

DIARIO OFFICIAL

ESTADOS UNIDOS DO BRAZIL

REPUBLICA FEDERAL

ORDEM E PROGRESSO

ANNO XL— 13° DA REPUBLICA — N. 133

CAPITAL FEDERAL

SABBAO 8 DE JUNHO DE 1901

SUMMARIO

ACTOS DO PODER EXECUTIVO:

Decreto n. 3.932, que approva a transferencia de contracto de arrendamento da Estrada de Ferro de Pernambuco á firma social A. de S. Pires Ferreira & Comp.

Ministerio da Justiça e Negocios Interiores — Decretos de 1 do corrente.

Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas — Decretos de 20 e 31 do mez findo e de 1 do corrente.

SECRETARIAS DE ESTADO:

Ministerio da Justiça e Negocios Interiores — Expediente de 5 do corrente da Directoria do Interior — Expediente de 6 do corrente das Directorias da Justiça e do Interior.

Ministerio das Relações Exteriores — Relatorio do Consulado dos Estados Unidos do Brazil em Marselha.

Ministerio da Fazenda — Portarias de 5 do corrente — Expediente de 6 do corrente da Directoria do Expediente do Thesouro Federal — Recobedoria — Quadro demonstrativo sobre papel moeda.

Ministerio da Guerra — Requerimentos despachados.

Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas — Requerimentos despachados da Directoria Geral de Contabilidade — Expediente de 5 e 7 do corrente da Directoria Geral de Obras e Viação — Directoria Geral dos Correios.

Seção JUDICIARIA — Sessões da Camara Criminal da Corte de Appellação e do Supremo Tribunal Militar.

NOTICARIO.

RENTAS PUBLICAS — Rendimentos da Recebedoria e da Recebedoria do Estado de Minas na Capital Federal.

EDITAIS E AVISOS.

PARTE COMMERCIAL.

MARCAS REGISTRADAS.

SOCIEDADES ANONYMAS — Acta da Companhia Nacional Manufactura de Fumos.

ACTOS DO PODER EXECUTIVO

DECRETO N. 3.962—DE 21 DE MARÇO DE 1901

Approva a transferencia do contracto de arrendamento da Estrada de Ferro Central do Pernambuco á firma social A. de S. Pires Ferreira & Comp.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu, por intermedio do respectivo engenheiro fiscal o engenheiro Antonio de Sampaio Pires Ferreira, arrendatario da Estrada de Ferro Central do Pernambuco, e á vista do que estabelece a clausula XXV do contracto de 12 de abril de 1898

Decreta:

Art. 1.º Fica approvada a transferencia do contracto de arrendamento da Estrada de Ferro Central do Pernambuco, nos termos da clausula citada, á sociedade constituída pelo referido arrendatario, por Joaquim Caetano Pinto Junior e Manoel Rodrigues Lages, sob a razão social — A. de S. Pires Ferreira & Comp.

Art. 2.º A dita sociedade fica integralmente subrogada em todos os onus e garantias do contracto de 12 de abril de 1898, celebrado de conformidade com o decreto n. 2.850, de 21 de março do mesmo anno.

Capital Federal, 21 de março de 1901, 12ª da Republica.

M. FERRAZ DE CAMPOS SALLES.
Alfredo Maia.

Ministerio da Justiça e Negocios Interiores

Por decreto de 1 do corrente, foram declarados sem effeito os de 15 de dezembro do anno findo e 19 de janeiro ultimo, na parte em que nomearam os seguintes officiaes da guarda nacional:

ESTADO DE S. PAULO

Comarca de Dous Corregos

59ª brigada de infantaria — Coronel-commandante, Augusto Christiano Gomes.

Estado-maior — Major-cirurgião, Evaristo Marcondes Cesar.

175ª batalhão de infantaria

Estado-maior — Capitão-ajudante, Francisco Cerveira Guimarães.

2ª companhia — Tenente, Innocencio da Costa Machado.

4ª companhia — Tenente, Balbino Caetano de Lima;

Alferes, Joaquim Luiz da Silva Neto.

176ª batalhão de infantaria

Estado-maior — Tenente-quartel-mestre, Francisco Antonio dos Santos.

1ª companhia — Capitão, Joaquim Alves de Souza Mattos;

Alferes, João Alves de Souza Mattos e Urias de Souza Mendes.

2ª companhia — Capitão, Ludovino Francisco da Silva Terra;

Alferes, Sebastião Baptista da Silva.

3ª companhia — Alferes, Raphael Luiz de Oliveira.

4ª companhia — Capitão, Theophilo Portella;

Alferes, Ignacio Bueno do Prado e Joaquim Braz do Carmo.

177ª batalhão de infantaria

Estado-maior — Major-fiscal, Dr. Manoel Frederico Rodrigues de Andrade;

Capitão-ajudante, Carlos Neves;

Capitão-cirurgião, Arthur Ferreira de Camargo.

1ª companhia — Alferes, João Baptista Antunes Pereira e Estanislão de Sampaio Leite.

2ª companhia — Tenente, Jeronymo Gonçalves de Freitas.

3ª companhia — Capitão, Bento de Arruda Campos;

Tenente, Antonio Carrasfello;

Alferes, Ildio Antunes Mendes e João Caetano de Oliveira.

4ª companhia — Tenente, José Gonçalves de Freitas;

Alferes, Ernesto Carlos Simões.

59ª batalhão da reserva

Estado-maior — Tenente-coronel commandante, João Modesto da Costa;

Major-fiscal, Antonio Ferraz de Arruda Campos;

Tenente secretario, Messias Augusto da Costa e Silva;

Capitão-cirurgião, José Antonio Lopes Ferreira;

1ª companhia — Capitão, Antonio Gonçalves de Araújo;

Tenente, Innocencio Antonio dos Santos;

Alferes, João Braz do Carmo e Joaquim Antonio dos Santos.

2ª companhia — Capitão, Ignacio Mamendes Borges;

Tenente, Cassiano Valentim Borges;

Alferes, Geraldo José Ferreira e José Luiz Corrêa Primo.

3ª companhia — Capitão, Silvestre Martins Coelho.

4ª companhia — Tenente, Manoel Hermenegildo de Oliveira;

Alferes, João Alves de Mira Sobrinho e Salustiano da Costa Bueno.

18ª brigada de cavallaria

Estado-maior — Capitão-assistente, Joaquim Gomes dos Reis;

Capitães-ajudantes de ordens, José Valentim Borges e Joaquim de Oliveira;

Major cirurgião, Benjamin Martins Mano.

35º regimento de cavallaria

Estado-maior — Capitão cirurgião, Dr. Lourenço Cavalcanti do Albuquerque Maranhão;

Alferes veterinario, Rogerio Macario.

1º esquadrão — Capitão, Paulino Pereira Pinto da Fonseca;

Tenentes, Antonio Mathias Pereira e João Pires de Arruda Castanho;

Alferes, Antonio Torquato de Oliveira e Francisco de Siqueira Castro.

2º esquadrão — Tenente, Francisco Wieck;

Alferes, Celso Gomes Guimarães;

3º esquadrão — Tenente, Nicoláo Frederico Wieck;

Alferes, Ignacio Candido de Camargo.

4º esquadrão — Tenente, Petronilio Martins Coelho;

Alferes, João de Paula Lima.

36º regimento de cavallaria

Estado-maior — Tenente-secretario, Antonio de Camargo Sobrinho;

Alferes veterinario, Joaquim Baptista da Silva.

1º esquadrão — Tenentes, Juvencio da Silva e Leopoldo Ortiz de Camargo;

Alferes, José Thomaz Pereira.

2º esquadrão — Capitão, Azarias José Marques;

Tenente, Francisco de Paula Xavier;

Alferes, José Cunha e João Firmino Alves de Mira.

3º esquadrão — Capitão, José Dias Galvão;

Tenente, Cherubino Caetano da Silva;

Alferes, Luiz Martins Coelho.

4º esquadrão — Tenentes, João Martins Coelho e Leopoldo Pereira de Toledo;

Alferes, José Augusto de Oliveira e João Martins Coelho Filho.

Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas

— Por decreto de 20 de maio findo, foi concedido privilegio de invenção por quinze annos, reservando o Governo os direitos de terceiro e a sua responsabilidade quanto á novidade e utilidade da invenção, pela patente n. 3.327, a Bernardo Pereira de Carvalho, portuguez, industrial, domiciliado nesta Capital, para sua invenção de — Um novo systema de salva-vidas, denominado Cadeira-salva-vidas;

Por outro de 29, também de maio e nas mesmas condições, pela patente n. 3.328, a Nicola João Floriano, grego, industrial, resi-

dente em Paquetá, para sua invenção de — Processo para conservação de ostras e outros molluscos ;

Por outro de 30, ainda do maio e nas mesmas condições, pela patente n. 3.329, a Henrique Janot, brasileiro, mecânico, domiciliado no Estado da Bahia, por seus procuradores Moura & Wilson, brasileiros, agentes de privilegios nesta Capital, para sua invenção de — Machina de refinar assucar, denominada Refinador Janot ;

Por outros de 31, ainda do mez findo e nas mesmas condições, pelas patentes :

N. 3.333, a Companhia Nacional Manufatura de Fumos, brasileira, industrial, domiciliada nesta Capital, por seus procuradores Jules Géraud, Leclerc & Comp., brasileiros, agentes de privilegios nesta Capital, para sua invenção de — Apparelho para imprimir faixas transversaes, ambradas, em mortalha continua para cigarros ;

N. 3.334, e pelos mesmos procuradores, a Joh. Friedr. Wallmann & Comp., allemães, industriaes, domiciliados em Berlim, Alemanha, para sua invenção de relógio aperfeiçoado circulado de placas, escudos, etc., para fins diversos ;

N. 3.335, e pelos mesmos procuradores, a Louis Engelhorn, norte-americano, industrial, cessionario de John Patten, ambos domiciliados em Nova York, Estados Unidos da America do Norte, para sua invenção de — Processo para produzir gelo e apparelho para esse fim.

Por outro de 1 do corrente e nas mesmas condições, pela patente n. 3.336, a Manoel Joaquim Fernandes, brasileiro, negociante, domiciliado nesta Capital Federal, por seu procurador Carlos Jorge Bailly, brasileiro, interprete juramentado e morador nesta Capital, para sua invenção de — Novo systema de adubo para fertilizar os terrenos cultivados, denominado « Adubo Progresso. »

SECRETARIAS DE ESTADO

Ministerio da Justiça e Negocios Interiores

Expediente de 5 de junho de 1901

DIRECTORIA DO INTERIOR

Foram autorizados :

O director da Faculdade de Medicina do Rio de Janeiro, attendendo-se ao que requereu Candido Libanio e a informação prestada em officio de 27 de maio ultimo, a admittilo a matricula no 2º anno do curso medico dessa faculdade ;

O director da Escola Polytechnica do Rio de Janeiro, em solução ao officio de 23 de abril ultimo, a receber na Repartição Geral

dos Telegraphos dois aparelhos destinados ao ensino pratico da astronomia, os quaes foram postos a disposição deste Ministerio pelo da Industria, Vição e Obras Publicas, em aviso de 25 de maio do anno findo.

— Foram concedidos 90 dias de licença, com o vencimento que lhe competir na forma da lei, ao preparador da cadeira de anatomia descriptiva da Faculdade de Medicina do Rio de Janeiro, Dr. José Clarimundo Nobre de Mello, para tratar de sua saúde.

— Foi naturalizado brasileiro o súdito italiano Carlo João, residente no Estado de S. Paulo. — Remetteram-se a portaria ao presidente do referido Estado.

— Remetteram-se ao director da Faculdade de Medicina da Bahia, para os fins convenientes, a portaria de 3 do corrente mez, que concedeu tres mezes de licença ao Dr. Joaquim Climerio Dantas Bião, preparador daquela faculdade.

Ministerio da Justiça e Negocios Interiores — Directoria do Interior — 2ª secção — Capital Federal, 5 de junho de 1901.

Sr. Ministro de Estado das Relações Exteriores.—Tendo a congregação da Faculdade Livre de Sciencias Juridicas e Sociaes do Rio de Janeiro incumbido o lente da mesma Faculdade Dr. Agostinho José de Souza Lima, actualmente na Europa, não só de representá-la em qualquer congresso scientifico a que, porventura, seja convidado e tenha de assistir nos paizes que percorrer, como também de visitar alli as universidades e especialmente as Faculdades de Direito, dando posteriormente noticia de tudo que interessar ao progresso e desenvolvimento pratico do ensino e indicando, quanto possível, o que for applicavel ao Brazil, rogo-vos providencieis afim de que as nossas Legações na Europa proporcionem ao dito lente todos os meios que lhe puderem ser dispensados para o bom desempenho do encargo que lhe foi commettido.

Saude e fraternidade.—Epitacio Pessoa.

Requerimentos despachados

Fernando Franz Piercek, pedindo naturalização.—Junta attestado de bom comportamento civil e moral, passado por autoridade publica.

Manoel Ribeiro, solicitando naturalização. — Completa o sello do documento que annexou a petição para provar maioridade legal.

Expediente de 6 de junho de 1901

DIRECTORIA DA JUSTIÇA

Communiquei-se ao Ministerio da Marinha, em referencia ao aviso n. 481, de 28 de maio findo, que, segundo declara o chefe de policia

desta Capital, em officio n. 239, de 1 do corrente mez, foi enviado ao delegado da 1ª circumscrição policial urbana, para que nelle prosiga, o inquerito que acompanhou aquelle aviso, relativo ao facto occorrido, em 28 de abril, entre os remadores do Commissariado Geral da Armada Manoel dos Passos e Manoel de Arruda, ficando o offensor a disposição do referido delegado.

— Concederam-se ao soldado da brigada policial desta Capital Sebastião Ferreira da Silva, de accordo com a inspecção de saúde a que foi submettido, 60 dias de licença, com os vencimentos a que tiver direito, nos termos do art. 35 do regulamento annexo ao decreto n. 1.263 A, de 10 de fevereiro de 1893.—Enviou-se a portaria ao commandante da brigada.

— Declarou-se :

Ao general commandante superior da guarda nacional desta Capital, em referencia ao officio n. 2.216, de 26 de abril ultimo, que o Ministerio da Guerra, em aviso n. 25, de 3 de junho corrente, comunica não só que os exercicios de tiro daquela milicia poderão realizar-se na linha de tiro nacional aos sabbados, mas também que expeditu ordem a Intendencia Geral da Guerra para que forneça ao referido commando superior mil cartuchos de festim; e ao mesmo commandante superior deu-se conhecimento de que, por aviso de 18 de maio ultimo e conforme a requisição constante do officio n. 2.289, de 1 do mesmo mez, solicitou-se do referido ministerio o fornecimento de mais dois mil cartuchos para armamento Manser ;

Ao coronel commandante superior interino da guarda nacional no Estado das Alagoas que nesta directoria não foram recebidas as guias de pagamento de sello das patentes dos tenentes-coroneis Pedro Ayres da Silva Costa e Antonio Manoel de Cerqueira e do capitão Pedro de Souza Cutrim e para que possam ser extrahidas as mesmas patentes torna-se necessaria a remessa de segundas vias das alludidas guias.

— Remetteram-se :

Ao general-commandante superior da guarda nacional desta Capital, devidamente apostilladas, as patentes do capitão Leandro Bartholomeu Pereira e do tenente Alfredo Nogueira de Oliveira ;

Ao coronel-commandante da 11ª brigada de infantaria da guarda nacional da comarca de Bebedouro, no Estado de S. Paulo, a patente do capitão Francisco de Assis Pereira Castro.

Requerimentos despachados

Julio Fernandes Cachoeira, soldado da brigada policial desta Capital, pedindo 90 dias de licença.—Indeferido.

Ministerio das Relações Exteriores

A Navegação no porto de Marselha no anno de 1899. Notas e considerações sobre a Marinha Mercante franceza

O porto de Marselha occupa uma superficie d'agua de 1.500.801 metros quadrados, dos quaes 1.202.312 ms/qs são utilizados para o estacionamento dos navios e operações de embarque e desembarque; 62.400 ms. destinados aos diques para concertos; 177.594 aos anteportos e 58.517 ms reservados ás passagens e partes do porto, não aproveitadas para a estação e movimento de carga e descarga.

A superficie dos caes é de 741.596 ms/qs, dos quaes 427.016 ms. servem a via publica e 314.580 são designados para o deposito de mercadorias.

O movimento geral da navegação no porto de Marselha no anno de 1899 foi de 17.819 navios francezes e estrangeiros, arqueando 12.590.738 toneladas, tendo 515.899 homens de equipagem e dando um movimento de 6.453.419 toneladas de mercadorias.

No numero desses navios estão comprehendidos vapores e veleiros e contadas juntas as entradas e sahidas.

Em relação ao anno de 1898 nota-se em 1899 um augmento de 1.035 navios, de 597.246 toneladas de arqueação, de 31.237 homens de equipagem e de 238.820 toneladas de mercadorias.

Em 1899 os navios francezes figuram no movimento geral da navegação deste porto com os seguintes algarismos :

Navios	Toneladas de arqueação	Toneladas de mercadorias
Vapores	8.333	6.236.196
Veleiros	4.229	500.025
Total	12.562	6.736.221

Dos navios estrangeiros que tomaram parte no movimento do porto de Marselha durante o mesmo anno as cifras foram da :

Navios	Toneladas de arqueação	Toneladas de mercadorias
Vapores	3.959	2.777.504
Veleiros	1.398	310.035
Total	5.057	3.087.539

O numero de navios a vela armados e pertencentes ao porto de Marselha foi reduzido a 62, arqueando 11.134 toneladas; o dos vapores foi de 177, representando uma tonelagem liquida de 211.570 toneladas e uma força de 358.197 cavallos.

Eis o enumeración desses navios em relação a sua tonelagem, velocidade e Companhia a que pertencem :

Numero de navios	Toneladas	Força	Companhias
51.....	98.810	169.250 cavallos.	Messageries Maritimes Geral Transatlantique
25.....	18.870	54.000	Messageries Navigation a vapor
17.....	13.805	21.190	Transports Maritimes
22.....	28.096	39.300	Navegação Mixta
11.....	8.161	17.602	Franceza Cyp. Fabre
13.....	18.247	18.750	Marroquina e Armenia na Paquet
9.....	9.537	11.340	Nacional Navegação
5.....	11.159	12.600	Caillol e St. Pierre
7.....	3.685	6.800	Diversas
11.....	10.210	7.365	

Além disso 54 rebocadores arqueando 1358 toneladas e tendo uma força de 421 cavallos fazem parte do porto de Marselha.

A machinaria para a carga e descarga, não compreendendo o material da Companhia das Docas e Entrepósitos, se compõe de 8 pontões movidos a vapor, de uma potencia de elevação de 191.000 kilos; de 3 pontões trabalhados a braços de um poder capaz de levantar 21.000 kilos; e de 22 guinchos a vapor sobre pontões, capazes de carregar 12.050 kilos; isto é, um total de 33 machinas de uma força de elevação de 224.050 kilos.

Quer pela superficie de suas bacias, quer pelo desenvolvimento de seus caes e da machinaria de que esses são provistos, o porto de Marselha está preparado para fazer face a um movimento consideravel.

Interessante, porém, é saber em que condições esse movimento se realiza e as vantagens que dahi resultam ao pavilhão francez.

O movimento geral da navegação no porto de Marselha durante o anno de 1899 foi para a tonelagem dos navios de 12.599.738 toneladas, se decompondo em 810.060 toneladas para a navegação a vela e em 11.780.678 para a navegação a vapor.

Comparando-se esses algarismos com os fornecidos em 1898 verifica-se um augmento de 597.246 toneladas para o movimento ge-

ral, que aproveitou na razão de 529.089 ou 88,58 % a navegação a vapor, e na de 68.157 toneladas ou 11,42 % a navegação a vela.

Emfim, estabelecendo a parte deste augmento, que toca aos pavilhões estrangeiros e ao francez, nota-se que o segundo contribuiu com 404.110 toneladas, das quaes 342.916 proveem dos vapores e 61.254 dos navios a vela.

Por seu lado a contribuição dos primeiros foi de 173.076 toneladas, das quaes 186.173 representam os vapores e 6.903 os veleiros.

Em seu relatório sobre a situação commercial em 1898 a Camara do Commercio desta cidade mostrava que o augmento, que se produziu na grande navegação durante esse anno, comparado com o de 1897, aproveitara exclusivamente ao pavilhão estrangeiro.

Vejamos qual foi a situação respectiva dos dous pavilhões no movimento da grande navegação no anno de 1899.

Neste ultimo anno o movimento da navegação a vapor comprehendeu uma tonelagem total de 11.780.678 toneladas, das quaes 2.435.539 para navegação ao longo curso e 9.345.139 para a cabotagem.

No movimento da navegação ao longo curso o pavilhão francez é representado por 859.413 toneladas e o estrangeiro por 1.576.120; na cabotagem a parte do pavilhão francez é de 5.376.783 toneladas e a do estrangeiro é de 3.968.356.

Em 1898 a parte do pavilhão francez, tendo sido de 811.609 toneladas para a navegação ao longo curso e de 5.081.677 para a cabotagem, enquanto que a do pavilhão estrangeiro foi de 1.505.964 para o longo curso e de 3.852.345 para a cabotagem, resulta que a parte do pavilhão francez augmentou de 47.804 toneladas no movimento de longo curso e de 295.112 na cabotagem; quanto ao pavilhão estrangeiro, o augmento foi de 70.162 toneladas para o longo curso e de 116.011 para a cabotagem.

Pelos algarismos acima citados vê-se que o pavilhão francez luta penosamente contra o pavilhão estrangeiro no movimento a vapor de longo curso e que o augmento que no porto de Marselha lhe é proveitoso no movimento da navegação provém em grande parte da cabotagem e sobretudo da cabotagem nacional.

Abaixo transcrevo diversos quadros comparativos da navegação a vela, a vapor e da geral:

Movimento da navegação a vela no porto de Marselha

ENTRADAS										
	1898		1896		1897		1898		1899	
	NUMERO	TONELAGEM	NUMERO	TONELAGEM	NUMERO	TONELAGEM	NUMERO	TONELAGEM	NUMERO	TONELAGEM
Pavilhão francez.....	1.954	479.413	1.850	493.619	1.704	489.436	1.900	249.588	2.215	250.872
" estrangeiro.....	681	191.733	683	190.522	652	175.731	567	150.195	713	161.016
Total das entradas.....	2.635	670.846	2.533	684.141	2.356	665.217	2.469	399.783	2.928	411.918
SAHIDAS										
	1898		1896		1897		1898		1899	
	NUMERO	TONELAGEM	NUMERO	TONELAGEM	NUMERO	TONELAGEM	NUMERO	TONELAGEM	NUMERO	TONELAGEM
Pavilhão francez.....	1.976	483.240	1.846	493.316	1.732	492.370	1.890	219.183	2.214	219.453
" estrangeiro.....	689	193.378	663	184.685	610	170.430	575	152.937	685	148.989
Total das saídas.....	2.665	676.618	2.509	678.001	2.372	662.740	2.465	372.120	2.899	368.442
ENTRADAS E SAHIDAS REUNIDAS										
	1898		1896		1897		1898		1899	
	NUMERO	TONELAGEM	NUMERO	TONELAGEM	NUMERO	TONELAGEM	NUMERO	TONELAGEM	NUMERO	TONELAGEM
Pavilhão francez.....	3.930	962.353	3.696	986.935	3.433	981.796	3.790	468.771	4.429	500.325
" estrangeiro.....	1.370	385.199	1.346	379.207	1.292	346.161	1.141	303.132	1.398	310.005
Total.....	5.300	1.347.552	5.042	1.366.142	4.725	1.327.957	4.931	771.903	5.827	810.330

Quanto à navegação entre este porto e os do Brazil foi a seguinte no anno de 1899 : entraram 35 navios a vapor arqueando 69.413 toneladas, tendo 2.869 homens de equipagem ; sahiram 36 vapores e 10 veleiros, arqueando 79.947 toneladas e tendo 3.122 homens de equipagem.

Os portos de procedencia foram : Rio de Janeiro, Santos, Bahia, Belém e Manaós ; os de destino esses mesmos, excepção da Bahia.

A quantidade de mercadorias exportadas ao Brazil foi de 17.346.480 kilos, sendo enviados para o Rio de Janeiro 13.075.052, para Santos 2.313.165, para Belém 305.776 e para Manaós 1.652.487 kilos de diversos artigos.

A importação do Brazil por esta praça foi de 23.941.890 kilos de diferentes productos nossos.

Eis o quadro comparativo da navegação entre o Brazil e Marselha nestes ultimos seis annos :

Entradas

Annos	Navios	Tonelagens	Equipagem
1894.....	20	33.640	1.455
1895.....	21	35.942	1.581
1896.....	25	47.650	2.057
1897.....	38	75.384	2.920
1898.....	41	81.610	3.135
1899..	35	69.413	2.869

Sahidas

Annos	Navios	Tonelagens	Equipagem
1894.....	57	59.768	2.174
1895.....	66	71.948	2.465
1896.....	67	73.476	2.566
1897.....	64	91.916	3.290
1898.....	45	72.495	2.681
1899.....	46	79.947	3.122

Desses numeros resulta que nestes dous ultimos annos a navegação entre este porto e os do Brazil tem diminuido de mais de 20 navios, quanto ás sahidas.

Diversas causas tem concorrido para isso. Primeiro o elevado do preço do frete, que obedece a motivos da economia interna dos armadores e tambem de falta de concurrencia ás Companhias, que fazem o serviço para o Brazil.

E' notorio que uma parte do commercio de Marselha faz suas expedições para a America pelo porto de Genova, porque mesmo pagando os gastos de transporte pela estrada de ferro, os carregadores encontram maior vantagem em enviar suas mercadorias, via Italia, do que directamente por Marselha.

A Camara de Commercio desta cidade em seu relatorio de 1899 fallando dos fretes insiste na necessidade de ir se abaixando o seu preço e diz: que só os inimigos do progresso podem lastimar tal diminuição.

O desvio de grande parte de expedições commerciaes para o porto de Genova em detrimento do de Marselha, sobretudo depois que a cordilheira dos Alpes foi aberta em diversos pontos convergentes ao porto italiano, tem preocupado immensamente o commercio desta cidade, que pediu aos poderes publicos a abertura do Canal do Rhodano a Marselha como meio de salvação dos interesses desta praça.

Esse pedido é actualmente objecto de um projecto em discussão no *Palais Bourbon*.

A falta de lazaretos em Pernambuco e no Pará é tambem causa de que vapores e muitos veleiros recusem tomar cargas para o Brazil.

A instabilidade do nosso cambio, restringindo as encomendas, veio reflectir sobre a navegação ; o receio de uma guerra de tarifas, (felizmente dissipada) entre o Brazil e a França muito concorreu para a paralysação dos negocios e sabe-se que sem commercio não ha marinha mercante.

Finalmente, os rigores quarentenarios a que eram submettidos em Montevideo e Buenos Aires, os vapores que tocavam em portos brasileiros motivou que essas escalas em muitas partidas daqui fossem supprimidas.

As questões referentes á marinha mercante tem sido nestes ultimos annos muito debatidas em França.

As Camaras de Commercio de diversas praças francezas, os directores de Companhias de Navegação, commissões do Parlamento, armadores e constructores, o proprio Governo tem estudado esse assumpto, que é um assumpto vital para este paiz e ha pouco o Sr. Thierry, deputado das *Bouches du Rhone* apresentou de accordo com o Executivo um projecto de lei, que deve melhorar muito a situação.

O Sr. Charles Roux publicou com o titulo de *Notre Marine Marchande* um livro muito documentado, onde com patriotismo o talentoso deputado de Marselha estuda as causas da decadencia actual da marinha mercante franceza e aponta o que se deve fazer para dar-lhe o trilha e o lugar que ha uns quantos annos occupava nas marinhas mercantes do mundo inteiro.

