


Coleção
Documentos
38

O CONTRABANDO NA FRONTEIRA MERIDIONAL DO BRASIL:

A PERSPECTIVA DO ESCRITOR
ALBINO COSTA

FRANCISCO DAS NEVES ALVES

CENTRO DE
LITERATURAS
E CULTURAS
LUSOFONAS
E EUROPEIAS

CLEPUL
Faculdade de Letras da
Universidade de Lisboa

FCT
Fundação
para a Ciência
e a Tecnologia



**O CONTRABANDO NA FRONTEIRA
MERIDIONAL DO BRASIL:
A PERSPECTIVA DO ESCRITOR
ALBINO COSTA**





DIRECTORA: MARÍLIA PULQUÉRIO FUTRE PINHEIRO



**BIBLIOTECA
RIO-GRANDENSE**

DIRETORIA

PRESIDENTE – FRANCISCO DAS NEVES ALVES
VICE-PRESIDENTE – PEDRO ALBERTO TÁVORA BRASIL
DIRETOR DE ACERVO – MAURO PÓVOAS
1º SECRETÁRIO – LUIZ HENRIQUE TORRES
2º SECRETÁRIO – RONALDO OLIVEIRA GERUNDO
TESOUREIRO – VALDIR BARROCO

Francisco das Neves Alves

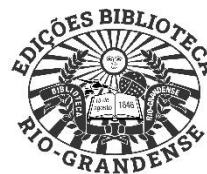
O CONTRABANDO NA FRONTEIRA MERIDIONAL DO BRASIL: A PERSPECTIVA DO ESCRITOR ALBINO COSTA



- 38 -



UIDB/00077/2020



Lisboa / Rio Grande
2021

Ficha Técnica

- Título: O contrabando na fronteira meridional do Brasil: a perspectiva do escritor Albino Costa
- Autor: Francisco das Neves Alves
- Coleção Documentos, 38
- Composição & Paginação: Marcelo França de Oliveira
- Capa: Mapa encartado no Memorial apresentado ao Exmo. Sr. Ministro da Fazenda sobre a alfândega no Livramento e o contrabando na fronteira do Rio Grande do Sul, elaborado por Albino Costa.
- Centro de Literaturas e Culturas Lusófonas e Europeias, Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa
- Biblioteca Rio-Grandense
- Lisboa / Rio Grande, Janeiro de 2021

ISBN – 978-65-89557-05-0

O autor:

Francisco das Neves Alves é Professor Titular da Universidade Federal do Rio Grande, Doutor em História pela Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul e realizou Pós-Doutorados junto ao ICES/Portugal (2009); à Universidade de Lisboa (2013), à Universidade Nova de Lisboa (2015), à UNISINOS (2016), à Universidade do Porto (2017), à PUCRS (2018) e à Cátedra Infante Dom Henrique/Portugal (2019). Entre autoria, coautoria e organização de obras, publicou mais de cento e cinquenta livros.



Conselho Editorial

Alvaro Santos Simões Junior (Universidade Estadual Paulista – Assis)

António Ventura (Universidade de Lisboa)

Beatriz Weigert (Universidade de Évora)

Carlos Alexandre Baumgarten (PUCRS)

Eloisa Helena Capovilla da Luz Ramos (UNISINOS)

Ernesto Rodrigues (CLEPUL – Universidade de Lisboa)

Francisco Topa (Universidade do Porto)

Gilda Santos (Real Gabinete Português de Leitura)

Isabel Lousada (Universidade Nova de Lisboa)

Isabel Lustosa (Fundação Casa de Rui Barbosa)

João Relvão Caetano (Cátedra CIPSH de Estudos Globais – CEG)

José Eduardo Franco (CEG e CLEPUL – Universidade de Lisboa)

Maria Aparecida Ribeiro (Universidade de Coimbra)

Maria Cristina Firmino Santos (Universidade de Évora)

Maria Eunice Moreira (PUCRS)

Tania Regina de Luca (UNESP)

Vania Pinheiro Chaves (CEG e CLEPUL – Universidade de Lisboa)

Virgínia Camilotti (UNIMEP)

Eis o círculo vicioso das medidas administrativas tendentes a reprimir o contrabando, adotadas nestes últimos 20 anos. De um lado os representantes políticos do Estado, descurando a fronteira para interpretar os sentimentos do maior número da população, aglomerada no litoral; por outro lado, o comércio das três grandes praças do litoral, reclamando medidas de rigor contra a fronteira, cujas regiões, desde há 50 anos, busca em vão absorver. Por último vem a maioria dos empregados da Fazenda, em missão especial do governo, elaborar seus relatórios de acordo com as Praças do comércio do litoral, sem estudar devidamente as condições originais do comércio terrestre.

Albino Costa

ÍNDICE

Albino Costa, escritor e economista.....	13
Memorial sobre o contrabando.....	41

**ALBINO COSTA, ESCRITOR E
ECONOMISTA**

Albino Costa nasceu em Portugal, no ano de 1857, foi economista jornalista e poeta. Veio jovem para o Brasil, tendo se radicado por significativo tempo no Rio Grande do Sul, onde fundou e dirigiu o jornal *Correio do Sul*, de Livramento, em 1882. Também dirigiu *A Pátria*, da cidade de Pelotas, entre 1885 e 1888¹. O próprio Costa se apresentava como filho do lavrador Manoel da Costa, natural de Cedrim, freguesia lusa do concelho de Sever do Vouga, na província do Douro. Obteve a naturalização, tornando-se cidadão brasileiro desde 1889, a partir de um dos primeiros atos da nova forma de governo no Brasil, incorporando em sua nacionalidade os estrangeiros então residentes em seu território².

Quando “saiu da casa de seus país, em Cedrim”, Albino tinha “entre os onze e os doze anos”, vindo “a procurar, na aventura da emigração, recursos para o seu viver futuro, nem sequer sabendo ler corretamente” e “entregue às incertezas do mais imprevisto destino”. No Brasil, consegue “instruir-se e educar-se e fazer-se a si mesmo, sem nenhuma proteção estranha, sem frequência de cursos oficiais” e “sem conquista de diplomas”. Depois de algum tempo, inseria-se “no campo das letras ligeiras” e, depois de “paciente labor”, penetrava “nos mananciais da erudição crítica, tornando-se singularmente versado em investigações de historiador, em averiguações de geógrafo e até

¹ MARTINS, Ari. *Escritores do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 1978. p. 161.; e VILLAS-BÔAS, Pedro Leite. *Notas de bibliografia sul-rio-grandense – autores*. Porto Alegre: A Nação; Instituto Estadual do Livro, 1974. p. 147.

² COSTA, Albino. *As epopeias da raça*. Rio de Janeiro: Tipografia de *O Farol*, 1922. p. 39.

mesmo em especialidades científicas”, associando tais pendores com a caminhada “pelas escarpas laboriosas do trabalho incansável”³.

A partir de suas vivências no Brasil, Costa “desbrava-se a si mesmo, ensina-se, instrui-se” e “coloca-se na fila dos intelectuais que o circundam”, tomando “o seu lugar na vanguarda” dentre alguns deles, passando a contar com o reconhecimento “do seu talento e da sua ilustração”. Praticou, “desde os vinte anos, o jornalismo local e, assenhoreando-se de todos os méritos e sutilezas do ofício” vem a fundar “jornais, onde acorrem-se a unir-se-lhe brilhantíssimos colaboradores”. Ao cercar-se de livros, “estuda a fundo as histórias portuguesa e brasileira”, não somente “em relatos didáticos, mas nas grandes crônicas, em documentos arquivados, apurando a verdade e a filosofia dos acontecimentos, pela guia interna da sua crítica”. Também “familiariza-se com os trabalhos dos grandes cosmógrafos e encontra novos fatos e novos argumentos elucidativos para a história do período das navegações”, bem como “toma conhecimento com os clássicos, que lê, aponta e profunda”, desde os mais tradicionais até “os modernos e os contemporâneos”. O escritor “frequenta e vasculha bibliotecas, tombos e arquivos, com erudita paciência”, além de empreender “dispendiosas viagens na América e na Europa, para saciar o seu gosto e prosseguir suas investigações”, nos “grandes repositórios”. Seduziam-no “os estudos geográficos”, notadamente aqueles sobre “a sua pátria de origem e a sua adotiva”, além de desenvolver o “estro poético”, diante do convite das

³ COSTA, Fernandes. Post-scriptum – Albino Costa, a sua pessoa, a sua vida e a sua obra. In: COSTA, Albino. *Cedrim*. Lisboa: Tipografia Editora José Bastos, 1915. p. 162-163.

“seduções literárias”. Ainda desenvolveu “a vocação de bibliófilo”, vindo a juntar e acumular “uma opulenta e variada livraria”⁴.

Na associação entre as ações profissionais e as culturais, Albino Costa foi apresentado como “homem de negócios, tirocinado largamente na labuta comercial, com predisposições para encarar e aprofundar as feições econômicas das indústrias como elementos de riqueza social”, estando “preparado para a concepção e gestão de grandes empresas”, antevendo “os resultados delas com singular clarividência”. À ação empreendedora, “seu espírito se deleitava e responsabilizava nas suavidades da cultura artística”, atuando como “homem de letras, não superficial, mas profundamente sabedor”. Desse modo, não se deixou “suplantar pelos prosaísmos fatais da vida prática, intensamente ativa, a que desde a infância fora obrigado a entregar-se”, mas também demonstrou “pendor lírico” e “gosto pelo enciclopedismo”. Nessa linha, foi descrito como “um estudioso desvelado, um escritor sério, um poeta cheio de inspiração e de sentimento, um apaixonado investigador de antiguidades e obscuridades históricas”, bem como “um solícito analista das questões sociais e, sobretudo, um homem prático, um homem moderno, capaz de por a máxima soma de energias físicas ao serviço da sua vontade ilustrada e inteligente”⁵.

⁴ COSTA, Fernandes. Post-scriptum – Albino Costa, a sua pessoa, a sua vida e a sua obra. In: COSTA, Albino. *Cedrim*. Lisboa: Tipografia Editora José Bastos, 1915. p. 176-177.

⁵ COSTA, Fernandes. Post-scriptum – Albino Costa, a sua pessoa, a sua vida e a sua obra. In: COSTA, Albino. *Cedrim*. Lisboa: Tipografia Editora José Bastos, 1915. p. 159 e 162.

Sua atuação como pesquisador também foi destacada, a partir da constatação de que, ao visitar Lisboa, consumiu “seu tempo, na maior parte, dentro da Biblioteca Nacional e da Torre do Tombo, a folhear velhos papéis e velhos livros”, vindo “a opulentar o cabedal dos seus conhecimentos geográficos e históricos”, bem como “a coligir dados e apontamentos para documentação de obras planeadas, de longo e demorado preparo”, na elaboração das quais atuava “instantaneamente”, continuando “a escavar e arquivar subsídios”. Além disso, “às noites, não o seduziam espetáculos, nem botequins”, pois “deleitava-se, amador anônimo e generoso comprador, em passar seus serões nas lojas dos alfarrabistas melhor fornecidos”. Por outro lado, “estudou o funcionamento e a economia de alguns dos estabelecimentos oficiais”, em que eram “laboradas indústrias similares daquelas que, no Brasil, a sua atividade” cultivava. Para tal visita a Portugal, não teria trazido “cartas de apresentação, nem de recomendação”, assim como “não procurou conhecer, pessoalmente, nenhum dos vultos literários” lusos, ainda que tivesse boas relações com “homens de letras” em “sua pátria de adoção”. Também não esteve em nenhuma “redação de jornal”, ainda que atuasse como jornalista “por mais de vinte anos”⁶.

Durante sua estada em Portugal, ganharia notoriedade com a doação de um aeroplano, feita ao governo luso, como resposta a uma campanha popular promovida por meio da imprensa. A partir de tal ato, “logo o seu nome se popularizou como o de um grande benemérito”, em um quadro pelo qual, “as

⁶ COSTA, Fernandes. Post-scriptum – Albino Costa, a sua pessoa, a sua vida e a sua obra. In: COSTA, Albino. *Cedrim*. Lisboa: Tipografia Editora José Bastos, 1915. p. 160.

agregiações populares mais em voga” disputaram-no “para lhe conferirem títulos honorários de seu associado, as grandes casas de espetáculo organizaram festivais em sua honra”. Também foram a ele oferecidos “banquetes, passeios fluviais no Tejo com embandeiramentos e música e uma tourada de luxo, no majestoso circo do Campo Pequeno”, no qual “recebeu aclamações de gratidão de uma turba vibrante de entusiasmo, contada por muitos militares”. Diante disso, “logo se arquetetaram lendas em torno dele”, imaginando-o como “um multimilionário”, capaz de despender fortunas de “metal precioso”, que poderia pagar toda a “dívida pública” portuguesa, bem como erradicar a pobreza em meio à “população lisboeta”. Entretanto, “poucos foram os que nele viram, simplesmente, o filho nostálgico do velho torrão lusitano que, visitando a pátria, ao fim de algumas décadas de ausência”, resolvera participar de “uma grande obra patriótica, com instintiva espontaneidade”⁷.

Ao longo de sua permanência no Brasil, mais especificamente em terras sul-rio-grandenses, residiu na cidade de Pelotas onde desenvolveu profícua ação literária e jornalística, no início dos anos 1880. Em seguida, viria a fixar residência em Santana do Livramento, na qual, além de atuar na imprensa periódica, colaborou na fundação da Sociedade de Beneficência Portuguesa e do Clube Caixeiral, além de ter movido acirradas campanhas em prol do abolicionismo. Em meados da década de 1880, assumiu a redação da *Pátria*, de

⁷ COSTA, Fernandes. Post-scriptum – Albino Costa, a sua pessoa, a sua vida e a sua obra. In: COSTA, Albino. *Cedrim*. Lisboa: Tipografia Editora José Bastos, 1915. p. 157-158.

Montevideu e, “durante sua curta estada” em tal folha, “prestou inolvidáveis serviços à colônia brasileira”. Também atuou como colaborador com a folha lusitana *Correio de Portugal*. Em 1887, retornou para Pelotas, mantendo a ação abolicionista. Dois anos depois, voltava para Livramento com a família, afirmando que abandonava “de vez a imprensa, declarando que precisava *cuidar da vida*”, e “fez-se invernador de gados, agente comercial, consignatário” entre outras atividades. Não deixou de lado as lides de escritor, dedicando-se ao que denominava como “literatura industrial”. Já no decênio seguinte, viria a residir na cidade do Rio de Janeiro, depois de mais de vinte anos de permanência no Rio Grande do Sul, e, na capital federal, teria aumentado “o conceito” conquistado “entre a plêiade intelectual do Brasil”⁸.

Em meio às suas ações de cunho profissional, filantrópico e intelectual, Albino Costa foi nomeado Tenente-coronel da 2ª Linha do Exército Brasileiro e viria a pertencer a várias instituições, dentre as quais: Cavaleiro da Ordem de Santiago da Espada, de Portugal; Membro das Sociedades de Geografia de Paris e do Rio de Janeiro; Presidente Honorário da Sociedade Caixeiral de Livramento; Sócio Honorário da Associação de Empregados do Comércio do Rio de Janeiro; Membro da Câmara Portuguesa de Comércio; Membro da Grande Comissão Portuguesa do Centenário do Rio; Presidente Honorário da Sociedade de Beneficência Portuguesa de Livramento; Membro do Congresso dos Americanistas; Membro do Instituto dos Antiquários de França e Vogal de

⁸ COSTA, Fernandes. Post-scriptum – Albino Costa, a sua pessoa, a sua vida e a sua obra. In: COSTA, Albino. *Cedrim*. Lisboa: Tipografia Editora José Bastos, 1915. p. 178-179, 191 e 195.

Honra da Comissão Executiva da Colônia Portuguesa do Rio de Janeiro para a recepção dos aviadores Sacadura Cabral e Gato Coutinho⁹.

Como escritor, Costa promoveu profícua produção intelectual, envolvendo trabalhos de vários gêneros. *O gênio* foi um poema publicado em folhetins nas páginas de uma revista literária pelotense, em 1879, oriundo da apresentação do autor em sessão da sociedade literária Grêmio Minervino. *Benedicite Charitas* constituiu um poemeto editado em avulsos na cidade de Livramento, junto ao jornal *Correio do Sul*, em 1885. *A misericórdia de Livramento* trata-se de uma série de quatorze artigos sociais publicados em 1886, sobre a criação de uma casa de caridade na localidade. *A questão bancária* trata-se de estudos econômico-políticos, publicados em Porto Alegre, no ano de 1890, contendo o balanço do estado material e econômico do Rio Grande do Sul em tal ano. *O ramal de Cacequi a Livramento*, apresentado em 1890, no Rio de Janeiro, foi um relatório entregue ao Presidente da República, com estudos geográficos e econômicos acerca da zona que seria atravessada pela estrada de ferro em questão, contendo um mapa geográfico, fundamentando o pedido de concessão, a qual foi aprovada pela autoridade pública federal¹⁰.

