

RIO GRANDE DO SUL (ESTADO) PRESIDENTE
(ANTONIO AUGUSTO BORGES DE MEDEIROS)
MENSAGEM ... 20 DE SETEMBRO DE 1921.

INCLUI ANEXO.



MENSAGEM

ENVIADA À ASSEMBLÉA DOS
REPRESENTANTES DO RIO
GRANDE DO SUL PELO PRE-
SIDENTE DO ESTADO

Antonio Augusto Borges de Medeiros

NA 1.ª SESSÃO ORDINARIA DA
9.ª LEGISLATURA, EM 20 DE
SETEMBRO DE 1921.

Senhores Representantes.

Na forma da Constituição, art. 20 n. 6, tenho a honra de expôr-vos a situação dos negocios do Estado, durante o anno findo.

Na distribuição das materias obedeci fielmente á ordem administrativa, que preside á marcha dos serviços publicos, e nessa conformidade serão estes aqui relatados, com clareza e verdade, dentro dos limites da concisão peculiar á natureza deste documento.

Esforcei-me, tanto quanto possivel, em evitar a repetição de esclarecimentos e detalhes que já foram consignados em minha ultima mensagem, sem omitir, entretanto, as referencias indispensaveis ao nexo e desenvolvimento logico dos assumptos.

A administração da justiça e os transportes ferro-viarios são tratados com amplitude e até mesmo minudencia, como convém á perfeita comprehensão das vistas e fins governamentaes.

Subsiste inabalavel a nossa afortunada situação de ordem e progresso, em meio da profunda crise nacional, economico-financeira, e da perturbação causada pela desorganisação a que chegára o nosso serviço ferro-viario, em meados de 1920.

Negocios do Interior

Têm sua séde nesta capital, onde estão a cargo de funcionarios de carreira, os consulados da Grã-Bretanha, França, Italia, Allemanha, Portugal, Estados-Unidos, Argentina e Uruguay. **Con-**
sulados

Ha ainda vice-consulados, agentes e encarregados de negocios residentes em varias cidades do littoral e da fronteira.

No ultimo anno poucas alterações ocorreram no quadro consular.

Eleições A 20 de fevereiro ultimo foram eleitos dezeseis deputados e um senador ao Congresso Nacional, bem assim trinta e dois representantes á Assembléa do Estado.

A simultaneidade das duas eleições nem lhes diminuiu a concorrência, nem perturbou o processo peculiar a cada uma. Ambas realizaram-se em perfeita ordem e liberdade, cercadas das mais amplas garantias legais.

Concorreram á eleição federal 59.172 eleitores ou mais 9.522 do que na de 1918, em que compareceram 49.650.

Foi maior a concorrência á eleição estadual, em que votaram 88.051 eleitores. Comparado esse eleitorado com o que compareceu á eleição de 1917, em numero de 85.919, evidencia-se um pequeno augmento, em 1921, de 2.132 eleitores.

Entre a eleição federal e a estadual, porém, ha uma notavel differença que é preciso attribuir á existencia de um eleitorado federal bem inferior ao estadual e isso em virtude da diversidade dos processos de alistamento e principalmente por motivo das restricções e rigores que creou a legislação eleitoral da União.

Municípios Realizaram-se o anno passado, em quasi todos os municipios, as eleições para a renovação dos mandatos de intendentes e conselheiros.

Este anno, para os mesmos fins, já se procederam a eleições em São Francisco de Paula, Taquara e Soledade.

Jaguarão, Cangussú, Erechim, são os unicos municipios que continuam sob administração provisoria.

Instrução publica Nada exprime melhor o desvêlo que merece dos poderes publicos esse importante serviço, nem revela com mais nitidez o seu seguro desenvolvimento do que os algarismos e estatísticas, quando se os examina e compara com o necessario relativismo.

O orçamento do Estado consigna para as despesas com a instrução primaria no corrente exercicio 4.097:624\$000. Em 1889 essa dotação era de 400:000\$000, em 1895 de 1.000:000\$000, em 1903 de 2.108:312\$000, em 1913 de 3.000:000\$000 e assim progressivamente até á actualidade, em que já attingiu a 11,94 % da receita orçada em 34.300:000\$000, e 12,97 % da despesa ordinaria, orçada em 31.608:503\$000.

A União subvenciona, com 336:600\$000, 167 aulas primarias nos nucleos coloniaes e zonas habitadas por populações de origem immigrantista.

Os municipios mantêm, a expensas proprias, 427 aulas municipaes, com as quaes despenderam no ultimo exercicio 736:245\$369.

Sommadas todas essas parcellas, obtem-se para a manutenção dos serviços da instrução primaria no Rio Grande do Sul a somma total de 5.134:469\$369. Dividida esta quantia pelo numero de habitantes, computados em 2.046.480 no recenseamento de 1920, segue-se que a contribuição "per capita" é de cerca de 2\$508.

Sob esse ponto de vista, tomados para termos de comparação os dois maiores Estados, S. Paulo e Minas, é facil determinar a posição que nesta materia occupa o Rio Grande do Sul no seio da União.

São Paulo, com uma receita de 175.687:985\$205, applicou á instrução, no ultimo exercicio, 24.000:000\$000, que divididos pelos seus habitantes em numero de 4.446.196, conforme a estatistica federal de 1917, equivalem a uma contribuição individual de 5\$400, mais ou menos.

Minas, com uma receita de 56.189:056\$951, destinou á instrução, no mesmo periodo, 6.384:537\$000 que, divididos pelos seus habitantes em numero de 5.064.858, tomada por base a estatistica de 1917, representam uma quota de 1\$300, mais ou menos, para cada um.

O Rio Grande do Sul está, portanto, em situação honrosa e vantajosa entre as duas mais populosas e mais prosperas unidades da Federação.

O Estado mantêm actualmente em regular funcionamento os seguintes estabelecimentos de ensino:

- 1 Escola Complementar.
- 35 Collegios Elementares.
- 9 grupos escolares.

595 escolas isoladas.

1.132 escolas ruraes subvencionadas.

Installou-se ultimamente a Escola Complementar no edificio que de principio lhe fôra destinado, mas que de longa data servia de palacio provisorio da presidencia. Ahi funcçãoará exclusivamente o curso complementar, quando terminar em breve a construcção do segundo edificio contiguo, para onde passará o curso elementar.

Esses dois predios preenchem amplamente os seus fins e pela sua imponencia e belleza architectonica são realmente monumentaes.

A Escola Complementar tem, matriculados, 1.905 alumnos com uma frequencia média de 1.597, que se distribuem pelos dois cursos da maneira seguinte:

Curso elementar — matricula 1.536, frequencia 1.271 alumnos; curso complementar — matricula 369, frequencia 326 alumnos.

Desde 1909 até 1921 habilitaram-se ao exercicio do magisterio 167 alumnas-mestras, assim designadas as que fazem todo o curso complementar.

Funcionam nas cidades 35 collegios elementares com uma matricula de 12.229 alumnos e uma frequencia de 9.641.

Em relação ao anno anterior, teve a matricula o augmento de 18,33 % e a frequencia o de 13,47 %.

Em geral os grupos escolares são creados nas villas mais populosas. Existem funcionando 9 grupos com uma matricula de 1.744 alumnos e uma frequencia de 1.278.

Estão providas 595 escolas isoladas, sendo 165 do sexo masculino, 38 do sexo feminino e 392 mixtas.

Observa-se nessas escolas uma diminuição gradual de alumnos, mas isso é perfeitamente explicavel porque coincide com a maior distribuição annual de aulas ruraes subvencionadas, collegios e grupos elementares, que attráem extraordinaria frequencia.

Em 1911, quando se installaram as primeiras aulas ruraes subvencionadas, a matricula nas escolas isoladas era de 45.154 alumnos; em 1920 baixou a 22.850 ao passo que a das aulas ruraes subvencionadas subiu a 36.257, excluidas as aulas federaes.

Por decreto de 5 de maio ultimo elevou-se a 717 contos a verba destinada á manutenção de 1.195 aulas ruraes.

Essas subvenções, que de anno em anno se alargam, só são concedidas para logares onde haja uma frequencia minima de 50 crianças.

Gozam ainda de subvenções especiaes 52 aulas localizadas nos nucleos coloniaes, 2 de trabalhos manuaes, nesta capital, 1 dos indios, na Lagôa Vermelha.

As aulas ruraes subvencionadas pelo Estado tiveram este anno uma matricula de 36.257 alumnos, ou mais 5.318 do que em 1920; uma frequencia de 27.840 contra 23.929 naquelle anno.

Assim verifica-se a progressão crescente de 14,66 %, na matricula, e de 16,34 %, na frequencia.

Em 1918 resolveu o Governo Federal auxiliar a manutenção de escolas estaduaes nas zonas de população immigrantista com o fito de fortalecer o ensino da lingua portugueza entre os descendentes de colonos estrangeiros, mórmente de origem germanica.

Desde 1919 são mantidas essas escolas em numero de 167, recebendo subvenções federaes na importancia total de 336:000\$000 e tendo actualmente a matricula de 4.462 e a frequencia de 3.047 alumnos.

As escolas municipaes já constituem tambem factores apreciaveis de diffusão do ensino.

Existem em exercicio 427 com a matricula de 20.341 e a frequencia de 17.032 alumnos.

A Faculdade Livre de Medicina e Pharmacia de Porto Alegre, desde a sua fundação, em 1898, até 1920, diplomou 229 medicos, 168 pharmaceuticos, 182 dentistas e 23 parteiras. Sua congregação é composta de 51 professores: 30 cathedra-
ticos, 6 substitutos, 8 contractados, 3 honorarios e 2 jubilados.

Ensino superior e tecnico profissional

No corrente anno estão matriculados em seus diversos cursos 174 alumnos, sendo 147 no de medicina, 24 no de pharmacia e 3 no de odontologia. Para outras Faculdades foram durante o mesmo anno transferidos 12 alumnos.

Com subvenção do Estado, mediante contracto, mantem a Faculdade o instituto "Pasteur", para tratamento preventivo, inteiramente gratuito, da hydrophobia.

Além desse, possúe ella mais os institutos Anatomico.

para estudos praticos de anatomia e de cirurgia, e "Oswaldo Cruz", para pesquisas de chimica e microscopia medicas.

O patrimonio da Faculdade, sem contar o novo edificio para sua séde, prestes a concluir-se, eleva-se a 565:934\$000. Sua receita para o corrente exercicio foi orçada em 275:700\$000.

A Faculdade de Direito entrou já no seu 21.º anno de existencia. Nos dois cursos por ella mantidos, o de sciencias juridicas e sociaes e o de commercio, estão matriculados respectivamente 115 e 80 alumnos. Compõe-se sua congregação de 1 lente honorario, 18 cathedromaticos, 3 substitutos e 3 contractados, para o curso de direito. Para o de commercio conta 23 cathedromaticos e 5 substitutos.

A despesa para 1921 foi computada em 74:194\$000.

A Escola de Bellas Artes, fundada em 1908, mantém cursos de pintura, esculptura e musica. Neste ultimo estão matriculados 145 alumnos.

Desde a fundação da Escola foram diplomados 4 alumnos nos cursos de pintura e esculptura e 21 no de musica.

A Escola de Engenharia festejou, a 10 de agosto findo, o seu jubileu. Nesses 25 annos de incessante labor, muitos e valiosos foram os serviços prestados por ella ao Estado e ao paiz, graças á sua organização modelar e, sobretudo, ás suas patrioticas iniciativas para a diffusão do ensino technico e profissional.

O patrimonio da Escola, actualmente, sóbe a 7.000 contos, mais ou menos, representados por propriedades urbanas e ruraes, machinas, etc. Para o anno vigente, sua receita ordinaria está orçada em 1.786:915\$000 e a despesa, tambem ordinaria, em 1.786:760\$000. Seu orçamento extraordinario, para este exercicio, assim se divide: receita, 699:000\$000; despesa, igual quantia. O especial, quanto á receita, constituir-se-á do que fór apurado com recurso ao credito e ao saldo orçamentario: quanto á despesa, não poderá exceder de 450:000\$000.

As subvenções que a Escola annualmente recebe elevam-se a 2.274:413\$756, sendo: da União, 1.697:000\$000; do Estado, 400:000\$000; de municipios rio-grandenses, 177:413\$756.

A contar da data da sua fundação até agora, o numero de matriculas, nos diversos institutos da Escola de Engenharia, subiu a 15.294.

Dos 1.462 alumnos matriculados actualmente, 936 são gratuitos simples, 70 gratuitos com casa e comida e 220 gratuitos com casa, comida e roupa.

A's desenvolvidas informações contidas em minha mensagem anterior, sobre os diversos cursos e serviços da Escola, cabe-me accrescentar as seguintes:

Em 1920 terminaram o curso e foram pela Escola diplomados 15 engenheiros-civis; 2 engenheiros electricistas e mechanicos; 2 montadores electricistas e mechanicos; 3 agronomos; 15 capatazes ruraes; 3 mestres de officinas e 7 alumnos do curso gymnasial.

Os alumnos diplomados que manifestam real vocação para qualquer materia do curso respectivo e nella desejam especializar-se, têm ido, desde 1918, aperfeiçoar no estrangeiro seus conhecimentos, por conta do governo federal, mediante indicação da Escola.

Regressaram, ha pouco, e foram logo aproveitados em funcções importantes, na propria Escola, 3 alumnos, que estiveram algum tempo nos Estados Unidos e lá se especializaram 1 em veterinaria e zootechnia; outro em chimica agricola, agricultura geral e economia rural e o ultimo em chimica industrial e agricola.

Os alumnos dos 5.º, 4.º e 3.º annos de engenharia civil realizaram excursões de estudos. Os do 5.º anno, viajando sempre por via terrestre, estiveram nos Estados de São Paulo, Paraná e Rio de Janeiro e no Districto Federal, visitando as principaes fabricas e obras. Em Minas Geraes, onde permaneceram alguns dias, visitaram elles as minas de ouro, ferro, etc.

Os alumnos do 4.º anno visitaram as obras das estradas de ferro em construcção no Estado; os do 3.º acompanharam durante 15 dias, o serviço de triangulação da Carta Geral da Republica.

Os serviços do Instituto Astronomico e Meteorologico melhoram continuamente. Em julho do corrente anno a secção de meteorologia passou a funcionar em edificio apropriado.

No dia 21 de abril tambem deste anno inaugurou-se na séde do Instituto de Agronomia e Veterinaria a primeira exposição nacional de apicultura. O exito do certamen excedeu a expectativa geral, taes foram o numero e a qualidade dos productos expostos.

A secção de apicultura do Instituto apresenta excellentes installações depois das reformas e melhoramentos nellas introduzidos.

As demais secções acompanham tambem, rigorosamente, os progressos mundiaes das suas especialidades, não só quanto ao material como quanto aos methodos de trabalho e de ensino.

Para auxiliarem o ensino theorico e pratico foram contractados quatro profissionaes estrangeiros: 1 chimico-biologista; 1 botanico; 1 bacteriologista e 1 chimico-agricola.

Com as varias escolas industriaes elementares, as estações de agricultura e veterinaria e as de zootechnia, localizadas em varios municipios e de cujos fins e programmas já me occupei, continúa a Escola a obter magnificos resultados, em beneficio da população das cidades e villas por ellas servidas. Em todas essas escolas e estações funcionam secções do Patronato Agricola do Rio Grande do Sul, para menores desvalidos.

A Escola resolveu, acertadamente, criar mais um departamento, o de ensino ambulante de agricultura, que tem por fim influir sobre os processos de cultura geralmente adoptados, corrigindo-os, aperfeiçoando-os, mediante licções e instrucções directas aos agricultores, em suas proprias lavou-ras, como se pratica nos paizes agricolas mais adeantados.

Esse novo serviço já foi iniciado, este anno, com resultados animadores. O Estado fornece passagens gratuitas ao pessoal ambulante, entrando a Escola com os elementos indispensaveis, como sementes, informações, etc. As excursões, por emquanto, se limitaram aos municipios de Montenegro, Cahy, Santa Maria e Julio de Castilhos.

Com o auxilio das auctoridades municipaes, os professores ambulantes realizaram conferencias, distribuiram folhetos, ministrando uteis esclarecimentos aos criadores e colonos e demonstrando-lhes as vantagens de opportuno e bem entendido cooperativismo.

Outros municípios serão visitados no decorrer dos últimos mezes deste anno.

O serviço agrícola ambulante já promoveu também a inscripção de numerosos interessados no Registro de Criadores e Agricultores, do Ministerio da Agricultura.

O "Instituto Parobé", destinado ao ensino technico e profissional, é actualmente um dos mais completos da Escola de Engenharia. Divide-se elle em 6 secções:

Secção de construcções mechanicas, com o seguinte grupo de officios correlatos: 1.º — Modelador de fundição; 2.º — Modelador e fundidor; 3.º — Mechanico e ajustador; 4.º — Mechanico constructor ou modelador, e fundidor.

Secção de construcções metallicas, com o seguinte grupo de officios: 1.º — Latoeiro e installador sanitario de agua e gaz; 2.º — Forjador; 3.º — Serralheiro; 4.º — Serralheiro constructor e forjador, ou installador.

Secção de trabalhos em madeira, com o seguinte grupo de officios: 1.º — Estufador e vimeiro; 2.º — Marcineiro; 3.º — Carpinteiro e Tupilheiro; 4.º — Esculptor e torneiro.

Secção de Artes do Edificio, com o seguinte grupo de officios: 1.º — Modelador em barro; 2.º — Pintor decorador; 3.º — Estucador-formador; 4.º — Esculptor.

Secção de artes graphicas, com o seguinte grupo de officios: 1.º — Phototechnia (photographo, gravador, autotypista, phototechnico); 2.º — Typographia, Impressão, Encadernação (compositor, paginador, impressor, encadernador); 3.º — Litographia (gravador, transportador, impressor, chromotographo).

Secção de electro-chimica, com o seguinte grupo de officios: 1.º — Galvanotegista; 2.º — Galvanoplasta; 3.º — Galvanotypista; 4.º — Estereotypista.

Em 1920 installou-se nova e util secção: a de artes domesticas, para cuja direcção foram escolhidas duas professoras.

Iniciar-se-á dentro em breve o curso de aprendizagem

de locomotivas, sua condução, concertos rápidos, etc. Para isso dispõe já o Instituto de todo o material necessário.

Em julho findo, a Escola assignou contracto, com o governo federal, para criação de um curso de mechanica practica, no mesmo Instituto.

Pensa a direcção da Escola estabelecer ali mais um curso, proxivamente, para "chauffeurs".

O curso diurno masculino do Instituto conta 346 alumnos, na parte elementar, e 79, na parte technica. O nocturno é frequentado por 128 alumnos, na parte elementar, e 72 na technica.

O curso diurno feminino accusa a matricula de 57 alumnos. Para funcionamento exclusivo desse curso está sendo construido edificio apropriado, cujas obras terminarão provavelmente em dezembro do corrente anno.

O Instituto Parobé constitue, por assim dizer, um viveiro de mestres de officinas. Não poucos dos por elle diplomados, desde a sua fundação, têm sido aproveitados tanto por parte do Estado como do governo federal, cujos estabelecimentos de ensino technico-profissional estão sendo reorganizados, agora, dentro dos moldes do Instituto e sob a direcção do seu proprio engenheiro-chefe, commissionado, para esse fim, pelo Ministerio de Agricultura.

Justiça

Diante de perturbações transitorias ou permanentes que difficultam e retardam o andamento do expediente forense, aneia-se por uma reforma judiciaria que venha alargar os moldes da organização constitucional, completada pela lei n. 10 de 16 de dezembro de 1895. Concretizando essa aspiração em seu relatorio deste anno, assim externou-se o egregio presidente do Superior Tribunal: "Urge augmentar a alçada dos juizes districtaes que ainda é a mesma attribuida em 1871 aos juizes municipaes; elevar o numero de membros do Superior Tribunal, actualmente o mesmo que tinha o antigo Tribunal da Relação ao ser installado em 1874; retirar do jury a competencia para o julgamento de diversas infracções penaes, pr. ex., as lesões pessoaes levissimas, as injurias definidas no art. 317 do Cod. Pen.; o damno, o furto de cousas de valor inferior a 200\$000, etc., etc., as quaes com mais proveito, sob o ponto de vista da justiça e da celeridade das

decisões, pódem ser attribuidas ao conhecimento de outros tribunaes."

Não são menos urgentes as providencias de character administrativo que se relacionam com o provimento das comarcas vagas e criação de outras; com a remuneração dos ajudantes dos escrivães de orphãos, do civil e crime; com a estipulação de vantagens a maior numero de officiaes de justiça; com a melhoria parcial ou gradual dos vencimentos dos funcionarios judiciaes, em geral. Assim esboçado o plano a seguir-se, deprehende-se logo que a sua execução vae depender simultanea ou successivamente da acção legislativa e administrativa, sujeita aquella a tramites excepçionaes e esta ás possibilidades orçamentarias.

A reforma da lei poderá ser prompta em seus effeitos; entretanto tudo mais, acarretando despesas, ficará condicionado ás dotações do orçamento.

Essa é a principal difficuldade que tem embaraçado a acção administrativa.

O elevado custo do serviço judiciario já exigiu para o corrente exercicio a verba de 2.574:696\$000, correspondente a 7,506 % da receita total do Estado.

Só as verbas consignadas ao custeio da instrucção primaria e da força publica a sobrepujam, pois lhe são inferiores as dos outros serviços publicos, exceptuados os da Fazenda e Obras Publicas.

Assim é impossivel realizar em um unico exercicio o conjuncto dessas providencias, cuja adopção dependerá do desenvolvimento que tiver a receita publica.

Pelo mesmo fundamento deverá ter a precedencia, na execução, tudo aquillo que não trazer accrescimo immediato de despesa ou não fôr susceptivel de adiamento.

Estão naquelle caso algumas das indicações do presidente do Superior Tribunal e mórmente aquellas que se referem á ordem de jurisdicções. Ellas envolvem, porém, derogações de dispositivos constitucionaes, e nesse character deverão constituir emendas á Constituição, mediante a observancia do processo por ella regulado em seu art. 76.

A primeira é a que altera o art. 51 para elevar o numero de membros do Superior Tribunal.

Os constituintes rio-grandenses, no acto de regular a composição do tribunal, acertaram em fixar-lhe o numero

de juizes e, para não o fazer ao acaso, mantiveram o da antiga Relação.

Esta fôra installada em 1874 com sete desembargadores e o seu districto comprehendia o Rio Grande do Sul e Santa Catharina.

A mesma composição tiveram as Relações de São Paulo, Ouro Preto, Fortaleza, S. Luiz e Belém; as de S. Salvador e Recife 11 desembargadores, cada uma.

Hoje o Tribunal de Justiça de S. Paulo compõe-se de 15 juizes; o Tribunal da Relação de Minas Geraes de 13 desembargadores; o Tribunal de Appellação e Revistas de S. Salvador de 12 membros; o Superior Tribunal de Justiça do Recife de 9 desembargadores; os Tribunaes Superiores do Pará, Maranhão e Ceará de 7 juizes.

Tomada por base a estatistica federal de 1917 e confrontada a população rio-grandense com a dos maiores Estados, verificar-se-á que a composição do nosso Tribunal mantém ainda, em relação ao numero de habitantes, uma proporcionalidade mais favoravel do que os de Minas e S. Paulo, porque é necessario tambem levar em conta o maior progresso e expansão economica desses Estados, onde a vida do fôro deve ser necessariamente muito mais intensa do que entre nós.

O grande Estado central, com 5.064.859 habitantes e 13 desembargadores, guarda a relação de um para 389.604 habitantes; S. Paulo, com 4.446.196 habitantes e 15 juizes, a de um para 296.413 habitantes; Bahia, com 3.013.007 habitantes e 12 conselheiros, a de um para 251.083 habitantes; Rio Grande do Sul, com 2.046.480 (recenseamento de 1920) e 7 desembargadores, a de um para 292.354 habitantes.

Convém advertir que o recenseamento de 1920 em todos os Estados ha de accusar sensivel augmento sobre a estatistica demographica de 1917, o que virá elevar no nosso calculo comparativo o coefferente de habitantes para Minas, S. Paulo e Bahia.

Diante do exposto, é licito concluir que a composição do Tribunal rio-grandense não está fôra dos moldes que vigoram em toda a Republica.

Todavia não é meu proposito negar ou discutir a conveniencia de augmentar o numero de seus juizes, comtanto que se o mantenha expressamente determinado na Constituição,

afim de que não o possa alterar o legislador ordinario, em nenhuma circumstancia.

Esse o melhor paradigma que nos offerecem a Constituição Federal e as dos Estados; essa tambem a lição dos melhores constitucionalistas e juristas quando criticam o erro da Constituição Americana que, por não ter fixado o numero de juizes da cõrte suprema, o deixou á mercê dos caprichos e interesses de partido, que ora o fazem subir, ora o rebai-xam, pelo simples voto da maioria do Congresso.

A segunda emenda restringe a competencia do jury, o que só será exequivel depois que fôr derogado o art. 58 da Constituição.

Na sua declaração de direitos a Constituição Federal incluiu a manutenção do jury (art. 72 § 31), mas reservou implicitamente ao Congresso e aos Estados a faculdade de regular a sua composição e competencia como melhor lhes approuver.

Assim opinam os mais abalisados commentadores do texto; assim sentenciou o famoso accordam do Supremo Tribunal Federal n.º 406 de 7 de outubro de 1899, que, reconhecendo a constitucionalidade do jury rio-grandense remodelado pela lei de 1895, declarou que “a interpretação dada ao verbo “manter”, empregado no citado § 31 do art. 72 da Constituição Federal, isto é, de conservar, guardar, observar tal qual, inalteravelmente, como foi regulado pelo Código do Processo Criminal de 1832, aliás, com as profundas alterações das leis e decretos de 1841, 1842, 1850 e 1871, daria o resultado absurdo de se conservar estacionario, irreformavel, immutavel, incapaz de qualquer melhoramento, uma instituição cujos gravissimos defeitos preoccuparam sempre a attenção dos estadistas, dos juizes, dos legisladores do Imperio, que aconselharam e decretaram aquellas mencionadas reformas de 3 de dezembro de 1841, 31 de agosto de 1850, 20 de setembro de 1871, e outras do antigo regimen, e as que foram feitas no regimen republicano pelos decretos do Governo Provisorio, ns. 848 e 1030 de 1890; reformas que estão muito aquem das que são reclamadas pelos mais illustres criminalistas contemporaneos, maxime na Italia, já não falando nos que entendem que o jury deve ser abolido, como uma instituição impossivel de satisfazer aos ideaes da justiça, realizando o direito violado na orbita das suas attribuições.”

(C. Maximiliano — Comm. á Const. Brasileira, pag. 754).

A nossa organização judiciaria, promulgada pela citada lei n. 10 de 16 de dezembro de 1895, teve de respeitar e conservar inalterada a competência do jury por força do art. 58 da Constituição de 14 de julho, que o manteve com aquella condição expressa. Foi, em obediência a essa disposição, constitucional e imperativa, e só por isso, que o legislador rio-grandense encontrou-se em 1895 na contingencia de restringir a reforma do jury exclusivamente ás condições mais apropriadas ao seu regular funcionamento, reduzindo o numero de jurados, supprimindo as recusações e estabelecendo o voto a descoberto.

Portanto a emenda ao dispositivo constitucional, de que ora se trata, está de harmonia com o espirito e o systema da nossa lei de organização judiciaria, que dest'arte completará a sua reforma do jury.

No Districto Federal a lei n. 515 de 3 de novembro de 1898, art. 1.º, subtrahiu ao julgamento popular, para entregar ao do magistrado, os crimes de injurias, ferimentos, furto e roubo.

Na generalidade dos Estados predomina ainda a competência do jury para o julgamento de "todos os crimes communs". Entretanto, já em 1892 a Bahia organisava o grande jury e o jury correccional, o primeiro para o julgamento dos crimes communs, que não estiverem submettidos á outra jurisdição; o segundo para o julgamento das contravenções e dos crimes de injurias verbaes, ameaças, ultraje publico ao pudor, simples damno, contra a segurança do trabalho, contra a inviolabilidade dos segredos e a inviolabilidade do domicilio, furto de valor menor de 200\$000, offensa physica leve, celebração de casamento contra a lei, em geral os crimes resultantes de negligencia, imprudencia ou impericia sem consequencias graves, e aquelles a que não fôr imposta pena maior de um anno de prisão simples e multa correspondente.

Compõe-se o jury correccional daquelle Estado de um juiz preparador e de dois vogaes sorteados semanalmente, um dentre os juizes de paz effectivos dos districtos da cidade ou villa, séde do termo, e o outro dentre os jurados da lista suplementar do grande jury.

O Estado do Rio de Janeiro organisou, em 1893 e 1896, o seu poder judiciario e distribuiu o julgamento dos crimes

communs entre os juizes de direito, o jury e os tribunaes correccionaes.

Os juizes de direito julgam em 1.^a instancia os seguintes crimes previstos noCodigo Penal: tirada de presos do poder da justiça e arrombamento das cadeias; desacato e desobediencia ás auctoridades; incendio e damno comprehendidos no § unico do art. 148; contra a segurança dos meios de transporte ou communição nos casos dos arts. 149, § 1.^o, 152, 153 e seus §§ 2.^o e 3.^o; contra a saude publica, excepto nos casos do § 1.^o do art. 157, § unico do art. 158, § 3.^o do art. 160, art. 161 e § unico do art. 164; contra o livre exercicio dos direitos politicos; contra a liberdade pessoal, excepto no caso do art. 138; contra o livre exercicio dos cultos; contra a inviolabilidade do domicilio, no caso do § unico do art. 196, se não resultar morte; falsidade de actos publicos; testemunho falso; lenocinio; adulterio; parto supposto e outros fingimentos; subtracção e occultação de menores; homicidio involuntario; concurso para suicidio; provocação de aborto, não resultando a morte da mulher; contra a honra e a bôa fama; damno nos casos dos arts. 326, 327 e 328; furto nos casos dos arts. 332 e 333; estellionato nos casos dos arts. 339 e 340; contra a propriedade litteraria, artistica, industrial e commercial.

Os tribunaes correccionaes são competentes para julgar os seguintes crimes previstos noCodigo Penal:

Ameaças; ultraje publico ao pudor; simples damno; contra a liberdade de trabalho; contra a inviolabilidade do domicilio, excepto nos casos do § unico dos arts. 196 e 201; contra a inviolabilidade dos segredos, excepto os de responsabilidade dos funcionarios; furto de valor menor de 200\$000; lesões corporaes leves; resistencia; ajuntamento illicito; subtracção e occultação de menores; duello; contravenções excepto as dos arts. 365, 373, 380, 381, 2.^a parte, 400 e 404.

Esta revista de disposições organicas dos dois grandes Estados centraes inculca até onde chegaram as largas restricções que recebeu o jury, a cujo julgamento são submettidos só os crimes communs mais graves.

Eis ahí normas certas e já experimentadas que poderão guiar com proveito a revisão da nossa lei, sem prejuizo de innovações e modificações que forem mais compatíveis com o nosso meio social e politico.

A terceira emenda, finalmente, é a que tem por fim dilatar a alçada dos juizes districtaes.

O mesmo far-se-á necessario em relação á dos juizes de comarca, desde que se restrinja, por um lado, a competencia do jury e, por outro, se alargue a dos juizes districtaes.

Assim as alterações, guardada a correspondente harmonia, deverão abranger os arts. 55 e 59 da Constituição.

Taes serão as bases essenciaes da revisão parcial doTitulo II secção III do nosso estatuto politico, para cujo fim espero publicar ainda este anno o respectivo plano, na fórmula prescripta na mesma Constituição, art. 76.

Mas cumpre desde já accentuar que a reforma constitucional se limitará a emendar pouco, sob a inspiração da fecunda divisa — “conservar, melhorando”.

Vem de molde relembrar que, na phrase conceituosa de Ruy Barbosa, “a justiça prospera e vive muito mais realmente da verdade e moralidade, com que se pratica, do que das grandes innovações e bellas reformas que se lhe consagram.”

Aposentaram-se este anno dois desembargadores para cujas vagas nomearam-se logo os dois juizes de comarca mais antigos, conforme a respectiva lista de antiguidade.

Foi eleito presidente do Tribunal o antigo procurador geral do Estado, passando a exercer estas funcções outro desembargador, em virtude de nomeação.