No seu relatorio, apresentado a Camara dos Deputados, o Sr. Thierry abunda nos mesmos conceitos.

O assumpto é demasiado interessante para que não procure eu dar aqui um resumo do que em relação a ella se tem dito e feito apoiando a nossa dissertação com os dizeres desses illustrados membros do Parlamento francez, acima citados, cujas palavras fazem fé e com a autoridade fornecida por diferentes documentos emanados de Associações e Camaras Commercias.

Ao encetar o seu estudo, o Sr. Roux estabeleceu a questão do saber si a decadencia da marinha mercante franceza de hoje é consequencia de uma lei fatal ou obedece antes a causas sociaes e economicas.

Certamente esse ponto de vista vale a pena de ser estudado, inquirindo-se si o commercio e os armadores francezes estiveram sempre á altura do seu commettido e se existem nessa raça qualidades de iniciativa, de perseverança e de energia, que são os elementos essenciaes da grande navegação e do alto negocio.

Um ligeiro bosqueijo da historia do commercio e da marinha mercante franceza responde a esse quesito e mostra que o commercio francez foi prospero, poderoso, cheio de audacias e de recursos e que seu declinio só começou quando teve que lutar com a autoridade real, com o poder central, que estacou pouco a pouco a soiva generosa e abundante encerrando-a nas malhas de uma legislação e regulamentação demasia lo complexa, onde elle não encontra vantagens e compensações, que lhe façam supportar os encargos, que lhe são impostos.

A historia do commercio e da navegação no porto de Marselha, que é o principal da França, patenteia que ao principio elles se bastavam, livres do apoio do Governo.

O espirito de iniciativa e os sentimentos da responsabilidade eram sufficientes ás suas necessidades.

Mais tarde a experiencia veio provar que o individualismo não era o ultimo termo do progresso.

Os negociantes precisavam grupar-se e combinar seus esforços e em 1557 fundaram a primeira Camara do Commercio,

Esta iniciou seus trabalhos tomando medidas contra a pirataria, que expunha os navegadores e suas mercadorias aos maiores perigos.

Colbert e seus successores, animados das melhores intenções, querem proteger o commercio ; elles inquiram de suas necessidades, dão conselhos e ordens e tem a pretensão de dirigir de Pariz assumptos, que não podiam ser tratados alli e sim nos logares interessados.

Os deputados do commercio lutam com energia e são tanto mais fortes, diante mesmo do poder real, quanto eram elles que pagavam as despesas das Escolas do Levante, os ordenados dos embaixadores e dos consules e compravam todos os presentes, que as autoridades musulmanas exigiam para permittir e facilitar as transações commerciaes.

Por um edito de 1669, Colbert consagrou a franquia do porto de Marselha.

Certos direitos foram restabelecidos, como o direito de *cottino* percebido sobre todos os navios francezes e estrangeiros, fazendo o commercio do Levante, a sua entrada, quer em Marselha, quer nas Escalas.

A Camara do Commercio contribue com uma forte somma aos gastos de armamento de uma esquadra destinada a combater os corsarios de Tripoli e interveem ainda nos conflictos internacionaes.

Um decreto de 21 de outubro de 1685 ordena que os francezes não podem ir ao Levante e ali se estabelecerem sem ser autorizados pela Camara de Commercio de Marselha.

Assim, não só essa Camara gere com proveito os interesses do commercio do Levante, mas participa de diversos gastos do soberania.

Passando do Mediterraneo á Bretanha e á Normandia, vê-se o commercio e a navegação lutando sós contra obstaculos insuperaveis e os francezes entrando em toda a parte, fazendo concorrência aos Ingleses, Portuguezes e Hespanhões, que dominavam em ambos os mundos.

O Sr. Roux, que faz um minucioso e documentado estudo dessas épocas, diz, que isso prova que, emquanto o commercio e a marinha tiveram liberdade, sempre estiveram á altura de sua missão. Foi quando se multiplicaram as intervenções do poder real que a instituição perdeu sua força e elasticidade.

No começo deste seculo o commercio e a marinha soffreram grandes transformações, que influiram sobre o regimen economico geral.

O augmento de rapidez e de poder dos transportes maritimos, a diminuição do preço do frete, as mudanças na instrumentação mecânica, a admissão no mercado metropolitano ou internacional de um producto novo, as descobertas industriaes tiveram sobre o commercio uma repercussão predominante.

O phenomeno mais importante em materia de navegação foi a substituição do vapor á vela. As praticas, os costumes, as tradições commerciaes foram se modificando.

Outr'ora o commercio fazia-se sem febre, sem precipitação. Os juros do capital explorado, as despesas com a manutenção da equipagem eram pouco elevados e o tempo podia se escoar sem que os gastos augmentassem sensivelmente e fizessem desaparecer os lucros que deixavam as mercadorias vindas em pequenas quantidades e sempre esperados pelo alto e pequeno negocio.

A invenção do telegrapho, a abertura do canal de Suez, vieram também influir sobre as condições em que se fazia o intercambio commercial.

Hoje um navio de grande tonelagem e bem construido representa um grande capital, do qual se deve tirar logo juros e amortização, antes de pensar em qualquer lucro. Um dia, uma hora de atraso representam perdas e por isso a marcha dos vapores é das mais rapidas e a demora nos portos reduzida ao minimum necessario ás operações de embarque e desembarque. D'ahi os esforços de todos os centros a augmentar a superficie dos caes e o numero de machinas modernas e poderosas.

Os veleiros acompanharam a evolução e elles não são mais pequenos navios de madeira, porém immensos clippers de aço, com boas accommodações e muito economicas para as navegações longinquis.

Mas, si as condições materiaes da navegação mudaram, a situação da gente do mar pouco se modificou. Em França, principalmente, o regimen, em que elles vivem e são chamados a servir não apresenta com as instituições creadas por Colbert mais do que diferenças de detalhe e do ordem philantropica.

A França se esforçou para seguir essas transformações ou se deixou adiantar por concurrentes mais activos e emprehendedores.

A resposta a essa pergunta encontraremos na comparação entre a marinha mercante franceza e suas rivaes.

A situação commercial da França no principio deste seculo era tão privilegiada, que ella disputava á propria Inglaterra o monopolio do commercio de exportação. Era sob o pavilhão francez que se operava a remessa e venda de mais da metade dos productos da Europa. Porém, emquanto mais tarde a França se absorvia em pura politica, a Inglaterra, pondo em pratica o plano de Izabel e de Cromwell, desenvolvia sua marinha mercante, augmentava activamente a construção de seus navios a vapor e achava no imperio colonial do Canadá, da Australia e das Indias um incomparavel mercado e um alimento á sua actividade maritima.

Outras nações imitaram seu exemplo, e o resultado é que nestes ultimos dez annos a tonelagem de todos os navios francezes, vapores e veleiros é inferior á da Inglaterra, Allemanha e Noruega.

Em 1887, segundo o Bureau Veritas, a marinha commercial a vapor, não contando sinão os navios de mais de 1.000 toneladas brutas e não mencionando mais do que as quatro nações acima citadas, era representada pelos seguintes algarismos:

Inglaterra.....	6.592.496 toneladas
França	722.252 »
Allemanha	628.296 »
Noruega.....	150.680 »

A França, ainda que muito distanciada pela Inglaterra, occupava o segundo lugar nessa época.

Em 1895 a situação é esta:

Inglaterra.....	9.984.280 toneladas
Allemanha	1.306.771 »
França	864.578 »
Noruega	455.317 »

Emquanto a França augmentava de 142.346 toneladas, a Inglaterra ganhava 3.391.784, a Allemanha 678.475 e a Noruega 304.628. Em outros termos, emquanto a França fazia crescer sua marinha mercante na proporção de 19.71 por cento, a Inglaterra, a Allemanha e Noruega accresciam sua frota em 51.44 %, 108 % e 202.27 %.

Fazendo uma serie de considerações sobre esse estado de cousas, o Sr. Charles Roux diz que si o augmento continuar nessas proporções, em alguns annos mais, os algarismos podem ser estes:

Inglaterra.....	15.120.193 toneladas
Allemanha.....	2.718.083 »
Noruega.....	1.376.286 »
França.....	1.035.010 »

O quadro, que em seguida transcrevo, permite comparar o progresso, que successivamente tem realizado as marinhas commerciaes a vapor da França, Inglaterra, Allemanha, Italia, Hespanha e Noruega, não considerando mais do que o total de sua respectiva tonelagem bruta.

ANNOS	FRANÇA	INGLATERRA	ALLEMANHA	NORUEGA	HESPAÑIA	ITALIA
1887.....	722.252	6.592.496	628.296	150.689	388.581	243.491
1888.....	752.028	6.873.552	662.331	160.568	395.685	276.326
1889.....	747.512	7.507.885	771.998	191.953	411.713	290.041
1890.....	805.983	8.043.872	930.754	245.052	423.627	294.705
1891.....	843.486	8.536.994	1.083.307	221.202	439.585	313.306
1892.....	835.045	8.912.522	1.091.472	339.147	438.113	317.532
1893.....	856.375	9.383.361	1.144.199	362.652	439.657	323.595
1894.....	872.103	9.706.976	1.216.092	406.119	465.273	319.649
1895.....	864.598	9.984.280	1.306.771	455.317	488.955	318.750
1896.....	933.224	10.245.277	1.360.472	494.612	519.315	344.523

Si a marinha a vapor progrediu, a marinha a vela, modificando-se também, tomou uma nova feição. Forma e dimensões desconhecidas até então foram dadas a essa classe de navios. Graças ao ferro e ao aço, ao emprego de motores manobrando as velas, dos guindastes, criou-se um typo novo de veleiro, que tem seu lugar marcado nas transacções marítimas modernas, os vapores não podendo disputar-lhes com vantagem certos transportes a grandes distancias.

Desde 1890 tem-se construido em Europa mais de um milhão de toneladas de veleiros em aço. A maior parte desses navios foi construida em Inglaterra e por conta de armadores inglezes.

Desde 1881 até 1897 sahiram dos estaleiros europeus cerca de 2.200.000 toneladas de veleiros de aço e ferro, representando approximadamente um capital de 600 milhões de francos. Em 1898 construiu-se em todos os estaleiros do mundo 1.803.000 toneladas de navios a vela e a vapor. Sobre esse total a Inglaterra construiu 1.478.000 e a França 67.000 toneladas. Isso é acabrunhador, exclama a Camara de Commercio de Marselha em seu relatório do anno passado.

Não considerando mais dos que os navios de aço ou ferro de 1.000 toneladas e acima, que representam a verdadeira marinha a vela moderna, a Alemanha em 1891 possuia 120 navios dessa categoria, arqueando 169.306 toneladas. Em 1897 ella já contava 202 navios arqueando juntos 311.742 toneladas.

Que podia a França oppor nessa época a esse algarismo? Nada mais do que 49 grandes veleiros em ferro ou em aço, arqueando

73.793 toneladas. E nestes dois ultimos annos, apesar de que a construção dos grandes veleiros vai se desenvolvendo aqui, a proporção é ainda desvantajosa para a marinha franceza.

O Estado paga como premio de construção 65 francos por toneladas de veleiros aos estaleiros. Os constructores, dizem, que é alguma cousa, mas que com isso o prejuizo é minorado, mas não debellado e pedem que o premio seja augmentado para 75 francos.

A Camara do Commercio de Marselha, dizia, em 1898 «que devido a uma falsa concepção da lei de 1893 referente a navegação a vapor, os contribuintes de França pagam em premios de construção e de navegação 12.000.000 por anno em media e que uma solução se impunha e dupla. Ou economisar esses 12.000.000 inutilmente gastos e deixar o Commercio e os portos francezes devorados pelo estrangeiro, ou sem perder um minuto, porque o perigo é grande e imminente, aproveitar dos resultados do premio a vela para obter a mesma cousa para a navegação a vapor, augmentando largamente, sem hesitações o premio ao vapor».

Um grande esforço é neste momento tentado pelos armadores francezes, afim de remediar esse deploravel estado de cousas. Elles teem substituido antigos navios de madeira por grandes e solidos veleiros comparaveis aos mais bellos modelos das outras marinhas. Mas isso não bastando elles tentam também que a França reocupe o seu lugar na escala da marinha mercante.

O Bureau Veritas publicou em 1899 a seguinte estatística dos navios a vapor e a vela:

Vapores de mais de 100 toneladas

PAVILHAO	NUMERO	TONELAGEM BRUTA	TONELAGEM LIQUIDA
Inglez	5.453	11.093.807	6.758.706
Allemao	900	1.873.388	1.166.928
Francez	526	985.968	516.926
Americano	551	970.881	672.524
Noruego	657	672.549	417.388
Espanhol	377	557.887	350.386
Japonez	332	455.535	282.549
Italiano	258	443.365	278.397
Russo	435	407.536	251.835
Dinamarquez	318	388.670	238.209
Hollandez	224	365.995	251.283
Sueco	497	339.879	231.827
Austriaco	167	335.514	212.996
Belga	73	146.615	103.483
Braziloiro	211	140.055	89.796
Grego	108	139.987	91.071
Turco	79	78.181	47.425
Argentino	68	58.254	37.531
Chinez	37	56.101	35.995
Portuguez	29	53.630	33.403
Chileno	39	51.597	32.405
Roumano	13	21.707	13.509
Egypto	15	11.111	10.666
Havreano	11	16.288	11.082
Uruguayo	19	10.012	6.515
Mexicano	14	6.222	3.615
Peruano	3	5.028	3.413
Bulgaro	3	3.581	1.930
Zanzibar	3	2.860	1.879
Venezuelano	4	2.521	1.453
Haitiano	5	2.122	893
Coreano	3	1.595	1.168
Siamez	3	1.260	694
Costa Riquenho	3	1.120	636
Serawak	2	166	595
Columbiano	1	881	457
Persa	1	838	579
Nicaraguense	2	707	420
Borneo	1	363	235
Paraguay	1	282	232
Servia	1	264	112
Desconhecidos	9	6.460	4.065
Total	11.456	19.711.382	12.165.251

Veleiros de mais de 100 toneladas

PAVILHAO	NUMERO	TONELAGEM
Inglez.....	7.706	2.662.168
Americano.....	3.497	1.291.954
Noruego.....	2.306	996.678
Allemao.....	981	548.053
Italiano.....	1.557	492.138
Russo.....	2.455	473.68
Sueco.....	1.423	277.651
Turco.....	1.380	261.780
Francez.....	1.371	309.831
Grego.....	972	196.658
Hespanhol.....	1.058	151.946
Dinamarquez.....	752	138.031
Belga.....	663	118.158
Brazileiro.....	364	80.178
Chileno.....	132	60.520
Portuguez.....	237	60.430
Austriaco.....	142	49.288
Japonez.....	310	40.966
Argentino.....	155	28.963
Peruano.....	60	23.898
Uruguayo.....	58	14.861
Mexicano.....	53	9.416
Nicaragua.....	18	9.048
Guatemala.....	15	4.468
Arabe.....	5	4.281
Siamez.....	14	4.214
Roumenho.....	22	3.970
Harveano.....	12	3.850
Montenegro.....	17	3.604
Venezuela.....	16	2.645
Haitiano.....	14	2.471
Chinez.....	13	1.787
Columbiano.....	7	1.730
Belga.....	9	2.434
Dominicano.....	8	1.235
Persa.....	2	1.232
Liberiano.....	3	916
Equatoriano.....	2	643
Costa Riquenho.....	2	611
Tunisino.....	3	575
S. Salvador.....	3	514
Egypto.....	1	511
Bulgaro.....	3	355
Serawak.....	1	347
Hondurese.....	2	199
Desconhecidos.....	49	9.211
Total.....	27.873	8.348.105

Em seu livro "*Notre Marine Marchande*", o Sr. Charles Roux, diz : «Em 1896, enquanto os Inglozes atravessaram o canal de Suez com 2.162 navios, os Allemaes com 322, os Italianos com 330, os francezes figuram nesse transito com 218 e assim mesmo seguidos de perto pelos Hollandezes, que fizeram essa travessia com 200. Do segundo lugar, que occupava-mos em 1895, os Inglozes nos precedendo a grande distancia recuamos até o quarto.

Que estejamos em terceiro ou quarto lugar continua o deputado de Marselha, isso não tem grande importancia, mas o que deve considerar é que nós perdemos o segundo lugar, outr'ora occupado, que os Allemaes nos distanciam de anno a anno, que os Hollandezes marcham sobre nossa esteira, que os Inglozes accentuam cada vez mais o desvio formidavel que nos separa delle e que o nosso pavilhão tem quasi desaparecido de duas regiões fecundas para as transacções commerciaes :—o Extremo Oriente e os mares do Pacifico.

Quaes são o effectivo numerico e o valor real da frota commercial franceza ? Em principio de 1897, o effectivo dessa marinha compunha-se de 15.536 navios a vela e a vapor, arqueando 891.071 toneladas e com uma equipagem de 81.233 marinheiros e 7.491 machinistas e foguistas.

Os seguintes dados publicados pela Direcção Geral das Alfandegas mostram o valor da frota commercial franceza em relação a sua cidade, o que é de grande valor para julgar-se de uma marinha, pois não é só a tonelagem maior ou menor, que deve entrar em linha de conta :

Veleiros

846 navios arqueando...	96.525 toneladas de	1 a 10 annos	20,6 %
799 " " " "	68.635 " " "	10 a 20 " "	29,0 %
672 " " " "	73.671 " " "	20 a 30 " "	21,4 %
338 " " " "	24.422 " " "	30 a 40 " "	12,3
120 " " " "	9.498 " " "	40 annos e além	4,7

Vapores

379 navios arqueando...	451.719 toneladas de	1 a 10 annos	38,6 %
368 " " " "	211.592 " " "	10 a 20 " "	37,5 %
171 " " " "	77.663 " " "	20 a 30 " "	17,6 %
58 " " " "	31.521 " " "	30 a 40 " "	5,9 %
4 " " " "	1.985 " " "	40 annos e além	0,4 %

Eis como o Sr. Doprat, director da *Compagnie des Chargeurs Reunis*, apreciou a situação perante o Conselho Superior da Marinha Mercante : «Para melhor dar-nos conta da relação existente entre nossa marinha mercante e a das nações estrangeiras fomos levados a examinar qual seria comparitivamente a efficacia dos seus navios.

Deixaremos de lado a comparação com a Inglaterra, ella seria esmagadora. Os estaleiros inglozes produzem ha muitos annos e cada semana uma tonelagem igual, senão superior a totalidade de nossas construcções francezas em tres annos.

Nos limitaremos a fazer um quadro da frota franceza opposta a allemã e constataremos :

«Que em 1896, a situação da Alemanha é em steamers de mais de 1000 toneladas de arqueação, de 1.194.620 toneladas e a da França de 849.071.

«Um outro quadro mostra o augmento respectivo da tonelagem das duas marinhas de 1896 e faz observar os seguintes algarismos :

	Tonelagem em 1873	Tonelagem em 1876	Augmento em 3 annos
Franceses...	793.335 toneladas	894.071 toneladas	100.736 toneladas
Allemaes....	502.233 »	1.194.620 »	292.384 »

«O que quer dizer, que a Allemanha tem em sua marinha mercante um augmento quasi tres vezes mais consideravel que o da marinha mercante franceza.»

O Sr. Duprat avalia em 12 milhões de toneladas a quantidade de mercadorias tiradas annualmente pelos pavilhões estrangeiros do pavilhão francez. Calculando o frete a 25 francos por tonelada, preço muito moderado, esses 12 milhões de toneladas representam uma quantia total de 300 milhões pagos annuamente aos armadores estrangeiros.

A vista do que acima, ainda que resumidamente, fica dito a respeito do estado actual da marinha mercante, facil é de presumir qual foi o alarme para os patriotas francezes, quando essas causas foram conhecidas.

O Governo, o Conselho Superior de marinha, o Parlamento, Associações e Camaras do Commercio das diferentes cidades de França estudaram com calma e aprofundadamente a questão. E desses estudos feitos durante dois annos no seio de commissões compostas de homens technicos resultou um projecto, apresentado a Camara de Deputados, pelo Sr. Thierry, na approvação do qual todos veem o levantamento da marinha mercante franceza.

Tres foram os quesitos apresentados as diferentes Camaras de Commercio e mais interessados na importante questão da marinha mercante.

Eis como a *Sociedade para a Defesa do Commercio em Marselha* resume as respostas dadas pelas diversas commissões ao questionario formulado.

A que causas attribuis a decadencia da marinha mercante franceza? — A causa principal reside na concorrência das marinhas estrangeiras, sobre tudo, da ingleza e a allemã, que beneficiam de condições de existencia sob todos os aspectos mais favoraveis, que as de França.

A primeira dessas condições é a barateza do instrumento, do aparelho, que constitue a armação, isto é, o navio. A Grã Bretanha tem o carvão e o ferro em muito melhor conta do que a França e seus innumeraveis estaleiros de construção e ateliers de machinas estão promptos a produzir tonelagem a preços com os quaes os constructores francezes declaram não poder competir.

E não só os estaleiros inglezes offerecem vantagens como preço, mas a inda a rapidez com que podem executar as encomendas dão-lhe um novo elemento de superioridade. A Grã Bretanha exporta trinta milhões de toneladas de carvão por anno e fornece assim um alimento ao frete de sahida aos maiores navios; enquanto que em França, a medida que o abaixamento da taxa do frete necessita um augmento constante da tonelagem dos navios, de menos em menos se lhes pôde fornecer um alimento de sahida. A esses dois elementos de superioridade, que a marinha ingleza tira da constituição geologica do solo nacional, outros vem se juntar provenientes do augmento constante das Ilhas Britannicas e de seu gosto pronunciado pelas causas do mar.

Não se contentando com as facilidades, que a armação ingleza tem para recrutar suas equipagens na mãe patria, a legislação ainda lhe concede toda a latitude para compo-las a seu arbitrio com estrangeiros e para utilizar os serviços das raças energicas, que nascidas sobre as costas da peninsula Scandinava e do mar do Norte não tendo a explorar mais do que um solo ingrato consideram o mar como sua patria.

Emfim, em Inglaterra tudo contribue ao desenvolvimento de sua marinha : os productores de carvão e os donos de forjas. Os milhões de consumidores, que vivem de productos alimentares importados dos paizes mais longinquos, os negociantes da India, os tecelões de manchester, os colonos do Canada tanto quanto os banqueiros da City tem todo o interesse, em que a marinha britannica seja parte e poderosa e por isso os armadores encontram ahi sempre capitães para augmentar suas froas.

Ao lado da marinha britannica, outros ha contra os quaes a França tem que lutar.

A prosperidade da marinha allemã é a resultante do crescimento prodigioso da nação germanica e do enorme desenvolvimento de sua industria e de seu grande commercio, que se estende por todas as partes do mundo.

Além das marinhas britannicas e allemã, os navios noruegos occupam um lugar importante nos transportes internacionaes.

A existencia desses navios é devida a que a Noruega possui uma numerosa população maritima, que não poderia encontrar seus meios de subsistencia, se não no mar e que os salarios muito reduzidos com que se contentam suas equipagens permite aos armadores noruegos explorar com proveito navios construidos, fóra de seu paiz.

Em 1881, o Parlamento votou uma lei e concedendo um premio a todos os navios construidos em França ou no estrangeiro, que levassem o pavilhão francez e fizessem viagens de longo curso. Esse premio tinha a redução de 50 % nos navios de construção estrangeiras. Essa lei produziu bons resultados. Apoz sua promul-

gação novas companhias de Navegação foram creadas e em menos de um anno uma centena de vapores construidos, quer em França, quer no estrangeiro vieram augmentar a frota franceza.

Essa lei era toda via incompleta, porque o legislador tivera apenas solicitude pelos corpeios ao longo curso e deixara completamente de lado os navios francezes, que fazem a cabotagem internacional.

Esses cujas cargas são iguaes a dos longos correios ficaram a mercê da concorrência estrangeira e a parte do pavilhão francez no movimento commercial de França continuou a diminuir.

Entretanto, apesar dessa lacuna, a lei de 1881 teria produzido os mais felizes resultados, se não tivesse sido limitada a uma duração de dez annos. Duvidando de sua renovação, os armadores cessaram alguns annos antes do prazo de sua terminação, de augmentar seu material.

Esse perigo não escapára a diversos membros do Parlamento. E desde 1886 para impedir as enfadonhas consequencias, que viam despotar, o Sr. Felix Faure, então deputado do Havre e alguns de seus collegas propuzeram o estudo das condições, em que essa lei devia ser renovada. Esses conselhos não foram seguidos. Esperava-se a terminação da lei, para 1892 votar uma nova, que tivesse caracter essencialmente provisorio e que esse voto fosse seguido de um projecto de governo tendo por fim de estender a cabotagem internacional o beneficio de um premio, cuja taxa fosse fixada em dois terços da taxa do premio concedido a navegação de longo curso.

Mas, quando foi apresentado esse projecto, que teve como relator o Sr. Charles Roux, uma grande dissenção deu-se entre constructores e armadores.

Os primeiros buscando monopolisar a creação, assim como a manutenção da frota mercante franceza, conseguiram obter do Parlamento, que só os navios sahidos dos estaleiros francezes pudessem gosar do premio da navegação, enquanto que os navios construidos no estrangeiro, ainda que equipados por marinheiros francezes e supportingo os mesmos onus dos construidos em França, não tivessem direito de gosar nenhuma compensação.

Essa decisão foi uma amarga decepção para os mercadores, porque ha um ponto em que elles estão plenamente de accordo com os constructores : é que a navegação sob o pavilhão francez não pôde prosperar, sem premio.

E por isso os armadores pediram como meio principal de salvação a sua industria, que o Estado concedesse um premio a todos os navios francezes, sem distincção, qualquer que fosse o paiz em que sejam construidos, ainda que admittido que, conforme a lei de 1881, esse premio seja dobrado para os navios construidos em França.

Quaes as causas que difficillam em França a construcção dos navios de commercio?

A França não possui mais que tres estaleiros de construcção, a saber :

Les Forges et Chantiers de la Méditerranée.

Les Ateliers de la Gironde.

Les Chantiers et Ateliers de la Loire.

E nenhum desses estabelecimentos pôde construir mais barato nem mais rapidamente que os seus congeneres inglezes.

Os estaleiros francezes, diz o Sr. Charles Roux, não tem pessoal nem estão aparelhados para produzir esses *cargo-boats* gigantes, machinas de transporte maravilhosamente economicas e que mais ainda que os navios rapidos, chamados *grey-hounds* asseguraram a preponderancia da marinha britannica.

A marinha não pôde nem deve ser uma marinha de luxo ; é preciso que nossos grandes portos não se contentem de possuir navios affectados as linhas postaes e regulares ; é necessario que a França possua *cargo-boats* economicos, que depois de ter desembarcado cargas em seus portos como os seus concurrentes estrangeiros possam sahir em lastro para qualquer porto, em que se lhes offereça um emprego remunerador.

Ora, quando se pede a um constructor francez um calculo para a construcção de um navio dessa natureza, a primeira cousa de que elle se preoccupa é de saber a quanto monta o premio de navegação que receberá esse barco, e nesse sentido estabelece seu preço e o premio destinado ao armador é reclamado pelo constructor.

E desse modo só no estrangeiro, continúa o Sr. Roux, é que a marinha mercante poderá obter o material necessario, e para que ella possa viver, força é que o Governo lhe conceda um premio como o tinha tão sabiamente admittido a lei de 1881.

A doação desse premio, igual a metade do concedido aos navios construidos em França, longe de prejudicar os estaleiros francezes, contribuirá a sua prosperidade.

Com effeito, a conservação dos navios será uma fonte de grandes proveitos elles. E, além disso, incontestavel que a existencia de uma grande marinha provocará o estabelecimento de novos estaleiros de construcção.

