouro. Não é razoavel submeter ao mesmo criterio repartições burocraticas e repartições industriaes, que não se podem dirigir fóra de um regimen de competencia technica e confiança pessoal.

Remediada essa falta, ainda assim o custeio da industria de transporte, maritimo ou terrestre, não se poderia fazer com o producto da receita. E' que a construcção dos nossos portos, com suas linhas de navegação maritima e fluvial, e das estradas de ferro, bem como o estabelecimento das linhas telegraphicas e a criação do serviço postal, são obras realizadas mais com o fim politico de auxiliar a capacidade economica das diversas regiões do paiz, do que com vistas na remuneração industrial.

Com excepção do porto de Santos e das estradas de ferro particulares que o servem, as obras publicas que temos, quasi todas federaes, não offereceram ás iniciativas individuaes campo de prosperidade duradoura.

Dos portos do Rio de Janeiro, de Santos, do Recife, da Bahia, de Porto Alegre, partiram, na penultima decada do seculo passado, linhas ferreas de penetração que, infe-

lizmente, salvo o caso de S. Paulo, não permaneceram por longo tempo em mãos particulares, e logo vieram á posse da União, sobre cujo thesouro tem pesado a industria das vias ferreas de tal maneira, que constitue hoje um caso particular do nosso problema financeiro.

Isto se depreheende claramente dos factos que vos passo a narrar, com os pormenores possiveis em documentos desta natureza.

Central do Brasil

Occupa a Central do Brasil situação privilegiada no mappa economico do paiz. Seus trilhos reúnem os nossos dois principaes centros industriaes, S. Paulo e Rio de Janeiro, praças commerciaes servidas pelos nossos mais importantes portos marítimos, por onde exportam os seus productos S. Paulo, Minas e Rio de Janeiro, além do sul de Matto Grosso e de Goyaz. Nenhum dos outros grandes centros industriaes, Pernambuco, Bahia ou Rio Grande do Sul, apresenta concentração de valores comparavel ao servido pela Central do Brasil. Avaliado em 485.011:000\$ o capital das nossas empresas manufactureiras, a parte empregada nas fabricas de S. Paulo, Districto Federal, Rio de Janeiro e Minas Geraes, monta ao algarismo de 333.900:000\$, ou 70 % do valor fabril do paiz inteiro. E o desenvolvimento das linhas da Central vae apenas a 2.438 km., quando a extensão total das nossas vias ferreas attinge á cifra de 28.594 km., dos quaes 16.066 km. concorrem ás cidades de S. Paulo e Rio de Janeiro.

Pelo ramal de S. Paulo, a Central é via de communição entre as duas maiores praças commerciaes do Brasil, com 498 km. de linha de bitola larga; e, pela sua linha-tronco, representa papel de estrada collectora da Rêde Sul-Mineira, da Oeste de Minas e de ramaes da Leopoldina. Sómente além de Bello Horizonte, a 640 km. do Rio de Janeiro, aonde chega a linha de 1^m,60 de bitola, faz a Central a vez de estrada de penetração.

De lado a importancia politica e social do caminho de ferro entre a Capital da Republica e as dos principaes Estados da Federaçãõ, o valor da Central do Brasil, como elemento do patrimonio nacional, facilmente poderá evidenciar-se pelos algarismos do seu trafego e pelo custo da sua construcção. Até o fim do exercicio de 1918, a construcção da estrada, inclusive o material rodante, estava em 458.270:859\$955, excluidos os *deficits* annuaes do custeio do trafego e o juro do capital despendido. Addicionando-se á cifra indicada as quantias gastas, nestes dois ultimos annos, com a acquisição de material rodante e o proseguimento das obras novas, verifica-se que o custo da grande rêde de viação ferrea orça por 500.000:000\$000.

Si a taes despesas juntassemos o valor daquelles *deficits*, teriamos idéa exacta do peso que representa a Central do Brasil para o Thesouro Nacional, peso que se equilibra felizmente pela somma enorme de beneficios indirectos, provindos do desenvolvimento economico, que os meios faceis de communicacão do interior com o mar estimulam e intensificam.

Conviria, entretanto, para segurança da avaliação, limitar por meio de tarifas que cubram as despesas do custeio o vulto do beneficio indirecto ao valor dos juros do capital empatado na construcção da estrada. Estes juros, á razão de 5%, representam sacrificio annual de 25.000:000\$, feito pela Nação inteira em proveito economico da zona servida pela Central. Aliás, é o que succede com todas as estradas federaes, que compõem a maioria da nossa viação ferrea: as administradas officialmente não deixam saldo; as arrendadas, que se conservam mal, deixam *superavit* muito reduzido. Das que não pertencem á União, sómente as de S. Paulo, exploradas por empresas particulares, pagam bons dividendos e prosperam.

Ainda assim, o proseguimento da construcção de estradas de ferro é a politica que o Governo federal melhor pode seguir em favor do enriquecimento do paiz,

do seu progresso e civilização. Mas, desde que essa construção não representa emprego industrial de capitães, o problema do desenvolvimento da viação ferrea fica na mais absoluta dependencia das condições financeiras do Thesouro, de onde deve sahir o numerario indispensavel ao pagamento das obras.

Todo programma de construção ferro-viaria exige a solução preliminar de um problema financeiro ligado á vida fiscal do paiz. Raramente acontece poder justificar-se, com resultados immediatos, facilmente calculaveis, dispendio avultado feito em construção de estrada de ferro.

As obras de electrificação da Central do Brasil são das poucas excepções: ellas se justificam plenamente, do ponto de vista industrial.

Ha muitos annos que se aventou o problema e se lhe indicou a solução. Em principio de 1908, já a directoria da Estrada, em seu relatório, escrevia que a "electrificação dos seus trens suburbanos, em linha circular, com vasta plataforma que facilite os embarques e desembarques, impõe-se como medida urgente e inadiavel..."

Infelizmente, não se iniciaram as obras antes da guerra, nos longos annos que decorreram de 1908 a 1914, e hoje a sua construção ha de ficar por preço muito mais elevado.

Ainda assim, a solução convém pelo lado economico. Poucos algarismos bastam para mostrar a vantagem. Por estudos a que procedeu a directoria da Central, vê-se que pagar o kilo-watt-hora a 40 réis (preço da energia que será fornecida á estrada de ferro da Companhia Paulista) corresponde a comprar carvão de Cardiff a 11\$531 a tonelada. Ora, o preço da tonelada de carvão, a partir de 1914, tem subido, de anno para anno, de 25\$578 a 54\$036, 76\$796, 137\$094, 125\$300 e 119\$112, em 1919. O anno passado, a Central despendeu 36.000.000\$ em compras de combustivel; o preço da tonelada de carvão,

devido á taxa cambial, foi superior ao que vigorou nos annos anteriores.

Assim que, si a electrificação estivesse concluída em fim de 1915, ter-se-ia feito, no quadriennio subsequente, economia nunca inferior a 43.673:000\$, quantia quasi sufficiente, ainda hoje, para pagamento das obras. Além da vantagem financeira, calcule-se a maior capacidade de transporte e o maior conforto para quem viaja.

Já se preparou edital de concorrência para as obras. O Governo espera, salvo obstaculos imprevistos, que mais de metade destas estarão construídas no fim do anno vindouro, para o que concorrerá o facto de já se acharem quasi concluídas as obras de fechamento da linha, até á estação de Deodoro, serviço preliminar indispensavel para o começo da electrificação.

Cabé aqui uma referencia á importancia do trafego da Estrada.

Tenho á mão, relativos ao exercicio de 1918, os algarismos das unidades de trafego das quatro grandes estradas de ferro de S. Paulo — a Paulista, a Mogyana, a Sorocabana e a Ingleza. Sommam essas unidades nada menos de 1.777.385.443. Pois bem, a Central do Brasil attesta o trafego de 1.134.467.498, numero que representa 96% daquelle.

O producto médio da receita da unidade de trafego dá idéa do valor das tarifas dessas estradas. Eis os algarismos : \$060,40 para a Central; \$078,28 para a Paulista; \$081,78 para a Sorocabana; \$101,61 para a Ingleza, e \$106,05 para a Mogyana.

O anno passado, a receita da Estrada de Ferro Central do Brasil montou a 84.040:000\$, cifra redonda, sujeita a verificações, que talvez a elevem á 84.500:000\$000. Foi, entretanto, inferior á despesa, que subiu a 87.356:038\$255. O *deficit* ter-se-ia reduzido, ou convertido em saldo, si o combustivel importado não se vendesse por tão alto preço.

Nessa despesa não se incluem as quantias gastas com as obras novas, como as de fechamento da linha de suburbios e as dos prolongamentos de Montes Claros e Ponte Nova.

Incorporou-se na Central do Brasil a linha de Curralinho a Diamantina, com 147 km. de bitola de 1^m,00, estrada que a União adquiriu por 7.000:000\$, mas que exige algum dispendio em obras de reparação da linha e augmento do material rodante.

Este anno, para terminar a obra antes do centenario da nossa Independencia, se iniciará a duplicação da linha de S. Paulo para a Barra do Pirahy, no trecho até Mogy, conforme reclamam as necessidades urgentes do trafego no alludido trecho.

Da verba de 50.000:000\$, concedida o anno passado para acudir á crise de transporte das estradas dirigidas pelo Governo, tirou-se o necessario para compra de 40 locomotivas, que já foram recebidas e se acham em serviço nas linhas da Central. O material de transporte, porém, encommendado a fabricas nacionaes, não pôde ainda ser fornecido, apesar de urgentemente reclamado para o melhoramento do serviço de trens de S. Paulo, onde o trafego augmenta constantemente.

Não obstante as grandes difficuldades na aquisição de material rodante e os altos preços do combustivel, pode considerar-se perfeitamente satisfactorio o serviço de transporte na Central, cuja renda, como vimos, quasi se elevou ao algarismo de sua despesa.

Oeste de Minas

Das grandes estradas de ferro de penetração, que partem da Capital da Republica, a Central do Brasil, pela sua linha tronco, segue para o norte, não muito afastada do meridiano do Rio de Janeiro, e, pelo ramal de S. Paulo, com direcção geral de leste, se desvia um pouco para o sul. No quadrante formado assim pelos dois ramos, estendem-se as linhas da Sul-Mineira e da

Oeste de Minas ; a primeira, na metade sul do quadrante ; a segunda, na parte norte, com a linha principal rigorosamente na direcção noroeste, parte de Barra Mansa, passa por Lavras e Formiga e chega hoje, depois da incorporação da Estrada de Ferro de Goyaz, á cidade de Patrocínio, distante 947 km. do Rio de Janeiro.

No seu caminho rectilíneo para noroeste, a Estrada de Ferro Oeste de Minas, neste momento já muito perto de Catalão, procura o planalto central do Brasil. Desde que sobe a serra da Mantiqueira, no caminho de Barra Mansa ao Turvo, não mais abandona as terras altas, entre as bacias do S. Francisco e do Rio Grande, até ás fronteiras do Estado de Goyaz, pouco adiante de Patrocínio, aquem de Catalão, ponto este em que encontra a Estrada de Ferro Mogyana e estabelece a concorrência de transporte tão util ao desenvolvimento da região servida.

De uma estação da linha de Formiga a Patrocínio, na villa de S. Pedro de Alcantara, a 829 km. do Rio de Janeiro, sahe o ramal de Uberaba, cuja construcção, já muito adiantada, será rapidamente concluída, assim que se liquidem as questões judiciais da Estrada de Ferro de Goyaz.

Da estação de Garças, a 179 km. de S. Pedro de Alcantara, parte a estrada de ligação da Oeste de Minas a Bello Horizonte, com o desenvolvimento de 298 km. de excellente linha de bitola de 1^m,00, quasi toda lastrada de pedra, servida por optimos edificios de trafego. A ultima estação dessa linha, edificio de aspecto grandioso, construído pelo actual Governo, teve occasião de inaugurar-a em 3 de outubro do anno passado.

Dentro de pouco tempo, a rêde da Oeste de Minas se comporá de duas grandes linhas de bitola de 1^m,00 : uma, de Barra Mansa a Catalão, com directriz rigorosamente noroeste ; outra, de Bello Horizonte a Uberaba, com directriz oeste, no traço aproximado do paralelo de 20 graus de latitude sul. E' um total de mais de 1.600 km. em

região de boas terras, onde a industria pecuária encontra condições favoráveis e a situação tropical se corrige pela altitude, de tal modo que o clima é suave e propicio á criação dos gados de grande porte.

A essa rêde de linhas principaes, de bitola de um metro, liga-se a antiga rêde de 0^m,76, entre Barbacena e Lavras, na direcção oeste, donde o nome inicial da estrada, e entre Lavras e Paraopeba, na directriz norte, que passa por Divinopolis, séde de grandes e modernas officinas de reparação.

Antes da sua liquidação, em 1903, a Companhia Oeste de Minas se havia ligado á Companhia Estrada de Ferro Barra Mansa a Catalão, cuja construcção se iniciou em 1892, de sorte que o Governo Federal, em 1903, encampou não sómente as linhas de 0^m,76 da antiga Oeste de Minas, como ainda muitos kilometros de bitola de 1^m,00, no total aproximado de 307 km. Depois da encampação, que custou 15.662:500\$, a União continuou a construir as linhas de bitola de 1^m,00 e, nestes ultimos dezoito annos, augmentou-as de 887 km. A construcção prosegue para o porto de Angra dos Reis e, logo que cessem os impedimentos judiciarios, continuará para Catalão e Uberaba.

A pequena praça de Angra não pode desviar o commercio de centro importante como o Rio de Janeiro; mas, desde que a linha se acha em trafego até Capivary e ha muito trabalho feito na descida da serra, não convém sejam suspensas as obras. De outro lado, pelo porto de Angra mercadorias de grande peso e pequeno valor se poderão exportar, embora não se deva contar com grande sahida de minerio de ferro ou manganez, cuja exportação será mais facil pela Central do Brasil ou pela Victoria a Minas.

A Oeste de Minas, além de servir a zona importante do interior de Minas, na região comprehendida entre o Paraopeba e o rio Grande, e de facilitar as communicações do Triangulo Mineiro e da capital do Estado, tem papel importante na ligação das terras de Goyaz ao porto

do Rio de Janeiro, por um caminho directo, que será concurrente do que já existe para o porto de Santos. Enquanto os trilhos da Oeste não chegarem a Uberaba, Catalão e Angra dos Reis, ha mistér proseguir-se nos trabalhos, na medida dos recursos autorizados pelo Congresso.

Para o exercicio de 1920, solicitou o Governo, e o Congresso concedeu, 7.218:151\$, destinados ao custeio do trafego; para o exercicio vigente, destinaram-se 11.312:553\$500, dos quaes 620:178\$ reservados aos 356 km. da Estrada de Ferro de Goyaz. Estes algarismos revelam a preocupação de melhorar o serviço da Estrada.

A receita bruta da Oeste subiu de 5.356:066\$352, em 1918, a 7.756:497\$927, o anno passado, inclusive a renda da Goyaz, a qual foi, separadamente, em 1918, de 627:804\$786, inferior á despesa, de 915:491\$666, nos 356 km. trafegados.

No orçamento deste anno, além dos 11.312:533\$500 destinados ao custeio do trafego de toda a rêde da Oeste, existem as parcelas de 2.000:000\$ e de 1.200:000\$, a primeira para a construcção do ramal de Angra e a segunda para despesas na Estrada de Goyaz.

Dos 50.000:000\$ que o Goveno pediu para compra de material rodante necessario ás estradas de sua propriedade e administração, reservaram-se 8.300:000\$ á Oeste de Minas, onde a crise de transporte desapareceu e em cujas estações nenhum accumulo de mercadorias hoje se observa.

Tem sido, nestes dois ultimos annos, um tanto melhorado o regimen administrativo dessa grande rêde. Os habitos de disciplina e o rigor das medidas acauteladoras dos interesses do Thesouro fazem esperar grande augmento de rendas.

Muito ha que fazer e gastar para pôr em bom pé a via permanente da linha de Formiga a Patrocinio, a qual o Governo recebeu em más condições de construcção e

muito precariamente conservada. O material rodante, de transporte e de tracção, em miseravel estado, tem sido substituído, porque pouco ha em condições de se concertar. Essa é a parte maior da estrada de ferro, cujo contracto o Governo declarou caduco. A outra parte, em continuação á linha da Mogyana, além de Araguary, tem 233 km., até Roncador, ultima estação aberta ao trafego. Muito trabalho de construcção existe nos 84 km. seguintes até Tavares, além do rio Corumbá, para cuja ponte já existe material meiallico no lugar. Não fossem as difficuldades encontradas no desembaraço dos papeis relativos ao fornecimento de recursos, e os empeços que acompanham a liquidacão de um contracto declarado caduco, a grande ponte poderia estar prompta.

A estrada para a cidade de Goyaz constitue uma das mais justas aspirações em materia de via ferrea do paiz, e a sua construcção representa o cumprimento de velha promessa feita aos habitantes dessa longinqua região.

Noroeste

Do credito de 50.000:000\$, ha pouco referido, reservaram-se 12.300:000\$ para despesas da Noroeste, que sahe de Baurú, aonde chegam os trilhos da Sorocabana e da Paulista, e vae ter a Porto Esperança, na margem do rio Paraguay, francamente navegavel até Cuyabá.

A verba orçamentaria de 1919 foi de 8.983:780\$; a de 1920 subiu a 11.854:980\$; a concedida para o corrente exercicio é de 12.534:980\$, fóra a importancia de 3.000:000\$ que, por operação de credito, poderá despender o Governo nas obras da ponte sobre o rio Paraná. A receita da Noroeste, sempre crescente, foi de 5.068:494\$170 em 1919, e montou a 6.488:345\$310 o anno passado.

Trata-se de estrada ainda em phase de formação, que continúa em regimen de grandes *deficits*, mas em cujo futuro forçoso é confiar. O caminho de S. Paulo á margem do rio Paraguay, sobre ser uma estrada de alto valor para a expansão economica do oeste de S. Paulo e sul

de Matto Grosso, tem papel de transcendente significação na vida internacional do paiz, no futuro das relações commerciaes que desejamos manter com as republicas vizinhas, Bolivia e Paraguay, a quem poderemos offerecer curto e rapido accesso ao mar.

A construcção da Noroeste realizou antiga aspiração nacional. O decreto n. 5.349, de 18 de outubro de 1904, modificou, de um golpe, as antigas concessões de duas estradas de penetração, a de Uberaba a Coxim e a de Catalão a Palma; a primeira transformou-se na de Baurú a Itapura, que ficou propriedade da Companhia Noroeste; a segunda passou a ser a linha de Araguay a Goyaz, pertencente á Companhia Goyaz, cujas linhas tiveram o seu traçado profundamente alterado alguns annos depois. Si a mudança de caminho para as margens do Paraguay e a resolução de procurar Goyaz em vez de Palma foram medidas acertadas no plano de vias ferreas do sul do Brasil, é, todavia, de lastimar que se houvesse adoptado o regimen da garantia de juros a um capital de 30:000\$, ouro, por kilometro, numa estrada de ferro onde o raio de curva podia descer a 100 metros e a declividade subir a 3%, com proveito para a empresa, ainda que peiores fossem as condições technicas da linha.

Ainda bem que se pôde modificar o primeiro projecto da companhia e se conseguiu a construcção da linha de Baurú a Itapura, de 436 km., com rampas que não passam de 20 millimetros por metro e curvas de raio superior a 150 metros.

O trecho de Itapura a Corumbá, rigorosamente de Itapura a Porto Esperança, com 837 km. de desenvolvimento, foi construido por empreitada pela propria Companhia Noroeste.