Funcionando com o numero legal realizou o Tribunal no ultimo anno administrativo 84 sessões ordinarias e 5 extraordinarias para conhecer de petições de habeas-corpus, realizar concursos para juizes de comarca e julgar feitos atrazados; proferiu 627 decisões, em 127 appellações civeis, 164 appellações criminaes, 98 agravos, 138 recursos criminaes, 78 habeas-corpus, 12 cartas testemunhaveis, 4 conflictos de jurisdicção, 4 recursos contra imposição de multa, uma representação e uma remoção.

No julgamento das causas civeis são frequentes os atrazos, que se attribuem ao excessivo numero de appellações, graças ás facilidades creadas pelo Cod. do Proc. Civ. e Comm., e á obrigação legal da revisão por todos os desembargadores.

No semestre findo nomearam-se dois juizes de comarca, approvados em concurso, e quatro obtiveram remoção, a pedido ou por accesso.

O serviço da policia judiciaria distribue-se, actualmente, **Policia** por tres sub-chefaturas, das 1.^a, 2.^a e 3.^a regiões, com séde respectivamente nesta capital, Cruz Alta e Rio Grande. De conformidade com o decreto n. 2.762, de 11 de abril do corrente anno, á primeira, correspondem 33 municipios; á segunda 20, e á terceira, 19. A cada uma dellas estão subordinadas, directamente, as delegacias e sub-delegacias das respectivas regiões. O decreto n. 2.790, de 18 de maio tambem deste anno, regulou a competencia dos sub-chefes, no silencio da lei de organização policial, conferindo-lhes a faculdade de nomear, exonerar, etc., os delegados e sub-delegados, durante as faltas e impedimentos do chefe de policia.

A criminalidade, durante o 2.^o semestre do anno findo e o 1.^o de 1921, foi pouco maior do que a dos doze mezes anteriores. Na 1.^a região, por exemplo, registraram-se 697 crimes diversos; na 2.^a, não excederam de 373; na 3.^a, 593. Total: 1.663, em 1920-1921, contra 1.565, em 1919-1920. Os delictos praticados assim se discriminam: assassinatos, 307; lesões corporaes, 652; attentados ao pudor, 224; á propriedade, 268; incendios, 50; delictos diversos, 162.

Registraram-se, além disso, sómente nesta capital, 154 suicidios, 50 tentativas de suicidios e 241 accidentes.

De 1.^o de julho de 1920 a 30 de junho de 1921, o gabinete de identificação e estatistica procedeu a 562 identificações criminaes, 11 cadavericas e 2.713 civis; no mesmo periodo expediu 815 cartas de identidade, 651 passaportes, 210 certificados de boa conducta e 969 photographias para cartas de eleitor federal. A receita do gabinete montou em 15:840\$750, contra 15:545\$100, no exercicio transacto.

Com gabinetes congeneres do Brasil permutaram-se 18 fichas; com estrangeiros, 23. O archivo dactyloscopico, actualmente, consta de 33.470 fichas, mais 1.032 do que em junho de 1920.

Existiam, a 30 de maio transacto, na Casa de Correção, 634 presos, sendo: 534 condemnados, dos quaes 10 mulheres; 44 aguardando decisões de appellações; 27 pronunciados e 29 em processo. Durante o anno foram ali notificados 17 obitos.

O edificio da Correcção dispõe de 90 cellulas. 74 são occupadas pelos reclusos. Nas restantes estão installadas phar-macia, gabinete dentario, enfermaria, para curativos, barbearia, alfaiataria, escola, etc.

Os presos, dirigidos por pessoal tecnico da Secretaria das Obras Publicas, executaram no predio varios melhoramentos. Ficou terminado o locutorio, solido e hygienico. Proseguem as obras do almoxarifado e do pavilhão destinado a enfermarias para tuberculosos e outras doenças contagiosas.

Adquiriu-se novo grupo thermo-electrico, para fornecimento da iluminação interna e externa do estabelecimento e força ás machinas das officinas de serralheria e marcenaria.

A receita bruta de todas as officinas foi de 859:154\$794, menos 80:785\$467 do que no periodo anterior. A despesa subiu a 725:181\$739, contra 850:855\$880 no exercicio transacto. Diferença para menos, a favor dos dois ultimos semestres: 125:674\$141.

O lucro liquido, em 1920, sommou 128:970\$844, mais 39:886\$463 do que em 1919.

Esse saldo liquido, em obediencia ao art. 78, do regulamento da Correcção, foi distribuido do seguinte modo:

Quota do Estado (40 %)	51:588\$334
” dos operarios das officinas (40 %)	51:588\$334
” para custas dos processos (20 %)	25:794\$176
	<hr/>
	128:970\$844

Brigada Militar

Como nos annos anteriores, durante o anno de 1920 a Brigada, que dispõe de um effectivo de 130 officiaes e 2.072 praças, auxiliou, com eficiencia, o policiamento urbano e rural em varios municipios do Estado, á requisição dos respectivos intendentes.

Acham-se destacados nesse serviço 15 officiaes e 358 praças. Além disso, no decurso do anno findo foram empregados em diligencias diversas, no interior do Estado, 6 officiaes e 116 praças. Na capital, fornece a Brigada a guarda de varias repartições estaduaes. Para esse fim, são diariamente escalados 103 homens.

De 1.º de junho de 1920 a 31 de maio de 1921, foram lavradas 479 exclusões e 622 inclusões e convocados 46 conselhos militares, dos quaes 36 já estão julgados.

Deram entrada nas enfermarias, durante o mesmo periodo, 1.646 doentes. Occorreram nellas 12 obitos.

Em consequencia das opportunas e severas providencias postas em pratica, para a admissão de voluntarios, felizmente diminuem, nos hospitaes da Brigada, de anno para anno, os casos de tuberculose. De 1913 até 1920, notificaram-se ali os seguintes: 83, 45, 68, 28, 32, 26, 18 e 12.

Dentro em pouco estarão concluidas as obras do quartel do 2.º de cavallaria, em Livramento. Está sendo convenientemente adaptado um dos armazens do porto do Rio Grande, afim de servir de quartel da força ali destacada para o respectivo policiamento. Esse destacamento se compõe de 144 praças, sob o commando de um capitão.

Funcionam com toda a regularidade os diversos cursos mantidos pela Brigada, para sua preparação technica. Os officiaes e praças nelles matriculados têm revelado grande aproveitamento.

A instrucção continúa a ser ministrada por seis officiaes do exercito, em commissão. Elevaram-se a 499 os exercicios de tiro de fuzil, mosquetão e metralhadoras, consumindo 107.071 cartuchos. As aulas do deposito de recrutas tiveram uma frequencia de 699 alumnos, dos quaes 528 passaram a promptos.

Os regulamentos recentemente approvados, pelo governo federal, para instrucção das forças de infantaria e cavallaria, dos quadros e da tropa, já estão tendo na Brigada inteira applicação. Ligeiras modificações serão adoptadas, na organização das diversas unidades, por força desses regulamentos. Os batalhões de infantaria, por exemplo, não poderão todos continuar com o numero actual de companhias. Um delles terá 4 companhias a 3 pelotões de 2 grupos e 1 pelotão de metralhadoras; aos dois restantes caberão apenas 2 companhias a 3 pelotões de 2 grupos, para cada um. O grupo de metralhadoras, por sua vez, deverá ser constituido de 2 pelotões de metralhadoras. A escolta presidencial dividir-se-á em 3 pelotões. Os regimentos de cavallaria, porém, continuarão com a organização actual.

A disciplina da força é excellente, consoante as suas honrosas tradições. Optimo é, tambem, o seu estado sanitario.

A cargo das escolas regimentaes, com a matricula de 1.065 alumnos, continúa o serviço de diffusão da instrucção intellectual na Brigada. A percentagem de analphabetos diminue sensivelmente. Em 1919, era, em toda a força, de 24,15 %. Em 1920, porém, baixou a 22,90 %.

Na madrugada de 27 de março do corrente anno manifestou-se incendio no paiol de munições situado na Chacara das Bananeiras. Apurou-se, em inquerito, que deu causa ao sinistro uma faisca electrica. Grande parte da munição ali depositada era considerada imprestavel. Os prejuizos não excederam de 60:977\$446 e consistiram em:

580.900 cartuchos Mauser, em bom estado.....	46:472\$000
Materia prima de munição imprestavel.....	6:105\$449
Estragos no paiol.....	8:400\$000

Por occasião da parada geral de 7 de setembro de 1920, a Brigada nella tomou parte, com um effectivo de 750 homens, ao lado das forças federaes e tiros de guerra.

Saúde Publica

Indice da nossa bôa situação sanitaria, a mortalidade em todo o Estado, durante o anno findo, no total de 23.529, accusou sobre a de 1919 a differença para menos de 580 obitos. A percentagem entre o numero de mortos e a população não excedeu, assim, de 1,173 %.

O quadro geral da mortalidade consigna numerosos fallecimentos de individuos em avançada idade. Na população infantil, até 3 annos de idade, foram notificados 8.520 obitos.

Registraram-se durante o anno 385 casos fataes de febre typhoide; 421 de grippe e 2.193 de tuberculose. Correspon-dem estes a 48,6 % das chamadas doenças geraes. Os obitos por tuberculose em Porto Alegre subiram a 658, dando a média de 58,6 % na estatistica das referidas doenças geraes.

Não é a nossa capital, felizmente, a que contribue, no Brasil, com maior numero de victimas da "péste branca". Confrontadas as populações e os casos de tuberculose, verificados em 1920, apura-se a média de 0,3 % para Porto Alegre, ao passo que no Rio de Janeiro tal média excede de 0,4 %.

A bubonica concorreu para o total do obituario, em 1920, com 63 casos. A peste, nesse anno, entrou por tres pontos

diversos: pela fronteira norte, acompanhando a linha ferrea, desceu até o centro do Estado; pela fronteira oeste, em Uruguayana, vehiculada da Argentina em farinhas de trigo; pela fronteira léste, ou pela barra, dando-se os primeiros casos tambem em depósitos de mercadorias estrangeiras. A todas as localidades ameaçadas fez chegar o governo, immediatamente, a intervenção efficaz das suas auctoridades sanitarias.

Durante o anno, varios foram os casos de meningite-cerebro-espinhal e encephalite lethargica registrados em cidades que mantêm com o nosso Estado frequentes communições. Por precaução, expediu o governo o decreto n. 2.632, de 19 de agosto de 1920, incluindo essas doenças entre as de notificação obrigatoria. Os raros casos, inferiores a uma dezena, que aqui se deram, foram logo rigorosamente isolados.

Das febres eruptivas, unicamente a varicella se tem manifestado com caracter epidemico. Diversos foram, tambem, os casos de sarampo.

A anquilostomiase manifestou-se, já ha algum tempo, em municipios da zona colonial e do nordeste. Para dar-lhe combate systematico, contractou-se com a "Rockefeller Foundation" a criação de dois postos, em Montenegro e em Torres, para tratamento dos doentes desse mal, sob a inspeção da Directoria de Hygiene. Desde fins de 1920 funciona o primeiro; o segundo foi installado em março do corrente anno. Ambos estão prestando excellentes serviços. Os trabalhos nelles executados, constam do seguinte quadro:

Pessoas examinadas em casa com verificação pelo microscopio	Resultados positivos quanto a ovulos de parasitas intestinaes	Positivos quanto a anquilostomos	Pessoas que têm feito um ou mais tratamentos	Curados
1.º posto 10.486	10.258	7.962	4.022	5.359
2.º posto 4.931	4.928	4.804	7.051	2.739
Totales 15.417	15.186	12.766	11.073	8.098

Quanto á despesa, incluindo as installações, foi de 46:899\$000; excluidas as installações, baixa a 31:740\$000.

No primeiro caso, correspondem 4\$200 a cada pessoa tratada e 5\$700 a cada pessoa curada. No segundo, a média por pessoa tratada não excede de 2\$800; por pessoa curada sóbe a 3\$900.

A fiscalização dos generos de exportação, exercida pelo laboratorio de analyses desta capital e respectivas secções, localizadas no Rio Grande, Bento Gonçalves e Caxias, e tambem por fiscaes que percorrem os municipios, continúa a produzir beneficos effeitos. Para tornal-a ainda mais efficiente, resolvi extendel-a a todos os productos de origem animal e vegetal. O actual regulamento será para esse fim, convenientemente modificado, aproveitando-se, como subsidios consagrados pela pratica, algumas disposições da legislação federal em vigor e da de paizes exportadores de generos iguaes ou semelhantes.

No laboratorio de analyses, nesta capital, praticaram-se 32.912 operações; foram apprehendidos, em virtude dellas, 61.358 litros de vinho; 3.127 kilos de carne; 58.771 kilos de banha e taxados 164.453 kilos tambem de banha, no valor de 16:445\$300. Por analyses feitas a requerimento de particulares, cobrou o laboratorio 290\$000.

Dos trabalhos ali procedidos sob a direcção de habil bacteriologista, constam igualmente pesquisas em líquidos organicos para esclarecer inspecções de saúde e toxicologicas, á requisição das auctoridades policiaes.

Realizaram-se pesquisas em aguas procedentes de fontes e que são distribuidas em pipas, para consumo da população desta capital. Confirmaram-se, plenamente, as observações clinicas que as consideravam como suspeitas. Numa dessas fontes foi encontrado colibacillo; noutra, logo interdictada, o bacillo de Eberth. Ordenou a hygiene, sobre todas ellas, a adopção de providencias para supprimir as causas de polluição.

Pela secção respectiva, foram executadas 1.207 desinfecções, sendo 815 em Porto Alegre, 54 em Uruguayana e as restantes em varios municipios.

Deram entrada no hospital de isolamento 69 doentes, atacados de peste, varicella, sarampo, encephalite lethargica, etc. Tiveram alta, 53; morreram 11 e 4 ali ficaram em tratamento.

Depois de reorganizados completamente os quadros do pessoal e introduzidos novos methods de trabalho, regularizou-se definitivamente o funcionamento dessa importante repartição que mantém o seu expediente em dia, do qual constaram pedidos de certidões em numero de 8.715 ou mais 700 por mez e plantas e certidões expedidas em numero de 6.210, tudo no periodo de 1.º de julho de 1920 a 30 de junho de 1921.

A sua renda foi de 30:595\$000 em 1917, 38:132\$000 em 1918, 40:013\$000 em 1919, 51:705\$100 em 1920, progressão que seria ainda maior si não fôra o facto abusivo de ficarem na repartição e exactorias innumeradas certidões, que os interessados deixam de procurar, prejudicando assim as respectivas taxas.

Já está na terceira edição a "Revista do Archivo Publico", de impressão trimensal, na qual são divulgadas methodicamente memorias historicas, ephemerides, catalogos e outros trabalhos da repartição.

A "Revista", distribuida gratuitamente ás auctoridades e vendida aos particulares a preço commodo, tem por fim a divulgação ampla de tudo que se contém na repartição ou, pelo menos, do que mais interessar ao publico.

A catalogação systematica é o trabalho principal e tambem o mais arduo, que se distribue por tres secções. A primeira comprehende os archivos da administração publica, compostos de livros e papeis avulsos, que são simultaneamente seleccionados e catalogados, principalmente aquelles.

Das tres Secretarias do Estado, já estão catalogados 26.189 livros, a saber: das "Obras Publicas" 814, do "Interior e Exterior" 159 e da "Fazenda" 24.216.

A segunda secção colligiu, seleccionou e catalogou grande copia de documentos historicos e muitos livros.

No primeiro numero da "Revista" publicaram-se interessantes documentos sobre a definitiva incorporação das "Missões" ao territorio nacional em 1801, e no segundo sobre a criação e installação das primeiras villas rio-grandenses: Porto-Alegre, Rio Grande, Rio-Pardo e Santo Antonio da Patrulha.

Dos archivos da Delegacia Fiscal já passaram para os do Estado 80.000 documentos e 20 livros manuscriptos, incluido um cadastro territorial do Rio Grande do Sul, de 1784.

Graças á constante correspondencia e á permuta de pu-

blições com repartições congêneres, nacionais e estrangeiras, está em via de organização uma bibliotheca que se destina a facilitar os estudos de historia e geographia da America do Sul e, em particular, do Rio-Grande do Sul.

Durante o anno administrativo foram seleccionados e catalogados 417 livros, 1.393 documentos, relativos ao periodo de 1801 a 1812, e 23.169 concernentes á administração da fazenda.

A terceira secção, a dos archivos judicarios, é a mais trabalhosa e complexa, já pelo seu extraordinario expediente, já pelo volume crescente dos archivos vindos dos municipios.

Entraram novas remessas de autos e livros findos dos municipios de Porto-Alegre, Viamão, S. Leopoldo, S. Jeronymo, Santo Antonio, S. Francisco de Paula, S. Lourenço, Venancio-Ayres, Lageado, Alfredo Chaves, Encruzilhada, Lavras, Bagé e Cruz-Alta, num total de 5.626 autos e 350 livros.

O tombamento methodico, como base da catalogação, de todos os autos e livros, quer os do registro civil, quer os dos notariados, é tarefa que reclama sempre afanosos cuidados, porque é necessario separar os livros por especie e serial-os chronologicamente, com indicação explicita da data em que começa e termina a escripta de cada um, o que deve começar pelo trabalho de separal-os por municipios, cada municipio por districtos, cada districto por cartorios e cada cartorio por especies e estas, afinal, por series chronologicas.

Está em uso novo systema catalogaphico, que, principiando pelos actos necessarios á comprovação de direitos patrimonias, tem por bases a divisão por especies e a ordem nominal e alphabetica dos outorgantes e outorgados, sem prejuizo da seriação chronologica.

Trabalha-se com empenho na organização de indices dos assentamentos de nascimentos e na da synopse das sesmarias.

Esta-
tistica

Reorganizada esta repartição pelo decreto n. 2.665, de 4 de outubro de 1920, está quasi completo o quadro do seu pessoal que servia até então em caracter provisorio e passou agora a adquirir effectividade, na fórmula do regulamento geral dos funcionarios publicos.

Essa circumstancia influiu beneficamente sobre a marcha do serviço, que hoje se mantém com regularidade nas tres secções por que se distribue.

Posto que interessantes sempre todos os trabalhos estatísticos, é fóra de duvida que os demographicos, por serem os mais complexos e de interesse geral, despertam de ordinario maior attenção.

Delles farei agora um simples apanhado, emquanto que os outros serão relacionados com diversas materias ou serviços.

Calculava-se, em dezembro de 1919, a população do Estado em 2.005.870 ou mais 20.370 do que em 1918; mas a população recenseada em 1920 attingiu a 2.046.480 ou mais 40.608 do que em 1919.

Si esses numeros não se podem impor com absoluta certeza, tambem não será licito recusar-lhes valor approximativo, de modo que, áparte qualquer imperfeição de que se resintam, restará sempre o facto importante de constituirem um indice seguro da extraordinaria natalidade, que caracteriza a população rio-grandense.

Durante o anno de 1920, registraram-se 68.262 nascimentos ou um augmento de 8.231 sobre os de 1919 e de 10.814 sobre os de 1918.

Essa notavel differença é o resultado até certo ponto da benefica influencia do decreto n. 3.764 de 10 de setembro de 1919, que facultou o registro sem multa, até 31 de dezembro de 1922, dos nascimentos occorridos a partir de 1.º de janeiro de 1889.

As médias dos nascimentos por mezes, semanas, dias, foram de 5.688,5, 1.313, 187,01; o coefficiente por 1.000 habitantes foi de 33,30.

Celebraram-se, no mesmo anno, 13.590 casamentos ou mais 252 do que em 1919.

Quanto á instrucção e nacionalidade dos nubentes, sabiam ler 10.276 noivos e 9.101 noivas; eram analphabetos 3.314 noivos e 4.489 noivas; eram brasileiros 12.381 noivos e 13.133 noivas, estrangeiros 1.209 noivos e 457 noivas.

As médias dos casamentos por mezes, semanas e dias, foram: 1.132,50, 261,34 e 3,72; o coefficiente de casamentos por 1.000 habitantes foi de 6,10.

O obituario geral, no mesmo periodo, foi de 23.459 individuos, dos quaes 12.531 do sexo masculino e 10.928 do sexo feminino.

O excesso dos nascimentos sobre os obitos foi, portanto, de 44.803.

As médias dos obitos por mezes, semanas e dias, foram: 1.954,90, 451,13 e 64,27; o coeﬃciente por 1.000 habitantes: 11,46 %.

Registraram-se 1.443 nati-mortos, dos quaes 851 eram homens e 628 mulheres, cujas médias por mezes, semanas e dias, foram de: 120,25, 27,74 e 4.

**Biblio-
theca
Publica** As obras de ampliação e decoração do edificio da Bibliotheca Publica ainda não estão concluidas, apesar de atacadas activamente.

Por essa razão não foi possivel, até agora, reabril-a á frequencia publica.

Os trabalhos da catalogação decimal proseguem sem interrupção. A Bibliotheca, actualmente, possúe 26.444 volumes, já inteiramente catalogados. Durante o anno findo foram adquiridos 637 volumes diversos e doados 101.

A Bibliotheca, nos ultimos mezes, tem se correspondido directamente com livreiros da Europa e dos Estados Unidos, adquirindo, assim, diversas obras por preços inferiores aos estabelecidos pelas livrarias daqui e do Rio.

Sóbem a 86 as assignaturas de jornaes e revistas nacionaes e estrangeiras mantidas pelo Estado. Além dessas, recebe a Bibliotheca mais 92 assignaturas gratuitas.

Para a sua pinacotheca, adquiriu-se ultimamente um quadro, a oleo, de pintor rio-grandense.

Logo que fique terminado o seu edificio, serão franqueados aos estudiosos os salões de leitura e consulta da Bibliotheca. Entrará em vigor, então, o novo horario que, mais amplo, consultará plenamente os interesses do seu serviço especial e os do publico. A Bibliotheca estará aberta durante 6 horas, de dia, e 4 á noite.

**Junta
Com-
mercial** De junho de 1920 a maio de 1921, realizou a Junta 104 sessões.

No mesmo periodo foram ali registradas 260 marcas de fabrica e de commercio e 281 firmas, das quaes 155 sociaes e 126 individuaes; archivadas 636 declarações de firmas commerciaes do interior e lavrados 5.967 termos.

O capital dos contractos commerciaes archivados subiu a 47.160:264\$080. O dos distractos elevou-se a.....

12.293:426\$570 e o das alterações de contractos a
14.214:749\$190.

As fallencias communicadas, em todo Estado, não excederam de 15.

Os sellos pagos por esses documentos montaram em 171:306\$700, sendo: 170:111\$600 federaes e 1:195\$100 estaduais.

O numero de livros rubricados elevou-se a 2.840, com 732.127 folhas.

O movimento da secretaria foi o seguinte: 2.410 petições recebidas; 206 certidões expedidas; 40 officios recebidos e 49 expedidos.

Emolumentos arrecadados, de junho de 1920 a maio de 1921: 46:911\$350.

De junho de 1919 a maio de 1920, a arrecadação não excedeu de 40:039\$700.

De janeiro a dezembro do anno transacto, trataram-se no Hospício São Pedro 983 insanos (532 homens e 451 mulheres), assim distribuidos: na primeira classe, 15; na segunda, 32; na terceira, 70; na quarta, 790. Hospício
São
Pedro

Do referido total, 840 eram brasileiros; 64 italianos; 16 polacos; 11 allemães. Os restantes, 52, pertenciam a nacionalidades diversas.

O numero exacto de internados, no dia 31 de dezembro de 1920, era de 641.

Durante esse anno foram registrados 792 casos de molestias intercorrentes e 114 obitos. Continuam a occupar o primeiro lugar entre essas molestias as affecções do aparelho digestivo, com 145 casos. Os de tuberculose pulmonar elevaram-se a 40. Praticaram-se 123 intervenções cirurgicas.

Tanto na 1.^a como na 2.^a divisão, dentre as entidades psychiatricas observadas, foram as psychoses infectuosas e auto-toxicas, bem como a maniaco-depressiva, as que maior numero apresentaram.

Installar-se-á, no Hospício, brevemente, uma sala para operações, aparelhada de material cirurgico moderno. Outros melhoramentos, já em projecto, serão opportunamente realizados, para o fim de collocar o estabelecimento em condições de attender com maior eficiencia aos serviços que lhe estão affectos.

Augmentou, notavelmente, a sua despesa ordinaria, não só em virtude de maior numero de enfermos a elle recolhidos, como tambem pelo encarecimento dos artigos e generos de que o mesmo necessita. Foram despendidos pela administração 394:636\$843. O Estado concorreu com 316:705\$245. O restante da despesa foi coberto pela renda da diaria dos pensionistas e de outras pequenas fontes de receita.

O patrimonio do Hospicio elevou-se a 2.998:545\$985, mais 128:190\$245 do que em 1919.

A renda da colonia Jacuhy, em 1920, foi de 9:253\$100. A sua despesa, orçada em 51:654\$000, não excedeu, entretanto, de 45:285\$064, ou menos 6:368\$936.

Em janeiro do corrente anno existiam nessa secção do Hospicio 63 insanos.

Proseguem ali com regularidade os trabalhos agricolas. A área cultivada é de 51.670 metros quadrados. A producção de legumes sommou 28.173 kilos.

A colonia, que abastece de legumes o Hospicio, iniciou já egualmente o fornecimento de batatas, couves, etc., á Casa de Correção e de coelhos ao instituto "Pasteur". Dentro em breve iniciar-se-á, a criação de abelhas, bicho da seda, etc.

O patrimonio da colonia, fundada ha dois annos, somma 4:385\$964, quantia esta que foi recolhida, em caderneta propria, ás caixas de depositos particulares do Estado.

Sob todos os aspectos são animadores os resultados obtidos com a installação da colonia Jacuhy.

Negocios das Obras Publicas

Edificios publicos As obras do novo palacio do governo tiveram regular andamento até o mez de outubro, quando foram suspensas por conveniencia administrativa.

No corpo do edificio anterior foram executados os trabalhos seguintes:

Postas vidraças de crystaes nas janellas metallicas do pavimento superior; substituidos os soalhos provisorios de madeira pelos pisos de calcareo de Villard nos vestibulos lateraes e no grande vestibulo central; installados lustres e aparelhos para a illuminação electrica do primeiro pavimento; mobiliados o archivo e a bibliotheca com peças de aço; regularisadas as canalisações electricas e da agua; feitas

pinturas e executados pequenos trabalhos para a installação do governo.

No corpo posterior, que está sendo adaptado para a installação da Secretaria do Interior, foram atacadas varias obras interiores.

Nos terraplenos e muros de sustentação, consistiram os trabalhos principaes na construcção de alvenarias da grande escadaria e assentamento de balaustradas.

A despesa realizada de principio de 1920 até 31 de maio ultimo foi de 937:918\$994; o custo de todas as obras do Palacio desde o seu inicio, em 1909 até o fim de 1920, attingiu a 5.291:727\$505.

Na "Casa de Correção" concluiu-se o pavilhão para o corpo da guarda e vão adeantadas as obras de outro para o almoxarifado e bem assim as do torreão sul para enfermarias, pharmacia, consultorio, cirurgia, etc.

Esses melhoramentos não só augmentarão a capacidade e a hygiene do estabelecimento, como se destinam a melhorar as suas condições actuaes, no ponto de vista do regimen penitenciario.

A despesa effectuada em 1920 attingiu a 181:492\$679.

Completoou-se o bello edificio da Bibliotheca Publica, cuja parte nova foi recebida em julho de 1920.

Serão collocadas, nas arcadas de communicação entre a parte antiga e a nova do edificio, 48 columnas com o fuste de marmore de Carrara e capiteis de galvano-bronze.

Em todo o edificio, para conclusão das obras, resta apenas ultimar a collocação dessas columnas, o revestimento em marmore das de sustentação do piso da sala das estantes, alem do assentamento das columnas da antiga porta de entrada, a pintura decorativa e outros detalhes.

Despendeu-se em 1920 a importancia de 447:760\$841.

O imponente edificio destinado ao curso elementar da Escola Complementar está quasi concluido, faltando apenas completar alguns trabalhos internos na ala esquerda, assentar a canalisação de exgottos, etc.

A despesa effectuada no exercicio importou em 407:912\$953.

As despesas de conservação e algumas obras novas nos edificios dos collegios elementares — "Fernando Gomes", "13 de Maio", "Voluntarios da Patria" e "Souza Lobo", nesta

capital, e dos collegios de S. Gabriel e Livramento, importaram em 114:267\$956 no mesmo periodo.

Nas fundações do grande edificio destinado á administração do porto da capital, cujos trabalhos foram suspensos no principio deste anno, gastou-se em 1920 a quantia de 288:596\$885.

Com as obras de ampliação do quartel da escolta presidencial e reforma de algumas installações fez-se em 1920 a despesa de 104:552\$010.

O edificio da Faculdade de Medicina está quasi concluido. As obras realizadas no exercicio custaram 284:082\$025.

A olaria do Gravatahy forneceu, em 1920, 695.000 tijollos e fabricou 16.000 telhas francezas. Ficaram em deposito.. 154.952 tijollos.

Foram construidos nesse proprio do Estado quatro fornos novos, tres galpões para a seccagem de tijollos e um trapiche para a carga e descarga dos materiaes.

A despesa total foi de 223:674\$690.

Monu-mentos Para o duplo fim de cumprir determinações legaes e commemorar com actos significativos o centenario da independencia nacional, foram chamados concorrentes, em meados de 1920, á erecção de um Pantheon e de um monumento aos heroes da gloriosa revolução rio-grandense de 1835.

Das seis propostas apresentadas para o Pantheon foi aceita a de um engenheiro-architecto deste Estado.

Os projectos para o monumento aos heroes de 35 não mereceram classificação, e por isso será aberta opportunamente nova concorrência.

Adiou-se a construcção do Pantheon, principalmente porque era muito problematica a sua inauguração a 7 de Setembro de 1822.

Obras municipaes de saneamento Sob a fiscalisação technica e financeira do governo do Estado, que é solidariamente responsavel pelos emprestimos municipaes contraidos para estes fins, estão em andamento obras de saneamento nas cidades do Rio Grande, Bagé e Cachoeira. O projecto de saneamento da cidade do Rio Grande, organizado pelo engenheiro Saturnino Rodrigues de Brito, con-

sta de tres partes: abastecimento de agua, exgottos e drenagem.

Em relação ao abastecimento de agua, o projecto está em execução com algumas modificações.

Para a captação e aspiração da agua por syphonagem, foram construidos um poço de reunião de 4 metros de diametro, 19 poços tubulares de 1 metro e 120 poços abyssinios de 3 pollegadas.

Esse conjuncto, depois de prompto, deu apenas 1.200.000 litros de agua por dia, em vez dos 12.000.000 previstos no projecto.

Diante desse resultado, após novos estudos, foi approvado pelo decreto n. 2.744 de 14 de fevereiro deste anno um projecto complementar para o augmento da captação da agua mediante a construcção de varios grupos de poços abyssinios de 18 metros de profundidade e 3 pollegadas de diametro.

Vão adeantados todos os trabalhos relativos á execução desse projecto e ao assentamento dos canos de distribuição da agua.

As obras do abastecimento de agua foram contractadas em concorrência publica por 2.047:824\$500, que serão agora accrescidos com o custo das obras complementares ao projecto primitivo.

Por conta do seu contracto recebeu o empreiteiro até 31 de maio ultimo a importancia de 1.456:656\$195.

O systema de exgottos é o do separador absoluto, sendo sómente lançadas nos exgottos as aguas servidas e despejos das habitações.

A rêde comprehende 4 sectores, a estação central e 11 sub-estações de elevação para 3 sectores.

A 25 de maio ultimo foi inaugurado o 1.º sector, com mais de 500 casas servidas, assim como 4 sub-estações de elevação em marcha e a uzina central.

O 4.º sector está tambem funcionando e lança os despejos por gravidade na estação central de elevação.

Foram construidos 275 poços de visita, 151 poços luminaires, 90 tanques fluxiveis e 10 sub-estações de elevação em marcha.

Acha-se prompta a estação final de elevação, cuja machinaria já foi installada.

Estão assentados 37.416,33 metros da rêde de distribuição.

Para a conclusão das obras faltam ramaes de ruas, trechos de collectores publicos, 232 metros do emissario geral, a travessia do Sacco da Mangueira, um emissario e o assentamento da machinaria em 6 sub-estações de elevação do 2.º e do 3.º sectores.

As obras de exgottos começaram a 12 de julho de 1917, em virtude de empreitada contractada, em concorrência publica, por 3.208:080\$500. Até 31 de maio deste anno foram pagos aos empreiteiros 2.395:159\$723.