« Na situação actual da marinha mercante franceza a creação de empresas de armação deve preceder a dos estaleiros. E a razão esta em que o capitalista, que fundasse um estaleiro não teria certeza de encontrar uma clientela sufficiente para fazê-lo viver, enquanto que quando o numero e importancia dos armadores tiver augmentado, os estaleiros que se crearem estarão certos de ser procurados. Do mesmo modo que a marinha franceza tem encargos que

a collocam em um estado de inferioridade deante de suas concorrentes estrangeiras, a construcção franceza tem motivos de inferioridade, que os constructores expuzeram e que os poderes publicos tem procurado remediar, concedendo um premio de 65 francos por tonelada de arqueação bruta para os cascos e de 15 francos para 10 kilogrammas de machinas entregues. Entretanto, parece que esse premio é insufficiente, porque os preços francezes continuam a ser muito mais elevados que o dos estaleiros inglezes e allemães.»

Os armadores desejam tambem que uma larga franquia de pilotagem seja concedida aos navios francezes e que a tarifa dos direitos de conducção percebidos pelos correctores maritimos seja igualmente reduzida em seu favor.

Que meios propoendes para dirigir os fretes para os portos francezes?

A resposta, diz o Sr. Roux, é muito simples e pôde se resumir em algumas palavras: favorecer o desenvolvimento do commercio, da industria, dos cambios internacionaes e dos meios de transportes interiores.

Com effeito, tudo está nisso.

Se não ha commercio, se não ha exportação, se não ha importação, se não ha industria, se o transito se effe-tua por outros paizes, se os productos do interior não chegam economicamente nos portos, não ha frete para os navios.

Em França, o systema do monopolio tem servido para matar muitas industrias e arrefecer o commercio.

As companhias de estradas de ferro, que por esse motivo estão ao abrigo da concorrência, são insufficientes a effectuar os transportes, que se fariam, se as facilidades fossem maiores e as tarifas menos elevadas.

O primeiro porto de França não tem á sua disposição mais do que uma via dupla da gare de Marselha a Avignon, como quando essa estrada foi inaugurada em 1848. Em 52 annos não se fez um só kilometro de trilhos de mais entre Marselha e Avignon!

A navegação fluvial, que tão bons serviços presta, carece tambem de importantes melhoras. A situação do Canal do Rhone a Marselha tem sido durante muitos annos o objecto de varios estudos e ultimamente um projecto referente ao dito canal foi depositado nas mãos de uma commissão parlamentar.

A insufficiencia das vias ferreas e da agua obriga os exportadores a mandar suas expedições pelos portos estrangeiros e vê-se mesmo estabelecimentos situados em pleno coração de França, em Loire encontrar vantagens em fazer passar seus productos por Anvers.

O desenvolvimento dos meios de comunicação e a sua barateza fazendo com que os productos cheguem economicamente aos portos, é um problema que, resolvido poderosamente, contribuirá para a existencia dos fretes.

Tratados de commercio e navegação e medidas aduaneira estas, como a cessação de restricções ao regimen dos entrepostos, a isenção de certos direitos, a admissão temporaria das mercadorias e a autorisação para o estabelecimento de portos francos notavelmente concorrerão para aumentar esse frete desahida, o objecto de queixa dos armadores.

Tendo historiado o estado de outr'ora e o actual da marinha mercante franceza, havendo resumido as dolencias dos armadores e constructores e os remedios propostos por elles para dar grande brilho e extensão ao commercio e a navegação do seu paiz, não me resta mais doque rapidamente fallar sobre o relatório do Sr. Thierry, a fim de completarmos estas notas.

O Sr. Thierry, deputado das *Rouches du Rhone*, foi encarregado pela Camara de seus pares de dar um parecer sobre um projecto do Governo tendente a entrar a decadencia da marinha mercante.

Esse parecer bastante consideravel e escripto em mais de 300 paginas, pôde se consubstanciar no seguinte:

A importancia da marinha mercante para o desenvolvimento de um grande povo, não sendo causa mais a discutir, convém examinar os meios de favorecer essa expansão.

Dous processos acodem logo a mente: desfavorecer nos portos francezes a navegação estrangeira, gravando-a com taxas especiaes, ou protegendo por intermedio de premios a marinha nacional.

A experiencia faz renunciar ao primeiro meio, que não poderá mais quadrar com as idéas liberaes de nossa época.

O mar é um imperio aberto a actividade de todas as nações e, salvo em casos completamente especiaes (por exemplo: a protecção a pesca nacional), traves postas a livre navegação, mesmo estrangeira, só poderia prejudicar o commercio francez e sobretudo trazer enfadonhas represalias.

Muito naturalmente as nações estrangeiras imporiam em seus paizes aos navios francezes o mesmo tratamento que a França lizesse soffrer em seus portos aos navios dessas nacionalidades.

Os marselhezes sabem melhor que ninguém e pela cruel experiencia porque passam, onde conduzem essas luctas de tarifas entre nações, luctas que não trazem mais que um máo-estar absoluto para o commercio e uma hostilidade entre povos, que não se poderia comprehender na actualidade.

O regimen da porta aberta é, pois, o unico que se deve ter no que diz respeito a navegação mercante.

sta pois a encerrar o segundo meio, que consiste em favorecer a açao de premios a marinha mercante nacional.

A isso os partidarios do primeiro systema oppõem o seguinte argumento:

Fazendo pagar uma sobre-taxa aos navios estrangeiros entrando em nossos portos vós vos enriqueceis com o dinheiro estrangeiro; subvencionando no-a marinha mercante vós não conseguis mais do que o contrario, isto é, prejudicar as finanças nacionaes.

O argumento seria bom, se como indicamos mais acima, elle não expuzesse a represalias, que fariam perder em taxas pagar nos portos estrangeiros as taxas cobradas aos estrangeiros nos portos francezes.

Animar com premios a marinha nacional é o regimen mais liberal, porque elle respeita a liberdade do mar e o mais vantajoso, porque não contribue a manter entre as nações sentimentos de hostilidade reciproca e desse modo favorece as relações commerciaes dos povos.

Mas se a França tem interesse em subvencionar navios levando seu pavilhão, tem por outro lado o dever de dar emulação effeaz a construcção franceza.

E' evidente, que o ideal a que deve tender uma grande nação maritima é de bastar-se a si mesma e de não precisar do estrangeiro para a construcção de suas frotas.

A causa é mesmo mais importante do que não parece a simples vista: além de que os estaleiros maritimos fazem viver um batalhão de trabalhadores, ha que considerar, que uma grande parte da industria franceza é interessada na construcção naval. A complicação das machinas e das accomodações dos paquetes modernos fez com que essa industria seja solidaria com uma porção de industrias connexas e o interesse dos constructores maritimos toca de perto o da industria franceza toda inteira.

Essa opinião adquirira tanto credito nestes ultimos annos, que a lei de 1893 sobre a marinha mercante recusara qualquer subsidio aos navios arvorando o pavilhão francez, mas construidos no estrangeiro.

A experiencia mostrou os inconvenientes desse absolutismo na protecção as construcções nacionaes e o máo estar, que resultaria para os armadores da impossibilidade de se fornecerem de navios no estrangeiro, em caso de urgencia, por exemplo.

Enfim, o projecto de lei deposto pelo Governo na Camara dos Deputados tem conta do interesse da construcção maritima franceza e da necessidade, em que se acham algumas vezes os armadores de se fornecerem no estrangeiro.

Termina o Sr. Thierry, dizendo, que é provavel, que esse projecto não satisfizesse todo o mundo, o que é a sorte das meas medidas mas que entretanto é concebido em um sentido sufficientemente liberal para ter resultados felizes sobre o desenvolvimento da marinha mercante franceza.

Dos Portos Francos

Neste momento agita-se em França a questão dos portos francos, que devem ser creados, afim de facilitar o commercio e as transacções maritimas.

Sendo esse assumpto cheio de interesse procurei no presente relatório definir, fazer o historico e resumir os argumentos, que tem sido apresentados a favor e contra os portos francos.

Marselha, que é o primeiro porto de França tem ultimamente visto seu movimento commercial soffrer um recuo. Desde que se inaugurou o regimen proteccionista, todos quantos se interessam pela prosperidade do porto de Marselha previram essa diminuição nos negocios e os acontecimentos vieram dar-lhes razão.

Essa minoração affirma-se mais claramente si se considera o movimento prodigioso de certos portos estrangeiros, cuja concurrencia é cada dia mais difficil de sustentar. Hamburgo, Londres, Liverpool, Genova, para não fallar, senão dos mais importantes tomam um desenvolvimento, que contrasta com o de Marselha. Genova e Hamburgo tem consideravelmente augmentado seu trafico e o de Marselha tem diminuido de 400 milhoes em dez annos.

Diante dessas contestações, o commercio commoveu-se e inquiriu o que se poderia fazer para dar maior vida e brilho ao primeiro porto francez.

A maioria da França sendo proteccionista era preciso pelo momento abandonar a esperanza de se ver modificar a opinião do Parlamento no sentido do livre cambio. Algures se devia buscar os remedios, a menos do renunciar a luta e de se resignar a entrar em uma completa decadencia.

Entre os projectos apresentados, o que mais favor encontrou foi o da creação de um porto franco.

A idéa apenas emittida, um movimento se fez na opinião publica e se manifestou em artigos de jornaes, conferencias e em votos dados pelas Associações e Camaras de Commercio.

Na realidade, ninguém ignora os maravilhosos resultados, que estabelecimentos desse genero tem já produzido e quanto tem auxiliado o desenvolvimento das cidades, que os adoptaram.

Segundo a historia, desde os tempos mais remotos (6º seculo), o commercio do Marselha gozava de uma inteira liberdade. Sob o

feudalismo encontra-se a cada passo os vestígios das lutas sustentadas para a manutenção desse privilegio, ao qual os antigos marselezes ligavam tanto apreço. Mais tarde, é fácil seguir as alternativas, no meio das quaes sempre ardentes e apaixonadas ellas, se prolongaram até o começo deste seculo.

Por isso não é para admirar, que o povo de Marselha tenha immediatamente adoptado essa idéa e annunciando-a com a simplicidade das reivindicações populares, exclame: Nós queremos Marselha Cidade Franca!

Procurando no passado o que pode haver de uteis ensinamentos para o presente e o futuro, não está de mais lembrar as circunstancias nas quaes por seu famoso edicto de 1669, Colbert organisou e codificou a franquia do porto, e as mais recentes, em que depois de ter sido restaurada por Luiz XVIII em 1814, ella foi definitivamente abolida em 1817 para ser substituida pelo systema de entrepostos.

E' curioso observar que foi por um ministro, que se poderia chamar o Pai da doterina proteccionista, que foi proclamada a necessidade da franquia do porto de Marselha e que essa foi restaurada a organisada sob bases muito amplias e a plena satisfação do commercio marselez.

No principio do reino de Luiz XIV, a franquia do porto de Marselha não existia mais do que de nome. As exigencias do Fisco e as necessidades da Realza tinham a pouco a pouco aniquillado-a com o estabelecimento de taxas, de direitos e de impostos multiplos.

Colbert fez da franquia uma das bases do systema, que elle concebera para o levantamento da Franca. Todos os direitos precedentemente estabelecidos foram supprimidos; o recinto de Marselha ficava livre e as Mezas de percepção de direitos de entrada no Reino foram transportadas para fóra da cidade. O commercio marselez desenvolveu-se rapidamente sob esse regimem, que infelizmente pouco durou e a luta teve que recommençar para defender a liberdade sempre ameaçada por taxas e impostos novos. E ella se prolongou com alternativas diversas até o dia, em que a Convenção supprimiu todos os portos francos, não deixando subsistir mais do que o Entreposto, cuja duração foi fixada a 18 mezes.

Para bem comprehender a importancia, que a essa época tinha aos olhos dos marselezes a liberdade do porto, seria preciso ler os eloquentes protestos contidos nos relatorios enviados pelo Commercio Marselez aos Estados Geraes em 1789 e seguir todos os passos e esforços da Camara do Commercio durante a Revolução e no Imperio.

Com a Restauração, a franquia do porto foi restabelecida em principio, pela lei de 16 de dezembro de 1814, o que causou geral satisfação. Mas pouco depois della ter sido mandada executar pelo decreto de 20 de fevereiro de 1815, viu-se que essa franquia era illusoria e apenas servio para levantar uma barreira entre Marselha e o resto da Franca, sem facilitar o commercio exterior, tanto ella estava repleta de formalidades e crivada de restricções o longuissima a lista dos objectos, que não gozavam desse favor.

Por um outro lado durante os annos de guerra da Revolução e do Imperio, a frota marseleza fôra destruida ou capturada; o commercio com o Levante aniquillado e a energia, os capitais e os conhecimentos commerciaes empregados nas relações com o interior da Franca.

Essas novas ligações com as manufacturas e os consumidores do interior soffreram cruelmente com o restabelecimento das antigas barreiras, situadas fóra da cidade e a franquia do porto tal qual tinha sido estabelecida não podia trazer compensação a esse mau estar e todos entraram a queixar-se: negociantes, fabricantes e viajantes.

Uma numerosa commissão, onde todos os interesses estavam representados e couza rara conciliá-os, declarou que Marselha não podia prosperar, se uma liberdade illimitada não fosse dada ao seu commercio com o interior. Ella supplicou o Rei de transformar a franquia da cidade em um systema de Entrepostos, combinados de tal sorte, que deixasse ao commercio exterior todas as facilidades, que lhe eram necessarias para lutar contra os portos e cidades rivaes e conservar-se ao mesmo tempo as relações com o interior a maior somma da liberdade.

Isso foi concedido pelo decreto de 10 de setembro de 1817, que supprimiu a franquia do porto de Marselha e o substituiu pelo regimem de Entrepostos reais e ficticios e prêmios da saída, regimem baixo o qual Marselha está ainda hoje e que procura melhorar ou antes completar com a criação de um porto franco.

Aqui se estabeleceu essa questão tão contravertida: Deve-se voltar a Marselha cidade franca ou é preciso contentar-se de ahí crear um porto franco ou uma zona franca.

Resumiremos o que a esse respeito foi debatido. Marselha cidade franca era o projecto, que devia seduzir a priori, mas não se deve ver nessa idéa mais do que uma utopia, pois ella não se mantém diante de um estudo bem raciocinado. O menor dos inconvenientes que apresentava era de por o porto fóra do territorio nacional e seria facil apontar os graves inconvenientes, que d'isso decorriam. Napoleão os comprehendera, quando em 1806 respondendo aos enviados da Camara do Commercio de Marselha, que lhe pediam a volta do regimem inaugurado pelo edicto de Colbert, lhes dizia: que

sem duvida os marselezes não queriam se isolar do resto da Franca e lhe ser estrangeiros. O commercio actual não pôde, d'algueres ser comparado de nenhum modo ao do seculo XVII e é interessante para melhor esclarecer este assumpto estabelecer um parallelo entre o meio no qual outrora elle se exercia e o em que hoje evolue.

O antigo porto franco de Marselha estava ligado a um estado politico, economico e social, que tinha uma acção incontestavel sobre sua prosperidade excepcional nessa época. A organização da Franca sob o ponto de vista commercial era defeituosa, as transações sujeitas a traves sem numero, das quaes das menores era o direito de passagem a entrada e a saída das cidades e provincias. Ao lado dessa organização defeituosa, Marselha, senhora de sua autonomia administrativa, que ella conservou até sob Luiz XIV teve a vantagem de gerir por si mesma seus negocios em um sentido verdadeiramente conforme a seus interesses, o que explica as vantagens, que ella então fruiu.

Seu porto franco creava-lhe uma situação privilegiada e sua população por isso não tinha os mesmos onus do que o resto do Reino.

Era essa, a herança do Condado de Provence, que succedendo a Provincia Romana e ao Reino de Arles fôra um paiz independente e conservara até sua reunião a Franca, o privilegio de seus costumes e de seus direitos.

Marselha tinha pois beneficiado durante esse periodo de direitos, que se poderiam chamar historicos, mas que desapareceram para sempre com os privilegios condemnados e abolidos pela Revolução. E ninguém em Franca, admittiria hoje que a população marseleza pudesse se subtrahir aos onus geraes e aos impostos, que devem ser pagos por todos os francezes, e igualmente repartidos entre elles.

Porque se substituíram os direitos da alfandega sobre os productos consumidos na zona franca? O Governo não poderia sentir em privar o Thesouro de uma tão grande e necessaria receita.

Outra cousa, que ha a notar, é que a situação do porto de Marselha se tem profundamente modificado e que essa de cidade essencialmente commercial e de transit tornou-se hoje cidade industrial tambem.

E por isso buscaram os marselezes indagar em cuidadoso e imparcial estado, qual a acção, que podia ter a franquia da cidade sobre sua industria.

E' a industria local, que convorre como um dos principaes elementos para a prosperidade de Marselha, porque favorece sobretudo a população proletaria buscando-lhe recursos superiores ao trabalho dos caes, sempre mais elementar e portanto menos retribuido.

Cada quintal de sabão fabricado deixa cinco ou seis francos aos operarios ou empregados, que vivem do trabalho da usina; cada bolsa de farinha um franco e 50 centimos; cada quintal de oleo tres ou quatro francos. A stearina eleva esse beneficio a quasi 50 francos, enquanto que um quintal de trigo em transit per Marselha não produz aos operarios mais que 20 centimos.

Por esses dados, vê-se quanto a industria de uma cidade como Marselha exerce uma consideravel influencia sobre seu grande e pequeno commercio e portanto sobre o bem estar e a fortuna publica.

Em um territorio franco haveria mais que difficuldades, uma verdadeira impossibilidade para maioria das industrias marselezas.

E' preciso tambem saber, que o principio, que presidiu o estabelecimento da Tarifa Geral franceza das Alfandegas previu para a maior parte das materias primas uma taxa de favor. E é essa sabia medida, que permite a industria franceza transformar todas essas materias primas com vantagem sobre os concurrentes estrangeiros, o que constitue em seu beneficio um privilegio incontestavel ao escoamento da produção industrial no mercado interior.

O que viria a ser esse privilegio no dia, em que as diversas industrias marselezas se achassem englobadas no perimetro da cidade franca, fóra da fronteira franceza, terra estrangeira para a Franca e não obstante territorio francez para as nações estrangeiras? Pergunta um escriptor abalisado argumentando sobre esse assumpto.

Para bem comprehender a situação, que seria creada a cada uma dessas industrias seria preciso dividilas em tres categorias:

1.^o As industrias cujos productos se consomem em Marselha mesmo.

A ausencia de direitos de entrada sobre os productos similares da sua fabricação, vindos do estrangeiro, seria sem duvida para muitas dentre ellas a impossibilidade de lutar com taes artigos e por conseguinte a inevitavel ruina.

2.^o As industrias que se destinam aos consumidores do interior da Franca.

Se essas ficassem situadas na cidade franca como usinas estabelecidas sob o ponto de vista aduaneiro, em um solo estrangeiro, ellas poderiam o escoamento de seus productos no mercado interior.

Os grãos oleoginosos entrando em franquia do direitos produzirão azeites, que entrarão no consumo.

Elles cessariam de ser procurados para esse uso, quando produzidos na circumscripção franca e quando d'ahi sahissem para o con-

sumo do interior teriam que pagar o direito de alfandega maximo applicados aos oleos estrangeiros, augmentado de todas as sobre-taxas.

Os trigos exóticos não pagariam mais o direito de sete francos por 100 kilos ao entrarem na cidade franca, mas os moleiros, que quizessem vender suas farinhas para o interior deviam saldar para introduzir em França 11.60 francos — 13.60 francos até 15.60 francos por 100 kilos, segundo seu peneiramento ao mesmo titulo, que os concurrentes estrangeiros.

E esses exemplos podem se infinitamente multiplicar.

Uma tal hypothese sendo inadmissivel, o que teriam que fazer essas industrias? Ellas não tinham mais que um recurso, o de reclamar um regimen aduaneiro. E ficariam então sob o tratamento applicado a zona franca de Gex e de Alta Saboia.

Os regulamentos, que regem essa zona dizem:

« Os proprietarios dos estabelecimentos rurais e industriaes, que quizerem introduzir seus productos em franquía serão submettidos a vigilancia de um serviço alfandegar creado nessa zona para esse fim;

« Elles devem todos os annos fazer suas declarações nessa repartição.

Elles são obrigados a ter uma nota dia por dia, quando se trata de productos manufacturados de sua fabricação.

Essa nota deve ser apresentada a repartição alfandegar todas as vezes que for requisitada e esta pode proceder a qualquer hora, quer nos pastoreios e estabulos, quer nos armazens e ateliers a todos os recenseamentos e verificaçãoes, que julgar necessarios.»

Ao entreverem essa perspectiva os industriaes marselezes exclamam: como nossas industrias poderiam viver sob um regimen tão draconiano?

O Sr. deputado Charles Roux ao relatar em 1898 o orçamento do ministerio do commercio assignalava os inconvenientes com estas palavras:

« Marselha, cidade franca ficaria submettida ao regimen das alfandegas. Com a nossa tarifa aduaneira ou antes com as nossas dez tarifas aduaneiras, as formalidades de alfandega se multiplicariam e seriam ainda mais difficéis.»

Já em 1817, a experiencia tinha mostrado que as vantagens de franquía sob o ponto de vista de commercio exterior estavam longe de compensar os inconvenientes multiplos e as traves trazidas a industria local e as relações com o interior.

Nessa época muitas industrias tiveram que retirar-se fóra da zona franca e foram se restabelecer em Aix e nos departamentos visinhos.

E releve observar, que o velho porto, o unico de então não recebia por anno mais de 1500 navios e que o movimento de mercadorias não passava de 300 a 4.000 toneladas. O que succederia hoje que a industria marseleza consideravelmente augmentou e que sobre os quatro ou cinco milhões de toneladas de mercadorias, que chegam actualmente a Marselha transportadas por alguns milhares de navios, dois ou tres milhões vão alimentar as usinas e são absorvidas pela industria local!

Não existe duvida, que as industrias hoje estabelecidas no perimetro de Marselha e que ficassem encerradas na nova cidade franca deveriam para poder escoar seus productos para o interior sujeitarem-se a um regimen dos mais restrictos em todas as suas operações desde o momento, em que a materia prima fosse desembarcada até o em que o producto fabricado transpuzesse a barreira aduaneira fixada no limite do territorio franco. Durante todo esse tempo a fabricação estaria a cargo do industrial, sob a fiscalisação permanente da alfandega. Seriam muitas as traves e perdas de horas, o que redundaria em um augmento de despesas, o que faria com que em pouco tempo o industrial marselez ficasse em situação inferior a dos seus collegas do interior.

3.º As industrias, cuja sahida é para os paizes estrangeiros.

A primeira vista parece que essas não teriam nada a perderes tanto em uma cidade franca.

Isso não é verdade para as que transformam materias primas recebidas em França, livres de direitos aduaneiros; as que, porém, trabalham mercadorias, submettidas a direitos de entrada, estariam muito ameaçadas.

Seria demasiado longo entrar nas minuciosidades da fabricação e no calculo de direitos.

Basta apenas dizer que certas industrias recebem quando exportam seus productos a titulo de indemnisação os direitos de alfandega percebidos pela materia prima á entrada, o que constitue verdadeiros premios á sahida.

Dahi resultam proveitos sobre a renda concedida pela alfandega e tambem sobre a facilidade que tem o fabricante de exportar o equivalente em vez do identico.

Estando estabelecidas na cidade franca, isentas de direitos aduaneiros, perderiam esse beneficio, o que consideravelmente reduziria o escoamento de seus productos ao estrangeiro.

Essas diversas considerações, dizem os que tem estudado esse assumpto, unidas ás experiencias tão concludentes de 1814 e de 1817, permitem affirmar que as vantagens que poderiam apresentar a franquía do porto e do territorio de Marselha estariam longe de ser

uma compensação sufficiente ás condições de inferioridade, na qual ella collocaria os industriaes em relação á concorrência estrangeira, sob o ponto de vista do escoamento de seus productos sobre a propria praça, sobre o mercado interior e mesmo sobre os mercados estrangeiros.

Os habitantes de Hamburgo assim pensaram no dia em que contrangidos em suas relações com o resto da Alemanha renunciaram a franquía de sua cidade para fazer parte do Zollverein allemão, não conservando mais do que um simples porto franco.

Os beneficios que disso colheram vieram dar-lhes razão.

Tendo exposto o que acima fica dito sobre a inconveniencia e a impossibilidade de crear-se Marselha, cidade franca, resta-me agora fallar de uma cousa pratica e considerada como facilmente realizavel, que era a de dar um porto franco a Marselha.

A Dinamarca em 1894 creou em Copenhague um vasto porto franco.

A Alemanha possui tres portos francos: Bremen, Hamburgo e Lubeck, e a Russia ha pouco abriu um em Kola, sobre o mar Branco. Em Stockolmo uma commissão se constituiu com o fim de estudar a criação em um dos principaes portos da Suecia de um grande entreposto, que será declarado porto franco.

Os portos inglezes são todos praticamente portos francos; alguns teem mesmo quarteirões francos. Gibraltar, Malta e Singapura são portos francos. Genova, apesar das modificações politicas e economicas havidas na Italia, guardou seu porto franco.

Foi Napoleão quem primeiro concebeu o projecto de uma zona franca a Marselha, porém elle não teve tempo de pol-o em execução.

Mais tarde, quando se tratou de procurar os meios de melhorar o systema de entrepostos, cujas imperfeições e disposições incompletas se faziam já sentir, esse projecto foi de novo estudado.

Dahi data a criação das docas e entrepostos actuaes. Isso era certamente um progresso a que os acontecimentos vieram dar razão. Mas o que bastava em uma época de liberdade economica e sob o regimen dos tratados de commercio, cessa em um tempo de tarifas protectoras a outrance; muitas vezes mesmo prohibitivas.

E', pois, em um porto franco que os marselezes veem poder resurgir para Marselha sua prosperidade de outr'ora.

Ao lado desse porto franco ella continuará a viver a vida normal de uma grande cidade, beneficiando o desenvolvimento de seu commercio e industrias, sem alienar nenhuma das vantagens de que hoje goza em suas relações com o mercado interior.

Antes de abordarmos a definição e a descripção de um porto franco assignalaremos a refutação que foi feita a uma objecção que teve certo credito.

Trata-se da differença entre porto franco, entreposto real e admissão temporaria.

O regimen do entreposto real offerece, dizem, as mesmas vantagens que o porto franco, o que é um erro e o que se póde provar com alguns exemplos.

A admissão temporaria ao contrario apresenta para certos artigos vantagens superiores ao regimen do porto franco, mas a simples enumeração dos artigos que são chamados a beneficiar, disso bastaria para demonstrar quanto o seu numero é restricto e como esse regimen é limitado e imperfeito.

O milho, por exemplo, não é recebido á admissão temporaria e apesar dos esforços dos commerciantes desse cereal, affim de conseguirem esse favor, até hoje só obtiveram promessas.

As telas para o enfiamento estão no mesmo caso. E' impossivel fazel-as receber nos entrepostos para cortal-as e transformal-as em saccos, o que seria um excellente alimento para os ateliers de costura mecanica.

Para poderem dispôr dellas é preciso pagar os excessivos direitos que lhe são impostos e, portanto, renunciar a exportação dos saccos.

Em uma brochura publicada pelo Syndicato dos negociantes em cafés da praça de Marselha, o Sr. F. Angot, ex-vice-consul do Brazil nesta cidade, exprime-se assim:

« Marselha perdeu o primeiro logar na exportação dos cafés no Mediterraneo. Genova e Trieste tiraram-lhe essa supremacia por tanto tempo incontestavel. E as causas foram estas:

« Os cafés do Brazil, Venezuela, Haiti, etc. chegam na Europa mal preparados e mal escolhidos. A importação para satisfazer as exigencias de sua clientela é obrigada a limpá-os, laval-os e polil-os.