Na dupla liquidação desta companhia, primeiramente a empreitada da linha de Itapura a Corumbá, que ella não concluiu, e depois a concessão da estrada de Baurú a Itapura, despendeu o Governo federal as parcelas de

51.769:450\$400, com pagamento de folhas de medição de obras, e 37.731:000\$ em apolices da divida publica, ao typo de 85, conforme os termos do decreto n. 12.857, de 30 de janeiro de 1918, o que representa um total de 89.500:450\$400.

Assim na primeira como na segunda, naturalmente nesta mais do que naquella, tem gasto e continuará a gastar o Governo sommas consideraveis, até final consolidação do leito da estrada e conclusão das obras d'arte definitivas, de que a principal, a ponte sobre o Paraná, está presentemente em construcção.

Do emprestimo externo de frs. 100.000.000, autorizado por decreto de maio de 1908, para construcção da estrada de Itapura a Corumbá, nenhum saldo mais havia no fim de 1915, quando se abriu o credito especial de 2.200:000\$ para proseguimento das obras. A estrada foi entregue ao trafego em outubro de 1914, de maneira que, durante um anno apenas, foi custeada por conta do emprestimo. No exercicio de 1916 e nos seguintes, sob administração official, a sua vida financeira passou a figurar no orçamento federal, o que tambem succedeu á linha de Baurú a Itapura, a partir de 1918. Verificou-se, nos dois ultimos exercicios, o *deficit* de cerca de 6.000:000\$ na estrada de Baurú a Porto Esperança, quantia que se deve addicionar ao preço da encampação da Noroeste, ao emprestimo de 100.000.000 de francos e aos creditos especiaes, si quizermos ter idéa segura do custo da linha actual, ainda por se concluir e consolidar.

As grandes vantagens, porém, de ordem economica e significação internacional que della adveem para o paiz, compensam fartamente o sacrificio do Thesouro, traduzido pelos algarismos que acabamos de ler.

“Auxiliaire”

Na Mensagem do anno passado, declarou o Governo que pensava em resgatar o contracto de arrendamento da *Compagnie Auxiliaire* e transferil-o ao governo estadual.

Coroaram-se de exito as operações, e hoje as estradas, com 2.172 km., são administradas pelo Estadô, empenhado em concertar as linhas e recompôr o material rodante, que tudo se encontrava em precarias condições.

Foi no Rio Grande do Sul que a crise de transporte de viação ferrea se manifestou mais intensa, sob a acção de causas conhecidas, das quaes as principaes eram a descuidada conservação da via-permanente e a carencia de material rodante, de tracção e de transporte. A empresa arrendataria procurava justificar essa falta com as difficuldades nascidas da guerra, mas o que ella revelava era sobretudo a sua debilidade financeira.

Ante a premencia das circumstancias e á vista das clausulas do contracto da companhia, silencioso quanto á caducidade, o Governo resolveu acceitar a proposta de rescindil-o mediante o só pagamento do capital reconhecido como gasto em construcção de obras novas, e que até 1958 se deveria amortizar.

Subia este capital a 89.149:286\$334. Pelas clausulas do contracto, o Governo teria, a partir de 1935, o direito de rescindil-o, mas, além da parte capital não amortizada, deveria pagar indemnização por lucros cessantes, o que, feitos os calculos, elevaria a réis 111.398:221\$854 o preço da rescisão. A situação financeira da companhia, o clamor das reclamações contra o seu pessimo serviço, a pressão exercida pela fiscalização, concorreram para que a exigencia não ultrapassasse o limite do capital e se pudesse fixar em 200.000.000 de francos belgas, nos termos de um accôrdo feito em Porto Alegre pelos representantes das duas partes, sob a presidencia do governador do Estado, a indemnização a pagar pelo resgate do arrendamento. Esta indemnização consegui reduzil-a ainda com a obrigação assumida pela empresa de desistir de varios creditos, entre os quaes algumas reclamações já apoiadas em sentenças judiciais

O governo do Estado, pelo actual contracto de arrendamento, compromette-se a empregar na reparação das linhas e do material rodante até o máximo da quantia paga pela União á empresa belga.

Ao completar-se um anno do novo regimen, em julho proximo vindouro, poder-se-á, melhor do que hoje, dar balanço á obra realizada para solução do problema de transporte no Rio Grande do Sul.

A substituição da empresa belga pelo governo do Estado facilitou a revisão das tarifas, que não podiam deixar de elevar-se nesta época em que, por toda a parte, as despesas ferro-viarias cresceram immensamente.

Não foi pequeno o *deficit* das estradas o anno passado. A receita bruta subiu a 22.243:452\$396, enquanto a despesa chegou a 25.207:295\$711, o que significa prejuizo de quasi 3.000.000\$000. E neste calculo não se inclui o juro do capital empregado na construcção, o qual, á razão de 100:000\$ por kilometro, passa de 200.000:000\$000. O prejuizo do custeio diminuiu com o consumo de carvão extrahido de minas situadas á margem das linhas. Queimaram-se 11.065 toneladas de carvão estrangeiro e 65.306 de carvão nacional; aquelle custou em média 136\$ a tonelada e este 48\$, facto que ao mesmo tempo revela o valor relativo do nosso combustivel e mostra que a sua industria, no proprio terreno das minas, soffre a concurrencia do estrangeiro. O maior concorrente, porém, do carvão nacional, nas estradas do Rio Grande, é a lenha, de que se consumiram o anno passado 482.000^{m³}, ao preço médio de 5\$880 o metro.

O *deficit* do trafego das estradas da antiga *Auxiliaire* permite uma observação relativa á nossa industria de transportes. De longa data vinha a empresa belga reclamando elevação de tarifas; o Governo, porém, sob influencias varias, muito comprehensíveis numa democracia, retardava o deferimento da razoavel pretensão da companhia. Os directores desta tinham de attender ao justo interesse dos

seus capitalistas e, por isso, reduziam a despesa de custeio em prejuizo da conservação da linha e do material rodante. Sem tarifas compensadoras, obrigada ao pagamento dos juros do seu capital, com despesas cada dia crescentes, a companhia sacrificava a estrada na sua linha e no seu material rodante.

Isto succede por toda parte, no Rio Grande do Sul, como em Minas Geraes, em Pernambuco e na Bahia, sempre que os arrendatarios da estrada não encontram, em receita folgada, o bastante para os lucros previstos e a boa conservação da propriedade que exploram.

Por maior que seja a solitudine dos inspectores do Governo, a quem pertence a estrada de ferro arrendada, as condições do serviço tornam-se más, quando a despesa de custeio é reduzida abaixo de certo limite por força de receita insufficiente. Si a renda bruta de uma estrada não cobre todas as suas despesas, só o Governo pode manter-lhe o trafego, ainda que vá buscar no Thesouro os recursos com que fazer face ao *deficit*.

O Governo federal havia encampado, em 1901, a Estrada de Ferro Minas e Rio, com 170 km. entre Cruzeiro e Tres Corações, por £ 1.850.000, e a Companhia Muzambinho, em 1908, com 190 km., por 12.000.000\$000. Mais tarde, em 1909, arrendou essas duas estradas á Companhia Sapucahy, concessionaria de uma grande linha que vae, com 594 km., da Barra do Pirahy, passando por Caxambú, Soledade, Itajubá e Pouso Alegre, á fronteira de S. Paulo, para ligar-se com a Mogyana, na estação de Sapucahy.

Sul-Mineira

No contracto de arrendamento figurava a obrigação de construir, no prolongamento da Muzambinho, que chegava a Monte Bello, uma linha que servisse a Monte Santo e Cassia, municipios productores de café e onde a pecuaria prospera actualmente. A companhia arrendataria passou á Mogyana, com a pesada obrigação de construí-las,

mas sem os onus do arrendamento, a exploração das linhas novas, que, em 31 de dezembro último, mediam 232 km. de extensão.

Tem a Sul Mineira em trafego, fóra as linhas da Mogyana, 1.089 km., contados os ramaes da Campanha, de Alfenas, do Rio Preto e de S. José do Paraiso. Quer isto dizer que, tirados os kilometros já pertencentes á União, os adquiridos da Minas e Rio e da Muzambinho, a encampação da Sapucahy incorpora no patrimonio nacional 729 km. de estrada de bitola de 1^m,00, incluído o ramal de Lavras.

Custou esta incorporação 39.680 apolices da dívida pública, juros de 5%. Enquanto na Muzambinho o kilometro ficou em quasi 70:000\$, na Sapucahy não foi além de 55 apolices, que se não vendem ao par. Junte-se a isto a vantagem de haver a Mogyana, por conta da Sul-Mineira, construído 232 km. de estradas, e ter-se-á idéa das condições em que se resolveu o problema da Sul-Mineira, para o que muito valiosa foi a collaboração do Estado de Minas Geraes, a cujo governo de perto interessa o progresso da região servida hoje por esses 1.322 km. de via ferrea.

A vantagem da construcção dos 232 km. a que alludí, pôde avaliar-se em 10.000:000\$, capital cuja amortização e juro corriam por conta da União, nos termos da clausula VIII do contracto de 2 de janeiro de 1910.

Em taes circumstancias, calculado o valor das apolices ao typo corrente e deduzidos esses 10.000:000\$, restam 23.800:000\$ para preço dos 729 kilometros comprados á Sapucahy, o que dá o custo kilometrico de menos de 33:000\$000.

Reunidas todas as operações, a de 1901, a de 1908 e a de 1920, pode dizer-se que a União despendeu £ 1.850.000, mais 12.000:000\$ e mais 39.680 apolices de 5% na construcção de 1.322 km. das linhas ferreas, que servem ao progresso da região denominada Sul de Minas, zona extensa de terras fertéis, comprehendida entre a Serra

da Mantiqueira, o *thalweg* do rio Grande e a fronteira de S. Paulo. Deduzidos os 232 km. das linhas construídas pela Mogyana e adoptado o cambio de 20\$ por libra e o typo de 90% para as apolices, chega-se a este resultado: os 1.090 km. da Sul-Mineira, arrendados ao governo de Minas Geraes, custaram aproximadamente 85.000:000\$ ao Governo federal, isto é, menos de 79:000\$ por kilometro.

O saldo de todas as linhas da Sul Mineira foi, o anno passado, de 2.180:191\$151; nos 1.090 km. arrendados ao governo de Minas o saldo do exercicio anterior fôra de 1.844:522\$540. Muito modesto juro deixariam esses pequenos lucros ao capital gasto na construcção das linhas, si as estradas fossem obra da industria particular.

Os 1.322 km. produziram, no ultimo exercicio, a receita de 8.634:524\$005 num trafego que importou em 6.454:332\$834, o que dá o coefficiente de quasi 75%. Este algarismo deverá baixar, com uma revisão de tarifas, a valor nunca maior de 70, de sorte que a metade do lucro liquido represente o juro razoavel do capital que o Estado de Minas terá de collocar na reconstituicção das linhas e na recomposicção do material rodante, e que deve attingir a um quarto do despendido pela União no resgate das linhas arrendadas.

Em taes condições, até do ponto de vista puramente financeiro, se justifica a operacção realizada em 1920.

No extremo nordeste, a linha divisora das aguas na serra da Ibiapaba e a que, pela Chapada do Araripe, segue o espinhaço da Borborema e dos Cariris Velhos, apartam para o mar um vasto triangulo de terras, de superficie igual á do Rio Grande do Sul e onde, apesar das seccas periodicas que caracterizam a face meteorologica dessa região, trabalham quasi dois e meio milhões de habitantes.

Mais de metade desse territorio pertence ao Estado do Ceará; muito mais de metade do Ceará tem aguas que vertem para o valle do Jaguaribe; correm as outras di-

rectamente para o mar, ou então, e na maior parte, vão ter ao valle do Acarahú.

As duas unicas linhas ferreas do Ceará partem do mar, do porto de Fortaleza e do de Camocim; a primeira alcança a vertente do Jaguaribe na cidade de Quixadá, 88 km. além de Baturité; a segunda entra no valle do Acarahú pouco antes de Sobral.

Construidas ambas pela União, a de Baturité iniciada em 1870, e a de Sobral em 1880, arrendaram-se em 1897, depois de longo periodo de administração official, a contractantes diversos, e, em 1910, passaram a constituir objecto de um só contracto de arrendamento com a *Limited South American Railway Construction Company*, cuja actividade durou até 1915, anno em que o contracto caducou e as estradas voltaram á administração do Governo.

A 6 de abril do anno passado, a denominada Rede de Viação Cearense passou á direcção da Inspectoria Federal de Obras contra as Seccas, incumbida dos trabalhos das grandes barragens.

Um dos primeiros cuidados dessa Inspectoria foi adquirir material fixo e rodante para o bom aparelhamento das duas estradas, principalmente a de Baturité, que terá de transportar cimento e outros materiaes de construção para as barragens projectadas no valle do Jaguaribe e tambem no de Piranhas, servidas estas ultimas pelo ramal de Lavras a S. João e Souza, caminho de Pombal, aonde virá ter a estrada de Alagoa Grande, já contractada com a *Great Western*.

As duas linhas ferreas do Ceará teem presentemente 932 km. em trafego, dos quaes 559 na Baturité e 373 na Sobral, aquella com trilhos em Aurora, além de Lavras, e esta no boqueirão do Poty, onde o rio corta a serra da Ibiapaba, entra no territorio do Piauí e o atravessa de leste a oeste até desaguar no Parnahyba, logo abaixo de Therezina.

Cuida-se neste momento, para attender ao trabalho das barragens do valle do Piranhas, de construir a linha

de Souza ; mas a construcção da estrada do rio Poty, que ligará Cratheús a Therezina, é obra que se não deve abandonar, ainda que se faça a estrada de Petrolina a Therezina, destinada a completar o caminho de ferro de São Luiz do Maranhão a São Salvador da Bahia. Questão de tempo, Fortaleza será ligada a Sobral, e então conviria que estivesse concluída a linha de Cratheús á capital do Piauí, donde já se vae por via ferrea até São Luiz.

A ligação das duas extensas linhas de penetração do Ceará, além de contribuir para a união ferro-viaria dos Estados do Norte, representará valiosa defesa contra os efeitos das seccas, pois facilitará o abastecimento das populações castigadas pela intemperie e permittirá a retirada dos que se não puderem manter nas regiões ainda não beneficiadas. São duas paralelas de penetração norte-sul, uma que leva a Fortaleza a producção do valle do Jaguaribe e outra a Camocim a do valle do Acarahú. Bem que representem feliz traçado para servir á economia cearense em boas condições de trafego industrial, não fazem face ás despesas de juros do capital gasto na sua construcção, circumstancia aliás commum a quasi todas as estradas brasileiras, mas dão receita de trafego superior á despesa de cústeio.

Prosperaram os seus arrendatarios de 1897 a 1910, sem prejuizo da conservação da linha e do material rodante, o que, infelizmente, não se verificou na *Auxiliaire*, na Sul-Mineira e na Viação Bahiana.

Ainda no exercicio passado o saldo montou a réis 446:445\$007.

No ultimo volume de estatística das estradas de ferro, publicado pela Inspectoria, vê-se que a receita kilometrica da Baturité, no valor de 4:783\$949, foi superior á da Oeste de Minas, da Viação Bahiana, da Noroeste, da Victoria a Minas, da Thereza Christina, pouco inferior á da *Auxiliaire*, e muito pouco á da Sul-Mineira.

A propria receita kilometrica da Sobral, que não passou de 2:046\$927, é maior que a da Bahia e Minas (1:598\$165), da Goyaz, da Thereza Christina (1:532\$126), da Quarahy a S. Borja e da Currealinho a Diamantina.

Este facto traduz a relativa prosperidade da região cearense, cujas possibilidades economicas crescerão immensamente, quando realizadas as obras das seccas.

" Great Western "

A grande rêde que, com 1.617 km., actualmente liga as capitães dos quatro Estados do extremo nordeste, teve início na concessão provincial de 1870, obtida pelo barão da Soledade e transferida, em 1875, a *The Great Western of Brazil Railway Company, Limited*. A concessão destinou-se a principio á construcção de uma linha ferrea de Recife a Limoeiro.

A garantia de juro de 7% sobre um capital de 50:000\$ por kilometro desta linha, que tem hoje 270 km. em trafego, resgatou-se em 1901. Nessa occasião, porém, não se cogitou do direito de reversão, o qual só agora a União obteve, quando, em agosto do anno passado, se reviu o contracto de 1909. Reverterão tambem ao dominio federal, no fim do prazo do arrendamento, que se não alterou, 84 km. dos ramaes de Bonito e Barreiros, actualmente propriedade da companhia, como o é a linha de Limoeiro.

Além desses 354 km. de sua propriedade, a *Great Western* havia tomado, por arrendamento, em 1901, as linhas encampadas nesse anno, a saber: Natal a Nova Cruz, Parahyba a Pilar, com um ramal para Mulungú, Recife a Palmares, e Maceió a Imperatriz (União), com um ramal para Viçosa, bem como as duas estradas construidas pela União, a Sul de Pernambuco, de Palmares a Garanhuns, com um ramal de ligação á Central de Alagoas, e a Paulo Afonso, trecho de linha ferrea isolado, com 116 km., á margem do rio S. Francisco, projectado e construido para evitar á navegação o embaraço da grande cachoeira.

No contracto de arrendamento da *Great Western* figuravam todas as estradas do extremo nordeste, com excepção da Central de Pernambuco, do Recife até perto de Pesqueira, linha arrendada em abril de 1898. Em julho de 1904, aquella companhia, por accôrdo com os antigos arrendatarios, incorporou-a tambem na sua rêde. A esse tempo já se havia feito a ligação das estradas do Rio Grande do Norte e Parahyba, e de Alagoas e Pernambuco. Realizou então a *Great Western*, nos termos do seu contracto, a construcção do ramal de Itabaianna a Campina Grande, e levou os trilhos da Central de Pernambuco até Pesqueira, o que representa 131 km. de linhas novas.

No contracto de 1909, revisão do de 1904, assumiu a companhia o compromisso de levar as linhas a Picuhy, na estrada da Parahyba, a Flores, na Central de Pernambuco, e a Palmeira dos Indios, em Alagoas; porém, ao fazer-se agora a nova revisão, as linhas não tinham passado de Bananeiras, de Rio Branco e do km. 44, a contar de Viçosa, ou sejam 118 km., em cuja construcção, além de obras dispersas, a companhia allega ter gasto a importancia fixada como limite á obrigação de novas construcções.

Para justa remuneração do capital, de £ 3.500.000, inclusive o dos prolongamentos, os saldos da *Great Western* tem sido insufficientes. O de 1919 foi de 1.258.161\$503, ou, ao cambio de 20\$ por libra, meños de 2 %.

Esse juro modesto era obtido á custa de forçada redução das despesas, com prejuizo do serviço e descuido da conservação da linha.

O Governo, que não pode negar ao capital particular empregado nas industrias, sobretudo nas que tocam a serviço de utilidade publica, direito á remuneração razoavel, tinha de estudar as allegações da companhia e aceitar modificações no contracto em vigor : era empresa de longa tradição, que vinha, munida de provas, expôr a situação angustiosa da sua vida financeira e pedir em consequencia a revisão do seu contracto.

Estudou, por isto, demoradamente o accôrdo, reviu as tarifas, alterou as condições do arrendamento e está certo de haver feito justiça ao capital importado para prosperidade do paiz.

Si a empresa, para corresponder aos sentimentos que inspiraram o Governo, cumprir o contracto, como é do seu dever, muito lucrará com isso o progresso da região, e terei assim alcançado o fim que houve em mente ao assignar o decreto de 24 de agosto do anno passado, do qual é complemento o de 13 de abril deste anno, que approvou o accôrdo para a construcção dos prolongamentos da Central de Pernambuco, da Central da Parahyba, das linhas de Limoeiro e Bonito, bem como da ligação de Collegio a Atalaia, solução de continuidade que perdura no caminho de ferro de Alagoas a Bahia.