O serviço de drenagem, para escoamento das aguas pluvias e deseccamento de pantanos, ainda não foi iniciado.

Os exgottos de Bagé, cujo systema é tambem o separador absoluto, começaram em outubro de 1918 e em dezembro de 1920 entraram a funcionar, com a terminação do tanque de tratamento Inhoff, o mais moderno que se conhece.

A réde ficou dividida em dois emissarios, um oriental e outro occidental, para os quaes convergem por gravidade os effluentes de todos os collectores.

Ao fim do trajecto os dois emissarios se reúnem num só e o effluente é levado aos tanques Inhoff, onde é decantado, passando depois a uma caixa de dosagem e pressão, que o descarrega automaticamente, com intermittencias, para os leitos percoladores, donde é lançado no arroio Bagé.

Até maio deste anno foram assentados 31.376,87 metros de collectores e construidos 362 poços de visita, 22 poços luminares e 47 tanques fluxiveis, um tanque Inhoff e um leito de lama.

Acham-se em funcionamento 138 installações domiciliarias.

As obras foram contractadas por 1.460:263\$143, mas as despesas até abril deste anno já subiam a 1.654:285\$256 em consequencia de trabalhos extraordinarios, não previstos no contracto.

As obras para o augmento do abastecimento de agua na mesma cidade consistirão numa barragem no arroio Pirahy-sinho, para represar dois milhões de metros cubicos, numa nova bateria de filtros rapidos "Rausommes" e no augmento da réde hydraulica, com os respectivos hydrantes e valvulas, além de casas para o guarda da represa e para o engenheiro encarregado dos filtros.

As obras, que hão de começar brevemente, foram contractadas, em concorrência publica, pelo preço de 470:425\$174.

As obras, que hão de começar brevemente, foram contractadas, em concorrência publica, pelo preço de 470:425\$174.

O projecto definitivo de obras sanitarias da cidade de Cachoeira foi adiado; mas, como urgia prover ao abastecimento de agua, approvei com modificações um projecto da intendencia para execução de obras preliminares, que consistem na captação e supprimento de agua do rio Jacuby, depois de recalçada para um systema de prefiltros e dahí para um reservatorio de distribuição.

O encanamento de distribuição segue pela rua principal, onde abastece 300 predios, e vae ter a 2 chafarizes.

Com regularidade marcharam no anno findo, os serviços **Viação** de construcção, reparações e conservação de estradas de ro- **Terrestre** dagem e pontes.

Foram construidos 38 kilometros e 540 metros de estradas, sendo 1km,5 na "Julio de Castilhos", 1 km. na de "Nova-Trento a S. Marcos", 3km,3 na "Faria Lemos", 1 km. na "Presidente Lucena", 9 kms. na de "Capoeiras a Protasio Alves", 2 kms. na de "Pelotas a Pedras Altas", 7km,560 na de "Porto-Alegre a S. José do Norte", 6km,320 na de "Alegrete a Quaraby", 5km,860 na de "Parobé ao rio Pelotas" e 1 km. na "General Osorio".

Ficaram concluidos os estudos para a construcção de 61km,440, dos quaes 10 km. na de "Bexiga ao Sobradinho", 29km,440 na de "Sander a S. Francisco de Paula" e 22 km. na de "Jacaquá a S. Francisco de Assis".

A despesa foi de 783:384\$159, correndo 758:219\$684 pelo orçamento da despesa extraordinaria e 25:165\$475 pelo da despesa especial.

Foram despendidos 447:073\$400 com as reparações nas seguintes estradas: **General Osorio**, nos dois trechos da Estrella a Guaporé, 50:698\$155;

Barra do Ribeiro a Dôres de Camaquam, nos municipios de Dôres e Porto-Alegre, 17:538\$500;

Tapes a S. Feliciano, nos municipios de Dôres e S. João de Camaquam, 38:575\$418;

Bagé a Aceguá, 10:884\$565;

Piratiny a Jaguarão, nos municipios de Piratiny, Arroio-Grande e Jaguarão, 25:785\$400;

Cachoeira a S. Sebastião, nos municípios de Cachoeira, Caçapava e Lavras, 19:669\$720;

Rio-Pardo a Eneruzilhada, 2:966\$395;

Pelotas a S. Lourenço, 8:507\$250;

Buarque de Macedo, nos municípios de Montenegro, Garibaldi, Bento Gonçalves e Alfredo Chaves, 99:022\$460;

Rio-Branco, nos municípios de S. Sebastião do Cahy e Caxias, 37:015\$338;

Julio de Castilhos, nos municípios de Antonio Prado, Bento Gonçalves e Cahy, 6:012\$552;

Caxias a Antonio Prado, 21:117\$050;

Taquara a Barra do Ouro, 3:274\$550;

Cachoeira a Soledade, 28:281\$465;

Porto Gomes a Soledade, nos municípios de Venancio-Ayres, Santa Cruz e Soledade, 40:293\$255;

Barão do Triumpho a Mariana Pimentel, nos municípios de Porto-Alegre e S. Jeronymo 4:412\$800.

Foram conservadas 24 estradas, com o desenvolvimento total de 1.771 kilometros, despendendo-se com esse serviço 442:168\$331, o que dá o custo kilometrico de 249\$671.

Proseguiram os trabalhos de macadamisação da estrada **Porto-Gomes a Soledade**, com os quaes se despenderam, em 1920, 544:419\$900.

Essa estrada já possui 28 kilometros macadamisados, á razão de 30:364\$419, cada um.

No mesmo anno as reparações e construcções feitas em varias pontes attingiram a importancia de 370:939\$533.

Dentre as pontes é a mais importante a do Camaquam, no município de São Borja. Apesar de concluida, necessita de obras complementares, como mais um vão de 34 metros e um viaducto de inundação com 68 metros, subdividido em dois, para dar escoamento ás duas correntes que se formam fóra do leito do rio, por occasião das enchentes extraordinarias.

Viação Fluvial **Porto da Capital** — Os melhoramentos deste porto estão assim projectados:

· 9.700 metros lineares de caes;

· 17 armazens de ossatura metallica, perfeitamente aparelhados;

· 34 guindastes electricos de portico;

· 20 kilometros de linhas ferreas de serviço.

O caes commercial, em construcção na parte norte do littoral, ficará com 5.700 metros, e o caes de saneamento, na parte sul, entre a Casa de Correção e o Asylo de Santa The-reza, terá 4.000 metros.

O caes commercial se subdivide em tres secções:

1.ª — a do caes de longo curso com 1.200 metros, para a atracação de navios até 6 metros de calado;

2.ª — a do caes de cabotagem com 1.460 metros, para a atracação de navios até 4 metros de calado;

3.ª — a do caes fluvial com 2.680 metros, para a atracação de embarcações até 2 metros de calado, e uma doca com 360 metros, para pequenas embarcações.

As obras foram orçadas em 38.000 contos de réis, no pri-meiro semestre de 1920.

Estão concluidos 491m,23 de muralha do caes de cabo-tagem e iniciada a construcção do de longo curso.

A 1.º de agosto ultimo foi inaugurado um trecho de 300 metros, com um armazem de ossatura metallica, um edificio de alvenaria de tijollo para a administração do porto e um armazem provisorio.

O armazem definitivo, já inaugurado, é completado por 2 guindastes electricos de portico, para suspender 2,5 tonela-das, e provido de talhas patentes, tambem electricas e da mesma força dos guindastes, destinadas á movimentação in-terna das mercadorias.

Mede 96 metros de comprimento por 20 de largura, o que dá uma area coberta util de 1.920 metros quadrados.

As ossaturas metallicas dos armazens, bem como as ta-lhas e guindastes que as acompanham, são consideradas as mais aperfeigoadas e de fabricação do estabelecimento Daydé, de Paris.

Já foram encommendados 8 armazens e 12 guindastes, esperados até novembro proximo.

O trecho concluido do caes de cabotagem é de blocos na-turaes de granito e foi construido por empreitadas, sendo que as obras contractadas em dezembro de 1916 comprehen-diam 600 metros de extensão e deviam ficar concluidas no prazo de 13 mezes.

Após successivas prorogações, deixaram afinal os em-preiteiros o serviço, a 15 de fevereiro deste anno, tendo con-struido somente 344m,28 de caes na importancia de

1.078:576\$000, o que dá o custo médio de 3:135\$400 por metro linear.

Pelos mesmos empreiteiros foram construídos 18.244 metros quadrados de calçamento, com os necessários cordões de granito e encanamentos de águas pluviais, pelo custo de... 331:231\$000.

As ruas de acesso e a avenida Guahyba são calçadas a paralelepípedos de granito, azul naquellas e roseo nesta.

Modificado o primitivo plano de execução do caes de 6 metros, por força do contracto celebrado com a "Companhia Nacional de Navegação Costeira", para a concessão de um trecho de 250 metros de caes e dois armazens, em frente á praça Martins de Lima, teve de começar por esse trecho a construção da muralha de blocos artificiaes de concreto.

A 14 de junho ultimo inaugurou-se esse trabalho com a collocação do primeiro bloco, de 55 toneladas de peso.

Nessa data estavam promptos 100 blocos, nos quaes foram gastos 1.961 metros cubicos de pedra britada, 980 metros cubicos de areia e 655 toneladas e meia de cimento.

O estaleiro para a fabricação dos blocos ficou installado na mesma praça Martins de Lima, depois de construídas varias obras preparatorias e muros de protecção dos aterros.

O conjuncto das installações do estaleiro comprehende edificios para o escriptorio, almoxarifado e habitações, o deposito de cimento, os tanques de deposito de areia e pedra britada, as duas betoneiras, um elevador de blocos, um truck porta-blocos, um carretão e tres guindastes electricos, um trapiche para carga e descarga, diversos guindastes, linhas ferreas de differentes bitolas, serviço de abastecimento de agua, uzina para a producção de energia electrica e officinas para reparações dos materiaes e execução de obras.

O trapiche é de construcção bastante solida e dotado de 4 linhas ferreas que servem umas para o embarque de blocos e outras para a descarga de materiaes recebidos por via fluvial.

As linhas ferreas constam de 1.250 metros de linhas de manobras, da bitola de 1m,00, com trilhos de 20, 30 e 45 kilos de peso por metro corrente; 100 metros de linhas de guindastes, com a bitola de 1m,50 e trilhos de 45 kilos;

1.550 metros de linhas Decauville, bitola de 0m,50 para a circulação dos vagonetes de pedra britada, areia e cimento;

2.400 metros de linha de trilhos de 45 kilos para a cir-

culação dos aparelhos: betoneiras, elevador de blocos, trucks, porta-blocos e carretão.

A agua é aspirada do rio Guahyba e recalçada para um reservatorio a 22 metros de altura, de onde é distribuída por uma rede de 850 metros de encanamento.

Tres são as officinas em actividade:

officinas mechanicas, para reparações do material, inclusive o de dragagem, com a media de 52 operarios;

officinas de electricidade, para conservação do material electro-mechanico, com a media de 20 operarios;

officinas de carpintaria, com a media de 45 operarios.

A uzina electrica central compõe-se de 2 grupos Bonet Labordière, vindos do porto do Rio Grande.

O transporte de energia electrica para todas as installações e serviços é feito por uma canalisação de 1.250 metros de fio de tralley de 65 millimetros quadrados de secção e 900 metros de cabo isolado, com diversas secções.

Não deixa de ser interessante o processo da fabricação dos blocos, dependente de uma série de elementos e operações.

A pedra britada e a areia são transportadas em trens, que descarregam por meio de guindastes, sendo a areia e a pedra britada collocadas, separadamente, em silos de abrir pela parte inferior.

No grande deposito de cimento existem caixões de madeira com a capacidade determinada de accordo com a quantidade de cimento que deve ser carregado em cada vagoneta de transporte.

As vagonetas para o transporte interno dessas materias primas são divididas em dois compartimentos, um dos quaes gradeado no fundo, para receber a pedra, e o outro para carregar o cimento e sobre este a areia.

O trem penetra no deposito de cimento e, depois de cada vagoneta receber a sua carga, vae passar por baixo dos silos de pedra britada e areia, os quaes são abertos então para deixarem cair as porções necessarias.

As vagonetas carregadas são rebocadas primeiramente ao posto de lavagem das pedras britadas e, depois de bem lavadas estas, vão até ás betoneiras, que recebem os materiaes e os misturam, dosando-os ao mesmo tempo com a agua necessaria, e por fim os lançam nos moldes de blocos, onde seccam e se agglutinam.

O transporte de um bloco para o caes é feito por um transportador automatico, que se move sobre trilhos, e de certo ponto em diante até o trapiche por um carretão movido também sobre trilhos, pela electricidade.

Uma cabrea fluctuante suspende o bloco do trapiche e o deposita sobre uma chata, que é rebocada até um aparelho montado sobre dois fluctuadores e cujo eixo coincide com o do caes. Esse aparelho, mergulhador, suspende o bloco e o colloca sobre a fundação, deixando cair lentamente.

Em janeiro deste anno, depois de concluidas as necessarias installações, linhas ferreas e outras obras complementares, começou a extracção da pedra na pedreira do "Pontal do Dionysio", nos suburbios da capital.

A pedreira está situada entre a via-ferrea da Tristeza e o rio Guahyba, o que lhe faculta vantajosamente transportes por vias terrestre e fluvial.

Na extracção da pedra são empregados cinco perfuradores accionados pelo ar comprimido e seis martellos perfuradores.

A pedra extrahida é carregada nos vagões das linhas ferreas por meio de um guindaste "Grafton" de 10 a 12 toneladas e 2 excavadoras mechanicas, a vapor, transformadas em guindastes, que podem suspender até 20 toneladas.

Os vagões descarregam a pedra para britar num plano inclinado, pelo qual deslisa até a britadora e desta passa para vogonetas Decauville, que a descarregam em tanques de deposito, cujas portas inferiores movediças, se abrem para cair a pedra britada nos vagões da via-ferrea, da bitola de 1 metro, que a transporta até o estaleiro de fabricacção de blocos.

Em conjuncto existem na pedreira as installações para extrahir e britar a pedra, diversas construcções para almoxarifado, escriptorios, officinas de concertos e outras, habitações para operarios, uma pharmacia e enfermaria para curativos e soccorros de urgencia, em casos de accidente no trabalho.

A estrada de ferro da pedreira ao estaleiro de blocos é a mesma estrada de ferro municipal do Riacho á Tristeza, depois de reforçada com 10.000 dormentes e numerosos accesorios de linha e elevada a plata-fórma, em varios pontos, com enrocamentos de protecção.

A estrada foi prolongada da estação do Riacho á praça Martins de Lima.

Para dar passagem á linha-ferrea e espaço para as obras e serviços do caes, foram desapropriados todos os predios da

face oeste da praça Martins de Lima, em numero de 21, pelo custo total de 456:092\$600.

As despesas com as obras preparatorias e de construcção do caes assim se discriminam:

Caes de 6 metros:

Estaleiro de fabricação de blocos.....	1.424:276\$134
Pedreira	269:499\$225
Officinas	50:061\$490
Reforço e prolongamento da E. F. da Tristeza	485:075\$216
Fabricação de blocos.....	783:992\$903
Excavação e terraplenagem.....	1.457:934\$335
Total.....	4.470:839\$303

Caes de 4 metros:

Construcção	1.068:571\$757
Armazem de ossatura metallica.....	1.741:068\$190
Pedreira	6:276\$310
Eventuaes	435:273\$819
Total.....	7.721:029\$379

A dragagem dos canaes interiores proseguiu por empreitada e por administração.

A 28 de março de 1919 foi renovado o contracto com a "Société Française d'Entreprises de Dragages et de Travaux Publics" para a dragagem dos canaes da Setia, barra do São Gonçalo, Feitoria e Itapuan, na lagôa dos Patos; Junco, Belém, Leitão, Pedras Brancas e Crystal, no rio Guahyba.

Após algumas delongas e modificações contractuaes, conseguiu a empresa em principios de 1920 apparelhar-se com material bastante para executar o serviço no prazo do contracto. Entretanto, o volume dragado no periodo de julho de 1919 a dezembro de 1920 ficou aquem da oitava parte da dragagem contractada, que era de 10 milhões de metros cubicos. Esse facto já demonstrava a impossibilidade de ficar concluida essa dragagem total no prazo de 3 annos, como estipulava o contracto. Mas, circumstancia mais séria, o rendimento da dragagem começára a baixar tanto que, se fosse mantido nessa proporção, só depois de 1930 estariam abertos os canaes.

Em outubro de 1920 requereu a empresa a revisão do contracto e, como lh'a fosse denegada, promoveu em seguida a rescisão, que foi decretada em 11 de dezembro do mesmo anno.

Embora não esteja terminada a liquidação de contas com a empresa, já se apurou que o custo da dragagem na Setia foi de 1.351:870\$913 e no São Gonçalo de 431:249\$578.

Rescindido o contracto da "Société", passaram os serviços de dragagem a ser feitos por administração.

Ficou concluída em fevereiro de 1920 a abertura de um canal de 1.680 metros de comprimento e 40 de largura, com profundidade para a franca navegação de 2 metros de calado, da barra do São Lourenço até á villa do mesmo nome. A despesa total foi de 154:543\$650.

O canal do Sangradouro foi excavado numa extensão de 3.026 metros e 40 de largura até á profundidade de 2 metros, em aguas minimas, custando 210:120\$791.

Continúa a abertura do novo canal da Setia até attingir a largura de 60 metros e a profundidade de 4 metros, mantendo-se o canal velho em boas condições de conservação.

Está adiantada a abertura do canal do São Gonçalo, que ficará com a mesma largura e profundidade projectadas para a Setia.

Foram tambem excavados os baixios da Manga do Frade, no rio Jacuhy, a jusante da villa de Santo Amaro; dos taboleiros do Itapuan, do Pontal do Anastacio e da barra de Palmares, na Lagôa dos Patos.

Montava a 2.496:599\$692 a despesa total com os serviços de dragagem.

O serviço do balisamento dos canaes interiores é permanente e comprehende:

conservação das marcas nos canaes, mangrulhos, boias luminosas e cegas, estacas e marcos em terra;

officina de reparações;

uzina de fabricação de gaz; abastecimento de gaz ás lanternas dos signaes luminosos.

Nos canaes das lagôas dos Patos e Mirim, barras dos rios São Gonçalo e Jaguarão e no Guahyba, num percurso de 600 kilometros, existem 36 signaes luminosos, afóra 81 boias cegas e 120 estacas ou balisas.

Dentro de um anno serão collocadas mais 24 boias cegas

e 9 luminosas, estas nos canaes da Setia, do São Gonçalo e da Feitoria.

Começaram em 1919 os estudos preliminares do canal de Porto Alegre a Torres, que ficaram ultimados em fevereiro deste anno, depois de realizados numerosos e importantes trabalhos topographicos, hydrographicos e hydrometricos nas vertentes dos rios Guahyba, Mampituba e do cordão de lagôas.

As obras em execução comprehendem as da abertura do canal, em Conceição do Arroio, e as do melhoramento do rio Gravatahy e estrada de ferro Palmares-Conceição.

Estão concluídas as obras principaes entre as lagôas Pinguela e Peixoto, Peixoto e Marcellino, as quaes permittem a franca navegação do porto da Conceição do Arroio ao do extremo da lagôa Itapeva, em Torres.

Trata-se agora da execução de obras protectoras dos taludes do canal artificial, cuja altura excede a 9 metros, em alguns pontos. Em seguida serão feitas mais algumas dragagens e a rectificação definitiva dos sangradouros dos "Cornelios" e "João Pedro".

O melhoramento do rio Gravatahy, como parte integrante do canal de Porto Alegre a Torres, começou no trecho entre a ponte da estação ferro-viaria e o passo da Areia, a montante da villa de Gravatahy, sendo desobstruidos dois grandes baixios, rectificadas as curvas de pequeno raio, substituída uma ponte de alvenaria por outra de viga metallica, executada a limpeza das margens e do leito.

Regularisou-se ahí a navegação e desde então tem sido possível, mesmo nas estiagens, manter o transporte por agua do carvão extrahido das minas exploradas pelo Estado.

O canal actual ficou com 1",70 e mesmo mais em aguas médias, e 1",30 durante as seccas extraordinarias, estando convenientemente balisado por meio de tubos de ferro galvanizado, cravados na rocha, a 10 metros de distancia do eixo do mesmo canal.

E' provavel que até o fim do anno esteja montada a ponte de superstructura metallica.

A despesa total com as obras e estudos do canal de Porto Alegre a Torres, em 1920, montou a 1.430:866\$181.

A estrada de ferro de Palmares a Conceição do Arroio, destinada a servir ás communicações entre Porto Alegre e a região lacustre emquanto não fôr aberto o canal artificial, tem

o desenvolvimento de 53 kilometros e acha-se prompta para o trafego até o kilometro 29.

Faltam apenas 2 estações e 4 armazens.

A estrada manterá trafego mutuo com a navegação de Porto Alegre a Palmares e com a de Conceição a Torres e portos de Cachoeira, no rio Maquiné, Alagio, no Tres Forquilhas, Guerreiro e Lageado, no rio Cardoso, colonia São Pedro e Cunha, na lagôa Itapeva.

Não havendo possibilidade de organisar-se de prompto uma linha particular de navegação entre Conceição do Arroio e Torres, custeará o Estado esse serviço com embarcações proprias.

E' provavel que a navegação entre Porto Alegre e Palmares seja contractada com o unico proponente que se apresentou á concorrência publica, o que está dependendo apenas de um accôrdo na fixação dos fretes.

A despesa com a construcção da via-ferrea, em 1920, foi de 1.828:283\$616, mas é necessario observar que entram nesse total 483:051\$067, que provêm de differenças de cambio.

Porto do Rio Grande Neste porto o trabalho principal e mais despendioso é sem duvida o da enorme dragagem, que é necessario fazer no fundeadouro e canal de accesso.

Quando foram transferidos ao Estado os contractos da Companhia Franceza, a commissão de peritos, encarregada do inventario dos materiaes do porto e barra e inspecção das respectivas obras, verificou que a profundidade da bacia do porto se achava reduzida em alguns pontos a menos de 5 metros, até á distancia de 110 metros do caes, entre este e as boias de navegação. Verificou mais que o cubo de dragagem necessario para aprofundar até 8^m,5 uma terça parte da bacia do porto e do seu canal de accesso era avaliado, no mez de abril de 1919, em 564.000 metros cubicos, e para obter a profundidade de 9 metros, na mesma zona, esse cubo se elevaria a 643.000 metros cubicos e em toda a bacia a 2.000.000 de metros cubicos. Nessas condições, dado o continuo entulhamento do porto, a sua conservação é, sob o duplo ponto de vista technico e financeiro, um difficil problema que ainda não obteve solução definitiva, porque variam as opiniões entre os competentes. Emquanto se realizam estudos acurados para esse fim, far-se-á a dragagem continua que este anno prose-

gue com mais regularidade do que no anno passado, em que houve interrupções forçadas.

Ficou concluída a construção do caes Swift, que comprehende a muralha, o aterro e barragens que o limitam ao norte e ao sul, as linhas ferreas para vagões e guindastes e o calçamento, tendo attingido a despesa a 992:527\$828 no ultimo exercicio.

Nos armazens do porto, que se acham bem conservados, realizaram-se algumas obras no valor de 155:617\$128.

O transbordador n.º 1 passou por algumas reparações em consequencia de avarias graves, occasionadas por uma forte tempestade na manhã de 22 de julho de 1920.

O transbordador n.º 2 carecia de duas peças essenciaes que vinham a bordo do vapor allemão "Santa Ursula", quando sequestrado pelo governo portuguez em 1914, as quaes só em principios deste anno chegaram ao porto do Rio Grande conjunctamente com o material electrico destinado ao guindaste n.º 20.

A 20 de maio do anno passado naufragou em frente ao pontal dos Tapes, por occasião de uma violenta tempestade, o possante rebocador "Silveira Martins", perecendo toda a tripulação.

Após duas tentativas infructiferas, obteve feliz exito uma terceira diligencia effectuada no mez de julho, proximo findo, para fazer fluctuar o rebocador, que, além da sua utilidade, representa hoje um capital de cerca de 400:000\$000, que compensa e justifica a despesa de 139:094\$002 feita com os serviços de salvamento.

Terminados em março de 1920 os trabalhos de reparação do molhe de leste, foram immediatamente atacados os do molhe de oeste, cuja extremidade estava muito degradada numa extensão de cerca de 300 metros.

Barra

Os temporaes sobrevindos até 8 de julho retardaram e aggravaram todas as reparações, de sorte que a 31 de dezembro sómente estava restaurado o molhe numa extensão de 250 metros.

O revestimento das margens do canal do Norte é um trabalho supplemmentar de summa importancia, por ser o unico meio de evitar as erosões e outras causas que prejudicam a profundidade e estado geral da barra.

Para a fixação das areias já foi iniciada a cultura do cedro marítimo e da lomba verde em varias secções e está em elaboração o projecto definitivo do revestimento.

Quando a barra passou á administração do Estado, não havia balisamento luminoso porque as lanternas adquiridas pela Companhia Franceza eram de luz fixa e não podiam ser installadas, em virtude de disposições em contrario das convenções internacionaes.

Foram então encommendados e recebidos em principios deste anno aparelhos eclipsores, dos quaes já se acham installados 6, sendo 4 no canal de accesso do porto e 2 nas extremidades dos molhes submersos. O balisamento luminoso, porém, vae ser completo desde os molhes até o porto.

Cogitou-se tambem desde logo, de conformidade com uma clausula explicita do contracto de 29 de setembro de 1919, entre a União e o Estado, e para favorecer a entrada das embarcações á noite, de construir dois pharoles nas extremidades dos molhes.

Solicitado para esse fim o concurso dos Ministerios da Viação e da Marinha, este não só enviou o projecto como mandou depois installar os pharoles.

Os dois canaes da barra, o de sueste e o de sudoeste, conservam-se com mais de 30 pés ou 9 metros de profundidade, em maré baixa.

Todavia, durante o anno findo, occorreram varios accidentes, aliás sem gravidade, com vapores que deixaram de tomar pratico e que em geral entravam a barra, pela primeira vez. Todos eram de calado bem inferior a 9 metros, profundidade minima da barra, como accusavam as sondagens, e pois não era a falta de agua nos canaes o que occasionava os encalhes, e sim os desvios na direcção dos navios.

Apezar de assignalada a extremidade submersa dos molhes, alguns vapores de grande calado têm batido nas pedras, pelo que e em attenção ainda á influencia que o melhoramento vae exercer sobre a conservação do canal, foram submettidos á approvação do Governo Federal o projecto e o orçamento de 4.360:000\$000 para o prolongamento do molhe de leste, cobrindo a parte submersa.

A pedreira do "Capão do Leão" é a que fornece toda a pedra necessaria ás obras da barra e do porto e especialmente

á conservação dos molhes e ao revestimento da margem direita do canal do Norte.

A pedreira do Monte Bonito, desde o tempo da Companhia Franceza, deixára de ter utilidade, tanto que já então parte das suas installações fôra vendida. Por isso e por conta da União, vendeu-se o anno passado, em concorrência publica, a uzina da pedreira, que ficou assim completamente desaparelhada.

No intuito de aproveitar o terreno e a via-ferrea que a liga a Pelotas, a Intendencia desta cidade propoz ao ministro da Viação explorar a mesma linha, sem onus algum para a União, e prolongal-a até os limites do municipio com o de Cangussú. Tendo o ministro declarado depender essa concessão de iniciativa do poder legislativo, solicitei á representação federal rio-grandense a promovesse na Camara dos Deputados.

O actual serviço de praticagem da barra é um embaraço ao franco desenvolvimento da navegação não só por constituir de facto um privilegio da "Associação de praticos", unica reconhecida pelo Ministerio da Marinha, mas tambem por estar sujeito a taxas excessivas.

Em janeiro de 1920, depois de varias considerações a respeito, solicitei do ministro da Viação fosse a praticagem transferida tambem ao Estado, que melhor que ninguem estava aparelhado para custeal-a com o menor dispendio, á vista da connexão entre esse serviço e o do porto.

Em virtude dessa representação foi expedido novo regulamento que declara ser "facultativo" o serviço da praticagem, mas accrescenta logo que, quando qualquer embarcação quizer tomar pratico, "este só poderá ser da Associação da praticagem".

Quanto ás taxas, foram feitas algumas reduccões que não satisfizeram, tanto que subsistem as reclamações dos interessados, sobretudo de companhias estrangeiras.

Em face dessa situação, considerando a possibilidade do Estado concorrer ao serviço mediante taxas modicas, quanto bastem ás reduzidas despesas de custeio, suggeri á representação federal rio-grandense a iniciativa de um projecto de lei que faculte á administração do porto organizar e manter um

serviço de praticagem, em concorrência com o da "Associação de praticos".

Viação e iluminação electricas A Companhia Franceza transferiu ao Estado, conjunctamente com os do porto e barra, os serviços de viação e iluminação electricas, no perimetro da cidade do Rio Grande, de conformidade com as concessões municipaes que obtivera.

Esses serviços funcionam com toda a regularidade e mantêm-se em perfeito estado de conservação as uzinas, a rêde, a via-permanente, o material rodante; mas é imprescindível e urgente o augmento da producção da luz e energia electricas, afim de acompanhar o desenvolvimento do consumo ordinario e attender ao mesmo tempo ao fornecimento necessario ao serviço dos exgottos.

Para esse fim está pendente da approvação do Governo Federal o projecto de augmento das installações da uzina do porto.

Importaram as despesas do porto, no exercicio passado, em 3.510:399\$660, assim discriminadas:

Administração e trafego.....	2.361:960\$279
Obras novas	1.009:345\$379
Salvamento de um rebocador.....	139:094\$002
Total.....	3.510:399\$660

As despesas da barra, no mesmo exercicio, sommaram 978:703\$487 com as seguintes parcelas:

Administração	82:386\$665
Material fluctuante	70:747\$286
Conservação dos molhes.....	825:569\$536
Total.....	978:703\$487

Com a viação e iluminação electricas foram despendidos 1.573:851\$172, provenientes dos seguintes serviços:

Administração	57:688\$889
Luz e força.....	776:742\$619
Bonds	739:419\$664
Total.....	1.573:851\$172

Na mensagem de 1920 expliquei com a devida amplitude os antecedentes e circumstancias que determinaram a encampação da nossa rêde ferro-viaria pela acção solidaria do Estado e da União, e alludi outrosim á importancia politica, economica e estrategica de semelhante facto.

Si o Estado poude assim libertar-se dos graves inconvenientes de um grande monopolio explorado por uma empresa particular e estrangeira; si completou com esse acto o da encampação das obras da barra e porto; si, emfim, está agora habilitado a emprehender a gradual socialisação desses serviços publicos em beneficio exclusivo dos interesses collectivos, não é menos certo que a União realizou tambem, sob o ponto de vista financeiro, uma operação excepcionalmente vantajosa.

Com effeito, o custo da encampação amigavel correspondeu a um abatimento de 45,75 % sobre o "quantum" a que teria direito a "Compagnie Auxiliaire", si a indemnisação fosse fixada de accordo com a clausula XIII do contracto approved por decr. n. 5.548 de 6 de junho de 1905, pela qual deveria a referida indemnisação corresponder a 25 % da renda liquida média annual verificada no ultimo quinquennio, multiplicada pelo numero de annos que faltassem para terminação do arrendamento, e mais o capital fixado na clausula VIII, deduzida delle a competente amortização.

A obrigação que assumiu o Estado de despende na execução de determinados melhoramentos as sommas necessarias até o equivalente da quantia que o Governo Federal houver despendido, em moeda nacional, com a aquisição dos duzentos milhões de francos belgas, por quanto foi contractado o custo da encampação, assegura a valorisação dessa propriedade nacional, que no fim do novo arrendamento reverterá consideravelmente melhorada e sem indemnisação alguma á posse da União.

A meação da renda liquida entre a locadora e o locatario, como estipula o actual contracto, é mais vantajosa para a União do que a quota de arrendamento dos antigos contractos.

Durante os 23 annos de arrendamento a companhia arrendataria arrecadou a renda liquida de 36.767:050\$750 e a União recebeu 13.388:950\$987, correspondentes ás quotas de arrendamento. Si prevalecesse então a egualdade na partilha da

renda líquida, a somma daquellas duas parcelas, dividida pelas duas partes contractantes, daria a cada uma 25.078:000\$868.