« Em Marselha a Alfandega obriga o negociante a trabalhar nas Docas, sob as suas vistas; ella os obriga igualmente a pagar os direitos sobre as pedras, poeiras, corpos estranhos e detritos provenientes da dissecação durante a limpeza; ella prohibe exportar os quebrados e as favas negras e interdiz a coloração.»

« Em Genova, em Trieste, em Hamburgo, portos francos, nada de alfandega, nada de traves, nenhum pagamento de direitos, nenhuma prohibição, liberdade absoluta. Resultado: esses portos estão maravilhosamente aparelhados e occupam só para esse genero de commercio milhares e milhares de mulheres.»

Um outro exemplo é fornecido pelo Sr. Artaud em relação á manipulação dos vinhos.

Por tolerancia ou em execução de seus regulamentos a administração das alfandegas autorisou até 1898 o commercio de exportação

a fazer, sob sua immediata vigilancia no entreposto real, as seguintes operações :

1.ª Misturar vinhos estrangeiros de diversas procedencias com a condição de que esses vinhos não representassem mais em seu todo do que a metade do *coupage*, a outra metade sendo formada pelos vinhos francezes.

2.ª Misturar vinhos estrangeiros da mesma proveniencia com a condição de fazer subir de dois grãos com os alcools francezes o titulo alcoolico do *coupage* assim produzido.

3.ª Augmentar com alcools estrangeiros o titulo alcoolico dos vinhos francezes.

Tudo isso era submettido a uma regulamentação assás complicada, tendo por fim restringir o effeito dessas tolerancias.

Os vinhos assim manipulados não podiam ir sinão ao estrangeiro ou nas colonias francezas abertas aos vinhos estrangeiros; elles não deviam trazer nenhuma indicação franceza, nem mesmo a razão social do manipulador, nem o logar de residencia, e essa anomalia valeu mais de uma ordem a casas italianas, hespanholas e allemãs.

As manipulações feitas no entreposto real, sendo verificadas pela Alfandega franceza, não só sob o ponto de vista da addição dos productos francezes, mas ainda em relação á pureza e á legitimidade dos vinhos estrangeiros entrando nas misturas, cujos elementos eram sempre preliminarmente analysados; — dizem os interessados nesse genero de operações, que inconveniente podia haver em que o logar em que foi effectuada manipulação fosse indicado nos barris que o cliente devia receber e que por isso mesmo constituiria um poderoso meio de propaganda?

Os logares affectados para o entreposto real eram geralmente incommodos e se faziam pagar caro devido ao monopolio de que gozavam.

Finalmente, a alfandega, si havia muitas operações em perspectiva, servia-se da insufficiencia numerica do seu pessoal para não autorisar a operação.

Em 1893 a situação ainda mais se modificou. Uma carta do presidente do conselho de ministros, dirigida á Camara de Commercio de Bordeaux e communicada a todas as directorias de alfandegas, reduziu a pouca coisa as manipulações toleradas no entreposto real da alfandega e exigiu tantas formalidades, que essas operações tornaram-se difficeis de realizar.

Isso dizem os apologistas dos portos francos, é uma lição de cousas, que mostra a grande differença, que ha entre o porto franco e o entreposto real que essas duas palavras não indicam o mesmo regimen.

Os entrepostos reaes no espirito do legislador substituem as cidades francas.

Com effeito elles prestam grandes serviços, porque as mercadorias que ali estão em deposito podem ser reexpedidas em franquia, mas então interveem logo os regulamentos, porque as mercadorias devem entrar tal qual sahem e por consequencia, com poucas excepções, todas as operações de triagem, purificação, divisão, reenfiamento e transformações são prohibidas.

Dirão que essas operações são pouca coisa? Seria um erro, porque precisamente essas requenas industrias attrahem as grandes correntes de negocios, do mesmo modo que a impossibilidade de realisa-los, os desviam para o estrangeiro.

E depois acrescentam os pugnadores desse systema, na situação, em que se acha a commercio francez não ha pequenos beneficios e ainda mesmo que a industria franceza só fornecesse na falta da mercadoria, a garrafa, a rolha e a etiqueta, mais vale isso do que nada.

A facilidade de juntar productos de fabricação nacional a productos de importação, preliminarmente divididos, escolhidos e re-acondicionados seria igualmente de natureza a conservar á França muitas encomendas, que vão ao estrangeiro por falta de poderem ser preparadas sem gastos nos entrepostos.

Nos portos francos todas as manipulações são livres sem nenhum regimen aduaneiro. Si algumas materias primas recebidas a beneficio da admissão temporaria podem actualmente ser transformadas em productos fabricados, é isso uma excepção e tal faculdade é interdita a outras.

O que é um porto franco?

A Camara dos Negociantes Commissionistas e do Commercio Exterior assim o definiu :

«O porto franco é um porto que com suas docas, seus caes, seus armazens está collocado sob o ponto de vista aduaneiro fóra da cidade a que pertence.»

Eis como o definiu a Camara de Commercio de Marselha no anno XII :

«É um porto estabelecido fóra dos limites das Alfandega, aberto a todos os navios de commercio, sem distincção, quaesquer que sejam seus pavilhões e a natureza de seus carregamentos. É um ponto commum, onde convergem por uma especie de ficção os territorios prolongados de todas as nações. Elle recebe e reenvia de um para outros todas as produções respectivas, sem pezas e sem direitos.»

Mas qualquer que seja sua definição theorica, o porto franco será uma zona exteriorialisada, sobre a qual se poderão effectuar em toda a liberdade e livres de direitos de Alfandega todas as operações, manipulações e transformações de toda a especie de mercadoria.

Os propagandistas dos portos francos dizem que elles são o correctivo obrigado do systema economico, sob o qual a França hoje vive e o unico meio pratico de attenuar os effeitos desastrosos, que dali decorrem para o commercio dos portos francezes. E que elles darão á marinha mercante um impulso de actividade abrindo horizontes novos ao commercio de exportação.

Fallando do porto franco de Copenhague, que é um dos mais recentemente installados, o Sr. Roux diz que o seu aspecto é dos mais attrahentes. Elle comprehende 61 hectares, dos quaes 36 em terra e 25 em superficie de agua e tem 4.000 metros de caes. Uma solidão e bella grande cerca-o; todas as sahidas são guardadas pela Alfandega e na entrada principal está a Repartição, onde se fazem todas as operações para as mercadorias importadas em Dinamarca. Os unicos direitos cobrados sobre os navios entrados no porto franco são os direitos de caes, na razão de 5 centimos por tonelada de 1.000 kilos embarcada ou desembarcada, sem que todavia esses direitos possam exceder a somma do mesmo direito sobre a arqueação liquida do navio.

Qual seria o papel da Alfandega em um porto franco?

Elle póle definir-se do seguinte modo : O commercio no momento em que receber uma mercadoria qualquer terá a faculdade de optar entre regimen do *entreposto de ficção*, do *entreposto real*, da *admissão temporaria* ou de *porto franco*.

Nos tres primeiros casos e como succede actualmente elle poderá á sua vontade reexpedir essa mercadoria para o estrangeiro ou dirigil-a para o interior de França, sem que essa operação apresente a menor difficuldade, sob o ponto de vista do direito a applicar, porque sua origem será certificada pela licença de desembarque.

No quarto caso, a que se refere ao porto franco dois systemas se apresentam. Algumas opiniões ha affirmando que o interesse do porto franco está em deixar aos fabricantes nelle estabelecidos, a faculdade de quando encontrarem isso vantajoso chamar a Alfandega a receber as mercadorias sob vigilancia sua e a seguir em certificadora juramentada as diversas transformações soffridas por ellas, afim de attestar-lhes a origem, o que permittiria a applicação a essas mercadorias, quando entrassem em França, da tarifa que teriam gozado si tivessem sido desde sua chegada entregues ao consumo, sem passar pelo porto franco.

Outras, pelo contrario, sustentam, que o apanagio constitutivo do porto franco é a liberdade, sem regimen administrativo de nenhuma especie, que o papel da Alfandega deve limitar-se a vigiar as proximidades do porto franco, a constatar pura e simplesmente a entrada e sahida das mercadorias ali manipuladas e que por consequencia, no caso raro, senão inadmissivel, em que o proprietario de um producto, primitivamente destinado á exportação, quizesse dalo ao consumo interno, elle deveria resignar-se a pagar a tarifa maxima e as sobretaxas de entreposto, porque a Alfandega para ter a certeza de nada perder terá que applicar a taxa mais elevada.

Tratando ainda desta questão de porto francos vou resumir alguns dos argumentos apresentados pró e contra.

Manoel L. Estrine, Presidente da Sociedade para a defesa do Commercio, acompanhou a titulo officioso a Comissão parlamentar, delegada pela Camara de Deputados de França, em 1898, afim de dar-se conta de visu das vantagens que as cidades de Copenhague e de Hamburgo tiram de seus portos francos.

Eis como o Sr. Estrine escudado em sua competencia para documentar-se respondeu as objecções que diversos jornaes fizeram a esse projecto.

O argumento de que os deputados dos portos secundarios teriam que oppor ao projecto do porto franco em Marselha foi refutado pelo dito senhor, que disse que esses portos seriam melhor collocados que Marselha para fazer essa installação, que devia ser creada com todas as suas pezas, porque nada do que existe actualmente pode servir. A barateza dos terrenos será para elles o mais precioso auxiliar e lhes permittirá de estabelecer zonas francas muito mais facilmente do que em Marselha, onde o terreno, mesmo o conquistado ao mar, é muito caro.

A objecção de que os productos monopolizados pelo o Estado e os vinhos seriam excluidos em uma zona franca, responde o Sr. Estrine :

« Eu não sei por que o Estado nos impediria de fabricar para a exportação, cigarros, charutos, phosphoros, etc., em sua qualidade de concorrente. Isso seria certamente arbitrario, mas comprehensivel, si o Estado exportasse esses artigos; porém o Estado não os exporta, elle proprio e o que vende aos commissionistas exportadores, tem tão pouca importancia, que não vale a pena mencionar e não se comprehendo então quem poderia lembrar-se de impedir de fabricar-se em França essas mercadorias, que nossas colonias são forçadas hoje de comprar em Hamburgo, Stockmo, etc. Isso seria privar, sem compensação para ninguém em França, nossos operarios que ali teriam um trabalho certo e nossa marinha mercante, de um frate de sahida remunerador.»

« Quanto aos vinhos, os viticultores só teriam que ganhar vendo crear-se novas vias a exportação, tendo tambem assim no caso de excesso de produção, escoa-douros em pleno funcionamento, escoa-douros, que assegurariam um limite á baixa de seus productos.»

A Camara de Commercio de Bordeaux, intervindo no debate com a autoridade incontestavel dessa Companhia, protestou energicamente em junho de 1899 contra a deliberação do grupo viticola da

Camara dos Deputados, que se oppunha que se estendesse aos vinhos o beneficio do porto franco.

O *Semaphore*, jornal, que se publica em Marselha, reproduz no dia 10 de agosto de 1899 esse protesto, que termina assim:

«Difficilmente se comprehende que os vicultores tivessem que perder, si os vinhos estrangeiros viessem em pontos neutralizados de nosso territorio soffrer preparações, conforme o gosto dos consumidores de além mar, além de partir de novo para o exterior. Ao contrario, estamos persuadidos de que essa admissão em uma zona franca serviria para auxiliar a venda no estrangeiro dos vinhos de nossos departamentos. Essa admissão deslocaria um proveito de nossos portos nacionaes uma parte da exportação de Hamburgo, Poissages e Genova e por isso mesmo ella reanimará a acção de nossos negociantes nos mercados estrangeiros, facilitando-lhes a collocação alli de nossos productos.

O jornal *La Republique Française* em um artigo datado de 22 de julho de 1899 diz que a franquia do porto de Marselha foi supprimida em 1817 por causa dos abusos e que nessa época os portos francos eram abrigos de defraudadores.

A esse artigo respondeu o presidente da Sociedade para a defesa do Commercio em Marselha do seguinte modo:

«O decreto de 20 de fevereiro de 1815, que restabeleceu a franquia da cidade de Marselha era illusorio e só servia para levantar uma barreira entre Marselha e o resto França, sem facilitar o commercio exterior, tantas eram as formalidades e restricções aduaneiras, tão longa era a lista dos objectos excluidos da franquia.

«Por isso em 1817 a Camara de Commercio de Marselha, após haver obtido a adhesão de todos os interessados e com o consentimento unanime de seus concidadãos, enviou a Paris uma delegação, que conseguiu a transformação da franquia da cidade em um regimen de entrepostos muito semelhantes aos entrepostos ficticios e reaes, que hoje vigoram.

«Apoiando-se em um exemplo tão mal escolhido, quanto inexacto, *La Republique Française* exprime o temor de ver renovados os mesmos abusos e de ver as zonas francas tornarem-se fócos de falsificação.»

«Primeiro repitimos que a concorrência desleal não será tolerada como o assassinato ou o roubo e que si um industrial desonesto se permitisse contrafazer as marcas das fabricas de nossos grandes industriaes, elle seria passivel das mesmas penas, tal qual tivesse operado alguns metros mais longe, fóra dos limites da zona franca, porquanto essa zona fica submettida a todas as leis francezas e que o que nos peca actualmente não é a missão de policia da alfandega, mas a vigilancia fiscal, que obriga a mil formalidades e a interdicção absoluta, que ha de fabricar tal ou tal artigo.

«Queremos mesmo ir mais longe e suppor que a vigilancia dos interessados seja frustrada. A Alfandega, porém, no trajeto que fizerem, sob sua guarda terá sempre o meio (dentro do limite da zona franca ao navio exportador) de apprehender as falsificações como ha pouco se deu com sardinhas portuguezas, que levavam marcas francezas e que foram tomadas no porto de Marselha, no momento em que eram transbordadas de um navio a outro.

«Podem, pois, tranquillisar-se completamente nossos industriaes e afirmamos que suas marcas não serão falsificadas na zona franca.»

La Republique Française ao concluir o artigo, que acima citamos, declara que o dia da abertura dos portos francos marcaria o fim do bom conceito commercial, que a França goza no exterior e o começo de uma baixa enorme no algarismo das exportações francezas.

A essas palavras replica o Sr. Estrine, dizendo que:

«Desgraçadamente ha muito tempo que o numero de nossas exportações está baixando. Essa é uma descoberta facil de fazer consultando as estatísticas officiaes. E nós crêmos que a abertura dos portos francos assignalaria, não só uma parada na baixa tão inquietadora desse numero, mas também uma alta importante.»

«Por que suppor que os portos francos poriam um fim ao conceito que gozamos no estrangeiro? Por que se faria, dizis, cognac com alcool allemão? Mas actualmente pôde-se comprar em França cognacs, em caixas de 12 garrafas, a 4.75 francos a caixa. Não acreditamos que em um porto franco se possa drogar mais. Vós temeis que o vinho de Hespanha não seja sagrado Bordeaux de marca em Bordeaux? Mas hoje podeis comprar Bordeaux de exportação dirigindo-vos, não a casas de segunda ordem, porém aos *grands bouquets* da industria vinicola dessa cidade. Alli vendem-se Bordeaux com a designação de marcas celebres e que não custam mais de seis francos as caixas de 12 garrafas, postas a bordo do navio exportador. Emfim, por que suppor que em zona franca fabricar-se-hiam productos inferiores aos que se fabricam em outros pontos? O industrial intelligente só tem um fim: receber ordens e satisfazer seus compradores. Si seus productos são inferiores, si elle não fornece a seus amigos artigos bons, elle perderá a clientella, axioma commercial, que é tão verdadeiro aquem como além na linha aduaneira.»

O Sr. Amadée Prince, em um relatório apresentado no dia 24 de maio á Camara dos Negociantes Commissionistas e do Commercio Exterior, dirigindo-se ao *Journal des Debats* exprime-se em termos quasi identicos:

«Si depois da leitura de vosso artigo de 4 do mez passado, nós tivéssemos tido occasião de conhecer-vos, senhor redactor do *Journal des Debats*, nós vos teriamos convidado a vir passar alguns dias entre muitos dentre nós, afim de bem informar-vos dos negocios de exportação da França com o mundo inteiro e para que vos mostrássemos como se faz essa exportação, as difficuldades que ella encontra e as modificações que necessita.

«Vós teríeis visto que muitas lendas são falsas ou perigosas e vós serieis levado como nós a combatel-as e a protestar contra a teimosia e a rotina attribuidas com tanta facilidade a nossos industriaes e commerciantes.»

«Veríeis que esses mesmos industriaes e fabricantes recusam em geral fabricar artigos de má qualidade e indignos de sua reputação. Os artigos de má qualidade e os falsificados são os precursors da concorrência estrangeira para a fabricação leal. Os consumidores estrangeiros cansados de comprar e utilizar artigos máos ou falsificados impellem seus nacionaes a uma fabricação local, que torna-se tanto mais facil a instalar quanto os artigos a produzir são grosseiros e de qualidade muito secundaria.»

As verdades economicas, diz o Sr. Estrine, sustentadas pelo Sr. Amadée Prince são verdades em toda a parte, tanto em territorio aduaneiro como em zona franca e seus argumentos são uma resposta victoriosa ás insinuações do *Journal des Debats* e de *La Republique Française*.

Ainda um outro argumento foi levantado contra a criação dos portos francos e refere-se ao exodo de industriaes, que infallivelmente teria logar em detrimento das regiões, em que actualmente estão estabelecidas.

A isso o Sr. Estrine responde: dizendo que taes temores não tem base.

«E' certo, continúa o referido senhor, e seria mesmo inutil lembrar, si em uma questão nova não fosse bom expor claramente o mesmo repetir as cousas mais elementares, é positivo que as industriaes, cujos productos se consomem em França, nenhum interesse teriam em mudar de sêdo.

«Restam as usinas que fabricam artigos de exportação. Si essas usinas se servem de materias primas produzidas em França ou ahi entrando sem pagar direitos, ellas ficarão onde se acham e si se cream novas fabricas, essas serão estabelecidas fóra da zona franca, onde o terreno limitado será forçosamente mais caro, que em outro qualquer ponto; si, pelo contrario, essas usinas utilizam materias primas taxadas de um direito de alfandega á sua entrada em França, é preciso então fazer uma distincção entre as que gozam do privilegio da admissão temporaria e as que não são admittidas a esse novo regimen de favor. Para as primeiras, as industriaes encontram no aperfeiçoamento de sua machinaria rendimentos, que lhes permitem perceber á sabida um direito mais alto que o que elles pagaram á entrada, o que constitue em seu favor verdadeiros premios de sabida. Além disso, os industriaes não são forçados pela admissão temporaria a trabalhar o proprio lote recebido por elles e podem substituir o equivalente ao identico. Para esses industriaes a zona franca nenhuma vantagem offerece e pôde-se mesmo dizer e affirmar, sem temor de ser desmentido, que suas industriaes se arruinariam si fossem forçados a estabelecer-se ahi.»

«Restam, pois, as industriaes transformadas para reexportar em seguida ao estrangeiro materias primas, que pagam direitos de alfandega á entrada, materias não tendo similares em França e que não gozam do beneficio de admissão temporaria. Quantas existem dessa categoria? Não conheço nenhuma.»

«Por conseguinte esse grande augmento da retirada das usinas, o que traria a ruina do trafico dos caminhos de ferro, se reduz, quando se analysa o assumpto, a nada ou a uma fracção infinitesimal do trafico nacional.»

Notas sobre o commercio e industria de Marselha interessando o Brazil

No seu relatório de 1899 endereçado ao Ministro do Commercio, a Camara de Commercio de Marselha assim se exprime: Do conjunto dos factos, que precisamos nos estudos, que vos submettemos, resulta a confirmação de um estado estacionario, lastimavel si se faz a comparação com os progressos constantes, que revelavam os dados estatísticos de nosso porto no periodo anterior á applicação das tarifas de 1891, mas lastimavel ainda si se coteja com os progressos realizados pelos portos estrangeiros, que concorrem com o nosso a surtir o continente europeu.

«Esse estado de cousas é a consequencia de uma politica economica muito restricta, que teve por effeito limitar nossas saídas para o interior, augmentar o preço dos artigos alimenticios e por consequencia o de mão de obra, o que traz para nossa industria encargos taes que a concorrência que essa tem que sustentar para suas operações de exportação com os productos da industria estrangeira torna-se cada dia mais difficil.»

«Desde 1878, antes da abertura do S. Gothardo e antes que a do Simplon entrasse em estudos, o Departamento de Trabalhos Publicos reconheceu e proclamara por intermedio de seu chefe, o Sr. de Freycinet, que o porto de Marselha não podia subsistir e prosperar si o seu immenso trafico continuasse a ter uma só via aberta sobre o continente europeu pela rôde do caminho de ferro Paris-

Lyon-Mediterraneo e que era preciso dotal-o de uma nova via de penetração, a preços de transportes reduzidos, que estendesse o raio de seus *debouchés* e do seu poder de actuação, ligando-o ao Rhodano por um canal de navegação.

Os estudos foram feitos, os projectos combinados; porém ha mais de vinte annos nosso commercio espera esse remedio a uma situação reconhecida sempre defeituosa e actualmente ainda aggravada pelos trabalhos gigantescos de nossos concorrentes do Norte e do Sul.»

«Sob um outro ponto de vista desde a promulgação da lei sobre a Marinha Mercante em 1893, o commercio marítimo pôde constatar o indico aos poderes publicos as consequências enfadonhas que ella acarretaria. Suas reclamações foram ouvidas, a questão estudada e um novo projecto de lei elaborado parece dar satisfação ás preocupações dos interessados. Esse projecto de lei foi apresentado ao Parlamento. E agora o nosso commercio espera!»

A situação dos cafés em Marsella foi em 1899 quasi a que foi em 1898. A enorme produção dos cafés do Brazil em 1897-1898, que pesava sobre o mercado, unida a importantes remessas dos cafés dessa proveniencia, vindos em 1899 contribuíram a fazer pressão sobre os preços e a baixa predominou todo o anno com ligeiras alternativas de alta.

Nos dois ultimos mezes, apenas se constatou um pequeno augmento.

A proposta feita no Congresso do Brazil tendendo a substituir a tarifa geral por uma tarifa *minimum* e *maximum* veio no fim do anno lançar uma perturbação no mercado.

O exame dessa importante questão levou a Camara do Commercio a formular as seguintes considerações, que ella enviou em novembro de 1899 ao Ministro do Commercio:

«Nosso commercio se preocupa vivamente do projecto e concesso pelo Governo brasileiro, que quer gravar de 40 a 50 % as mercadorias da origem franceza, si a França mantem a direito de 156 francos por quintal por ella imposto aos cafés estrangeiros. Elle não deixa de reconhecer entretanto as difficuldades que pôde encontrar uma solução amigavel do conflicto, que acaba de surgir entre as duas Republicas e suas preocupações augmentam precisamente pela quasi impossibilidade que vê em chegar a uma convenção capaz de satisfazer a todos os interesses em causa. Pareceu todavia á nossa Associação, que ella tinha necessidade de assignalar esse estado de cousas ao Governo.

«O direito de 156 francos, que grava os cafés estrangeiros, foi sempre considerado como exorbitante. Esse artigo tornou-se, com effeito, de um uso tão geral em todas as classes da população franceza, que seu consumo attingiu quasi ao numero de 80 milhões de kilogrammas por anno. O café é, pois, hoje um producto de alimentação de primeira necessidade.

Ora, si o direito de 156 francos ora já exorbitante, quando o café valia 100 francos os 100 kilos, deve-se bem reconhecer que elle passa todas as proporções, quando esse valor cahiu a 60 francos. Desde logo facilmente se explicam as queixas de todos os paizes productores e quando se nota que entre elles o Brazil occupa o primeiro lugar e que o café é seu principal artigo de exportação, comprehende-se que o seu Governo apresentasse á Camara dos Deputados o projecto de que se trata e que deve entrar em vigor em 1 de janeiro proximo.

«Por outro lado explica-se igualmente que o Governo francez não julgue dever facilmente ceder ás intimações, que lhe são feitas sob uma formula um pouco anormal. O direito que grava o café não é propriamente fallando um direito de alfândega: é uma taxa quasi puramente fiscal.

E' manifesto desde então que uma redução de direito deveria aproveitar a todas as proveniencias e se supõe o direito elevado de

156 a 100 francos, é um *deficit* annual de receita, que variará de 45 a 40 milhões. O estado de nossas finanças pôde permittir uma medida desse genero? Está-se em direito de duvidar disso.

«E' verdadeiro, entretanto, senhor ministro, que o estabelecimento de uma sobretaxa tão elevada como a que projecta o Brazil terá consequências desastrosas para nossa exportação e não fará siação consolidar nesse paiz a influencia politica e economica, que ali já exerce o Imperio Allemão.»

«O Brazil recebe de França quantidades importantes de tecidos de lã e de algodão, de manteiga salgada, de metaes trabalhados, de papel, papelão e livros, de cerâmica, vidros e crystaes, de ferro, aço, chumbo, bronze, de materiaes (telhas e cimento), emfim de latatas. Nossa industria e nossa agricultura são, pois, igualmente interessados na manutenção de nossas relações commerciaes com essa nação, que é a mais consideravel da America do Sul: isto quer dizer que a questão que aqui se agita apresenta uma gravidade excepcional.

«Si não é possível ao Governo francez de a decidir assim como deseja o Brazil, pelo menos pôde-se aspirar a que os dois paizes busquem de commun accordo os meios de evitar mutuamente qualquer medida, que perturbasse por muito tempo a boa harmonia que sempre reinou entre elles. Si o Brazil pôde gravar os productos francezes, o art. 8.º da lei de 11 de janeiro de 1892 arma igualmente o Governo francez de um direito de represalias. Seria uma guerra economica, que começaria em um tempo em que a França tem mais que nunca necessidade de se defender contra a concorrência estrangeira. Nada seria mais deploravel.

«Nós esperamos, senhor ministro, que negociações bem conduzidas permittirão o nosso paiz obter que a execução da lei brasileira seja retardada, o que dará assim as partes em causa o tempo de procurar uma solução aceitavel. Nossa Camara conta para isso com vosso zelo e o do Ministro do Exterior; porém ella mais uma vez constata quanto é perniciosos aos interesses geraes a doutrina que prevaleceu em França, de não mais concluir tratados de commercio. Um tratado é um cadeia, sem duvida, mas tambem é uma garantia. E isso tem sido demasiado esquecido.»

Os cafés de primeira, bem que tendo os pedidos habituaes, viram seus preços seguir o movimento geral de baixa.

Os preços dos cafés Rio bem ordinario foram os seguintes:

Janeiro.....	45 francos
Fevereiro.....	42 »
Março.....	42 »
Abril.....	41 »
Maió.....	40 »
Junho.....	38 »
Julho.....	40 »
Agosto.....	39 »
Setembro.....	40 »
Outubro.....	40 »
Novembro.....	42 »
Dezembro.....	48 »

Coton-se:

Os Moka.....	96 a 94 francos
» Java.....	73 » 70 »
» Haiti.....	47 » 58 »

Todos esses preços referem-se aos 50 kilogrammas no entreposto.