Também trouxe ao público *A colonização das Missões*, que consistiu em um folheto publicado em 1895, no Rio de Janeiro, trazendo estudos econômicos a respeito do povoamento do sertão das Palmas e região do Contestado, no Píperi-

⁹ COSTA, Albino. *As epopeias da raça*. Rio de Janeiro: Tipografia de *O Farol*, 1922. p. 1.

¹⁰ COSTA, Fernandes. Post-scriptum – Albino Costa, a sua pessoa, a sua vida e a sua obra. In: COSTA, Albino. *Cedrim*. Lisboa: Tipografia Editora José Bastos, 1915. p. 201-202.

Guaçu e Santo Antônio, apresentado à representação federal do Estado de Santa Catarina. *Limite de zonas comerciais*, representação defendida no Rio de Janeiro, em 1897, apresentada ao Ministério da Fazenda contra o ato do seu Delegado no Rio Grande do Sul, limitando a zona de exportação de mercadorias com guias da Mesa de Rendas de Livramento, a uma légua de distância dessa cidade, reivindicação que obteve sucesso. *Importação livre do gado em pé pela fronteira* foi uma exposição realizada no Rio de Janeiro, em 1898, endereçada ao Ministro da Fazenda, em oposição às taxas *ad-valorem* impostas à importação do gado pela fronteira, obtendo êxito na redução dos valores impostos. *Alfândega de Livramento*, publicado no Rio de Janeiro, em 1900, foi um relatório sobre a necessidade inadiável da instalação de uma alfândega em Livramento. *Regime de Contabilidade de Exceção*, de 1900, era um relatório realizado em nome da Praça do Comércio de Livramento, contrário à necessidade de um livro de registros de importação e exportação de cada negociante, obtendo resultado positivo, com o cancelamento do documento em questão¹¹.

Ainda aparece como trabalho da lavra de Albino Costa, *O comércio de trânsito e os transportes*, o qual se tratava de um relatório geográfico-comercial, realizado na capital uruguaia, em 1902, comparando as distâncias e fretes internacionais de mercadorias em trânsito para Livramento, pelas vias terrestre e marítima, conseguindo como resultado uma redução de tarifas no transporte em pauta. *A indústria saladeril* era constituído de estudos sobre tarifas e isenção

¹¹ COSTA, Fernandes. Post-scriptum – Albino Costa, a sua pessoa, a sua vida e a sua obra. In: COSTA, Albino. *Cedrim*. Lisboa: Tipografia Editora José Bastos, 1915. p. 202-203.

de direitos para os materiais de construção das fábricas de produtos pecuários, promovidos na cidade de Rivera, em 1904, vindo a ser coroado de êxito, com a decretação da isenção de direitos. *A indústria do charque e a criação de gado no Brasil e na América do Sul* constituía monografias editadas no Rio de Janeiro, em 1905, no formato de folheto, representando ao Congresso Nacional contra o aumento dos direitos de importação do gado pela fronteira e propondo elevar a taxa de importação do charque a fim de nacionalizar tal indústria. *O álcool e o fumo brasileiros no fisco uruguaio* foi um relatório de 1907, apresentado em Montevideu ao diretor das alfândegas orientais contra a proibição do trânsito daqueles dois produtos, reivindicação atendida pela autoridade uruguaia. *A esmola de natal*, versos realizados no Rio de Janeiro, em 1909, em um folheto reproduzindo uma carta impressa em pergaminho, enviada ao régio presidente da comissão central de socorros às vítimas dos terremotos do Ribatejo e Benavente, com a esmola de quinhentos francos para os sobreviventes da catástrofe¹².

Costa ainda editou em Lisboa, no ano de 1915, o livro *Cedrim*, contendo descrições do local de origem da família do autor, trazendo, em tons autobiográficos, com textos em prosa e verso, memórias e detalhes sobre sua partida de Portugal para o Brasil e acerca do retorno à terra natal. Publicou no Rio de Janeiro, em 1922, o livro *As epopeias da raça*, contendo versos laudatórios à ação aeronáutica lusa, identificada como “epopeia azul” e às conquistas

¹² COSTA, Fernandes. Post-scriptum – Albino Costa, a sua pessoa, a sua vida e a sua obra. In: COSTA, Albino. *Cedrim*. Lisboa: Tipografia Editora José Bastos, 1915. p. 203-204.

marítimas portuguesas, denominadas de “epopeia do mar”, além de outros textos testemunhais e documentais, trazendo repercussões acerca da doação do avião realizada pelo escritor às forças armadas lusitanas. Outro de seus trabalhos foi *Ouvi a palavra do Presidente do Estado*, publicado em Porto Alegre, em 1934, versando sobre a intervenção federal no Rio Grande do Sul¹³. Dentre seus tantos escritos junto à imprensa periódica, editou no *Almanaque Literário e Estatístico do Rio Grande do Sul*, o soneto *Mário*, em 1890 e o poema *Cristo e a lenda*, em 1893¹⁴.

O reconhecimento de Albino Costa como estudioso seria confirmado a partir de matérias publicadas “em periódicos e revistas, tanto do Brasil, como do Uruguai e Argentina”, estando seu nome “longe de ser o de um desconhecido”, de modo que “vingou e cresceu a sua reputação, mercê dos estudos econômicos a que se consagrou”, notadamente “sobre matéria industrial”, a qual era para ele “vitalmente de interesse efetivo”. Também na imprensa portuguesa, sua ação como escritor viria a ser enaltecida. Sua “obra total” permaneceu “em parte inédita, e, em parte maior, dispersa, na série de muitos anos, por numerosas publicações periódicas de diversas localidades brasileiras”, envolvendo enfoques múltiplos e áreas do conhecimento diversificadas¹⁵.

¹³ VILLAS-BÔAS, Pedro Leite. Notas de bibliografia sul-rio-grandense – autores. Porto Alegre: A Nação; Instituto Estadual do Livro, 1974. p. 147.

¹⁴ MARTINS, Ari. *Escritores do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 1978. p. 161.; e COUTINHO, Afrânio & SOUSA, J. Galante de (dirs.). *Enciclopédia de literatura brasileira*, Rio de Janeiro: Fundação de Assistência ao Estudante, 1989, v. 1, p. 470.

¹⁵ COSTA, Fernandes. Post-scriptum – Albino Costa, a sua pessoa, a sua vida e a sua obra. In: COSTA, Albino. *Cedrim*. Lisboa: Tipografia Editora José Bastos, 1915. p. 164 e 168.

O falecimento de Albino Costa ocorreu em novembro de 1937 e o lisbonense *Almanaque Bertrand* dedicou um elogio fúnebre em homenagem ao escritor luso-brasileiro¹⁶:

Albino Costa – Faleceu ultimamente, em novembro de 1937, no Brasil, sua pátria adotiva, este distinto escritor e poeta, cidadão brasileiro, mas português de nascimento, o qual, ao visitar há mais de vinte anos, o país em que nascera, mostrou bem o amor que no seu coração por ele nunca deixara de vibrar, oferecendo nessa ocasião, generosa e espontaneamente, a inteiras expensas suas, ao Governo Português, um monoplane Duperdussin, o mais perfeito daquele tempo e o primeiro avião de guerra que Portugal possuiu.

O coronel Albino Costa, cujo nome, então, se tornou estimado aqui pela espontaneidade da sua valiosa dádiva patriótica, – embora viesse mais tarde a ser completamente esquecido por ordem natural das coisas e pelas gerações que se vão sucedendo, – era um espírito de elevada cultura, muitíssimo instruído em especialidades geográficas e históricas, sobre as quais publicou eruditas memórias.

Excelente prosador, possuía também verdadeiro talento de poeta cintilante, fecundo em produções cheias de sentimento e comoção, de grande perfeição artística, em nada inferiores às composições poéticas de outros líricos de grande renome.

Foi membro de distintas corporações científicas do Brasil, tendo fundado, em 1882, na cidade de Livramento, a Sociedade de Beneficência Portuguesa, a qual erigiu o primeiro hospital daquela região.

Um ano depois, e na mesma cidade de Livramento, onde então residia, fundou o Clube Abolicionista, que a 28 de setembro de 1884, festejou a liberdade dos 4.000 escravos que nesse tempo existiam naquela cidade de 20.000 almas. Teve o orgulho de dar 4.030 títulos de livre cidadão a outros tantos cativos resgatados.

Pertenceu também à Sociedade de Geografia de Paris e ao Instituto dos Antiquários de França.

¹⁶ ALMANAQUE BERTRAND – 1939. Lisboa: Livraria Bertrand, 1938. p. 58-59.

Era condecorado com o oficialato da Ordem de S. Tiago, honra que lhe foi concedida pelo Governo Português, em testemunho ao reconhecimento pela sua bizarra doação.

São do seu livro *Cedrim*, publicado em 1915, e onde, em belas páginas evocadoras e de soberba prosa, Albino Costa tão comoventemente descreve a primeira viagem que fez do Brasil a Portugal, após trinta e três anos de ausência e sua chegada à querida e nunca esquecida aldeia natal, os sonetos que transcrevemos aqui [“A espera” e “Canaã”].

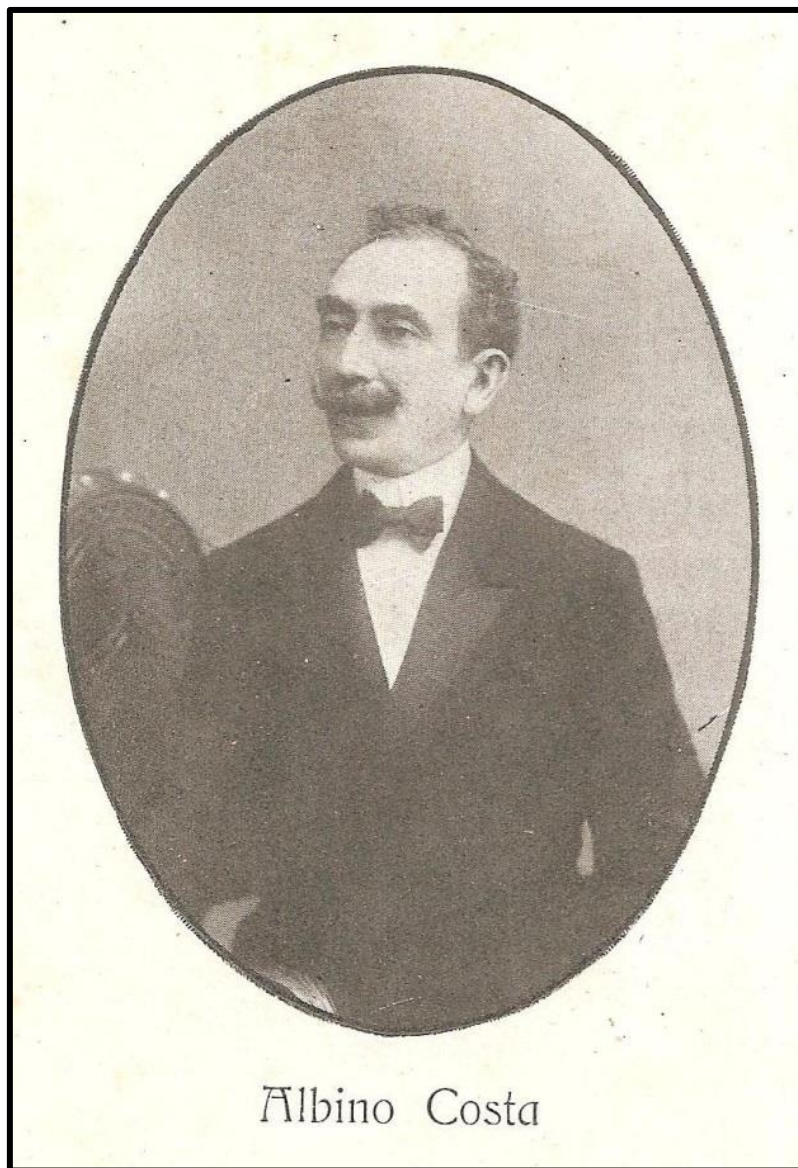
Relembrando, no presente momento, nas suas páginas, o nome deste ilustre homem de letras e verdadeiro homem de bem, o *Almanaque Bertrand*, – que Albino Costa por vezes honrou com os seus escritos e a que dedicava particular apreço, estando a ele ligado pelos laços de parentesco e amizade que ao seu saudoso fundador o uniam, – vem assim prestar à sua memória, sentido culto de respeito e de gratidão.

Os estudos de Costa sobre o contrabando tiveram origem ao final do século XIX, quando “a Praça do Comércio de Livramento incumbiu-o de advogar junto ao governo o alfandegamento da Mesa de Rendas Federais”. A partir de então desenvolveu estudos sobre “as zonas protegidas pela projetada alfândega”, constituindo um “trabalho de paciência e de estudos profundos e completos”, divulgados por meio de artigos publicados nos meios jornalísticos e de livros. Nesse sentido, elaborou um relatório sobre o fisco e o contrabando na fronteira, em nome da Associação Comercial desta cidade e destinado ao Ministério da Fazenda, visando a demonstrar a necessidade de ser criada uma alfândega na localidade, reivindicação que viria a ser atendida pelo governo federal¹⁷. Esse trabalho daria origem à publicação *Memorial apresentado ao Exmo. Sr. Ministro*

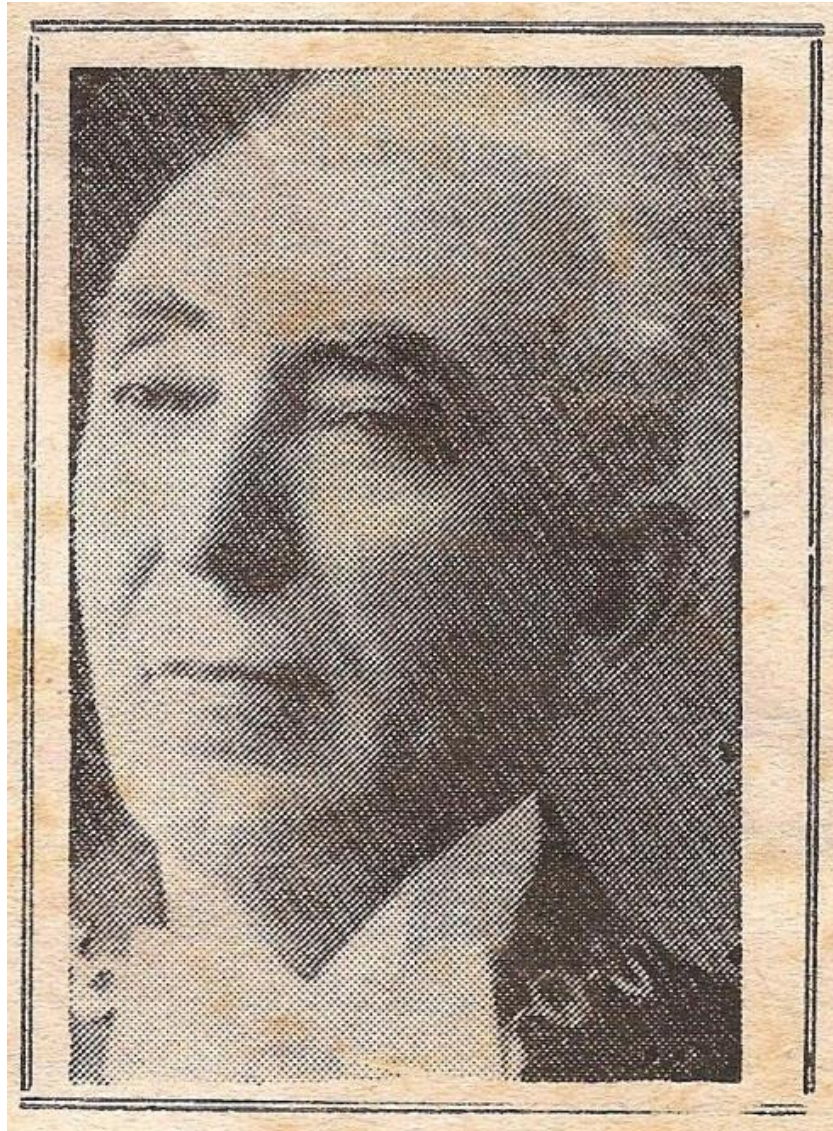
¹⁷ COSTA, Fernandes. Post-scriptum – Albino Costa, a sua pessoa, a sua vida e a sua obra. In: COSTA, Albino. *Cedrim*. Lisboa: Tipografia Editora José Bastos, 1915. p. 182 e 202-203.

da Fazenda sobre a alfândega no Livramento e o contrabando na fronteira do Rio Grande do Sul, editada pela Tipografia e Encadernação de Jesus Seoane & Irmão, da cidade de Santana do Livramento, em 1899. As dimensões do livro são de 25 X 18 cm. e ele contém 148 páginas. Seu escopo fundamental é a defesa da premissa de que a mesa de rendas da cidade de Livramento deveria ser elevada à condição de alfândega, lançando mão de variados argumentos e ampla carga de dados estatísticos para comprovar a tese, trazendo consigo a demonstração de significativo trabalho de pesquisador na elaboração do estudo de caso. O esforço de Albino Costa, apontado como homem “dotado de lúcida inteligência, grande agilidade mental e bela cultura geral”, que prestara “assinalados serviços” à Santana do Livramento, viria a ser coroado de êxito, com o alfandegamento do aparelho fiscal citadino¹⁸.