Recebida definitivamente a rede a 29 de julho de 1920, começaram desde esse momento os arduos trabalhos de conservação ordinaria e extraordinaria, de augmento e renovação de todos os materiaes, emfim de reconstrucção de todas as linhas.

Para a consecução desse "desideratum" é necessario um ingente esforço que ninguem poderá avaliar com exacção, sem ter conhecimento do estado real das cousas.

Para dar uma idéa approximada da realidade, é bastante transcrever os seguintes excerptos do relatorio do director da Viação Ferrea:

"Por mais que se tenha dito e escripto a esse respeito, porém, tudo fica muito longe da verdade que só se patenteou real e de um modo apavorante e inilludível, no dia em que a Viação Ferrea foi entregue ao Governo do Estado. Sem linha, ou que é peor, com uma linha em estado deploravel, precisando trilhos e accessorios, dormentes, lastro, emfim tudo, um material rodante insufficiente e com o pouco existente em pessimas condições, sem officinas aparelhadas convenientemente para attender aos reparos urgentes do material rodante, que augmentavam dia a dia com os innumerous accidentes que se davam diariamente em toda a linha, além disso, tendo um pessoal sem disciplina, sem organização e muito mal remunerado, eis ahí o estado geral em que se encontrava a Viação Ferrea. Ao mesmo tempo, quantidade colossal de productos de toda a especie, aguardava transporte ao longo da linha.

Foi necessario muito trabalho, muito esforço e muita dedicação por parte de todo o pessoal, para conseguir-se melhorar lentamente os serviços de transportes, quer de passageiros, quer de mercadorias.

Felizmente isso poude dar-se muito mais cedo do que se suppunha e do que era esperado, conseguindo-se no fim de 6 mezes que os trens de passageiros observassem os horarios, dando-se transporte, mais ou menos em dia, a certas mercadorias como cereaes, productos de xarqueadas, gado em pé e outras.

E' claro que não seria possível em tão pequeno espaço de tempo ter-se normalisado todos os transportes; ha muito

que fazer e só com o tempo e depois que se puder dispôr dos elementos indispensaveis, é que se poderá attingir o fim collimado.

Durante os 23 annos, decorridos de 1898 a 1920, em que esteve arrendada a nossa principal via-ferrea, não se cogitou absolutamente de melhorar as suas condições de funcionamento, tendo em vista o constante progredir do Estado, quando novos nucleos de população surgiam e se desenvolviam em pouco tempo, quando o augmento da producção, em todos os seus ramos, era patente, quando a situação economica e financeira do Rio Grande era a prova mais evidente do seu progresso, do seu desenvolvimento.

E' verdade que construíram-se mais algumas centenas de kilometros de estradas de ferro, ligando-se linhas já existentes e levando-se esse meio de transporte a fertes e ricas regiões ainda não por elle servidas.

Mas pouco adeantava fazerem-se novas linhas, si não se tratava de conservar melhorando as já existentes e mais ainda, incidindo-se nas construcções novas, nos mesmos erros, por demais conhecidos, commettidos na construcção de mais de metade das linhas já existentes.

E' para admirar que esses novos trechos fossem construídos sem garantia de juros, sem subvenção alguma, só com o concurso de capitaes dos arrendatarios e em condições technicas taes que o seu trafego teria de ser fatalmente difficil e caro, como está sendo até hoje.

Nessas condições foram feitas as linhas de Rio dos Sinos á Ligação, numa extensão de 93 kilometros, de Montenegro a Caxias, numa extensão de 118 kilometros, e de Passo Fundo a Marcellino Ramos, numa extensão de 179 kilometros, sendo que nesta a metade do custo da construcção foi paga pelo Governo Federal.

Entre as linhas feitas sob o regimen de garantia de juros, sobre um determinado preço de custo por kilometro de estrada, não se póde deixar de salientar o mau traçado da linha de Santa Maria a Passo Fundo, que além do augmento desnecessario de percurso, apresenta os graves inconvenientes de pessimas condições technicas, causas permanentes de sérias difficuldades para o trafego, de uma conservação difficil e dispendiosa para a via permanente e de constantes e

egualmente dispendiosas reparações do material rodante, além da pouca duração que assim tem todo esse material.

Nessas mesmas condições encontra-se a linha de Rio Grande a Bagé, principalmente no trecho entre Santa Rosa e Cerro Chato.

Quanto a officinas, durante todo o periodo do arrendamento até julho do anno passado, nada se fez; foram removidas as officinas existentes por occasião do arrendamento em 1898, da Margem de Taquary para Santa Maria, onde foram mal installadas, numa area acanhada, sem meios de se desenvolverem e foram mantidas as officinas de Rio Grande como foram recebidas. Foram estudados diversos projectos, que não chegaram a ser levados a effeito para a construcção de novas officinas, cuja necessidade se impõe cada dia mais.

Não se curou tambem de fazer novas estações, novos armazens, exigidos pelo desenvolvimento do trafego.

Installações feitas para esse fim, ha mais de 30 annos, são ainda hoje as mesmas, como acontece com as de Porto Alegre, Santa Maria, Bagé, Pelotas, Rio Grande, Cachoeira e outras.”

Diante dessa situação profundamente anormal, uma das primeiras providencias, adoptada em meados de agosto do anno passado, foi a de encommendar com urgencia 140 kilometros de linha ou 280 de trilhos, 140 de desvios e 20 locomotivas.

A viação possui trilhos de 16 — 19,6 — 20 — 23 — 25 — 30 — 32 — 37 Ks. por metro corrente e 13 secções differentes, o que é assaz prejudicial á conservacão da linha e do material rodante.

Não havendo uniformidade de trilhos, foi necessario um acurado estudo, até que fixou-se a escolha no typo Standard americano, peso de 32,24 Ks. por metro corrente.

Maior foi ainda a difficuldade na escolha do typo de locomotivas, pois que a fraca resistencia dos trilhos, aggravada pelo desgasto em muitos trechos, assim como as superstructuras metallicas e alyenarias das pontes, não permittiam o trafego de locomotivas de 12 e 14 toneladas, por eixo.

Escolheu-se então um typo médio, a locomotiva Mikado, de 9 toneladas por eixo e base rigida de 3,5 metros, com a fornalha apropriada á queima de carvão nacional.

Convidadas a concorrer ao fornecimento desse material varias fabricas e casas estrangeiras, foram recebidas 7 propostas para a fabricaçã das locomotivas, 8 para a de trilhos e 5 para a de desvios, celebrando-se tres contractos com os proponentes preferidos.

As 20 locomotivas, fornecidas pela fabrica "American Locomotive Sales Corporation", foram recebidas no porto do Rio Grande, em duas partidas, uma de 5 locomotivas, recebidas a 14 de junho, e outra de 15, descarregadas a 20 de julho ultimo.

Dessas locomotivas 7 já estão em serviço e as outras se acham em montagem.

Experimentadas as novas locomotivas com a queima exclusiva de carvão nacional, mantiveram a pressão de 175 libras, rebocando 150 toneladas, num percurso de 87 kilometros entre Santa Rosa e Cerro Chato, trecho de más condições technicas onde ha diversas rampas de 3 % e curvas de 120 metros de raio.

A velocidade desenvolvida attingiu a 60 kilometros por hora, em alguns trechos.

A maior parte dos trilhos e desvios já chegou ao porto do Rio Grande e o restante se acha em viagem.

O custo total desses materiaes, ao cambio da data das encomendas, em outubro de 1920, quando o dollar valia 5\$590 e o fr. belga \$400, era de 8.219:954\$020.

Entretanto, devido exclusivamente á differença da taxa cambial, o Estado despendeu mais 3.519:711\$270 do que o previsto no momento da celebração dos contractos, porque vigoraram os seguintes preços médios das moedas estrangeiras: dollar 9\$142 para o pagamento das locomotivas, 8\$290 para o dos desvios; franco belga 706 réis, para o pagamento dos trilhos.

Além do material acima mencionado, foram cedidas á Viação-Ferrea 5 locomotivas e 75 kilometros de linha ou 150 de trilhos de 32, 24 ks. por metro corrente e respectivos accesorios, importados anteriormente para a estrada de ferro estadual de Carlos Barbosa a Alfredo Chaves.

Já dispõe, portanto, a Viação-Ferrea de 195 kilometros de linha ou 390 de trilhos novos e 25 locomotivas novas.

Na forma dos contractos em vigor, o custo das locomotivas, trilhos e desvios importados foi levado á conta de capital.

Para occorrer a essas e outras despesas congeneres contractou o Estado um emprestimo interno de 25.000:000\$000, dividido em duas series eguaes, das quaes a primeira já foi entregue.

As despesas de custeio correm á conta da renda bruta, mas, como esta era insufficiente até fevereiro deste anno, o Estado teve de fazer varios supprimentos mensaes na importancia de 3.539:072\$290, afim de cobrir "deficits".

A Viação-Ferrea já amortizou esses adeantamentos com a quantia de 894:522\$730.

Elevam-se a 13.556:737\$390 as despesas feitas em conta de capital, até 28 de julho ultimo.

Quando o Estado recebeu a Viação, os serviços do trafego estavam inteiramente desorganizados em consequencia da desordem na administração e completo abandono do material rodante e de linha.

A nova direcção administrativa e technica iniciou immediatas providencias para regularisação do trafego e reparações da linha e do material rodante.

O atrazo dos trens de passageiros chegára á média de 50 % em julho do anno passado, ultimo mez da administração da "Compagnie".

Hoje os horarios são observados pontualmente, salvo pequenos atrazos.

De agosto de 1920 a maio deste anno, foram reconstruidos 56 carros para os trens de passageiros, sendo 24 de 1.^a classe, 10 de 2.^a classe, 5 mixtos, 11 de bagagem e correio, 6 de animaes.

Esse resultado representa um esforço extraordinario porque as officinas se resentiam por completo de falta de installações sufficientes e de materias primas indispensaveis.

Nessas condições foi impossivel supprir simultaneamente todas as linhas com o numero completo de carros e a unica solução razoavel consistia em regular a distribuição equitativa do material rodante de accordo com as necessidades mais urgentes e a importancia economica dos transportes.

Foi assim que em fevereiro deste anno cuidou-se especialmente dos transportes de gado para os frigorificos de Pelotas e Rio Grande e dos productos das xarqueadas. Tomada essa resolução a aprazimento e com a previa audiencia dos

representantes dos frigoríficos, das xarqueadas locais e associações rurais, ficou assentada a partida diária de Bagé de dois trens de gado, sendo um de 16 carros, para o Rio-Grande, com lotação para 320 bois, e outro de 10 carros, para Pelotas, com lotação para 200 bois.

Ficaram, porém, suspensos os transportes de gado em pé nas outras linhas.

Terminada a matança nos frigoríficos, restabeleceu-se com intensidade o transporte de madeiras na linha da serra.

A tonelagem total de mercadorias transportadas nos tres ultimos annos foi a seguinte:

Anno	Total em toneladas	Media mensal
1919.....	698.440	58.203
1920.....	644.723	53.726
1921 (janeiro a 31 de maio).....	281.881	56.376

Depois da encampação os transportes augmentaram, conforme o demonstra a seguinte tonelagem mensal:

1920	Toneladas transportadas
Agosto.....	52,353
Setembro.....	49,651
Outubro.....	56,728
Novembro.....	58,830
Dezembro.....	63,063
Janeiro.....	59,970
Fevereiro.....	55,349
Março.....	55,653
Abril.....	55,347
Maio.....	55,561

A par da regularisação do trafego ou antes como condição impreterivel para chegar a esse resultado,urgia reparar e conservar o material rodante, que em elevada porcentagem se achava fóra de serviço.

Para tal fim dispõe a viação-ferrea de 3 officinas e 16 depositos, mas aquellas não se achavam aparelhadas sufficientemente nem providas de sobressalentes e materias primas para execução de trabalhos urgentes e variados.

Cuidou-se com afinco de reconstituir primeiramente as officinas com o aproveitamento dos pocos elementos existentes e esparsos.

Será necessario, quando melhorarem as circumstancias, montar novas officinas, dotadas de apparelhagem moderna e aperfelçoada.

As condições do material rodante eram as seguintes: existiam 207 locomotivas, das quaes se achavam em serviço 146, mas destas só 50 em bom estado. Fóra de serviço havia 61 locomotivas, das quaes apenas 6 podiam ser reparadas, estando as outras em desuso ou inutilisadas.

A insufficiencia de locomotivas e o excesso de tracção das que eram conservadas em trafego só poderiam acarretar funestas consequencias, si não fosse possivel realizar nas officinas o maximo necessario de reparações e concertos.

Foi o que se fez com satisfactorio resultado, conseguindo-se em 31 de dezembro do anno passado o numero de 62 locomotivas em bom estado ou mais 12 reparadas e a redução a 57 das locomotivas fóra de serviço.

A 31 de maio deste anno elevou-se a 70 o numero de locomotivas em bom estado e a 30 o das locomotivas em reparações.

No periodo de 1.º de agosto a 31 de dezembro de 1920 saíram reparadas das officinas 61 locomotivas e no 1.º semestre deste anno 74.

As reparações extraordinarias desse material custaram, em 1920, 3.378:656\$854, despesa sensivel e inevitavel, que não podia deixar de contribuir para o augmento das despesas do custeio da viação-ferrea.

Em agosto do anno passado existiam 2.418 carros, dos quaes cerca de 712 estavam fóra de serviço.

Os carros de passageiros eram em numero de 226, dos quaes 55 fóra de serviço e 119 carecendo de reparações extraordinarias. Desde então até 30 de junho ultimo foram concertados e melhorados consideravelmente 90 carros para trens de passageiros e reparados 759 vagões para mercadorias, animaes e serviço.

Existiam em deposito 265 vagões desmontados dos 500 que adquirira em 1911 a "Compagnie Auxiliaire". Desses já foram montados 60 vagões, continuando o serviço de montagem na medida das necessidades do trafego.

Os combustiveis consumidos durante o anno de 1920 foram petroleo, carvão Cardiff, americano e nacional, nó de pinho e lenha. O petroleo foi usado apenas a titulo de experiencia; o consumo de carvão inglez, em briquettes, corres-

pondeu á média mensal de 1.213 toneladas, no 1.º semestre de 1920.

Por ocasião do recebimento da rêde, foram descarregadas no porto do Rio-Grande 4.000 toneladas de briquettes, que custaram 840:000\$000.

Em dezembro chegaram ao mesmo porto 10.000 toneladas de carvão americano Pocahontas, pelo custo total de 2.432:842\$670.

O nó de pinho é um excellente combustivel, mas escasso, pelo que o seu consumo está circumscripto ás linhas da serra.

Em 1920 foram consumidas 65.635 toneladas de carvão nacional, que custaram 3.175:954\$010.

Existem ao longo da linha grandes depositos de lenha, considerados sufficientes para o consumo durante 6 mezes, mais ou menos.

A despesa da locomoção no exercicio passado, attingiu a 14.904:949\$888, corespondente a 59,1 % da despesa total da viação.

A via permanente foi inspeccionada meticulosamente por uma commissão technica, composta de funcionarios federaes e estaduaes, que apresentou detalhado inventario.

Ficou então bem averiguada a urgencia de substituir trilhos, de augmentar e substituir dormentes, de reencetar o lastramento, de reforçar obras de arte e augmentar as installações hydraulicas.

As obras de arte, construidas para trens de peso inferior aos de hoje, carecem em geral de conservação, inclusive pintura.

Existem 7.852 obras de arte, das quaes exigem reparações, maiores ou menores, 1.349.

Ha trilhos de 8 pesos differentes por metro corrente, distribuidos na seguinte proporção:

trilhos de 16 kilos em.....	8.000 ms.
” ” 19kg,60 ”	339.600 ”
” ” 20kg. ”	881.600 ”
” ” 23 ” ”	561.100 ”
” ” 25 ” ”	114.120 ”
” ” 30 ” ”	147.900 ”
” ” 32 ” ”	178.300 ”
” ” 37 ” ”	130.980 ”
total.....	2.361.600 ”

Em muitos trechos os trilhos estão desgastados e deformados.

O lastro é mau, em geral. A réde foi recebida com o lastramento de pedra britada em 230 kilometros, terra arenosa em 540 km., terra argillosa em 1.197 km., cascalho e pedras em 79 km., areia grossa em 55 km., areia fina em 260 km.

De agosto a 31 de dezembro de 1920 foram lastrados 41 kilometros com pedra britada e 76 com areia grossa e terra.

O numero prefixado de dormentes é de 1.600 por kilometro, mas isso só existe numa extensão de cerca de 1.100 kilometros, variando de 1.200 a 1.320, em 1.333 kilometros.

Nos ultimos cinco mezes do anno passado foram substituidos 149.956 dormentes e 211.050 de 1.º de janeiro a 31 de julho ultimo.

Existem 1.288 kilometros de cercas e 1.062 para cercar.

Só a linha de Porto-Alegre a Santa Maria e ramal de Jaguarary estão totalmente cercadas; falta cercar approximadamente a quarta parte da linha de Cacequy a Bagé, metade da linha de Santa Maria a Uruguayana, quatro quintas partes da de Santa Maria a Marcellino Ramos, a quinta parte do ramal de Livramento e, em toda a extensão, os ramaes de Caxias e Ijuhy.

Durante o anno de 1920 foram reparados 545 kilometros de cercas.

As condições technicas da réde são extremamente variaveis.

Na linha tronco a rampa maxima é de 18 millimetros por metro ou 1,8 % e o raio minimo das curvas de 120 metros, numa extensão total de 840 kilometros.

No ramal de Livramento a rampa maxima é de 12 millimetros por metro ou 1,2 % e de 130 metros o raio minimo das curvas, em 156 kilometros.

Nas outras linhas a rampa maxima é de 3 % e de 90 metros o raio minimo das curvas.

Em toda a réde, as rectas ou tangentes perfazem o total de 1.331 kilometros e as curvas o de 997 kilometros. Em alguns trechos ha coincidência de curvas de pequeno raio, curvas reversas e rampas de maxima declividade.

Esses e outros defeitos technicos, aggravados pela falta absoluta de conservação, como já vimos, explicavam a precariedade dos transportes e a frequencia alarmante dos accidentes.

Era na linha de Santa Maria a Passo-Fundo que esses inconvenientes se repetiam dia a dia, porque são também as peores as suas condições técnicas.

Com effeito, nessa linha a porcentagem em nível é de 35,8 %, em rampas de 64,2 %, em rectas ou tangentes de 45,9 % e em curvas de 54,1 %.

Para melhora-la é necessario não só uma conservação extraordinaria, que prosegue com vigor, mas também a construção de variantes, como a do trecho entre Pinhal e Cruz-Alta, cujo projecto está nos seus termos finais.

As outras variantes serão construidas nos trechos de Santa Rosa a Cerro-Chato, com 67 kilometros; de Porto-Alegre á Ligação, com 128 kilometros; no ramal de Caxias, com 116 kilometros.

As estações e outros edificios careciam de conservação e melhoramentos, cujos trabalhos já começaram com a necessaria actividade.

Dentre as obras novas é a mais importante a da grande estação nesta capital, cujo projecto comprehenderá também o prolongamento da linha até o caes do porto.

Por essa razão é mais conveniente adiar a construção da nova estação para depois de concluido o caes de cabotagem e preparado o terrapleno destinado ao edificio, que ficará entre o dito caes e o fluvial.

Nos ultimos cinco mezes de 1920 foram reparadas 98 obras de arte, entre pontes, pontilhões, boeiros e muros de arrimo.

As despesas da via permanente attingiram a
5.474:259\$149 no exercicio passado.

O antigo almoxarifado, depois de excluidos materiaes imprestaveis no valor de 1.148:484\$566, foi avaliado e adquirido por 3.064:909\$844, que se decompõem nas seguintes parcelas: 2.629:617\$114 de materiaes diversos, 324:920\$440 de combustivel, 67:909\$510 de papelaria e 42:462\$780 de lubrificantes e iluminação.

Em 31 de dezembro o valor das existencias no almoxarifado era de 5.990:220\$034, tendo havido um augmento de 2.925:310\$190 proveniente da aquisição de carvão estrangeiro no valor de 2.340:178\$240, lenha no de 495:982\$850, etc.

Em 1920, a receita da viação foi de 22.243:452\$396 e a despesa de 25.207:295\$711, havendo o "deficit" de
2.963:843\$315.

Esse desequilíbrio financeiro agravou-se sobremodo, como era natural, depois que começaram os trabalhos de conservação do material rodante.

O custo do transporte da tonelada-kilometro excedia cada vez mais a receita-kilometro.

As tarifas não acompanhavam o nivel crescente das despesas e estas tendiam a subir mais durante o periodo da maxima actividade reconstructora.

Não era licito attribuir o "deficit" á insufficiencia de trafego, porque é intuitivo que quanto maior fosse a tonelagem transportada tanto maior seria o "deficit", uma vez que a receita-kilometro era inferior ao custo do transporte da tonelada-kilometro.

As despesas de custeio não podiam soffrer restricções e nem sequer reduções; as despesas ordinarias são permanentes, inalteraveis, reguladas pelo custo elevado e instavel dos materiaes de consumo; as despesas extraordinarias são imperiosas e urgentes, porque dellas dependerá precipuamente a solução definitiva da nossa profunda crise de transportes.

Embora de character extraordinario, essas despesas não eram susceptiveis de adiamento, que só poderia agravar a situação já tão afflictiva e nos arrastar á calamidade da interrupção parcial ou total do trafego.

Mas, na fórmula dos contractos em vigor, devem ser custeadas pela renda bruta todas as despesas que forem relativas ao trafego das linhas e principalmente á **CONSERVAÇÃO ORDINARIA E EXTRAORDINARIA DESTAS E SUAS DEPENDENCIAS, A' RENOVAÇÃO DO MATERIAL FIXO E RODANTE**, etc.

De maneira nenhuma poderiam ser levadas essas despesas á conta de capital, que taxativamente é reservada á execução dos melhoramentos previstos na clausula IV do decreto federal n. 14.222 de 18 de junho de 1920 e clausula II do contracto de 12 de julho de 1920, entre a União, o Estado e a "Compagnie Auxiliaire".

Neste ponto convém examinar se, a despeito dos contractos e das leis em contrario, seria possivel encontrar outros meios ou recursos financeiros independente da revisão das tarifas.

E' certo que operações de credito ou supprimentos orçamentarios da União e do Estado, mediante nova convenção entre os respectivos governos, poderiam prover ao custeio

das despesas de conservação extraordinária, que nessa hypothese não entrariam nas do custeio do trafego.

Entretanto esse alvitre era praticamente inexequível.

Primeiramente seria mais que problematica a annuência do governo federal, que allegaria com certeza, para excusarse, os seus compromissos decorrentes da encampação e que lhe trouxeram regular despesa annual de juros e amortização, além de ser questionavel a sua competencia para resolver, na hypothese figurada, sem expressa autorização do Congresso Nacional.

Em relação ao Estado, não é possível exigir-lhe mais do que já tem feito. Os seus auxilios são reaes e podem ir longe. Elle está obrigado, como por vezes tenho observado, a inverter em melhoramentos um capital equivalente ao que despendeu o Governo Federal em moeda nacional com o preço da encampação (200.000.000 frs. belgas).

Para iniciar o implemento dessa obrigação realizou o Estado um emprestimo interno de 25 mil contos, dos quaes a metade já foi recebida e applicada.

Essa operação está pesando sobre o seu orçamento, porque pela receita ordinaria são pagos os respectivos juros.

E isso continuará e o mesmo ha de dar-se com outros emprestimos, emquanto a viação não produzir renda liquida ou a parte, que o Estado della auferir, fôr sufficiente para cobrir os encargos das operações de credito, que elle effectuar.

Ainda mais: foram feitos adeantamentos para **despesas de custeio exclusivamente**, que já attingem a 3.539:072\$290, quantia essa que será restituída em prestações mensaes, cuja somma não passou ainda de 894:522\$730.

Não seria regular, nem mesmo possível, manter esses auxilios sem grave detrimento para os serviços publicos estaduais.

Foi assim forçoso não ultrapassar aquelle limite.

Em tal emergencia só restava appellar para as proprias forças economicas do Estado, que poderiam e deviam, sem prejuizo de seus legitimos interesses e apenas restringidos os lucros commerciaes e industriaes, contribuir directamente para a prompta e completa solução da crise dos transportes.

Essa contribuição concretizou-se no augmento das tarifas, que começou em meados de agosto de 1920 com a supressão dos abatimentos vigorantes ao tempo da encampação.

Propondo essa medida ao ministro da Viação, justifi-

quei-a então como uma necessidade imposta principalmente pela alta dos preços do combustível, lubrificantes e materias primas, pois que o carvão estrangeiro tinha subido 66 %, o carvão nacional e a lenha também se achavam em alta e os lubrificantes teriam o augmento de 40 %. Em consequencia o custo do transporte da tonelada-kilometro subira 20 réis de março de 1919 a março de 1920. O coefficiente de exploração que, em novembro de 1919 attingira a 119 %, tendia a augmentar ainda, como demonstravam os "deficits" mensaes accusados no balanço da despesa, os quaes sommavam o total de 700:000\$000, no 1.º semestre de 1920. Para esses "deficits" concorreram em maior escala os transportes de animaes, cuja despesa excedera a receita em 127:000\$000, no trimestre de dezembro a fevereiro. Os abatimentos supprimidos eras os seguintes:

50 % para kerosene e carvão;

40 % para cereaes e leguminosas, sal, couros e lã; 30 % para animaes e madeiras.

Em 31 de dezembro do mesmo anno submetti á approvação do ministro da Viação as bases das actuaes tarifas, acompanhadas de uma exposição justificativa, da qual transcreverei os seguintes topicos mais elucidativos:

"Factos importantes caracterisam de modo insophismavel a aggravação progressiva das más condições financeiras da exploração da rêde ferro-viaria, e indicam, de maneira não menos clara, a elevação de tarifas como sendo o meio imposto pelas circumstancias para resolver essa situação, que já se torna insustentavel. Refiro-me aos "deficits" dos balanços mensaes e ao custo da tonelada-kilometro; aquelles evidenciando que a receita é, cada vez mais, inferior á despesa e este demonstrando que a causa de semelhante facto provém das tarifas não acompanharem a elevação do custo dos transportes, ao ponto da receita que ellas produzem ser insufficiente para remunerar esse mesmo custo, em grande numero de casos.

E' o que patenteiam os quadros que se seguem, o primeiro sobre os "deficits" e o segundo sobre o custo da tonelada-kilometro.

Mezes	Exercícios	"Deficits"
Junho	1919	35:203\$950
Agosto	1919	51:049\$100
Novembro	1919	301:713\$008

Janeiro	1920	126:357\$850
Fevereiro	1920	82:325\$555
Março	1920	48:517\$663
Abril	1920	71:557\$480
Maio	1920	82:582\$682
Junho	1920	296:685\$925
Julho	1920	606:700\$820
Agosto	1920	464:324\$400
Setembro	1920	286:912\$180
Total.....		2.453:930\$613

Exercícios	Custo da tonelada-kilometro em réis
1916.....	54,65
1917.....	43,77
1918.....	60,97
1919.....	83,48
1920	
Janeiro	94,21
Fevereiro	92,08
Março	92,33
Abril	93,41
Maio	104,70
Junho	118,90
Julho	139,76

A elevação continua e muito accentuada, este anno, do custo da tonelada-kilometro provém sobretudo dos preços dos combustiveis, lubrificantes e materias primas.

Além disso, concorrem para o alto custo kilometrico as más condições technicas da via permanente e do material rodante, que não permitem a formação economica de trens de grande tonelagem.

Feito o confronto entre as tarifas e o custo médio da tonelada-kilometro, verifica-se que muitos artigos, e entre elles os de maior movimento, são actualmente transportados com prejuizo.

É o que se dá com o gado em trens especiaes, os cereaes, vinho nacional, madeiras, ferragens, kerosene, gazolina, carvão nacional, fructas frescas, machinas, ferramentas agricolas, arame liso e farpado e outros generos.

Nessas condições, o criterio adoptado para a confecção das tarifas consistiu em collocar a curva dos fretes acima da linha do custo médio até um limite, variavel para cada mercadoria, mas determinado tanto quanto possivel pelo percurso médio.

O estudo meticoloso do assumpto convenceu-me de que, para conciliar o augmento da receita da viação-ferrea com as necessidades economicas do Estado, não bastava a simples elevação das tarifas, sendo imprescindivel tambem a revisão da pauta, cuja inadaptabilidade ás condições peculiares á produção rio-grandense já havia sido reconhecida pela propria companhia ex-arrendataria.

Assim é que as bases propostas obedecem tambem a uma nova pauta, em cuja organização foram attendidos, na medida do possivel, os tres seguintes elementos determinantes: analogia ou semelhança dos artigos; valor das mercadorias; percurso médio.

As medidas adoptadas foram: passageiro, tonelada, animal e vehiculo kilometro.

Este systema, usado em outras estradas de ferro, apresenta a vantagem da simplicidade e permite uma taxaço mais justa do que a da cobrança por vagão-kilometro, actualmente em vigor para as tarifas de animaes.

Nas tarifas de mercadorias foi eliminada a distincção entre nacionaes e estrangeiras para alguns artigos, como tecidos, a respeito dos quaes a pratica tem demonstrado a difficuldade de ser verificada a procedencia da produção, o que induz os expedidores a apresentarem sempre taes generos como nacionaes, para pagarem o frete pela tarifa mais baixa. Por motivo semelhante foram reunidos na mesma classe os tecidos de seda, lã e algodão, a exemplo do que se faz na Central do Brasil.

Como estímulo, foi restabelecido o frete com abatimento para vagão completo, pois esse systema é conveniente, não só pela maior facilidade na composição dos trens, como tambem por ser o carregamento feito pelos expedidores.

Nas tarifas de animaes, em vez do vagão-kilometro foi adoptada a cabeça-kilometro, usada nas estradas de ferro

Central do Brasil, Oeste de Minas, Sorocabana, Paulista e outras.

Em consequencia, foi estabelecida a lotação minima para cada vagão, desapparecendo a necessidade das tarifas por dimensões de vagão. A simplicidade do systema proposto é muito vantajosa e a taxaço se faz segundo uma base justa.

Por ser de conveniencia manifesta para os expedidores e para a propria viação-ferrea, foram restabelecidas as tarifas por vagão de dois pisos, para os transportes de ovinos e suínos, com a reduccão de 40 % sobre o vagão de um só pavimento.

De accordo com a nova classificacão proposta, as tarifas de mercadorias serão as seguintes:

M-1 — Objectos, quer de importacão, quer de exportacão, de grande volume e pouco peso, frageis e de grande responsabilidade, como espelhos, porcellanas, instrumentos de musica, de cirurgia, de engenharia e outros.

E' a reproducção da actual com ligeiras alteracões.

M-2 — Bebidas alcoolicas, gazosas ou fermentadas, fazendas de seda, lã ou algodão, nacionaes ou estrangeiras, artigos de importacão e de armarinho, mobílias finas, espiritos, medicamentos e drogas, substancias inflammaveis, explosivas e corrosivas, tintas, vernizes e especiarias, etc.

As duas citadas classes offerecem muita analogia com as duas primeiras de outras estradas de ferro, pelo que foi possivel fazer-se um graphico, comparando os fretes actuaes da viação-ferrea com os da Mogyana, Sorocabana, Central do Brasil, Oeste de Minas e São Paulo-Rio Grande.

Por esses graphicos verifica-se facilmente que as taxas cobradas pela viação-ferrea são sensivelmente mais baixas do que as das citadas estradas de ferro.

M-3 — Ferragens, machinas e utensilios para a industria, objectos manufacturados no paiz, kerozene, gazolina e metaes em obras, mobílias nacionaes communs, couros curtidos, etc.

Acham-se tambem nessa tabella as madeiras aplainadas e aparelhadas, em peças avulsas, para fabricacão de caixões e barris, e as madeiras em obra ou aparelhadas para construcões ou obras de marcenaria e carpintaria, por vagão completo.

M-4 — Madeiras brutas em toros ou falquejadas, lavradas ou serradas, transportadas em vagão completo.

As mesmas madeiras, quando despachadas em quantidade inferior á lotação de um vagão, serão taxadas pela tabella M-3.

As madeiras aplainadas ou aparelhadas, em obra ou em peças avulsas para construcções ou obras de marcenaria e carpintaria, despachadas em quantidade inferior á lotação de um vagão, terão o augmento de 10 %.