Foi esta a importação dos cafés em Marsella de 1895 a 1899 e segundo as procedencias :

	1895	1896	1897	1898	1899
	T.	T.	T.	T.	T.
Egypto.....	105	57	163	281	158
Cuba e Porto Rico.....	1.290	1.755	1.150	1.122	1.904
Venezuela.....	1.799	1.308	615	539	299
Haiti.....	1.183	634	646	1.264	801
Brazil.....	9.713	10.490	14.923	15.450	16.346
Indias inglezas.....	1.738	1.693	961	2.051	2.321
» holandezas.....	447	360	233	323	165
Outros paizes.....	4.081	5.394	5.599	2.437	1.144
Colonias francezas.....					144
Totales.....	20.361	21.601	24.290	23.458	23.282
Recebido em toda a França.....	142.156.372	121.881.967	194.118.045	161.241.325	167.792
Procedencia do Brazil.....	56.734.903	42.742.039	86.003.363	66.022.251	79.672

Referindo-se ao direito de estatística sobre os cafés a Camara de Commercio de Marselha dirigiu ao seu governo a seguinte nota :

« O syndicato de negociantes de cafés de nossa cidade trouxeram a nossa camara uma solicitação tendente a obter-se a applicação a essa mercadoria de um direito de estatística de 0.10 francos por tonelada. Em apoio dessa reivindicação o syndicato faz valer que o direito actual de 0.10 francos por volume não está mais em proporção ao valor do café e torna-se um obstaculo a reexportação e transbordamento em Marselha.

« Sobre esse primeiro ponto as pretensões do syndicato nos parecem fundadas.

« Com effeito, os cafés do Brazil, outrora cotados a 250 francos os 100 kilogrammas vendem-se hoje a 75 francos. A esse preço de 75 francos, os saccos pesando 60 kilogrammas, o direito de estatística, comprehendido o direito de portagem de 0.05 francos por sacco attinge o meio por cento do valor da mercadoria para os cafés reexportados após o deposito no armazem. Sob o ponto de vista fiscal o direito é elevado, se se considera que no quadro dos direitos de estatística um grande numero de mercadorias de valor superior, taes como: amendoas enfiadas, lãs, pelles e a maior parte das matérias textis de preço, atadas em bolsis, são taxadas por tonelada.

« Quanto ao segundo ponto, o direito ao volume impede os cafés naturaes do Entreposto de Marselha de luctar com os cafés manipulados nos portos francos de Genova e Trieste. Para remediar essa situação conviria reduzir o direito de estatística sobre os cafés a 0.10 francos por tonelada. Subsidiariamente, se fosse impossivel obter essa satisfação, o commercio de cafés reclama pelo menos facilidades para os negocios de transbordamento. Esses negocios tratados com uma minima commissão, são gravados pelo regimen actual em 2.50 francos por tonelada. Esses direitos, não sendo percebidos nem em Genova nem em Trieste, ter-se-ha interesse em presença das mesmas condições de frete para todo o Mediterraneo, em dirigir para esses portos os cafés destinados ao Levante. O unico meio de evitar seria a exoneração do direito de estatística para os cafés transbordados, se se pôde obter a taxa de 0.10 francos por tonelada para todos os cafés.

« Nossa Camara, constatando que hoje uma differença de alguns centimos basta para impedir as transacções, é de parecer, Sr. ministro, que, pelo menos, se conceda a redução do direito de estatística a 0.10 francos por tonelada aos cafés transbordados.»

A essa reclamação o Governo respondeu do seguinte modo:

« Permitti-me primeiro de vos fazer notar que as reexpedições de café por Marselha, que em 1890 não excediam de 9.770 toneladas, tem respectivamente attingido nesses tres ultimos annos a 13.776, 14.771 e 15.638 toneladas, algumas que não parecem indicar uma diminuição de operações sobre esse producto.

« De qualquer modo que seja, não ignoraes que todo volume embalado deve em principio supportar a taxa de estatística de 0.10 francos. E excepções a essa regra tem sido, é verdade, feitas em favor de certas mercadorias de valor relativamente pouco elevado. Mas os cafés não poderiam evidentemente, quaesquer que sejam seus preços, entrar nessa categoria de productos. Sendo a medida que fosse tomada em seu favor deveria ser necessariamente estendida a um grande numero de outros productos de valor igual ou inferior, o que importaria para o Thesouro em consideravel diminuição de renda.

« Eu acrescento que nem o espirito nem o texto da lei que instituiu a taxa de estatística não autorizava a perceber-a sobre uma base differente, quer se tratasse de transbordamento ou de um outro regimen. Se um tal principio fosse admittido, não haveria razão para limitá-lo aos cafés; seria preciso applicá-lo a todas as operações de transbordamento sem restricção e mesmo a todas as operações de transito, o que traria sob o ponto de vista de renda do imposto as mesmas consequências que a redução do direito de estatística sobre os cafés.

« Nessas condições não é possível acolher o pedido do syndicato »

Em relatório que por vosso intermedio dirigi o anno passado a Sociedade Nacional de Agricultura, minuciosamente me occupi do modo porque era vendido aqui o café do Brazil e das falsas designações que lhe são dadas.

Isso me dispensa de repetir o que então disse, por ser questão bem conhecida..

Os cacaos vendidos em Marselha em 1899 foram em quantidade superior a de 1898:

PROCEDENCIAS	1897	1898	1899
	K.	K.	K.
Indias inglezas.....	6.213	4.410	13.041
Estados Unidos.....	—	—	—
Venezuela.....	37.941	15.882	11.080
Brazil.....	264.287	546.318	779.150
Equador.....	—	22.831	75.360
America ingleza.....	4.175	24.854	16.479
Martinica.....	1.978	1.120	3.240
Guadelupe.....	47.881	9.737	—
Guyana.....	—	—	1
Outros paizes.....	12.822	79.757	71.771
Total.....	375.307	704.909	970.181

Os preços se mantiveram arredor dos do anno passado, apresentando todavia no fim do anno uma tendencia a baixa.

O Bahia cotou-se de 89 a 82 francos, contra 84 e 100 francos em 1898. O Antilha Franceza vendeu-se a 110 e 108 francos, contra 107 e 112 francos em 1898; o Guaiquil teve compradores a 96 e 90 francos, contra 86 francos em 1898; o Caracas alcançou a 73 e 91 francos, contra 85 e 98 francos em 1898.

Esses preços se referem aos 50 kilos no entreposto.

Foram 40.596.739 kilos os cacaos recebidos em toda a França; a essa quantidade só 7.689.100 kilos provinham do Brazil.

A importação dos couros brutos do Prata e do Brazil diminue sensivelmente todos os annos. O mercado e o costume francez são sustentados pelos couros da China, que em 1899 foram importados em grandes quantidades, todos os fabricantes tendo preferido essa quantidade de couros, que supprime gastos, occasionam os de outras procedencias.

No quadro abaixo transcrevo os dados estatísticos deste porto publicados pela Alfandega e dando a quantidade de couros importados em Marselha em 1899.

PAIZES DE PROCEDENCIA	QUANTIDADE
Inglaterra.....	157.689 K
Hespanha.....	19.761 »
Italia.....	134.701 »
Turquia.....	288.495 »
Egypto.....	363.088 »
China.....	1.230.286 »
Brazil.....	270.590 »
Republica Argentina.....	57.290 »
Marrocos.....	506.543 »
Indias Inglezas.....	3.634.187 »
Outros paizes.....	1.749.786 »
Totales.....	8.411.416 K

Os couros recebidos em toda a França elavaram-se a quantidade de 41.539.072 kilos. Como procedentes do Brazil foram remettidos 6.636.300.

Eis o quadro do fumo importado em Marselha durante o anno de 1899 :

PAIZES DE PROCEDENCIA	QUANTIDADES
Brazil.....	166.100 K
America do Norte.....	2.048.522 »
Turquia.....	1.936.792 »
Algeria.....	592.971 »
Indias Inglezas.....	553.510 »
Outro paizes.....	884.595 »
Total.....	6.212.500 K

A quantidade de fumo recebida em toda a França foi de 21.811.557 kilos, dos quaes 2.283.900 kilos procediam do Brazil.

Eis os preços relativos as quantidades que interessam o mercado marselez :

Tabacos da America (Estados Unidos) :

Em barricas :

	Preços medios
Kentucky.....	francos 125
Burley.....	> 80

Em fardos :

Brazil.....	francos 225
Paraguay.....	> 60

Tabacos do Levante :

Grego.....	francos 40
Turco.....	> 90

Tabacos algerianos :

Desde.....	francos 45 até. francos 90
------------	----------------------------

Tabacos do Palatinado :

Desde.....	francos 90 até. francos 175
------------	-----------------------------

Em 1899 as transações em tabacos fabricados foi muito activa.

A importação de caoutchouc accusa um ligeiro augmento em relação ao anno de 1899.

Eis o quadro dessa importação em Marselha no referido anno :

PAIZES DE PROCEDENCIA	QUANTIDADES
Brazil.....	181.819 K
Guiné franceza.....	129.987 >
Madagascar.....	169.264 >
Outros Paizes.....	187.402 >
Total.....	668.472 K

As entradas em França, quanto ao caoutchouc elevaram-se a 7.294.438 kilos, dos quaes 2.010.500 vieram do Brazil.

A importação em toda a França de productos brasileiros foi de 136.776.000 francos e a exportação de 105.476.000 francos.

Pelo Porto de Marselha a exportação para o Brazil foi de 8.836.530 francos e a importação de 23.939.960 francos.

A importação em Marselha, de productos brasileiros tem diminuido em relação ao fumo e a borracha devido a pouca actividade de nossos exportadores. Muitos outros artigos do Brazil teriam certamente procura se fossem conhecidos.

Como já em tempo tive occasião de submeter a vossa esclarecida apreciação e o repeti na resposta ao formulario apresentado pela patriótica Sociedade Nacional de Agricultura acredito que a instalação de um museu de amostras de nossos productos prestaria um enorme serviço ao nosso paiz fazendo conhecer a opulencia de nossas riquezas, o que abriria novas fontes commerciaes.

As nossas Associações Commercias compete encetar a realização desses trabalhos, certos, que encontrarão junto aos consules o mais franco e decidido apoio.

Dr. Alberto Conrado, Consul do Brazil.

3ª secção—Consulado da Republica dos Estados Unidos do Brazil — N. 1 — Marselha, 20 de março de 1901.

Em cumprimento da art. 273 da Consolidação Consular, tenho a honra de remetter-vos o relatorio deste consulado, concernente o anno de 1899.

A demora havida na remessa do dito relatorio, provém de que a Camara de Commercio desta cidade só no mez de fevereiro deste anno publicou os seus annaes, que são a fonte onde se podem tomar dados verdadeiros para confecção de um trabalho desta natureza.

Saude e fraternidade.—Dr. Alberto Conrado.

Ao Exm. Sr. Dr. Olyntho de Magalhães, dignissimo Ministro das Relações Exteriores.

Mapa das embarcações que entraram neste porto de Marselha vindas do Brazil no anno de 1899

ENTRADAS

NUMERO	EMBARCAÇÕES	PORTOS		NUMERO		VALOR DA EXPEDIÇÃO DE CADA PORTO
		De onde procedem	Onde entraram	De toneladas	De equipagem	
1	Estrangeira	Bahia.....	Marselha	2.152	88	5.114.270
12	>	Santos e Rio de Janeiro.....	>	23.008	964	8.678.270
12	>	Santos, Rio e Bahia.....	>	23.671	991	8.434.365
10	>	Manãos e Belém do Pará.....	>	20.582	826	1.289.050
						423.505
35	Estrangeira	Total.....		69.413	2.869	23.939.960

Marselha, 15 de março de 1901.—O consul, Dr. Alberto Conrado.

Mapa das embarcações que sahiram deste porto de Marselha para o Brazil durante o anno de 1899

SAHIDAS

NUMERO	EMBARCAÇÕES	PORTOS		NUMERO		VALOR DA EXPORTAÇÃO POR CADA PORTO
		De onde procedem	Para onde foram	De toneladas	De equipagem	
12	Estrangeiras	Marselha	Rio de Janeiro.....	12.560	384	4.968.354
1	»	»	Santos.....	1.517	22	2.185.915
21	»	»	Rio e Santos.....	41.632	1.719	} 612.550 1.069.711
12	»	»	Manãos e Belém.....	24.238	997	
46	Estrangeiras		Total.....	79.947	3.122	8.836.530

Marselha, 15 de março de 1901.— O consul, Dr. Alberto Conrado.

Mapa dos generos importados do Brazil neste porto de Marselha, durante o anno de 1899

GENEROS	PESO OU MEDIDA	PORTOS										TOTAL DA IMPORTAÇÃO	
		RIO DE JANEIRO		SANTOS		BAHIA		MANAOS		BELÉM		Kilogrs.	Francos
		Quant.	Valor	Quanta.	Valor	Quanta.	Valor	Quanta.	Valor	Quanta.	Valor		
Aguardente.....	Barris	1	250	—	—	—	—	—	—	—	—	60	250
Assucar.....	Saccos	—	—	—	—	1	25	—	—	—	—	60	25
Borracha.....	Caixas	—	—	—	—	—	—	1.533	887.800	67	40.200	80.000	928.000
Café.....	Saccos	134.599	8.348.000	140.027	8.657.000	8.506	495.000	—	—	—	—	17.837.000	17.500.000
Cacão.....	»	—	—	—	—	9.050	1.102.800	3.183	366.200	3.458	369.000	988.000	1.838.000
Couros.....	Fardos	50	10.600	—	—	10.300	2.189.400	—	—	—	—	625.000	2.200.000
»	Peças	—	—	—	—	26.685	1.150.000	—	—	—	—	325.000	1.150.000
Cobre velho.....	Caixas	—	—	13	950	—	—	—	—	—	—	1.050	950
»	Barris	—	—	—	—	—	—	11	1.100	—	—	1.200	1.100
Cobre.....	Caixas	—	—	10	1.700	—	—	—	—	—	—	800	1.700
Cinzas de ourive- saria.....	Fardos	2	1.300	—	—	—	—	—	—	—	—	45	1.300
Castanhas.....	Saccos	—	—	—	—	—	—	32	—	—	—	2.000	—
»	Hectolitros	—	—	—	—	—	—	156	18.800	—	—	12.500	18.800
Cêra.....	Fardos	—	—	48	7.500	—	—	—	—	—	—	2.100	7.500
Fumo.....	»	—	—	—	—	2.145	175.000	—	—	—	—	125.000	175.000
Ferro velho.....	Toneladas	456	9.080	200	4.120	—	—	—	—	—	—	656.000	13.200
Felção.....	Saccos	1	135	—	—	—	—	—	—	—	—	75	135
Lã.....	»	—	—	—	—	—	—	—	—	13	3.200	1.100	3.200
Madeira.....	Fardos	—	—	—	—	57	1.200	—	—	—	—	5.200	1.200
Mineral.....	Toneladas	3.200	65.000	—	—	—	—	—	—	—	—	3.200.000	65.000
Piassava.....	Pacotes	—	—	—	—	—	—	320	3.000	—	—	8.000	3.000
Passaros.....	Gaiolas	—	—	11	1.500	—	—	—	—	—	—	—	1.500
Trigo.....	Saccos	—	—	250	6.000	—	—	—	—	—	—	20.000	6.000
Chifres.....	»	—	—	—	—	84	620	—	—	530	3.880	27.600	4.500
Varios.....	»	—	—	—	—	—	—	—	—	11	2.000	800	2.000
»	Caixas	—	—	—	—	—	—	235	12.150	1	50	15.500	12.200
»	Fardos	—	—	—	—	41	225	—	—	250	5.175	7.800	5.400
		8.434.365		8.678.770		5.114.270		1.289.050		423.505		23.941.890	23.939.960

Marselha, 15 de março de 1901.—O Consul, Dr. Alberto Conrado.

Mappa dos generos exportados deste porto para os do Brazil no anno de 1899

GENEROS	PORTOS										TOTAL DA EXPORTAÇÃO	
	RIO DE JANEIRO		SANTOS		BAHIA		BELEM		MANAOS		Kilog.	Valor
	Kilog.	Valor	Kilog.	Valor	Kilog.	Valor	Kilog.	Valor	Kilog.	Valor		
Absintho	2.542	5.320	7.380	15.500	—	—	750	1.570	350	775	11.031	23.165
Accumuladores	—	—	123	6.000	—	—	—	—	—	—	123	6.000
Ardosias	—	—	—	—	—	—	135	40	—	—	135	40
Artigos de Paris	50	1.500	—	—	—	—	—	—	34	1.020	84	2.520
Azeite doce	197.969	435.500	34.834	76.670	—	—	7.764	17.080	1.943	4.280	212.513	533.530
Agua mineral	127.551	19.033	28.525	4.420	—	—	5.395	800	9.015	1.320	170.486	25.573
Azeitonas	749	480	81	60	—	—	—	—	149	100	998	640
Azeite de amendoas	695	6.900	—	—	—	—	—	—	—	—	695	6.900
Agua de flor de laranjeira	5.351	28.770	220	1.710	—	—	577	3.370	—	—	6.151	33.850
Amendoas	12.880	24.475	—	—	—	—	—	—	—	—	12.880	24.475
Archivos	85	5.000	—	—	—	—	—	—	—	—	85	5.000
Azeite de algodão	2.375	1.900	—	—	—	—	—	—	—	—	2.375	1.900
Agua gazosa	2.560	520	—	—	—	—	1.400	220	—	—	3.960	740
Arroz	6.000	3.600	—	—	—	—	—	—	—	—	6.000	3.600
Brinços	—	—	—	—	—	—	317	950	—	—	317	950
Bombas gazosas	—	—	—	—	—	—	—	—	4.751	860	4.751	860
Bagagens	690	3.000	—	—	—	—	—	—	—	—	690	3.000
Bataias	3.000	240	—	—	—	—	—	—	—	—	3.000	240
Borra de azeite	—	—	—	—	—	—	3.026	2.420	—	—	3.026	2.420
Crina vegetal	19.706	17.810	2.173	1.890	—	—	—	—	—	—	21.879	19.700
" animal	3.606	12.620	—	—	—	—	—	—	—	—	3.606	12.620
" em cordas	430	1.075	—	—	—	—	—	—	—	—	430	1.075
Comestiveis	6.016	15.100	1.021	2.600	—	—	2.385	5.900	251	600	9.676	24.200
Chumbo em barras	708.394	318.600	107.536	48.600	—	—	8.110	3.600	11.000	4.950	834.950	375.750
" em obras	3.028	9.100	—	—	—	—	—	—	—	—	3.028	9.100
Crystaes e louças	79.833	95.850	382	450	—	—	1.833	2.200	—	—	82.048	98.500
Cal	51.900	7.800	—	—	—	—	—	—	125.639	18.850	177.539	26.650
Chocolate	76	280	—	—	—	—	47	180	36	140	159	600
Conservas	3.023	6.730	23	70	—	—	119	300	116	350	3.311	7.450
Coberturas de lã	7.800	58.500	—	—	—	—	400	3.000	—	—	8.200	61.500
Chouriços	642	2.900	—	—	—	—	403	1.810	64	290	1.109	5.000
Capsulas	3.527	42.350	—	—	—	—	—	—	—	—	3.527	42.350
Cimento	164.175	22.930	99.160	2.970	—	—	16.500	500	370.295	11.110	1.250.130	37.510
Carros para crianças	251	750	—	—	—	—	—	—	—	—	251	750
Cobre em obras	55	500	—	—	—	—	—	—	—	—	55	500
Couros	1.366	19.100	4.125	57.800	—	—	—	—	—	—	5.491	76.900
Café e chá	28	40	—	—	—	—	60	350	—	—	88	390
Cartuchos	10.628	116.900	—	—	—	—	—	—	—	—	10.628	116.900
Cordagem	—	—	331	65	—	—	—	—	—	—	331	65
Cacão	250	500	—	—	—	—	—	—	—	—	250	500
Contadores para agua	—	—	—	—	—	—	141	5.200	—	—	141	5.200
Dynamite	106.599	187.000	—	—	—	—	—	—	—	—	106.599	187.000
Dynamos electricos	4.220	20.300	—	—	—	—	—	—	—	—	4.220	20.300
Distribuidores automaticos	160	500	—	—	—	—	—	—	—	—	160	500
Drogas	1.901	4.230	3.744	8.420	—	—	—	—	—	—	5.645	12.700
Doces	4.859	17.100	—	—	—	—	716	2.500	—	—	5.575	19.600
Estanto em obras	572	4.600	—	—	—	—	—	—	—	—	572	4.600
Enxofre	—	—	5.500	990	—	—	—	—	—	—	5.500	990
Espingardas	80	8.250	25	2.400	—	—	10	1.350	—	—	115	12.000
Elixir	420	12.600	—	—	—	—	—	—	—	—	420	12.600
Estatuas	—	—	—	—	—	—	—	—	578	8.000	578	8.000
Fructas secas	2.779	4.200	5.046	7.500	—	—	33.959	51.000	11.394	17.100	53.178	79.800
" em conserva	759	1.520	—	—	—	—	—	—	—	—	759	1.520
Fio de crina	200	1.210	—	—	—	—	—	—	—	—	200	1.210
Ferragem	19.036	85.700	—	—	—	—	—	—	—	—	19.036	85.700
Ferro em obras	81.027	364.100	11.203	50.400	—	—	2.208	10.100	55.253	249.000	149.691	673.600
Garrafas	—	—	—	—	—	—	—	—	1.045	575	1.045	575
Guarda-chuvas	—	—	—	—	—	—	2.168	7.600	—	—	2.168	7.600
Gomma	1.331	4.658	—	—	—	—	—	—	57	210	1.388	4.868
Gesso	6.429	65	6	—	—	—	—	—	—	—	6.435	65
Impressos	2.941	25.400	122	900	—	—	3.523	30.200	2.825	24.200	9.414	89.700
Instrumentos scientificos	100	10.000	1.127	172.700	—	—	798	79.800	—	—	2.025	202.500
" de musica	2.625	21.000	—	—	—	—	—	—	—	—	2.625	21.000
" de orthopedia	206	10.300	—	—	—	—	—	—	—	—	206	10.300
Lyceres	48.619	55.800	20.014	60.800	—	—	15.242	45.700	6.155	17.900	60.066	180.200
Legumes	10.770	7.700	20.250	14.100	—	—	7.330	49.200	4.556	3.200	105.966	74.200
Leite	600	900	1.426	2.450	—	—	12.517	19.500	28	50	14.571	22.900
Livros	4.131	37.160	—	—	—	—	28	240	—	—	4.159	37.400
Louças	180	270	—	—	—	—	—	—	—	—	180	270
Leques	1.839	2.150	107	120	—	—	—	—	—	—	1.946	2.270
Lencos de seda	—	—	—	—	—	—	25	3.800	—	—	25	3.800
Munição	187	650	4.536	15.850	—	—	—	—	425	2.100	4.723	16.500
Manteiga	6.936	34.400	—	—	—	—	—	—	—	—	7.361	36.500
Motores de cobre e ferro	3.180	19.100	—	—	—	—	—	—	—	—	3.180	19.100
Marmore	—	—	—	—	—	—	237	310	2.000	2.450	2.237	2.760
Madeira em obras	3.269	13.100	—	—	—	—	20	250	—	—	3.289	13.350
Musica	215	2.550	—	—	—	—	—	—	—	—	215	2.550
Moveis	330	1.300	—	—	—	—	—	—	—	—	330	1.300
Massas	63	35	—	—	—	—	—	—	—	—	63	35
Machinas	3.064	4.600	2.167	3.200	—	—	766	1.200	—	—	5.997	9.000
Mercearia	300	1.900	—	—	—	—	242	1.100	—	—	542	3.000
Moinhos de ferro	375	780	—	—	—	—	—	—	—	—	375	780
Notas	3	4.500	7	10.500	—	—	—	—	—	—	10	15.000
Obras para sapateiros	—	—	—	—	—	—	1.179	17.700	—	—	1.179	17.700
" chapelleiros	1.385	8.310	4.088	28.130	—	—	2.182	13.100	476	2.860	8.741	55.490
" de papelario	58	125	—	—	—	—	—	—	—	—	58	125
" relojoaria	—	—	—	—	—	—	41	10.100	5	1.40	46	11.500

GENEROS	PORTOS										TOTAL DA EXPORTAÇÃO	
	RIO DE JANEIRO		SANTOS		BAHIA		BELEM		MANAOS			
	Kilog.	Valor	Kilog.	Valor	Kilog.	Valor	Kilog.	Valor	Kilog.	Valor	Kilog.	Valor
Obras de madeira.....	4.586	6.700	1.228	1.800	—	—	8.073	12.400	2.340	3.400	16.227	24.300
Oculos.....	4	90	—	—	—	—	—	—	—	—	4	90
Oleo mineral.....	1.429	1.600	—	—	—	—	—	—	—	—	1.429	1.600
» para machinas.....	8.590	10.300	—	—	—	—	—	—	—	—	8.590	10.300
Ourivesaria.....	435	2.500	—	—	—	—	—	—	—	—	435	2.500
Ocre.....	36.168	2.210	35.861	2.190	—	—	—	—	—	—	72.029	4.400
Passamaneria.....	1.000	8.200	599	4.800	—	—	—	—	—	—	1.599	13.000
Productos chimicos.....	48.661	320.000	192.496	1.263.000	—	—	192	1.300	2.050	15.700	243.399	1.600.000
» pharmaceuticos	4.388	441.250	301	32.250	—	—	420	41.500	—	—	5.109	515.000
Pilhas electricas.....	—	—	—	—	—	—	167	380	—	—	167	380
Papel em obras.....	378	530	121	220	—	—	4.406	4.550	—	—	4.905	5.300
Papelão em obras.....	5.343	4.790	—	—	—	—	119	110	—	—	5.462	4.900
Phonographos.....	42	1.500	—	—	—	—	—	—	—	—	42	1.500
Perfumarias.....	6.901	174.200	—	—	—	—	1.308	31.950	3.134	77.350	11.343	233.500
Photographias.....	13	260	1.547	30.740	—	—	—	—	—	—	1.560	1.000
Queijos.....	648	1.900	295	900	—	—	3.760	11.300	556	1.800	5.260	15.000
Quadros.....	230	433	—	—	—	—	9	17	—	—	239	450
Rolhas.....	197	2.390	179	2.160	—	—	105	1.250	—	—	481	5.800
Roupa feita.....	845	71.800	89	7.700	—	—	178	15.500	—	—	1.112	95.000
Sabão.....	2.516	1.380	—	—	—	—	—	—	4.090	2.270	6.606	3.670
Sal.....	—	—	172.890	17.300	—	—	—	—	—	—	172.894	17.300
Seda.....	1.477	293.800	25	6.700	—	—	2.247	449.300	—	—	2.740	749.800
Tamaras.....	4.345	8.750	—	—	—	—	1.349	2.750	—	—	5.690	11.500
Telhas.....	8.925.887	536.400	1.309.940	78.400	—	—	—	—	985.420	58.200	11.221.247	673.000
Tijolos.....	1.279.404	128.300	78.050	7.780	—	—	17.296	1.630	5.400	540	1.380.150	138.050
» refractarios.....	—	—	22.200	515	—	—	—	—	—	—	22.200	515
Tecidos de lã.....	1.650	66.000	—	—	—	—	—	—	—	—	1.650	66.000
» de linho.....	474	11.850	—	—	—	—	—	—	380	9.500	854	21.350
Tinta.....	177	440	—	—	—	—	—	—	—	—	177	440
Tapetes.....	400	5.200	—	—	—	—	—	—	—	—	400	5.200
Tubos de aço.....	15.285	58.040	—	—	—	—	67	260	—	—	15.352	58.300
Tela encerada.....	—	—	—	—	—	—	122	350	—	—	122	350
Trigo.....	4.182	1.460	156	50	—	—	—	—	220	110	4.628	1.620
Velas.....	13.500	27.000	1.500	3.000	—	—	830	1.600	—	—	15.820	31.600
Velocipedes.....	—	—	—	—	—	—	142	7.000	—	—	142	7.000
Violoncellos.....	—	—	—	—	—	—	25	1.000	—	—	25	1.000
Vermouth.....	335.053	367.900	89.201	97.700	—	—	46.308	50.414	20.998	24.700	491.560	540.714
Vinho.....	49.494	137.200	38.675	90.400	—	—	14.986	33.500	18.664	43.900	121.818	305.000
Vinagre.....	129	95	340	255	—	—	550	410	—	—	1.019	760
Xarope.....	801	1.600	—	—	—	—	3.095	7.000	700	1.400	4.596	10.000
Varios.....	1.127	9.000	—	—	—	—	—	—	—	—	1.127	9.000
Plantas vivas.....	20	10	1.457	790	—	—	—	—	—	—	1.477	800
Total.....	13.074.674	4.968.351	2.313.041	2.185.915	—	—	301.370	1.069.711	1.552.587	612.550	17.341.675	8.836.530

Marselha, 15 de março de 1901.— O consul, Dr. Alberto Conrado.