¹⁸ CAGGIANI, Ivo. *Albino Costa e a criação da alfândega*. Santana do Livramento: [s.n.], 1961. p. 3-26. O mesmo autor ainda ressalta: “Português de nascimento, Albino Costa muito jovem abandonou a cidade de Cedrim, seu berço natal, radicando-se em Santana do Livramento e naturalizando-se brasileiro. Dotado de lúcida inteligência, grande agilidade mental e belíssima cultural geral, integrou-se em nosso meio social e participou ativamente da vida social. Polígrafo, Albino Costa militou na imprensa rio-grandense que ilustrou com belas páginas literárias, sociológicas, políticas e de críticas e polêmica, combatendo também pelo advento da república e pelo movimento social que libertou os escravos. Vinculado aos meios comerciais e políticos de Santana do Livramento, prestou assinalados serviços à nossa terra, podendo-se afirmar que foi o principal, o mais tenaz e o mais eficiente batalhador em prol da instalação da alfândega. Na imprensa do Rio de Janeiro, em brilhantes artigos, defendeu com destemor e com elevação o comércio desta fronteira injustamente acusado pelas praças do litoral, pleiteando com argumentação incontestável a necessidade do alfandegamento de nossa mesa de rendas federal e, posteriormente, a criação de uma alfândega. Sua luta foi coroada do mais completo êxito e Santana viu instalada, em 1º de outubro de 1900, aquela repartição fiscal”. (CAGGIANI, Ivo. *Vultos de Santana*. Santana do Livramento: Folha Popular, 1967. p. 100.).



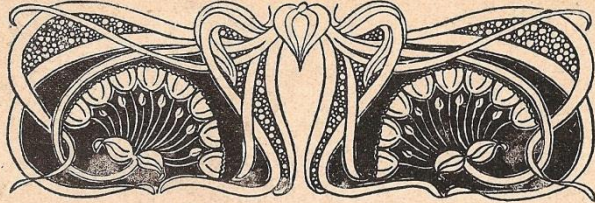
retrato de Albino Costa estampado no livro *Cedrim*



retrato de Alvaro Costa estampado no livro *Alvaro Costa e a criação da alfândega*, de Ivo Caggiani

58

Almanaque Bertrand, 1939



ALBINO COSTA

Faleceu últimamente, em Novembro de 1937, no Brasil, sua pátria adoptiva, êste distincto escritor e poeta, cidadão brasileiro mas português de nascimento, o qual, ao visitar há mais de vinte anos, o país em que nascera, mostrou bem o amôr que no seu coração por êle nunca deixara de vibrar, oferecendo nessa ocasião, generosa e espontâneamente, a inteiras expensas suas, ao Governo Português, um monoplano Duperdussin, o mais perfeito daquêle tempo e o primeiro avião de guerra que Portugal possuía.

O coronel Albino Costa, cujo nome, então, se tornou estimado aqui pela espontaneidade da sua valiosa dádiva patriótica,—embora viesse mais tarde a ser completamente esquecido por ordem natural das coisas e pelas gerações que se vão sucedendo,—era um espírito de elevada cultura, muitíssimo instruído em especialidades geográficas e históricas, sôbre as quais publicou eruditas memórias.

Excelente prosador, possuía também, verdadeiro talento de poeta cintilante, fecundo em produções cheias de sentimento e comoção, de grande perfeição artística, em nada inferiores às composições poéticas de outros líricos de grande renome.

Foi membro de distinctas corporações científicas do Brasil, tendo fundado em 1882 na cidade do Livramento, a Sociedade de Beneficência Portuguesa, a qual erigiu o primeiro hospital daquela região.

Um ano depois, e na mesma cidade do Livramento, onde então residia, fundou o «Club Abolicionista», que a 28 de Setembro de 1884, festejou a liberdade dos 4.000 escravos que nesse tempo existiam naquela cidade de 20.000 almas. Teve o orgulho de dar 4.030 títulos de livre cidadão a outros tantos cativos resgatados.

Pertenceu também à Sociedade de

A ESPERA

*Casinha branca, ao centro da paisagem,
Que em montes azulados se remata;
O Vouga ao fundo, em murmure cascata,
Passa beijando a trémula folhagem...*

*Foi nessa remotíssima paragem,
Que ouvi do berço a matinal volata...
— Nesga de céu, que a mente me arrebatá!
— Terra santa de fulgida miragem!...*

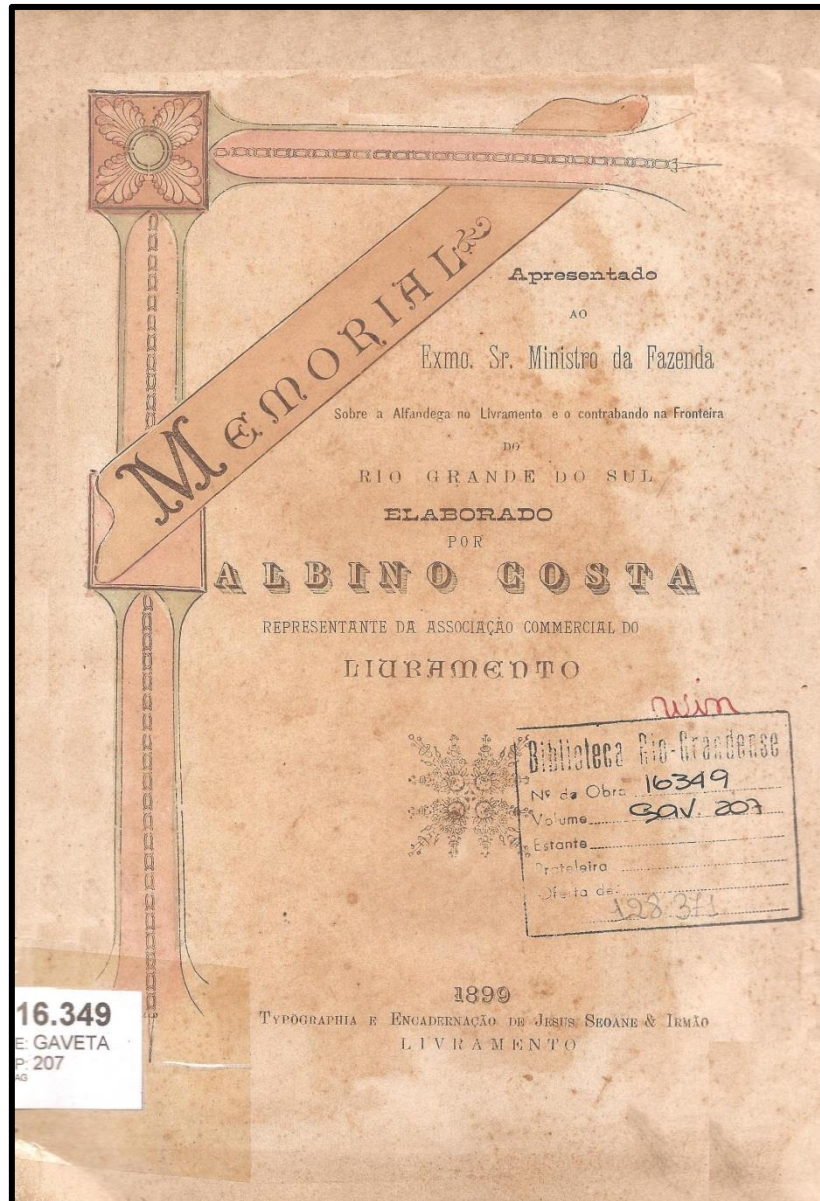
*Lá me esperas, ó Mãe! doce velhinha,
Que por mim rezas, suplice, à tardinha,
Lançando à estrada o olhar angustiado...*

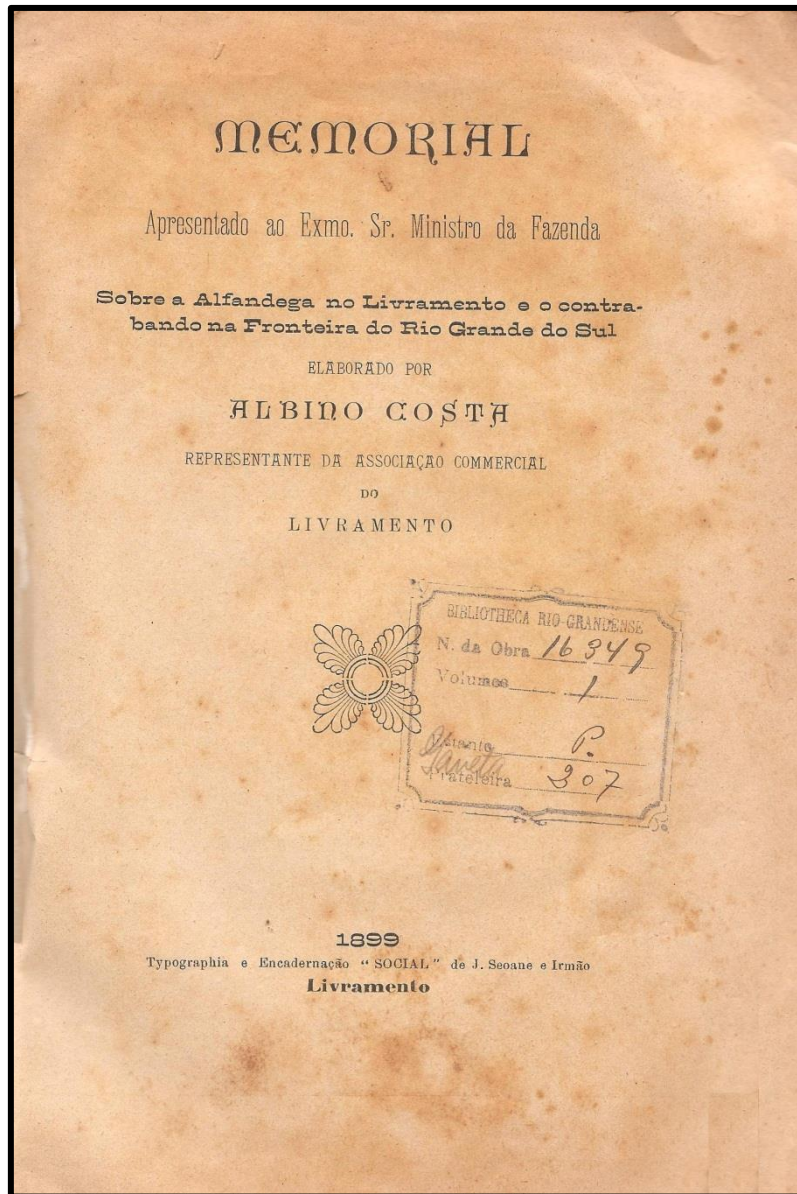
*Santa! Eu só peço a última ventura,
De repousar, em rasa sepultura,
Junto da tua,—ô beira do valado!*

ALBINO COSTA

O fim louva a vida e, a tarde, o dia

página do *Almanaque Bertand* com homenagem póstuma a Albino Costa





O trabalho de Albino Costa entabulado bem na virada do século XIX ao XX trazia mais uma vez à baila um tema recorrentemente discutido no Rio Grande do Sul. Ao versar sobre o contrabando, o Memorial abordava um assunto que fazia parte da formação histórica sul-rio-grandense, retratando experiências que datavam desde a época colonial, perpassando pela imperial e chegando à republicana, já contando tal forma de governo com um decênio de existência. Ao longo desse período histórico foram várias as tentativas colocadas em prática na busca de eliminar o contrabando, a maioria delas com resultados bem pouco efetivos. As atividades mercantis praticadas através da fronteira possibilitavam a chegada de “mercadorias mais baratas nas cidades fronteiriças” do que aquelas “introduzidas pelos portos do Rio Grande e de Porto Alegre, e no rastro desse comércio legal vinha o contrabando”, o qual constituiria “causa dos constantes conflitos entre as praças comerciais da fronteira e do litoral”¹⁹.

A complexidade foi uma das marcas da política fiscal brasileira ao longo dos séculos que marcaram a evolução histórica gaúcha. Nesse quadro, “a tradição conservou certos princípios que, a pouco e pouco, e ao lado da lei escrita, foram se corporificando e constituindo verdadeiros aforismos fiscais”, os quais se tornaram “de incontestável utilidade na interpretação dos textos, cujo silêncio, obscuridade ou insuficiência, muitas vezes eles suprem”. Diversos desses “princípios, porém, que em teoria já se tornaram axiomáticos”,

¹⁹ SOUZA, Susana Bleil de. Fronteira, poder político e articulações comerciais no Brasil Meridional do final do século XIX. In: *Anuario IEHS*, 23 (2008), p. 311.

permaneciam “a ser objeto de dúvida na prática”. Esse conjunto de dificuldades “converteu o Direito Fiscal em uma ciência misteriosa, inacessível ao vulgo, privilégio de uma casta pouco numerosa”²⁰. O Memorial de Albino Costa teve como uma de suas tônicas o combate a esse elevado grau de complexidade, defendendo com veemência a simplificação do processo fiscal brasileiro.

No espaço de tempo que decorreu desde a formação do Estado Nacional Brasileiro, sob a forma monárquica até a primeira década de existência republicana, foram vários os modelos implementados pelas autoridades governamentais no sentido de coibir o contrabando. A análise de tais “regulamentos que se fizeram com o fim de se prevenir ou reprimir o contrabando na fronteira meridional do Brasil”, demonstra “que, em todos eles, sempre se teve em vista combater os efeitos e não as causas do contrabando”²¹. Nesse sentido, “a preocupação que dominou em todos” esses mecanismos, “que se fizeram para a repressão do contrabando na fronteira” foi a da “apreensão direta da mercadoria contrabandada” e a “detenção das pessoas dos contrabandistas”²².

Em tal contexto de políticas fiscais coercitivas, “a maioria das providências aconselhadas para a repressão do contrabando na fronteira meridional do Brasil” foi praticada “com resultados negativos e, por outro lado, a

²⁰ VIVEIROS DE CASTRO, Augusto Olympio. *O contrabando*. Rio de Janeiro: Domingos de Magalhães Editor, 1898. p. 9-10.

²¹ SILVA, J. Resende. *A repressão do contrabando*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1923. p. 9.

²² SILVA, J. Resende. *A fronteira do sul – estudo: geográfico, econômico, histórico e fiscal*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1922. p. 651.

repressão direta do contrabando falhou”. Ainda que executada “no período colonial, em todo o período monárquico” e ao longo da época de existência da “administração republicana, nenhum resultado deu esse sistema de repressão direta” e o contrabando continuou a se introduzir “em grande escala e por todas as formas no estado, sem encontrar qualquer embaraço”, vindo a espalhar-se “pelo país todo pela cabotagem, pelo correio e pela estrada de ferro”. Dentre as “múltiplas causas” que determinaram “o fracasso dos processos utilizados pelo governo para reprimir o contrabando na fronteira sul”, podem ser citadas: o “concurso que a população da fronteira presta aos contrabandistas”; o “interesse que têm as repúblicas platinas em manter esse estado de coisas, que lhes proporciona vantagens incontestáveis”; a “desorganização dos serviços fiscais e a falta de aparelhamento das repartições aduaneiras”; o “preço excessivo dos serviços do porto do Rio Grande e os embaraços aí criados à navegação”; e o “mau serviço da viação terrestre e o preço excessivo dos fretes”²³.

A pesquisa de Albino Costa reforçava essa tese das falhas das medidas fiscais repressivas empregadas ao longo da formação histórica brasileira. Outro tópico desenvolvido pelo escritor, economista e comerciante luso-brasileiro foi a comparação entre o sistema e a estrutura fiscal praticados nos países platinos vizinhos e executados no Brasil, apontando para as amplas vantagens daqueles países sobre este²⁴. Nessa linha, Costa observava as tentativas infrutíferas de

²³ SILVA, J. Resende. *A fronteira do sul – estudo: geográfico, econômico, histórico e fiscal*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1922. p. 653-654.