M-5 — Machinas, ferramentas e pertences para a agricultura, arame liso ou farpado, metaes brutos, trilhos e accessorios para estradas de ferro, automoveis, carros ou carroças desmontadas e outros artigos. As mercadorias desta tabella gozarão do abatimento de 10 %, quando transportadas em vagão completo.

M-6 — Arroz beneficiado, assucar, farinha de trigo, sal, matte, xarque, aguardente, graspa, azeite nacional, café em grão, algodão, em rama e outros.

O arroz é classificado actualmente entre os cereaes. Atendendo, porém, ao seu valor commercial, foi transferido para a tabella M-6 —, quando beneficiado, sendo conservado na de cereaes, quando em casca.

M-7 — Banha, toucinho, queijos nacionaes, cerveja nacional, fumo em corda, em folha ou em rama e outros. As mercadorias desta tabella gozam do abatimento de 10 % para os carregamentos em vagão completo.

M-8 — Alfafa e outras forragens, cal, coke, carvão vegetal, telhas, tijollos, areia, cimento, lenha, vasilhame, retorno, etc. Estas mercadorias, em vagão completo, gozam do abatimento de 10 %.

M-9 — Cereaes, excepção feita do arroz beneficiado, batatas, feijão, milho, trigo nacional ou estrangeiro, farinha de mandioca, farinha de milho, farello, etc. As mercadorias desta tabella gozam do abatimento de 10 % quando transportadas em vagão completo.

M-10 — Vinho nacional e vinagre. Em vagão completo gozam do abatimento de 10 %.

M-11 — Fructas frescas ou verdes, a granel e acondicionadas, do paiz e estrangeiras.

M-12 — Carvão nacional, pedra, cascalho, barro, argilla, residuos, varreduras de fabricas, lastro, etc.

M-13 — Carnes frescas em vagão completo.

Na parte referente ás tarifas de passageiros foram creadas as passagens de ida e volta para a segunda classe, exis-

tentes na Central do Brasil, Oeste de Minas, Goyaz e em diversas estradas de ferro particulares.

Essa medida representa um justo beneficio ás classes sociaes menos favorecidos da fortuna.

Foi ampliado o prazo de validade dos bilhetes de ida e volta, por ser uma necessidade, em razão do desenvolvimento das linhas da viação-ferrea. De um extremo a outro da rêde, um passageiro pôde viajar cerca de 1.200 kilometros, sendo que, em alguns casos, a falta de combinação immediata de trens o obriga a pernoites, que redundam em perda de tempo.

Foram adoptadas as cadernetas-kilometros, satisfazendo-se assim uma antiga e justa aspiração do commercio, ao qual ellas muito aproveitam.

Possuem esse systema de bilhetes a Central do Brasil Oeste de Minas, Sul-Mineira, Goyaz e as estradas de ferro do Estado de S. Paulo."

Essas tarifas foram de facto approvadas por 6 mezes e entraram em vigor a 20 de fevereiro do corrente anno.

Perdurando, porém, as causas e factores que as impuzeram, como o demonstra á evidencia a recente exposição de motivos que dirigi ao Governo Federal, tornou-se inevitavel a prorogação daquelle prazo por mais algum tempo, ou "sine die", visto ser impossivel determinar já o momento em que poderão ser substituidas as tarifas provisórias por outras inferiores e definitivas.

Eis como justifiquei perante o ministro da Viação a necessidade da referida prorogação:

"Em officio n.º 1.909, de 31 de dezembro do anno passado, remettendo-vos o projecto de tarifas para a viação-ferrea, declarei convir que o mesmo fosse approvado com character provisorio, pelo prazo de seis mezes a um anno, não só pela instabilidade geral dos preços dos artigos de consumo, que concorrem para determinar o custo dos transportes, como para ser observado o resultado da applicação das novas pautas e bases.

Assim foi que em portaria de 3 de fevereiro ultimo approvastes por seis mezes, as tarifas constantes do referido projecto, as quaes entraram em vigor a 20 do mesmo mez, de sorte que aquelle prazo finda a 20 do corrente.

Perdurando, porém, as causas e factores que serviram de base para o estabelecimento das tarifas actuaes tenho a honra de propor-vos a sua prorrogação, "sine die", como condição indispensavel da receita kilometrica cobrir o custo do transporte, que se mantém consideravelmente elevado.

Na situação de profunda desorganisação dos serviços e pessimas condições da via permanente, material rodante e officina, em que foi recebida a rêde, conforme ficou constatado em minuciosos inventarios organizados por tres commissões de engenheiros do Estado e do 9.º districto da Inspectoria Federal das Estradas, o Governo Estadual terá de fazer, como está fazendo, despesas avultadas e inadiaveis, que é forçose custear pela renda bruta da estrada, em obediencia aos contractos.

Assim sendo, torna-se imprescindivel a prorrogação das tarifas em vigor, afim de que a receita kilometrica seja sufficiente para cobrir o custo de transporte da tonelada kilometro, que tem augmentado, depois da encampação, devido principalmente ás avultadas despesas de reparações do material rodante e conservação extraordinaria da via-permanente, iniciadas pelo Estado logo após o recebimento da rêde e proseguidas sem esmorecimento.

E' o que melhor podereis apreciar e julgar através dos dados e informações, que a seguir vos ministro.

A crise de transportes na viação-ferrea, manifestada ha muito tempo, aggravou-se extraordinariamente e de fórma alarmante a partir de 1914.

Em 1914 foram introduzidas modificações nos contractos de arrendamento, visando melhorar o serviço de transportes, para o que era necessario o augmento do material rodante, tanto de locomotivas como de carros de passageiros e vagões de cargas, substituição de trilhos e dormentes, melhor aparelhamento das officinas e modificação das condições technicas da linha, em diversos trechos, que tornam o trafego difficil e oneroso.

Apenas uma pequena parte desses melhoramentos se achava realizada, por occasião do rompimento da guerra europea e dahi em deante nada mais fez a companhia arrendataria.

Quando o Estado recebeu a rêde, a via-permanente e o material rodante estavam em condições deploraveis, por falta de conservação.

A linha precisava de trilhos, accessorios, dormentes em grande quantidade, e lastro; o material rodante era deficiente e exigia reparações extraordinarias e urgentes, que as officinas não estavam aparelhadas para executar. Em taes condições eram frequentes os accidentes, que mais aggravavam o estado tanto da via-permanente como do material rodante.

Emquanto essa era a situação da rêde, a producção do Estado, em quantidade colossal, aguardava transporte ao longo da linha.

Era preciso não poupar despesas de conservação extraordinaria, para melhorar a capacidade de trafego da viação-ferrea.

Foi o que fez o Estado, augmentando assim as despesas de custeio e continuando a estrada a apresentar deficits avultados, como demonstra o quadro annexo sob n.º 1, comparativo da receita bruta e da despesa de custeio nos annos de 1919 e 1920 e 1.º semestre do corrente anno.

Por esse quadro vê-se que a despesa de custeio foi de 21.003:692\$258, em 1919, elevou-se a 25.207:295\$711, em 1920, e attingiu a 15.309:519\$550, no 1.º semestre do anno vigente.

Em 1920 produziu-se um "deficit" de 2.963:843\$385, sendo de 1.314:727\$975, nos 7 primeiros mezes do anno, que ainda foram da administração da "Compagnie Auxiliaire", e de 1.649:115\$340, nos 5 ultimos, de administração do Estado.

Houve ainda "deficits" em janeiro e fevereiro do anno corrente, sendo de 461:009\$210, em janeiro, e baixando a 163:664\$080, no mez de fevereiro, a 20 do qual entraram em vigor as novas tarifas.

A partir de março, a estrada tem deixado saldo. Este é, porém, apparente, pois que o Estado já adeantou á viação-ferrea, para despesas de custeio, a importancia de 3.539:072\$290, que a mesma viação está amortizando em prestações mensaes, de accordo com o demonstrativo que junto vos remetto em annexo n.º 2.

Além disso, o Estado já empregou a somma de 13.556:737\$390 em conta de capital conforme o demonstrativo annexo n.º 3.

E' sómente graças áquelles adeantamentos, tirados da receita ordinaria do Estado, não sem sacrificio de serviços e obras em execução, que a viação tem podido fazer face ás

despesas de custeio, consideravelmente accrescidas com as inadmissíveis reparações extraordinarias da via-permanente e do material rodante.

Para mais completos esclarecimentos sobre a receita e despesa da estrada, junto vos remetto os seguintes quadros:

N.º 4 — Comparação da receita bruta e da despesa de custeio, nos annos de 1919 e 1920 e 1.º semestre de 1921.

N.º 5 — Discriminação da receita em 1919, 1920 e 1.º semestre de 1921.

Os "deficits" verificados não podem ser attribuidos a irregularidades do trafego, mas ao facto da receita kilometrica ser inferior ao custo do transporte da tonelada kilometro, em consequencia das más condições technicas da linha, dos altos preços dos materiaes de consumo e das despesas extraordinarias de reparações e conservação, conforme demonstram os seguintes valores, em réis, correspondentes a 1920 e aos 5 primeiros mezes do anno corrente:

MEZES	Receita por tonelada kilometro	Custo de tonelada kilometro	Prejuizo por tonelada kilometro
1920:			
Janeiro	88	94	6
Fevereiro	88	92	4
Março	90	92	2
Abril	90	93	3
Maio	101	105	4
Junho	101	119	18
Julho	100	140	40
Agosto	93	118	25
Setembro	106	122	16
Outubro	102	120	18
Novembro	93	106	13
Dezembro	95	110	15
1921:			
Janeiro	95	119	24
Fevereiro	112	120	8
Março	158	143	Saldo 15
Abril	160	149	11
Maio	160	147	13

Como attestam esses dados, o custo da tonelada kilometro não só permanece elevado como em progressão crescente, o que aliás não deve surprehender, em face da situação que atravessamos, de excepcional encarecimento dos materiaes de consumo, sobretudo os de importação, cujos preços estão em função da taxa cambial.

Do exposto resulta que é imprescindivel a prorogação das actuaes tarifas, até que, melhorando a situação descripta, baixe o custo do transporte. E como não é dado prevêr o momento em que essa circumstancia se verificará, a prorogação deve ser "sine die", como proponho.

As referidas tarifas são elevadas para algumas mercadorias, que pela sua valorização podem supportar fretes mais caros, mas bastante modicas para outras, não produzindo a receita sufficiente para cobrir o custo do respectivo transporte, como succede com a dos cereaes.

As tarifas de passageiros de 1.^a classe soffreram o augmento médio de 13 %, até 500 kilometros e 18 %, até 1.000 kilometros.

As de 2.^a classe tiveram o augmento médio de 26,7 %, até 500 kilometros, e 31,6 %, até 1.000 kilometros.

O augmento das tarifas de 2.^a classe foi mais de que o das de 1.^a classe não só porque estas já eram elevadas, como porque houve compensação para aquellas com a creação das passagens de ida e volta, gozando do abatimento de 25 %.

Póde-se dizer que as tarifas da viação ferrea não soffreram modificação alguma para mais desde julho de 1900, com excepção do periodo de novembro de 1917 a agosto de 1919.

Taes tarifas, que já eram muito baixas, foram ainda modificadas para menos, como succedeu com a novação do contracto de novembro de 1911.

O augmento de 20 %, concedido em novembro de 1917, vigorou até março de 1919, quando foram approvadas as novas tarifas, propostas pela então companhia arrendataria. Houve, porém, um engano de calculo da parte da proponente, resultando, na applicação das tarifas, um abatimento médio de 12 %, em vez do augmento desejado.

As tarifas actuaes, apezar do augmento que soffreram, são mais baixas, para muitos productos, do que as de outras estradas do paiz, inclusive as administradas directamente pe-

lo Governo Federal, nas quaes as tarifas têm sido sempre modicas.

E' o que se verifica, por exemplo, com as tarifas de tecidos, drogas e medicamentos, assucar, herva matte, sabão nacional e kerozene, como demonstram os quadros annexos ns. 7 a 10.

Feita a comparação com as estradas de ferro argentinas e uruguayas, constata-se que nestas ha muitos transportes sujeitos a tarifas mais elevadas que as da viação ferrea.

E' importante observar, por fim, a marcha crescente do custo médio do transporte da tonelada kilometro, na rêde da viação ferrea.

Esse custo foi o seguinte, em réis:

Anno	Custo kilometrico
1917	44
1918	61
1919	83
1920	109
1921	
Janeiro.....	119
Fevereiro.....	120
Março.....	143
Abril.....	149
Maió.....	147

Em taes condições, a prorogação das tarifas se impõe de modo ineluctavel.

O Governo do Estado não tem intuito de lucro com a exploração da rêde da viação ferrea, mas precisando restaurar e desenvolver os serviços ferro-viarios, não pôde fazel-o sem que a receita cubra as despesas de custeio.

De outro modo não poderiam ser attingidos os fins que tiveram em vista o mesmo Governo, tomando a iniciativa de propor a encampação da viação ferrea, e o da União realizando essa importante operação.

Assim pois confio em que approvareis da melhor vontade a prorogação "sine die" das tarifas da viação ferrea, como vos proponho."

Por uma singular e insuperavel coincidência, as tarifas provisórias ou de emergência tiveram que entrar em vigor no momento em que o paiz atravessava um paroxismo economico, que felizmente logo declinou aqui com a reanimação dos negocios pastoris.

O desequilibrio da balança commercial, em consequencia do excesso da importação sobre a exportação; a desvalorisação dos principaes productos exportaveis, como o café, o couro, o cacau, o assucar, a borracha; a quéda extrema do cambio, que em fevereiro deste anno descera á taxa média de 9,65 quando, no mesmo mez de 1920, se conservava á altura de 17,91; os exaggerados gastos publicos e os "deficits" chronicos e pesados dos orçamentos federaes; as imprevidencias e afoitezas no commercio e nas industrias; o aviltamento do meio circulante, principalmente pela falta de resgate e debilidade do fundo de garantia; o retraimento do credito e a alta dos juros; a exportação visivel e invisivel do ouro; taes os factores e influencias que, actuando simultaneamente, trouxeram a depressão e a instabilidade nos negocios com seus reflexos funestos sobre a producção agricola e industrial.

Nessa penosa conjunctura não é de extranhar que a elevação das tarifas houvesse suscitado apprehensões e desconfianças, em algumas regiões do Estado.

Entretanto, a opinião publica e as classes interessadas mais directamente, não podiam recebel-a com surpresa, quando era notoria a sua inadiavel necessidade, reconhecida, formalmente, desde 1917, pelos poderes publicos e associações de classes, etc.

Si já então, quando ainda perdurava o regimen dos saldos annuaes na exploração da rêde, fôra concedido o augmento de tarifas, solicitado pela "Compagnie Auxiliaire", para que esta pudesse melhorar os salarios e adquirir algum material rodante, que dizer tres annos depois, quando a crise dos transportes chegára ao auge?

Tornou-se necessaria então a resolução extrema, que se consummou com o resgate federal e consequente transferencia da rêde ao Estado.

Já ficaram bem elucidadas as causas e factores que determinaram a elevação das tarifas ao nivel em que se acham.

E' evidente que não as inspirou o criterio economico, que normalmente deve prevalecer; é a razão financeira e transito-

ria que lhes serve de base e, terá de predominar, enquanto não se reduzirem as despesas extraordinarias de custeio.

Outras tarifas, mais baixas, neste momento, serviriam aparentemente os interesses do publico; mas a verdade é que seriam fataes aos transportes e, portanto, ao Rio Grande do Sul.

Admittida essa hypothese, forçoso teria sido contemporisar com o estado de cousas, procrastinar os grandes trabalhos de conservação extraordinaria, para reduzir o custeio á simples manutenção de um trafego difficil e precario.

E' claro que semelhante attitude constituiria um erro tanto mais grave quanto poderiam ser irreparaveis as perdas e danos que dahi adviessem para o serviço ferro-viario e para a communhão rio-grandense.

A situação era angustiosa e urgia evitar, a todo transe, a interrupção parcial ou total do trafego.

Nem foi por outro motivo, nem para outro fim, que se realizou a encampação da rêde e a sua transferencia á administração estadual. Impunha-se ao Estado o dever supremo de não poupar esforços nem despesas para restaurar de prompto um serviço publico ao qual estão ligados os vitaes interesses economicos da collectividade.

Para a consecução desse "desideratum", porém, não basta o credito publico, que será applicado exclusivamente na aquisição do material rodante, mas é necessario tambem a contribuição individual mediante o pagamento de taxas que cubram o custo dos transportes. Eis por que foi necessario elevar as tarifas ao maximo toleravel.

As criticas e reclamações, aliás sem apoio na opinião geral, clamaram contra esse augmento, que consideram exorbitante e superior ás nossas forças economicas.

Vimos noutro logar que o confronto dessas tarifas com as das principaes estradas brasileiras lhe é assaz favoravel.

Vejamos agora o que se passa alhures.

"A questão de augmento de tarifas de estradas de ferro tem sido muito controvertida e merece uma explanação especial.

Os augmentos inevitaveis, imprescindiveis, que soffreram as tarifas das nossas estradas, nada são, entretanto, quando postas em confronto com augmentos identicos que todos os paizes, pelas mesmas razões que nós, foram forçados a fazer.

No Reino-Unido, depois de elevações successivas, o augmento das tarifas ferro-viarias attingira, em 1920, para o custo das passagens 75 %, para mercadorias 112 %.

Na França, além dos augmentos já havidos, julga-se necessario nova elevação de tarifas que, entretanto, só será feita depois que o governo obtiver do parlamento autorisação para a reorganisação das estradas de ferro.

Na Italia, as passagens, conforme as classes, tiveram uma elevação que varia de 100 a 250 % e as mercadorias, conforme a "grande" ou "pequena" velocidade, tiveram um augmento de 180 a 300 % e até as tarifas de certos generos alimenticios tiveram elevação, que varia de 100 a 200 %.

Na Dinamarca, a elevação foi, para passagens, 33 e 1/3 % e, para mercadorias, 50 %.

Na Noruega, a elevação das passagens, conforme as classes, foi de 70 a 190 % e, das mercadorias, 200 %, sendo que até as tarifas para os generos alimenticios tiveram um augmento de 160 %.

Em Portugal, o augmento para passageiros e cargas, foi de 200 %.

Na Belgica, os augmentos successivos de tarifas attingem: para passageiros — de 400 a 670 %; para mercadorias — 600 %.

Nos Estados Unidos, o ultimo augmento attingiu, para a tarifa de passageiros, 60 %, e para mercadorias 65 a 80 %, conforme as zonas.

Na Austria, o augmento de tarifas para mercadorias já attingiu a 440 % e na Hungria o ultimo augmento superposto aos outros foi de 200 % para passageiros e 300 % para mercadorias."

A America do Sul não escapou á influencia perturbadora do mesmo phenomeno e nem poderia deixar de senti-la, quando realmente os seus caminhos de ferro vivem na dependencia immediata da industria europeá e americana do Norte, que lhes fornece os materiaes mais necessarios, como trilhos, locomotivas, vagões, combustiveis, etc.

Dahí os successivos augmentos tarifarios nas estradas brasileiras e argentinas.

Sabido é que estas apresentam excepcionaes condições technicas e economicas, que lhes permitem explorar um trafego intenso e assaz remunerador.

Entretanto, as empresas ferro-viarias desse paiz accordaram, no começo deste anno, novos augmentos, sob o fundamento da insufficiencia de renda para a satisfação de suas despesas obrigatorias.

Após debates prolongados, o governo argentino acaba de auctorisar a execução, a partir de 1.º do corrente mez, de novas tarifas, que consignam um augmento de 20 % sobre as anteriores.

As novas tarifas se applicam desde já á maior parte das empresas de ferro-carris argentinas, como sejam:

Pacifico, Oeste, Sul, Companhia Geral, Rosario a Porto Belgrano, Entre-Rios, Nordeste Argentino, Central de Cordova, Central de Buenos-Ayres, Provincia de Santa Fé.

Não é de admirar, pois, dada a nossa situação geographica e a ruina da viação-ferrea, que surgisse aqui a necessidade de novas tarifas, na altura das despesas extraordinarias, que cumpre realizar impreterivelmente.

Não é demais insistir numa circumstancia muito relevante e é que as tarifas rio-grandenses já eram das mais baixas do Brasil quando foram unificadas e reduzidas, pelo decr. federal n.º 9.101, de 8 de novembro de 1911, que approvou a novação do contracto celebrado com a "Compagnie Auxiliaire".

Só em Novembro de 1917 ellas receberam um augmento de 20 %, que vigorou até março de 1919, quando foram approvadas as tarifas definitivas, propostas pela então companhia arrendataria. Houve, porém, um engano de calculo da parte da companhia na elaboração das tarifas, o que redundou, na pratica, num abatimento médio de 12 % em vez do augmento proposto.

Eis porque as actuaes tarifas parecem tão altas: é que as anteriores eram demasiado baixas.

Convém agora estabelecer o confronto entre ellas e as de outras estradas brasileiras, comtanto que, em attenção á diversidade de situações, se não esqueça um só instante as pessimas condições da nossa viação-ferrea, tanto pelos graves defeitos technicos de construcção, como pelo estado em que foram recebidas as suas linhas, officinas e material rodante.

Apezar de tudo, ainda algumas de suas tarifas são mais baixas que as de outras estradas importantes, entre as quaes a Central do Brasil e a Sorocabana.

E' o que attestam os quadros abaixo reproduzidos:

Annexo n.º 6 TECIDOS NACIONAES Para 1 tonelada

PERCURSO	Viação Ferreá	Central do Brasil	Oeste de Minas	Soroca- bana
100 kms.	35\$000	45\$200	40\$000	35\$400
200 "	60\$000	86\$200	74\$000	67\$800
300 "	85\$000	123\$000	102\$000	97\$770
400 "	105\$000	155\$600	124\$000	121\$130
500 "	125\$000	184\$000	140\$000	144\$480
600 "	145\$000	208\$200	150\$000	164\$190
700 "	155\$000	228\$200	156\$000	183\$900

Annexo n.º 7 DROGAS E MEDICAMENTOS Para 1 tonelada

PERCURSO	Viação Ferreá	Central do Brasil	Oeste de Minas	Soroca- bana	S. Paulo-Rio Grande
100 kms.	35\$000	45\$200	48\$000	58\$600	52\$200
200 "	60\$000	86\$200	90\$500	107\$200	86\$000
300 "	85\$000	123\$000	127\$500	150\$940	112\$100
400 "	105\$000	155\$600	159\$000	184\$960	138\$100
500 "	125\$000	184\$000	185\$000	218\$980	164\$200
600 "	145\$000	208\$200	205\$500	253\$000	187\$200
700 "	155\$000	228\$200	220\$500	287\$020	210\$200

Annexo n.º 8 ASSUCAR Para 1 tonelada

PERCURSO	Viação Ferreá	Central do Brasil	Oeste de Minas	Soroca- bana	S. Paulo-Rio Grande
100 kms.	20\$000	27\$700	22\$500	34\$400	36\$270
200 "	35\$000	52\$950	42\$500	66\$800	58\$920
300 "	49\$000	75\$750	60\$000	90\$770	78\$200
400 "	62\$000	96\$100	75\$000	120\$130	97\$470
500 "	74\$500	114\$000	87\$500	143\$480	116\$750
600 "	86\$500	129\$450	97\$500	163\$190	130\$470
700 "	98\$000	142\$450	105\$000	182\$900	144\$180

PERCURSO	Viação Ferreá	Central do Brasil	Oeste de Minas	Soroca- bana	S. Paulo-Rio Grande
100 kms.	20\$000	27\$700	40\$000	35\$400	26\$600
200 "	35\$000	52\$950	74\$000	67\$800	43\$780
300 "	49\$000	75\$750	102\$000	97\$770	59\$220
400 "	62\$000	96\$100	124\$000	121\$130	74\$120
500 "	74\$500	114\$000	140\$000	144\$480	89\$080
600 "	86\$500	129\$450	150\$000	164\$190	90\$110
700 "	98\$000	142\$450	156\$000	183\$900	91\$190

Os transportes de cereaes continuam a ser feitos com prejuizo.

O arroz com casca foi conservado na tabella dos cereaes, mas o beneficiado, devido ao seu valor commercial e industrial, passou para a tabella do assucar, farinha de trigo, sal, matte, xarque, café, couros seccos e salgados, etc.

Taxou-se de exaggerada a tarifa do arroz beneficiado, que chegaria a 600 % a mil kilometros.

Mas esse frete maximo é de facto innocuo, porque tomando-se, por exemplo, para estação de embarque a de Cachoeira e de destino as das fronteiras, as distancias de transportes serão:

	Kilometros
Cachoeira-Livramento	395
Cachoeira-Urugayana	490
Cachoeira-Marcellino Ramos.....	650
Cachoeira-Rio Grande.....	718

Isto posto, passarei a demonstrar que a influencia das novas tarifas não prejudica os transportes e a economia rio-grandense, verificando-se, ao contrario, augmento naquelles. Os dados estatisticos, que abaixo se reproduzem, demonstram que houve augmento da tonelagem transportada na viação-ferrea depois da elevação das tarifas.

Esse facto se verifica tanto em relação ao peso global dos transportes effectuados como quanto á tonelagem dos principaes artigos de producção.

Total de mercadorias transportadas

MEZES	1919	1920	1921
	Toneladas	Toneladas	Toneladas
Janeiro	63.686	55.306	59.970
Fevereiro	59.962	51.323	55.349
Março	58.356	56.659	55.653
Abril	58.670	57.180	55.347
Maió	61.150	56.269	55.561
Junho	52.696	45.488	59.368
Julho	52.420	40.868	
Agosto	55.016	52.353	
Setembro	60.155	49.651	
Outubro	67.144	56.728	
Novembro	51.494	58.830	
Dezembro	57.684	63.063	
Total.....	698.433	643.718	341.248

Os algarismos registrados nesse quadro indicam que a estrada, quando foi recebida pelo Estado, atravessava um período de franca diminuição dos transportes e que essa situação se modificou logo após a encampação.

Assim é que no anno de 1920 circularam na viação ferrea menos 54.715 toneladas de mercadorias do que em 1919.

Essa depressão foi enorme nos dois ultimos mezes da administração da companhia ex-arrendataria, pois o numero de toneladas de mercadorias transportadas, baixou de 56.269, em maio, a 45.488, em junho, e a 40.868, em julho.

Em agosto, o primeiro mez de administração estadual, o peso das mercadorias movimentadas na rede ferro-viaria attingiu a 52.353 toneladas, o que representa o consideravel augmento de 11.485 toneladas, em relação ao mez de julho.

De agosto em diante, salvo o mez de setembro, o peso das mercadorias transportadas tem-se mantido acima de 55.000 toneladas mensaes.

Vem a proposito citar o que occorreu com o movimento de cargas na estação de Porto Alegre.

Quando o Estado recebeu a estrada, era avultada a quantidade de mercadorias que aguardava transporte na estação desta capital, havendo quem pensasse que seria necessário pelo menos um anno para descongestional-a.

Pois bem. Após a encampação, os transportes foram intensificados e em dezembro não se contava mais pedido de vagão em atrazo, conforme declarou o proprio commercio.

A estatística das mercadorias carregadas nesta cidade melhor indicará o augmento de transporte realizado pela nova administração.

Eil-a:

MEZES	Toneladas
Julho	2.401
Agosto	3.682
Setembro	4.451
Outubro	5.042
Novembro	5.492
Dezembro	5.636
Total.....	26.704

A comparação das médias mensaes do periodo de administração do Estado com a dos ultimos sete mezes da "Auxiliaire" faz vêr que houve augmento dos transportes, não só depois da encampação como depois da elevação das tarifas.

Eis os numeros:

PERIODOS	Média mensal Toneladas
Janeiro a julho de 1920 (administração da "Auxiliaire")	51.870
Agosto a dezembro de 1920 (administração do Estado)	56.125
1.º semestre de 1921.....	56.874

As novas tarifas entraram em vigor a 20 de fevereiro proximo passado, entretanto a média mensal dos transportes effectuados no primeiro semestre deste anno é superior a do anno de 1920, a dos 7 ultimos mezes de administração da "Auxiliaire" e a dos 5 primeiros mezes da administração estadual.

Mas não são sómente os numeros medios que demonstram o augmento dos transportes depois da elevação das tarifas.

Esse resultado está patentemente provado pela tonelagem total transportada, como se verifica mediante o exame do quadro comparativo do movimento de mercadorias nos primeiros semestres de 1918, 1919, 1920 e 1921.

O movimento de mercadorias, nos tres semestres comparados, foi decrescente de 1918 para 1919 e de 1919 para 1920, ao passo que se transformou em ascendente em 1921, isto é, depois do augmento das tarifas.

E' expressivo o seguinte quadro:

1.º Semestre	Diminuição toneladas	Augmento toneladas
1919	24.820	—
1920	32.295	—
1921	—	19.023

Observa-se mais que em junho proximo findo, em plena vigencia das novas tarifas, houve um augmento muito sensivel de transporte, quer em relação ao mesmo mez dos tres annos anteriores, quer em relação ao mez de maio ultimo.

Movimento de mercadorias nos primeiros semestres dos annos de 1918—1919—1920 e 1921

MEZES	TONELADAS TRANSPORTADAS			
	1918	1919	1920	1921
Janeiro	68.918	63.686	55.306	59.970
Fevereiro	61.459	59.962	51.323	55.349
Março	67.808	58.356	56.659	55.653
Abril	65.368	58.670	57.180	55.347
Maió	61.316	61.150	56.269	55.561
Junho	53.471	52.696	45.488	59.868
Totaes.....	379.340	354.520	322.225	341.248

Si da tonelagem global das mercadorias passamos ao exame das parcelas que a constituem, temos a prova de que

para o accrescimento daquella cooperaram os augmentos dos transportes de artigos da maior importancia na economia do Estado, como sejam as madeiras, os cereaes, o xarque, o sal, os productos de matadouro, o carvão de pedra e outros.

E' assim que o seguinte quadro comparativo da tonelagem de mercadorias transportadas nos primeiros semestres de 1918, 1919, 1920 e 1921 demonstra que o movimento do primeiro semestre do anno corrente foi maior do que o de igual periodo dos tres ultimos annos para o carvão de pedra, sal, pelles, xarque e productos de matadouro.

Eis os numeros, sendo o peso expresso em toneladas:

Quadro comparativo da tonelagem de mercadorias transportadas nos primeiros semestres dos annos de 1918, 1919, 1920 e 1921

ESPECIE DE MERCADORIAS	1918	1919	1920	1921
	1.º semestre	1.º semestre	1.º semestre	1.º semestre
Carvão de pedra.....	13.937	16.201	16.751	19.881
Sal	18.879	19.873	21.896	24.135
Pelles	10.454	10.500	4.734	11.965
Xarque	11.241	15.017	15.109	16.606
Productos de ma- tadouro.....	16.372	21.383	20.193	35.096

Quadro comparativo da tonelagem de madeira transportada nos primeiros semestres dos annos de 1918, 1919, 1920 e 1921

MESES	TONELADAS TRANSPORTADAS EM:			
	1918	1919	1920	1921
Janeiro	12.363	8.962	7.971	8.812
Fevereiro	9.643	8.118	10.730	8.590
Março	12.961	7.168	12.735	7.319
Abril	11.023	7.624	11.156	5.526
Maió	8.669	6.941	9.081	5.393
Junho	7.907	5.553	5.930	7.881
Totales.....	62.566	44.366	57.603	43.522

Foi o seguinte o transporte de madeiras realizado o anno passado:

Mezes	Toneladas
Janeiro	7.971
Fevereiro	10.730
Março	12.730
Abril	11.156
Maio	9.081
Junho	5.930
Julho	6.190
Agosto	6.648
Setembro	5.350
Outubro	5.741
Novembro	7.400
Dezembro	8.534

Uma cousa impressiona logo nessa estatística, e é a desproporção dos transportes nos mezes de fevereiro, março e abril, em relação ás outras parcellas.

Esse facto resulta da organização de trens especiaes para madeiras, com prejuizo de outros transportes, que deviam ser attendidos.

Outra observação resalta dos numeros reproduzidos, a qual consiste em que quando foi encampada a rêde ferro-viaria, os transportes de madeira se achavam em crise, apesar de vigorarem as tarifas antigas, como demonstra a tonelagem movimentada nos mezes de maio, junho e julho.

A nova administração recebeu a estrada em deploraveis condições de trafego, que tornavam impossivel attender simultaneamente a todos os transportes.

Em tal situação, o unico criterio a seguir era distribuir o material rodante disponivel de accordo com a importancia economica dos transportes a realizar.