Mappa geral n. 1 — Importação de generos brasileiros no anno de 1899 comparada com as de 1897 e 1898

GENEROS	QUANTIDADES			MOEDA DO PAIZ DE ORIGEM			VALOR EM MOEDA NACIONAL		
	1897	1898	1899	1897	1898	1899	1897	1898	1899
	Kilogram.	Kilogram.	Kilogram.	Francos	Francos	Francos			
Total das importações..	15.517.060	21.386.338	23.941.890	22.332.220	21.076.500	23.939.960	33.181:000\$000	30.109:000\$000	31.920:000\$000

Marselha, 15 de março de 1901.—O consul, Dr. Alberto Conrado.

Mappa geral n. 2 — Exportação de generos para o Brazil no anno de 1899 comparado com a dos annos de 1897 e 1898

GENEROS	QUANTIDADES			MOEDA DO PAIZ DE ORIGEM			VALOR EM MOEDA NACIONAL		
	1897	1898	1899	1897	1898	1899	1897	1898	1899
	Kilogram.	Kilogram.	Kilogram.	Francos	Francos	Francos			
Total das exportações..	36.272.146	16.956.186	17.341.675	9.653.990	9.798.790	8.836.530	15.570:000\$000	12.569:000\$000	11.627\$000\$000

Marselha, 15 de março de 1901.—O consul, Dr. Alberto Conrado.

3ª secção—N. 2 — Consulado da Republica dos Estados Unidos do Brazil — Marselha, 22 de março de 1901.

Tenho a honra de remetter-vos, junto a este officio, os mappas relativos ao movimento maritimo e commercial entre o Brazil e este ' prtoodurante o 3º quartel do anno de 1900.

Saude e fraternidade.— Dr. *Alberto Conrado*.

Ao Exmo. Sr. Dr. Olyntho de Magalhães, dignissimo Ministro das Relações Exteriores.

Mappa do movimento da navegação entre o Brazil e o porto de Marselha no 3º quartel de 1900

ENTRADAS				SAHIDAS			
EMBARCAÇÕES	NUMERO	TONELADAS	EQUIPAGEM	EMBARCAÇÕES	NUMERO	TONELADAS	EQUIPAGEM
Brazileiras.....	—	—	—	Brazileiras.....	—	—	—
Estrangeiras.....	7	11.277	509	Estrangeiras.....	6	9.867	445
Total.....	7	11.277	509	Total.....	6	9.867	545

Marselha, 30 de setembro de 1900.— O consul, Dr. *Alberto Conrado*

Preço corrente e quantidade dos generos importados do Brazil na praca de Marselha no 3º quartel de 1900

GENEROS	PESO OU MEDIDA	DIRREITOS DE ALFANDEGA	QUANTIDADES EXPORTADAS	PREÇOS		
				Julho	Agosto	Setembro
Café.....	Saccos	136 fr. 100 kilos	40.443	50 kilos		
Cacão.....	»	104 » 100 »	2.312	45 a 76	46 a 47	44 a 74
Couros.....	Peças	—	8.805	94 a 100	95 a 100	92 a 100
Côcos.....	Saccos	—	710	1 kilo 0.10	0.10	0.10
Chifres.....	»	—	112	180 » 12	12	12
Fumo em folhas.....	Fardos	—	510	1 » 1.25	1.25	1.25
Lã.....	»	—	5			
Ricino.....	Saccos	—	96	100 » 18	18	18
Varios.....	Toneladas	1 kil.0.05 a 0.10	670			

Marselha, 30 de setembro de 1900.— O consul, Dr. *Alberto Conrado*.

Preço corrente de varios generos importados do Brazil na praça de Marselha no 3º quartel de 1900

GENEROS	QUALIDADES	JULHO	AGOSTO	SETEMBRO
Rio de Janeiro.....	Rio lavado	73	74	70
Café 50 kil. desconto 2 %	Superior	76	77	74
	1ª boa	59	60	57
	1ª regular	55	56	53
	1ª ordinaria	54	55	51
	2ª boa	46	47	45
	2ª ordinaria	45	46	44
Santos.....	Superior	66	67	64
Café 50 kil. desconto 2 %	Bom superior	66	67	64
	Bom	64	65	62
	Regular	64	65	62
	Ordinario	58	58	59
Bahia.....	Bahia chapado	64	65	63
Café 50 kil. desconto 2 %	» amarello	65	66	64
	Ordinario	62	63	59
Cacão 50 kil. desconto 2 %	Preparado	94 a 95	95 a 96	90 a 92
Pará :				
Cacão 50 kil. desconto 2 %	Preparado	98 a 100	98 a 100	99 a 100

Marselha, 30 de setembro de 1900.— O consul, Dr. *Alberto Conrado*.

Preço corrente e quantidade dos generos exportados do porto de Marselha para o Brazil, no 3º quartel de 1900

GENEROS	PESO OU MEDIDA	DIRMITOS DE ALFANDEGA	QUANTIDADES EXPORTADAS	PREÇOS		
				Julho	Agosto	Setembro
Amendoas.....	Kilogrammas		1.294	1.70 a 2.40	1.70 a 2.50	1.70 a 2.50
Abayntho.....	»		73.85	1.80 a 2	1.80 a 2	1.80 a 2
Alcool.....	»		231	2 a 8	2 a 8	2 a 8
Accessorios para carros.....	»		864	3	3	3
Adubos.....	»		36	2.80	2.80	2.80
Armamento.....	»		16.756	—	—	—
Animaes vivos.....	»		16	2	2	2
Algodão em obras.....	»		2.327	2 a 7	2 a 7	2 a 7
Agua mineral.....	»		19.375	0.15	0.15	0.15
Azeite doce.....	»		26.760	1.80 a 2.50	1.80 a 2.50	1.80 a 2.50
Azeite de algodão.....	»		1.887	0.80 a 1	0.80 a 1	0.80 a 1
Batatas.....	»		1.750	0.11	0.11	0.11
Cimento.....	»		31.800	0.04	0.04	0.04
Capsulas. Munições.....	»		4.830	3 a 8	3 a 8	3 a 8
Chapéus.....	»		90	17	17	17
Conservas de fructas.....	»		125	1.50 a 2.50	1.50 a 2.50	1.50 a 2.50
Chouriços.....	»		205	4.80	4.80	4.50
Chumbo.....	»		33.445	0.50 a 0.65	0.50 a 0.65	0.50 a 0.65
Chrystaes.....	»		220	3 a 4	3 a 4	3 a 4
Dôces.....	»		166	8.50	8.50	8.50
Enxofre.....	»		12.100	0.18	0.18	0.18
Estantho em obras.....	»		495	4 a 7	4 a 7	4 a 7
Ferro em obras.....	»		10.800	1.25 a 4	1.25 a 4	1.25 a 4
Farinha.....	»		95	0.50	0.50	0.50
Folhas de Flandres.....	»		209	0.75	0.75	0.75
Feijão.....	»		19.690	0.50	0.50	0.50
Instrumentos nauticos.....	»		18	3.000 fr.	—	—
Isoladores de louça.....	»		760	1.50	1.50	1.50
Licôres.....	»		6.855	1.25 a 2	1.25 a 2	1.25 a 2
Ladrilhos.....	»		120.000	0.08 a 0.11	0.08 a 0.11	0.08 a 0.11
Laques.....	»		1.353	0.90 a 4	0.90 a 4	0.90 a 4
Livros.....	»		135	8	8	8
Leite.....	»		1.120	1.30 a 4.20	1.30	1.30
Manteiga.....	»		1.691	4.20	4.20	4.20
Madeira em obras.....	»		7.713	1 a 9	1 a 9	1 a 9
Obras para chapeleiros.....	»		180	12 a 25	12 a 25	12 a 25
Prata.....	»		3 1/2	—	—	—
Ouro.....	»		25.291	0.06	0.06	0.06
Pelles preparadas.....	»		3.984	5 a 11	5 a 11	5 a 11
Perfumaria.....	»		2.179	8 a 50	8 a 50	8 a 50
Porcellana.....	»		1.765	0.90 a 7	0.90 a 7	0.90 a 7
Placas photographicas.....	»		1.259	3 a 8	3 a 8	3 a 8
Papel.....	»		3.864	2 a 7	2 a 7	2 a 7
Peixe em conserva.....	»		16	2 a 4	2 a 4	2 a 4
Productos chimicos.....	»		70.303	0.70 a 25	0.70 a 25	0.70 a 25
Queijo.....	»		852	2 a 4	2 a 4	2 a 4
Roupa feita.....	»		223	3 a 40	3 a 40	3 a 40
Trigo.....	»		2.862	0.40	0.40	0.40
Tijolos refractarios.....	»		84.200	0.10 a 0.15	0.10 a 0.15	0.10 a 0.15
Telhas.....	»		74.129	0.03 a 0.05	0.03 a 0.05	0.03 a 0.05
» de vidro.....	»		900	1 a 3	1 a 3	1 a 3
Terra refractaria.....	»		65.880	0.05	0.05	0.05
Vinho.....	»		17.632	0.30 a 1.50	0.30 a 1.50	0.30 a 1.50
» moscatel.....	»		43	2.30	2.30	2.30
Vermouth.....	»		54.270	1.10	1.10	1.10

Marselha, 30 de setembro de 1901.—O consul, Dr. Alberto Conrado.

Quadro da cotação do cambio, taxa de descontos e fretamentos das embarcações no porto de Marselha durante o 3º quartel de 1900

CAMBIO			
DESTINO	JULHO	AGOSTO	SETEMBRO
Sobre o Brazil.....	11 5/32	11 1/4	10 1/4
» a Inglaterra.....	25.12	25.15 1/2	25.16 1/2
» a America do Norte.....	517	517.25	517.50

TAXA DE DESCONTOS			
ORIGEM	JULHO	AGOSTO	SETEMBRO
Banco de França.....	3 a 4	4	4
Outros bancos.....	4 a 5	4 a 5	4 a 5

PREÇO DO FRETE

DESTINO		JULHO	AGOSTO	SETEMBRO
Vapores para o Rio de Janeiro e Santos:				
Aguas mineraes e outros liquidos.....	1.000 k.	40 60	40 60	40 60
Arroz.....	"	35 50	35 50	35 50
Azeite.....	"	40 60	40 60	40 60
Batatas e cereaes.....	"	40	40	40
Conservas.....	M. C.	35 50	35 50	35 50
Crina vegetal.....	"	25	25	25
Cimento.....	1.000 k.	20	20	20
Chumbo.....	"	10	10	10
Doces.....	M. C.	40 60	40 60	40 60
Drogas.....	"	25 35	25 35	25 35
Ferragem pesada.....	1.000 k.	25	25	25
" leve.....	M. C.	25	25	25
Fructas seccas.....	"	30	30	30
Instrumentos de musica.....	"	40 60	40 60	40 60
Machinas agricolas.....	"	25 40	25 40	25 40
Madeira.....	"	25	25	25
Moveis.....	"	50 60	50 60	50 60
Pelless preparadas.....	"	40 50	40 50	40 50
Sabão.....	1.000 k.	30 40	30 40	30 40
Tecido de algodão e lã.....	M. C.	45 55	45 55	45 55
" seda.....	"	60 80	60 80	60 80
Veleiros para o Rio de Janeiro :				
Cimento, telhas e tijolos.....	1.000 k.	22 26	22 26	22 26
Crina vegetal.....	Tonelada	22 26	22 26	22 26
Madeira.....	"	22 26	22 26	22 26
Veleiros para Santos:				
Cimento, telhas e tijolos.....	1.000 k.	24 28	24 28	24 28
Crina vegetal.....	Tonelada	24 28	24 28	24 28
Madeira.....	"	24 23	24 28	24 28

Marselha, 30 de setembro de 1901.—O consul. Dr. Alberto Courado.

Consulado da Republica dos Estados Unidos do Brazil — N. 3
— 3ª Secção — Marselha, 23 de março de 1901.

Tenho a honra de remetter-vos junto a este officio os mappas
relativos ao movimento maritimo e commercial entre o Brazil e este
porto, durante o 4º quartel de 1900.

Saude e fraternidade.— Dr. Alberto Courado.

Ao Exmo. Sr. Dr. Olyntho de Magalhães, dignissimo Ministro
das Relações Exteriores.

Mappa do movimento da navegação entre o Brazil e o porto de
Marselha no 4º quartel de 1900

ENTRADAS

EMBARCAÇÕES	NUMERO	TONELADAS	EQUIPAGEM
Brazileiras	—	—	—
Estrangeiras.....	15	24.500	1.057
Total.....	15	24.500	1.057

SAHIDAS

EMBARCAÇÕES	NUMERO	TONELAGEM	EQUIPAGEM
Brazileiras	—	—	—
Estrangeiras	9	14.037	621
Total.....	9	14.037	621

Marselha, 31 de dezembro de 1900. — O consul, Dr. Alberto Courado.

Preço corrente e quantidade de generos importados do Brazil na
praça de Marselha no 4º quartel de 1900

GENEROS	PESO OU MEDIDA	DIREITOS DE ALFANDEGA	QUANTIDADES IMPORTADA	PREÇO		
				Out.	Nov.	Dez.
Café.....	Saccos	100k. 136fr.	114.242	50 k. a 75	46.77	45.72
Cacão	"	" 104 "	5.150	50 k. a 100	92.99	90.99
Couros	Peças	" " "	4.929			
Chifres.....	Saccos	" " "	124	0.12	0.12	0.12

Marselha, 31 de dezembro de 1900.— O consul, Dr. Alberto Courado.

Preço corrente de varios generos importados do Brazil na praça
de Marselha no 4º quartel de 1900

GENEROS	QUALIDADES	OUTUBRO	NOVEMBRO	DEZEMBRO
Rio de Janeiro.....	Lavado	72	74	67
Café 50 k. desconto 2%	Superior	75	77	72
	1ª boa	58	59	56
	1ª regular	54	56	55
	1ª ordinaria	52	53	51
	2ª boa	46	47	46
	2ª ordinaria	45	46	45
Santos.....	Superior	65	63	60
Café 50 k. desconto 2%	Bom superior	65	63	60
	Bom	63	60	57
	Regular	63	60	57
	Ordinario	60	58	54
Bahia.....	Bahia chapado	64	62	58
Café 50 k. desconto 2%	" amarello	62	60	57
	Ordinario	60	58	55
Cacão 50k. desconto 2%	Preparado	93 94	92 93	90 92
Pará :				
Cacão 50 k. desconto 2%	Preparado	99 100	98 99	98 99

Marselha, 31 de dezembro de 1900.— O consul, Dr. Alberto Courado.

Preço corrente e quantidade dos generos exportados do porto de Marselha para o Brazil, no 4º quartel de 1900

GENEROS	PESO OU MEDIDA	DIREITOS DE ALFANDEGA	QUANTIDADES EXPORTADAS	PREÇO		
				Outubro	Novembro	Dezembro
Artigos para fumadores.....	kilgs.		216	1.50a1.20	1.50a1.20	1.50a1.20
Agua mineral...			30.135	0.15	0.13	0.18
Agua de flor de laranjeira			1.289	5a7	5a7	5a7
Azeite doce.....			40.610	1.60a3.10	1.60a3.10	1.60a3.10
Azeitonas.....			587	0.50a0.80	0.50a0.80	0.50a0.80
Brinços.....			145	3a18	3a18	3a18
Batatas.....			1.470	0.10	0.10	0.10
Cimento.....			103.080	0.04	0.04	0.04
Conservas.....			2.064	1.10a1	1.10a1	1.10a1
Crina vegetal...			430	0.50a0.70	0.50a0.70	0.50a0.70
Cal.....			3.200	0.05	0.08	0.08
Chumbo.....			67.474	0.55a0.65	0.55a0.65	0.55a0.65
Chapéus de chuva.....			85	1.50a9	1.50a9	1.50a9
Cobre em obras..			2.244	2.50a17	2.50a17	2.50a17
Chapéus.....			613	12a30	12a30	12a30
Cerejas.....			13.353	0.140a0.60	0.40a0.60	0.40a0.60
Crytaes e louças.....			6.364	2a6	2a6	2a6
Doces.....			441	2.60a6	2.60a6	2.60a6
Ferro em obras..			3.189	3a7	3a7	3a7
Farinha.....			560	0.60	0.60	0.60
Fumo.....			206	20a90	20a90	20a90
Fructas seccas ..			12.052	0.90a2.40	0.90a2.40	0.90a2.40
Fios de linho....			33	9a40	9a40	9a40
Gomma.....			205	4.50	4.50	4.50
Impressos.....			25	7a19	7a19	7a19
Ladrilhos.....			12.500	0.08a0.11	0.08a0.11	0.08a0.11
Leques.....			228	1a6	1a6	1a6
Leite.....			6.940	1.40	8.40	1.40
Livros.....			1.156	4a8	4a8	4a8
Licôres.....			4.445	1.25a2	1.25a2	1.25a2
Manteiga.....			280	4	4	4
Moveis.....			655	1.50a22	1.50a22	1.50a22
Munições.....			7.936	3a8	3a8	3a8
Machinas.....			3.770	4a14	4a14	4a14
Marmore.....			37	0.50a2	0.50a2	0.50a2
Ourivesaria.....			94	235 frs.	—	—
Ocre.....			15.294	0.06	0.06	0.06
Palha em obras (esteiras).....			270	2a4	2a4	2a4
Productos chimicos.....			37.045	0.90a40	0.90a40	0.90a40
Pelhas preparadas.....			6.469	6a13	6a13	5a13
Perfumaria.....			440	7a60	7a60	7a60
Papel para cigarros.....			1.842	3a7	3a7	3a7
Papel em obras..			536	3.50a8.50	3.50a8.50	3.50a8.50
Photographias...			1.333	7a20	7a20	7a20
Pássamaneria....			403	3a15	3a18	3a18
Queijos.....			3.193	1.50a3	1.50a3	1.50a3
Rolhas.....			759	6a30	6a30	6a30
Roupa feita.....			296	7a90	7a90	7a90
Relojaria.....			4	15a25	15a25	15a25
Sabão.....			1.931	0.30a0.60	0.30a0.60	0.30a0.60
Trigo.....	4		5.540	0.30a0.50	0.30a0.50	0.30a0.50
Tecidos.....			4.024	7a1.20	7a1.20	7a1.20
Tapetes.....			1.557	2a7	2a7	2a7
Telhas.....			2.607.790	0.03a0.05	0.03a0.08	0.03a0.08
Vermouths.....			112.768	1.10a1.20	1.10a1.20	1.10a1.20
Vinho.....			20.476	0.35a1.50	0.35a1.50	0.35a1.50
Vinagre.....			1.001	0.45a0.60	0.45a0.60	0.45a0.60

Marselha, 31 de dezembro de 1900. — O consul, Dr. Alberto Conrado;

Quadro da cotação do cambio, taxa de descontos e fretamento das embarcações no porto de Marselha durante o 4º quartel de 1900

CAMBIOS

DESTINOS	CAMBIO	
	OUTUBRO	NOVEMBRO
Sobre o Brazil.....	10 1/16	10 13/32
» a Inglaterra.....	25.13	25.09 1/2
» a America do Norte.....	517	516.80

ORIGEM	TAXA DE DESCONTOS	
	OUTUBRO	NOVEMBRO
Banco de França.....	4	4
Outros bancos.....	4 a 5	4 a 5

PREÇO DO FRETE

DESTINOS		OUTUBRO		NOVEMBRO		DEZEMBRO	
Veleiros para o Rio de Janeiro e Santos :							
Agua mineral e outros liquidos.....	1.000 k.	40	60	40	60	40	60
Arroz.....	"	35	50	35	50	35	50
Azeite.....	"	40	60	40	60	40	60
Batatas e cereaes.....	"	40	60	40	60	40	60
Conservas.....	M. C.	35	50	35	50	35	50
Crina vegetal.....	"	25	40	25	40	25	40
Cimento.....	1.000 k.	20	30	20	30	20	30
Chumbo.....	"	10	15	10	15	10	15
Doces.....	M. C.	40	60	40	60	40	60
Drogas.....	"	25	35	25	35	25	35
Ferragem pesada.....	1.000 k.	25	35	25	35	25	35
" leve.....	M. C.	25	35	25	35	25	35
Fructas secas.....	"	30	40	30	40	30	40
Machinas agricolas.....	"	25	40	25	40	25	40
Madeira.....	"	25	40	25	40	25	40
Movéis.....	"	50	60	50	60	50	60
Pelless preparadas.....	"	40	50	40	50	40	50
Sabão.....	1.000 k.	30	40	30	40	30	40
Tecidos de algodão e lã.....	M. C.	45	55	45	55	45	55
" seda.....	"	60	80	60	80	60	80
Veleiros para o Rio:							
Cimento, telhas e tijolos.....	1.000 k.	22	26	22	26	22	26
Crina vegetal.....	"	22	26	22	26	22	26
Madeira.....	"	22	26	22	26	22	26
Veleiros para Santos :							
Cimento, telhas e tijolos.....	1.000 k.	24	28	24	28	24	28
Crina vegetal.....	"	24	28	24	28	24	28
Madeira.....	"	24	28	24	28	24	28

Marselha, 31 de dezembro de 1900.—O consul, Dr. Alberto Conrado.

Ministerio da Fazenda

Directoria do Expediente do Thesouro Federal

Dia 6 de junho de 1901

Expediente do Sr. Ministro:

Ao Sr. Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas:

N. 75—Transmitto-vos, para os fins convenientes, o incluso telegramma de 2 do corrente mez, em que o delegado fiscal do Thesouro Federal em Pernambuco communica a este Ministerio que o superintendente da Estrada de Ferro Central do Recife ao S. Francisco pretende dispensar todo o pessoal da mesma estrada no dia 1º de julho proximo vindouro.

N. 76—Cabe-me comunicar-vos que na Directoria do Contencioso do Thesouro Federal, foi assignada, a 6 de abril de 1900 o em notas do tabellião Evaristo Valle de Barros, a escriptura de compra de um predio e do dominio util dos respectivos terrenos, situados nas proximidades da estação de Belém e adquiridos pela União a Joaquim da Silva Sepeda, com destino aos serviços da Estrada de Ferro Central do Brazil, conforme requisitastes em aviso n. 80, de 31 de agosto de 1898.

N. 77.—Referindo-me ao vosso aviso n. 145, de 21 de novembro de 1900, inclusa vos remetto, por cópia, a relação dos agentes do correio que, no estado de Pernambuco, prestaram fiança para se incumbirem da arrecadação das rendas federaes, relação essa enviada ao Thesouro com o officio da Delegacia Fiscal no dito estado n. 6, de 28 de março do corrente anno, em cumprimento á circular n. 4, de 16 de janeiro anterior, na qual este ministerio recomenda ás Delegacias Fiscaes nos estados que forneassem as informações solicitadas no supramencionado aviso.

—Ao Sr. Ministro da Guerra:

N. 47—Para que este Ministerio possa resolver sobre a isenção de direitos, solicitada em vosso aviso n. 339, de 6 de maio proximo findo, para 500 barricas de cimento vindas da Europa, ao vapor *Stolberg*, consignadas a Emilio Lambert e destinadas ás obras da fortaleza da Lage, rogo-vos dignéis de informar si aquella mercadoria foi cedida a esse ministerio pelo preço da referida factura, limitando-se a firma intermediaria a receber uma commissão commercial pela importação.

N. 48—Em resposta ao aviso n. 750, de 20 de novembro do anno proximo passado, com o qual submettestes á consideração deste Ministerio o requerimento em que o ex-1º escripturario do Hospital Militar do Paraná José Ferreira da Luz pede que se autorize a Delegacia Fiscal do Thesouro Federal naquello Estado, a receber mensalidades atrasadas do montepio, cabe-me declarar-vos, para os fins convenientes, que, á vista do que terminantemente dispõe o art. 2º do regulamento expedido com o decreto n. 942 A, de 31 de outubro de 1890, não pôde o supplicante ser attendido, conforme já tem sido resolvido em muitos casos analogos.

—Ao Sr. Ministro da Justiça e Negocios Interiores:

N. 38—Tendo a Directoria de Contabilidade do Thesouro Federal consultado, em representação de 15 de maio proximo findo, si os lentes das faculdades de medicina, que ficaram em disponibilidade, em virtude do decreto n. 3.902, de 12 de janeiro do corrente anno, e que tem assento no Congresso Federal, devem accumular os respectivos vencimentos aos subsidios, durante as sessões legislativas, pego-vos dignéis declarar si tais lentes podem ser considerados nas mesmas condições dos magistrados em disponibilidade que, quando no desempenho do mandato de Senador ou Deputado, accumulam os vencimentos aos respectivos subsidios.

—Ao Sr. Ministro da Marinha:

N. 55—Attendendo ao que solicitou esse Ministerio em aviso n. 582, de 30 de abril

ultimo, cabe-me informar-vos que o pagamento do *London and Brazilian Bank, Limited*, de varias facturas da casa W. G. Armstrong, Whitworth & C.^a, Limited, no valor total de £ 14.448-3-4, requisitado em vosso aviso n. 1.903, de 20 de outubro de 1899, foi effectuado pelo Thesouro, em 9 de dezembro desse anno, importando a despesa em 489:833\$975.

—Ao Sr. Presidente do Tribunal de Contas:

N. 47—Tendo o delegado fiscal do Thesouro Federal em Alagoas communicado, em officio n. 28, de 7 de maio proximo findo, que o inicio da execução dos bens sequestrados ao ex-thesoureiro da Caixa Economica daquelle Estado, Ananias Emiliano de Andrade Guerra, processado por crime de peculato, depende do julgamento das contas do mesmo ex-thesoureiro, cujo processo foi enviado a esse tribunal com o officio daquelle delegado n. 5, de 29 de novembro do anno passado, pego-vos providenciéis para que seja sem demora proferido o dito julgamento, afim de evitar que a Fazenda Federal soffra prejuizos com a depreciação, que se está dando, do valor dos mencionados bens.

N. 48—Tendo José Rodrigues Bastos Coelho requerido a este Ministerio a concessão do premio que lhe compete pela construcção, em Carahyvaemennau, termo do Trancoso, no Estado da Bahia, do navio *Analia*, de sua propriedade e com a capacidade de 168 toneladas, consulto a esse Tribunal si, á vista do disposto no art. 29, n. 11, da lei n. 746, de 29 de dezembro de 1900, pôde ser legalmente aberto a este mesmo Ministerio o credito preciso para o pagamento do premio de que se trata.

—Ao Sr. Ministro da Marinha:

N. 54—Remettendo-vos inclusas duas plantas do terreno de marinhas á rua Barão de Mauá, canto da do Barão de Amazonas, na cidade de Nitheroy, cujo aforamento foi requerido por José Ramos Penna, peço, de accordo com o art. 4º do decreto n. 4.105, de 22 de fevereiro de 1868, que vos dignéis emitir parecer a respeito e, por essa occasião, devolver uma das mesmas plantas.

RECEBEDORIA

Atilio Justo. — Requeira averbação de transferência.

Manoel José Vieira. — Transfira-se.

Manoel Dias dos Seixas. — Satisfaca-se a exigência do parecer.

Joaquim de Souza Maia. — Transfira-se.

José Ribeiro Bastos. — Indeferido, em vista da informação.