Viação Bahiana

De duas concessões pessoaes, uma feita a Alves Branco Muniz Barreto em 1853, e a outra a João Muga em 1866, aquella referente á estrada que vae ás margens do S. Francisco, e esta á que procura a Chapada Diamantina pelo valle do Paraguassú, proveem as linhas ferreas de penetração da Bahia.

Das duas linhas, com directriz geral parallela á costa, uma foi construida pela União, a que sahe de Timbó, toca em Aracajú e vae a Propriá, na direcção de Maceió; a outra foi feita, mediante concessão estadual, pela Companhia *Tram-Road* de Nazareth, e tem hoje os trilhos na vizinhança de Jequié, á margem do Rio de Contas.

A União, obrigada a encampar as estradas de sua concessão em 1901, arrendou-as logo; a de concessão estadual, encampada em 1906, esteve arrendada, passou depois á administração official e voltou agora, em dias do mez passado, ao regimen do arrendamento.

As linhas federaes, que tinham 976 km. em trafego quando foram resgatadas, pela somma de £ 3.582.500-0-0, ás companhias inglezas, estiveram, de 1901 a 1908, sujeitas

a um contracto precario de arrendamento. Por decreto de 29 de janeiro de 1909, fez-se novação do contracto, com o intento de melhorar as condições do trafego, não sómente quanto ao conforto dos passageiros, como relativamente á presteza dos transportes de mercadorias e ao serviço de conducção de carnes verdes.

Mais tarde, em 23 de outubro de 1910, este contracto foi revisto, e converteu-se em accôrdo de arrendamento das estradas existentes e construcção de novas linhas, constantes de um grande plano de viação no territorio bahiano.

Poucos mezes depois, a 31 de março de 1911, nova revisão se fez, com pequenas alterações no plano das linhas projectadas. Este foi o contracto, que, dez annos mais tarde, coube ao actual Governo rever, com o pensamento de erguer a companhia da situação que lhe criara o regimen de *deficils* no trafego e de demoras constantes no pagamento das grandes obras empreitadas, além dos prejuizos causados pela excepcional baixa das apolices que serviam a tal pagamento, e pelo encarecimento progressivo, de 1915 em diante, do combustivel e dos materiaes.

No periodo de 1911 a 1915, quando a companhia pela primeira vez pediu a revisão do contracto, o *deficit* total montava a 2.699:499\$, facto que se levou em consideração ao fixarem-se agora as quotas de arrendamento.

Pelo novo contracto, continuam as mesmas percentagens sobre a renda bruta pagas como arrendamento, mas o minimo da quota baixou ao exigido pela lei do emprestimo para o resgate das estradas de ferro. Consignou-se a obrigação de rever a clausula relativa ao preço do arrendamento em 1923, de accôrdo com o resultado financeiro dos tres ultimos exercicios.

Sobre a tabella de preços, uma das mais importantes, sinão a parte principal da revisão, já se chegou a accôrdo.

No Estado da Bahia, mais do que em qualquer outro, tem o Governo federal grandes trabalhos de construção de linhas ferreas.

Alli trafegam-se actualmente 1.933 km., dos quaes 1.146 no caminho da Capital a Joazeiro, 316 na estrada de Cachoeira a Machado Portella pelo valle do Paraguassú, 52 no Reconcavo e 418 na linha de Caravelhas a Theophilo Ottoni. Nada menos de 388 km. estão em construcção nas linhas de Jacobina a Sítio Novo, Machado Portella a Carinhanha, Bandeira de Mello a Brotas, no prolongamento da Bahia e Minas e na ligação de Buranhem a Conceição.

Já estão approvados os estudos de mais 1.624 km.; faltam os de 250 de estradas que se devem construir pelo novo contracto.

Cresceu muito a receita do exercicio de 1920, mas não cobriu ainda a despesa do custeio: o *deficit* foi de 1.085:781\$, menor, entretanto, do que o de 1919, que montou a 1.197:813\$567. O equilibrio entre a receita, a despesa, a quota de arrendamento e o juro do capital deve ser tal, que o maximo de lucro liquido do trafego não deixe ao capital juro superior a 10%. Isto poderá ser conseguido quando se fixar, em 1923, a quota de arrendamento, e sempre que se revir, de tres em tres annos, a tabella das tarifas.

Para o *deficit* verificado o anno passado, contribuiu a Estrada de Ferro do S. Francisco com 1.435:896\$279; a Centro Oeste com 126:590\$285; mas a Bahia e Minas deu saldo de 164:090\$061 e a Central da Bahia de 312:615\$008.

Na differença encontra-se o valor das glosas feitas pela fiscalização.

Leopoldina

No quadrante nordeste da Capital da Republica, em territorios dos Estados do Rio de Janeiro, Minas Geraes e Espirito Santo, em toda a região limitada pela linha-tronco da Central do Brasil e pelo littoral até Victoria, estendem-se os trilhos da *The Leopoldina Railway Company*,

Limited, com o desenvolvimento total de 2.946 kilometros, dos quaes 2.128 construidos, antes de 1897, pelas empresas que se fundiram na companhia nacional Estrada de Ferro Leopoldina, antecessora da actual companhia ingleza.

Pela densidade da sua população e pelo valor da sua economia, a zona servida por essa rêde merece dos poderes publicos, assim dos federaes como dos estaduaes, a maior solícitude para a solução dos seus problemas de transporte.

Ao liquidar-se, em 1897, a Companhia Leopoldina registrava em seus livros o capital de 371.926:600\$, representado pelo custo da construcção das suas linhas proprias, que partiam de S. José de Além Parahyba e procuravam, de um lado, Cataguazes, Ubá e Ponte Nova, de outro, Santa Luzia de Carangola e Manhuassú, e pelo preço da aquisição de estradas de ferro construidas por diversas empresas em territorio mineiro, a partir de Juiz de Fóra e Entre-Rios, e, em territorio fluminense, a partir de Mauá e Nictheroy.

Justamente essas estradas, adquiridas de quatro empresas diversas e isoladamente construidas para transportes locais, vieram a constituir, depois de incorporadas na rêde da Leopoldina, linhas collectoras, cujo custeio de trafego, em despesas de tracção, abrange a massa inteira do transporte realizado. Infelizmente, as suas condições technicas, em parte pela contingencia natural do terreno accidentado, em parte por consequencia de maus projectos, organizados sob influencias de occasião, não podiam ser mais ingratas, e a sua correcção, no que fosse possivel, exigiria largos dispendios.

O caminho do Rio de Janeiro á Zona da Matta de Minas Geraes, constituido pelas linhas da Leopoldina, obriga a uma ascensão de 843 metros em Petropolis e 1.049 em Friburgo, para chegar, no curso do Parahyba, a 273 metros em Entre-Rios e 136 em Mello Barreto.

A primeira subida exigiu estrada de cremalheira, em que o tráfego, além de caro, é limitado pela velocidade; a segunda, embora de simples adherencia, recorre a declividades excessivas, de 4% em grandes extensões, com um pequeno trecho de 9%; tem raios de curva que chegam ao minimo de 40 metros, e as suas locomotivas não podem rebocar um trem de peso superior ao seu, de sorte que por essa linha collectora os trens descem carregados, mas sobem vazios.

Passado o rio Parahyba, as estradas da Leopoldina que lhe percorrem a margem esquerda e procuram as serras divisoras das aguas do rio Doce, tem de subir a 743 metros na linha de Ponte Nova e a 922 na de Manhuassú. Na primeira, contam-se rampas de 25 millímetros por metro, que reduzem a capacidade de tracção das locomotivas a 40% do trabalho em nivel; uma se encontra, aquem de Viçosa, de 3,75 %, que reduz aquelle trabalho a 25%. Na segunda, ao subir a serra entre as aguas dos rios Pomba e Muriahé, ha rampas que reduzem a 30 % a capacidade de tracção.

Não possuem melhores condições technicas as linhas da antiga Piau e da União Mineira, que veem ter a Entre Rios. Sabido que na Central do Brasil, por exemplo, numa despesa total de 80.000:000\$, em cifra redonda, custa o serviço de locomoção 42.000:000\$ e, dentro deste algarismo, o de tracção fica em 35.000:000\$, pode calcular-se o encarecimento que as más condições technicas de uma estrada acarretam e as difficuldades do transporte por via-ferrea nas regiões accidentadas.

A companhia ingleza, em 1898, recebeu as linhas da Leopoldina, com 2.128 km., em precarias condições de conservação e muito mal providas de material rodante. O capital da velha empresa teve de soffrer depreciação de 60 %, de tal maneira que a nova companhia adquiriu por £ 5.500.000 todo o acervo liquidado. Grandes gastos, porém, logo se fizeram na recomposição das linhas, sub-

stituição de dormentes e trilhos e aquisição de material rodante. Ao mesmo tempo a nova empresa atacava em diversos pontos a construção de prolongamentos e ligações, e, assim, em 1903, a sua rede era de 2.531 km., em 1912 de 2.659 km. e, ao rebentar a guerra, media 2.907 km. Hoje a Companhia trafega, como já notei, 2.946 km.

A's despesas feitas na estrada tem-se de juntar o capital applicado na construção das obras do porto da Victoria e na aquisição de terrenos para os edificios e pateos das estações de passageiros e de cargas na cidade do Rio de Janeiro, ou sejam £ 15.219.899, que a Companhia levantou, $\frac{3}{7}$ em obrigações e $\frac{4}{7}$ em acções, ordinarias e preferenciaes. As obrigações vencem os juros de 4% umas e de 5% outras; os titulos preferenciaes teem o juro de 5 $\frac{1}{2}$ %.

Queixa-se a Leopoldina de que as suas acções ordinarias não teem logrado sinão muito mesquinhos dividendos. De 1898 até hoje, a renda desses titulos foi nulla em dois annos, inferior a 2% em seis annos, a 4% em oito annos; nos outros annos nunca excede de 4 $\frac{1}{2}$ %.

Ante esse facto, notorio na bolsa de Londres, torna-se extremamente difficil o levantamento do capital indispensavel aos melhoramentos de que necessita a via permanente, augmento do material rodante e construção das estações terminaes.

O Governo, procurado pela Companhia, duas vezes tentou resolver as difficuldades; verificou, porém, que sem prévio accôrdo com os governos de Minas e do Rio de Janeiro, de modo que a União ficasse com a fiscalização de todas as linhas, a nenhum resultado util poderia chegar.

Uma commissão nomeada pelo ministro da Viação, da qual fizeram parte representantes dos dois Estados e da empresa e o inspector federal das Estradas, sob a presidencia do Sr. João Ribeiro, ex-ministro da Fazenda, estudou a situação da Leopoldina. O seu relatorio contém

informações aproveitáveis, que serão de utilidade no momento em que se haja de voltar ao exame do assumpto.

Com o regimen em vigor actualmente, o trafego das linhas da Leopoldina e a organização de suas tarifas soffrem a intervenção de tres autoridades, a da União e as dos Estados de Minas Geraes e Rio de Janeiro, dos quaes a Leopoldina tem concessões e favores. A maior parte do trafego faz-se sob systema complicado de tarifas, umas approvadas pela União, outras por um dos dois Estados, systema quasi tumultuario, de difficilissima fiscalização. Para beneficio das regiões servidas, uma revisão completa das tarifas impõe-se evidentemente, na qual se contem as distancias a partir de um ponto unico, que deve ser a estação do Rio de Janeiro, e se adopte tabella com que o publico se familiarize e possa auxiliar a fiscalização official.

Esta revisão, feita com unidade de vistas, não pode ter por objectivo o augmento dos fretes. Quando o vulto do trafego, em peso e valor mercantil, baixa de certo limite, a elevação dos fretes pode aggravar a situação economica da região, por impedir-lhe o progresso e sacrificar-lhe o trabalho.

As difficuldades financeiras da Leopoldina decorrem principalmente da diminuição do transporte do café, cujas plantações soffrem do enfraquecimento das terras. Em 1907 transportou ella 160.000 toneladas de café; em 1918, apenas 127.000: o café deixou de representar 27,3 % da tonelagem total, para figurar com a percentagem de 9,9 sómente.

Emquanto o transporte de café se reduz, augmenta o de cereaes, cujo valor mercantil obriga a fretes baixos. Uma tonelada de café, conduzida a 250 km., tem supportado o frete de 90\$; uma tonelada de milho não paga sinão 10\$, pelas tarifas em vigor na Leopoldina. Pode-se por ahí avallar o mal que ás finanças da companhia acarreta a mudança da natureza economica da região. A transformação

das antigas fazendas de café do valle do Parahyba em fazendas de criação e plantações de cereaes, reflecte-se profundamente na vida financeira das estradas de ferro.

Com as actuaes tarifas, algumas já demasiado elevadas e outras que só poderiam supportar elevação muito reduzida, parece possível melhorar-se a situação financeira da Leopoldina, mediante o emprego de cerca de 40.000:000\$ no melhoramento da via permanente e no augmento do material rodante. A companhia pede ao Governo que se responsabilize pelo juro desse capital adicional, e, com a provavel redução do preço do combustível e outros materiaes importados, alimenta a esperança de tirar da sua própria renda não só o necessario para um lucro razoavel do capital actual, como tambem o juro daquelles 40.000:000\$000.

Não cabe nas paginas desta Mensagem o estudo completo do problema de transporte na região servida pela Estrada de Ferro Leopoldina. Julgo ter relatado o bastante para mostrar ao espirito esclarecido do Congresso a conveniencia de ser o Governo autorizado a entrar em accôrdo com os governos de Minas Geraes e Rio de Janeiro, para resolver um problema que envolve os mais consideraveis interesses economicos de importante região do paiz.

A construcção das estradas de ferro, que, em partindo de S. Paulo e do Rio Grande, se deveriam encontrar no territorio do Paraná e Santa Catharina, estacionou longo tempo, mais de um decennio, na cidade de Itapetininga, cuja estação foi inaugurada em maio de 1895, e na villa de Passo Fundo, aonde os trilhos, que vinham de Porto Alegre, chegaram em 1898.

Attingiram-se as duas fronteiras estaduaes, no rio Itararé e no rio Uruguay, em maio de 1909, a primeira, e, em outubro de 1910, a segunda; mas a Estrada de Ferro de Paranaguá a Curityba prolongara-se até Ponte Grossa, aonde chegou em 1894. Tal circumstancia permittiu a

Réde Paraná.
Santa Catharina

S. Paulo-Rio Grande atacar a construção da sua linha para o norte e para o sul, a partir de Ponta Grossa, de maneira que, em 1905, se abriu ao tráfego a estrada de S. Paulo a Curitiba e, em fim de 1910, construídos pela *Auxiliaire* os 179 km. de Passo Pundo ao rio Uruguay, se inaugurou o caminho de ferro do Rio de Janeiro a Porto Alegre.

A actividade da Companhia S. Paulo-Rio Grande não se limitou á construção dos 883 km. de Itararé ao rio Uruguay, linha central dos territorios do Paraná e Santa Catharina: ella construiu a linha do porto de S. Francisco a União da Victoria, na margem do Iguassú, com 466 km. Este trabalho, concluido ha pouco mais de dois annos, fechou o triangulo União-Rio Negro-Ponta Grossa, e tornou solidarias, em dois pontos, as grandes linhas de penetração do territorio comprehendido entre os rios Paranapanema e Uruguay.

A pesadíssima sobrecarga orçamentaria advinda com as despesas da reconstituição das estradas que, por falta de conservação da via-permanente e de reparação e augmento do material rodante, haviam chegado ás condições mais precarias, continúa a ser motivo para que nenhuma iniciativa possa tomar o Governo de gastar nessas linhas de penetração, cujo tráfego por longos annos tem de ser deficitario, tanto quanto despende na construção de linhas uteis á exploração das jazidas carboníferas do sul de Santa Catharina e do norte do Paraná.

Pertence á União a chamada Estrada do Paraná, que liga Ponta Grossa e Rio Negro a Curitiba e Paranaguá, com 406 kilometros de extensão; aos 883 kilometros da S. Paulo-Rio Grande, garante o Governo federal juros de 6% sobre o capital de £ 6.246.088, que, ao cambio de 25\$ por libra, nos dariam mais de 176.000\$ por kilometro, inclusive o material rodante. Ahi, porém, não fica todo o sacrificio feito pelo Thesouro em beneficio da construção de estradas de ferro na região de que

tratamos: no accôrdo approvedo por decreto de janeiro de 1916, estipulou-se o pagamento de juros, por antecipação, sobre mais £ 3.270.371, dinheiro considerado em deposito para se applicar na construcção da estrada de União á Foz do Iguassú, nos ramaes de Guarapuava e Paranapanema e na linha de S. Francisco a Porto Alegre. Junte-se a taes sommas a despendida com a encampação da Estrada do Paraná, no valor de £ 3.662.720, e ter-se-ão £ 13.179.197, como responsabilidade financeira da União nas estradas que servem aos territorios de Santa Catharina e Paraná.

Ao cambio de 25\$ por libra serão cerca de réis 330.000:000\$, aos quaes se deve addicionar o preço das pequenas estradas de Blumenau e Laguna, cujos *deficits* annuaes tornam ainda mais sensível o esforço do Governo Federal em proveito das terras ferteis, porém acciden-tadas, dos dois futuros Estados meridionaes.

Na réde administrada pela Companhia S. Paulo-Rio Grande, composta das linhas de Curityba a Ponta Grossa com o ramal de Rio Negro, de S. Francisco a União da Victoria, e de Itararé ao rio Uruguay com o ramal de Paranapanema, a receita total, o anno passado, montou a 17.904:648\$314 e a despesa a 14.221:496\$642. O saldo, portanto, foi de 3.683:151\$672, valor modestissimo para o juro do immenso capital posto na construcção das linhas trafegadas.

São taes, porém, as esperanças despertadas pela construcção dos caminhos de ferro nas regiões de bom clima e terrá productiva, que cumpre não esmorecer ante o resultado industrial traduzido por esses algarismos.

Aliás, as estradas, que atravessam os territorios do Paraná e Santa Catharina, não foram construidas só para benéficiar as regiões percorridas: teem papel transcendente na vida do paiz; são caminhos que ligam á Capital da Republica as suas fronteiras; e importam tambem meios de relação internacional.

Estão concluídos os estudos da estrada do Rio Negro a Caxias, a qual constituirá segunda via de Ponta Grossa a Porto Alegre, e encurtará de 389 km. a distancia do Rio de Janeiro á capital do Rio Grande do Sul. Os estudos, ordenados em 1918, ficaram promptos em principio deste anno. Tem a linha do projecto 764 km. de desenvolvimento e a construcção foi orçada em 168.420:230\$921. O preço kilometrico é, assim, de 220 contos, custo explicavel pela forte accidentação do terreno percorrido na vertente occidental da Serra do Mar, perpendicularmente aos cursos de agua que se juntam para formar o Igüassú e o Uruguay.

As evidentes vantagens da construcção de uma segunda linha ferrea de S. Paulo ao Rio Grande, fazem do problema da Estrada de Ferrô do Rio Negro a Caxias uma das maiores preocupações dos homens de governo.

Estradas isoladas

No mappa ferro-viario do Brasil, rigorosamente isoladas, assim projectadas e assim construidas, deparam-se tres estradas apenas, todas á margem do trecho encachoeirado de rios navegaveis, a montante e a jusante das corredeiras ou das quedas bruscas: são a Madeira-Mamoré, que transpõe os 365 km. de Porto Velho a Guajará-Mirim; a Paulo Affonso, que se estende pela margem esquerda do S. Francisco, de Piranhas a Jatobá, com 116 km.; e a estrada de Alcobaça a Praia da Rainha, no rio Tocantins, cujo contracto caducou antes de concluida a obra, quando a linha, trinta annos depois de concedida e vinte depois de conhecida a somma das primeiras parcelas do capital garantido com 6% de juros, contava apenas 82 km., diminuta extensão relativamente á do trecho de corredeiras do Tocantins e do Araguaya, em territorio do Pará e de Goyaz.