Em fevereiro deste anno, foi necessario providenciar sobre os transportes de gado para os frigorificos de Pelotas e Rio Grande, afim de que estes pudessem contar com o numero de cabeças sufficientes para a matança regular.

Finda a matança, as locomotivas disponiveis foram levadas para a linha da serra e empregadas no reboque de trens de madeira, cujo transporte passou a ser intensificado.

E' o que evidenciam os algarismos constantes do quadro comparativo dos transportes de gado e de madeira, pelos quaes

se verifica que exactamente nos mezes de augmento daquelles houve diminuição destes.

Aqui estão os numeros, que afastam quaesquer duvidas:

Anno de 1921

Mezes	Madeiras	Gado vaccum
	Toneladas	Cabeças
Janeiro	8.812	2.914
Fevereiro	8.590	13.485
Março	7.319	15.802
Abril	5.526	17.057
Maió	5.393	14.054
Junho	7.881	2.297
Julho	9.308	—

Note-se que no mez de junho, tendo diminuído consideravelmente o transpote de gado vaccum, pelo encerramento da safra frigorifica, elevou-se o movimento de madeiras, que augmentou sensivelmente em julho, isto é, na plena vigencia das novas tarifas.

Estas, pois, não vieram anniquilar a industria das madeiras nem paralyzar o respectivo commercio, como se propalou.

Passemos aos transportes de gado.

As tarifas de animaes transportados em trens de carga comprehendem as tres seguintes classes: 1.^a, equinos; 2.^a, bovinos; 3.^a, porcos, carneiros, cabras e outros animaes de pequeno porte.

Vamos estabelecer o confronto, por classes, do numero de animaes, transportados nos primeiros semestres de 1920 e 1921.

1.^a classe

Mezes	1920	1921
Janeiro	359	175
Fevereiro	227	771
Março	354	663
Abril	71	131
Maió	44	749
Junho	932	291
Total	1.987	2.780

No primeiro semestre de 1921, foram transportados mais 793 animaes desta classe do que em egual periodo de 1920.

Vejamos a 2.^a classe, que é a que maior interesse apresenta, visto ser constituída pelos bovinos.

2.^a classe

Mezes	1920	1921
Janeiro	7.987	2.914
Fevereiro	11.183	13.485
Março	12.230	15.802
Abril	10.652	17.057
Maio	12.093	14.054
Junho	12.853	2.297
	<hr/>	<hr/>
Total.....	66.998	65.600

No primeiro semestre do anno vigente, foram transportadas menos 3.389 cabeças do que no mesmo periodo do anno passado.

Essa differença não provém, entretanto, da elevação das tarifas, e sim da menor duração da safra frigorifica, que começou mais tarde e terminou mais cedo do que no anno findo, e da deficiencia do material rodante, recebido pelo Estado em pessimas condições de conservação.

Durante os mezes da safra bovina deste anno os transportes de gado foram bem mais numerosos do que nos mesmos mezes do anno passado, como evidenciam as cifras relativas a fevereiro, março, abril e maio.

Nesses quatro mezes foram transportadas 46.158 cabeças, em 1920, 60.398, em 1921, sendo o accrescimo de 14.240.

A verdade é que a viação ferrea não poude transportar mais gado em pé, no primeiro semestre, deste anno, por falta de material rodante, pois teve de concentrar o disponivel na formação de trens para levar animaes para os frigorificos.

Pelo accordo feito em Bagé, e Pelotas entre o director da viação ferrea e os representantes dos frigorificos e das xarqueadas, a estrada deixou de transportar gado em pé para estas, pela impossibilidade de attender simultaneamente aos pedidos de trens das duas industrias.

Tendo sido restabelecido o transporte de gado para mata-douros, após o encerramento da safra frigorifica, foram logo

recebidos pedidos de trens para trazer bovinos de Guassú Boi e Val de Serra para S. Leopoldo e Novo Hamburgo.

As distancias entre essas estações de procedencia e destino são, respectivamente, 629 e 391 kilometros.

Ninguem poderá affirmar, de bôa fé, que impede o transporte de gado uma tarifa que o permite até na distancia de 629 kilometros e por assim dizer, de extremo a extremo do Estado, como de Guassú Boi, ás immediações de Porto Alegre.

Tratemos, por fim, dos animaes de pequeno porte, classificados na

3.^a classe

Mezes	1920	1921
Janeiro	1.686	720
Fevereiro	842	1.752
Março	750	569
Abril	859	1.093
Maió	1.667	3.429
Junho	2.988	4.465
Total	8.792	12.028

A segunda columna accusa o augmento de 3.236 cabeças em relação ao total da primeira, e é digno de nota o accrescimento dos transportes nos mezes de maio e junho, na vigencia das novas tarifas.

Recapitulando, temos o seguinte quadro comparativo do total de animaes transportados em trens de carga, nos dois primeiros semestres em exame:

Classes	1920	1921
1. ^a	1.987	2.780
2. ^a	66.998	65.669
3. ^a	8.792	12.028
Total.....	77.777	80.417

No 1.^o semestre de 1921 foram transportadas mais 2.640 cabeças do que no periodo correspondente de 1920.

O mesmo augmento de tonelagem transportada se verifica em relação aos productos de agricultura, conforme attesta o seguinte

Quadro comparativo da tonelagem transportada nos 6 primeiros mezes de 1920 e de anno de 1921

DESIGNAÇÃO	Janeiro		Fevereiro		Março		Abril		Maio		Junho		Até Junho		Augmento em 1921
	1920	1921	1920	1921	1920	1921	1920	1921	1920	1921	1920	1921	1920	1921	%
Batatas	270	380	200	257	311	298	136	468	216	404	443	666	1.577	2.420	53 %
Farinha de mandioca.....	757	1.820	641	1.779	1.061	1.762	775	1.246	867	1.126	808	1.256	4.896	3.893	84 %
Felção	778	2.727	1.062	2.072	1.650	2.706	966	1.191	759	902	541	802	5.746	10.999	92 %
Milho	1.371	1.289	732	808	577	782	287	576	490	746	621	1.029	4.078	5.230	28 %
Alfafa	1.038	1.107	800	1.074	911	716	1.107	859	1.058	1.198	942	1.284	5.860	6.327	8 %
Outros productos da agricultura.....	1.463	3.231	1.433	4.230	1.446	3.444	1.326	1.904	1.038	918	916	817	7.822	14.543	91 %
Total dos productos da agricultura.....	14.633	16.990	11.275	16.618	13.558	14.960	12.038	12.395	1.726	10.704	9.613	12.041	72.839	83.717	15 %

Verifica-se por esse quadro que no transporte total dos productos da agricultura houve um accrescimento de 15 %, no primeiro semestre de 1921 em relação a egual periodo de 1920.

Em todos os mezes deste anno os transportes foram mais elevados do que nos correspondentes ao anno findo, e deve ser notado que essa differença é muito grande nos mezes de maio e junho, isto é, sob o regimen das novas tarifas.

Nas parcellas relativas ao feijão, diversos productos da agricultura e farinha de mandioca, os augmentos de transportes foram de 92 %, 91 % e 84 %, respectivamente.

Nada mais é necessario, além dos factos, algarismos e estatistica, que foram expostos com clareza e exacção, para que seja licito affirmar que o augmento progressivo do trafego, como realmente acontece, não é incompativel com as novas tarifas, que nem anniquillaram as industrias, nem entorpeceram o commercio, conforme previsões pessimistas.

Cumpre de novo observar que essas tarifas são provisórias e que, embora prorogadas ultimamente sem prazo fixo, é provavel que não subsistam por mais de 6 mezes.

Elas serão reduzidas parallelamente com a diminuição do custo do transporte da tonelada kilometro. Terão, ainda mais, de soffrer revisões periodicas afim de acompanharem as oscillações dos valores mercantis e guardarem sempre com elles a necessaria correlação.

A politica economica do Estado, na exploração dos transportes ferro-viarios, não poderá differir da que tem elle observado na administração dos serviços portuaes e que se concretiza na gradual socialisação dos serviços publicos, mediante a reduccão e simplificação de taxas até o extremo que o orçamento publico permittir.

Esse o objectivo que será porfiado, mas que não é possivel alcançar sinão com vagar e depois de normalizada a situação.

As tarifas definitivas, que hão de obedecer a esse criterio economico e basear-se no chamado systema mixto, hoje universalmente adoptado, levarão em conta a natureza ou qualidade, o peso ou quantidade, o volume, o valor, a distancia, o manejo das mercadorias, como elementos modificadores dos transportes.

A isso acrescentarei, em remate, os seguintes conceitos luminosos de notavel engenheiro brasileiro:

“As classificações das mercadorias precisam ser tempo-

variamente revistas, para attender á situação especial dos varios artigos de commercio, de modo que a producção se desenvolva sempre. E' no maior desenvolvimento da producção que está o interesse primordial das estradas, e é incontestavel que só o frete baixo póde permittir uma expansão desta ordem, efficaz e duradoura.

Deve ser principio firme, na exploração commercial das estradas de ferro, que isto se faça em todas as opportunidades.

A criação de tabellas especiaes opera perfeitamente o desdobramento das classes, sem modificar-lhes as denominações, e attende satisfactoriamente ás necessidades permanentes ou temporarias de modificações de preços de transporte, para quaesquer artigos que se devam destacar, pelos motivos apreciados.

A classificação das mercadorias é a base de toda a tariffação." (Congresso para o estudo das tarifas ferro-viarias em 1916. Memoria do engenheiro Clodomiro Pereira da Silva, pags. 10—11).

As commissões de terras, em principios deste anno, foram reduzidas a seis, extinguindo-se as de Passo-Fundo e Lagôa Vermelha, como medida de economia.

Pela mesma razão foram suspensos os serviços de construcção de estradas coloniaes e caminhos vicinaes, demarcação de lotes, estudos e installações de povoados. Todavia, nenhuma restricção soffreram os trabalhos de conservação, ordinaria e extraordinaria, bem como os de legitimações e verificações de posses, estabelecimento de colonos e outros.

Até 31 de dezembro de 1920 registraram-se na Secretaria de Estado dos Negocios das Obras Publicas 580 medições judiciaes, em conformidade do que dispõe o Cod. do Proc. Civil e Comm., cujos arts. 726 e 727 prescrevem a remessa obrigatoria, á mesma Secretaria, de uma copia da planta e memorial descriptivo da demarcação e divisão, sob pena de incorrer o agrimensor ou escrivão em multa de 100\$ a 200\$ e de não ser homologada a demarcação ou divisão.

Creou oCodigo essa formalidade como uma contribuição para os trabalhos de organização da planta cadastral do Estado.

Por emquanto, são pouco valiosos esses subsidios, mas é de esperar que, com vagar e melhor comprehensão do al-

Terras
e
Colonisa-
ção

cance da medida, a sua observancia venha a generalizar-se com espontaneidade.

Foram discriminados e demarcados 52.815 hectares, sendo 1.144 para legitimações de posses, 8.499 para indemnisações em terras, 38.380 para divisão em lotes ruraes e 4.792 para fins diversos.

A 1.º de janeiro de 1920 existiam, em andamento, na Secretaria 200 autos de legitimação de posses; entraram depois 61 e saíram 101, durante o anno, e ficaram 160 pendentes de decisão.

Segundo uma auctorizada estimativa, possúe o Estado a superficie de 270.000 kilometros quadrados, que assim se distribuem:

campos nativos (70 %)	190.000 kmq.
terras desmattadas (7,5 %)	20.000 "
mattas (22,5 %)	60.000 "
	<hr/>
total	270.000 "
terras particulares (91 %)	246.000 "
terras publicas (9 %)	24.000 "

Toda essa area de terras devolutas está situada ao Norte, ao longo do rio Uruguay, coberta por exuberante floresta, completamente irrigada, onde se encontram innumeradas, e tambem as maiores, quedas de agua do Estado. E' ahí, portanto, que no futuro se concentrará a grande riqueza agricola.

A superficie colonizada é de 3.480.000 hectares, dos quaes correspondem 2.400.000 a nucleos de origem official e 1.080.000 a nucleos particulares.

A area colonizada excede, pois, a setima parte da area total do Estado, que é de 27.000.000 de hectares, equivalentes a 270.000 kmq.

Quanto á sua população, estimada no total de 840.000 individuos, os nucleos de origem official têm 530.000 habitantes e os particulares 310.000.

Em relação á nacionalidade, são luso-brasileiros 140.000; allemães e descendentes 330.000; italianos e descendentes, 260.000; polacos, russos e descendentes, 80.000; diversos, 30.000.

A estatística de 1920 avaliou a producção total do Estado em 1.209:231\$600, e a da região colonial em 528.731:600\$000,

o que dá, "per capita", para o Estado 604\$615 e, para a região colonial, 629\$442.

O crescimento rápido da população colonial, cuja natalidade regula 22.000 indivíduos annualmente, e, por outro lado, as facilidades e favores que promettem as empresas colonisadoras nos Estados de Santa Catharina e Paraná, explicam a emigração de colonos nossos para aquellas paragens e, sobretudo, para as terras situadas á margem direita do rio Uruguay, limite-norte do Rio-Grande do Sul com Santa Catharina.

Os preços módicos dos lotes coloniaes, a forma e prazos de pagamentos, a concessão de muitos lotes a um só individuo, a aspiração de realizar bons negocios, sinão a ambição obsidente de possuir sempre mais terra, são as causas exclusivas do phenomeno economico, que alguns erroneamente confundem com o exodo forçado, quando em verdade elle nada tem de alarmante e prejudicial ao nosso Estado, que ha de encontrar compensação nas relações de commercio com os visinhos municipios catharinenses de Cruzeiro, Chapecó, etc., cuja produção não poderá dispensar, por muito tempo, as nossas estradas de rodagem e vias-ferreas em demanda dos portos ou dos mercados internos de consumo, no Rio Grande do Sul.

A viação nos nucleos coloniaes do Estado recebeu regular desenvolvimento.

A despesa com a exploração de estradas de rodagem e caminhos vicinaes, desmattamento, terraplenos e obras de arte, attingiu a 991:454\$583.

Ficaram reconstruidos 85km,035 de estradas e 124km,229 de caminhos, com a despesa total de 295:167\$750.

Foram conservados 616km,151 de estradas e 39km,880 de caminhos, despendendo-se 249:650\$926.

Em 31 de dezembro de 1920, o numero de lotes ruraes demarcados era de 31.589, com a area total de 864.157 hectares.

Durante o anno findo, foram demarcados 1.465 lotes, sommando a area de 47.338 hectares, e foram concedidos 1.249 lotes ruraes.

As medias dos preços de venda, por hectare, foram de 50\$000, em 1919, e 60\$000 em 1920; o preço maximo em 1920, foi de 80\$000 o hectare e o minimo de 40\$000.

O numero de lotes urbanos demarcados, em 31 de dezembro de 192, era de 7.408, com a area total de 666,8 hectares,

e preços medios de venda, por metro quadrado, de 156 rs., em 1919, 220 rs. em 1920; máximo de 500 rs. e mínimo de 100 rs.

A arrecadação da dívida colonial, em 1920, montou a.
2.446:204\$902, sendo 1.141:880\$721 em dinheiro e.
1.304:324\$181 em serviços.

A receita das commissões de terras foi de 2.472:297\$855 e a despesa de 3.198:088\$360.

**Aguas
de
Irahy**

A organização da “estancia de aguas de Irahy” (fontes do Mel) continúa a ser objecto de estudos e cuidados especiaes.

Tendo em vista a capital importancia dos serviços de aguas e exgottos, que devem ser projectados previamente, afim de servirem de base ao plano das edificações urbanas, confiou-se a um notavel especialista brasileiro a incumbencia de elaborar o projecto definitivo de saneamento. Só depois de resolvido esse problema preliminar, é que poderá ser approvado o projecto urbano.

Até então todas as edificações serão consideradas de character provisorio e sujeitas á demolição ou remoção, quando se determinar.

Nessas condições já existem ali 73 habitações e 3 hotéis, dos quaes um com accomodações para 200 hospedes.

Constitue um grave problema a resolver o da captação das aguas das fontes. E' necessario evitar os defeitos que se observam noutras estancias dentro e fóra do paiz e ao mesmo tempo não desattender á conveniencia de utilizar as aguas junto ás fontes, o mais proximo que fôr possível, afim de não diminuir-lhes a thermalidade, a radio-actividade e gazes raros, que as tornam ainda mais virtuosas.

Até agora as soluções estudadas offerecem seus prós e contras, de módo que se faz mister proseguir nos estudos com o maior empenho, ou recorrer ao auxilio de technicos especialistas, nacionaes e estrangeiros.

Actualmente são provisorias as installações para a captação, bem como para o balneario.

No anno findo foi construído um novo reservatorio de accumulção, por meio de bomba a vapor, dando para alimentar 11 banheiros, 5 dos quaes ficaram installaões para a ultima estação de aguas.

Foram adquiridas machinas e aparelhos necessarios pa-

ra a installação de uma usina electrica, afim de supprir luz e força.

A frequencia á estancia de aguas cresce de anno para anno e será muito maior, provavelmente, quando estiver concluida a estrada de rodagem entre a estação de Santa Barbara e a séde de Irahý, construida em condições de facilitar o trafego ininterrupto de automoveis.

A extracção de carvão nas minas do Gravatahy, exploradas pelo Estado, tem augmentado, conforme se deprehende do seguinte fornecimento á Viação Ferrea: no 1.º semestre de 1920, 1.863t,347; no 2.º semestre de 1921 4.630t,777.

Carvão
do
Gravatahy

Verificada ali a existencia de uma jazida carbonifera de facil e abundante exploração, estarão justificadas as installações completas e aperfeiçoadas para a extracção e beneficiamento do carvão, como as que vão ser construidas.

Para esse fim abriu-se uma concorrência reservada e, após varias consultas e informações a casas inglezas e americanas, foi acceita a proposta da firma Head, Wrighton & C.^a para a vinda de um technico que, mediante observações directas e estudos, no proprio local, elaborasse um projecto completo, comprehendendo todas as operações, desde o desmonte e a elevação até a lavagem, installação electrica, para força, e ainda uma linha funicular do poço ao porto do rio Gravatahy, dondo o minerio descera em chatas.

O engenheiro inglez demorou-se aqui dois mezes, durante os quaes confeccionou o projecto das installações da superficie, depois do que regressou para a Inglaterra, donde deverá enviar o projecto das machinas subterraneas e os orçamentos da usina electrica.

Em relação ao transporte do carvão, que é outro problema importante, a solução definitiva dependerá do projecto principal para as installações e da intensidade a que attingir a exploração.

Actualmente o transporte é feito em auto-caminhões do poço até o porto da Areia ou o das Canoas, no rio Gravatahy, mas, variando muito a resistencia das estradas, conforme a marcha do tempo, esse transporte tem o inconveniente grave de ser incerto ou difficil.

Para remover esse empecilho, está projectada uma nova

estrada que irá attingir o rio, a jusante do passo das Canoas, até onde a navegação é franca e continua durante o anno.

O transporte pelo rio Gravatahy é feito até a ponte da Viação-Ferrea, onde o carvão é directamente descarregado das chatas para os vagões, por um guindaste a vapor.

No poço, além dos trabalhos de avançamento e alargamento das galerias, foram executados outros tendentes a melhorar os serviços e augmentar o arejamento, que é completo.

Quanto ao regimen do trabalho, a principio vigorou o do salario, por dia de oito horas, prevalecendo agora o de empreitadas, por ser o mais conveniente.

Almoxarifados

Por decr. n. 2.613 de 26 de julho de 1920, foram creados: um almoxarifado central, com séde nesta capital; dois almoxarifados parciaes, um para a estrada de ferro de Carlos Barbosa a Alfredo Chaves e outro para a dragagem do Sul.

Esse novo serviço se impunha, em consequencia do desenvolvimento e importancia das obras executadas por administração.

Primeiramente, é evidente que só por esse meio se poderá conseguir a maior regularidade na distribuição dos materiaes, instrumentos, ferramentas e utensilios; e depois as compras em globo serão sempre mais vantajosas do que as feitas em concorrências parciaes e em periodos curtos e variaveis.

Em geral as compras para os almoxarifados hão de ter por base a concorrência publica, uma vez por anno.

O almoxarifado central constituiu uma nova directoria da Secretaria de Estado dos Negocios das Obras Publicas e rege-se por um regulamento especial.

Negocios da Fazenda

Exportação

Resentindo-se de inevitaveis repercussões da complexa e alarmante crise economica nacional, aggravada, até mais de metade do exercicio, por factores locaes oriundos da desorganisação dos transportes ferro-viarios, que só de agosto desse anno em deante, sob a administração do Estado, começaram a ser normalizados, a exportação rio-grandense, em 1920, comparada á de 1919, accusa a diminuição de 17.693:135\$910, correspondente a 27.112.497 kilos;

Anno	Valor	Peso
1919.....	215.572:443\$110	328.586.242 kilos
1920.....	197.879:307\$200	301.473.745 "

A redução mais sensível, proporcionalmente, nas remessas para o exterior, verificou-se em relação á França, que em 1919 adquiriu aqui 12.280.496 kilogrammos, na importancia de 6.593:564\$030, ao passo que em 1920 as suas compras nos mercados rio-grandenses não excederam de 4.092.673 kilos, com o valor official de 2.164:994\$040, ou sejam menos... 4.428:569\$990, equivalentes a mais de 30 %, no valor e no peso.

Em compensação, a Allemanha que, em 1919, figurou no quadro da nossa exportação apenas com 176.500 kilos, no valor de 283:026\$400, comprou-nos em 1920 mercadorias na importancia de 3.576:049\$820, pesando 5.294.175.

Nada, em verdade, se oppõe agora a que esse paiz vá retomando entre os consumidores da produção rio-grandense o logar notavel que occupou durante largo periodo, até 1913. Nesse anno, realmente, foi elle o nosso melhor freguez na Europa: adquiriu-nos 10.618.021 kilos, no valor de 4.952:021\$780. O segundo lugar coube á Inglaterra: 10.348.238 kilos, no total de 4.492:736\$680.

A exportação geral pela barra attingiu a somma de .. 222.875.868 kilogrammos, no total de 147.601:017\$960.

De Porto Alegre procedia mais de 40 % dos productos exportados: 71.140:559\$730, com o peso de 119.778.110.

Pelas fronteiras terrestres sahiram 78.597.877 kilogrammos, com o valor de 50.278:289\$240, correspondendo a Livramento pouco menos da metade tambem desse total: 20.670:927\$400, pesando 37.822.368 kilos.

O quadro abaixo demonstra quaes foram os productos vegetaes que mais contribuíram para o valor e volume da nossa exportação no anno transacto:

	Peso em kilos	Valor official
Arroz	35.622.646	17.897:131\$160
Fumo em folha.....	6.705.523	6.994:655\$790
Farinha de mandioca.....	44.254.891	5.666:098\$480
Cebolas	11.063.869	3.319:169\$700
Herva matte.....	7.285.824	3.222:732\$730
Feijão	11.031.459	3.149:754\$190

Madeirasas	19.601.010	1.720:503\$860
Vinho	2.987.140	1.309:521\$850
Batatas	4.788.464	1.189:204\$640
Fumo desfiado	687.849	1.072:335\$780

Nas industrias derivadas da pecuaria concorreram com os maiores coefficients:

	Peso em kilos	Valor official
Xarque	35.503.502	42.570:923\$950
Banha	25.176.179	34.135:145\$790
Carnes congeladas	24.193.707	19.297:639\$600
Couros vaccuns salgados.....	12.477.067	12.316:769\$200
Lã	2.884.520	6.879:383\$700
Sebo	9.178.130	6.442:096\$050
Couros vaccuns seccos.....	1.597.010	2.779:245\$000
Gado vaccum	4.320.370	2.084:590\$000

Os dois quadros seguintes, resumindo, por classes, o peso e valor da exportação, em 1919 e 1920, mostram que foram os productos animaes e derivados os unicos que soffreram reduções, no ultimo desses annos: 162.040:670\$330, contra 142.261:723\$850, ou menos 21.778:946\$480. O augmento nos vegetaes orçou em 2.667:572\$000; nos mineraes foi de 1.112:699\$410 e nos não especificados 295:539\$050:

1919

Productos	Peso em kilos	Valor official
Animaes e derivados.....	150.935.127	162.040:670\$330
Mineraes " "	7.015.869	1.625:627\$260
Vegetaes " "	170.314.239	51.355:683\$330
Productos não especificados.....	321.007	550:462\$190
Somma.....	328.586.242	215.572:443\$110

1920

Productos	Peso em kilos	Valor official
Animaes e derivados.....	133.930.044	140.261:723\$850
Mineraes " "	8.484.506	2.748:326\$670
Vegetaes " "	158.644.601	54.023:255\$440
Productos não especificados.....	414.594	846:001\$240
Somma.....	301.473.745	197.879:307\$200

A nossa exportação para mercados brasileiros, em 1920, se distribuiu por dezeseis Estados, continuando em primeiro lu-

gar na lista dos importadores nacionaes e extrangeiros dos nossos productos a praça do Rio de Janeiro, com 81.560.215 kilos, no valor official de 49.210:921\$170.

Vêm, em seguida, São Paulo, Bahia e Pernambuco, o primeiro, com 23.146.180 kilos, sommando 20.823:410\$510; o segundo, com 22.809.528 kilos, no total de 13.443:283\$530, e o terceiro com 14.395.708 kilos, no valor de 12.595:287\$750.

Verifica-se, assim, que, tendo subido a 165.680.400 kilogrammos, com o valor de 115.479:915\$200, a nossa exportação para os demais Estados da União, couberam aos quatro mercados acima referidos 141.911.621 kilos, (85,653 %) na importancia de 96.072:902\$240 (83,1945 %), ficando para os doze restantes 23.768.779 kilos, com a cotação official de 19.407:012\$240, ou apenas 14,347 %, quanto ao peso, e 16,8055 %, quanto ao valor, relativamente ao total geral.

A exportação para o estrangeiro foi de 135.793.345, no total de 197.879:307\$200:

	Peso em kilos	Valor official
America	98.473.017	55.715:456\$940
Europa	37.020.153	26.524:707\$390
Asia	177	227\$670
Africa	300.000	159:000\$000

O Uruguay continúa em primeiro lugar entre os nossos freguezes da America: 34.802:980\$750, relativos a 59.111.160 kilos. Immediatamente abaixo figura a Republica Argentina: 14.989:024\$020, pesando 33.716.498.

Da Europa, foram as praças da Inglaterra, como nos annos anteriores, as que mais mercadorias rio-grandenses importaram: 15.447:601\$680, com o peso de 22.024.399 kilos.

Da Asia, o unico importador foi o Japão, e isso mesmo apenas de 177 kilos, no valor de 227\$670.

Quanto á Africa, exportamos sómente para Dakar: 300.000 kilos, sommando 159:000\$000.

O producto que mais influiu, no anno findo, em nossa balança commercial, foi ainda o xarque: 35.503.502 kilos, com o valor de 42.570:923\$950. Em 1919, exportamos 35.374.177 kilos, sommando 47.130:119\$440. O augmento, em 1920, no peso, foi apenas de 129.325 kilos. No valor, porém, apurou-se contra o total desse anno, uma differença para menos igual a 4.559:195\$490, explicada pela baixa de cotação do producto.

Não se deu o mesmo, felizmente, com a banha, cujo preço subiu apreciavelmente em 1920. A sua exportação nesse anno foi de 25.176.179 kilos, menos 290.079 kilos do que em 1919. Quanto ao valor, apesar dessa diminuição de peso, houve um augmento que subiu a 2.116:562\$275, ou sejam 32.018:583\$515, em 1919, contra 34.135:145\$790, em 1920.

Em relação ás carnes congeladas o movimento nos dois ultimos annos foi o seguinte:

1919: peso, 7.355.981 kilos; valor, 5.884:784\$800;
 1920: peso, 24.193.707 kilos; valor, 19.297:639\$600.

Diferença em favor de 1920: peso, 16.837.726; valor, 13.412:854\$800.

Outro artigo que, como a banha, apresentou redução na quantidade exportada, mas augmento de cotação, foram os couros salgados. Em 1919 exportamos 17.387.076 kilos, com o valor de 14.391:983\$810, contra 12.477.067 kilos, na importancia de 12.316:769\$200, em 1920.

Dentre os productos vegetaes, destacou-se grandemente o arroz, quanto ao valor: 17.897:131\$160, correspondentes a 35.622.646 kilos. Quanto ao peso, porém, occupou posição primordial a farinha de mandioca: 44.254.891 kilos, com o valor official de 5.666:098\$480.

Estatistica recentemente organizada dá á colheita do arroz, em todo o Estado, no anno de 1920, o total de 148.950 toneladas, com o valor médio de 35.748:000\$000.

Comparada a sua exportação de 1919 á de 1920, verifica-se a favor deste ultimo anno o augmento de 7.862.431 kilos, que sommam 3.121:625\$510.

A cotação do nosso arroz, que havia baixado em 1919, melhorou muito em 1920, tanto no interior como no exterior.

Tambem o volume e valor da exportação do fumo em folha augmentaram em 1920, subindo a 6.705.523 kilos, na importancia de 6.994:655\$790.

Não foram poucos, aliás, os productos, que, no balanço geral da nossa exportação, em 1920, apresentaram, igualmente, notavel accrescimento, confrontados com os do anterior, como o demonstra a relação abaixo:

Aboboras	com mais	23:716\$000
Aguardente	" "	18:024\$200

Algodão	" "	17:226\$500
Amendoim	" "	72:933\$340
Arreiaamentos	" "	89:938\$250
Arroz	" "	3.121:625\$510
Banha	" "	2.116:562\$275
Batatas	" "	254:342\$150
Bebidas	" "	26:524\$100
Cabello	" "	289:048\$105
Cal	" "	16:151\$000
Calçados	" "	265:289\$820
Camisas	" "	36:283\$600
Cangica	" "	18:647\$200
Capas	" "	62:678\$400
Carnes congeladas.....	" "	13.412:854\$800
Caronas	" "	187:671\$900
Cêra	" "	295:285\$400
Chapêos de lã.....	" "	86:444\$740
Cigarros	" "	248:547\$180
Cinza de ossos.....	" "	75:772\$440
Cobertores	" "	305:312\$000
Colla	" "	147:220\$240
Confecções	" "	21:973\$500
Couros envernizados.....	" "	16:516\$400
Couros de porco.....	" "	90:657\$900
Escovas	" "	25:085\$000
Extracto de carne.....	" "	70:252\$000
Farinha de mandioca.....	" "	294:181\$180
Fumo em corda.....	" "	169:118\$150
Fumo desfiado	" "	248:367\$500
Fumo em folha.....	" "	6.420:567\$290
Gado muar	" "	222:908\$000
Gado suíno	" "	24:880\$000
Graspa	" "	81:811\$800
Linguas	" "	156:581\$440
Machinas	" "	115:531\$680
Meias	" "	85:603\$900
Mel	" "	14:469\$250
Obras de ferro.....	" "	93:226\$900
" " madeira	" "	216:976\$430
" " palha	" "	15:421\$000
" " vidro	" "	23:205\$000

Oleo	" "	352:499\$700
Ossos	" "	26:050\$740
Panno	" "	187:359\$500
Pedras	" "	15:087\$000
Peixe secco.....	" "	171:394\$390
Pellegos	" "	40:302\$100
Perfumarias	" "	94:734\$800
Ponchos	" "	444:556\$000
Productos bovinos.....	" "	396:090\$330
Quirera de arroz.....	" "	36:660\$000
Sementes diversas.....	" "	28:432\$400
Sola	" "	55:616\$219
Stearina	" "	136:800\$000
Tecidos	" "	708:063\$000
Tramas	" "	45:165\$000
Unhas	" "	11:702\$760

Importação As estatísticas sobre a importação do Estado são, infelizmente, escassas e se referem, apenas, á importação estrangeira. Nenhum dado official existe que autorize a confrontar, approximadamente embora, o valor dos productos que adquirimos em mercados nacionaes com o dos que lhes foram por nós vendidos.

Dahi a impossibilidade de verificar o saldo real a nosso favor, no commercio inter-estadual.

Na importação do estrangeiro houve, em 1920, sobre o exercicio de 1919, um augmento de 33.876 contos: 144.189 contos contra 110.313.

Para melhor intelligencia de alguns dos phenomenos da actual crise financeira, é interessante observar o movimento expressivamente irregular dessa importação nos ultimos dez annos.