Luiz Frederico Carpenter. — Tratando-se de imposto de transmissão de uma propriedade a pagar-se pela extinção do usufructo, cobre-se segundo a regra estabelecida no art. 14 n. 3 do regulamento anexo ao decreto n. 2.800, de 19 de janeiro de 1898. Além disso, a instituição testamentaria (usufructo) já foi classificada pelo Poder Judiciário, unico competente, do que necessa-

riamente subordina-se o modo da cobrança desse imposto.

Carlota Maria dos Reis. — Restituam-se 51\$000.

Fernando Perez e Alonso. — Transfira-se.

Manoel Albino da Cruz. — Idem.

Arminda de Alessandro Salvado. — Pago o imposto do 1º semestre do corrente exercício.

Antonio da Costa Chaves Faria. — Prejudicada a pretensão por ter sido já atendido. archive-se.

Antonio José Pereira. — Pague o imposto do 1º semestre do corrente exercício.

Barbosa da Fonseca & Alves. — Não ha que deferir.

Cardoso & Carneiro. — Prove o allegado.

Julio Klier de Mendonça. — Indeferido.

Ministerio da Guerra

Requerimentos despachados

2º sargento Mario Goulart de Castro, requerendo ser considerado como praça voluntaria por cinco annos. — Não está no caso de ser atendido.

Manoel José da Costa Lisboa, solicitando permissão para abrir caminhos no territorio do Estado do Paraná, reservado ao Governo Federal. — Complete o sello.

Rodolpho Mello Filho, pedindo pagamento de vencimentos a que se julga com direito por ter servido nas forças que operaram no Estado do Rio Grande do Sul. — Mantenho o despacho de 31 de julho de 1900, visto não ter apresentado documento novo para provar seu direito.

Malaquias Perminio Garcia, requerendo solução a respeito do cartucho de tiro reduzido de sua invenção, que submetteu á consideração do Governo. — Declare o interessado, caso seja adoptado o typo de cartucho que apresenta, se arroga a si a invenção do mesmo e si pretenderá por isso alguma indemnização.

Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas

Directoria Geral de Contabilidade

Requerimentos despachados

D. Maria da Gloria de Souza Leão Nascimento, pedindo os favores do montepio, na qualidade de viuva do engenheiro Caetano Alberto da Costa Nascimento, ex-inspector geral do trafego da Estrada de Ferro Central do Pernambuco. — Deferido.

Raymundo Ferreira Chaves, official aposentado da administração dos Correios do Piahy. — Compareça nesta directoria.

Carlos Thompson, ex-desenhista de 3ª classe da Estrada de Ferro Central do Brazil, pedindo para continuar como contribuinte do montepio. — Prove desde quando é contribuinte, que está quite do pagamento da joia e até quando pagou contribuições mensaes, sem interrupção.

D. Flora Milton da Motta, pedindo os favores do montepio, na qualidade de viuva de Virgilio Ferreira Motta, ex-auxiliar da 1ª classe da Estrada de Ferro S. Francisco. — Deferido.

Directoria Geral de Obras e Viação

Expediente de 5 de junho de 1901

Foi approved definitivamente o horario apresentado pela Leopoldina Railway Company, Limited, para as linhas Carangola e Santo Eduardo ao Cachoeiro do Itapemirim.

— Declarou-se ao engenheiro fiscal da rede fluminense da Leopoldina Railway ficar a respectiva companhia autorizada a supprimir a estação de Santo Antonio, da linha Carangola, passando o serviço a ser feito na estação Porciuncula, da linha Alto Muriaé.

Dia 7

Autorizou-se a Directoria da Estrada de Ferro Central do Brazil a encomendar a James Mitchell & Comp., representantes, nesta praça, da The New York and London Babcock & Wilcox Companies, quatro caldeiras Babcock & Wilcox com as competentes bombas e accessorios, pelo preço de \$11.246.00 ou cerca de 47.000\$, correndo a respectiva despesa por conta da consignação de 400.000\$, no actual orçamento da mesma estrada para «Obras novas, melhoramentos nas officinas e depósitos, 4ª divisão».

Quadro demonstrativo dos valores, quantidade e importância de notas do papel-moeda em circulação em 31 de maio de 1901

VALOR	QUANTIDADE DE NOTAS	IMPORTANCIA POR VALORES	IMPORTANCIA TOTAL EM CIRCULAÇÃO
\$500.....	12.772.299	6.386.149\$500	688.610:227\$000
1\$000.....	15.260.030	15.260:030\$000	
2\$000.....	10.330.655	20.661:310\$000	
5\$000.....	6.128.605 1/2	30.643:027\$500	
10\$000.....	5.403.890	54.038:900\$000	
20\$000.....	2.928.658 1/2	58.573:170\$000	
30\$000.....	94.650 1/2	2.839:515\$000	
50\$000.....	1.898.616 1/2	94.930:825\$000	
100\$000.....	603.050 1/2	60.305:050\$000	
200\$000.....	1.100.340	220.068:000\$000	
500\$000.....	249.928 1/2	124.964:250\$000	
	56.710.721 6/2	688.610:227\$000	

Circulação em 30 de abril de 1901..... 692.626:339\$000

A diferença para menos é de 4.016:112\$000...

Esta diferença provém:

Para menos:

Importancia incinerada em virtude do accordo de 15 de junho de 1898..... 4.000:000\$000

Importancia incinerada do troco em moeda de bronze..... 11:000\$000

Importancia incinerada de desconto de notas em substituição..... 2:712\$000

Para mais:

4.016:712\$000

Troco de tres bonus de 200\$000..... 600\$000 4.016:112\$000

Resto em circulação..... 688.610:227\$000

Nota

Importancia existente em circulação em 31 de agosto de 1898 788.364:614\$500

Importancia retirada da circulação até 31 de maio de 1901.... 99.754:387\$000

688.610:227\$000

—Pedi-se á directoria geral dos Correios, para informar, si a Repartição Postal da Colonia do Cabo está encarregada de receber os saldos de transito de correspondencia devidos ao Estado Livre do Orange desde a entrada do mesmo na União Postal em janeiro de 1898.

—Pedi-se á mesma directoria geral para informar sobre o movimento da correspondencia na Administração Postal do Estado da Parahyba do Norte, não só em relação aos annos de 1898 a 1900 e anteriores, como em relação com a de outras administrações de 3ª classe, tendo em vista o paragrapho unico *in fine* do art. 305 do regulamento vigente, afim de resolver-se sobre a promoção de classe daquella administração.

—Declarou-se ao engenheiro Virgilio David que, ao archivar a fiscalização da Companhia Norte Mineira, que se achava a seu cargo, deixaram de acompanhar não só as plantas e cadernetas dos territorios medidos e approvados, como também as do 5º, o que deve remetter á Secretaria de Estado.

Requerimentos despachados

Dia 7 de junho de 1901

Joaquim Salomão da Silva Telles, praticante dos Correios de S. Paulo, recorrendo da responsabilidade que lhe foi imposta pelo extravio de um registrado com valor procedente de Santos para S. José de Mirapú, no Estado do Rio Grande do Norte. —Indeferido.

Pedro Valente da Messias, telegraphista de 3ª classe da Repartição Geral dos Telegraphos, pedindo transferencia para o cargo de inspector de 2ª classe. —Indeferido.

Alvaro Augusto Domingues Gomes, ex-praticante supplente interino dos Correios desta Capital, pedindo pagamento de \$5478 de 6 dias de trabalho em dezembro de 1898. —Deferido.

SECÇÃO JUDICIARIA

Côrte de Appellação

SESSÃO DA CAMARA CRIMINAL EM 7 DE JUNHO DE 1901

Presidencia do Sr. Dr. Fernandes Pinheiro — Secretario, o Sr. Dr. Evaristo Gonzaga

Compareceram os Srs. desembargadores Espinola, Dias Lima, Tavares Bastos, Miranda Ribeiro, Dodsworth e Villaboim, procurador geral do Districto.

JULGAMENTOS

Appellações crimes

N. 594 — Relator, o Sr. desembargador Dias Lima; appellante, José Lopes Carneiro Pimentel; appellada, a Justiça. — Negaram provimento á appellação.

N. 600 — Relator, o Sr. desembargador Dodsworth; appellante, Victor Rossi; appellada, a Justiça. — Negaram provimento á appellação.

Appellações civis

Ns. 2.080, 2.158 e 2.173 — Ao Sr. desembargador Espinola.

Appellações crimes

Ns. 597, 601, 606 e 613 — Ao Sr. desembargador Espinola.

Ns. 598, 607 e 625 — Ao Sr. desembargador Miranda Ribeiro.

Embargo remettido

N. 2.263 — Ao Sr. desembargador Espinola.

COM DIA

Appellação crime

N. 595.

Supremo Tribunal Militar

SESSÃO DE JUSTIÇA EM 17 DE ABRIL DE 1901

Presidencia do Sr. ministro almirante Pereira Pinto

Aos 17 dias do mez de abril de 1901, achando-se presentes os Srs. ministros marechal Miranda Reis, almirante Eliario Barbosa, Marechal Niemeyer, almirante Neto, marechaes Vasques e Cantuaria, contra-almirante Guillobel, Drs. Cardoso de Castro, Souza Carvalho e Acyndino de Magalhães, o Sr. presidente abriu a sessão.

Lida e approvada a acta da sessão antecedente, o Sr. secretario deu conta do expediente, que foi lançado no livro competente.

Foram relatados os seguintes processos:

Pelo Sr. ministro Dr. Cardoso de Castro: Herculo Hermenegildo Cavalcanti Muniz, soldado do 7º batalhão de infantaria, e Hilario Aganhará de Carvalho, soldado do 18º batalhão da mesma arma, ambos accusados de deserção. — Foram confirmadas as sentenças dos conselhos de guerra que condemnaram os réos a seis mezes de prisão com trabalho, grão minimo do art. 117 do Código Penal Militar, concorrendo as circunstancias atenuantes do art. 37, § 1º, quanto ao primeiro, e do § 8º, quanto ao segundo.

Antonio Basilio de Paula, marinheiro nacional, accusado de deserção. — Foi reformada a sentença do conselho de guerra que condemnou o réo a tres annos de prisão com trabalho, para condemnar-o a tres annos e tres mezes de igual prisão, grão médio do art. 117 do Código Penal Militar, na ausencia de circunstancias atenuantes e agravantes.

Horacio José dos Santos, soldado do 31º batalhão de infantaria, accusado de deserção. — Foi reformada a sentença do conselho de guerra que condemnou o réo a seis annos de prisão com trabalho, para condemnar-o a um anno, dez mezes e 15 dias de igual prisão, grão submedio do art. 117 do Código Penal Militar, concorrendo as circunstancias: agravante do art. 33, § 20, e atenuantes do art. 37, §§ 1º e 7º, tudo do citado codigo.

Hermenegildo José dos Santos, soldado do 5º regimento de artilharia de campanha, accusado de deserção. — Converteu-se o julgamento em diligencia, afim de ser observado o disposto nos arts. 284 e 285 do Regulamento Processual Criminal Militar.

Gustavo Bezerra de Moura, soldado do 33º batalhão de infantaria, accusado de ferimento. — Foi reformada a sentença do conselho de guerra que condemnou o réo a um anno de prisão com trabalho, para condemnar-o a nove mezes de igual prisão, grão médio do art. 152 (preambulo) do Código Penal Militar, na ausencia de agravantes e atenuantes.

Francisco Paulino de Souza, anspeçada, e João Francisco de Oliveira, soldado, ambos do 23º batalhão de infantaria, accusados de fuga de preso. — Foi reformada sentença do conselho de guerra que absolveu os réos, para condemnar-os a sete mezes de prisão com trabalho, cada um, grão médio do art. 106 do Código Penal Militar.

—Pelo Sr. ministro Dr. Souza Carvalho:

Marcello de las Plazas Peres, soldado do 34º batalhão de infantaria, e Manoel Antonio Muniz, soldado do 24º batalhão da mesma arma, ambos accusados de primeira deserção simples. — Foram confirmadas as sentenças dos conselhos de guerra que condemnaram os réos a quatro mezes de prisão e mais castigos, referidos no art. 2º da «Primeira deserção simples», do titulo 4º da Ordenança de 9 de abril de 1805.

Mathias Dias dos Santos, soldado do 7º regimento de cavallaria, e Manoel Pereira dos Santos, soldado do 5º batalhão de artilharia de posição, ambos accusados de primeira deserção simples. — Foram confirmadas as sentenças dos conselhos de guerra que condemnaram os réos a seis mezes de prisão e mais castigos, referidos no art. 1º da «Primeira deserção simples», do titulo 4º da Ordenança de 9 de abril de 1805.

Marcellino Pereira da Silva, soldado do 35º batalhão de infantaria, accusado de 2ª deserção simples. — Foi reformada a sentença do conselho de guerra que condemnou o réo a um anno de prisão e mais castigos, para condemnar-o a quatro mezes de igual prisão, como incurso no art. 2º da «Primeira deserção simples», do titulo 4º da Ordenança de 9 de abril de 1805.

Manoel Raymundo de Oliveira, soldado do 5º batalhão de infantaria, accusado de terceira deserção aggravada. — Foi julgada extincta a acção penal contra o réo intentada, por haver o mesmo fallecido.

Manoel José dos Anjos, soldado do 16º batalhão de infantaria, accusado de deserção. — Foi reformada a sentença do conselho de guerra que condemnou o réo a seis annos de prisão com trabalho, para condemnar-o a tres annos e tres mezes de prisão igual, grão medio do art. 117 do Código Penal Militar, visto concorrerem as circunstancias: atenuante do art. 37, § 7º, e agravante do art. 36, § 2º, do alludido codigo.

Manoel Severino da Silva, soldado do 7º regimento de cavallaria, accusado de homicidio. — Julgou-se nullo o processo por não se ter observado o que dispõem os arts. 13 e 14 do Regulamento Processual Criminal Militar.

—Pelo Sr. ministro Dr. Acyndino de Magalhães:

Joviniano Roland Seraine, alferes do 10º batalhão de infantaria, accusado de irregularidade de condna. — Foi reformada a sentença do conselho de guerra que absolveo o réo para condemnar-o á reforma no posto, como incurso no art. 147 do Código Penal Militar.

Antonio Manoel da Silva, soldado do 18º batalhão de infantaria, accusado de deserção. — Foi confirmada a sentença do conselho de guerra que condemnou o réo a seis annos de prisão com trabalho e consequente expulsão, grão maximo do art. 117 do Código Penal Militar, combinado com o art. 119 do mesmo codigo, concorrendo as aggravantes do art. 33, §§ 19 e 20, do codigo supracitado.

Antonio Alves Corrêa, soldado do 26º batalhão de infantaria, accusado de primeira deserção simples. — Foi confirmada a sentença do conselho de guerra que condemnou o réo a seis mezes de prisão e mais castigos referidos no art. 1º da «Primeira deserção simples», do titulo 4º da Ordenança de 9 de abril de 1805.

Antonio Teixeira, soldado do 2º regimento de artilharia de campanha, accusado de primeira deserção aggravada. — Foi confirmada a sentença do conselho de guerra, que condemnou o réo a um anno de prisão e mais castigos referidos no art. 1º da «Primeira deserção simples», de harmonia com o artigo unico das deserções aggravadas por circunstancias, tudo do titulo 4º da Ordenança de 9 de abril de 1805.

Antonio Corrêa Machado, soldado do 1º batalhão de artilharia de posição, accusado de deserção. — Foi confirmada a sentença do conselho de guerra que condemnou o réo a seis mezes de prisão com trabalho, como incurso no art. 117, grão minimo do Código Penal da Armada, visto concorrer a atenuante da maioridade.

NOTICIARIO

Tribunal de Contas — Ordens de pagamento, sobre as quaes proferiu despacho de registro, em 6 do corrente, o Sr. presidente deste tribunal.

Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas.

Aviso n. 1.428, de 1 do corrente, pagamento de 315\$ aos estafetas, conductores de volantes e guardas goraes das Obras Publicas durante o mez de abril ultimo.

Ministerio da Justiça e Negocios Interiores — Avisos:

N. 1.222, de 31 de maio, pagamento de diversas gratificações na importancia de 725\$810 a varios empregados por serviços executados no Archivo Publico Nacional, durante o mez findo.

N. 1.229, da mesma data, idem de 750\$ aos Deputados pelos Estados de Minas e São Paulo Cincinato Cesar da Silva Braga e outros, das ajudas de custo de ida e volta,

N. 123, de 1 do corrente, idem de 400\$ aos serventes da Escola Nacional de Bellas Artes, de salarios do mez findo.

N. 1.185, de 25 de maio, idem de 2.635\$393, a diversos, de material adquirido pela brigada policial, em abril ultimo.

N. 1.184, da mesma data, idem de 8\$520 á Casa da Moeda, de uma medalha de distincção requisitada por este ministerio.

N. 1.191, de 27 de maio, idem de 38\$539 ao alferes do corpo de bombeiros, Antonio Pedro Dionysio, de gratificação, relativa ao mez de abril ultimo, do cargo de coadjuvante da 1ª companhia do mesmo corpo.

N. 1.203, de 28 de maio, idem de 291\$998, a diversos, de despesas miudas da Casa de Detenção, no mez de abril ultimo.

N. 1.200, da mesma data, idem de 516\$600 á Imprensa Nacional, da publicação de editaes do Tribunal do Jury, no 1º trimestre do corrente anno.

N. 1.227, de 1 do corrente, idem de 843\$333 das folhas, relativas ao mez de maio ultimo, dos serventes e do que exerce as funções de

correio e dos auxiliares do Archivo Publico Nacional.

N. 1.236, de 1 do corrente, idem de 180\$, das folhas do salarios dos serventes do Supremo Tribunal Federal, no mez de maio ultimo.

— Ministerio das Relações Exteriores. — Aviso n. 116, de 29 de maio, pagamento de 173\$376 a José Calmon Nogueira Valle da Gama, de seis dias dos seus vencimentos de consul no Porto.

— Ministerio da Fazenda—Officios:

Ns. 7 e 8, da Camara Civil do Tribunal Civil e Criminal, de 27 de maio, pagamento de 72\$461 ao Dr. Pedro de Sá, juros de capital em cofre de orphãos.

Exercícios findos—Requerimentos:

De Leocadio Corrêa, pagamento de 140\$322, de seus vencimentos do mez de dezembro de 1900, como servente da Inspectoria de Isolamento e Desinfecção.

De D. Maria Amelia Passos Guimarães idem de 1:154\$162, de montepio, no periodo de 17 de junho de 1898 á 31 de dezembro de 1899.

Directoria de Meteorologia do Ministerio da Marinha—Repartição da Carta Maritima—Resumo meteorologico da Estação Central no Morro de Santo Antonio—Dia 6 de junho de 1901 (quinta-feira).

HORAS	BAROMETRO A 0°	TEMPERATURA DO AR	TENSÃO DO VAPOR	HUMIDADE RELATIVA	DIRECÇÃO DO VENTO	ESTADO DA ATMOSPHERA	ESPECIE DE NUVENS	QUANTIDADE DE NUVENS
	m/m	°	m/m	%				
3 a.....	762.12	16.9	13.89	97.0	WNW	—	—	—
6 a.....	761.98	15.5	13.10	100.0	WNW	Encoberto	..	10
9 a.....	763.46	16.5	13.68	98.0	W	Encoberto	..	10
1/2 d.....	763.00	19.5	14.44	86.0	ESE	Muito bom	KC.CK.K	4
3 p.....	762.24	22.8	14.34	69.0	S	Muito bom	KC CK	9
6 p.....	763.11	20.5	14.96	83.0	SSW	Bom	RC.CK	9
9 p.....	763.11	19.5	15.25	90.0	Calma	Bom	..	0
1/2 n.....	763.26	18.4	14.47	92.0	NW	—	—	—

Temperatura maxima exposta.....	23° 0
« » á sombra.....	23° 0
« minima.....	15° 5
Evaporação em 24 horas, á sombra.....	1m/m.6
Chuva em 24 horas.....	—
Duração do brilho solar.....	2h.90

Occurrencias

Pouco antes de 6 h. a. notou-se nevoeiro denso, que começou a rarefazer-se ás 10 h. a. A's 3 h. n. houve nevoeiro tenue baixo ao N e ao W. A's 9 h. n. notou-se nevoeiro baixo.

Errata — A occurrencia hontem publicada pertence ao boletim de hoje.

Observações feitas a 0 h. m. em Grão. (9 h. 07 m. a. da Capital) em:

	Recife	Aracajú	Rio Grande do Sul
Barometro a 0°.....	762m/m.20	765m/m.80	769m/m.00
Temperatura do ar.....	27° 4	24° 7	14° 0
Tensão do vapor.....	?	19m/m.84	10m/m.56.
Humidade relativa.....	?	86% 0	89% 0
Direcção do vento.....	ESE	SSE	NE
Estado da atmosfera.....	Incerto	Incerto	Muito bom
Nebulosidade.....	Moio encoberto	Quasi encoberto	Quasi limpo
Estado do mar.....	Chão	Pequenas vagas	Chão
Chuva em 24 horas.....	2m/m.0	51m/m.0	—

BOLETIM MAGNETICO
Declinação=8° 11' 57" NW

Inclinação=—12° 55 (extremo norte para cima)
OBSERVAÇÕES A Ohm. DE GRW. FEITAS PELOS CAPITÃES DOS PORTOS
(9h,07^m t. m. da Capital)

POSTOS DE OBSERVAÇÃO	ESTADO DO CÃO	ESTADO ATMOSPHERICO	METEÓROS	DIRECÇÃO DO VENTO	FORÇA	ESTADO DO MAR	ESTADO ATMOSPHERICO NA VESPERA
Belém.....	—	—	—	—	—	—	—
S. Luiz.....	Encoberto	Encoberto	—	SE	Bafagem	Peq. vagas	Encoberto
Parnahyba.....	—	—	—	—	—	—	—
Fortaleza.....	Quasi limpo	Muito bom	—	SE	Fraco	Chão	Bom
Natal.....	Quasi limpo	Bom	—	SE	Fraco	Chão	Bom
Parahyba.....	Meio encoberto	Incerto	Aguaceiros	SSE	Fraco	—	Incerto
Recife.....	Meio encoberto	Incerto	Nev. tenue alto	ESE	Regular	Chão	Variavel
Maceió.....	Encoberto	Incerto	Aguaceiros	SSE	Eresco	Peq. vagas	Encoberto
Aracajú.....	Quasi limpo	Incerto	—	SSE	Regular	Peq. vagas	Variavel
Bahia.....	Meio encoberto	Incerto	Nevoeiro baixo	SE	Regular	Peq. vagas	Variavel
Victoria.....	—	—	—	—	—	—	—
Santos.....	Meio encoberto	Incerto	Nev. tenue alto	NE	Aragem	—	Variavel
Paranaguá.....	Meio encoberto	Bom	—	E	Bafagem	—	Bom
Florianopolis.....	Encoberto	Incerto	—	—	Calma	—	Bom
Rio Grande.....	Quasi limpo	Muito bom	—	NE	Bafagem	Chão	Claro
Itaqui.....	Quasi limpo	Bom	Nevoeiro alto	NE	Muito fraco	—	Bom

Occurencias

Na Bahia cahiram chuvas torrencias durante a noite anterior e durante a manhã.

Pagadoria do Thesouro —

Pagam-se hoje as seguintes: Montepio dos funcionarios publicos da Viação, pensões, prazas de pret e tenças.

Previno-se que só se pagam as folhas hoje annunciadas.

Correio — Esta repartição expedirá malas hoje pelos seguintes paquetes:

Pelo *Itaipava*, para os portos do Sul, recebendo impressos até á 1 hora da tarde, cartas para o interior até ás 1 1/2, ditas com porte duplo até ás 2 e objectos para registrar até ás 12 horas da manhã.

Pelo *Itapoa*, para Bahia e Pernambuco, recebendo impressos até ás 10 horas da manhã, cartas para o interior até ás 10 1/2, ditas com porte duplo até ás 11, e objectos para registrar até ás 9.

Pelo *Bellauna*, para Maceió e Nova York, recebendo impressos até ás 7 horas da manhã, cartas para o interior até ás 7 1/2, ditas com porte duplo e para o exterior até ás 8.

Pelo *Mendoza*, para Bahia, Lisboa e Hamburgo, recebendo impressos até ás 6 horas da manhã, cartas para o interior até ás 6 1/2, ditas com porte duplo e para o exterior até ás 7.

Pelo *Bellanoeh*, para Santos, recebendo impressos até ás 5 horas da manhã, cartas para o interior até ás 5 1/2, ditas com o porte duplo até 6.

Amanhã:

Pelo *Maquy*, para os portos do Espirito Santo até Caravellas, recebendo impressos até ás 4 horas da manhã, cartas para o interior até ás 4 1/2, ditas com porte duplo até ás 5 e objectos para registrar até ás 6 horas da tarde de hoje,

Nota—Saques para Portugal e vales postaes para o interior, nos dias uteis, até ás 2 1/2 da tarde.

—Recebimento de encomendas para Portugal, Açores e Madeira nos mesmos dias, das 8 horas da manhã ás 5 da tarde, até á vespera da partida dos paquetes que se destinarem a Lisboa, exceptuando os da *Compagnie Messageries Maritimes*; e entrega, tambem nos mesmos dias, das 10 da manhã ás 2 da tarde.

Santa Casa da Misericordia

—O movimento do Hospital da Santa Casa da Misericordia, dos Hospícios de Nossa Senhora da Saúde, de S. João Baptista, de Nossa Senhora do Socorro e de Nossa Senhora das Dores, em Cascadura, foi, no dia 3 de junho, o seguinte:

	NACIONAES	ESTRANGEIROS	TOTAL
Existiam.....	1.002	817	1.819
Entraram.....	27	16	43
Sahiram.....	36	28	64
Falleceram.....	7	5	12
Existem.....	986	806	1.786

O movimento da sala do banco e dos consultorios publicos foi, no mesmo dia, de 959 consultantes, para os quaes se aviaram 1.021 receitas.

Fizeram-se 32 extracções de dentes.

— No dia 4:

	NACIONAES	ESTRANGEIROS	TOTAL
Existiam.....	980	806	1.786
Entraram.....	39	23	62
Sahiram.....	35	25	60
Falleceram.....	3	6	9
Existem.....	981	798	1.779

O movimento da sala do banco e dos consultorios publicos foi, no mesmo dia, de 675 consultantes, para os quaes se aviaram 860 receitas.

Fizeram-se 38 extracções de dentes.

Obituário— Sepultaram-se no dia 3 do corrente 46 pessoas, fallecidas de:

Variola.....	1
Outras causas.....	49
	50

Nacionais.....	33
Estrangeiros.....	17
	50

Do sexo masculino.....	29
Do sexo feminino.....	21
	50

Maiores de 12 annos.....	34
Menores de 12 annos.....	16
	50

Indigentes.....	24
-----------------	----

MARCAS REGISTRADAS

N. 3.120

A. Bhering, negociante estabelecido nesta praça, á rua Sete de Setembro ns. 63 e 65, com commercio e fabrica de café moido, chocolate, moagens, etc., vem apresentar á meritissima Junta Commercial a marca acima collada, adoptada pelo supplicante para distinguir os productos do seu commercio e fabrico e consistente em um globo geographico vermelho, entre nuvens, com a palavra em typos brancos e em sentido curvelineo *Bhering*, no centro do mesmo globo. A referida marca será usada em toda e qualquer dimensão e em papel e tintas de toda e qualquer cor nos saccos contendo o café moido e nos pacotes de chocolate, contas, notas, facturas e outro qualquer mister concernente ao seu commercio e fabrico e assim considerada como marca geral do seu estabelecimento e renovação da registrada

sob] o n. 710, em 18 de outubro de 1883, afim do supplicante continuar a gosar das prerogativas facultadas pela lei.

Achava-se collada uma estampilha de 300 réis, inutilizada da seguinte forma: Rio de Janeiro, 7 de maio de 1901. — A. Bhering.