²⁴ Outro especialista nos estudos acerca do contrabando na fronteira sul-rio-grandense, reforçava tal paralelo desfavorável ao Brasil, afirmando: “Doloroso contraste – Em toda essa

combate ao comércio clandestino colocadas em prática por diferentes governos brasileiros e realizava comparações das complexidades fiscais brasileiras em relação à simplicidade do fisco platino, concluindo pela necessidade de mudanças nos rumos da fiscalização das atividades mercantis no Brasil, como

vasta extensão da fronteira, as estradas de rodagens, vindas das repúblicas vizinhas, penetram por toda a parte no território nacional, bifurcam-se, ramificam-se, entrecortam-se, cruzam-se, formando uma rede de apertadas malhas e por elas transitam os veículos de toda a ordem: automóveis, caminhões, carretas, transportando em todos os sentidos passageiros e mercadorias. A linha fronteira, ora formada de rios facilmente vadeáveis ou de apoucadas dimensões, ora de linhas secas sobre colinas, não oferece obstáculos à sua transposição. Quem percorre essa belíssima zona e compara a organização dos serviços dos vizinhos confinantes com a nossa desorganização geral, não pode deixar de sentir a mais intensa dor, uma verdadeira revolta íntima, uma profunda humilhação, pois, do confronto se convence do estado de abandono em que, do nosso lado, tudo se encontra. Do lado uruguaio ou argentino, nos pontos convenientes encontram-se as Receptorias magnificamente instaladas em próprios nacionais, especialmente construídos para o fim a que se destinam, confortavelmente mobiliados, providos dos meios materiais necessários ao bom funcionamento do serviço, bem como de pessoal devidamente remunerado e, de espaço a espaço, entre as Receptorias, encontram-se os “abrigos” destinados aos guardas destacados para os serviços do policiamento fiscal. Do lado brasileiro, o contraste é doloroso. É o administrador da Mesa de Rendias, cujos vencimentos mal dão para sua manutenção, quem aluga, à sua custa, o prédio onde funciona a repartição e quem paga do seu bolso as despesas com o expediente do serviço público; é o guarda-fiscal quem adquire, à sua custa, o seu fardamento e o cavalo em que faz o serviço de policiamento, tendo ainda a obrigação de manter esse cavalo, ganhando para fazer face a tudo isso, bem como às suas despesas de manutenção própria, um ordenado miserável. A repartição não dispõe de meios materiais para desempenhar o serviço e os guardas fiscais ficam ao relento, na campanha todas as vezes que são destacados para se ocuparem de qualquer serviço, a menos que se abriguem nas casas dos contrabandistas.” (SILVA, J. Resende. *A fronteira do sul – estudo: geográfico, econômico, histórico e fiscal*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1922. p. 654-655.).

única solução viável para, se não a erradicação, ao menos a diminuição da prática do contrabando.

O Memorial trazia uma densa carga de dados estatísticos, base de sua estratégia argumentativa. Nesse sentido, o autor solicitava que o governo tivesse detida atenção às “cifras” que expunha, por serem “oficiais”, de modo que pudesse observar como estava “errada e desorientada a opinião, que do extremo-norte a sul se habituou a classificar o Rio Grande como terra do contrabando, sem sequer perfunctoriamente examinar o assunto”. No mesmo, sentido e lançando um olhar crítico sobre a organização administrativa dos arquivos nacionais, o escritor dizia que não deveria “causar estranheza a escassez dos dados existentes no Tesouro Federal com relação à exportação”, gaúcha uma vez que no Brasil se descurava “deploravelmente da estatística”, que, segundo ele, era “a guia e base de toda a boa administração pública, e também o veículo, o arauto do progresso, destinado a mostrar ao estrangeiro” quanto o país produzia e valia “economicamente” e a quanto montava “a soma do trabalho”, e da “capacidade industrial e agrícola”.

Costa era um crítico contumaz das políticas fiscais até então empregadas no Brasil, destacando que, desde o passado, o que fora feito não passara de “uma série imensa de absurdos, um rosário negro de perseguições, tropelias, ilegalidades”, que iria “desde o varejamento e sequestro de casas de comércio, somente por denúncias anônimas e vagas, até à confiscação de mercadorias com procedência legal”; e ainda “desde a absurda e inconstitucionalíssima criação de zonas até a violação de volumes nas estradas em carretas

acompanhadas de guia". Na sua concepção, tudo isso ocorria enquanto o contrabando continuava a crescer "ascensionalmente na proporção direta das medidas de coerção ineptamente adotadas, e as rendas diminuindo na proporção do rigor das repressões". Com ironia, afirmava ainda que, acima de todas as medidas tomadas, ficava "o contrabandista, sorrindo zombeteiramente da infantilidade dos que procuram persegui-lo, criando obstáculos ao comércio lícito".

Para o autor, as estratégias fiscais repressivas empregadas até então constituíam um "círculo vicioso", pois, "de um lado" estariam "os representantes políticos do Estado, descurando a fronteira para interpretar os sentimentos do maior número da população, aglomerada no litoral"; enquanto, "por outro, o comércio das três grandes praças do litoral, reclamando medidas de rigor contra a fronteira, cujas regiões", buscava "em vão absorver". Finalmente, viria "a maioria dos empregados da Fazenda, em missão especial do governo", prontos a "elaborar seus relatórios de acordo com as Praças do comércio do litoral, sem estudar devidamente as condições originais do comércio terrestre". Costa caracterizava a maior parte dos estudos realizados como superficiais, apontando que "de Porto Alegre, sede da Delegacia Fiscal", os responsáveis pela análise iam "à cidade do Rio Grande, onde conferenciam com o inspetor da alfândega, e com a diretoria da Associação Comercial", após o que davam um rápido "passeio pela fronteira, onde ouvem uma ou outra influência local até Uruguaiana ou Itaqui", e, voltando para "Porto Alegre, a elaborar seu relatório de

acordo com as opiniões e conclusões dadas pelas Praças do Comércio dali”, após o que estaria “finda a missão”.

Perante tal quadro, em tom irônico, Costa exclamava: “As conclusões desses relatórios são uniformemente: ‘há contrabando na fronteira! É preciso coibi-lo! Que novidade!’”. A partir de suas constatações, o autor reiterava que aquele conjunto de práticas não passava de um “círculo vicioso”, ou seja, várias medidas “de efeitos negativos”, pois intentavam buscar “mudar o curso de um comércio mais antigo do que a nacionalidades, como se o curso dos fortes rios pudesse ser derivado em sentido oposto à corrente natural”. De acordo com tal perspectiva, o escritor lamentava por tanto “trabalho inútil” e “dinheiro da nação deitado fora, em pura perda das rendas, em puro proveito da política” que obtinha “empregos rendosos para a afilhadagem, em plena proteção do contrabando”, que aumentava “na proporção crescente das medidas repressivas”.

Ao não concordar com as estratégias sustentadas pelos vários governos na busca da erradicação do contrabando, Albino Costa estabelecia um diagnóstico e propunha a possível solução para a contenção do comércio ilícito. Nesse sentido, sua ideia era a de que o Brasil replicasse o sistema fiscal praticado pelos vizinhos platinos. Mais uma vez com olhar crítico, denunciava a existência de “um exército de funcionários, vivendo a soldo do tesouro”, questionando a sua utilidade, pois considerava que, “quanto maior o número, pior serviço”, justificando seu argumento a partir da constatação do “resultado maravilhoso obtido na mesma linha pelo Fisco do país vizinho e o resultado

negativo obtido” pelo Brasil. Na sua concepção, tal circunstância serviria “para corroborar” uma “dura verdade”, ou seja, que “a perfeição do serviço fiscal” parecia “estar na ordem inversa do número de pessoal”. Diante disso, o autor apontava para a sua “experiência” e concluía: “seremos incomparavelmente mais felizes quando nos dispusermos a seguir o sistema simples dos nossos vizinhos”.

Com convicção quanto ao seu estudo, Costa declarava que “a complicada questão do contrabando da fronteira” achava-se “elucidada no presente livro”, uma vez que, no mesmo, ela não teria sido “ladeada nem contornada, e sim, pela primeira vez, atacada de frente”. Argumentava que para elaborar sua investigação viajara “pelos países limítrofes”, examinando “os pontos das introduções” e fora “buscar no estrangeiro os dados estatísticos”, que não eram encontrados no Brasil acerca do “movimento comercial de fronteira”. Nessa linha, demarcava que seu estudo seria “talvez imperfeito, mas exato” e concluía condenando “os processos de repressão antigos”, argumentando com a necessidade de abrir-se “sem perda de tempo a larga porta das franquias aduaneiras, para que o comércio honesto” pudesse ser exercido e se desenvolvesse e expandisse, “amplamente, moralizadamente, à sombra da lei e do direito”. Para tanto, explicitava que fora “necessário deixar provado amplamente, com documentos insuspeitos, desdobrados escrupulosamente das estatísticas oficiais”, nacionais e dos países vizinhos no sentido de convencer as autoridades governamentais quanto à necessidade da elevação da categoria fiscal da localidade de Santana do Livramento.

O Memorial escrito por Albino Costa apresentava uma diferenciação fundamental em relação à maioria dos estudos entabulados acerca do contrabando, pois, ao passo que a maioria dessas análises trazia a versão das praças comerciais do litoral, Costa apresentava a perspectiva da zona fronteira sul-rio-grandense. O autor identificava-se claramente com os interesses da cidade de Santana do Livramento, apresentando-se como membro da Praça do Comércio da localidade e o escopo fundamental de seu estudo era a obtenção de uma elevação na mesa de rendas local para a condição de alfândega. Ele não perdia oportunidade para salientar as potencialidades de Livramento e a necessidade daquela alteração fiscal, de modo a descentralizar as estratégias governamentais, normalmente vinculadas aos desígnios das comunidades litorâneas. Para o autor, sua obra teria o mérito de corresponder a uma observação *in loco* e sustentada em dados e informações obtidos na origem, fatores que serviriam para legitimar suas proposições. Como um emissário da causa da fronteira, Albino Costa sustentou não só uma mudança na condição fiscal-administrativa da urbe fronteira, mas também uma transformação nas estruturas de fiscalização/repressão ao contrabando empregadas pelo Brasil.

MEMORIAL SOBRE O CONTRABANDO

ILMO. E EXMO. SR. MINISTRO DA FAZENDA

O trabalho que muito respeitosamente submeto à vossa apreciação, não tem outro merecimento além das notas estatísticas que o fundamentam, pacientemente coligidas, de modo a oferecer-vos subsídio seguro para o estudo e solução da obscura questão do intercâmbio comercial entre a fronteira do Rio Grande do Sul e a República Uruguaia.

Não é um trabalho perfeito; é um trabalho exato.

Oxalá possa ele sugerir-vos uma reforma eficaz no atual sistema fiscal – que compele o comércio ao desespero do contrabando e fecha os cofres federais às rendas da importação, – em vez da adoção de um regime liberal, que permita ao comerciante pagar os direitos da lei, obtendo para o tesouro o máximo das rendas.

Três quartas partes do território do estado faz escambo pelas vias terrestres, cuja sede e foco de irradiação é o Livramento, como vereis adiante.

Possa este humilde estudo levantar no vosso espírito lúcido a convicção da necessidade violenta de alfandegar a Mesa de Rendas que possuímos na maior, mais extensa e trafegada via de comunicação terrestre que o Brasil possui.

Neste intuito, tenho a honra de depor em vossas mãos o presente trabalho que não visa a pedir-vos concessões, e somente a JUSTIÇA que tem sido obstinadamente denegada ao comércio da fronteira, em pura perda das rendas.

Saúdo-vos muito respeitosamente.

O autor.

O SISTEMA FISCAL DA REPÚBLICA O. DO URUGUAI E O NOSSO REGIME ADUANEIRO

Sobre uma orla de fronteiras marítimas, terrestres e fluviais, da extensão de 1823 quilômetros e 750 metros lineares que forma o perímetro do território da República Oriental do Uruguai, aproveitando naturalmente as condições geográficas do país e as necessidades do comércio, estabeleceu o fisco 10 postos aduaneiros, denominados RECEPTORIAS, como sentinelas avançadas vigiando o tráfego como o exterior, e mantém somente da alfândega de Montevideu, como ponto de concentração de suas rendas.

As RECEPTORIAS, que correspondem às nossas alfândegas de 4ª ordem, estão montadas exatamente em todos os pontos onde os acidentes topográficos põem o território em contato com o estrangeiro, quer seja nos portos acessíveis do seu riquíssimo sistema fluvial e marítimo, quer por terra onde as grandes vias de comunicação cortam a linha divisória com o Rio Grande do Sul e permitem o transcurso do mesmo veículo para além da fronteira. Essas receptorias, que o mapa incluso assinala claramente, fiscalizando a área de 196.920 quilômetros do território nacional, são:

- 5 fluviais, abrangendo um litoral de 691 quilômetros, desde a foz do Rio Quaraí até Montevideu, nos portos de Salto, Paissandu, Independência, Mercedes e

Colônia, as três primeiras no Uruguai, a quarta no Rio Negro, a última no Rio da Prata;

- 2 marítimas, sobre uma costa de 344 quilômetros, de Montevideu à foz do Chuí, nas enseadas que formam os portos de Maldonado e Paloma (cabo de Santa Maria);

- 3 terrestres, na confluência das grandes vias de comunicação com o Brasil, quase equidistantes, vigiando uma extensão de 773 quilômetros, desde a embocadura do nosso Chuí, no Atlântico, até a do Quaraí, no Uruguai, – as de Cerro Largo, Rivera e Santa Rosa.

Essas 11 estações aduaneiras produziram as seguintes rendas:

ANNO DE 1896	IMPORTAÇÃO pesos m/o	EXPORTAÇÃO Pesos m/o	Total reis m. B'sileira cambio de 8
Montevideo Alfandega.	\$ 8:378.758	\$ 967.257	59:814:496.000
Recep'ria de Paysandú.	" 122.872	" 182.151	1.952:047.200
dita de Independencia.	" 28.775	" 154.632	1.165:804.800
" de Salto	" 75.110	" 52.830	818:816.000
" de Cerro Largo . .	" 40.411	" 61.008	649:081.600
" de Mercedes	" 36.890	" 34.340	455:872.000
" de Colonia	" 20.605	" 30.034	324:089.600
" de Rivera	" 8.723	" 26.633	226:278 400
" de Paloma	" 7.168	" 5.192	81:401.600
" de Santa Rosa . . .	" 5.955	" 20.764	168:704.000
" de Maldonado . . .	" 1.708	" 13	11:014.400
Somma em m. Oriental	\$ 8.726.975	\$ 1.534.854	
" em reis	55.852:640\$000	9.814:965\$600	65.667:605\$600

O nosso systema alfandegario conta 21 estações actualmente. Em 1896/97 constava de 23, que arrecadaram os seguintes direitos de importação:

ALFANDEGAS	1896	1897
Amazonas	5.196:660\$000	6.040:320\$000
Pará	18.560:781\$000	22.398:148\$000
Maranhão	3.815:838\$000	3.636:041\$000
Piauhy	479:596\$000	415.814\$000
Ceará	3.612:235\$000	4.237:068\$000
Rio Grande do Norte	334:061\$000	217:134\$000
Parahyba	924:726\$000	1.252:359\$000
Pernambuco	21.050:885\$000	16.540:700\$000
Maceió	1.472:996\$000	1.148:821\$000
Penedo	66:819\$000	91:143\$000
Sergipe	1.051:753\$000	865:848\$000
Bahia	20.275:081\$000	21.004:971\$800
Espirito Santo	1.418:679\$000	947:002\$000
Macahe		139:097\$000
Rio de Janeiro	118.912:226\$000	90.817:703\$000
Santos	43.010:504\$000	36.852:115\$000
S. Paulo	98:654\$000	18:476\$000
Paraná	1.572:639\$000	2.202:931\$000
Santa Catharina	1.542:584\$000	1.342:703\$000
Porto Alegre	10.179:629\$000	7.500:980\$000
Rio Grande	6.418:243\$000	5.214.473\$000
Uruguayana	1.005:484\$000	429:573\$000
Corumbá	1.350:262\$000	1.032:040\$000
Somma	262.350:335\$000	224.195:510\$000

As rendas do 1º quadro (R. O.) foram cobradas das seguintes sommas que representam em 1896 o valor legal da importação e exportação:

1896	IMPORTAÇÃO Pesos	EXPORTAÇÃO Em Pesos	Total geral em Reis, cambio s
MONTEVÍDEO	\$ 22:072.972	\$ 19:086.956	263.423:539\$000
RECP. PAYSANDÚ	" 800.329	" 3:912.272	30.060:646.000
" INDEP' CIA.	" 662.428	" 3:476.223	26.487:366.000
" SALTO	" 735.119	" 1:023.629	11.255:987.000
" C. LARGO	" 100.493	" 805.012	5.795:252.000
" COLONIA	" 248.929	" 693.743	6.033:100.000
" MERCEDES	" 108.226	" 616.669	4.639:328.000
" RIVERA	" 13.019	" 393.668	2.602:796.000
" PALOMA	" 15.347	" 68.889	539:110.000
" STA. ROSA	" 773.323	" 5.716	36:582.000
" MALDONADO	"	" 320.307	6.992:232.000
SOMMA EM REIS	163.393:184.000	194.579.737.600	357.972:938.000

Só a importação: £. 5.514.520. Francos 137.862. 999.