A pequena linha de Paulo Affonso, iniciada em 1878, em nada concorreu para o desenvolvimento da região em que passa o S. Francisco, apertado entre margens de

pedra, de Boa Vista, abaixo de Petrolina, até á celebre cachoeira, cuja utilidade industrial se resume actualmente na captação de dois mil cavallos-vapor para o serviço de uma fabrica de linha de algodão. O grande centro industrial do assucar por emquanto não recebeu o beneficio da energia hydro-electrica de que é capaz a grande queda, que, entretanto, está apenas a 300 km. de Maceió e a 400 da capital de Pernambuco. Mas não decorrerá muito tempo que não vejamos as magnificas terras de cultura da vertente maritima, entre Aracajú e Parahyba, convertidas em campo de applicação da força motora produzida pela majestosa cascata, capaz de produzir um milhão de cavallos-vapor em aguas baixas do rio.

A Estrada de Ferro de Paulo Affonso, arrendada á *Great Western*, nunca produziu renda que dêsse para o custeio, quanto mais para o juro do capital de sua construcção.

Dos caminhos de ferro projectados para a correcção do mal das cachoeiras nos cursos de agua navegaveis, o grande exemplo de realização que temos no paiz é o da Madeira-Mamoré. Foi esta estrada objecto de concessão, em 1870, a E. Church, subdito inglez, que não a pôde levar por diante. Em 1883, estudos incompletos se fizeram por ordem do Governo. Estes estudos serviram de base em 1906 a um contracto de construcção por empreitada, transferido logo depois á *The Madeira Mamoré Railway Company*, a qual, no correr dos annos de 1909 a 1912, concluiu todos os trabalhos e os abriu ao trafego, entre Porto Velho e Abunã, no principio de 1910, e entre Abunã e Guajará-Mirim, pouco mais de dois annos após.

As immensas difficuldades oppostas pelo clima, pela falta de povoamento da região e pelo seu grande afastamento, explicam a somma vultuosa do custo da construcção. Por uma obra cujo valor fôra fixado, em concorrência publica, em cerca de 25.000.000\$, o Governo

pagou, somma das medições provisórias, 45.162:520\$310, moeda corrente, e mais 1.001.000 libras esterlinas.

A companhia contractante entregou a execução das obras a outra empresa, mediante o pagamento de certa percentagem sobre as despesas realizadas, mão de obra e custo do material. Nenhuma dificuldade technica se apresentou; eram planas as terras por onde a linha se desenvolvia, com excellentes condições de traçado, e para todas as obras de alvenaria se encontrou bom terreno de fundação. O enorme encarecimento do serviço proveio das condições da vida humana, em paragens do interior, sujeitas a febres palustres, de debellação quasi impossivel sem grandes despesas de saneamento das terras e protecção individual.

A companhia constructora apresenta contas no valor de 9.222:583\$521, que affirma foram empregados no serviço de saneamento. Só nessa parcella, que não figurou no orçamento primitivo, nem figura na avaliação provavel das nossas estradas, temos 25:000\$ por kilometro, custo médio da construcção de algumas estradas de ferro em regiões de bom clima e regular povoamento.

Infelizmente, o grande sacrificio da Nação, em favor da região servida pela Madeira-Mamoré, foi quasi inutilizado pela crise que assoberba a industria extractiva da borracha, cujo preço, para competir com o do producto do Oriente, desce a valores que não pagam a pena do trabalho nos seringaes do Amazonas.

Este facto justifica precisamente o empenho em que se acha o Governo de liquidar contas com a Madeira-Mamoré, para obrigar-a a reduzir as suas tarifas que, si eram toleraveis ha dez annos, hoje se devem considerar simplesmente prohibitivas.

O resultado do arrendamento e, mais do que isso, o saldo credor do Thesouro apurado em medição final, teem sido motivos da demora opposta pela Companhia a um entendimento sobre as tarifas e as contas da con-

strucção; tudo, porém, dentro em pouco, deverá estar resolvido.

Tem o Governo, neste momento, trabalhos de construcção de linhas ferreas em quatorze Estados. O serviço, que se faz no Rio Grande do Sul, Santa Catharina e Paraná, contractou-se por empreitada; o de Minas e Rio de Janeiro realiza-se por administração directa; o do prolongamento da Viação Bahiana incumbiu-se á propria companhia arrendataria; o de Alagoas, Pernambuco e Parahyba, deu-se á *Great Western*; a Inspectoria de Obras contra as Seccas está construindo ramaes para o local das barragens projectadas no Ceará, Parahyba e Rio Grande do Norte; finalmente, a Inspectoria das Estradas trabalha em Goyaz, Maranhão e Piahy.

Estradas em construcção

No Rio Grande do Sul, conforme o decreto n. 14.006, de 14 de janeiro de 1920, recommençou-se a construcção das linhas de Quarahy, Livramento e Jaguarão, para a qual a lei da despesa deste anno destinou a quantia de 10.000:000\$, dispendio perfeitamente justificavel, não só por motivos de ordem internacional, sinão tambem pelo proveito economico da extrema região meridional do paiz.

A' vossa consideração não passará despercebida a importancia da ligação por via ferrea de Jaguaribe e S. Borja, trabalho suspenso em 1915, mas que se poderia continuar por accôrdo com o Estado, hoje arrendatario das estradas federaes do seu território.

Ainda no Rio Grande do Sul tem o Governo federal em andamento o serviço de construcção da estrada de Cruz Alta a Fóz do Ijuhy. Já se abriram ao trafego os 109 km. de Cruz Alta a Santo Angelo. Desta villa á margem do rio Commandahy, num trecho de 20 km., está proseguindo a construcção. A partir dahi já se fez o reconhecimento de 120 km., até porto Lucena, no rio Uruguay.

No Estado de Santa Catharina, para attender á conveniencia da exploração das jazidas carboniferas do valle

do Araranguá, mandou o Governo federal construir a Estrada de Ferro Tubarão-Araranguá, com um ramal para Urussanga. Na linha tronco, onde já se gastaram 3.547:121\$851, ha 56 km. em trafego provisorio, com grande vantagem para a mina de Crissiuma. Seguem-se 36 km. de construcção em plena actividade, onde já se despenderam cerca de 600:000\$, na maior parte em serviço de terraplenagem. Os trabalhos do ramal de Urussanga, empreitados pela empresa, que tenciona explorar uma jazida hulheira, foram atacados na extensão de 30 km., a contar do km. 34 da linha tronco. Até o fim do anno passado, sommaram 854:542\$491 as folhas de medição desse trecho.

Ahi temos, portanto, cerca de 5.000:000\$, dados pela União como auxilios á nossa industria carbonifera, despesa que, si não se justificasse pela probabilidade do desenvolvimento dessa industria, seria aconselhavel para beneficio da região fertilissima que as estradas percorrem.

No territorio do Paraná, por empreitada feita com a propria Companhia S. Paulo-Rio Grande, a União prolonga o ramal de Jaguarahyva, onde os estudos, do km. 60 ao km. 190, já foram concluidos e approvados. A linha está localizada até o km. 163; os trabalhos preliminares chegaram ao km. 140; o leito está prompto até o km. 125; obras d'arte correntes inclusive; os trilhos foram lançados até o km. 99, que fica a 29 km. além do entroncamento do ramal do Rio do Peixe, o qual passa, conforme variante ha pouco estudada, pelo affloramento carbonifero da Barra Bonita. Neste ramal prosegue a construcção.

Na linha principal, rumo de Ourinhos, já se gastaram 3.054:529\$233, quasi tudo nestes dois ultimos annos; no sub-ramal do Rio do Peixe, 2.965:714\$674. Despenderam-se estes seis mil contos com intuito de se auxiliar a exploração do carvão nacional; mas, como acontece nas estradas de Santa Catharina, a despesa justificar-se-ia ainda como estímulo á cultura e povoamento das terras ubertas do valle do rio das Cinzas, na zona de Jacarézinho.

O territorio fluminense é atravessado, entre a Serra da Mantiqueira e o littoral, pela Estrada de Ferro Oeste de Minas, cujo trafego attinge Capivary, a 52 km. de Barra Mansa e a 12 do alto da Serra do Mar. A este ponto chegam os trilhos; os trabalhos da descida de serra estão adiantados e convém sejam levados até Angra dos Reis. Para construir a estrada até o porto, excellente ancoradouro da bahia de Jacuecanga, são necessarios réis 9.932:154\$640, recurso que o Congresso poderá conceder no espaço de tres ou quatro exercicios, para não sobre-carregar demasiado a despesa annual.

Ainda em territorio fluminense, constroe-se o prolongamento da estrada de Therezopolis, que o Governo comprou em precarias condições de conservação e tem reconstituído com dispendio já superior a 3.000:000\$, inclusive a manutenção de um trafego cuja receita fica muito abaixo da despesa.

No Estado de Minas Geraes, ha meia duzia de prolongamentos de caminhos de ferro em construcção. A Central do Brasil prolonga as linhas de Montes Claros e Marianna; a Victoria a Minas continúa para Itabira a Matto Dentro; a Bahia e Minas passou do km. 418, em Ladainha, e entrou no valle do Jequitinhonha; os trabalhos do ramal de Itajubá para Soledade proseguem; a Mogyana recomeça o serviço, a que se obrigou, de levar as suas linhas á Santa Rita de Cassia e ás margens do rio Grande; no contracto de arrendamento da Sul-Mineira, vigora a obrigação de concluir o ramal de Tres-Corações a Lavras; finalmente, o Governo espera afástar os obstaculos judiciaes oppostos á continuacção dos trabalhos, para proseguir na construcção das linhas de Goyaz, de Patrocinio para Monte Carmelo, e de Uberaba. Consagra o orçamento vigente um total de oito mil contos para construcções de linhas ferreas em territorio mineiro.

Na revisão do contracto de arrendamento das estradas da Bahia, conservaram-se os pesados compromissos de

vasto plano de prolongamentos das linhas actuaes, trabalhos que continuam neste momento e que, a 31 de dezembro ultimo, segundo informação da Inspectoria das Estradas, se executavam ao longo de 388 km., dos 1.624 que representam as oito linhas contractadas.

Durante o anno passado executaram-se trabalhos de construcção no valor de 3.762:065\$594, pequena parte da somma que devem custar as linhas de Brejo Grande para Tremedal, ponto de encontro da Viação Bahiana com a Central do Brasil, e para Carinhanha, a linha de Jacobina a Sitio Novo e o prolongamento da Central da Bahia para Lençóes e Brótas.

Em Alagoas, deu-se á *Great Western*, por empreitada, a construcção da estrada de Collegio, fronteiro a Propriá, na margem do S. Francisco, e á cidade de Atalaia, estação da linha ferrea de Maceió a Recife.

A Companhia, arrendataria das estradas de ferro de Alagoas, Pernambuco, Parahyba e Rio Grande do Norte, contractou do mesmo modo a construcção das linhas de Rio Branco a Petrolina e de Alagoa Grande a Cajazeiras.

No plano de viação geral, uma linha existe, muito mais de metade já construida, que limita, num traço quasi rectilineo, a vasta região do nordeste do paiz: é a Estrada de Ferro Bahia-Petrolina-Therezina-São Luiz do Maranhão.

Ha muito concluíram-se os estudos de campo, e o projecto, em grande parte já feito, estará prompto, com o das pontes sobre o rio São Francisco em Joazeiro e sobre o Parnahyba em Therezina, dentro de algumas semanas. O primeiro trecho, de 151 km., a partir de Petrolina, ficará ultimado, si não se demorar o fornecimento dos trilhos, até o fim deste anno; mas, já se acham em trafego provisório os primeiros 20 kilometros, para os quaes se aproveitou material velho, da via permanente das estradas da Bahia, e algum, transportado pelo rio São Francisco, da propria Central do Brasil.

Ao norte do Piauí, a partir do porto de Amarração, de cujo melhoramento se cuida agora, continúa em andamento a Estrada de Ferro de Parnaíba a Therezina. Os primeiros 26 km. foram já abertos ao tráfego; os seguintes 59 poder-se-ão acabar este anno, si não fallecer o material metálico da via permanente.

Durante o anno passado, na Estrada de Ferro de São Luiz a Caxias, ultimaram-se e entregaram-se ao tráfego 241 km. de linha do continente e, nos primeiros mezes deste anno, 38 km. da ilha de S. Luiz. Como o Governo já recebeu a estrada de Caxias a Flores, que vem da margem do Itapicuru á do Parnaíba, podem-se agora organizar trens de ferro da capital do Maranhão á do Piauí.

Actualmente, no caminho de S. Salvador da Bahia a S. Luiz do Maranhão existem cerca de 1.000 km. de caminho de ferro construídos; faltam, entre o S. Francisco e o Parnaíba, 780 km., dos quaes 151 deverão estar terminados até o fim do anno corrente.

A Estrada de Ferro de S. Luiz a Bahia representa velha aspiração dos que sabem quanto a solidariedade economica entre os Estados fortifica os laços da sua federação politica.

Na ultima Mensagem, ao referir-me á situação da marinha mercante, salientei a importancia do problema administrativo do Lloyd Brasileiro, cuja frota é equivalente, em desiocamento, ao conjunto de todas as outras que navegam sob o pavilhão nacional.

No intento de reduzir o sacrificio do Thesouro e ao mesmo tempo proteger o desenvolvimento da marinha mercante, aparelho util á vida interna e externa do paiz, o Governo, apoiado na autorização legislativa de que dispunha, fez do Lloyd uma sociedade anonyma, cujos titulos, de propriedade nacional, ficarão depositados no Thesouro, e cuja directoria terá a gerencia da empresa.

Navegação

Sem as peias de repartição burocratica, que entravam a organização anterior, e não enbaraçam as empresas congeneres, espera o Governo que o Lloyd, menos exposto ás influencias estranhas que perturbam as administrações officiaes, reduzirá os *deficits* que soffreu nos exercicios de 1919 e 1920.

Na consideravel redução do pessoal administrativo, cujo excesso, não é só inutil, mas pernicioso, e na possibilidade de maior e mais facil actividade commercial, indispensavel a quem entra no mercado dos transportes, tem o novo organismo do Lloyd dois elementos para diminuir os seus prejuizos, cujo valor annual não deve este anno passar de 6.000:000\$, importancia da subvenção concedida pelo Congresso.

Para essa redução, no corrente exercicio, a não ser que baixe a taxa cambial, ha de contribuir o custo do carvão importado, cujo alto preço foi consideravel factor do *deficit* verificado, apesar do emprego do carvão nacional, nos annos anteriores.

Com a nova organização, poderá o Lloyd prestar os maiores serviços á nossa marinha mercante, não sómente á de cabotagem, como ainda á internacional, caso entenda a empresa que, não obstante a modestia da nossa industria siderurgica e a falta de carvão superior para as fornalhas da marinha, nos convém ainda assim, nesta época de transição e de surpresa na vida economica e politica dos povos, aproveitar os grandes navios, de que nos tornamos proprietarios, numa larga experiencia de navegação transatlantica.

Não foi de prosperidade o anno passado para as outras empresas que, com o Lloyd, exploram a industria de transporte maritimo no Brasil. Continuaram as difficuldades decorrentes do abaixamento dos fretes em consequencia do augmento de praça offerecida; a elevação do custo de carvão importado, aggravada pela depressão cambial, foi elemento de grande peso na redução dos lucros.

Entre as companhias de navegação, destacam-se, pelo volume do seu deslocamento e numero dos seus navios, como pela sua importancia commercial: a Companhia Costeira, com 33.035 toneladas em 22 navios; a Commercio e Navegação, com 33.236 toneladas em 20 navios; e o Lloyd Nacional. As duas primeiras fazem cabotagem; a terceira, menos importante, conserva-se nas linhas transatlanticas. Uma dellas apenas tem auxilio directo, a Companhia Costeira, cujos vapores navegam de Porto Alegre a Mossoró, com escalas pelos principaes portos do paiz. O Governo garante-lhe, annualmente, uma subvenção de 1.040.000\$, pagos parcelladamente por viagem realizada.

A Companhia Commercio e Navegação, nos termos de uma lei vigente, firmou contracto de linhas ao longo de todo o littoral, do Pará ao Rio Grande; não recebe subvenção, mas tem isenção de direitos para o material de trafego, e pode, devidamente autorizada pelo Governo, destacar navios para os portos do Rio da Prata ou da Europa.

Sómente o Lloyd Nacional, sem contracto de cabotagem, não recebe favores do Governo.

São de muito menor valor commercial, e de unidades fluctuantes muito menores, as outras companhias de transporte marítimo, que servem á cabotagem nacional.

A Companhia de Navegação S. João da Barra e Campos, com 1.954 toneladas de arqueação bruta em quatro navios, que fazem o trafego do pequeno porto de Laguna ao de S. Matheus, pleiteia o revigoroamento do seu contracto, para continuar no goso da isenção de direitos aduaneiros.

Aos portos do sul servem os pequenos navios da Empresa Hoepcke, com 962 toneladas em duas unidades fluctuantes, e da firma Paul & C., com uma só embarcação de 50 toneladas.

Possuidora de frota consideravel (15 navios com 6.414 toneladas), de que parte apenas, devido ao excesso de trabalho, está em trafego (6 navios com 4.162 toneladas) a Empresa de Navegação Bahiana, propriedade do

governo da Bahia, tem prestado relevante serviço ao commercio dos portos que ficam situados entre os do Recife e S. Salvador e entre este e o de Mucury, no extremo sul do grande Estado. Contam-se na escala de suas linhas os portos de Viçosa, Caravellas, Alcobaça, Prado, Porto Seguro, Belmonte, Cannavieiras, Ilhéos e Maranhú; e, ao norte, Estância, Aracajú, Penedo e Maceió.

A manutenção dessa empresa é sacrificio que revela a preocupação de acudir ás necessidades commerciaes da região do cacau, no sul da Bahia. A subvenção federal é de 270:000\$, auxilio que seria modesto si o contracto pudesse com rigor ser cumprido.

Os navios em numero de tres com 1.966 toneladas de arqueação total, da Companhia de Navegação a Vapor do Maranhão, propriedade do governo do Estado, servem aos portos do Recife, Natal, Macau, Aracaty, Acarahú, Camocim, Amarração, Tutoya e Barbeirinhas, ao sul de São Luiz, e Pinheiro, São Bento, Guimarães, Cururupú, Turryassú, Carutapera, Vizeu, Bragança e Belém, ao norte.

A subvenção que lhe dispensa o Governo federal, no valor de 270:000\$, é justificavel auxilio á vida mercantil dos pequenos portos do extremo norte, isolados pontos de contacto entre a economia de uma vasta região pouco povoada, cujo desenvolvimento está por fazer, e o commercio marítimo que lhe leva alguma animação do mundo exterior.

Para as actuaes exigencias do commercio marítimo de cabotagem, a marinha mercante nacional tem capacidade bastante, sinão excessiva. O privilegio dessa navegação transforma as subvenções dadas pelo Governo em auxilio ao progresso economico do paiz, de tal maneira que ha sempre excesso de praça offerecida nos differentes portos servidos por linhas regulares.

Cumpre ao Governo regular as viagens de accôrdo com a tonelagem média transportada e a offerecida como praça, para evitar que se mantenha guerra de fretes á

custa de subvenções saídas dos cofres publicos. Esse tem sido o espirito dos novos contractos, em que a preocupação do Governo assenta em não sacrificar o commercio dos portos por falta de transporte, nem preferir inutilmente o interesse das companhias de navegação, elementos da economia nacional, cuja prosperidade reflecte o progresso do paiz inteiro.

Si consideramos a navegação fluvial, o aspecto da questão agrava-se de maneira impressionante.