Declaro em tempo que a moagem designada nesta descripção se refere ao chocolate, cacão, café, pimenta e canella a que a marca se destina.

Rio de Janeiro, 7 de maio de 1901. — A. Bhering.

Apresentada na secretaria da Junta Commercial da Capital Federal ás 11 horas da manhã de 7 de maio de 1901. — O secretario, Cesar de Oliveira.

Admittida a novo registro sob n. 3.129, por despacho da Junta Commercial, em sessão de hoje. Pagou no primeiro exemplar 6\$600 de sello por estampilhas.

Rio de Janeiro, 27 de maio de 1901. — O secretario, Cesar de Oliveira.

Ao lado achava-se o carimbo da Junta Commercial.

N 3.131

Otoni & Comp., negociantes, firma representada pelo unico solidario Dr. Julio Benedicto Otoni, proprietaria da fabrica de moveis curvados sita á rua Dr. Maciel n. 38, em S. Christovão, vem apresentar á merittissima Junta Commercial a marca acima collada, adoptada pela supplicante para distinguir todos os moveis curvados de sua fabricação e commercio, consistente em um pequeno rotulo em papel branco, dividido rectangularmente por um traço delinha preta tendo no centro, em typos pretos e grandes, a palavra *Otoni*, e lateralmente, em duplicata, as iniciaes *J. O.*, separadas da palavra *Otoni* por traços verticaes de linhas sinuosas. Inferiormente, como appendice de linha preta, le-se a localidade *Rio*. A referida marca será usada em papel de toda e qualquer cor e collada nos moveis curvados de sua fabricação e commercio, e simplesmente a fogo a palavra *Otoni*, gravada na madeira dos mesmos moveis do lado opposto ao rotulo, afim de tudo bem distinguir e melhor garantir os seus direitos de propriedade, commercio e fabrico.

Achava-se collada uma estampilha de 300 réis, inutilizada da seguinte forma: Rio de Janeiro, 13 de abril de 1901. — Otoni & Comp..

Apresentada na secretaria da Junta Commercial da Capital Federal ás 11 horas da manhã de 15 de abril de 1901. — O secretario, Cesar de Oliveira.

Registrada sob n. 3.131, por despacho da Junta Commercial, em sessão de hoje. Pagou no primeiro exemplar 6\$600 de sello por estampilhas.

Rio de Janeiro, 3 de junho de 1901. — O secretario, Cesar de Oliveira.

Ao lado achava-se o carimbo da Junta Commercial.

RENDAS PUBLICAS

ALFANDEGA DO RIO DE JANEIRO

Renda do dia 1 a 5 de junho de 1901..... 886:757\$742

Idem do dia 7:

Em papel..... 222:330\$147

Em ouro..... 56:735\$576

279:065\$723

1.145:823\$465

Em igual periodo de 1900... 996:339\$394

RECEBEDORIA

Rendimento do dia 1 a 6 de junho de 1901..... 183:642\$008
Idem do dia 7..... 88:380\$522
472:022\$620
Em igual periodo de 1900... 539:757\$093

RECEBEDORIA DO ESTADO DE MINAS GERAES NA CAPITAL FEDERAL

Arrecadação do dia 7 de junho de 1901..... 9:772\$029
Idem de 1 a 7..... 58:303\$029
Em igual periodo do anno passado..... 38:597\$123

EDITAES E A. OS

Côrte de Appellação

Faço publico que o julgamento da appellação crime n.595: appellante, Luiz José Guimarães; appellada, a justiça, terá logar na sessão da Camara Criminal do dia 11 do corrente ou nas seguintes.

Secretaria da Côrte de Appellação, 7 de junho de 1901. — O Secretario, Evaristo da Veiga Gonzaga.

Escola de Minas de Ouro Preto

De ordem do Sr. Dr. director da Escola de Minas de Ouro Preto, faço constar que, até o dia 13 de junho futuro, estará aberta nesta secretaria a inscripção dos candidatos ao concurso de admmissão do 1º anno do curso especial.

Só serão admittidos os alumnos do 3º anno do curso fundamental desta escola que tiverem satisfeito as exigencias regulamentares e aquelles que satisfizerem o disposto no art. 34 do regulamento de 18 de setembro de 1893.

Secretaria da Escola de Minas de Ouro Preto, 25 de maio de 1901. — O secretario, João Victor de Magalhães Gomes.

Internato do Gymnasio Nacional

CONCURRENCIA

De ordem do Sr director e presidente do conselho economico, faço publico, para conhecimento dos interessados, que, desta data até o dia 10 corrente, das 10 horas da manhã ás 2 da tarde, na secretaria deste estabelecimento, recebem-se propostas para os seguintes fornecimentos, no 2º semestre do vigente anno, a saber.

Calçado

Botins de bezerro a pinto, par.

Asseio da roupa

Lavagem e ongomado da roupa dos alumnos e da copa, por peças.

O contractante deste serviço apresentará fiador idoneo, que se responsabilize pela execução, ou depositará no Thesouro Federal a quantia que for arbitrada para esse fim.

As propostas serão dirigidas om carta fechada e em duplicata, sendo uma estampilhada, ao abaixo assignado, e abertas perante os proponentes na secretaria deste internato, no dia 11 do corrente, ás 10 horas da manhã.

Os proponentes depositarão nesta secretaria a quantia de 50\$000, para garantia da assignatura do contracto.

Internato do Gymnasio Nacional, 3 de junho de 1901. — O escrivão, Salathiel Firmiano Gonçalves.

Brigada Policial da Capital Federal

O conselho administrativo receberá, até o dia 15 do corrente, ás 11 horas da manhã, propostas em duplicata e fechadas (sendo uma sellada) para o fornecimento, durante o 2º semestre vindouro, dos artigos seguintes:

Preços por kilos

Agrião, araruta, manteiga Demagny, carne de vitella, temperos e verduras, cevadinha, canna de Ubá, capim verde, sabão amarello, pontas de pariz, oleo de linhaça (crú e fervedo) e graxa em bexiga.

Preços por unidade

Vassouras (de palha americana e de matto), sola preta envernizada, sola do sertão, pelle de carneiro, escovas de raiz, almofaças, pentes de clifre, freios de ferro, esparras de metal (par), ferraduras, carvão vegetal (sacco), cal de pedra e de marisco (sacco), cimento marca Leão (barrica), ração de bananas ou laranjas (duas), bananas S. Thomé, almofadas e colchões cheios de capim.

Milheiro

Cravos.

Os concorrentes deverão enviar, até a vespéra da concorrência, requerimento dirigido ao commando da brigada, pedindo para ser admittidos, juntando ao mesmo o respectivo bilhete de imposto do ultimo semestre.

Até ás 3 horas da tarde do dia anterior ao da concorrência, deverão depositar na contadoria da brigada a quantia de 200\$ para garantia de suas propostas, sem o que não serão as mesmas aceitas.

Na Assistencia do Material encontrarão os concorrentes quaesquer esclarecimentos a respeito da concorrência.

Quartel na rua Evaristo da Veiga, em 6 de junho de 1901. — José Antunes de Souza Guimarães, major assistente do material.

Policia do Districto Federal

De ordem do Exm. Sr. Dr. chefe da policia faço publico que esta repartição recebe propostas, no dia 15 do mez corrente, ao meio-dia, para o fornecimento de alimentos aos presos recolhidos ao respectivo deposito, durante o 2º semestre do vigente anno.

Os interessados podem previamente informar-se na mesma repartição das condições do contracto.

Secretaria de Policia do Districto Federal, 4 de junho de 1901. — O secretario, Candido José de Siqueira Campello.

Tribunal de Contas

CITAÇÃO DE RESPONSÁVEL

Pelo presente editalé intimado o ex-agente do Correio do Ribeirão Preto, Estado de S. Paulo, Arthur Neves, para recolher aos cofres publicos, dentro do prazo de 30 dias, contados da publicação deste, a quantia de 368:934\$050, importancia do alcance verificado na tomada de suas contas do periodo de 16 de março de 1892 a 5 de janeiro de 1899, a que foi condemnado por accordão de 17 de maio corrente, accrescida dos juros de 9% pela mora, que deverão ser contados até á vespéra do dia do recolhimento.

Terceira Sub-Directoria do Tribunal de Contas, 21 de maio de 1901. — Servindo de sub-director, Joaquim José Maciel.

Recebedoria da Capital Federal

Tende sido demittido, a seu pedido, do logar de despachante desta repartição o cidadão José Pereira da Silva Felizardo, por esta repartição convidam-se as pessoas que tenham negocios a serem nolla solvidos pelo ex-despachante para produzir as respectivas reclamações dentro do prazo de 90 dias.

Recebedoria da Capital Federal, 24 de abril de 1901. — O sub-director, José Rodrigues Pereira da Cruz.

Caixa de Amortização

Por esta repartição se faz publico que, por despacho da junta administrativa da Caixa de Amortização, de 29 de maio ultimo, foi prorogado, até 31 de dezembro de 1901, o prazo para o recolhimento, sem desconto, de notas do Governo e bilhetes da emissão bancaria em sua totalidade, e que passou a cargo do Governo, *ex-vi* do decreto n. 2.406, de 16 de dezembro de 1896, a saber:

Notas do Tesouro Federal:

50\$ da 7ª e 20\$ da 8ª.

Bilhetes dos Bancos:

Credito Popular do Brazil, Emissor do Norte, Estados Unidos do Brazil, Emissor da Bahia, Emissor de Pernambuco, Emissor do Sul, União de S. Paulo, Nacional do Brazil, Banco do Brazil, nova emissão, Republica dos Estados Unidos do Brazil e Republica do Brazil.

As notas do Governo, ora em substituição e todos os bilhetes bancarios, que não tiverem sido apresentados ao troco nesta Caixa ou nas repartições federaes nos Estados até ao fim do alludido prazo, incorrerão em desconto na forma das disposições em vigor.

Caixa de Amortização, 7 de junho de 1901.

— O Inspector, *Manoel Alves da Silva*.

Caixa de Amortização

Por esta repartição se faz publico que a junta administrativa da Caixa de Amortização, em sessão de 29 de maio ultimo, resolveu prorogar o prazo para o recolhimento, sem desconto, até 30 de setembro de 1901, das notas dos valores de 500\$ da 5ª, 200\$ e 50\$ da 6ª e 20\$ da 7ª estampa, emitidas pelo Governo, devendo, portanto, os possuidores apresental-as ao troco para serem substituidas.

As notas dessa natureza, que não forem apresentadas ao troco nesta Caixa ou nas repartições federaes nos Estados, até o fim do alludido prazo, incorrerão em desconto, impreterivelmente na forma das disposições em vigor, a partir do dia 1 de outubro do corrente anno.

Capital Federal, 7 de junho de 1901.— O Inspector, *Manoel Alves da Silva*.

Caixa de Amortização

Por esta repartição se faz publico que, de conformidade com a resolução da Junta Administrativa, tomada em sessão de 22 de maio ultimo, o pagamento dos juros das apolices, a partir de 1 de julho proximo futuro, effectuar-se-ha do seguinte modo, para regularidade do serviço:

- 1º dia util, letra A.
- 2º » » bancos.
- 3º » » letras B e C.
- 4º » » » D e E.
- 5º » » » F a I.
- 6º » » » J e K.
- 7º » » » L e N a Q.
- 8º » » » M.
- 9º » » » R a Z.

Depois do nono dia será effectuado o pagamento dos possuidores do apolices que não tiverem comparecido nos dias acima, observando-se a seguinte ordem:

- 10º dia util, letra A e bancos.
- 11º » » » B a F.
- 12º » » » G a L.
- 13º » » » M a Z.
- 14º » » » A a I.
- 15º » » » J a Z.

Do 16º dia util em diante, pagar-se-hão todas as letras.

Os bancos e casas commerciaes, que representarem mais de 40 possuidores, apresentarão no decurso deste mez as suas listas á Corretoria desta repartição, as quaes, depois de examinadas e confrontadas com os documentos existentes na Caixa, serão rubricadas pelo corretor, que providenciara sobre a expedição dos respectivos cheques.

Capital Federal, 4 de junho de 1901.— O Inspector interino, *Manoel Alves da Silva*.

Commissariado Geral da Armada

COSTURAS

Esta repartição distribue, no dia 8 do corrente, costuras ás senhoras matriculadas de ns. 31 a 42.

Commissariado Geral da Armada 7 de junho de 1901.— O secretario, *Fabiano Martins Guerra*.

Escola Preparatoria e de Tactica do Realengo

De ordem do Sr. coronel commandante e presidente do conselho economico, faz-se publico que, no dia 10 do corrente, ás 11 horas da manhã, na sala do conselho desta escola, recebem-se propostas para o fornecimento dos generos e artigos abaixo mencionados, para o 2º semestre do corrente anno.

Rancho e enfermaria

Por kilogramma.

Araruta, arroz nacional, assucar refinado de 1ª, 2ª e 3ª qualidades, bacalhau de caixa e de tina, banha nacional, marcas: Victoria, Duas bandeiras, Pavão, Itajahy e outras, batata inglesa, biscoitos nacionaes, bolachinhas de agua e sal, café em grão, tipo 7, carne de carneiro, dita de porco, dita de vacca, dita de vitella, dita secca do Rio Grande, dita secca do Rio da Prata, chá verde, chá preto, farinha de trigo, goiabada de Campos, lombo de Minas, manteigas de Magny, Virgem e Rio Claro, marmellada do Rio Grande, Therezopolis e Lisboa, doces em latas, massas nacionaes e estrangeiras para sopas, matie em folha, pão, paio, peixe fresco e salgado, queijos de Minas, roscas do barão e de manteiga, sabão commum e virgem e toucinho de Minas.

Por litro:

Azeite doce e de Lisboa, (em lata) dito de algodão, dito de peixe, ervilha de Lisboa, farinha de Magé, dita de sagú, feijão preto, dito de cores, sal grosso, vinagre branco, e tinto de Lisboa e vinho nacional do Rio Grande.

Em garrafa:

Vinho virgem, dito figueira, dito do Porto das marcas, Villar d'Allen, Adriano, D. Luiz e Rocha Leão.

Em unidade:

Bananas, frangos gallinhas, laranjas, linguas seccas do Rio Grande, ovos, queijos do Reino e de Minas, tijolos de arcar, vassouras grandes de piassava e sapolios.

Em massas:

Palitos pequenos, lixados.

Em latas:

Azeitonas (latas pequenas) linguaça de Lisboa (latas de duas libras) e kerozene (lata de 18 litros).

Em libras:

Chocolate de diversas qualidades.

Em ração:

Legumes, verduras e temperos.

Em copo e vidro:

Geléas de diversas qualidades (nacionaes e estrangeiras).

Forragem

Por kilo:

Alfafa de S. Paulo, Rio Grande e Rio da Prata, farello nacional e do Rio da Prata, e milho miúdo, vermelho e limpo.

Ferragens

Em unidade:

Ferraduras para cavallos e muares (com e sem rompão).

Em milheiro:

Cravos allemães e ingleses.

Lavagem de roupa

Por peça:

Calças de chita, camisas de algodão e de linho, cobertores de lã, colchas adamascadas e de chita, fronhas, lençoes de cama e de banho, pannos de botica, toalhas de prato, ditas de rosto, ditas de mesa (com cinco metros de comprimento), aventaes, guardanapos e meias (pares).

Os concurrentes ao fornecimento de carne de vacca declararão em suas propostas os preços para a carne, com osso e sem osso e que se obrigam a fornecer da carne pedida, duas terças partes dos quartos trazeiros da rez e bem assim de entregal-a de vespera no estabelecimento até as 9 horas da noite.

Os contractantes da lavagem, obrigar-se-hão a passar a ferro toda a roupa e bem assim a concertal-as e collocar os aviamentos que faltarem fazendo menção destas condições em suas propostas. Os licitantes cujos generos e mais artigos foram contractados, ficam obrigados a fornecer pelos mesmos preços dos respectivos contractos, dos corpos docente, administrativo e aos officiaes alumnos, mediante pagamento immediato. Todos os generos e demais artigos acima mencionados, deverão ser de primeira qualidade e entregues no estabelecimento, por conta e risco dos respectivos fornecedores.

As propostas devem ser em duas vias (uma sellada), assignadas pelos proprios proponentes ou por seus procuradores e serão recebidas em conselho naquelle dia marcado, quando se procederá a leitura em presença dos respectivos concurrentes.

Cada proponente preferido caucionará a quantia de cem mil réis (100\$) até a assignatura do contracto, quando fará a caução definitiva de 5% sobre o valor provavel dos generos e outros artigos a fornecer durante o semestre citado.

Os interessados obterão nesta secretaria, das 10 ás 2 1/2 horas da tarde, em todos os dias uteis, todos os esclarecimentos que precisarem.

Secretaria da Escola Preparatoria e de Tactica do Realengo, 1 de junho de 1901.— *Afonso Fernandes Monteiro*, capitão-secretario.

Laboratorio Chimico Pharmaceutico Militar**CONCURRENCIA**

A commissão de compras deste laboratorio receberá propostas para o fornecimento de drogas e mais productos nacionaes precisos até o fim do corrente anno financeiro, constantes da relação que se distribuirá na secretaria do mesmo estabelecimento, e para esse fim se reunirá no dia 8 de junho proximo vindouro, ás 11 horas da manhã, na sala da directoria.

As condições para concorrer a esse fornecimento são as mesmas que se acham publicadas no *Diario Official* de 6 a 17 de dezembro do anno proximo findo.

Laboratorio Chimico Pharmaceutico Militar, 24 de maio 1901.— *José Antonio de Azeredo Vianna*, escriptuario, secretario da commissão.

EDITAES**Tribunal Civil e Criminal****CAMARA COMMERCIAL**

De publicação da sentença que declarou aberta a fallencia de Barros, Taveira & Comp., estabelecidos á rua de S. Pedro n. 35, desta cidade, na forma abaixo

O Dr. José Luiz de Bulhões Pedreira, juiz da Camara Commercial do Tribunal Civil e Criminal da Capital Federal etc.:

Faz saber aos que o presente edital virem que, por este juizo e cartorio do escrivão que este subscrive, se processam os autos de

falencia de Barros, Taveira & Comp. estabelecidos á rua de S. Pedro n. 35, a qual foi declarada aberta pela sentença do teor seguinte: «Em vista da confissão por termo, a fls. 12, declaro aberta a falencia de Barros, Taveira & Comp. estabelecidos na rua de S. Pedro n. 35, a datar de 4 do corrente mez. e nomeio syndicos provisórios os credores João Cordeiro e Miguel B. Cavalleras; custas pela massa. Seja esta decisão publicada, na forma da lei. Rio, 5 de junho de 1901.—José Luiz de Bulhões Pedreira.» Em virtude do que se passou o presente edital pelo teor do qual se faz publica a sentença que declarou aberta a falencia de Barros, Taveira & Comp., estabelecidos nesta praça, á rua de S. Pedro n. 35, para os fins de direito. E, para constar, se passaram este e mais tres de igual teor que serão publicados e afixados na forma da lei. Dado e passado nesta Capital Federal em 7 de junho de 1901. Eu Francisco da Borja de Almeida Corte Real, escrivão o subscrevi.— José Luiz de Bulhões Pedreira.

Segunda Pretoria

Edital para chamamento dos herdeiros e demais interessados na herança de Manoel Joaquim da Rocha

O Dr. Julio de Barros Raja Gabaglia, preitor da 2ª Pretoria do Districto Federal:

Faz saber aos que o presente edital com o prazo de noventa dias virem ou delle noticia tiverem que, tendo fallecido Manoel Joaquim da Rocha, foram seus bens arrecadados em 7 de maio do corrente anno; e como não conste a este juizo haver herdeiro conhecido ou quem tenha direito a essa herança, nem mesmo se saiba onde possa ser tal herdeiro, si existe, encontrado, ha por citado, pelo presente, a quem for herdeiro ou tiver direito á herança do dito finado, chamando-o a habilitar-se neste juizo e promover o que convier a seus interesses, no prazo de noventa dias. E para que chegue ao conhecimento de todos passou-se este edital, que será afixado nesta pretoria e publicado na imprensa por tres vezes com o intervalo de 30 dias. Capital Federal, 7 de maio de 1901. Eu, João Candido de Barros, escrivão, subscrevi.—Julio de Barros Raja Gabaglia. (.

Decima primeira Pretoria

De citação com o prazo de 20 dias, a Antonio Barbosa Metim e Manoel Francisco da Silva, na forma que se segue.

O Dr. Nestor Meira, juiz da 11ª Pretoria do Districto Federal, etc.

Faço saber aos que o presente edital com o prazo de 20 dias virem, que, por denuncia do Dr. 5º adjunto dos promotores publicos, estão sendo processados por este juizo Antonio Barbosa Metim e Manoel Francisco da Silva, como incurso nas penas do art. 330, § 1º do Código Penal, e, porque não tenham sido encontrados para se verem processar e julgar pela junta correccional deste juizo, não obstante as diligencias empregadas nesse sentido, pelo presente cito e chamo para, findo o prazo marcado neste edital, comparecer neste juizo, á rua de S. Christovão n. 69, que tem logar todos os dias, ao meio-dia. E para que chegue ao conhecimento de todos mandei passar o presente que será publicado pela imprensa e afixado no logar do costume. Dado e passado nesta Capital Federal, em 14 de maio de 1901. Eu, Francisco Octaviano Forte, escrevente juramentado, o escrevi. E eu, José Cyrillo Castex, escrivão, o subscrevi.—Nestor Meira.

PARTE COMMERCIAL

Camara Syndical dos Corretores de Fundos Publicos da Capital Federal

CURSO OFFICIAL DE CAMBIO E MOEDA METALLICA

	90 d/o	A vista
Sobre Londres.....	11 7/16	11 25/64
» Pariz.....	\$334	\$337
» Hamburgo.....	1\$029	1\$033
» Italia.....	—	\$779
» Portugal.....	—	340
» Nova York	—	4\$340
Soberanos.....	21\$100	
Vales de ouro nacional, por 1\$000.....	2\$395	
Pesos argentinos.....	4\$100	

CURSO OFFICIAL DE FUNDOS PUBLICOS

Apolices

Apolices de 3 % (inscripções), nom.....	660\$000
Ditas de 3 % (inscripções), port.....	662\$000
Ditas geraes de 5 %, miudas...	715\$000
Ditas geraes 5 %, de 1:000\$....	738\$000
Ditas do Empréstimo Nacional de 1895, port.....	745\$000
Ditas idem idem de 1897, port..	882\$000
Ditas do Empréstimo Municipal de 1896, port.....	120\$000

Bancos

Banco da Republica do Brazil....	50\$250
Dito Commercial.....	56\$250

Companhias

Comp. Viação F. Sapucahy.....	9\$000
Dita Sal e Navegação.....	22\$500

Debentures

Debs. Jardim Botânico.....	190\$000
----------------------------	----------

Vendas por alvord

1 apolice de 200\$, 5 %, cautella	142\$000
1 dita geral de 5 %, de 1:000\$000	730\$000
37 acções do Banco Lavoura e Commercio.....	36\$300
50 ditas do Banco da Republica do Brazil.....	50\$200

Capital Federal, 6 de junho de 1901.— José Claudio da Silva, syndico.

Cambio

O Banco da Republica do Brazil recebeu hontem dos seus agentes, os Srs. N. M. Rothschild & Sons, o seguinte telegramma, datado de:

Londres, 6 de junho de 1901, ás 4 horas e 5 minutos:

Taxa do Banco de Inglaterra, 3 1/2 %.
Dita de desconto no mercado, 3 1/8 %.
Cheques s/ Pariz, 25,20.
Consolidados inglezes, 93 5/8 %.
Apolices de 1879, 72 %.
Ditas externas de 1888, 72 %.
Ditas idem de 1889, 67 1/2 %.
Ditas idem de 1895, 81 %.
Funding Loan, 92 %.
Oeste de Minas, 80 %.

O Banco da Republica do Brazil recebeu hontem dos seus agentes London & County Bkg. Co. Ld. o seguinte telegramma datado de

Londres, 7 de junho de 1901, ás 4 horas e 5 minutos:

	Compradores	Vendedores
Apolices de 1879..	72 %	73 %
Ditas externas de 1888.....	72 %	73 %
Ditas idem de 1889	67 3/4 %	68 1/4 %
Ditas idem de 1895	81 3/4 %	82 1/4 %
Funding Loan....	92 1/2 %	93 %

SOCIEDADES ANONYMAS

Companhia Nacional Manufactora de Fumos

ACTA DA ASSEMBLÉA GERAL ORDINARIA EM 11 DE MAIO DE 1901

Aos 11 dias do mez de maio de 1901, reunidos no escriptorio da Companhia Nacional Manufactora de Fumos, á rua Gonçalves Dias n. 40, 16 accionistas da mesma companhia, representando 3.147 acções e igual numero de votos, como consta do respectivo livro de presenca, o presidente da directoria, Dr. Luiz Raphael Vieira Souto, declarando que havia numero legal para se constituir a assemblea geral, abre a sessão e propõe para presidência o accionista Sr. commendador Carlos Antonio de Araujo Silva.

Este senhor, assumindo a presidencia, agradece a distincção da sua escolha e convida para secretarios os accionistas commendador Joaquim Alvaro d'Armada e João José da Silva Lima, os quaes tomam assento á mesa.

Lida a acta da ultima assemblea geral é aprovada sem discussão, e passa-se á leitura do relatorio da directoria, em seguida á qual o Sr. presidente convida o conselho fiscal a ler o seu parecer, cujo teor é o seguinte: «O conselho fiscal examinou detidamente a escripturação da companhia, que achou nitidamente lançada, tendo todas as suas parcelas em perfeito accordo com as verbas do balanço, cujo resultado lisonjeiro, não obstante a crise vencida, impõe-lhe o dever de propor que esta assemblea confira á digna directoria um voto de louvor.

Propõe, portanto, que sejam approvadas as contas relativas ao anno social findo em 31 de dezembro de 1900.

Rio de Janeiro, 27 de abril de 1901.—C. A. de Araujo Silva.—Dr. A. C. Valdetaro.—Dr. M. J. T. Bastos.»

O Sr. presidente põe em discussão o relatorio da directoria e as conclusões do parecer acima transcripto, e ninguém pedindo a palavra foram postos a votos sendo unanimemente approvados em ambas as partes, havendo-se absteido de votar os membros da directoria e do conselho fiscal nas respectivas approvações.

Dando, pois, como effectivamente approvadas as contas referentes ao anno de 1900, o Sr. presidente da assemblea concede a palavra á directoria, cujo presidente, Dr. Luiz Raphael Vieira Souto, expõe a situação das tres industrias actualmente exploradas pela companhia.

O director-thesoureiro Angelo Thomaz do Amaral tambem expõe o estado economico da companhia, prospero e animador, máo grado a crise que tanto tem affectado todo o commercio e todas as industrias nacionaes ha oito mezes.

Em seguida passa-se á eleição do novo conselho fiscal que tem de funcionar no corrente anno e de seus supplementes; apuradas as cedulas, verifica-se o resultado de serem recoleitos por maioria absoluta de votos os mesmos Srs. accionistas Dr. Alfredo Camillo Valdetaro, commendador Carlos Antonio de Araujo Silva e Dr. Manoel Joaquim Telheira Bastos, e para supplementes Manoel José Amoroso Lima, Joaquim Alvaro d'Armada e Pedro Baptista Corrêa e Castro.

O accionista Sr. Amoroso Lima propõe que a mesa seja autorizada a assignar a acta desta assemblea geral em nome dos senhores accionistas a ella presentes, o que é approvado.

E nada mais havendo a tratar levanta-se a sessão.

Sala das sessões da assemblea geral, 11 de maio de 1901.—C. A. de Araujo Silva.—Joaquim Alvaro d'Armada.—João José da Silva Lima.

Rio de Janeiro — Imprensa Nacional — 1901