No Brasil, o valor da importação e exportação, em 1896, está representado pelas seguintes cifras:

Importação, Reis	553.947:203\$000
Exportação, «	694.057:870\$000
Total . . . «	<u>1.248.005:073\$000</u>

Total em Libras: 41.600.168, sendo £. 18.464.906 para a importação e 23.135.262 para a exportação.

Em 1897 :

Importação, Reis	671.603:280\$000
Exportação, «	831.806:918\$000
Total . . . «	<u>1.503.410:198\$000</u>

Total em Libras: 50.113.673, sendo 22.386.776 a importação e £. 27:726.897 a exportação.

No 1º semestre de 1898 a importação aumentou 23,7% sobre o de 1897, segundo a estatística da THE BRASILIAN REVIEW.

No ano de 1896, que serve de base ao nosso estudo comparativo, as entradas e saídas na República, que formam o total acima, dividem-se pelos seguintes Estados, na ordem decrescente de seu valor:

	IMPORTAÇÃO	EXPORTAÇÃO
Capital Federal	219.832:740\$000	204.690:106\$000
S. Paulo	110.975:648\$000	258.685:958\$000
Pernambuco	56.403:360\$000	53.554:339\$000
Bahia	50.796:990\$000	28.357:074\$000
Pará	35.203:978\$000	55.045:493\$000
Em sexto lugar, o Rio Grande do Sul, com	34.892:945\$000	23.149:766\$000
As 14 alfândegas restantes.	46.036:542\$000	70.575:134\$000

Quanto à importação:

Os direitos arrecadados em todas as alfândegas da União representam nesse ano 47,3% do valor total da mesma importação.

Nas alfândegas do Rio Grande do Sul, essa proporção subiu a 49,7%, isto é, 2,4% mais do que a porcentagem geral.

Os direitos de importação cobrados em 1896 representam sobre o valor das respectivas entradas:

- 54% na da Capital Federal;
- 38,9% na de Santos;
- 37,6% na de Recife;
- 39,9% na da Bahia;
- 52,7% na de Belém;
- 49,7 nas do Rio Grande do Sul;
- 50% média, nas 14 restantes.

II

O movimento comercial do Brasil é, portanto, de 50 milhões de libras, representando por habitante 94\$000 réis (ao câmbio de 8) calculada em 16 milhões de almas a população da República.

Enviamos para o estrangeiro produtos nacionais no valor de 831.806:198\$000 réis, em 1897, representando o trabalho de 51\$987 por habitante.

Recebemos do estrangeiro, para nosso consumo, mercadorias no valor de 671.603:280\$000, equivalente a 41\$975 por habitante.

A República Oriental do Uruguai tem uma população de 818.000 habitantes, segundo a estatística oficial em dezembro de 1896, quase igual à população do Estado do Rio Grande do Sul, calculada em 900.000 almas.

Como vimos, o movimento comercial dessa República com o exterior foi, em 1896, de \$ 55.933.269, moeda oriental, ou em réis, 357.972:938\$000, cabendo a cada habitante \$ 58,30 (437\$000 réis) na nossa moeda) – proporção que não tem igual na América do Sul, onde os países de maior produção estão assim representados:

Uruguay	437\$000	por habitante	
Argentina	126\$800	«	«
Brasil	94\$000	«	«
Chile	81\$100	«	«
Bolivia	45\$000	«	«
Paraguay	42\$(00)	«	«

Devemos e convém notar que 20% dos produtos bovinos e de charqueadas do Rio Grande do Sul saem pela fronteira e figuram na estatística uruguaia como produção dessa República.

Vejamos entre parênteses:

A totalidade da carne seca consumida no Brasil (CHARQUE, no Rio Grande, TASAJO, no Rio da Prata) vem das seguintes procedências:

	1895	1896	Total por estado
Rep. Argentina	kilos 31.430 000	kilos 32.273.000	kils. 63.703.000
« Oriental	“ 45.804 000	“ 50.245 000	“ 96.049.000
Do Rio Grande 1893 e 1897	“ 32.325.000	“ 25.464.000	“ 57.789.000
Em 2 annos. kilog.	109.559.000	107.982.000	217.541.000

Aumente-se 20% nas quantidades produzidas no Rio Grande do Sul, que figuram como produtos do Uruguai. Os *saladeiros* do Quaraí (Creuset) e da Barra do Quaraí fabricaram em 1894, este 5.098.608 quilogramas, aquele, 3.459.709 quilogramas; os dois 8.558.317 quilogramas, ou seja, 32% da produção total rio-grandense figurando como uruguaia!

A safra de 1897/1898 nos oferece outro exemplo – gado morto nas charqueadas de:

- República Argentina	340.100 reses
- República do Uruguai, inclusive 60.300 das fábricas brasileiras de Quaraí	671.900 reses
- Do Rio Grande do Sul	340.900 reses
- Soma, devendo figurar o Rio Grande com 400.000 cabeças	1.352.775

O movimento comercial, comparado das nações sul-americanas com relação à população, coloca o Brasil em terceiro lugar.

Este fato explica-se pela pequena proporção da população estrangeira no Brasil, muito inferior a 10% (no censo, defeituoso, de 1890, o Rio Grande do Sul, em 872.746 almas, só apresenta 30.485 estrangeiros, menos de 5%), enquanto que no Uruguai os estrangeiros representam 32% e na Argentina excedem de 35% sobre a totalidade da população nacional. Feitas as contas somente ao

trabalho dos nacionais, não será difícil concluir que o Brasil está em 1º lugar, quanto à atividade de seus habitantes natos.

Em compensação, a taxa máxima dos direitos federais que pagamos, na soma de 268.942:578\$000, corresponde a 16\$800 réis por habitante e no Uruguai a 80\$300 réis.

Ninguém paga menos direitos à nação do que nós.

Restringindo nossos estudos, particularmente ao Estado do Rio Grande do Sul, verificamos que, somando os impostos arrecadados nas alfândegas da União em 19.245:211\$000, sendo, importação 17.603:356\$ e 1.641:855\$000 outras verbas) concorre cada habitante do Rio Grande com 21\$383 réis para os cofres federais, equivalente a 27% mais que a média da população brasileira dos outros Estados.

Esta contribuição por habitante só é excedida por São Paulo e Pará, aquele concorrendo com 26.900, este com 21.580.

Igualmente, a proporção dos direitos pagos pelo comércio importador do Rio Grande, sendo como já vimos, de 50% (desprezadas frações) sobre o valor total da importação, só é excedida pelas alfândegas da Capital Federal e de Belém (aquela com 54%, esta 52).

Portanto, paga a terra clássica do contrabando, cerca de 3% de direitos mais sobre a importação que as demais alfândegas, cuja média é de 47%!

Atenda o governo detidamente a estas cifras, que são oficiais, e digne-se observar como anda errada e desorientada a opinião, que do extremo-norte a sul se habituou a classificar o Rio Grande como terra do contrabando, sem sequer perfunctoriamente examinar o assunto.

Quanto à exportação:

Os dados fornecidos pelos relatórios dos ex-ministros e existentes no Tesouro são deficientíssimos.

No quadro número 34 *“Demonstração dos principais produtos nacionais exportados pelos portos da União para países estrangeiros”*, do último Relatório, figura o Rio Grande do Sul com uma exportação de 12.378:068\$000, sendo:

- Pela alfândega de Porto Alegre – 3.013:109\$000
- Pela alfândega do Rio Grande – 9.364.950\$000
- Pela alfândega de Uruguaiana – (!)

O Estado exportou para o estrangeiro em 1897 os seguintes valores, segundo dados das Mesas de Rendas e outras fontes de informações seguras (preços da Pauta atual).

Pela barra do Rio Grande:		
10.910.617 k. couros vacuns . . .	13.092:740\$000	
5.003.647 " " " curtidos	4.505:470\$000	
390 toneladas de garras	300:000\$000	
311 " " " cabello.	622:000\$000	
1.320 " " " lã	1.320:000\$000	
3104 " " " ossos	134:000\$000	
39.980 couros cavallares	79:960\$000	
Cinsa, colla, chifres e outros produ- ctos.	300:000\$000	
775 495 k. herva-mate	310:198\$000	
PELA FRONTEIRA:		
500.000 couros vacuns de todos as qualidades, seccos e salgados inclu- sive os dos saladeros, 56.544) . . .	4 500:000\$000	25.164:368\$000
A exportação para os Estados do Norte constou de:		
25 464.000 kilos xarque.	15.278:400\$000	
7.402.640 " gorduras	5.922:112\$000	
6.629.000 " banha de porco	7.208:150\$000	
1.007.222 " carne " "	1.007:220\$000	
4 496.179 " meios de sóla.	13.488:537\$000	
38.415.313 litros de farinha de man- dioca	5.378:143\$000	
15.925 406 " feijão	3.525:975\$000	
2.415.979 kilos fumo em corda e desfiado	3.623:968\$000	
331.000 linguas	231:700\$000	
Arreios, sellins, sabão, sabonetes, ovos, cebolas, alpiste, amendoim, azeite de egoa, batatas, bolachas, calçados, cerveja, doces, eixos de páu, ervilhas, milho, oleo de mamono, de mocotò, peixe salgado, polvilho, ta- boas, tamancos tomates, toucinho, vellas de cebo, vinho, vassouras e xaropes, conforme quantidade e va- lor official de 1897.	1.707:825\$000	
Tecidos de casemira e algodão das fabricas rio-grandenses	2.182:803\$000	59.554:830\$000
A exportação Rio Grandense somma em reis		84.719:198\$000

Fica, portanto, demonstrado que as sobras do trabalho rio-grandense, que constituem sua exportação, correspondem à fração de Rs. 94\$130 por habitante, parcela que só é excedida em São Paulo.

Entre os Estados exportadores, o Rio Grande do Sul ocupa o 5º lugar, com 84.000 contos, em população ocupa o 6º, com 950.000 almas, em extensão está somente em 10º lugar, com 236.553 quilômetros quadrados, 40.000 quilômetros mais que a República Oriental do Uruguai, cuja produção e regime fiscal estamos estudando.

Os relatórios da Fazenda do Estado apresentam nos últimos anos as seguintes somas de exportação:

- Em 1896 – 40.587:868\$000
- Em 1897 – 50. 936:225\$000
- Em 1898, provavelmente – 60.000:000\$000

Mas, para demonstrar o modo irregular, deficientíssimo, como é feita a estatística no Estado e a incerteza dos elementos que a compõem, basta este exemplo:

Pelos dados das Mesas de Rendas estaduais, o valor dos produtos bovinos subiu em 1897 a 33.000 contos (desprezadas as frações).

Essa soma compõe-se de 336.484 cabeças de gado vacum, abatidas nas charqueadas, inclusive 30.463 no saladeiro do Quaraí, 26.081 no saladeiro da Barra do Quaraí, município de Uruguaiana.

Ora, as 56.544 reses abatidas nos dois citados estabelecimentos do Quaraí e Uruguaiana, correspondem a 17% da safra total, ou seja, a 5.610:000\$000.

Entretanto, nos mapas da Secretaria da Fazenda do Estado, figuram em 1896 os seguintes valores exportados:

Mesa do Quaraí	1.331:042\$000
Mesa de Uruguaiana	1.040:305\$000
	2.371:347\$000
Menos na estatística oficial!	3.238:658\$000

Só o produto dos citados saladeiros é duas vezes maior!

No fascículo nº. 13 do Ministério das Relações Exteriores, consta, inserto à página 6, um mapa dos produtos do *saladero* (charqueadas do *Nuevo Quarahy*, exportados para o Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco, em que somente o charque, gorduras e línguas, preparados nessa acreditada fábrica, sobem a \$475.980, ou ao câmbio de 8, 3.046:272\$000 réis. 50% sobre esses produtos para couros, chifres, ossos e outros preparados, embarcados para o estrangeiro – 1.523:136\$000. Na totalidade calculada em 4.569:408\$000 réis.

Portanto, não nos deve causar estranheza a escassez dos dados existentes no Tesouro Federal com relação à exportação deste Estado, desde que aqui tão

deploravelmente se descarta da estatística, que é a guia e base de toda a boa administração pública, e também o veículo, o arauto do progresso, destinado a mostrar ao estrangeiro quanto produzimos, quanto valem economicamente e a quanto monta a soma do nosso trabalho, a nossa capacidade industrial e agrícola.

O defeito é do sistema fiscal, mais descuidado e irregular que o da União.

Mais de mil carretas (carros de bois, cuja carga é de 100 arrobas, 1.500 quilogramas), descem anualmente a Serra Geral com erva-mate, fumo, aguardente, madeiras, etc., e vêm das regiões do norte do Estado em demanda do mercado de Livramento, em sua maior parte desacompanhadas de guias (conhecimentos) e, para cúmulo, os condutores das carretas que porventura trazem guia, não são obrigados a entregá-las à Mesa de Rendas do Estado. Está na vontade do carreteiro entregar ou não!

De modo que os algarismos que a Secretaria de Fazenda do Estado publica anualmente, com o nome de estatística, representam somente as mercadorias tributadas, e essas muitas vezes, nas quantidades que ao comerciante apraz dar para os efeitos do pagamento do imposto!

Por isso os relatórios dos mais zelosos delegados fiscais e especiais, que têm desempenhado missões de confiança do Ministério da Fazenda, Srs. Castro Silva, Cruvello Cavalcanti, Macaíba, Alvim, etc., não puderam dar o valor comercial das localidades submetidas a estudos; e, seus trabalhos, sendo como

são, mais *descritivos* do que *estatísticos*, somente puderam oferecer ao governo a opinião escassamente fundamentada de seus autores.

Estas irregularidades do sistema fiscal estão reclamando a preciosa atenção do governo, que deve ser o mais interessado em que o Estado Meridional figure, com verdade, honrosamente, à frente de seus coirmãos, no grande livro de ouro da produção nacional que o Tesouro Federal, sob a direção superior do ilustre chefe da Diretoria de Rendas, está organizando com a denominação de Estatística Geral.

– A estatística é a história em repouso, e a história é a estatística em movimento, disse Schloeser, o sábio de Goeting.

Se não soubermos quanto produzimos, quanto gastamos, quanto possuímos, como poderemos saber quando somos defraudados?

As administrações públicas, o comerciante, o industrial e todos quantos exercem ação diretriz, em larga ou pequena escala, na atividade social, devem ter sempre em mente esta acerba e veracíssima síntese da desgraça, da imprevidência, do desleixo, consignada no relatório do primeiro Ministro da Fazenda da República.

Apresentam-se as crises comerciais e financeiras:

“a) Quando, por falta de trabalhos estatísticos, os mercados produtores, desconhecendo o que realmente possuem, e ignorando as necessidades do consumo, entregam os seus gêneros pro baixo custo aos especuladores que os

iludem, figurando, mediante notícias e telegramas inexatos, abundância dos artigos, de que há escassez;

b) ou quando, não tendo o mercado nacional recursos para resistir à pressão de baixas arbitrárias, adrede preparadas pelos exploradores coligados, acha-se na contingência forçosa de entregar os produtos indígenas aos preços ínfimos que a exploração lhes impõe.”

Não precisamos procurar mais longe a causa das crises que têm empobrecido o organismo nacional.

Reflitam bem na verdade dessas palavras.

III

MEDIDAS DE REPRESSÃO

À página 417 diz esse monumento de sabedoria e lucidez que se chama *Relatório do Ministério da Fazenda* de 1898:

“De duas espécies é o comércio que entretemos com as demais nações, pro via marítima com aquelas que estão situadas à distância, e pelas vias fluvial e terrestre com as que limitam conosco; o primeiro servido pelas nossas alfândegas quase todas assentadas no litoral; *o segundo por assim dizer desatendido até aqui.*”

O autor dessas linhas pôs o dedo na ferida; seu olhar arguto perscrutou com desassombro o problema, S. Ex. percebendo que tudo está por fazer, escreveu uma verdade.

O comércio terrestre tem sido até hoje desatendido.