As nossas terras planas, onde uma vasta rede fluvial navegavel se estende sobre um terço da superficie immensa do paiz, estão em plena região equatorial, sob clima ingrato, sujeitas ao regimen das inundações annuaes, que difficultam enormemente o combate ao impaludismo endemico. Nessa região de rios largos e profundos, onde os cursos de agua offerecem, já construidos, caminhos preferiveis ás estradas de ferro, o trabalho é penoso, o progresso difficil, quasi impossivel. Ainda assim, em busca da fortuna, que se encontrava nos seringaes dos affluentes do Amazonas, levas successivas de patricios nossos, sahidos das terras tão diversas do nordeste, onde faltam os rios perennes e não ha febres palustres, tomaram de assalto aquella região insalubre e fizeram a sociedade economica dos seringaes, baseada na sangria das arvores e no transporte fluvial, feito por toda especie de embarcação, desde o grande navio-gaiola, comparavel, em deslocamento, velocidade e conforto, aos pequenos transatlanticos, até o motor amovivel que se adapta a qualquer bote ou canôa.

Para servir á economia dessa gente civilizadora organizou-se grande frota fluvial, consideravel pelo numero e qualidade dos seus navios, pela sua tonelagem e organização administrativa. A base, porém, de todo esse edificio industrial era o commercio da borracha. Comprehende-se, então, o aspecto gravissimo do problema de transportes no extenso norte do paiz, e a crise por que passa a nossa navegação fluvial, que tem nos rios do

Amazonas 65 vapores e apenas 32 em todos os outros rios do paiz, conforme os dados colhidos pela repartição competente.

Fóra das terras baixas da Amazonia, não ha lugar, no accidentado curso dos rios do centro e sul do paiz, para navegação interior de vulto consideravel. De muito secundaria importancia é a navegação dos rios que nascem no planalto da Mantiqueira e formam o Jequitinhonha, o Doce, o Parahyba e o Paraná. Temos ahi a compensação das cachoeiras, cuja energia nos será benefica na viação ferrea, mas cujo effeito é desastroso para a navegação interior.

Entre as nossas raras empresas de navegação fluvial, salienta-se a *Amazon River*, dirigida pelos arrendatarios da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, com a qual forma o principal aparelhamento de transportes no valle do Amazonas.

Esta companhia mantém a sua navegação com 48 vapores, cuja arqueação total é de 21.729 toneladas. Tem subvenção annual de 874:243\$, mas atravessa forte crise financeira, de que muito difficilmente se poderá libertar sem alteração dos seus compromissos contractuaes, medida que o Governo tomará, si a isto o autorizar o Congresso.

Convirá não esquecer, quando se tiver de adaptar esse contracto ás novas condições economicas das populações do Amazonas, o muito que a União dellas recebeu na era de prosperidade, em que a borracha supportava grandes impostos e chegou a rivalizar com o café no valor das mercadorias de exportação.

A firma Nicolaus & Comp. mantém uma empresa de navegação no rio Juruá e principaes affluentes, com 12 vapores de 4.460 toneladas de arqueação total. Não recebe subvenção, mas gosa de isenção de direitos alfandegarios.

Contracto semelhante assignou a firma Coutinho & Comp., cujos navios servem ao commercio das margens do Purús e Acre. São 3 vapores com o total de 882 toneladas.

A Companhia da Estrada de Ferro de Alcobaça á Praia da Rainha possui, com 199 toneladas, vapores que fazem transportes para o baixo Tocantins.

Fóra do Amazonas, é muito reduzido o material flutuante a vapor, nas aguas dos nossos rios.

A Companhia de Navegação a Vapor do Rio Parnahyba, que tem subvenção de 120:000\$, possui 8 vapores com um total de 1.332 toneladas. Fazem estes a linha de Parnahyba a Floriano, de 900 milhas de percurso.

A Empresa Fluvial Piauihyense, com 75:000\$ de subvenção, serve ao Alto Parnahyba e rio das Balsas, chega a Santo Antonio e a Victoria, e possui 4 vapores, que medem, reunidos, 362 toneladas de arqueação.

Com excepção do rio S. Francisco, no qual, abaixo da cachoeira de Paulo Affonso, uma empresa de navegação subvencionada com 50:000\$ faz a linha de Piranhas a Penedo, de 206 milhas, com 1 vapor de 240 toneladas brutas, muito pouco existe para o sul em materia de navegação fluvial.

No S. Francisco, entre Pirapóra e Joazeiro, navegam os vapores de duas empresas, uma que tem séde no primeiro desses portos e possui 3 unidades, com um total de 160 toneladas, e outra, com séde em Joazeiro, que dispõe de 11 vapores pequenos, com 257 toneladas apenas. A primeira acha-se em phase de organização e pertence hoje ao Estado de Minas; a segunda, propriedade do governo da Bahía, tem subvenção de 300:000\$ annuaes e mantém regular serviço de carga e passageiros.

A navegação do rio S. Francisco, entre a ultima estação da Estrada de Ferro Central do Brasil (Pirapóra) e a ultima da Estrada de Ferro Viação Bahiana (Joazeiro) tem significação nacional, que cumpre não esquecer no amparo que a União dispensa ao desenvolvimento das nossas vias de comunicação.

Muito embora prosigam actualmente os trabalhos para ligação por via-ferrea a Tremedal, no extremo norte de

Minas, aonde chegarão os trilhos da Central do Brasil, da linha de Montes Claros, e os da Viação Bahiana, da linha de Condeúba, convém curar da boa manutenção do trafego fluvial entre as duas rédes de viação ferrea que servem aos portos maritimos do Rio de Janeiro e Bahia.

Antes de alludir á navegação do Paraguay, no que interessa ao Estado de Matto Grosso, cabe aqui uma referencia á empresa particular que, sem nenhum favor directo, mantém regular serviço de transportes no rio Paraná, entre a confluencia do Tieté, no porto de Jupia, e as do Pardo e do Ivinheima, cujos cursos tambem navega. E' a Companhia de Viação S. Paulo-Matto Grosso, a qual possui 4 pequenos rebocadores a vapor, com 124 toneladas de deslocamento.

O pequeno commercio do interior de Matto Grosso não pode servir de base á grande industria de transporte brasileira nos cursos do rio da Prata, do Paraná e do Paraguay. Por força de circumstancias naturaes, absolutamente irremoviveis, os nossos sacrificios teriam melhor applicação no melhoramento do trafego do alto Paraguay e dos seus confluentes, para o serviço de Corumbá, S. Luiz de Caceres e, principalmente, Cuyabá. Já construímos uma estrada de ferro até Corumbá, caminho que melhoramos agora e no qual levantaremos, sobre o rio Paraná, uma das maiores pontes do mundo, projectada com vistas em futuro remoto, na convicção de que realizamos obra de previdencia economica e patriótica.

Parece-me acertada a resolução de entregar ao Estado de Matto Grosso o encargo da navegação fluvial, a qual deverá ser bem amparada pela União, porque virá completar a funcção confiada á Estrada de Ferro Noroeste de ligar, por meio rapido e facil, a parte principal do grande Estado interior com a Capital da Republica.

Nos relatorios do Ministerio da Viação e da Inspectoria de Navegação encontrareis sobre o assumpto dados mais minuciosos.

O extenso littoral brasileiro, servido pelas linhas de navegação a que alludi, offerece entre os portos extremos, Rio Grande do Sul e Belém do Pará, á distancia de 6.000 milhas um do outro, mais de sessenta pontos de escala, nos quaes navios de alto mar encontram ancoradouro.

O rio Amazonas permite o accesso de transatlanticos até Manáos, distante de Belém 1.400 milhas, e grandes vapores sobem o Solimões até Iquitos, na Republica do Perú, depois de passarem por Tabatinga, na barra do Javary, longe de Manáos quasi tanto quanto esta de Belém. Navios a vapor sobem pelo rio 4.870 milhas a partir de Manáos, e pelo rio Purús 3.700, para chegarem a Cruzeiro do Sul, Senna Madureira e Porto Acre.

O rio Madeira offerece franca navegação num percurso de 1.340 milhas de Manáos até Santo Antonio, estação da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, cujos trilhos vão a Guajará-Mirim. Ahi o rio Guaporé, livre de cachoeiras, começa a permitir o accesso de pequenos barcos até Villa Bella de Matto Grosso, distante do porto de S. Luiz de Caceres, já nas aguas do rio Paraná, 300 km. apenas.

Comprehende-se á vista disto a necessidade de auxiliarmos as empresas de navegação fluvial, para se não interromper o trabalho de desbravamento e conquista economica do nosso interior selvagem. A esse trabalho imprimiu a procura da borracha silvestre vigoroso impulso, que carece aproveitado, como riqueza accumulada e experiencia custosa.

Trata-se, neste momento, de construir, por concessão ao governo do Estado de Matto Grosso, nos termos do decreto n. 14.106, de 22 de março de 1920, e nas linhas de um projecto organizado pela Inspectoria Federal de Portos em 1909, um caes de alvenaria na margem do rio Paraguay, na cidade de Corumbá. Esse porto receberá o trafego do rio Paraguay até S. Luiz de Caceres e do rio Cuyabá até a capital do Estado. A Corumbá chegam os vapores, que sobem o rio da Prata, seguem o rio Paraná

e continuam, em atravessando de norte a sul toda a Republica do Paraguay, até Porto Esperança, ultima estação da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, cujos trilhos devem chegar brevemente áquella cidade.

As obras do cães de Porto Alegre, construidas pelo governo do Estado, á margem do rio Guahyba, servirão mais aos vapores de alto mar do que á modesta navegação fluvial permittida pelo Jacuhy até Cachoeira, e pelos affluentes que descem da Serra Geral. A navegação das lagoas, depois da abertura da barra, torna-se elemento valioso para a economia do Rio Grande do Sul, onde o Governo federal, além de estradas de ferro, construiu a excellente obra do porto do Rio Grande e o trabalho monumental da sua barra, com os quaes poz termo a um problema secular, ligado intimamente ao progresso da grande provincia do sul.

Relatados como já foram, na Mensagem do anno passado, os termos do accôrdo entre a União e o Estado, a respeito das obras da barra e do porto, espera o Governo, em publicação especial, dar informações completas a respeito do movimento financeiro desse porto, logo que terminem as tomadas de contas do segundo semestre de 1919 e dos dois semestres do anno passado. Grato é saber-se, entretanto, que o trafego do porto tem augmentado, o seu movimento commercial cresce e suas rendas serão naturalmente cada vez maiores.

Aos governos dos Estados do Paraná e Maranhão concederam-se respectivamente os portos de Paranaguá e S. Luiz. As obras do primeiro não foram sequer iniciadas; não assim as do segundo, já contractadas. O imposto de 2%, ouro, sobre a importação da Alfandega de S. Luiz, rendeu 71:544\$226 o anno passado. O porto foi frequentado por 435 vapores, com a arqueação bruta total de 317.409 toneladas.

Regimen diverso de todas essas concessões seguiu-se no serviço e obras do porto do Recife. Ahí um contracto mixto de concessão e arrendamento, pelo prazo de quatorze

annos, impõe ao Estado de Pernambuco a obrigação de concluir as obras, em troca do imposto de 2^o%, ouro, sobre a importação da Alfandega do Recife, e considera como despendidas no custeio do porto as rendas do trafego, que foram de 3.255:788\$187 no exercicio passado.

Concedidos a companhias particulares, temos os portos de Santos, Manãos, Pará e Bahia. O primeiro e o ultimo nenhuma garantia tem do Governo; os dois outros gosam de solidas garantias para o seu capital.

A empresa, que explora o porto de Santos, cada vez mais prospera, favorecida pelo desenvolvimento economico de um *hinterland* de terras e clima privilegiados, vive, com folga abundante, das taxas que cobra para custeio do trafego e serviço de juro e amortização do capital empregado nas obras, no valor de 135.101:155\$000. A renda das Docas de Santos chegou a 23.554:000\$, no anno findo.

A companhia *Manaos Harbour* tem a sua prosperidade ligada ao commercio da borracha do Amazonas. Não deve, portanto, ser boa a situação financeira dessa empresa, que não chegou a concluir as obras da sua concessão e a quem o Governo, por força das circumstancias, não pode fazer exigencias de obras novas. Decrescem, de anno para anno, as rendas do porto e não ha esperança de melhores tempos, emquanto a economia da região tiver por base a exportação da borracha dos seringaes selvagens. O capital reconhecido da Companhia não passou de 18.408:316\$338. Teem sido quasi nullos os juros distribuidos. A sua renda foi, em 1920, de 1.859:000\$, ouro.

A companhia *Port of Pará*, si não fôra a solida garantia dada pela União, estaria nas mesmas condições da *Manaos Harbour*, porquanto o commercio do interior do Pará, quasi tanto quanto o do Amazonas, tem sua base na exportação da borracha, á qual a de cacau, castanhas e madeiras traz modesto auxilio. O capital reconhecido da *Port of Pará* sobe ao elevado algarismo de réis

60.651:102\$273, ouro, ou sejam, ao cambio de 12 d., nada menos de 136.464:980\$114. A renda do porto, o anno passado, não foi além de 2.142:300\$, ouro, algarismo modestissimo em relação ao custo nominal das obras. Ao cambio de 12 d., essa renda bruta não passaria de 4.820:175\$; o Thesouro, entretanto, tem pago o bastante para perfazer a renda minima de 10% do capital, isto é, 18.195:330\$681, e o producto de 2% ouro, sobre a importação pela Alfandega do Pará, não produz mais de 200:000\$000. Estuda-se, neste momento, o meio de reduzir o sacrificio excessivo do Thesouro, respeitadas os termos dos antigos contractos e das suas revisões.

Depois da revisão do seu contracto (decreto n. 14.417, de 20 de outubro de 1920), a Companhia Docas da Bahia tem trabalhado regularmente na construcção do cães de dez metros, no serviço de dragagem e nas obras urbanas de acesso ao cães do porto. O capital empregado, até junho do anno passado, monta á cifra de 21.474:196\$246, ouro, dos quaes 10.076:226\$497, ouro, relativos ao cães em trafego, e o restante, 11.398:422\$435, já despendido nas obras do cães em construcção. O Governo federal garante uma renda bruta equivalente a 10 % do capital posto nas obras em trafego, e paga 6 % de juros ao capital empregado nas obras em construcção. A renda bruta da exploração do porto chegou a 1.060:507\$095, ouro, e o imposto de 2% ouro, sobre a importação da Alfandega da Bahia, rendeu 279:291\$193, algarismos esses que denunciam a enorme superioridade do commercio da Bahia sobre o do Pará.

A "Estatística Geral dos Portos Brasileiros", publicação que se prepara actualmente na Inspectoria Federal de Portos, conterá dados muito interessantes para comparação desses quatro portos.

As obras do porto da Victoria, concedidas a uma companhia ligada á proprietaria da Estrada de Ferro Leopoldina, continuam paralysadas. A concessionaria allega

para isso as dificuldades financeiras sobrevindas com a guerra e que não puderam ainda ser obviadas. Tem a Companhia o capital reconhecido de 5.290:104\$960, ao qual o Governo garante juros de 6%.

Entre os grandes portos do paiz, falta-me alludir ao principal delles, o do Rio de Janeiro, cujas obras foram construidas pelo Governo e depois arrendadas a uma companhia por prazo que terminará em outubro proximo.

Em 1920, a renda da exploração do porto subiu a 13.191:141\$553, dos quaes, pelo contracto de arrendamento, couberam ao Thesouro 7.842:505\$550. Isto significa que a *Compagnie du Port* fez a exploração quasi rigorosamente com 40% da renda bruta.

Ao Governo pertence integralmente a renda do imposto de 2%, ouro, sobre a importação da Alfandega do Rio. Esta renda attingiu a 7.088:786\$371, ouro, o anno passado.

Apesar dos embaraços com que tem lutado para fazer face a despesas extraordinarias, consequencia das medidas tomadas para solução da crise de transporte, principalmente em materia de estradas de ferro e navegação (Lloyd), o Governo não tem descurado do serviço de melhoramento de portos; e, assim, cogita de ampliar o porto do Rio de Janeiro com a construção de um kilometro de cões na Ponta do Cajú. Esta obra permitirá a conquista de grande área aterrada, cuja venda produzirá bastante para cobrir a maior parte das despesas. Em abril proximo, findar-se-á o prazo da concorrência aberta, e o Governo espera poder contractar o serviço por empreitada.

Em diversos portos secundarios, ao sul e ao norte, tem-se feito estudos e construido pequenas obras de melhoramento. Em Fortaleza, Natal e Parahyba, porém, projectam-se maiores trabalhos, indispensaveis para o desembarque economico dos materiaes de construção das grandes barragens do nordeste, primeiro passo da solução

do problema das seccas. Em Fortaleza, já os empreiteiros iniciaram o serviço. Na Parahyba, os trabalhos proseguem regularmente. O projecto do porto de Natal está concluído.

A 30 de dezembro do anno passado o Governo contractou o saneamento da Baixada Fluminense, mediante um emprestimo em títulos da divida publica, cujo serviço de juros e amortização será effectuado pelos concessionarios. Desta sorte, as obras de beneficiamento se construirão sem nenhum onus para o Thesouro, e o seu preço pagar-se-á pela super-valorização dos terrenos dessecados.

Esta fórmula de contracto, para construção de obras publicas, pode converter-se em recurso de grande utilidade na regeneração de terras de cultura e melhor aproveitamento de terrenos urbanos. Dentro de poucos annos teremos um facto concreto que servirá de experiencia preciosa na materia.

Telegraphos

A rêde do telegrapho nacional attingiu, a 31 de dezembro ultimo, o desenvolvimento de 44.534 km. de linha de postes, com 79.791 km. de fios conductores.

O exame do nosso mappa telegraphico revela que as malhas da rêde são relativamente mais apertadas nos territorios do Rio Grande do Sul, de Minas Geraes, do Rio de Janeiro e dos Estados do nordeste. A região central, por ser menos povoada, exige menos, mas ainda assim ha em Matto Grosso 4.500 km. de linhas e em Goyaz 1.952. A parte povoada do Pará e Amazonas serve-se de linhas sub-fluviaes e de estações radiotelegraphicas, muito uteis aos habitantes do territorio do Acre. O anno passado construíram-se 1.114 km. de linhas, abriram-se ao trafego 26 estações telegraphicas e 23 telephonicas, e reabriram-se 13 telegraphicas e 5 telephonicas.

Renderam as 971 estações do telegrapho nacional, durante o anno, 22.625:641\$539, dos quaes 5.897:055\$809 de franquia official, algarismo que se deve procurar reduzir, já difficultando a concessão da franquia, já re-

cusando o uso indevido de uma regalia privativa do serviço publico.

No custeio e conservação do telegrapho nacional despenderam-se, no último exercício, 22.224:760\$, papel, e 300:000\$, ouro. Descontado o valor do material adquirido para linhas novas, pode dizer-se que, em rigor, a receita do serviço telegraphico bastou para sua despesa. O lucro do Estado consiste na somma de beneficios indirectos, de natureza economica e politica, na vida commercial e na manutenção da ordem publica. Sob todos os aspectos da vida social o telegrapho completa, como elemento de comunicação entre os homens, o papel dos correios, das estradas de ferro e de rodagem, da navegação maritima e fluvial, cuja eficiencia, na marcha economica do paiz, elle augmenta, estimula e facilita.

Nesse lucro indirecto ha lugar para o juro e amortização do capital applicado pelo Estado á construcção das linhas e estações e, com certeza, muito mais do que nas estradas de ferro e nos transportes maritimos, justifica-se, no trafego telegraphico, a exploração official sujeita a *deficit*, tão numerosos e consideraveis são os beneficios sociaes delle resultantes.