Durante esse periodo teve ella, effectivamente, o seguinte desenvolvimento, que, francamente ascensional até 1913, desceu em 1914 e 1915, em virtude da guerra européa, para retomar com vigor a linha ascendente nos doze mezes immedia-

tos, ainda em plena conflagração, e attingir em 1920, fechando o decennio, um total superior ao de 1911 em 78.479 contos:

Annos	Valor	Annos	Valor
1911.....	65.710:000\$	1916.....	51.711:000\$
1912.....	75.315:000\$	1917.....	53.689:000\$
1913.....	83.813:000\$	1918.....	79.558:000\$
1914.....	49.298:000\$	1919.....	110.313:000\$
1915.....	42.347:000\$	1920.....	144.189:000\$

Confrontado o anno de 1920 com o de 1913, que, aliás, dos anteriores á guerra, foi o de maior importação, apura-se naquelle o accrescimo de 60.376:000\$000, pouco inferior ao total de 1911.

A importação nos ultimos dois annos assim se distribuiu pelas diversas alfandegas e postos aduaneiros do Estado:

Alfandegas e postos aduaneiros	1919	1920	Differença em 1920
Rio Grande	29.818	25.438	— 4.380
Pelotas	8.575	14.664	+ 6.089
Porto Alegre.....	43.001	82.402	+ 39.401
Jaguarão	261	195	— 66
Livramento	16.796	7.546	— 9.250
Quarahy	1.181	1.145	— 36
Uruguayana	7.444	7.780	+ 336
Itaquy	1.959	1.383	— 576
São Borja.....	122	171	+ 49
Diversos	1.156	3.465	+ 2.309
Total.....	110.313	144.189	+ 33.876

Tendo subido assim, em 1920, a 144.189:000\$000 a nossa exportação, segue-se que excedeu á exportação para o estrangeiro, no mesmo anno, em 61.789:608\$000. Em 1919 tal excesso não foi além de 20.351:802\$435, mais ou menos um terço do augmento verificado em 1920.

O desequilibrio que se verificou, em 1920, no commercio geral do Brasil foi, tambem, consideravel, como consta de documentos e estatisticas federaes.

Nesse anno, exportamos 2.101.094 toneladas de mercadorias diversas, com o valor official de 1.752.247:000\$000, papel, ou £ 107.514.000. No anterior, a exportação foi de 1.907.688

toneladas, no valor de 2.178.719:000\$000, ou £ 130.065.000. Embora superior, no peso, ficou, pois, a de 1920 muitíssimo abaixo da de 1919, em relação ao valor. A diferença para menos elevou-se a 426.472:000\$000, ou £ 22.551.000.

De 1916 a 1920, a exportação total do paiz assim se exprime:

ANNOS	Papel	Libras
1916.....	1.136.888:000\$000	56.462.000
1917.....	1.192.175:000\$000	63.031.000
1918.....	1.137.100:000\$000	61.168.000
1919.....	2.178.719:000\$000	130.065.000
1920.....	1.752.247:000\$000	107.514.000

A importação nesse quinquennio foi a seguinte:

ANNOS	Papel
1916.....	810.759:000\$000
1917.....	837.738:000\$000
1918.....	989.405:000\$000
1919.....	1.334.258:000\$000
1920.....	2.078.046:000\$000

Comparada a exportação de 1920 á importação desse mesmo anno, vê-se que esta ultrapassou aquella em 325.799:000\$. Essa foi, exactamente, a importancia do "deficit" apurado ao encerrar-se, em 1920, o quadro do movimento commercial em toda a Republica. Nos annos anteriores, de 1916 a 1919, houve sempre saldos, sendo: 844.461:000\$000, ou £ 51.908.000, em 1919; em 1918, 147.695:000\$000, ou £ 8.351.000; 354.437:000\$000, ou £ 18.521.000, em 1917; em 1916, finalmente, 326.120:000\$000, ou £ 16.063.000.

Pecuaria Em 1920, consoante os calculos e estatisticas organizadas pela repartição competente, o valor dos nossos rebanhos era de 1.362.965:500\$000, relativos a 22.084.800 cabeças.

A' população bovina correspondiam, nesse total, . . . 950.178:000\$000, ou 9.171.700 cabeças; á equina, 91.295:000\$, ou 1.548.000 cabeças; á muar, 43.198:000\$000, ou 394.000 ca-

beças; á ovina, 97.663:500\$000, ou 5.059.700 cabeças; á suína, 179.114:500\$000, ou 5.757.100 cabeças; á caprina, 1.446:000\$, ou 153.100 cabeças.

Esses algarismos accusam sobre os de 1919 as seguintes differenças para mais: população bovina, 25.918:000\$000, ou 242.200 cabeças; equina, 1.545:000\$000, ou 24.800 cabeças; muar, 755:000\$000, ou 6.400 cabeças; ovina, 3.720:300\$000, ou 236.100 cabeças; suína, 30.659:500\$000, ou 850.100 cabeças; caprina, 70:600\$000, ou 7.600 cabeças.

Embora inferior á dos annos de 1918 e 1919, a cotação dos animaes para frigoríficos e xarqueadas, nestes ultimos mezes, já attingiu média mais compensadora do que a de 1920. Para a baixa verificada nesse anno e que tanto alarmou a prospera industria pastoril, concorreu primacialmente a paralysação parcial de todos os negocios, com a deficiencia de numerario e consequente retrahimento dos bancos.

No anno corrente, para peor, quando as transacções de gados começavam a se tornar mais intensas, irrompeu em São Paulo a peste bovina, determinando a adopção de medidas de rigor, por parte da Argentina e do Uruguay.

Escoando-se por esses dois paizes grande parte dos nossos productos e subproductos animaes e sendo o ultimo, especialmente, importador em alta escala do nosso gado em pé, é facil calcular os prejuisos a que taes medidas expuzeram a pecuaria rio-grandense.

Felizmente, reunida em Montevideo, no mez de maio transacto, uma commissão de technicos argentinos, brasileiros, paraguayos e uruguayos, para tratar do assumpto, todos unanimemente reconheceram a improcedencia das noticias alarmantes que então circulavam. Deante das conclusões a que chegou essa commissão e á vista da distancia da zona infectada, além das providencias energicas que o governo do Estado poz em pratica opportunamente, tanto o Uruguay como a Argentina promptificaram-se a modificar o regimen de excepção. Pouco depois, foi restabelecida, inteiramente, primeiro no Uruguay, em seguida na Argentina, a livre entrada do gado em pé e de todos os productos animaes e vegetaes de procedencia rio-grandense.

Durante os annos de 1919 e 1920, os estabelecimentos saladeris e frigoríficos abateram, respectivamente, 454.076 e 452.510 cabeças.

Consoante as médias annuaes apuradas pela Repartição de Estatística, o Rio Grande manteve-se em primeiro lugar, na America do Sul, quanto ao gado bovino abatido durante o decennio de 1909 a 1918, como o demonstram os seguintes quadros comparativos:

Annos	R. G. do Sul	Uruguay	Argentina	Paraguay	Total geral
1919.....	588.703	664.700	494.300	10.000	1.757.703
1910.....	673.786	761.564	415.800	20.000	1.871.150
1911.....	732.852	558.200	386.000	22.000	1.699.052
1912.....	793.596	551.200	382.800	37.000	1.764.596
1913.....	686.025	334.700	261.200	30.000	1.311.925
Quinquennio	3.474.962	2.870.364	1.940.100	119.000	8.404.426
Média annual	694.992	574.073	388.020	23.800	1.680.885
Proporção da média.....	41,3 %	34,2 %	23,1 %	1,4 %	100
1914.....	510.895	169.086	155.500	8.600	844.081
1915.....	483.214	117.800	170.000	22.000	793.014
1916.....	469.327	123.500	171.000	4.000	767.827
1917.....	677.932	196.200	201.800	18.000	1.093.932
1918.....	535.988	174.900	214.000	8.000	932.888
Quinquennio	2.677.356	781.486	912.300	60.600	4.431.742
Média annual	535.471	156.297	182.460	12.120	886.348
Proporção da média.....	60,4 %	17,8 %	20,5 %	1,3 %	100

Na safra do corrente anno, conforme recentes estatísticas, foram abatidos em nossos diversos frigorificos e xarqueadas 695.900 animaes bovinos, mais 241.824 do que em 1919 e mais 243.690 do que em 1920.

O numero de suínos abatidos em 1920 subiu a 1.092.330, contra 1.086.470, em 1919, para o fabrico de banha, salames, presuntos e conservas em geral.

Para o consumo publico, foram, em 1920, abatidos 76.820 ovinos, com o peso de 2.304.600 kilos e o valor médio de 1.152:300\$000, e 138.600 suínos, com o peso de 11.088.000 kilos e o valor de 6.098:400\$000.

O peso total dos bovinos sacrificados para tal fim, no

mesmo anno, subiu a 83.286.000 kilos, avallados em
66.628:800\$000.

O valor da exportação do gado em pé, no anno findo, orçor em 3.196:109\$000, contra 9.284:654\$000, em 1919. Houve, pois, em 1920, uma differença para menos de
6.088:545\$000.

A producção de couros subiu de 23.651.500 kilos, em 1919, a 23.980.300, em 1920.

A lã produzida em todo o Estado, no anno transacto, pesou 7.933.000 kilos, sendo: lãs finas, 2.579.000; mestiças, 3.265.000; grossas, 2.089.000. Sobre os de 1918, accusam esses totaes o augmento de 10,5 %.

Coube ao municipio de Uruguayana o primeiro lugar, com 730.000 kilos, assim distribuidos: lãs finas, 200.000; mestiças, 380.000; grossas, 150.000. Seguem-se-lhe os de Alegrete e Bagé, este, com 635.000 kilos; aquelle, com 665.000. De todos os municipios, porém, foi Santa Victoria do Palmar o que contribuiu com maior porção de lãs finas: 250.000 kilos, mais 15.000 do que o de Bagé, immediatamente abaixo delle nesse particular, com o total de 235.000 kilos.

A producção agricola geral subiu em 1920 a 4.117.330 toneladas, com o valor de 674.708:300\$000, contra 3.808.700 toneladas, avaliadas em 674.718:000\$000, em 1919. Augmento: no valor, 13.990:300\$000; no peso, 308.630 toneladas. A area cultivada, que era de 2.561.450 hectares em 1919, passa a ser de 2.581.300, em 1920. O accrescimo foi, pois, de 19.850 hectares, dos quaes 2.000 correspondem ás lavouras de milho.

Produ-
ção
agricola

Augmenta constantemente, como é natural, a área cultivada. Em 1916, por exemplo, não excedia de 2.438.335 hectares. No anno immediato, diminuiu sensivelmente: foi de 2.176.543. Em 1918, porém, venceu essa differença, com 2.521.127 hectares, mais 344.584 do que em 1917 e mais 82.792 do que em 1916.

Pelo seguinte quadro, facil é acompanhar as differenças que se verificaram, dentro do ultimo quinquennio, na área

utilizada pela agricultura e no peso e valor da respectiva produção:

Annos	Area em hectares	Toneladas	Valor em contos
1916.....	2.438.335	3.576.223	541.156:000\$000
1917.....	2.176.543	2.673.455	482.035:000\$000
1918.....	2.521.127	3.627.860	629.596:000\$000
1919.....	2.561.450	3.808.700	660.718:000\$000
1920.....	2.581.300	4.117.330	674.708:300\$000

A produção agrícola continúa a ser variada, abrangendo vinte e seis especies de cultura, em grande escala, como se vê do quadro abaixo:

Productos	Hectares	Toneladas	Valor médio
Milho	682.000	1.636.800	196.416:000\$000
Fructas	800.000	400.000	100.000:000\$000
Hortalicas	210.000	462.000	64.680:000\$000
Herva matte.....	190.000	180.000	54.000:000\$000
Mandioca	65.000	195.000	39.000:000\$000
Arroz	68.000	148.950	35.748:000\$000
Trigo	122.000	128.100	32.025:000\$000
Feijão	110.000	122.080	29.299:200\$000
Alfafa	33.000	198.000	23.760:000\$000
Vinho	32.000	56.000	19.600:000\$000
Canna	45.000	36.000	18.000:000\$000
Batata ingleza.....	36.000	112.710	15.779:400\$000
Aboboras	50.000	80.000	12.000:000\$000
Batata doce.....	60.000	240.000	9.600:000\$000
Fumo	32.000	16.000	6.400:000\$000
Cebola	3.000	30.000	4.800:000\$000
Amendoim	6.000	30.000	3.600:000\$000
Centeio	6.800	6.120	2.448:000\$000
Fava	7.000	7.000	1.400:000\$000
Cevada	7.500	7.500	1.350:000\$000
Aveia	6.500	7.800	1.170:000\$000
Alho	850	4.250	1.062:500\$000
Lentilha	3.600	7.200	1.008:000\$000
Alpiste	2.200	2.970	772:200\$000
Ervilha	2.200	2.200	660:000\$000
Tremoços	650	650	130:000\$000
Somma.....	2.581.300	4.117.330	674.708:300\$000

Os preços dos principaes productos acima, em 1921, foram, para a exportação, os seguintes, todos elles, excluído o trigo, inferiores aos que vigoraram em 1920:

	1920	1921
Milho	10\$800	9\$000
Trigo	18\$000	18\$000
Farinha de mandioca...	7\$800	6\$000
Feijão	13\$800	10\$500
Batatas	14\$400	10\$800
Arroz descascado.....	31\$800	24\$000
Arroz com casca.....	18\$000	12\$000

Esses os preços da pauta official. A's cotações commerciaes correspondem cifras mais altas. Por atacado, observaram-se estes:

	1920	1921
Milho	11\$000	8\$500
Trigo	25\$000	28\$000
Farinha de mandioca...	7\$000	6\$000
Feijão	18\$000	25\$000
Batatas	12\$000	9\$000
Arroz descascado.....	39\$000	30\$000
Arroz com casca.....	18\$000	12\$000

Tanto o trigo como o feijão alcançaram preços superiores aos do anno anterior. Os restantes, inclusive o arroz, soffreram reduções sensiveis.

Para o varejo, outras foram, tambem, as cotações:

	1920	1921
Milho	12\$100	9\$400
Trigo	27\$500	30\$800
Farinha de mandioca...	7\$700	6\$600
Feijão	19\$800	27\$500
Batatas	13\$200	9\$900
Arroz descascado.....	42\$900	40\$000

Exceptuados, igualmente, os do trigo e do feijão, os preços de 1921 ficaram todos aquem dos de 1920.

Estabele- Melhorou, relativamente, nos ultimos mezes, a situação
elmentos do commercio bancario, cujo movimento tende, assim, a se
bancarios normalizar.

Ao encerrar-se o exercicio de 1920, os seis bancos rio-
 grandenses tinham em caixa 75.119:788\$000, com um capital
 realizado de 63.250:000\$000. O activo dos mesmos, que mon-
 tava a 1.336.221:617\$000, no dia 31 de dezembro de 1919, pas-
 sou a ser de 1.397.510:610\$000, em igual data de 1920. O
 augmento, pois, subiu a 61.298:993\$000, accusando, entre-
 tanto, em relação ao que se verificou de dezembro de 1918 a
 dezembro de 1919, no total de 387.615:063\$000, a differença
 de 326.316:070\$000 para menos.

Os depositos nesses bancos ascendiam a 871.573:797\$000;
 os emprestimos a 736.854:674\$000; o fundo de reserva a
 51.162:278\$000, tudo no ultimo dia do anno transacto.

Tambem nessa data o capital nominal subscripto era de
 116.500:000\$000.

Quanto ao activo dos bancos estrangeiros que aqui ope-
 ram, tambem em numero de seis, o accrescimo foi de
 48.558:906\$000, ou 167.982:562\$000, em 1920, contra
 119.423:656\$000, em 1919. O dinheiro em caixa e os deposi-
 tos, no dia 31 de dezembro de 1920, elevavam-se, respectiva-
 mente, a 16.581:065\$000 e 81.368:754\$000. Os emprestimos
 sommavam 77.694:170\$000.

Na mesma data, o saldo a favor dos depositantes, na
 Caixa Economica, era de 19.609:600\$963.

As caixas de depositos particulares do Estado, apresen-
 tavam, então, o saldo de 14.130:484\$730, tambem em favor
 dos depositantes.

Na Junta Commercial, o movimento foi o seguinte:

	1919	1920
Contractos	53.981:788\$396	59.169:277\$096
Distractos	9.335:524\$519	11.683:731\$847
	<hr/>	<hr/>
Saldo.....	44.646:263\$877	47.485:545\$249

Differença a favor do ultimo desses annos: 2.839:281\$371.

Segundo as ultimas estatisticas, existiam, em todo o Estado, no anno transacto, 13.050 fabricas e officinas, incluidas as de pequenas industrias, atafonas, etc., com o capital de 224.010:170\$000. No mesmo anno, as casas commerciaes espalhadas em todo o territorio rio-grandense, em numero de 16.596, empregavam o capital de 370.650:000\$000.

A produccão industrial, agricola e pastoril, dos setenta e dois municipios foi calculada em 1.209.231:600\$000.

Apurou-se, tambem, especialmente, que, em 1920, funcionavam, no Estado, 5.639 fabricas e estabelecimentos, por atacado e a varejo, sujeitos ao imposto de consumo, assim divididos, por especie:

Fumo

Numero de estabelecimentos	108
Capital	3.800:000\$000
Valor da produccão.....	5.000:000\$000
Numero de operarios.....	1.200

Bebidas

Numero de estabelecimentos.....	3.514
Capital	11.000:000\$000
Valor da produccão.....	19.000:000\$000
Numero de operarios.....	6.000
Numero de machinas.....	102
Numero de toneis, pipas e bordalezas.....	15.169
Outros depositos.....	18.591
Capacidade em litros.....	20.988.692

Calçados

Numero de estabelecimentos	740
Capital	3.100:000\$000
Valor da produccão.....	15.100:000\$000
Numero de operarios.....	2.055
Força motora H. P.....	218
Numero de machinas.....	684

Esta-
tistica
Industrial

Conservas

Numero de estabelecimentos.....	277
Capital	21.080:000\$000
Valor da producção.....	17.000:000\$000
Numero de operarios.....	3.700

Tecidos

Numero de estabelecimentos.....	40
Capital	17.000:000\$000
Valor da producção.....	35.500:000\$000
Numero de operarios.....	3.600
Força motora H. P.....	3.263
Numero de machinas.....	734
Numero de teares.....	1.456
Numero de fusos.....	44.530

Chapéos

Numero de estabelecimentos.....	134
Capital	1.300:000\$000
Valor da producção.....	4.300:000\$000
Numero de operarios.....	720
Força motora H. P.....	167
Numero de machinas.....	146

Especialidades Pharmaceuticas

Numero de estabelecimentos.....	200
Capital	1.350:000\$000
Valor da producção.....	3.550:000\$000
Numero de operarios.....	320

Perfumarias

Numero de estabelecimentos.....	85
Capital	550:000\$000
Valor da producção.....	1.400:000\$000
Numero de operarios.....	180

Vinagre

Numero de estabelecimentos.....	43
Capital	160:000\$000
Valor da produção.....	1.700:000\$000
Numero de operarios.....	100
Numero de vinagreiras.....	359

Velas

Numero de estabelecimentos.....	25
Capital	1.050:000\$000
Valor da produção.....	2.350:000\$000
Numero de operarios.....	140

Café

Numero de estabelecimentos.....	158
Capital	1.100:000\$000
Valor da produção.....	6.000:000\$000
Numero de operarios.....	200
Força motora H. P.....	759
Numero de machinas.....	166

Manteiga

Numero de estabelecimentos.....	309
Capital	150:000\$000
Valor da produção.....	2.000:000\$000
Numero de operarios.....	350

Phosphoros

Uma fabrica em S. Leopoldo: capital.....	700:000\$000
Valor da produção	1.650:000\$000
Numero de operarios.....	150

Louças e vidros

Numero de estabelecimentos.....	4
Capital	540:000\$000
Valor da produção.....	230:000\$000
Numero de operarios.....	250

Ferragens

Numero de estabelecimentos	2
Capital	800:000\$000
Valor da producção.....	1.650:000\$000
Numero de operarios.....	60

Espartilhos

Numero de estabelecimentos	5
Capital	218:000\$000
Valor da producção.....	150:000\$000
Numero de operarios.....	60

Porto do Rio Grande A receita do porto do Rio Grande subiu, em 1920, a 3.915:414\$185 e a despesa a 2.590:051\$171. Apurou-se, portanto, o saldo de 1.325:363\$012.

Os serviços de tramways e luz electrica, por sua vez, renderam, no mesmo anno, 997:911\$507. Tendo montado a .. 1.573:851\$172 a respectiva despesa, verificou-se, assim, o deficit de 575:939\$665, que foi coberto pelo saldo do porto, cuja importancia liquida baixou, por isso, a 749:423\$347.

Com as construcções novas do porto do Rio Grande foram dispendidos, no anno passado, 1.009:345\$379, assim divididos: cáes Swift, 992:527\$828; outras obras, 16:817\$551. Em 1919, a despesa com o cáes Swift foi de 152:642\$164; com outras obras, 71:129\$616.

Todas essas quantias foram levadas á conta de capital e serão, opportunamente, indemnizadas pela União ao Estado, nos termos do dec. n. 14.124, de 7 de abril de 1920.

Elevou-se a 562, com-759.006 toneladas de registro, o numero de navios entrados no porto do Rio Grande, pela barra, durante o anno de 1920. No exercicio anterior, haviam entrado 462, arqueando 471.746 toneladas. Diferença para mais, a favor de 1920: navios, 100; toneladas, 287.260.

No porto novo, atracaram 1.944 embarcações; no velho, 760. Ao todo, 2.704 embarcações diversas, 2.348 nacionaes e 356 estrangeiras, com o registro de 1.176.748 toneladas.

Foi o seguinte o movimento, sempre crescente, de mercadorias em transito pelo porto do Rio Grande, durante o ultimo triennio:

1918.....	362.741 toneladas
1919.....	373.428 "
1920.....	408.869 "

Realizada a encampação das obras da barra e porto do Rio Grande, tratei logo da revisão do seu regimen tarifario, de modo a pô-lo de accordo com as nossas necessidades, dentro da orientação economica que sempre nos tem guiado.

Estudado cuidadosamente o assumpto, submetti á vossa aprovação a nova tabella de taxas, que foi adoptada pela lei n.º 262, de 25 de novembro de 1920. O governo federal foi tambem ouvido a respeito, em obediencia ao contracto existente entre o Estado e a União, e, embora esta manifestasse discordancia com algumas das reduções propostas, especialmente as relativas ás taxas de capatazias para productos nacionaes, resolvi mandar executar integralmente a tabella, como faculta a clausula XXXIII do referido contracto.

As novas tarifas consignam modificações notaveis.

Quanto á atracação, por exemplo, foram os rebocadores que trabalham na bacia do porto isentos de qualquer tributo. Pela tabella anterior, eram elles, para o effeito da cobrança da taxa, equiparados aos navios em serviço de carga ou descarga. Para se eximirem a esse pagamento, refugiavam-se os rebocadores em pontos distantes do ancoradouro principal, o que não poucos inconvenientes acarretava, por isso que assim ficavam elles, muita vez, impossibilitados de attender com a necessaria presteza aos navios que dos seus auxilios não podem prescindir.

De identica isenção participaram as embarcações que se empregam no transporte de passageiros e carga entre Rio Grande e S. José do Norte e na conducção de agua doce.

As estatísticas autorizam a fixar em 10 a média diaria de rebocadores em serviço no porto. Estabelecidas a base de 300 dias uteis de estadia e a média de 30 metros para cada uma dessas embarcações, apura-se que, com a isenção, deixam

os seus proprietários de despender annualmente quantia superior a 63 contos. Essa economia, como é natural, redundou, ali, em barateamento do serviço de reboques.

No que se refere á utilização do cáes, a nova tabella consagra a isenção integral de quaesquer tributos para as operações que consistirem em alivios ou descargas intermedias no porto. Além disso, reduziu de 50 % a taxa que incide sobre o carvão nacional. A redução equivale a 1\$250 por tonelada. O movimento annual de carvão, naquelle porto, póde ser calculado em 120.000 toneladas. Assim sendo, os favores que esse minereo passou a gosar, ali, sóbem a 150:000\$000, annualmente.

Não ficaram nisso, porém, as providencias que o governo entendeu de adoptar, em beneficio do commercio de hulha negra rio-grandense. Outras vantagens lhe foram concedidas nas taxas de capatazias, cuja revisão, aliás, teve em mira favorecer não só a esse, mas a todos os productos nacionaes, importados ou exportados.

A tabella da "Compagnie Française" fixava para o carvão nacional a taxa de 4\$000, por tonelada; para outras mercadorias, 6\$102, ou 200 réis por volume até 50 kilogrammas e 100 réis por dezena de kilos que excedessem.

A tabella do Estado assim dividiu as suas taxas, nesse particular: sal e assucar, por tonelada, 1\$500; carvão e outras mercadorias, 2\$000.

Durante o exercicio de 1920, segundo o relatorio do respectivo administrador, o movimento de productos nacionaes, no porto do Rio Grande, foi o seguinte:

carvão	55.224 toneladas
sal	8.071 "
assucar	5.867 "
outras mercadorias	90.623 "

Essas 159.785 toneladas renderam, de taxas de capatazias, 658:989\$545. Pela tabella posta em vigor no corrente anno, o producto da referida taxa, sobre essa tonelagem, não excederia de 312:601\$000, ou, menos 346:388\$545, equivalente a mais de 50 %.

Como se viu, o carvão entrou a pagar meros 1\$250, nas taxas de utilização do cáes e 2\$000 nas de capatazias. A redução, por tonelada, foi, assim, de facto, igual a 3\$250.

A modificação das taxas de capatazias, logicamente, determinou a das de armazenagem. Em vez de 19\$400, no primeiro mez de armazenagem, cada tonelada de mercadoria passou a pagar apenas 7\$400. Tendo montado essas armazenagens a 47:937\$259, durante o exercicio de 1920, verifica-se que pela nova tabella baixariam ellas a 29:651\$000, ou sejam, menos 18:286\$259.

As reduções e isenções decretadas pelo Estado, desde a encampação do porto, sommam, em média, por anno, 1.180 contos, importancia de que a administração estadual, espontaneamente, abriu mão em beneficio exclusivo do commercio e que representa 30 % da renda do porto.

Esse, o aspecto propriamente financeiro. Mas, como é logico, o governo não se preocupou unicamente com elle. Outros foram estudados e resolvidos. Assim, visando a facilitar os trabalhos portuarios, foi permittida a baldeação de mercadorias junto ás boias; instituiu-se o armazenamento de cargas gróssas nos pateos do porto; modificou-se a tabella dos reboques realizados pela administração, etc. Auctorizou-se, tambem, a armazenagem fluctuante para o carvão nacional, além de outras providencias que concorrem, igualmente, para a maior rapidez dos serviços do porto e seu indispensavel barateamento.

Estiveram armazenados no porto desta capital durante o anno passado 23.560 volumes, com 2.083.687 kilos. As taxas arrecadadas elevaram-se a 501:638\$313, mais 121:739\$525 do que em 1919.

Porto
da
capital

De 1915 até 31 de dezembro de 1920, a renda do cáes sommou 1.711:942\$301.

Em 1920 estiveram nelle atracadas 1.062 embarcações da navegação interior e exterior, contra 438, em 1919.

Como tive occasião de informar-vos, noutra parte desta mensagem, a 1.º de agosto do corrente anno foi inaugurado, officialmente, o porto da capital.

A tabella de taxas, adoptada por decreto n. 2.804, de 31 de maio de 1921, é, em conjuncto, identica á do porto do Rio Grande. Occupar-me-ei aqui unicamente das principaes, as que de mais perto interessam á navegação e ao commercio.

Estão sujeitas, por exemplo, ás taxas de \$002,5, por kilogrammo, quando desembarcadas, e de \$001,25, quando bai-

deadas, — taxas essas de utilização de cães e conservação do porto, — todas as mercadorias que forem carregadas, descarregadas ou baldeadas dentro da baía do porto. O carvão nacional, cereaes, etc., pagarão sómente 50 % dessas taxas.

As mercadorias de importação estrangeira serão obrigatoriamente descarregadas no cães e ficam, além dessas taxas, sujeitas mais ás seguintes: capatazias, de accôrdo com a legislação federal; armazenagens, si nellas incidirem, e de guindastes, no caso de serem retiradas dos porões das embarcações.

Assim, as mercadorias de importação estrangeira pagarão:

Taxa de utilização do cães e conservação do porto, por tonelada.....	2\$500
Taxa de capatazias, por volume até 50 kg.....	\$200
Por dezena ou fracção de dezena que exceder	\$100

Os volumes de mais de 2 ½ metros cubicos de dimensão, ou de uma tonelada, pagarão o duplo das taxas de capatazias. As taxas de capatazia serão de 4\$000 para aduelas de madeira, carvão, cebolla, areia e sal a granel. Qualquer outra mercadoria a granel e, bem assim, barras de ferro, panellas, tijollos, vergalhões, quando pesarem até 15 kilogrammos, pagarão pela primeira tonelada 9\$700; por tonelada excedente, 10\$000.

A exportação para o estrangeiro ou para os portos nacionaes continuará a ser feita nos trapiches, docas ou pontes particulares e, nesse caso, sujeita apenas a 2\$500 por tonelada de taxa de utilização do cães e conservação do porto, excluidos os cereaes e a farinha de mandioca, que pagarão apenas 1\$250, por tonelada.

As mercadorias importadas de portos nacionaes e que independem de despacho alfandegario, continuarão a ser descarregadas nos trapiches, docas e pontes particulares, pagando 2\$500 por tonelada.

O serviço de transporte de mercadorias entre Porto Alegre e os portos fluviaes do interior, é gravado com a taxa de 1\$250 por tonelada, unicamente.

A taxa de atracação em qualquer dos casos acima só é devida quando a embarcação effectivamente atracar no trecho de cães inaugurado.

As taxas a que estão obrigados os proprietários ou consignatários da mercadoria são as do expediente, das capatazias e de armazenagens. As mercadorias de importação estrangeira, de despacho sobre agua e que não são abertas para a sua conferencia, quando forem descarregadas nas pontes e trapiches particulares, ficarão sujeitas a todas as taxas portuarias, como si tivessem descarregado no cáes, exceptuadas as de armazenagem.

As taxas de armazenagem para a importação estrangeira são as seguintes:

Até 30 dias: 1 % ao mez, sendo simples, ou 2 %, sendo dobrada.

Até 60 dias: 1,5 % ao mez, sendo simples, ou 3 %, sendo dobrada.

Até 90 dias: 2 % ao mez, sendo simples, ou 4 %, sendo dobrada.

Pelo tempo que decorrer, além de 90 dias — 3 % ao mez, sendo simples, ou 6 % sendo dobrada.

Mercadorias nacionaes, quando recolhidas aos armazens alfandegados, pagarão: De cada semana de armazenamento taxa igual ás de capatazias, accrescidas de 50 %.

Gozarão de armazenagem livre: por 8 dias, as mercadorias a exportar; por 5 dias, as mercadorias importadas de portos nacionaes. Os prazos de armazenagem livre serão contados dos dias ou noites seguintes á descarga ou recolhimento da mercadoria.

Estão isentas das respectivas taxas as mercadorias que baldearem de uma para outra chata, afim de ser pela ultima descarregadas no cáes ou nos navios que as devem transportar. A baldeação definitiva para o navio e a descarga no cáes ficarão sujeitas, porém, ás taxas regulamentares. Tambem são isentas as mercadorias que baldearem dos navios ancorados no porto para chatas intermediarias, que, após, as venham descarregar no cáes. A operação de descarga no cáes, porém, ficará sujeita á taxa respectiva. Estão igualmente isentas das taxas as operações de baldeação que consistirem em alivio de navios ancorados no porto, para os efeitos de poderem estes franquear os baixios, quer do porto, quer dos canaes da lagôa. As chatas que não puderem transbordar parte ou todo carregamento, após sua chegada no porto, por não ter havido praça nas embarcações que deveriam conduzir a mer-

cadória, poderão conservar-se carregadas no porto, aguardando nova praça, independente do pagamento de taxas, pelo prazo máximo de 10 dias, contados do dia seguinte ao de sua chegada.

O serviço de armazenamento de inflammaveis continuará a ser feito pelas empresas particulares, que o exploram nesta capital, até que o Estado o institua, como annexo dos serviços do porto. As embarcações que conduzirem explosivos não poderão atracar ao cães, antes de previamente se desembarcarem delles, ao largo, na conformidade da legislação federal.