O ilustre Ministro reconheceu a inutilidade, a improfiquidade destas medidas odientas de vexações, coações, cordões fiscais, corpos aduaneiros, limitações de zonas, fechamento do comércio terrestre posto em verdadeiro estado de sítio, deixando somente aberto o mezanino da tabela F, uma velharia de 17 anos atrás, para servir zonas opulentas e praças como as do Livramento, que conta um movimento anual de 20.000 carretas, servidas por uma estrada de

ferro que em um dia a põe em comunicação com Montevidéu, um dos grandes portos de mar da América do Sul, que foi, é e há de ser o centro de concentração do comércio terrestre daquém e dalém da linha, como veremos adiante.

O que se tem feito é uma série imensa de absurdos, um rosário negro de perseguições, tropelias, ilegalidades, que vai desde o varejamento e sequestro de casas de comércio, somente por denúncias anônimas e vagas, até à confiscação de mercadorias com procedência legal; desde a absurda e inconstitucionalíssima criação de zonas até a violação de volumes nas estradas em carretas *guiadas* (acompanhadas de guia), tudo isto enquanto o contrabando pompeia ascensionalmente na proporção direta das medidas de coerção ineptamente adotadas, e as rendas diminuindo na proporção do rigor das repressões.

Acima disto tudo, o contrabandista, sorrindo zombeteiramente da infantilidade dos que procuram persegui-lo, criando obstáculos ao comércio lícito.

Eis o círculo vicioso das medidas administrativas tendentes a reprimir o contrabando, adotadas nestes últimos 20 anos. De um lado os representantes políticos do Estado, descurando a fronteira para interpretar os sentimentos do maior número da população, aglomerada no litoral; por outro lado, o comércio das três grandes praças do litoral, reclamando medidas de rigor contra a fronteira, cujas regiões, desde há 50 anos, busca em vão absorver. Por último vem a maioria dos empregados da Fazenda, em missão especial do governo, elaborar seus relatórios de acordo com as Praças do comércio do litoral, sem

estudar devidamente as condições originais do comércio terrestre, com exceção do Sr. Castro e Silva, que há 12 anos fez estudos conscienciosos e disse a verdade ao governo imperial.

Mas, a representação política do Estado tem razão; claro está que ela não pode, nem lhe convém patrocinar os interesses do menor número da população contra os interesses superiores do maior número, as mais densas aglomerações políticas, sociais e comerciais. Têm razão as Praças do litoral, procurando absorver o comércio do interior e fronteira contra a concorrência vitoriosa da Praça de Montevideú, da qual este é e há de ser, até certo ponto, tributário. É a luta pela vida; é a concorrência dando a palma da vitória aos mais aptos, aos melhor aparelhados para a luta, ou aqueles que, como no caso em discussão, foram melhor aquinhoados pelos acidentes geográficos e topográficos que facilitam a solução dos dois elementos essenciais à prosperidade: a rapidez de percurso e a barateza dos fretes.

Sim! Tudo isto é razoável, é naturalíssimo! O que não é razoável, o que não tem estado no seu lugar é a administração fiscal. São os emissários do governo que têm falseado suas elevadas funções; pois, em vez de levarem ao conhecimento da administração superior a verdade clara, estudos próprios, tornam-se portadores das opiniões e aspirações das praças de comércio do litoral, subscrevendo conclusões apaixonadas, mal deduzidas, que vão gerar opinião errada na alta administração da Fazenda e fazer opacidade na questão que o governo patrioticamente procura elucidar.

Eis a que se tem reduzido todo o trabalho, desses funcionários; com exceção honrosa de um ou outro, mais consciencioso, que compreende a superioridade de sua missão, os altos poderes de que o governo o investiu.

Em geral, o serviço desses funcionários tem-se reduzido a isto:

De Porto Alegre, sede da Delegacia Fiscal, vão à cidade do Rio Grande, onde conferenciam com o inspetor da alfândega, e com a diretoria da Associação Comercial, dão um passeio *á vol d'oiseaux* pela fronteira, onde ouvem uma ou outra influência local até Uruguaiana ou Itaqui, e voltam a Porto Alegre, a elaborar seu relatório de acordo com as opiniões e conclusões dadas pelas Praças do Comércio dali e... pronto, está finda a missão!

As conclusões desses relatórios são uniformemente: "há contrabando na fronteira! É preciso coibi-lo!"

Que novidade!

Daí o círculo vicioso das medidas acima inventariadas – todas de efeitos negativos porque tendem a mudar o curso de um comércio mais antigo do que a nossa nacionalidade, como se o curso dos fortes rios pudesse ser derivado em sentido oposto à corrente natural!

Esses excelentes e bons funcionários estão ainda na época infantil em que se julgava, como há 50 anos, que o contrabando pode ser atacado na fronteira a bacamarte e à ponta de lança!

“Coloquem um grande exército de baioneta calada ao longo da linha divisória em condições dos soldados do Fisco ficarem à distância de um metro uns de outros, e nem assim conseguireis reprimir o contrabando!” escrevia há 40 anos ao Ministro da Fazenda, esse extraordinário homem de tino, o general Andrea, quando Presidente da Província.

Onde estão as apreensões já feitas pelo aguerrido exército do Fisco, sempre de espada em punha, arma embalada, como em linha de batalha? A quanto montam essas apreensões?

A Fazenda Nacional foi obrigada a pagar pelo triplo as mercadorias existentes nas casas sequestradas no Quaraí, pelo Sr. Perry. Durante a vigência do cordão sanitário, em 1897, em que havia 7.000 homens ao longo da linha divisória, as rendas da única alfândega da fronteira, a de Uruguaiana, desceram à ridicularia de 30 contos mensais, e o comércio de toda fronteira nunca prosperou tanto!

A República veio encontrar o governo imperial empenhado no estudo da questão do contrabando. O Império havia concedido ao Rio Grande uma tarifa especial, como modo único de eliminar a esponja que nos disseca as fontes de renda.

Sem dúvida que, se essa medida tivesse sido acompanhada do alfandegamento das mesas federais da fronteira, o contrabando desapareceria como impossível e prejudicial ao comerciante.

Mas o governo do Império, sempre guiado, como infelizmente o está sendo o governo da República, pelas opiniões das Praças do litoral, inimigas da fronteira, não cogitou do complemento essencial à sua medida de redução de tarifas.

Por isso, também esse desesperado recurso foi improfícuo, inútil.

A República continua mantendo o Corpo Fiscal que, com os respectivos chefes, se denomina pomposamente Delegacia Especial; e, em 10 anos custa ao Tesouro 4.270:000\$000 réis, um presente grego da Praça da Porto Alegre, sem que as rendas tenham aproveitado coisa alguma, sem que o contrabando tenha diminuído.

Eis quanto se tem feito.

Quanto trabalho inútil, quanto dinheiro da nação deitado fora, em pura perda das rendas, em puro proveito da política que obtém empregos rendosos para a afilhadagem, em plena proteção do contrabando que aumenta na proporção crescente das medidas repressivas!

Felizmente, o honrado Sr. Ministro da Fazenda, que terminou seu mandato em 15 de novembro último, assim conclui à página 443 do seu relatório:

“Sente-se que chegamos ao momento em que é forçoso cuidar seriamente do assunto.”

Assim seja.

IV

FRONTEIRA TERRESTRE

Só possuímos a que limita com a República Oriental do Uruguai, desde a foz do Rio Chuí, no Atlântico, à embocadura do Quaraí, no Rio Uruguai, na extensão de 773 quilômetros lineares.

Dois terços da linha divisória estão aí assinalados por divisas naturais: pelo Rio Quaraí, desde sua foz à confluência do Arroio Invernada; pelo Rio Jaguarão, desde o passo de S. Diogo (vide mapa da R. O.), à sua embocadura na Lagoa Mirim; por esta, até sua extremidade sul; pelo S. Miguel até ao povoado deste nome; pelo Chuí até sua barra no Atlântico.

Toda a nossa fronteira aberta, sem divisas naturais, não excede de cinquenta léguas; é formada dos territórios compreendidos entre as cabeceiras dos rios citados.

Ponto de parte o istmo, compreendido entre a barra do Chuí e a parte sul da Lagoa Mirim, que forma a fronteira de Santa Vitória do Palmar, em cuja pequena cidade temos uma Mesa Federal de 1ª ordem, fronteira sem produção importante e de tão pouco comércio que a República vizinha julga desnecessário uma estação aduaneira (*receptoría*), o território confinante com o estrangeiro que nos convém estudar, por onde se faz volumoso comércio terrestre, é aquele que se prolonga em rumo noroeste, desde a barra do Jaguarão à do Quaraí.

O Rio Quaraí tem 245 quilômetros, desde o passo das Sepulturas à sua foz; o Jaguarão, 143, desde a confluência do Arroio Minas até sua embocadura na Lagoa; e toda a extensão dessa fronteira é de 610 quilômetros aproximadamente.

Tomando uma tira de 10 léguas de largura ao longo da linha divisória, entre a Lagoa Mirim e o Rio Uruguai, temos uma área de 34.160 quilômetros, compreendendo os municípios abaixo, com a população presumível seguinte:

	CAPITAL	MUNICIPIO	TOTAL
Jaguarão.	10.000	12.000	22.000
Herval	3.000	7.000	10.000
Bagé	12.000	22.000	34.000
D. Pedrito	5.000	10.000	15.000
Livramento	12.000	20.000	32.000
Quarahy	4.000	12.000	16.000
Uruguayana	12.000	20.000	32.000
Total: população da fronteira terrestre			almas 161.000

Esta faixa de território compreende mais de um milhar de léguas quadradas; está toda entregue à indústria da criação de gados. Agricultura e estabelecimentos fabris, pouco, porque esta vasta e rica zona só tem vias de comunicação para o estrangeiro, República Oriental e Argentina.

Está quase absolutamente segregada do convívio dos centros e mercados nacionais, e tem sido tratada como filha espúria da comunhão brasileira.

Antes da revolução (1892 a 1895) esses municípios contavam seguramente 3.000.000 de cabeças de gado vacum, 500.000 cavalares, 4 a 5.000.000 de gado lanígero.

Hoje, deve contar metade dessa riqueza pecuária: 1.500.000 cabeças de gado vacum, 200.000 cavalares, 3.000.000 lanígero.

Nessa zona estão montadas charqueadas, sendo 2 em Bagé, 1 no Quaraí, 1 em Uruguaiana, que na safra última de 1898 trabalharam, como se segue:

Charqueada Bageense	40.900 cabeças de gado
Charqueada de Magalhães & Filhos (Bagé)	29.858 cabeças de gado
Charqueada de Novo Quaraí	26.250 cabeças de gado
Charqueada da Barra do Quaraí	34.050 cabeças de gado
Soma, número	131.058 cabeças de gado

Este número de 131.058 representa 38% da safra total rio-grandense, e a mesma porcentagem com relação à safra total da República Argentina.

Pode igualmente ser notado um curtume, montado em Livramento, propriedade dos Srs. Teixeira & Pinho, que prepara 5.000 couros anualmente, de várias espécies de gados.

O restante são estabelecimentos pastoris (de criação), hoje tão numerosos, que se pode computar a média de meio quarto de légua para cada estabelecimento. As grandes estâncias desaparecem fracionadas em pequenas propriedades, onde a criação se vai fazendo com mais cuidado e aproveitamento.

A configuração física desta região representa uma série imensa de coxilhas (colinas altas), mais ou menos acidentadas e limpas, onde os arroios e os rios põem linhas irregulares de arvoredos silvestres. Interminável lençol verde cobre suavemente essa vasta sucessão de coxilhas, que ornem os campos de criação iguais aos melhores das planícies platinas.

Conquanto sobre a linha não haja montanhas, nem vales profundos, que tornem inacessível o território por qualquer ponto, os campos de criação estão em geral cercados, a muros de pedra e aramados, e não é costume, nem há exemplos de contrabandista arrombar essas múltiplas divisas para fazer passar cargas de mercadorias contrabandeadas. As carretas não saem das estradas gerais para subtraírem-se à Vigilância Fiscal. Apesar das condições favoráveis do solo, não nos consta que esse recurso já fosse aproveitado.

O comércio lícito ou ilícito faz-se pelas estradas gerais o internacionais, algumas delas seculares, todas elas conhecidas, assinaladas as principais nos bons mapas.

Além das três linhas férreas que vêm à beira do território brasileiro, em Rivera, Santo Eugenio e Quarahy, receber os nossos produtos e trazer-nos produtos estrangeiros, o nosso território é invadido pelas seguintes estradas de rodagens:

Em Santa Vitória do Palmar, a estrada que vem de Castilhos por Angustura e passa a linha em S. Miguel, sobre as pontas do Chuí;

A cidade de Jaguarão está em contato com Artigas, onde uma rede de estradas faz junção, ligando os departamentos de Rocha, Minas, Trinta e Três, Cerro Largo e, por seu turno, estes a Montevideú;

Pelo Rio Jaguarão acima, nossa fronteira é invadida pelos seguintes passos, cuja maioria não dá trânsito a veículos: *Passo do Cacique*, de *Hipólito*, de *Barcelos*, da *Armada*, da *Canoa*, do *Sarandi*, do *Centurião*, do *Melo*, *Picada do Gregório* e *Passo de S. Diogo*;

Segue-se a linha terrestre, sem divisas naturais, cortada pela estrada que vai de Melo, capital de Cerro Largo, à cidade de Bagé;

Uma na Serrilhada (Coxilha de Santana) pouco além do paralelo 57, que vem de Taquarembó e outros pontos e se dirige a Bagé por S. Luiz e a diversos destinos pela coxilha de S. Sebastião;

Uma rede de várias estradas confluem em Rivera, junto a Santana do Livramento, ou somente Livramento, como é geralmente designada a rainha da fronteira terrestre, onde vão ter, além da Estrada de Ferro Central do Uruguai, que em vinte horas conduz a Montevidéu, diversas outras, ligando todos os departamentos desse país e terminando todas elas na capital uruguaia;

Acompanhando a linha que, no paralelo 58, abre uma grande curva ao sul em uma extensão de 14 léguas possuímos uma estrada internacional, servida pelo comércio dos dois países, a qual é tronco de várias outras que se ramificam pelos departamentos do norte e oeste daquela República;

Da parte norte da Coxilha de Haedo, na Coxilha Negra, a linha divisória desce à margem esquerda do Arroio Invernada, que forma a principal nascente do Quaraí, por um vale profundo, inacessível ao tráfego, até ao Passo dos Moirões; dali, a linha continua à margem esquerda do Quaraí, cujas águas são nossas, oferecendo passagem, não a veículos, nos seguintes passos: Passo de Lemos, do Santinho, do Ricardinho, e mais abaixo, na latitude 30° 17', está a cidade de Santo Eugênio, à beira da linha, tendo em frente a nossa cidade de S. João Baptista do Quaraí, assentada à margem direita do rio, por cujo passo (Passo do Baptista) ela permuta seus produtos e mercadorias pela estrada de ferro, ramal Noroeste Uruguai, ligada aos portos fluviais de Salto, Paissandu, e também por terra, pela *Midland Central*, a Montevidéu.

Abaixo de S. João Baptista, somente em tempo de seca o rio oferece os seguintes passos, também servidos com dificuldades por pequenas embarcações: Passo do Lemos, dos Ladrões, do Juqueri, do Ramos, do Lecot, da

Cruz, Pay-Passo, e, quase à foz do rio, o Passo de Santa Rosa, em frente à povoação desse nome, ponto terminal da Estrada de Ferro *Noroeste do Uruguai* e ponto de partida da *Brasil Great Southern*, que leva à Uruguaiana as mercadorias que vêm de Montevidéu, por via fluvial até o porto do Salto, ponto de partida da *Noroeste del Uruguai*, e, por via terrestre, pelas estradas de ferro de *Midland e Central*.

Desde o Passo de Santa Rosa, ponto de grande tráfego diário, onde se faz baldeação das mercadorias que de uma para outra viagem, atravessam o rio em embarcações, o Quaraí é navegável até sua foz no Uruguai, cujas águas são internacionais (orientais, argentinas e brasileiras). E, pode dizer-se que desde a barra do Rio Quaró, o Rio Quaraí, é negável em todo o seu curso até o Uruguai.

Na barra do Quaraí está situado o denominado *porto do Quarahy*, no Rio Uruguai, tendo em frente na margem direita deste grande rio, a cidade argentina de Monte Caceros, por seu turno ponto terminal da estrada de ferro da Concórdia (frente ao Salto Oriental); e, ali, na larga bacia que forma, à esquerda o porto brasileiro do Quaraí, à direita o porto entrerriano de Monte Caceros, se faz grande comércio fluvial. É ponto de carga e descarga de todos os produtos argentinos das províncias de Corrientes e Missões que, aproveitando a navegação via fluvial desde regiões longínquas, baldeiam ali para a estrada de ferro até Concordia, por que o Salto Grande do rio interrompe a navegação entre esses dois portos (Monte Caceros e Concórdia).