Ha pouco mais de um lustro, em 1914, a renda bruta do telegrapho não chegava á metade do que foi em 1920; era de 10.905:185\$892; entretanto, a despesa montava a 20.685:144\$822, o que representa um *deficit* de 100 %.

O rapido crescimento da renda e a constancia da despesa são factos que denunciam a sobrecarga de trabalho imposto aos funcionarios da repartição. Em 1920, transmittiram-se 6.493.689 telegrammas, com 127.327.724 palavras; em 1915, passaram-se 3.487.670 telegrammas, com 65.970.808 palavras, o que deixa saliente que o trafego dobrou no espaço de cinco annos.

Pode imaginar-se, á vista de taes cifras, a fadiga imposta aosapparelhos e ás linhas, que não tem sido substituidas e ampliadas de accôrdo com as necessidades

do augmento constante do trafego e da deterioração dos fios, principalmente nas linhas do littoral.

Ainda não logrou o desejado alvo o serviço radiotelegraphico, em parte administrado pela Repartição Geral dos Telegraphos e em parte pelo Ministerio da Marinha.

A' primeira pertencem as estações do territorio do Acre (Rio Branco, Xapury, Senna Madureira, Tarauacá e Cruzeiro do Sul), do Amazonas (Lábrea, Porto Velho e Manãos) e do Pará (Santarém e Belém) e mais as do littoral do norte, centro e sul do paiz (Olinda, Amaralina, São Thomé, Babylonia, Escola Radio, Monte Serrat e Juncção); o segundo tem nove estações, situadas em ilhas de alto mar e da bahia de Guanabara, além das de Natal e S. Luiz do Maranhão.

Cuido ser mais conveniente subordinar ao Ministerio da Marinha as estações do littoral e ao telegrapho nacional as do interior, no Pará, Amazonas e norte de Matto Grosso, vastas regiões pouco povoadas, cobertas de mattas densas, onde as estradas, de conservação difficillima, devem ser tão largas que as arvores que tombam não atinjam os fios.

O prestimo deste serviço no Acre e Amazonas avaliar-se-á pelo numero de telegrammas particulares — 22.279 — transmittidos durante o anno passado, com 296.655 palavras.

Demasiado altas são as taxas, que seria justo e conveniente se reduzissem quanto antes. Exorbitante afigura-se-me taxar com \$300 cada palavra entre umas e outras das estações acreanas; maior exagero é cobrar \$900 de cada palavra entre essas estações e a de Manãos, e 1\$200 entre ellas e Belém, quando desta vem uma palavra ao Rio de Janeiro por \$200 apenas. Com taes fretes, um telegramma de 20 palavras do Acre ao Rio custa 29\$, nada menos.

Seria justo, neste momento de grande baixa do preço da borracha, elemento basico da economia do extremo

norte, reduzir a \$200 por palavra a taxa dos telegrammas, e assim collocar o Amazonas, apesar da distancia em que se acha, na rêde de communicações telegraphicas da tarifa uniformizada.

Cumpre limitar o termo da franquia official radiotelegraphica, como meio de diminuir o trabalho, o qual foi, o anno passado, de 11.618 telegrammas, com 477.789 palavras, cifra muito maior do que o particular e que sobre-carregou osapparelhos transmissores com 1.300 palavras diariamente.

Os factos referidos deixam patente a necessidade de uma vasta reforma na Repartição dos Telegraphos, não só no quadro e situação dos funcionarios, como principalmente no seu aparelhamento tecnico, no fechamento de alguns circuitos principaes, no melhoramento das installações electricas e no melhor abastecimento de material.

Nada de maior relevo occorreu o anno passado no serviço postal, cujo trafego, não obstante a relativa deficiencia numerica do pessoal e a parcimonia dos recursos financeiros, se desenvolveu com regularidade e procurou corresponder ás necessidades do paiz.

Correios

Com excepção do serviço feito nas paragens remotas de Goyaz, Matto Grosso, Amazonas e Pará, regiões despovoadas e desprovidas de boas vias de communicação, por terra ou por agua, a conducção de malas melhorou e diminuiu o clamor das reclamações.

Especial cuidado mereceu o serviço de vales-posiaes, de tamanha utilidade social e apreciavel significação no pequeno commercio de compras urgentes.

O desenvolvimento das relações sociaes e economicas na vida dos Estados, ao lado do crescimento progressivo de sua população, reclamava urgentemente a reforma do antigo regulamento dos Correios.

Esta reforma foi expedida e já entrou em vigor.

A renda total do serviço tem crescido: foi de réis 11.046:740\$523 em 1918, subiu a 12.680:324\$805 em 1919 e chegou a 14.972:000\$ em 1920.

No corrente exercício, com a elevação de diversas taxas, é de esperar augmento de renda superior a réis 4.000:000\$, o que de certa maneira compensará o sacrificio imposto pela reforma ao Thesouro Nacional.

Os *deficits* do serviço postal são, assim como os do telegrapho, justificaveis pelos beneficios indirectos, de toda ordem, que, com taes serviços, adveem ao paiz. As despesas crescentes de 19.713:520\$474, 23.625:646\$563 e 24.645:427\$383, feitas nos tres ultimos annos, explicam-se com o consideravel augmento de agencias e linhas postaes, o melhoramento e accrescimo de material de acondicionamento e transporte, etc., e encontram compensações na somma incalculavel dos beneficos resultados que dellas auferiu a Nação.

Intenciona o Governo, dentro das autorizações que lhe foram dadas, construir edificios, ou adquirir predios em boas condições, para installação das administrações e agencias postaes. São despesas que augmentam o patrimonio nacional e concorrem para reduzir as verbas orçamentarias.

Nesta Capital e na do Estado de S. Paulo, duas edificações de grande vulto já se começaram; a daqui está quasi terminada, e a de S. Paulo deve concluir-se antes de 7 de setembro de 1922. Adquiriu-se, com apreciavel vantagem para o Thesouro, grande predio em Manãos. Na Parahyba, onde os serviços de correios e telegraphos estão pessimamente installados, trata-se de construir, para as duas repartições, um edificio, que deverá ficar prompto dentro de um anno.

Iluminação e
aguas

Os serviços publicos de calçamento da cidade e sua limpeza, escoamento de aguas pluvias, esgoto de casas, abastecimento de agua e fornecimento de luz, que exigem

trabalho constante de abertura de vallas no pavimento das ruas e praças, deveriam ficar, para facilidade administrativa, sob a direcção de uma só autoridade. Esta, pela natureza urbana de taes serviços, poderia ser a Prefeitura.

O Ministerio da Viação e Obras Publicas, que tem a direcção das estradas de ferro, dos portos, da marinha mercante, das obras contra as seccas e dos correios e telegraphos, ficou alliviado da fiscalização do serviço de esgotos, que passou para o Ministerio do Interior, mas continúa a fiscalizar o de illuminação do Rio de Janeiro e a dirigir as obras do seu abastecimento de agua.

Na lei da despesa deste anno figuram as parcelas de 2.013:395\$, papel, e outro tanto, ouro, para custeio do serviço de illuminação, constituido actualmente por 10.500 lampadas electricas, que consomem 18.000 kilo-watt-hora de energia, e 10.700 combustores de gaz, que gastam 3.800.000 metros cubicos de gaz por anno. Ha, além destes, 10.800 combustores de gaz, que se mantem apagados, por accôrdo feito entre o Governo e a companhia.

Para sua producção total, a *Société Anonyme du Gaz* importou 85.800 toneladas de carvão de diversas procedencias e fabricou, com carvão puro, 30.030.000 m. c. de gaz; com coke 8.600.000; com carvão e linhito, 1.001.200; com carvão e schisto, 760.000 m. c., e de agua carburetada, 901.300. Do total produzido, 28.600.000 m. c. foram consumidos pela freguesia particular da Companhia, e 4.600.000 pela illuminação publica e repartições officiaes. Uma perda de 7.400.000 m. c. verificou-se na rede dos encanamentos.

Para o serviço de abastecimento de agua reservou a lei da despesa do anno passado a quantia de 4.583:200\$; a da receita inscreve como renda industrial a parcella de 4.900:000\$, o que significa um saldo de mais de 300:000\$, na exploração do serviço. Este saldo, porém, não tem sido apurado com rigor na contabilidade da repartição.

As medidas ordinarias até agora tomadas não lograram diminuir o numero de queixas e reclamações contra o serviço. Registrou a repartição, durante o anno, nada menos de 30.681 reclamações, levadas pelo publico aos escriptorios dos sete districtos em que se divide a área da cidade; mas informou o chefe do serviço que a quasi totalidade dessas reclamações tiveram por causa obstruções no canaleta das pennas, fórma antiquada de registro de consumo usado em 90% dos encanamentos das casas.

O trabalho de substituição das pennas, em numero de 95.390, por hydrometros, que não passam actualmente de 11.871 em toda a rede, prosegue com lentidão, e se traduziu, este anno, na installação de apenas 541 novos aparelhos.

Sabido que a cidade de S. Paulo, que distribue 80.000.000 de litros por dia, se queixa mais da qualidade da agua do que da sua escassez, pode-se ter como certo que o problema do abastecimento do Rio de Janeiro, onde se distribuiram o anno passado 259.523.313 litros diarios, será questão mais de boa distribuição do que de maior adducção aos reservatorios actuaes. Não é necessario recorrer a novos mananciaes; basta aproveitar melhor os já captados, aquelles para cujas aguas ha linha de adducção construida, e esse melhoramento exigirá, quando muito, a construcção de pequenas barragens para açudes de accumulção, uteis nas estiagens prolongadas. Uma revisão cuidadosa, com projecto estabelecido sobre dados completos, das linhas adductoras, melhor abastecerá os actuaes reservatorios de distribuição, cuja capacidade, pelo que informa a commissão de engenheiros, encarregada de taes estudos, não está sendo utilizada segundo as regras da boa technica.

O grande mal, porém, do abastecimento de agua do Rio de Janeiro está nos defeitos da sua vasta e complexa rede de distribuição, construida aos fragmentos, muita vez alterada ao sabor do empirismo dos encarregados do ser-

viço, sem projecto scientifico nem conhecimento regular da hydrodynamica da rêde.

Cogita o Governo de corrigir esse mal no que for possível, depois de tantos erros accumulados. Acha-se muito adiantado o projecto de revisão da rêde antiga, e já estão promptos os planos de ampliação do abastecimento de bairros ainda não servidos. Com os recursos do orçamento deste anno, diversos trabalhos novos e uma parte da revisão dos velhos encanamentos poder-se-ão realizar, mas obra completa será de custosa e demorada execução.

Desde os primitivos tempos coloniaes foram as seccas assignaladas no nordeste brasileiro, mas a repercussão do phenomeno no animo dos governantes só se fez sentir com o incremento da população e o desenvolvimento do paiz. Nenhuma das seccas memoraveis dos seculos passados, nem mesmos as de 1721, 1777 e 1793, despertaram a commoção da que rebentou em 1877 e se prolongou a 1879, em coincidencia com identico flagello na India ingleza. Foi essa "grande secca", como ficou conhecida, devido ás suas dramaticas occurrencias, que determinou aqui a franca intervenção do Estado em proi das populações flagelladas do nordeste.

Obras contras as
seccas

A assistencia do Estado, porém, por muitos annos manifestou-se esporadicamente, em medidas de soccorro pessoal, ordinariamente tardias, e que se confundiam, não raro, com as iniciativas da caridade publica. Por essa fórmula, attendia-se, e isso mesmo parcialmente, apenas a um dos aspectos do problema — o aspecto moral.

Gastaram-se assim grandes sommas, em parte improficuamente, por se applicarem á execução de planos não sancionados pela experiencia ou, por força das circumstancias, realizados com deficiencias.

Para que a União adoptasse medidas de vantagens mais duradouras, foi necessario que se manifestasse com persistencia o espirito de propaganda dos que, na dura

experiencia da sua terra, haviam aprendido a conhecer o mal e previsto os meios de corrigil-o. Mais conhecidas, mais divulgadas então as condições excepcionaes de productividade do nordeste, foi possível firmar-se a noção exacta da importancia economica do combate ás seccas e, portanto, o seu alcance politico.

Assim, em 1903, em substituição á Comissão do açude de Quixadá, cujos serviços haviam sido ampliados em 1901, criou a União a Comissão de Açudes e Irrigação, e, em 1904 e 1908, as Superintendencias de estudos e Obras contra os efeitos das Seccas, que relativamente pouco puderam fazer. Os primeiros trabalhos da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte, a conclusão do açude Quixadá e o inicio do serviço de perfuração de poços com aparelhos mecanicos, foram beneficios patentes dessa época.

Foi só em 1909 que a criação da Inspectoria de Obras contra as Seccas imprimiu aos trabalhos do nordeste a necessaria systematização. Estabeleceu a Inspectoria os serviços de ordem scientifica e technica, indispensaveis á solução racional de problema tão complexo e, com as pequenas verbas que então passaram a ser votadas annualmente, deu começo a obras, escolhidas não entre as mais uteis, mas entre as que, assás necessarias, mais se coadunavam com os estreitos limites orçamentarios.

Embora ficasse demonstrado pelos estudos realizados em nosso paiz, com a experiencia dos alheios, que sem a irrigação consequente da construcção de grandes barragens o problema não teria solução definitiva, impossivel era a realização desse programma com poucos recursos annuaes. Prova-o a construcção dos grandes açudes Aca-rapê e Gargalheira, iniciada, a do primeiro em 1909, e ainda hoje no terço da execução do seu projecto, e a do segundo em 1912, e neste momento com as fundações apenas em principio, embora as verbas orçamentarias votadas nos treze annos decorridos entre 1909 e 1921 sommem 37.331:880\$

e os creditos extraordinarios se tenham elevado a mais de 31.050:000\$, ou sejam ao todo 68.381:880\$000.

E' manifesto o inconveniente de tal distribuição de verbas, dispersas, como o foram, irregularmente; sem a necessaria sequencia, por varias repartições e até por diferentes Ministerios: tira á organização de qualquer plano a unidade de vistas necessaria e impossibilita a execução de grandes obras de modo rapido e systematico.

Apesar disso, porém, os doze annos decorridos sob o regimen de 1909 permittiram grande passo para a solução do problema. Eis os trabalhos preparatorios: fez-se a collecta de dados sobre a natureza physica da região e as observações indispensaveis, não lembradas, anteriormente, relativas á distribuição e intensidade das chuvas; estudou-se o regimen das correntes de agua, indagou-se da natureza geologica dos terrenos, tornaram-se conhecidas as condições economicas e fez-se um levantamento geral topographico, por processos expeditos, que permittiu dotar os Estados do nordeste das melhores cartas no genero.

Uma das mais beneficas disposições desse regimen foi a do estabelecimento de premios para animar a construcção dos pequenos açudes, medida que, apesar dos esforços emprehendidos, ainda não logrou na pratica a sancção que a sua utilidade justifica.

Pode ajuizar-se, pelo facto seguinte, da proficuidade dos esforços despendidos pelo Estado, desde a secca de 1877-1879 até á de 1917-1919: esta, considerada a intensidade do phenomeno physico, foi tão violenta quanto a grande secca de 1879, mas, em suas consequencias economicas, immensamente mais attenuada. E' o que se verifica pela comparação entre a elevada mortalidade da primeira e a quasi nulla mortalidade da ultima.

A' melhor situação criada no nordeste, por esses esforços continuos de muitos decennios, á boa organização dos serviços e á vossa solícitude em votar os necessarios creditos extraordinarios, deve a administração publica a

efficácia de sua assistência no attenuar os effeitos dessa ultima secca, começada ao tempo dos meus antecessores, mas francamente declarada no meu governo, quando fallaram as chuvas invernaes de 1919 para 1920.

Foi por essa occasião que autorizei os serviços indispensaveis ao prompto soccorro da população do nordeste, entre os quaes avultaram os de estradas e açudagem.

Assim é que, durante o anno findo, tiveram inicio ou proseguimento 65 estradas de rodagem com mais de 1.000 km. de extensão, das quaes se concluíram 7 com 203 km. e ficaram em construcção 58 com 874 km.

O regulamento approvedo pelo decreto n. 14.102, de 17 de março de 1920, expedido de accôrdo com a lei n. 3.965, de 25 de dezembro de 1919, instituiu a Caixa Especial de Obras de Irrigação. Por ella facultou-se á administração o meio de emprehender as grandes obras de irrigação em que está empenhada, unicas que, pela experiencia universal, são julgadas capazes de criar, em regiões como a do nordeste, á revelia das irregularidades climatericas, centros de producção permanente, que evitem o exodo das populações em demanda do littoral e dos outros Estados.

A localização das grandes obras projectadas nas bacias do Jaguaribe exigia a construcção immediata de varios ramaes da Estrada de Ferro de Baturité, cujo trafego tende a augmentar consideravelmente com as novas construcções. Para manter a unidade de direcção e garantir o abastecimento dos materiaes necessarios ás obras, sem prejuizo do trafego commum, ficou, como já disse, a Rêde de Viação Cearense subordinada á Inspectoria Federal de Obras contra as Seccas.

A construcção das barragens da alta bacia do Assú, nos rios Piranhas e do Peixe, torna conveniente a ligação ferrea das cidades de Souza e Cajazeiras com a Rêde Cearense, para o que foi iniciada em Timbaúba, no Ceará, a construcção dessa linha. O trecho em preparo, na sua maior parte, ficará incorporado na futura linha de pene-

tração da Parahyba que, a partir de Alagoa Grande, se dirige para aquellas cidades, através de Santa Luzia, Pombal e Patos. Esse melhoramento é sequencia indispensavel dos serviços de irrigação em via de feitura, na Parahyba, e destina-se a garantir o escoamento dos productos, principalmente do algodão, e a assegurar o intercambio commercial das ferteis planicies do sertão.

Consequencia inevitavel dos empreendimentos, acima relatados, é a construcção dos tres principaes portos do nordeste, de Fortaleza, Natal e Parahyba, não só para garantir o transbordo dos materiaes destinados aos serviços em andamento no interior, como para attender ás necessidades commerciaes que a irrigação vae desenvolver. Por se tratar de serviços inadiaveis, determinei que fossem encetados com os recursos disponiveis da Caixa Especial de Irrigação, pelo mesmo regimen de administração contractada, adoptado para as grandes barragens.

FAZENDA

A situação financeira que, a principio, se desenhara animadora, aggravou-se depois consideravelmente, de fórma que submetteu o Governo a penosas difficuldades.

Situação financeira

Embora houvesse crescido a receita publica, foi em tão grandes proporções o augmento da despesa que, seguramente, do balanço final do exercicio resultará vultuoso *deficit*.

Não é possível precisar a importancia deste, visto como os elementos fornecidos pela escripturação do Theouro ainda são incompletos. Só depois de encerrado o exercicio e escripturadas todas as suas operações, inclusive as referentes ao periodo complementar, será possível apurar com exactidão a differença entre a despesa paga e a receita arrecadada.

Pode-se, entretanto, asseverar desde logo que permanecemos em situação deficitária, o que já tem custado á Nação os mais pesados sacrificios. Si não enveredarmos por outro caminho e não adoptarmos um regimen severo de economias, certo se afigura o desbarato das finanças e do credito nacional.

Os algarismos que se seguem, concernentes á receita e á despesa dos cinco ultimos exercicios (com exclusão de depositos e operações de credito) demonstram a necessidade de medidas urgentes no sentido do equilibrio orçamentario.