De 1.º a 31 de agosto, primeiro mez de seu funcionamento, os serviços do porto da capital apresentaram o seguinte movimento:

Embarcações que operaram na bahia:

De cabotagem e longo curso.....	102		
Do serviço fluvial.....	1.535	Total.....	1.637

Movimento de mercadorias:

COM OS MERCADOS EXTRANGEIROS:

Importação	1.836.644 K.	
Exportação	6.941.930 K.	8.778.574 K.

COM OS MERCADOS NACIONAES:

Importação	9.750.438 K.	
Exportação	9.486.588 K.	19.237.026 K.

Movimento fluvial:

Importação	25.307.000 K.	
Exportação	3.897.000 K.	29.204.000 K.
Total.....		57.219.600 K.

Estes algarismos autorizam a prevêr um movimento annual de 18.500 embarcações, com 700.000 toneladas effectivamente manipuladas.

Confrontando os dados acima com os do Rio Grande, relativos ao exercicio de 1920, no total de 2.704 embarcações, com 408.000 toneladas de carga, verifica-se que o porto da capital offerece sobre aquelle as seguintes percentagens de augmento: 684 % quanto ás embarcações que operam no porto e 171 %, quanto ao movimento de cargas.

No tocante á situação financeira, é ella representada, no mesmo periodo, pelos seguintes algarismos:

Receita portuaria	89:636\$270
Despesa	35:588\$58C

Do saldo de 54:047\$690, foram recolhidos ao Thesouro, 35:000\$000; em cofre existem 14:508\$490 e inverteram-se em moveis e utensilios (inventario) 4:539\$200.

Convém, entretanto, esclarecer que a receita acima, de 89:636\$270, se acha desfalcada de quantia superior a 35:000\$000, correspondente a taxas ainda não arrecadadas e relativas a serviços prestados no periodo em exame, por isso que só após 3 mezes de effectivo trafego poderá ter o porto normalizado a sua arrecadação, que, na phase de trafego parcial, orçará por 120:000\$000 mensaes.

Os dados estatisticos que ahí ficam habilitam, pois, a orçar em cinco mil contos a receita annual provavel do porto, quando estiverem, proximamente, inauguradas as secções fluvial e de cabotagem, tomando-se por base a tabella actual, evidentemente modica, em face da dos demais portos da Republica.

Orçada em 29.498:607\$882, a receita de 1920 elevou-se, entretanto, a 37.488:301\$381. A differença para mais foi, assim, de 7.989:693\$499. Receita

Sobre a arrecadação de 1919, no total de 32.461:356\$648, a de 1920 accusa um accrescimo de 5.026:944\$733, correspondente ao augmento real de 13,40 %.

Para tal augmento contribuíram, principalmente: porto do Rio Grande, 4.913:325\$690, contra 919:139\$951, em 1919,

ou mais 3.994:185\$739; loteria do Estado, mais 1.628:665\$120, relativos á quota incerta, apurada em balanço annual, de accordo com o contracto; imposto de industrias e profissões, mais 540:850\$869; imposto territorial, mais 442:859\$377.

Dentre as fontes de receita cuja producção em 1920 foi menor do que em 1919, destacaram-se as seguintes: exportação, menos 890:607\$728; transmissão de propriedade inter vivos, menos 741:111\$526; divida de colonos, menos 419:708\$874; eventuaes, menos 384:430\$299; divida activa, menos 109:572\$980.

O decrescimo do primeiro desses impostos foi consequencia menos da diminuição do volume e valor dos productos exportados do que das novas e continuas reduções e isenções por vós votadas, de conformidade com a promessa constitucional.

Desde 1903 até 1920, as importancias que o Estado deixou de arrecadar, em virtude de taes reduções, sôbem a 7.963:679\$514, descontadas as taxas addicionaes, escolar de 5 % e 1,5 % da exportação pela barra, calculadas, nesse periodo, em 1.909:367\$615.

Do total não recebido de 7.963:679\$514, correspondem: aos productos da industria pastoril, 3.639:627\$856; aos da industria fabril, 2.316:451\$653, e aos da lavoura, 2.007:600\$005, todos assim amplamente beneficiados pelos effeitos da politica economico-fiscal que aqui se observa, em obediencia ao art. 47, § 1.º da nossa Constituição.

Despesa A despesa ordinaria do Estado, para o exercicio de 1920, foi orçada em 23.200:867\$362. A realizada, porém, sommou 26.182:116\$708, accusando o excesso de 2.981:249\$346, determinado pelo encarecimento de materiaes indispensaveis aos diversos serviços e obras. Para attender a esse excesso, abri, por occasião do encerramento do exercicio, o necessario credito extraordinario, conforme decreto n.º 2.823, de 25 de junho transacto.

Confrontada a despesa com a receita, verifica-se o saldo de 11.306:184\$673, por conta do qual foi custeada a despesa extraordinaria, que, orçada em 4.692:100\$000, e elevada, posteriormente a 5.557:100\$000, subiu, no emtanto, a

6.929:601\$991. Para cobrir esse excesso de 1.372:501\$991, foi aberto credito extraordinario, por decreto n.º 2.824, de 25 de junho tambem deste anno.

Os augmentos decretados elevaram de mais 400:000\$000 a verba para aquisição ou conservação de edificios; de mais 20:000\$000 a destinada á construcção de estradas; de mais 82:000\$000 a de reparação de estradas; finalmente, de mais 363:000\$000 a verba de terras e colonisação.

A despesa especial, computada em 17.260:000\$000, subiu a 20.237:968\$738, ou, mais 2.977:968\$738. Este excesso foi attendido pelo credito extraordinario de que trata o decreto n.º 2.825, de 25 de junho ultimo.

A despesa especial, custeada com dinheiro dos depositos particulares, provém da execução dos seguintes serviços e obras: canal de Porto Alegre a Torres; dragagem dos canaes interiores e fixação de dunas; estrada de ferro de Carlos Barbosa a Alfredo Chaves; sondagens geologicas e exploração de jazidas carboníferas; serviço da divida de encampação da barra, porto, tramways e luz electrica do Rio Grande.

Parte da despesa especial foi attendida com o saldo de 4.376:582\$682, verificado entre a receita e as despesas ordinaria e extraordinaria.

O pagamento dos restantes 15.861:386\$056 correu por conta dos depositos particulares.

Durante o anno de 1920, foram abertos varios creditos no estrangeiro, afim de attender ao pagamento de material adquirido para os serviços seguintes: Creditos abertos

para a estrada de ferro de Carlos Barbosa a Alfredo Chaves, dollars 433.425,44/100, em 23 de fevereiro; 48.120 dollars, em 23 de abril; 219.400 dollars, em 4 de maio, e 5:000\$000 em 11 tambem de maio;

para a estrada de ferro de Palmares a Conceição do Arroio, 12.250 libras, em 13 de abril; 125.928 dollars, em 31 de maio; 2.400 dollars, em 16 de junho;

para a Viação Ferrea do Rio Grande do Sul, 330.000 dollars, em 8 de outubro; 15.200 dollars, em 25 do mesmo mez; 403.000 dollars, em 31 de agosto; 27.478, em 29 de dezembro; 8.902.030 francos belgas, em 22 tambem desse mez.

Todos esses credits já se acham encerrados e pagos, exceptuada apenas, dos 8.902.030 francos belgas, a quantia de 2.322.801, que será paga por occasião do embarque do resto do material encommendado.

São facilmente calculaveis os prejuizos a que o Estado se viu exposto, em virtude das oscillações do cambio, que elevaram extraordinariamente o custo real dos materiaes por elle importados e de que não podia prescindir.

Os onze credits abertos fóra do paiz, em 1920, mas liquidados, em grande parte, no corrente anno, subiram a 15.866:803\$570, dos quaes 10.894:245\$380, ou mais de dois terços, se destinaram ao pagamento de materiaes adquiridos para a Viação Ferrea, desde a data da sua encampação até julho findo.

As cambias necessarias foram sempre adquiridas mediante concorrência entre os bancos desta capital, tanto nacionaes como estrangeiros.

Balanço geral Excluidas, naturalmente, as terras devolutas, avaliadas em 100 mil contos, o patrimonio disponivel do Estado, ao ser encerrado o seu balanço geral, no dia 31 de março ultimo, subia a 26.609:681\$122, importancia da differença do activo, que era de 139.565:428\$168, sobre o passivo, que sommava 109.955:747\$046.

Tendo sido de 29.383:492\$618 o saldo liquido verificado em igual data de 1920, apura-se a favor de 1921 o accrescimo de 226:188\$504, proveniente da compra de varios immoveis.

Divida passiva Como em 1919, a divida interna fundada, em 1920, sommava 37.171:950\$000 e assim se decompunha: 51:150\$000 em titulos de credito, sem juros, desde 15 de abril de 1895, não trazidos a resgate pelos interessados; 743:500\$000, em apolices ao juro de 5 %; 4.946:100\$000, em apolices ao juro de 6 %; 4:000\$000, em apolices, sem juros, que, como os titulos de credito, não foram ainda apresentadas a resgate, apesar de sorteadas em 1916, e 31.427:200\$000, correspondentes a 68.320.000 francos, preço da transferencia ao Estado de todos

os contractos que a "Compagnie Française du Port de Rio Grande do Sul" tinha com o governo federal, para construção e uso e gozo das obras de melhoramentos da barra do Rio Grande e porto da cidade do mesmo nome e de todos os contractos com a Intendencia Municipal dali, referentes á viação urbana e fornecimento de força e luz electricas.

Descontada desses 31.427:200\$000 a quantia de 5.359.000 francos, ou 2.465:140\$000, relativa á transferencia dos contractos com a referida Intendencia, restam 28.962:060\$000 ou 62.961.000 francos, correspondentes á concessão do porto, obras, materiaes e accessorios, exceptuado o custo das obras da barra, a cargo da União.

No exercicio corrente, a divida interna fundada foi accrescida de 12.500:000\$000, importancia recebida, por emprestimo, dos Bancos Pelotense e Portuguez do Brasil, em virtude de contracto que com elles aqui assignei, em 24 de novembro de 1920, utilizando-me assim da vossa auctorização contida na lei n. 257, art. 2.º, de 1.º dos mesmos mez e anno.

Empres-
timo
interno

Essa importancia, destinada á aquisição de material para a Viação Ferrea e reparação da sua via permanente, foi entregue em duas parcelias, uma de 6.500:000\$000, outra de 6.000:000\$000, respectivamente em 1.º e 21 de fevereiro do corrente anno.

A quantia recebida corresponde á metade do valor total do emprestimo, que é de 25.000:000\$000, garantido por apolices de conto de réis cada uma. A segunda série da emissão, será de 12.500:000\$000, ficando os referidos bancos com o direito ou não de tomal-a nas mesmas condições da primeira, em outubro do corrente anno.

O typo liquido do emprestimo foi fixado em 95 %, ao juro annual de 7 %, que deverá ser pago semestralmente e sempre nos primeiros oito dias dos mezes de outubro e abril de cada anno. O prazo do resgate é de 30 annos, contado da data do pagamento da primeira parcella da primeira série. O Estado, porém, reservou-se a faculdade de resgatal-o em qualquer época, no todo ou em parte. A amortização far-se-á de accordo com a annuidade necessaria ao pagamento dos juros e resgate das apolices no prazo de 30 annos, por meio

de sorteios, que terão início em 1926, sobre o total dos títulos emitidos.

Pela clausula setima do respectivo contracto ficou o Estado obrigado a obter do governo federal a admissão dos títulos do emprestimo á cotação na Bolsa do Rio de Janeiro, o que, sem demora, conseguiu. Obrigou-se ainda o Estado a pagar a commissão inicial de $1\frac{1}{2}\%$ sobre cada parte do emprestimo, para occorrer a qualquer eventualidade de augmento de despesas ou onus no repasse publico, e tambem a manter constante e permanente serviço no Rio, a cargo da filial do Banco Pelotense ali, mediante a commissão de um oitavo por cento ($\frac{1}{8}\%$), para o pagamento de juros e transferencia dos títulos nominativos do emprestimo, nos moldes da Caixa de Amortisação. Tal transferencia ficará suspensa durante o mez que preceder ao do pagamento do juro semestral.

Divida especial	A divida especial, fluctuante e tambem interna, proveniente dos depositos de que o Estado se utiliza por emprestimo, em dezembro do anno findo era de 21.429:550\$126, sendo:	
	Depositos de orphãos, interdictos e sentenciados, ao juro de 5 %.....	6.763:715\$402
	Idem de responsaveis, tambem ao juro de 5 %	535:349\$994
	Idem das caixas de depositos particulares, ao juro de 6 %.....	14.130:484\$730
	Somma	21.429:550\$126

Por decreto n. 2.688, de 20 de novembro de 1920, os juros annuaes dos depositos particulares foram elevados a 7 %.

Está em dia o serviço dos juros de toda a divida, que foram pagos rigorosamente por semestres vencidos. Foi feita tambem, opportunamente, a primeira amortisação da emissão relativa á encampação do porto do Rio Grande, com o resgate de 78 apolices de 500 francos cada uma, no total de 39.000 francos.

Além das responsabilidades acima enumeradas, o Estado tem mais as seguintes:

Por depositos communs, em dinheiro, sem juros	1.071:667\$818
Por depositos publico-judiciaes, em dinheiro, igualmente sem juros.....	957:172\$016

Por depositos communs, em titulos e valores	1.695:370\$310
Por depositos de orphãos e interdictos, idem, idem	12:046\$727
Por depositos publico-judiciaes, idem, idem	1.013:122\$925
Por depositos de mutuarios de casas de penhores, em dinheiro, sem juros.....	4:964\$900
	<hr/>
	4.754:344\$696

Sob a garantia do Estado, foram realizados os emprestimos abaixo, constantes das mensagens anteriores:

Emprestimo contrahido pela Intendencia de Porto Alegre, com garantia do Governo do Estado, de 600.000 libras esterlinas, ao juro de 5 % ao anno, amortisação de 1.1027 por cento, tambem annual, resgate total em 35 annos e typo 85, conforme contracto lavrado em 4 de junho de 1909 em Amsterdam, entre a municipalidade de Porto Alegre, representada por José Gosting e Frederick J. Benson & Company, banqueiros inglezes.....	£	600.000
Emprestimo contrahido pela Intendencia de Pelotas, com garantia do Governo do Estado, de 600.000 libras esterlinas, ao juro de 5 % ao anno, amortisação de 0,47767 por cento, tambem annual, resgate em 50 annos, annuidade £ 32.866 (juros e amortisação) e typo 89, conforme contracto lavrado em 7 de dezembro de 1910 entre a municipalidade de Pelotas e os banqueiros Emilio Erlanger & Comp.	£	600.000
Emprestimo contrahido pela Intendencia Municipal do Rio Grande, ao typo par, juro de oito por cento ao anno (8 %), amortisavel em 50 annos, lei n.º 208 de 28 de novembro de 1916 e contracto de 13 de janeiro de 1917.....		8.500:000\$000

Emprestimo auctorisado em favor da Intendencia Municipal de Rio Grande, ao typo par, juro oito por cento ao anno (8 %), amortisavel em 50 annos, lei n.º 232 de 23 de novembro de 1917 e contracto de 27 de novembro de 1919.....	1.000:000\$000
Emprestimo "ad referendum" da Assembléa dos Representantes em favor da Intendencia Municipal de Rio Grande, ao typo par, juro oito por cento ao anno (8 %), amortisavel em 50 annos, decreto n. 2.744 de 14 de fevereiro de 1921 e contracto de 7 de março de 1921...	1.000:000\$000
Emprestimo contrahido pela Intendencia Municipal de Bagé, typo par, juro annual de oito por cento (8 %), amortisavel em 25 annos, contracto de 10 de maio de 1917 e lei n. 217 de 1 de dezembro de 1916.....	3.500:000\$000
Credito de 20:000\$000 em conta corrente, aberto á Intendencia de Taquary no Banco da Provincia do Rio Grande do Sul, com garantia do Governo do Estado em 14 de dezembro de 1905, vencivel em 14 de dezembro de 1915, juro de 9 % ao anno e amortisação annual de 20 %..	20:000\$000
Emprestimo contrahido pela Escola de Engenharia, typo par, juro annual de oito por cento (8 %), amortisavel em 50 annos nos termos do decreto federal n.º 3.198 de 30 de novembro de 1916 e decreto estadual n. 2.273 de 30 de maio de 1917	3.340:000\$000
Emprestimo contrahido pela Companhia Estrada de Ferro Taquara ao Canella, hoje João Corrêa & Filho, proprietarios da mesma Estrada, juro annual de oito por cento (8 %), amortisavel em 10 annos, contracto de 26 de dezembro de 1917.....	1.000:000\$000

Até agora não teve o Estado necessidade de tornar effectiva nenhuma das garantias que a esses emprestimos

offereceu. Não só os serviços de juros como os de amortizações são sempre attendidos promptamente, excluidos apenas os relativos á Estrada de Ferro de Taquara ao Canella. A firma responsavel não tem pago os juros vencidos. Da importancia total do emprestimo foram retirados 899:650\$000, que, com os juros, em atrazo 264:709\$000, se elevam agora a 1.164:359\$000.

Do emprestimo da Intendencia de Porto Alegre foram, até 1920, effectuados vinte e quatro pagamentos semestraes, do fundo de amortisação, cada um no valor de £s 5.321, no total de 79.718,4; quanto ao juro do fundo de amortisação, os pagamentos montaram a £s 14.660,12 o que eleva a £s 94.378,52 a importancia resgatada. Restam £s 505.621,48.

Do emprestimo da municipalidade de Pelotas, foram amortizadas £s 53.900. Restam £s 546.100.

A emissão do da Intendencia de Rio Grande somma actualmente 8.241:000\$000. Opportunamente serão emittidas apolices no valor dos 259 contos restantes.

O de 1.000 contos, auctorizado pela lei n. 232, e o de igual quantia, "ad-referendum" dessa Assembléa, conforme decreto n. 2.744, ambos para a mesma Intendencia, ainda não foram por esta utilizados. Não teve começo, por isso, a emissão das respectivas apolices.

Do emprestimo de Bagé todas as apolices já foram emitidas. Do total de 3.500:000\$000, tiveram applicação, até julho ultimo, 1.964:996\$467. Como dos de Rio Grande, não foi feito deste emprestimo nenhum resgate, por datar de pouco tempo a respectiva emissão.

O de Taquary, movimentado, em conta corrente, pela propria Intendencia e cujo prazo foi prorogado, apresenta actualmente o saldo devedor de 8:592\$800.

No da Escola de Engenharia, foram já resgatados titulos pertencentes ao Banco Nacional do Commercio, por cancellamento, no total de 22:500\$000. Encontram-se, assim, em circulação, 3.317:500\$000.

A receita do Estado, durante o primeiro semestre do corrente anno, subiu a 21.577:251\$762, segundo os balancetes dos de 1921

exactores, sujeitos naturalmente á revisão do Thezouro, contra 20.138:698\$727 em igual periodo de 1920, ou mais 1.438:553\$035.

A despesa ordinaria, no mesmo periodo, elevou-se a 11.296:609\$651 e a extraordinaria a 1.768:673\$695. A especial somou 7.316:955\$698.

A receita apresenta sobre a despesa ordinaria o saldo de 10.280:642\$111. O saldo absoluto sobre as despesas ordinaria, extraordinaria e especial foi de 1.195:012\$718.

Senhores Representantes.

Tenho a honra de saudar-vos cordialmente e de congratular-me comvosco pela auspiciosa inauguração da 9.^a legislatura dessa patriotica Assembléa.

Encerrando esta summaria exposição dos negocios publicos, ocioso é acrescentar que serei solícito em ministrar outras quaesquer informações de que porventura carecerdes.

Saúde e Fraternidade.

(Assig.) *A. A. Borges de Medeiros.*

Palacio da Presidencia, em Porto Alegre, 20 de setembro de 1921.

MENSAGEM ESPECIAL

Senhores Representantes.

Na fôrma do art. 20 n. 7 da Constituição, tenho a honra de apresentar ao vosso exame e deliberação o projecto do orçamento da receita e despesa do Estado para o exercício de 1922.

RECEITA — A receita foi orçada em 40.770:000\$000, excedendo em 6.470:000\$000 á prevista para o exercício corrente na importancia de 34.300:000\$000.

Apesar de haver tomado por base, para a previsão orçamentaria, a média da arrecadação de cada uma das fontes de renda no ultimo triennio de 1918 a 1920, a receita de 40.770:000\$000, orçada neste projecto, é superior em 3.281:698\$619 á de 37.488:301\$381 arrecadada em 1920, não sómente por ter sido ali incluído, como nova fonte de renda, o producto da venda de carvão das minas de Gravatahy na importancia de 250:000\$000 annuaes e augmentada de mais 498:361\$687 a receita do porto de Porto Alegre com a ampliação dos respectivos serviços, inaugurados a 1.º de agosto findo, como tambem por ter sido elevada a estimativa da renda dos impostos sobre aguardente e alcool, heranças e legados, fumos e bebidas, industrias e profissões e taxa judiciaria.

Effectivamente, parece-me opportuna e conveniente a revisão das tabellas destes impostos.

As taxas em vigor sobre aguardente e alcool, foram creadas pelas leis ns. 185, de 2 de dezembro de 1914, e 203, de 25 de novembro de 1916, na razão de 300, 600 e 150 réis por litro, respectivamente sobre a aguardente, o alcool puro e o alcool desnaturado. As mesmas leis, porém, facultaram aos commerciantes e fabricantes o pagamento do tributo á saída da mercadoria dos depositos officiaes e alambiques, antes de sua distribuição ao consumo, mediante taxas menores, tambem respectivamente de 120, 240 e 60 réis.

Ora, embora se devam manter sem alteração as taxas de 300, 600 e 150 réis para o producto distribuido ao consumo, parece, entretanto, razoavel que não seja maior de 50 % a redução que essas taxas venham a soffrer quando exigidas á saída da mercadoria dos depositos officiaes e alambiques. Por isso, proponho que, para esse caso, sejam ellas fixadas em 150, 300 e 80 réis, em vez de 120, 240 e 60 réis. Essa modificação é, aliás, bem moderada.

A tabella vigente para pagamento do imposto sobre heranças e legados, annexa ao regulamento approved pelo decr. n. 551, de 6 de dezembro de 1902, exige inadiavel revisão. As taxas ahí estabelecidas não correspondem á evolução do nosso direito civil nem estão ao nivel das exigencias fiscaes actuaes.

Em sua quasi totalidade, são as mesmas que já se encontravam em antigos regulamentos provinciaes.

A taxa de 15 % entre collateraes, a de 20 % entre extranhos, a de 10 % entre conjuges legatarios um do outro por disposição testamentaria já eram consignadas ha 35 annos no regulamento de 16 de março de 1886. A de 1 % em linha recta, entre descendentes e ascendentes, foi creada ha 28 annos pela lei n. 4, de 23 de fevereiro de 1893. A de 5 % entre conjuges, não havendo herdeiros necessarios, ascendentes ou descendentes, foi instituida pela lei n. 69, de 28 de novembro de 1908. Assim, julgo acertado estabelecer para a successão em linha recta 2 %; entre conjuges, quando não houver herdeiros necessarios, 10 %; entre conjuges, por testamento, havendo herdeiros necessarios, 15 %; entre parentes collateraes até o 6.º grau, contado por direito civil, 20 %; entre extranhos, 25 %.

Não menos opportuna é a modificação na tabella do imposto de consumo sobre fumos e bebidas.

As taxas mandadas observar pela lei n. 267, de 30 de novembro de 1920, que orçou a receita e a despesa do Estado para o exercicio corrente, são evidentemente diminutas. As que ora proponho apenas approximam-se das taxas federaes comprehendidas no regulamento a que se referem os decretos ns. 14.648, de 26 de janeiro, e 14.693, de 25 de fevereiro do corrente anno.

Mas, ainda assim, são bem inferiores á generalidade das taxas federaes e a sua adopção não será, portanto, nociva ao commercio e á industria.

O imposto de industria e profissão é cobrado de conformidade com as tabellas annexas ás leis ns. 178, de 22 de dezembro de 1913, e 248, de 2 de dezembro de 1919. Reconhecida, porém, a deficiencia dessas tabellas, determinei que nellas se fizesse acurada revisão para melhor distribuição do imposto e inclusão de novas industrias e profissões, ainda fóra de tributação. Dentro de poucos dias submetterei esse trabalho á vossa apreciação.

Impõe-se tambem a alteração da lei n. 70, de 28 de novembro de 1908, que dispõe sobre a cobrança da taxa judiciaria. Tendo-se em vista que os magistrados, os funcionarios do ministerio publico e os escrivães e officiaes de justiça são hoje remunerados pelos cofres publicos e que as partes interessadas nos feitos não se acham mais sob o regimen das custas, é de vér que a taxa fixada ha 13 annos na citada lei n. 70 não póde permanecer inalteravel.

Substitutiva das custas, essa taxa se destina á remuneração dessa classe de funcionarios, cuja situação procurei melhorar revendo a respectiva tabella, na qual consignei a elevação de vencimentos e a criação de novos cargos, determinados pelas necessidades do serviço publico.

Em consequencia vos proponho que a taxa fixada no art. 2.º daquella lei passe a ser de 4 % até 10:000\$000 e de 2 % sobre o que exceder desta quantia e que o limite maximo a que se refere o art. 3.º seja de 4:000\$000, qualquer que seja o valor das causas. Nas que se processarem nos juizos em que os escrivães ainda percebam custas a taxa será de 1/2 % e o limite maximo de 600\$000. As que forem processadas nos juizos de districtos que não sejam os das sédes, pagarão a taxa de 1/2 %.

A taxa judiciaria em 1920 produziu 586:114\$424 e a despesa orçada com a tabella da Justiça para 1922 eleva-se a 2.936:211\$000.

DESPESA ORDINARIA — A despesa ordinaria, orçada em 34.086:736\$409, excede em 2.478:233\$296 á prevista para o corrente exercicio e que é de 31.608:503\$113.

Passarei a indicar as differentes parcelas que concorrem para esse augmento.

Por decretos ns. 2.750 e 2.829, respectivamente, de fevereiro e julho do corrente anno, foram elevados os venci-

mentos dos funcionarios do gabinete da Presidencia, importando esse augmento na quantia de 26:580\$000.

A tabella da justiça accusa um accrescimo de 361:515\$000, proveniente da melhoria de vencimentos dos juizes de comarca, districtaes e promotores, bem assim com a elevação a nove do numero de desembargadores.

Attendendo ao extraordinario desenvolvimento, em geral, do expediente dos cartorios de orphãos, do civil e crime, consignei tambem uma equitativa remuneração para os respectivos ajudantes.

A comarca de D. Pedrito, passará á categoria de 2.^o entrada, attento o seu desenvolvimento e a sua situação fronteiriça.

Por conveniencia do serviço e regularidade de escripturação, creei uma nova tabella para a Casa de Correção, desmembrando-a da tabella da Policia.

Do mesmo modo e por identicos motivos separei da tabella Collectorias, dando-lhes tabellas proprias, os serviços de fiscalisação dos impostos de consumo e os de agentes especiaes dos depositos particulares.

Por decreto n. 2.771, de 22 de abril p. p., foram fixados os vencimentos dos funcionarios da Repartição de Estatística, trazendo essa modificação um augmento de despesa de 19:056\$000.

Na tabella das collectorias entraram duas novas: a de Santa Rosa, no municipio de Santo Angelo, que abrange a circumscripção territorial dos 5.^o, 6.^o, 7.^o e 9.^o districtos daquelle municipio, e creada por decreto n. 2.738, de 28 de janeiro p. p., e a de Mostardas, que opportunamente será installada.

Na tabella de juros e amortisação, encontrareis um augmento de 2.977:000\$000, sendo 1.750:000\$000 relativos aos juros do emprestimo — Viação Ferrea — no valor de 25.000:000\$000, e 1.000:000\$000 para as apolices emittidas em virtude da encampação do porto e serviços de tramways e luz electrica da cidade do Rio Grande, no valor de 31.427:200\$000, que fiz incluir como previsão ás inconstantes oscillações cambiaes.

Por decreto n. 2.834, de 15 de julho p. p., foram organisados os serviços da administração do porto de Porto Alegre, trazendo essa organização um augmento de despesa, como vereis, de 500:753\$000.

Na tabella das Obras Publicas, verificareis um accresci-

mo de despesa de 258:205\$000, para o qual contribuiu, como factor principal, a Commissão de Dragagens e Canaes Interiores, creada por decreto n. 2.777, de 26 de abril p. p.

Na tabella da direcção do porto e barra do Rio Grande, encontrareis um decrescimo de despesa de 2.766:972\$000, somma das verbas de 1.500:000\$000 e 1.600:000\$000 para — custeio, conservação e conclusão das obras da barra, do porto, etc., e combustivel —, as quaes passaram para o orçamento extraordinario, por serem despesas da natureza das que constituem essa tabella unica.

DESPESA EXTRAORDINARIA — Na despesa extraordinaria, o augmento principal foi o de duzentos contos de réis (200:000\$000) na verba destinada ao proseguimento das obras de palacio, afim de ser concluido o corpo da frente, no qual já se acha installado o Governo.

Além desse, ha os augmentos de 60:000\$000 na verba de construcção ou aquisição e conservação de edificios diversos e 20:000\$000 na de construcção ou aquisição e conservação de edificios escolares, necessarios ao proseguimento de obras que se acham em execução e o de 27:000\$000 na verba de conservação de estradas.

Considerando-se que no orçamento para o exercicio corrente foi consignada a verba de 100:000\$000 para a macadamisação da estrada de rodagem de Porto Gomes a Venancio Ayres e que a proposta não incluye dotação para esse serviço, por já estar terminado, conclue-se que a verba de conservação de estradas teve uma majoração de 127:000\$000, o que provém do augmento de extensão kilometrica das estradas de rodagem conservadas.

As verbas, destinadas á construcção e reparações de estradas, pontes, terras e colonisação, foram orçadas de accordo com os serviços e obras em andamento.

Foram transferidas da despesa ordinaria para a extraordinaria as verbas relativas ao combustivel e ao material para o custeio, conservação e conclusão das obras do porto e barra do Rio Grande e seus annexos, separando-se a parte relativa ao porto da que corresponde á barra.

Por esse modo, a classificação de taes despesas não sómente fica em harmonia com o systema orçamentario do Estado mas tambem com a contabilidade adoptada, pois que as despesas da barra têm escripturação separada da do porto.

DESPESA ESPECIAL — As verbas da despesa especial foram calculadas de conformidade com os orçamentos para o proseguimento das obras em execução.

A verba destinada aos melhoramentos da navegação fluvial e lacustre (canal de Porto Alegre a Torres) foi reduzida de 230:000\$000, por não ser necessaria a dotação para estudos e pelas economias resultantes da conclusão da estrada de ferro de Palmares a Concelção do Arroio e da diminuição dos trabalhos de construção, em observancia ao plano de obras em execução.

Para as obras do cães da capital foram consignados mais 708:000\$000, de modo que o serviço da construção do cães de 6 metros tenha a intensidade correspondente á capacidade de producção do estaleiro de fabricação de blocos, do que resultará economia no custo do metro linear de muralha, e ainda para serem armados os armazens, cujas ossaturas metallicas já se acham nesta capital.

A verba para os serviços de dragagem e balisamento dos canaes interiores foi orçada em 2.734:000\$000, ou mais 34:000\$000 do que a do exercicio corrente, em consequencia do proseguimento da dragagem por administração, uma vez que foi rescindido o contracto com a "Société Française", e para a aquisição de boias necessarias ao balisamento dos canaes que vão sendo abertos.

A verba para a construção da estrada de ferro de Carlos Barbosa a Alfredo Chaves passou de 1.780:000\$000 para 3.080:000\$000, o que representa um augmento de 1.300:000\$000, proveniente do desenvolvimento dos trabalhos empreitados e da necessidade de aquisição de trilhos para o assentamento da linha, na extensão em que deve ficar concluido o movimento de terra.

Por fim, a verba relativa ás sondagens geologicas e exploração carbonifera foi elevada de 1.045:000\$000 a 1.512:000\$000, por ser necessaria a aquisição de machinas apropriadas ao augmento da producção.

Saúde e Fraternidade.

(Assig.) *A. A. Borges de Medeiros*

Palacio da Presidencia, em Porto Alegre, 26 de setembro de 1921.