Depois da nossa Estrada de Ferro *Great Southern* e da *Noroeste del Uruguai*, o comércio brasileiro não trafega por ali, nem tem o mínimo interesse

nesses dois magníficos portos, agora somente aproveitados pelos nossos dois vizinhos colindeiros.

Um exame nos mapas anexos elucidará alguma obscuridade que haja notícia dos pontos de contato do nosso território sobre a linha limítrofe com a República Oriental.

O contrabando, provindo da introdução em nosso país das mercadorias do *depósito* (as que não pagam direitos de importação na alfândega de Montevideu), não pode aproveitar as estradas acima descritas da fronteira de Santa Vitória, dos passos do Rio Jaguarão, nem nenhuma das outras a sueste de Rivera, nem as dos passos do Rio Quaraí, a não ser em Santo Eugênio e em Santa Rosa, porque o governo uruguaio só permite liberdade de trânsito terrestre pelas três estradas de ferro que terminaram na fronteira: Rivera, Santo Eugenio e Santa Rosa.

É nesses pontos que convém estudar o contrabando.

Nós temos cinco Mesas de Rendas de 1ª ordem vigiando a fronteira terrestre acima descrita: a de Santa Vitória do Palmar, a de Jaguarão, a de Livramento e a do Quaraí, e na fronteira argentina existem as de Itaqui e S. Borja.

As de Jaguarão, Itaqui e S. Borja não são propriamente terrestres: são fluviais.

Todas elas, com atribuições apertadas, nos severos limites da tabela F, criação de fevereiro de 1882, nada podem fazer em favor do comércio, nem das

rendas, porque não podem despachar senão limitadíssimo número de artigos. Daí o contrabando, que não pode deixar de exercer-se criminosamente, desde que o consumidor precisa do artigo e o não pode despachar de acordo com a lei.

Diametralmente oposto ao nosso sistema de coação, as nações que vizinham conosco vivem felizes, no seu sistema de liberdade e franquias de ordem fiscal.

A Argentina tem em Santo Tomé, província de Misiones, em frente a S. Borja, uma repartição que é uma verdadeira mesa alfandegária; outra em Alvear (Corrientes), em frente a Itaqui; outra em Livres, frente a Uruguaiana; outra em Monte Caceros (Entre Rios), em frente à barra do Quaraí.

A nação uruguaia tem uma *receptoría* em Santa Rosa, ponto de trânsito para Uruguaiana e Monte Caceros; outra em Rivera, junto a Livramento; outra em Cerro Largo, frente a Jaguarão; e criou *sub receptorias* em Santo Eugenio e Artigas.

Tudo isto alfandegado, podendo despachar toda a casta de mercadorias, e a vigilância se exerce com muito pequeno pessoal e as rendas são as que vamos examinar adiante. Daí a desnecessidade do contrabando na fronteira daquelas nações.

V

SANTANA DO LIVRAMENTO

É o empório, o centro de confluência de todo o comércio terrestre, não somente nas zonas do extremo-norte do Estado do Rio Grande, como dos departamentos de fronteira e noroeste da República Uruguaia.

A cidade assenta seus 1000 e tantos fogos sobre a linha limítrofe, aos 30° 53' 13" de latitude sul e 55° 50' 30" de longitude.

Equidistante entre Montevideú, que lhe envia artefatos europeus, e o centro da Região Serrana (Passo Fundo dista 100 léguas do Livramento e Montevideú está a quase igual distância) que lhe envia os frutos coloniais, a erva-mate, a caninha, o fumo, etc.; este ponto da fronteira é a sede do comércio terrestre, o mais avultado mercado que o Brasil possui de São Paulo para o sul.

É mais antigo do que a nossa nacionalidade. O Império já o encontrou trafegando seu comércio. Os mercadores e tropeiros dos tempos coloniais faziam longas estações em Santana do Livramento, onde se refaziam do necessário para a continuação das jornadas longínquas.

O sistema orográfico da nossa antiga Cisplatina, combinado, num rápido exame aos mapas, com o das regiões centrais do sul do Brasil explicam, com uma justeza matemática, a causa da preponderância comercial de Livramento.

É uma verdade inconcussa que os fenômenos sociais assentam em base mesológica, principalmente quanto à natureza física.

Assentada nos confortes da Serra de Santana, ramo sudoeste da Cordilheira Geral, Livramento é o interposto antiquíssimo da estrada secular que, partindo de Montevidéu e da Colônia do Sacramento se interna no Estado, abrindo um ramal à direita pela linha, para Bagé, outro a leste para D. Pedrito, outro a oeste para Quaraí, Alegrete e Uruguaiana, e cujo tronco segue rumo do norte, através dos municípios de Livramento, Rosário, S. Gabriel, Santa Maria da Boca do Monte, S. Martinho, Passo Fundo, Cruz Alta, Palmeira.

Vadeia o Uruguai no passo Goyen, na confluência do Rio Passo Fundo, passando ao território do Estado do Paraná e se prolonga pela planície do Xanxerê, a leste da colônia militar, atravessando o Campo das Palmas, Boa Vista, Rios Chopim, Iguaçu, até o sertão de Garapuava, onde abre, a leste, um galho para Curitiba e continua sempre, mais ou menos rumo norte, até Sorocaba, em S. Paulo, a cuja feira, os antigos muladeiros dos tempos coloniais iam, como os tropeiros da atualidade, levar tropas de muares, destinados à capital paulista e ao serviço urbano da velha Corte dos vice-reis, como hoje ainda a Capital Federal procura, naquele afamado mercado paulista, os muares de procedência rio-grandense, uruguaia e entrerriana que fizeram todo esse longo trajeto.

O mapa incluso, redução do mapa oficial da Província, levantado pelos engenheiros, marechal Conrado Jacob de Niemeyer e J. Ignácio Coimbra, adotado hoje nas escolas públicas do Estado, demonstra a rede das estradas gerais, que liga entre si as localidades.

Observando atentamente esse complicado sistema de vias de comunicação, ver-se-á que todas aproveitam as elevações do solo, evitando as regiões alagadas ou muito cortadas de fortes rios, cujos passos, desprovidos, ainda hoje, de pontes, só em épocas de secas dão vau, e os percursos se fazem, como há cem anos, pelo mesmo sistema e costumes que obriga trinta ou quarenta carretas a esperar à beira de um rio, tempo sem conta, até que, diminuindo as águas, o passo permita passagem!

Por estas razões, a velha estrada que acabamos de descrever tornou-se a via obrigatória do comércio terrestre, por aproveitar as condições geográficas do solo, facilitando-lhe o tráfego, que em todo o percurso linear, de mais de 400 léguas de Montevideu a Sorocaba, quase em linha reta, atravessa somente cinco rios, em passos servidos, desde tempos remotos, por balsas que são verdadeiras pontes flutuantes. Esses passos são: no Rio Grande do Sul, o do Ibicuí; no Paraná, o do Uruguai, do Chapecó e do Iguaçú; em São Paulo, o do Itararé ou Paranapanema.

No Rio Grande do Sul, esta estrada, tronco de uma rede multiforme que, em ziguezagues e curvas caprichosas, enlaça todas as localidades centrais, abrindo braços em todos os rumos, em todas as direções, ao subir, numa quebrada da Serra de S. Martinho à Cordilheira do Mar que, partindo do Paraná e Santa Catarina, corta o Estado pelo meio, de leste a oeste, dividindo-o em duas grandes regiões quase iguais; esta estrada, ao subir a Serra de S. Martinho, desde a linha tronco, que vai em reta à Cruz Alta, estende ramais para Soledade, Passo Fundo, Lagoa Vermelha, Santo Ângelo, S. Luiz Gonzaga, cujos municípios, em

toda essa vasta e ubérrima região chamada Cima da Serra, são tributários do mercado de Livramento, onde levam os produtos dos ervais, dos pinheirais, da agricultura e da criação porcina, como verificaremos adiante.

Hoje, as estradas de ferro encurtam um pouco as distâncias. A viagem que de Montevideu ou do Salto a Livramento se fazia em 20 dias, faz-se agora apenas em um dia, pelos trens da *Central del Uruguay*, cuja extensão é de 568 quilômetros.

Encurtou-se em 20 dias a viagem de Passo Fundo a Livramento, na distância de 640 quilômetros, pelas estradas de ferro de Cruz Alta a Itararé (*Chemins de fer Sud Bresiliens*), de Passo Fundo a Santa Maria, na extensão de 355 quilômetros, e pela de Porto Alegre a Uruguaiana, cujos vagões correm em algumas horas a extensão de 146 quilômetros, de Santa Maria a Azevedo Sodré, estação mais próxima de Livramento, já no ramal de S. Gabriel. Total 501 quilômetros de vias férreas trafegadas no trajeto de 640 quilômetros, desde Passo Fundo a Livramento.

Temos, portanto, as distâncias dos mercados que escoam produtos em Livramento (os municípios de Cima da Serra e Montevideu), encurtados por cerca de 200 léguas de estradas de ferro!

Montevideu está a um dia de viagem; a região serrana já está a dez dias!

O projetado ramal de Cacequi a Livramento, de 134 quilômetros, virá colocar Porto Alegre a dois dias de viagem desta fronteira; Montevideu a três dias daquela praça, e qualquer porto da Europa a 19 dias da Capital do Estado!

Construindo este pequeno trecho de estrada de ferro, o que virá a ser Livramento, com a liberdade de trânsito na República Uruguaia e com semelhante rapidez de percursos? O comércio importador de Porto Alegre desprezará esta via segura, rápida, de fretes baratos, isenta dos perigos, desvios e mutilações das baldeações marítimas, para continuar a adotar a via costeira e fluvial, que obriga a dois ou três transbordos e não lhe permite receber sua mercadoria, de procedência europeia, antes de dois ou três meses de viagem?

Não precisamos indagar o que será o futuro; basta-nos registrar os fatos da atualidade, incontestes, inconcussos, enlaçados na urdidura de forte documentação.

Livramento foi, e há de ser, quer queiram quer não, a chave do comércio terrestre do Rio Grande do Sul; – são as condições geográficas, é a própria configuração do solo que o determinam!

É a natureza inflexível, imutável, que assim dispôs e preparou o cenário para a sucessão dos fenômenos da atividade social para a função das permutas, para o trato dos negócios!

Desviar a corrente natural que segue seu destino é um impossível. A natureza humana, por mais peias e artifícios que ponha em ação, há de, afinal, ser vencida, – por que tudo obedece às leis naturais, inflexíveis, irrevogáveis!

Os estragos da guerra civil, que durante três anos assentou barracas errantes em toda a fronteira e regiões do interior, transformando Livramento em

praça de guerra, trouxe forte declínio ao comércio desta localidade, fazendo emigrar grandes capitais.

Os nossos campos, quando adveio a República, estavam de tal modo abarrotados, que cada légua quadrada chegou a conter 4.000 cabeças de gado vacuum e cavalar! Tudo isso emigrou para as repúblicas vizinhas, ou foi roubado, e atualmente temos as estâncias quase desertas, as cercas, que representavam grandes capitais, desaparecidas, e os estabelecimentos em escombros!

As nossas grandes estradas, percorridas por 14 ou 15.000 carretas anualmente, tão transitadas que os veículos, no coice um dos outros, todos em marcha, chegavam a formar um cordão de muitos quilômetros de comprimento, sem cessão de continuidade! Mas as carretas foram arrancadas aos seus donos para conduzir munições de guerra, as boiadas passaram a servir para as munições de boca, ou simplesmente para o aproveitamento do couro, que se vendia, o de um boi, por 2,000 réis; os donos e os peões, arcabuzados nas barrancas das estradas ou atados a maneador, eram obrigados a marchar para as coxilhas, de bacamarte em punho, servir nas forças de um dos lados beligerantes!

E esse carretame e boiadas ainda não se recuperou. As carretas que fazem o comércio da fronteira estão reduzidas à 4ª parte; a boiada é escassíssima; e a mesma peonada ainda não ousa afoitamente aventurar-se à solidão das estradas, por que essa longa guerra deixou hábitos de perversidade nos indivíduos, e o *carreiro* sente-se apavorado, julgando ainda em seu espírito supersticioso, ouvir soluços de agonizantes nos longos albardões e sertões

ínvios, que atravessam a estrada ainda assombrada, e almas penadas, nos fogos fátuos que, noite velha, bordam e clareiam o campo, assinalando os montões de ossadas dos assassinados na guerra!

Deste modo, a falta dos elementos de condução de um lado, e o medo supersticioso que ainda há nos homens do trabalho, de outro; e acima de tudo, a quase improdutividade dos campos de criação, que não puderam ser repovoados depois da guerra: tudo isto tem impedido que o comércio de Livramento readquirira a prosperidade e movimento de uma dezena de anos atrás.

O Governo Federal transformou, durante todo o longo período da guerra civil, Livramento em uma praça de guerra, aproveitando as excepcionais condições estratégicas dessa localidade, para introdução segura de armamentos e munições, e fazendo aqui ponto de concentração de materiais bélicos para os suprimentos dos exércitos que operavam em todo o estado conflagrado.

Não se serviu de Uruguaiana, nem da estrada de ferro de Quaraí a Itaquí, nem da linha que já estendia trilhos até Alegrete, nem de nenhum ramal considerado e aclamado altamente estratégico.

Serviu-se sim, de Livramento, única base segura de operações divergentes para o centro do Estado. Serviu-se em larga escala da *Central Uruguay Railway*, de Montevideú a Rivera, que arrecadou muitas centenas de contos de réis, só em fretes desses armamentos porque o governo por sua vez também obedeceu à ordem natural de mais simples, do mais fácil e do mais rápido em vias de comunicação.

Assim é o comércio. O ilustre brasileiro que preside a pasta da Fazenda não pode desconhecer aquilo que seus colegas da guerra praticaram, após as duras lições da experiência, e consta para sempre nos fastos da guerra civil, que devastou o município de Livramento, mais do que qualquer outro, – justamente pela sua posição geográfica. É a realidade dos fatos.

Eis explicada a razão porque a praça comercial de Livramento ainda não se reergueu, ainda não reconquistou o movimento e prosperidade antigos. E as notas estatísticas que vamos dar do ano de 1898 referem-se a um ano de crise, devido ao predomínio das causas acima expostas.

Em uma representação dirigida em 1888 à Câmara dos Deputados, Presidente da Província e Governo Imperial, lê-se o seguinte, à pág. 8:

“Da região serrana chegam a Livramento todos os anos *cem mil arrobas* de erva-mate, que aqui são compradas e exportadas para o Estado Oriental. Além da erva-mate, esta cidade também recebe, de outras localidades da província, *madeiras de construção, banha, feijão, farinha, milho, etc.; etc.* no valor de mais de 600 contos.

Desprezando, por enquanto, a importância que Livramento paga por esses produtos, consideremos somente a importância do frete de transporte. A erva-mate à conduzida em mil carretas que vencem um frete *de cento e trinta mil réis* cada uma, ou seja, *cento e trinta contos de réis* por todas. Os demais gêneros não podem ser conduzidos em menos de outras *mil* carretas, que, procedendo de pontos mais próximos, como Santa Maria, S. Vicente, S. Francisco e Rosário,

percebem um frete de *setenta mil réis*, cada carreta, ou *setenta contos de réis*, todas elas. Aí temos, pois, uma respeitável soma de *duzentos contos de réis*, que Livramento desembolsa todos os anos, somente em pagamento do transporte de gêneros de produção nacional, que são aqui vendidos, e que contam como seus principais tomadores os comerciantes a grosso, que os recebem em troca de gêneros de produção estrangeira.”

Há 15 anos, houve casas importadoras, cujas vendas eram superiores a 1.000 contos de réis anuais, como a de Coradino Lupi e Cia. e outras. Mena Vivanco e Cia., só em um ano, recebeu 500 cargas de erva-mate, 750.000 quilogramas, dos ervais da região missioneira (norte do Estado). Em 1882 podia computar-se em 8.000:000\$000 as mercadorias vendidas pelo comércio de atacado.

Diz ainda, à página 13, a citada Representação:

“Esta Comissão pode provar, com documentos irrecusáveis, que, durante os dez anos de existência das casas introdutoras desta cidade, elas têm pago um tributo de *dois a três mil contos de réis* aos consignatários de Uruguaiana, tributo que é um mero luxo imposto pelo Governo Imperial aos comerciantes de Livramento.”

Hoje, o comércio dessa praça está reduzido à quarta-parte do que era há um decênio.

Contudo, o exame do movimento verificado no ano expirante, de 1898, oferece ao patriótico e ilustre cidadão que dirige a Fazenda pública um juízo

aproximado da importância comercial desse pequeno núcleo de população, assentada no extremo da linha e forma a grande porta das comunicações terrestres entre o Rio Grande e o Uruguai.