RECEITA E DESPESA — OURO

EXERCICIOS	RECEITA	DESPESA	DIFFERENÇAS NA DESPESA
	Ouro		
1916	62.130:443\$294	88.634:865\$556	+ 26.504:421\$262
1917	65.966:258\$185	105.454:489\$609	+ 39.488:231\$424
1918	104.968:902\$407	80.002:089\$568	- 24.966:812\$839
1919	81.468:678\$329	122.274:990\$923	+ 40.806:320\$394
1920	119.382:935\$955	104.357:575\$152	- 15.025:359\$903
Somma	433.917:209\$470	500.724:010\$808	- 66.806:800\$338

RECEITA E DESPESA — PAPEL

EXERCICIOS	RECEITA	DESPESA	DIFFERENÇAS NA DESPESA
	Papel		
1916	342.134:325\$454	517.580:688\$090	+ 175.456:361\$636
1917	368.061:871\$050	571.239:445\$775	+ 203.177:574\$725
1918	378.786:772\$918	692.602:764\$158	+ 313.815:991\$240
1919	430.330:191\$900	676.758:297\$331	+ 246.428:075\$431
1920	459.782:268\$165	480.044:096\$488	+ 20.261:827\$323
Somma	1.979.095:430\$487	2.938.235:260\$842	+ 959.139:830\$355

O deficit foi, portanto, nesse periodo, de 66.806:800\$338, ouro, e 959.139:830\$355, papel.

O movimento geral da conta de depositos, durante o mesmo espaço de tempo, assim se expressou: *deficit* ouro, de 3.758:423\$664; saído, papel, de 43.054:379\$708.

Nos exercicios mencionados, as operações de credito atingiram a cifras elevadas, pois o liquido foi de 110.492:572\$907, ouro, e 1.074.555:254\$553, papel (cerca de 22%, ouro, e 37%, papel, da despesa respectiva).

Certo, estes algarismos não são definitivos; mas as rectificações que ulteriormente soffrerem não alterarão a situação penosa do Thesouro, que atravessa actualmente crise das mais graves, a braços com innumeras difficuldades oriundas quasi todas do desequilibrio orçamentario seguidamente verificado em muitos exercicios.

Os esforços do Congresso e do Governo devem, portanto, convergir para o objectivo de enquadrar na receita tributaria todos os gastos da Nação, e remover com energia, decisão e patriotismo, os embaraços que lhe oppuzerem os interesses regionaes e de partidos.

Tão ardua tarefa deve começar pela reduccão profunda da despesa, que será limitada ao estrictamente indispensavel, com o córte impiedoso dos gastos ordinarios e extraordinarios, a desofficialização de serviços ou empresas que sejam fontes perennes de prejuizos aos cofres publicos, e o saneamento do meio circulante.

O papel-moeda tem sido consideravel factor do *deficit* nos ultimos exercicios, e isto porque da inflação consequente ás exageradas emissões realizadas de 1914 a 1918 promana a elevadissima alta de preços que tanto pesa sobre o povo. O Estado, por sua vez, é obrigado a pagar muito mais caro não só o material que adquire, como os serviços que lhe são prestados.

Tal phenomeno observa-se, sem excepção, em todos os paizes que durante e depois da guerra se lançaram na voragem do papel-moeda.

Impõe-se, por conseguinte, a queima de parte dessa moeda depreciada e o reforço gradual do fundo em ouro,

garantia das emissões; voltar-se-á dest'arte ao caminho traçado pelo governo Campos Salles, infelizmente logo depois abandonado.

Com estas duas medidas, a segunda das quaes já está sendo posta em pratica pelo meu governo, com a paciente accumulção do ouro procedente das minas nacionaes, restabelecer-se-á aquella sábia politica financeira, cujos beneficios pode o paiz aguardar com a maxima confiança.

"Stock" do ouro No 1º de março do corrente anno existia em deposito na Thesouraria Geral e na Caixa de Amortização a somma de 62.538:352\$990, ouro, que assim se discrimina:

Thesouraria Geral:

Ouro amoadado	14:748\$861	
Notas conversíveis	<u>127:589\$240</u>	142:338\$101

Caixa de Amortização:

Ouro em barras	14.014:077\$417	
» amoadado	<u>48.381:937\$472</u>	62.396:014\$889
Total		<u>62.538:352\$990</u>

Essa importancia, de accôrdo com a lei, serve de lastro á circulação do papel-moeda.

Situação económica

Em confronto com os dos ultimos quatro annos, são estes os algarismos do nosso commercio exterior, em 1920:

ANNOS	1.000 TONELADAS		MIL CONTOS		€ 1.000	
	Expor- tação	Impor- tação	Expor- tação	Impor- tação	Expor- tação	Impor- tação
1920	2.101	3 275	1.752	2.077	107.521	124.344
1919	1.908	2.780	2.179	1.334	130.085	78.177
1918	1.772	1.738	1.137	989	61.168	52.817
1917	2.017	1.986	1.192	838	63.031	44.510
1916	1.871	2.641	1.136	811	56.462	40.369

O valor da exportação, em 1920, foi de 1.752:411\$ ou £ 107.521.000, e o da importação de 2.076:825\$ ou £ 124.344.000, do que resulta a diferença, a favor da importação, de 324.414:000\$ em moeda-papel e em moeda inglesa de £ 16.823.000.

Comparadas com as do anno anterior, verifica-se, na importação, o augmento de 742.567:000\$, equivalente a £ 46.167.000, e, na exportação, o decrescimo de 426.308:000\$ ou £ 22.564.000.

Este decrescimo, que só se exprime no valor das mercadorias, pois a quantidade é superior á exportada em 1919, foi motivado pela quéda brusca, no segundo semestre de 1920, dos preços de todas as mercadorias nos mercados estrangeiros.

O grande augmento da importação tambem se explica pela depreciação das moedas de alguns paizes em relação á nossa, e ainda pelo elevado saldo da exportação de 1919, que attingiu a £ 51.908.000.

A elevação do cambio, nos ultimos mezes do anno transacto, tornava, para nós, menos oppressiva a continua alta de preços a que estavam sujeitos todos os artigos nos mercados estrangeiros, e facilitava sinão estimulava a introducção de productos de cuja importação tinhamos ficado privados durante a guerra, e de cuja falta bastante se resentia o desenvolvimento economico do paiz.

Essa situação favoravel mudou de um momento para outro, e sobre nós se reflectiram mais accentuadamente os effeitos da crise geral, que geraram as difficuldades com que ainda agora lutamos.

Augmentada pelos motivos acima referidos, a importação do segundo semestre de 1920 operou-se em momento de crise aguda em todo o mundo. As encommendas, feitas desde muito tempo, chegavam aos portos do Brasil em occasião inopportuna para a solução dos compromissos, e a depressão do cambio, determinada pela procura de

cambiaes, aggravava-se devido á situação dos grandes mercados monetarios.

A conclusão a tirar dos dados estatísticos, comparados e explicados, é que, a par de factores occasionaes, ha dois permanentes que, pelo influxo directo sobre o cambio, concorrem para que o desenvolvimento economico do Brasil não corresponda ao valor de seus recursos sempre crescentes, e são a falta de organização bancaria efficiente e de meio circulante valorizado.

A cada passo perturba-se, desvia-se ou entrava-se o curso natural dos factos economicos, que, sem appparelhos de defesa, nos submettem aos effeitos de crises alheias. Quando menos se espera, sobrevem a depreciação de productos brasileiros, e como effeito restringe-se a importação de mercadorias de character reproductivo.

Nada é mais prejudicial do que essa incerteza e interrupção na marcha economica de um paiz.

A quéda, por exemplo, dos preços, verificada no segundo semestre, não aproveitou aos nossos importadores, porque as encommendas chegaram aqui pelos preços da época em que foram feitas e pagas por um cambio que lhes majorava o custo em mais de 50%.

Os grandes *stocks* de mercadorias estrangeiras nas alfandegas e em mãos dos importadores determinarão, naturalmente, o decrescimo da importação no anno corrente, e corrigirão assim o desequilibrio verificado em 1920 na balança commercial.

Pelas suas differentes classes assim se subdivide a importação de 1920 :

	Contos de réis	Augmento sobre a de 1913
Animaes vivos.	17:967\$000	68 %
Materias primas	508:332\$000	49 %
Manufacturas.	1.139:435\$000	73 %
Generos alimenticios	411:091\$000	27 %
Total.	<u>2.076:825\$000</u>	<u>55 %</u>

De todas as classes, a de generos alimenticios foi a que teve menor augmento. Convém assignalar, entretanto, que sóbe ainda a 411.000:000\$, ou 20% da importação total, o que o Brasil despense na aquisição de generos alimenticios estrangeiros.

Ao passo que augmentavam os valores, em papel-moeda, da importação, decresciam os da exportação pela quédia das cotações dos nossos principaes productos. Comparadas com as de janeiro de 1920, as cotações do café, em dezembro do mesmo anno, accusam uma baixa de cerca de 33%, as da borracha e as do couro de 44%, as do assucar de 31%, e as do algodão de 37%. No mercado de Nova York a depreciação do café, em moeda americana; attingiu, no mesmo periodo, a 62%.

Apesar da grande depressão dos preços, a exportação em 1920 foi superior á de qualquer dos annos anteriores, com excepção da de 1919, que teve valor excepcional, devido ao alto preço do café, consequente á grande quédia da producção.

O café contribuiu para o decrescimo da exportação com 364.500:000\$, e a borracha, cujos preços attingiram á cóta mais baixa até então, com 47.187:000\$000.

De arroz, de que importavamos ha dez annos atrás cerca de 100.000 toneladas, a exportação em 1920 elevou-se a 134.000, pelo valor de 94.000:000\$, e com o augmento de 74.566:000\$ sobre o da exportação de 1919.

Os outros productos que tiveram maiores augmentos foram: a carne congelada, 7.030:000\$; o manganez, 22.916:000\$; o algodão, 43.989:000\$, e o assucar, réis 48.197:000\$000.

Quanto aos principaes paizes com que mantemos relações commerciaes, são os seguintes os algarismos do intercambio em 1920:

PAIZES	EXPORTAÇÃO	DIFFE- RENÇA SOBRE 1919	IMPORTAÇÃO	DIFFE- RENÇA SOBRE 1919
Allemanha	112.301:000\$	+ 1.068 %	98.378:000\$	+ 3.000 %
Argentina	120.117:000\$	+ 25 %	154.782:000\$	- 24 %
Belgica	47.794:000\$	- 40 %	38.993:000\$	+ 2.026 %
Estados Unidos	725.189:000\$	- 20 %	885.168:000\$	+ 38 %
França	200.458:000\$	- 57 %	114.397:000\$	+ 126 %
Grã-Bretanha	140.024:000\$	- 11 %	444.283:000\$	+ 106 %
Hollanda	52.422:000\$	- 19 %	11.216:000\$	+ 122 %
Italia	123.122:000\$	+ 86 %	50.653:000\$	+ 177 %
Portugal	35.628:000\$	+ 210 %	41.326:000\$	+ 4 %
Uruguay	77.143:000\$	- 19 %	27.929:000\$	- 6 %

Em 1913 recebemos mercadorias da Allemanha no valor de 176.000:000\$; em 1920 a importação foi de 98.000:000\$, ou mais da metade do que era antes da guerra. Vendemos á Allemanha, em 1919, productos no valor de 137.000:000\$ e, o anno passado, 112.000:000\$ de mercadorias, isto é, 82 % da nossa exportação anterior á guerra.

Receita publica

A renda aduaneira, bem como o imposto de consumo, que são as principaes fontes de receita, tiveram arrecadação superior ás previsões do orçamento.

Segundo os ultimos dados, sujeitos ainda a modificações com o encerramento do periodo complementar do exercicio de 1920, a renda das Alfandegas importou em 99.405:000\$, ouro, e 90.658:000\$, papel, e o imposto do consumo em 174.432:000\$, papel. O imposto de sello produziu 61.420:000\$, papel, o de transporte 13.253:000\$, papel, e o de renda 12.350:000\$, papel.

Vales-ouro

A decisão tomada pelo Ministerio da Fazenda, no concernente á venda desses vales, de calcular o seu valor pelo cambio de Nova York obedeceu ao exacto cumprimento da lei, que manda cobrar, em ouro, 55 % do imposto de

importação para consumo. A cobrança, portanto, ou deve ser feita nessa especie, ou em papel-moeda na sua real equivalencia. E actualmente o unico estalão para converter moeda-ouro em papel-moeda é o dollar americano.

Aliás, já o Congresso Nacional de alguma sorte homologara essa resolução, visto que o Senado não se pronunciou em desaccôrdo e a Camara approvou o parecer da sua Commissão de Finanças que rejeitara emenda em contrario.

O saldo em circulação, a 31 de dezembro ultimo, era Letras do Tesouro de 53.338.948\$158, ouro, e 485:600\$, papel.

De janeiro a março do corrente anno, porém, foram resgatados titulos no valor de 35.330:100\$, ouro.

Em 31 de dezembro o capital circulante montava a Divida externa £ 103.035.534 e frs. 322.249.500, conforme se vê do quadro abaixo:

Estado da dívida externa fundada em 31 de dezembro de 1920

EMPRESTIMOS	CAPITAL PRIMITIVO		CAPITAL AMORTIZADO		CAPITAL CIRCULANTE
	Nominal	Real	Nominal	Real despendido	
	£	£	£	£	
Empréstimo de 1883	4.886.000-00-00	4.000.000-00-00	1.686.500-00-00	1.352.701-15-11	2.713.100-00-00
» 1884	8.277.500-00-00	6.000.000-00-00	2.124.200-00-00	1.859.323-22-22	4.113.100-00-00
» 1885	75.857.000-00-00	17.213.500-00-00	3.388.700-00-00	1.778.701-04-02	17.028.500-00-00
» 1895	2.442.000-00-00	6.000.000-00-00	516.100-00-00	423.888-77-26	5.225.000-00-00
» 1901 (Funding)	8.815.717-00-00	9.813.717-00-00	613.240-00-00	529.402-00-00	7.802.177-00-00
» 1901 (Recalcine)	19.915.329-00-00	16.915.329-00-00	5.523.100-00-00	4.031.380-19-00	11.284.149-00-00
» 1903 (Obras do Porto)	8.550.000-00-00	7.893.000-00-00	861.500-00-00	823.421-11-28	7.269.179-00-00
» 1905	4.000.000-00-00	3.840.000-00-00	2.180.000-00-00	2.180.000-00-00	1.820.000-00-00
» 1911 (Obras do Porto)	19.200.000-00-00	8.750.000-00-00	223.500-00-00	182.531-28-20	9.937.200-00-00
» 1911 (Obras do Porto)	4.300.000-00-00	4.143.000-00-00	437.100-00-00	437.100-00-00	4.043.800-00-00
» 1911 (Obras do Porto)	2.000.000-00-00	1.899.000-00-00	---	---	---
» 1911 (Obras do Porto)	3.000.000-00-00	2.100.000-00-00	889.500-00-00	889.500-00-00	2.400.000-00-00
» 1911 (Obras do Porto)	17.000.000-00-00	10.610.000-00-00	---	---	1.215.500-00-00
» 1911 (Obras do Porto)	14.500.000-00-00	14.500.000-00-00	---	---	14.500.000-00-00
» 1914 (Funding)	---	---	---	---	---
Extradas de Ferro do Ceará, 1911	---	---	---	---	---
Empréstimos do Lloyd Brasileiro de 1900-1910	---	---	---	---	---
Empréstimo da 1913	---	---	---	---	---
» 1914 (Funding)	---	---	---	---	---
	120.411.334-00-00	112.300.934-00-00	17.375.800-00-00	14.579.701-12-01	103.035.534-00-00
1906-1908 — Empréstimo para a construção da Estrada de Ferro Itapuaçu & Corumbá	100.000.000	100.000.000	1.818.000	1.207.975,75	98.182.000
1911 — Obras do Porto de Recife	30.000.000	36.100.000	---	---	40.000.000
1911 — Empréstimo para construção da Estrada de Ferro de Oyoas	100.000.000	78.811.284	1.535.500	1.230.107,75	98.494.800
1911 — Item da Viação Bahiana	50.000.000	49.800.000	---	---	50.000.000
1915 — Item da Estrada de Ferro de Oyoas	25.000.000	25.000.000	---	---	25.000.000
	365.000.000	291.731.284	2.750.500	2.438.083,50	328.246.800

102

Comparados esses totaes com os do anno anterior, verifica-se que houve diminuição; em 1920, de £ 356.500, que assim se explica:

EMISSÃO	
<i>Funding</i> de 1914	£ 716.640
RESGATE	
<i>Funding</i> de 1898.	£ 107.760
<i>Rescision Bonds</i>	£ 965.380
	£ 1.073.140
Amortização líquida	£ 336.500

Convém accrescentar que, no total circulante da divida externa, figuram os titulos adquiridos pelo Governo na fórma já explicada. Embora, porém, não resgatados, é claro que a importancia de juros e amortização não tem sido despendida, por isso que é levada ao credito do Thesouro.

A divida interna consolidada era, a 31 de dezembro de 1920, de 1.113.486:300\$, a saber: Divida Interua

Apolices de 5% uniformizadas	528.875:900\$000
» » 5% antigas.	3.892:100\$000
	<u>532.768:000\$000</u>
» » 4%	119:600\$000
	<u>532.887:600\$000</u>
Estradas de Ferro	336.311:000\$000
Baixada Fluminense	13.841:000\$000
Indemnizações bolivianas (4%)	1.629:000\$000
Lloyd Brasileiro	671:000\$000
Sentenças judiciaes	1.844:000\$000
» arbitraes	1.063:000\$000
Auxilio para construcção de uma carreira de vapores. . .	6.172:000\$000
Compromissos do Thesouro .	183.600:700\$000
Obras do Porto do Rio de Ja- neiro	17.300:000\$000
Despesas de diversos Minis- terios	18.167:000\$000
Total	<u>1.113.486:300\$000</u>

A circulação de apolices, em 1920, teve o augmento de 71.135:700\$, a saber :

Estradas de ferro	52.652:000\$000
Compromissos do Thesouro. .	316:700\$000
Despesas de diversos Minis- terios	18.167:000\$000
Total	<u>71.135:700\$000</u>

Caixa de Con-
versão

De accôrdo com o art. 2º, n. XIV, da lei n. 3.979, de 31 de dezembro de 1919, estão suspensas as operações desta Caixa hoje incorporada na de Amortização.

Circulam notas na importancia de 19.328:990\$000.

Cambio

As cotações officiaes sobre Londres, a 90 dias de vista, foram as seguintes :

Janeiro	17 $\frac{9}{16}$	17 $\frac{31}{64}$	17 $\frac{41}{64}$
Fevereiro	17 $\frac{23}{32}$	18 $\frac{7}{16}$	18 $\frac{7}{32}$
Março	16 $\frac{11}{16}$	18 $\frac{11}{32}$	17 $\frac{23}{64}$
Abril	16 $\frac{11}{64}$	16 $\frac{7}{8}$	16 $\frac{3}{8}$
Maió	15 $\frac{25}{32}$	16 $\frac{5}{8}$	16 $\frac{3}{8}$
Junho	14 $\frac{9}{32}$	15 $\frac{7}{8}$	15 $\frac{1}{2}$
Julho	13 $\frac{5}{8}$	14 $\frac{43}{64}$	14 $\frac{9}{64}$
Agosto	13 $\frac{9}{32}$	14 $\frac{3}{8}$	13 $\frac{43}{64}$
Setembro	12 $\frac{1}{16}$	13 $\frac{19}{64}$	12 $\frac{23}{64}$
Outubro	11 $\frac{5}{4}$	12 $\frac{31}{32}$	12 $\frac{9}{64}$
Novembro	10 $\frac{13}{32}$	12 $\frac{1}{2}$	11 $\frac{27}{64}$
Dezembro	9 $\frac{41}{64}$	11 $\frac{7}{16}$	10 $\frac{25}{64}$
	Média do anno	14 $\frac{27}{64}$	

As médias mensaes em S. Paulo foram : janeiro, 17 $\frac{3}{4}$; fevereiro, 18 $\frac{15}{64}$; março, 17 $\frac{1}{2}$; abril, 16 $\frac{21}{64}$; maio, 16 $\frac{3}{8}$; junho, 15; julho, 14 $\frac{5}{32}$; agosto, 13 $\frac{21}{32}$; setembro, 12 $\frac{7}{8}$; outubro, 12 $\frac{1}{32}$; novembro, 11 $\frac{5}{8}$, e dezembro, 10 $\frac{15}{32}$. Média do anno, 14 $\frac{21}{32}$.

Situação cambial

Pouco tenho que accrescentar sobre este assumpto.

Fallei, em começo, do perigo que haveria em intervir o Governo no mercado de cambio, da mingua de recursos e da falta de autorização legal para qualquer providencia nesse sentido.

Fossem outras as condições dos cofres publicos, certo já o Governo teria realizado a unica interferencia plausivel, isto é, a constituição de fundos em Londres e Nova York, de accôrdo com o art. 4º, letra b, da lei n. 4.182, de 13 de novembro do anno passado.

Com essa medida conseguir-se-ia certa estabilidade, de grande proveito para o paiz.

Accusação infundada e a miudo repetida é a de que o Banco do Brasil entra frequente e inoportunamente no mercado de cambio, e lhe força a baixa, pela aquisição de cambiaes por conta do Governo. Dir-se-ia que o Banco não tem outros fregueses sinão o Governo. Estados, municipios, empresas, ninguem compra cambiaes por intermedio do Banco do Brasil. Do mesmo modo, este nunca vende, nem tão pouco effectuam compras os bancos estrangeiros.

E' patente a improcedencia da accusação.

Tem o Thesouro Nacional pesados compromissos no estrangeiro, entre os quaes avulta a divida externa da Nação. Para satisfazel-os ha mistér effectuar o supprimento dos fundos necessarios. A receita-ouro do orçamento federal é constituida principalmente pela renda aduaneira, arrecadada por aquelle Banco em papel-moeda. Torna-se, portanto, imprescindivel adquirir cambiaes para occorrer ás referidas despesas. Dahi a entrada do Banco do Brasil no mercado de cambio, o que elle faz, entretanto, com a maior prudencia e paulatinamente, conforme as instrucções emanadas do Ministerio da Fazenda.

Na Mensagem anterior tive oportunidade de alludir á conveniencia de praticar o Governo, de modo efficiente, a fiscalização cambial e bancaria.

Fiscalização do
cambio e fiscal-
ização bancaria

A lei de 13 de novembro de 1920, assim como a da receita deste anno, art. 2º, n. XV, renovaram a autorização dada para essa fiscalização.

O Governo organizou um projecto de regulamento, que mandou publicar no *Diario Official*, para que os interes-

sados apresentassem as reclamações e sugestões que julgassem necessárias. Recebidas estas, foram examinadas com solicitude e boa vontade e aceitas as que pareceram razoáveis e oportunas.

Modificado assim o dito regulamento, approvei-o pelo decreto n. 14.728, de 16 de março ultimo.

Banco do Brasil

A cifra das operações realizadas pelo Banco do Brasil, no exercício de 1920, é extremamente satisfactoria, e põe em relevo o crescente desenvolvimento dos serviços desse antigo estabelecimento de crédito e das suas 42 succursaes, installadas nas praças de mais intenso movimento commercial e industrial do paiz.

Suas compras e vendas, superiores, em cerca de quatro milhões esterlinos, ás realizadas em 1919, mantiveram-se em prudente nível, de accôrdo com as necessidades legítimas do nosso intercambio commercial.

Essas operações registraram-se pelas seguintes importancias totaes :

	£
Saques vendidos	19.211.996
Cambiaes de cobertura, compradas	19.219.385

O indice cambial accusou, em 1920, as seguintes taxas extremas :

Maxima de 18 $\frac{1}{2}$ d. em 6 de fevereiro.

Mínima de 9 $\frac{19}{32}$ d. em 28 de dezembro.

As acções do Banco estiveram, no decurso do mesmo periodo, sempre acima do par. As respectivas cotações oscillaram em bolsa entre o preço minimo de 230\$ em janeiro e fevereiro e o maximo de 285\$ em maio.

A emissão de cheques-ouro, para o serviço do pagamento de direitos alfandegarios, elevou-se :

	£	ou ouro	£
nesta praça.	6.181.807		54.956:270:222
nos Estados.	7.407.144	" "	65.849:513:055
Total	13.588.951	" "	120.805:783:277

ou mais £ 3.808.000 que em 1919.

Resgataram-se cheques-ouro no valor de :

	£	ou ouro	£
nesta praça.	5.652.114		50.247:288\$609
nos Estados.	6.152.982	> >	54.700:011\$337
Total.	11.805.096	> >	104.947:299\$949

ou mais £ 3.046, que em 1919.

A matriz e as agencias do Banco concederam, em 1920, empréstimos que, excluidas as operações de diversas agencias que ainda não puderam ser computadas, perfazem o avultado total de 1.071.576:420\$166 ou mais 37.672:000\$ que em 1919, e assim se decompõem :

Por descontos :

Matriz.	126.810:976\$847
Agencias.	400.607:352\$894
	<u>527.418:323\$741</u>

Por creditos em contas correntes :

Matriz.	179.166:617\$121
Agencias.	364.991:479\$304
	<u>544.158:096\$425</u>

O movimento de fundos, operado pelo Banco por transferencias entre praças nacionaes, o anno passado, foi o seguinte :

Pela matriz	201.047:910\$110
Pelas agencias.	205.705:355\$833
	<u>406.753:266\$943</u>

ou mais 162.680:000\$, que no anno precedente.

Os lucros liquidos do Banco, em 1920, attingiram á somma de 17.669:267\$705 contra 14.788:302\$849 em 1919; suas reservas foram elevadas á cifra de 32.280:313\$391, o que significa um augmento, nesta rubrica, de 1.564:462\$957.

O estabelecimento continua a prestar os melhores serviços ao Thesouro, quer em suas relações internas; quer externas e forneceu-lhe pontualmente no anno findo.

cambiaes e fundos no estrangeiro para o serviço da divida publica externa e despesas da administração.

Reforma do Banco do Brasil

Com o intuito de dar melhor organização a esse importante estabelecimento de credito, pelo transformar em aparelho emissor capaz de sanear o nosso meio circulante e estabelecer, quanto possivel, o regimen da moeda-papel, nomeou o Governo uma commissão de financistas e banqueiros de reconhecida competencia, para estudar o assumpto e apresentar um projecto de reforma.

Feito esse trabalho, taes foram as discussões e controversias que se suscitaram, que ao Governo se afigurou não ser o momento opportuno de pôl-o em execução.

Carteira de Redesconto

O art. 9º da lei n. 4.182, de 13 de novembro ultimo, criava no Banco do Brasil a Carteira de Emissão e Redesconto, e indicava os moldes em que deveria ser estabelecida.

Cogitava o Governo de regulamentar a disposição legal, quando ao orçamento da receita para 1921 foram apresentadas diversas emendas, que alteravam no fundo e na fôrma a instituição da Carteira.

Taes emendas, hoje consagradas no art. 50 da lei n. 4.182, de 31 de dezembro, obrigaram o Governo a adiar o trabalho de regulamentação que já havia iniciado; dias depois, porém, de sancionada esta ultima lei, ultimou-o e expediu o decreto n. 14.635, de 21 de janeiro do corrente anno.

Esse instituto de credito bancario tem funcionado com toda a regularidade e prestado aos agricultores, industriaes e negociantes serviços apreciáveis, como aparelho de segurança em momento de crise.

O commercio, a lavoura e a industria teem os seus creditos alargados, pois aos bancos convém descongestionar as suas caixas e empregar o numerario em descontos, desde que tenham, para os momentos difficeis, onde re-descontar as operações realizadas.

O Governo realizou com a Belgica um accôrdo commercial, segundo o qual, por intermedio do Banco do Brasil, abrirá ao Governo daquelle paiz um credito até a somma de 100.000:000\$, papel, destinados á compra de productos brasileiros, e quantia equivalente em francos belgas será posta, em Bruxellas, á disposição do Brasil, que a deverá applicar na compra de mercadorias na Belgica.

Accôrdo commercial

Para o transporte, serão preferidos, quanto possivel, navios brasileiros. Qualquer litigio, superveniente á execução do accôrdo, se resolverá pelos tribunaes judiciarios brasileiros, tanto que se trate de compras feitas no Brasil; no caso de compras effectuadas na Belgica, os tribunaes belgas decidirão.

Finalmente, os pormenores da execução serão fixados por troca de correspondencia.

As operações relativas a este convenio ainda não foram iniciadas: os dois Governos estão procurando firmar primeiramente a interpretação de certas clausulas.

Por conta da quantia de 110.000:000\$, entregue pelo Governo da União ao Estado de S. Paulo, foram comprados 3.074.595 saccos de café, na importancia total de 102.391:564\$095. A differença verificada entre as duas quantias, ou seja 7.608:435\$905, ficou sob a responsabilidade daquelle Estado.

Convenio do café

Além da somma de 37.752:204\$, mencionada na Mensagem anterior, o Estado de S. Paulo fez entrega á União da importancia de 104.654:473\$400, que perfaz o total de 142.406:677\$400.

Ainda ha, pendente de liquidação, um saldo a favor dos cofres federaes.

O Congresso Nacional, a quem submetti, em mensagem de 2 de agosto, um estudo sobre a conve-

Zonas francas

niencia do estabelecimento de zonas francas nos portos da Republica, autorizou o Poder Executivo, na lei da despesa para o corrente exercicio, a dotar o paiz com este excellento recurso de expansão do intercambio commercial.

Estudos estão sendo feitos, dentro dos moldes da autorização, para a escolha do processo de construcção e preparo das zonas francas, que mais consulte os interesses publicos.

Regulamento e reformas

Entre as reformas decretadas depois de maio de 1920, salienta-se a da Recebedoria do Districto Federal (decreto n. 14.162, de 12 de maio). De ha muito reclamada, ella veio attender ao crescente desenvolvimento da arrecadação das rendas internas no Districto, pois dotou aquella repartição de meios de fiscalização mais efficientes.

Com semelhante objectivo reformou-se tambem a Inspectoria de Seguros (decreto n. 14.593, de 31 de dezembro de 1920).

Entre os regulamentos para cobrança de taxas e impostos e respectiva fiscalização figuram :

o do imposto sobre a renda (decretos ns. 14.263, de 15 de julho de 1920, e 14.729, de 16 de março de 1921);

o do imposto do sello (decreto n. 14.339, de 1 de setembro);

o do sello sanitario (decretos ns. 14.355, de 15 de setembro de 1920, e 14.713, de 8 de março de 1921);

o da taxa de occupação de terrenos de marinhãs (decreto n. 14.595, de 31 de dezembro);

o da taxa de viação (decreto n. 14.618, de 11 de janeiro de 1921);

o do imposto de consumo (decreto n. 14.648, de 26 de janeiro de 1921).

O do imposto sobre as quantias em gyro no jogo e o que reorganiza o Thesouro Nacional serão em breve expedidos.

ASSUMPTOS DIVERSOS

Continúa o Governo a cumprir a lei relativa ao aproveitamento dos funcionarios addidos. Por bem, todavia, da conveniencia, para o serviço publico, de conciliar a economia resultante dessa medida com as justas aspirações dos empregados effectivos, tem adoptado a pratica, já annunciada na Mensagem anterior, de preencher as vagas das repartições em geral, ora por promoção, ora com addidos de categoria correspondente.

Funcionarios ad-
didos

Como tudo entre nós se critica, precipitadamente e sem o menor exame dos factos, tambem a execução dessa lei tem sido alvo de repetidas censuras. Pretende-se que o Governo preencha todas as vagas por accesso, e só no primeiro posto aproveite os addidos.

A primeira consequencia desse modo de ver seria que só os empregados addidos de ultima categoria entrariam para os quadros; e os de postos superiores, precisamente os que mais pesam no orçamento, jamais mudariam de situação.

A verdade, porém, é que a lei não se presta a essa curiosa interpretação. Admitte, é certo, que um addido seja nomeado para cargo de vencimentos inferiores; mas não se pode deixar de ter em consideração a categoria desse funcionario; pois seria absurdo, por exemplo, que numa vaga de 3º official da Defesa Agricola o Governo aproveitasse o chefe de secção addido que alli existe, ou nomeasse 4º escripturario da Recebedoria o director extinto da mesma repartição.

Si reparos merecesse a execução que o Governo está dando á lei, seria precisamente pela tolerancia de reservar cincoenta por cento das vagas á promoção, partilha que o legislador não prescreveu. Mas, ainda ahi, a critica se revelaria injusta, desde que se reflecta no alto interesse publico que a deliberação do Governo resguarda e que não podia ser estranho ás cogitações do Congresso.

A economia realizada, com o aproveitamento dos adidos, sobe a 1.921:916\$, assim distribuidos: Agricultura, 695:600\$; Viação, 597:905\$; Marinha, 234:072\$; Fazenda, 185:299\$; Justiça, 99:720\$; Guerra, 82:920\$; e Relações Exteriores, 26:400\$000.

No uso da autorização legislativa em vigor, o Governo tem supprimido, por dispensaveis, varios cargos publicos. A redução de despesas dahi resultante monta á quantia de 402:355\$254, que se discrimina assim: Fazenda, 219:555\$254; Viação, 93:200\$; Justiça, 53:600\$; e Guerra, 36:000\$000.

Eleva-se a somma dos dois totaes a 2.324:271\$254.

Legislação social

Na Conferencia Internacional do Trabalho, reunida em Washington, em novembro de 1919, e da qual fez parte o Brasil como membro da Organização Internacional do Trabalho, criada pelo Tratado de Versailles, approvaram-se projectos de convenção e recommendações sobre os seguintes assumptos:

Limitação das horas de trabalho nas industrias;

Desemprego;

Emprego de mulheres antes e depois do parto;

Trabalho nocturno das mulheres;

Idade minima de admissão das crianças nos trabalhos industriaes;

Trabalho nocturno das crianças;

Reciprocidade de tratamento dos trabalhadores estrangeiros;

Criação de um serviço publico de hygiene;

Protecção das mulheres e menores contra o saturismo;

Prevenção do carbunculo.

De accôrdo com as regras do Tratado, esses projectos e recommendações devem ser ratificados, ou consagrados em lei, pelo Poder Legislativo de cada paiz.

Em dezembro último, dois projectos foram apresentados á Camara dos Deputados: um que approva as convenções, e outro que lembra a conveniencia de tomarem as Comissões de Diplomacia e Tratados e de Legislação Social conhecimento das recommendações, e suggerirem as medidas necessarias á protecção e garantia dos trabalhadores. Já logrou o primeiro ser approvado em primeira discussão.

Por seu lado a Comissão de Legislação Social da mesma Casa do Congresso, depois de estudar os diversos aspectos da questão operaria, susceptiveis de regulamentação legal, preparou as bases de varios projectos de lei sobre o trabalho de mulheres e menores, trabalho commercial, departamento do trabalho, direito de associação, contracto colectivo de trabalho e remodelação da lei sobre accidentes no trabalho.

Urge dar andamento a esses projectos. O Brasil não deve faltar ao compromisso internacional, que assumiu, de exarar em lei os princípios adoptados pelos povos cultos como reguladores das relações entre patrões e operarios. De outro lado, não é justo nem humano demorar, por mais tempo, a satisfação das legítimas reivindicações do proletariado.

E' verdade que a nossa indole condescendente e boa tem antecipado, em muitas das nossas fabricas, a adopção dessas medidas; mas, para evitar divergencias na sua applicação e possiveis conflictos entre os interessados, é da maior conveniencia que se lhes dê generalidade e fixidez.

As instrucções expedidas pelo Ministerio da Agricultura para organização de syndicatos profissionaes e sociedades cooperativas, o decreto legislativo que autorizou o Governo a auxiliar financeiramente estas sociedades, e o que estatuiu sobre a construcção de casas, a instituição das feiras livres, etc., são providencias que muito alliviarão as condições de vida dos operarios, mas

nem por isto dispensam a consolidação dos seus direitos em actos expressos e permanentes.

Casas para func-
cionarios

A penosa situação em que se encontra o funcionalismo publico civil e militar, assediado pelas maiores dificuldades de vida, leva-me a suggerir-vos uma medida que, parece, teria effeitos salutaes.

Um dos graves problemas hoje no Rio de Janeiro é o das habitações. O Congresso, satisfazendo o pedido que lhe dirigi o anno passado, já deu meios para resolvel-o, quanto aos operarios. O Governo tem prompto o regulamento respectivo e o expedirá dentro de poucos dias. Cumpre agora lançar as vistas para os funcionarios publicos.

A seguinte combinação talvez pudesse attender ás suas justas reclamações :

O Thesouro emitiria apolices do valor de 100\$, juros de 6% ao anno, amortizaveis no prazo de 12 annos e 1 mez. A annuidade para amortização e juros corresponderia assim a 12% do valor emitido.

Esses titulos seriam dados por emprestimo aos officiaes de terra e mar e aos funcionarios civis não demissiveis *ad nutum*, para compra ou construcção de uma casa. Nesta operação não interviria o Governo, nem mesmo para fixar-lhe o preço maximo, que até seria de vantagem para o Thesouro fosse mais elevado que o emprestimo. O limite deste seria o montepio, ou o montepio e o meio soldo, a que tivessem direito os herdeiros do mutuario no acto do emprestimo, o que garantiria a familia, ainda após a morte do chefe.

A segurança do Thesouro estaria na consignação mensal a descontar em folha, fixada no proprio requerimento do emprestimo, e bem assim na primeira hypotheca do predio. A somma das consignações, descontados os juros a pagar, constituiria fundo de amortização para um sorteio mensal ou semestral.

A casa seria bem de familia, alienavel só para solução da divida.

A amortização poderia ser antecipada.

E' isto apenas o esboço do plano, que seria desenvolvido em medidas complementares.

Vem a proposito lembrar que o Congresso, pela lei n. 1.616, de 30 de dezembro de 1906, em vista das dificuldades criadas aos funcionarios do Correio com a mudança de Ouro Preto para Bello Horizonte, autorizou, no art. 35, XII, adiantamentos por emprestimo aos ditos funcionarios.

Esses adiantamentos, mais tarde ampliados aos empregados da Delegacia Fiscal do Thesouro em Minas, eram feitos em papel-moeda, sem juros e entre os limites de 3:000\$ a 12:000\$, segundo os vencimentos.

Dada, porém, a conveniencia e a justiça de tornar extensivo o favor a todos os funcionarios que tenham garantias de fixidez em seus empregos, não é possível pensar em fazer os emprestimos em papel-moeda. De outro lado, é claro que, considerado o alto preço das construcções, a somma maxima de 12:000\$ seria, para a maioria dos funcionarios, insufficiente para a aquisição ou a construcção da casa, embora modesta, accrescida do custo do terreno.

A providencia proposta, conjugada com as dos decretos ns. 2.407, de 18 de janeiro de 1911, e 4.209, de 11 de dezembro do anno passado, daria, quero crer, solução ao problema das habitações para militares de terra e mar e funcionarios civis da União, e minoraria de modo sensível a precaria situação em que uns e outros se acham.

*

São estas as informações que, sobre a situação geral do paiz, julguei de maior vantagem e oportunidade trazer ao conhecimento do Congresso. O meu pensamento do-

minante, ao reuni-as, foi ministrar-lhe dados e elementos que lhe permittam iniciar, desde os primeiros dias dos seus trabalhos, o estudo e adopção das medidas que esta situação reclama. Dar-me-ei por muito feliz, si desta sorte houver contribuido para o desempenho da sua nobre missão.

Senhores Membros do Congresso Nacional:

A Nação tudo espera do patriotismo e das luzes dos seus legisladores.

Rio de Janeiro, 3 de maio de 1921.

Epitacio Pessoa,

PRESIDENTE DA REPUBLICA.