As mil e tantas casas que formam a cidade de Livramento representam apenas o valor locativo de 320:000\$000; mas, o Orçamento Municipal acusa a existência de 400 casas de comércio sujeitas ao respectivo imposto, calculando a média de 50\$000 réis para cada casa de negócio.

O comércio e indústrias, durante o ano, pagou de impostos:

Ao Governo Federal	376:108\$663
Ao Governo Estadual	164:594\$943
À Municipalidade	132:418\$000
Total Rs.	673:121\$606

Essa praça recebe da região serrana os produtos nacionais, constantes do seguinte quadro:

QUADRO DEMONSTRATIVO DOS GENEROS ENTRADOS NO LIVRAMENTO PROCEDENTES DE CIMA DA SERRA, productos dos municipios de Cruz Alta, Soledade, Passo Fundo, Lagoa Vermelha, Nonoy, Palmeira, S. Xavier, S. Martinho, S. Vicente, e outras localidades, pelas 12 casas seguintes :

CASAS COMMERCIAES	CARRETAS	Herva-Matte kilos	FUMO kilos	Farinha litros	Vinho Nacional litros	Feijão litros	Rapaduras de 200 gm	Aguard'nte litros	Madeiras	Banha k	diversos	PEZO kilos	Valor em Reis
Agostinho Pastor	92	40.000	25.000	86.400	.....	.....	40.000	.....	.....	.....	3 000 kilos	129.000	84 000\$000
Pedro Cruzen	112	45.000	66.000	.....	.....	7.200	.....	.....	20 cargas	3 500	16 000 "	167 000	133:910\$000
Donninelli & Mena	100	45.000	20.000	43.200	4.800	14.400	20.000	.....	10 "	6.000	5.000 "	151 000	89:520\$000
João Escosteguy	66	20.000	10.000	21.600	2.880	7.200	50 000	.....	20 "	.....	3.000 "	99.000	33:820\$000
Iriondo & C ^a	189	37.000	60.000	90.720	9.600	14.400	80 000	.....	25 "	6.000	15 000 "	283.500	182:101\$000
Angles Aragonez	62	15.000	4.500	34.560	.....	3.600	20.000	.....	20 "	3.600	6.000 "	92.100	36:126\$000
Conde & Pena	55	12.000	4.500	17.280	.....	5.400	10.000	.....	20 "	6.000	12.000 "	83.000	33:226\$000
Guilherme Dias	98	30.000	22.500	34.560	.....	18.000	10.000	.....	.....	6.000	3.000 "	98.000	72:422\$000
Abascal & C ^a	105	22.500	80.000	21.600	.....	14.400	2.000	.....	20 "	.....	.....	161.500	146:680\$000
Benjamim Pinto	35	.....	.....	28.800	.....	27.000	.....	.....	.....	15.000	.....	52.500	30:860\$000
Vivaldino Maciel	57	45.000	1.500	43.200	.....	.....	.....	.....	.....	4.000	3.000 "	84.500	33:690\$000
João Pedro Avila	70	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	75 "	.....	.....	105.500	15:0 00\$000
Somma	1.041	311.500	294.000	421.920	17.280	111.600	232.000	*78.720	210 cargas	50.100	66.000 "	1.506.600	891:358\$000
Iguaes quantidades para todas as outras casas da cidade e municipio	1.041	311.500	294.000	421.920	17.280	111.600	232.000	78.720	210 "	50.100	66.000 "	1.506.600	891:358\$000
Somma total em 1898	2.082	623.000	589.000	843.840	34.560	223.200	464.000	157.440	420 "	100.200	132.000 "	3.013.200	1.782.716\$000

* A somma de 78720 litros de aguardente corresponde às 12 casas acima

Movimento de carretas entradas e sahidas na praça do Livramento no anno de 1898

—Só productos nacionaes, de armazem e fructos—

	ENTRADAS			SAHIDAS	
	Num.	Kilos	Reis	Entradas	
Carretas com generos nacionaes de Cima da Serra (1)	2.082	3.013.200	1.782:716\$000	Carretas da Serra	2082
Ditas com generos nacionaes recebidos, via Bagé (2)	550	625.000	1.375:000\$000	ditas via Bagé	550
Carretas com generos estrangeiros de armazem, recebidos via Bagé (3)	500	750.000	750:000\$000	ditas " " com generos estrangeiros	500
Carretas de Quaraby, Rosario, Alegrete, D. Pedrito e outros municipios tributarios do Livramento (4)	200	300.000	300:000\$000	ditas do municipio com fructos da criação	800
Carretas entradas do municipio com productos bovinos e lanigeros (5)	800	600.000	580:209\$000	ditas dos municipios visinhos	200
Ditas do municipio com lenha, carvão etc. para consumo (6)	6.000	6.000.000	100:000\$000	ditas com lenha etc. etc.	6000
Somma.	10.132	11.288.200	4.887:925\$000	10132	10132

Resumo:

Entradas 10.132 } Total 20.264 carretas
Sahidas 10.132 }

Notas

- (1) De conformidade com o mappa nº 1. Quasi todas vieram sem guia.
- (2) Contadas pelo auctor na Mesa de Rendas Estaduaes.
- (3) Não foi possível verificar : os inspectores de Fazenda levaram as guias do archivo da Mesa de Rendas Federaes.
- (4) Trazem ao Livramento productos de agricultura e fructos do paiz.
- (5) Carretas que na média carregem so meia carga devido às pequenas distancias; trazem couros, cabello, lã, pelles etc.
- (6) Numero dado pela minima. Em regra, pelos nossos costumes, a casa de pequena familia consome uma carrada de lenha por mez; isto, em mil casas, obriga a dar 12 mil cargas. Tomei só metade pelo receio de incorrer em exaggeração.

Notas

- (1) Estas carretas voltam para a Serra com mercadorias do mercado do Livramento.
- (2) Voltam vasias, em sua maior parte, pois não temos mais permutas com o littoral do sul como tivemos outr'ora.
- (3) Voltam carregadas com mercadorias para os municipios que se supprem no Livramento.
- (4) Em vai-vem continuo, ora voltam carregadas, ora vasias, Não ha calculo possível.

N.º 3

Mappa do movimento total de entradas no Livramento em 1898

10.132 carretas entradas de diversos pontos do Estado, com artigos de armazem e, productos de criação, conforme o mappa n.º 2, kilogrammas 11.288.200

Pela Estrada de Ferro Central Uruguay, procedente de Montevideo, mercadorias de toda a classe:

Em Janeiro, kilogrammas:	. . . . .	228.579
“ Fevereiro “	. . . . .	172.273
“ Março “	. . . . .	184.901
» Abril “	. . . . .	255.522
« Maio “	. . . . .	362.984
« Junho “	. . . . .	340.437
« Julho “	. . . . .	242.000
« Agosto “	. . . . .	401.416
« Setembro “	. . . . .	359.000
« Outubro “	. . . . .	441.780
« Novembro “	. . . . .	308.945
« Dezembro “	. . . . .	125.000 (1)
		3.425.857

Generos de produção Oriental, conforme a estatística da exportação na Receptoria de Rivera constante de Anuario, kilog 700.053

Somma. Total das entradas registradas, kilog. 15.639.110

Nota.— Não ha elementos completos para a estimativa das saídas. A *Praça do Commercio*, ha pouco estabelecida, logo que lhe seja possível, organizará um serviço de estatística que será base para futuros estudos.

(1) Esta somma é official, Deve-se deduzir 20% para o commercio de Rivera.

O município de Livramento contém cerca de trezentas léguas quadradas de campos de criação, divididas entre 3.000 proprietários aproximadamente. Destes, mais da metade possui carreta de seu serviço, podendo ser o número de veículos particulares avaliado em 2.000, fora os de frete.

Em 1898 foram marcadas pela Municipalidade, para o imposto, 500 carretas de frete, sendo 200 de serviço da cidade e imediações.

As 300 carretas restantes, fazendo a média de duas viagens mensais, realizam por ano 7.200 viagens; os veículos que trazem lenha (por ano), 6.000; as carretas de Cima da Serra (por ano), 2.000; com a soma total de 15.200 carretas.

Fica, portanto, provado que o mapa número 2, do movimento de carretas, representa o *minimum*.

Os seguintes algarismos da exportação estadual das Mesas de Rendas de fronteiras, fornecidos pelo Relatório do Governo do Estado, exuberantemente atestam a supremacia de Livramento.

Em 1896, exportação:

Pela Mesa de Rendas Estadual de Livramento	422:118\$000
Pela Mesa de Rendas Estadual de Jaguarão	85:858\$000
Pela Mesa de Rendas Estadual de Itaqui	166:662\$000
Pela Mesa de Rendas Estadual de S. Borja	57:285\$000

Uruguaiana compõe-se dos produtos da charqueada da barra 1.040:308\$000
do Quaraí (v. pág. 16 e 17)

Quaraí compõe-se dos produtos da charqueada do Quaraí 1.331:042\$000
(v. pág. 17)

Como já notamos, os dois *saladeros* de Quaraí e Uruguaiana, produzindo mais de duas vezes os valores acima registrados nas respectivas Mesas, põem-se na contingência de não poder dar o valor da exportação nas condições dos outros municípios.

Repare o governo, que isto é oficial, não são conjecturas.

Nenhum mercado da fronteira está na altura de Livramento. A exportação de todos, reunida, soma em 328 contos (em 1896). Enquanto que Livramento só por si registrou 422 contos! Em 1897 subiu a 591 contos, e em 1898 atingiu a 700 contos!

Livramento produziu e exportou para o estrangeiro, por intermédio do mercado de Montevideú, em 1898, os seguintes frutos que são na república vizinha contados como produção uruguaia e passam através desse país sem pagar impostos:

199.328 quilogramas de couros vacuns secos	242:141.300
289.996 quilogramas de lã	284:598.200
15.124 quilogramas de cabelo	27:576.000
42.541 quilogramas de peles de ovelha	23:522.600
143 couros de cavalos e capivara	116.200
360 quilogramas de penas de avestruz	1:477.600
Soma, valor oficial em trânsito:	579:432.900

Despachado na rectoria de Rivera, segundo

o <i>Anuário de Estatística</i> \$46.805	299:552\$000
Soma: exportação, segundo a estatística oriental	878:984.900

Podemos assegurar com dados seguros que esta soma não atinge à terça parte da exportação de Livramento para a República Oriental.

O conhecimento, porém, desses dados não está nas conveniências do público, nem do Governo Brasileiro, que nada perde com esse comércio de exportação.

As rendas das estradas de ferro são outra prova completa da superioridade desta fronteira, sob o ponto de vista comercial.

A de Porto Alegre a Uruguaiana, com 498 quilômetros, atravessando as colônias, e comunicando o centro e norte do Estado com a capital, rendeu em 1897, 1.977:560\$000, ou seja, na unidade quilométrica, a seguinte renda:

Receita bruta ou total	3:971\$000 por quilômetro
Passageiros conduzidos nesse ano	127 por quilômetro

A Estrada de ferro do Rio Grande a Bagé, com 283 quilômetros, que faz todo o tráfego do litoral para a fronteira de Livramento, rendeu, unidade quilométrica, nesse ano:

Receita bruta ou total	5:165\$000 por quilômetro
Passageiros conduzidos nesse ano	633 por quilômetro

Na E. de F. de Quaraí a Itaqui, 180 quilômetros:

Receita quilométrica	795\$000
Passageiros por quilômetro trafegado	83

Na República do Uruguai, vêm à fronteira as seguintes linhas:

A *Noroeste*, do Salto ao Quaraí (Santa Rosa), com 178 quilômetros:

Receita total, quilométrica, câmbio de 8	5:689\$000
Passageiros durante o ano por quilômetro	90

A *Midland*, com 317 quilômetros em tráfego:

Receita quilométrica	3:564\$000
Passageiros conduzidos nesse ano	67

A *Central Uruguay Railway*, com 568 quilômetros, que faz em Livramento o ponto terminal, arrecadou de junho de 1897 a junho de 1898 € 304.944, receita total, produzindo, câmbio de 8:

Receita por quilômetro trafegado – réis	16:394\$000 !
Passageiros conduzidos por quilômetro	1:098 !

É a linha que faz o tráfego do mercado de Livramento!

Eis aí registrado o que é Santana do Livramento. Não fantasiemos; é a lógica inconcussa, inflexível dos fatos, que lhe está indicando um lugar honroso entre os bons mercados da comunhão brasileira. É um dos 22 pontos que o Brasil mantém em tráfego direto com o estrangeiro!

Em suma:

Livramento é o empório central do comércio terrestre, daquém e dalém da linha. Os seus raios de divergência vão até onde as condições do solo o determinam, sem atender as divisas internacionais arbitrárias que a natureza não lhe assinalou.

Verifica-se isso com uma simples consulta a um bom mapa.

Com o mercado de Montevidéu a um dia de viagem e os portos da Europa a 17 dias, nenhuma praça do Rio Grande iguala as vantagens desta.

É, e há de ser, no Estado Meridional, a segunda porta de comunicação com o estrangeiro: a mais importante, logo após a barra do Rio Grande.

- SEGUNDA PARTE -

O COMÉRCIO DE TRÂNSITO E O CONTRABANDO

I

Desde que se vê a farinha de trigo da Rússia ir livremente embarcar no porto de Trieste, e outras mercadorias daquela procedência, atravessando, em estradas de ferro três, quatro nações, irem aos portos de Hamburgo, Marselha ou Havre sem que seu trajeto internacional seja tributado, – não quis esse país, modelo em administração fiscal, que faz divisa conosco ao sul, a República do Uruguai, mostrar-se aquém das grandes nações europeias.

Daí o trânsito sem tributos, mantido através do seu território, que por terra só confina com o Brasil.

O transito pelo Rio da Prata, que corre a sudoeste, pertence a ela, ao Brasil, à Argentina e ao Paraguai. O do Rio Uruguai que corre a oeste, é também

internacional: dela, nosso e da Argentina, navegando navios de três bandeiras nessas águas.

Onde, porém, a República Oriental se distingue e imita as nações mais adiantadas da Europa, é na manutenção do trânsito terrestre.

Montevideú é porto de embarque e desembarque das mercadorias que se destinam aos estados situados nas zonas fluviais do Paraguai e Uruguai. Concede liberdade de trânsito para a Argentina, Paraguai e Brasil (Estados de Mato Grosso e Rio Grande do Sul).

No seguinte quadro do movimento verificado na alfândega de Montevideú, julgamos dar com exatidão a sinopse e valor do comércio de trânsito naquela alfândega em sete anos:

1890—Para despacho	3:128.464=78.96 %
« reembarque	833.395=21.04 «
TOTAL, volumes sahdos	<u>3:961.859</u>
1891—Para despacho	1:971.686=87.78 %
« reembarque	274.324=12.22 «
TOTAL, idem, idem.	<u>2:246.010</u>
1892—Para despacho	3:063.653=91.95 %
« reembarque	268.287=8.05 «
TOTAL, idem, idem.	<u>3:331.940</u>
1893—Para despacho	2:239.110=86.94 %
« reembarque	336.487=13.06 «
TOTAL, idem, idem.	<u>2:575.597</u>
1894—Para despacho	1:791.500=86.11 %
« reembarque	290.895=13.99 «
TOTAL, idem, idem.	<u>2:082.395</u>
1895—Para despacho	2:319.015=88.73 %
« reembarque	269.665=11.27 «
TOTAL, idem, idem.	<u>2:613.680</u>

1896—Para despacho	2:478.791=85,08 %
« reembarque	434.521=14,92 «
TOTAL, volumes sahidos	<u>2.913.312</u>

Temos, portanto, diante de nós, os volumes destacados de movimento acima, que devem representar os seguintes valores do movimento de trânsito, isto é, daquele comércio que se utiliza dos armazéns da alfândega para depósito, sem pagar direitos, mas não é propriamente comércio oriental.

Eis o valor do comércio de trânsito ao câmbio de 8:

1890 volumes	833.395.(21,04%)	sobre \$32:364.627=	Rs 43.498	contos
1891	« 274.324.(22,22%)	« \$18:978.420=	« 14.779	«
1892	« 268.287. (8,05%)	« \$18:404.296 -	« 9.428	«
1893	« 336.488. (13,6 %)	« \$19:671.640=	« 16.366	«
1894	« 290 895.(13,99%)	« \$23:800.370 .	« 21.325	«
1895	« 294.665. (11,27%)	« \$25:386.106=	« 18.474	«
1896	« 434.521.(14,19%)	« \$25:530.185—	« 24.343	«

Pode ser distribuído pelos seguintes destinos, nesta proporção:

Rep. Argentina, (Entre-Rios, Corrientes, Misiones, Rosario e Chaco)	25%
Paraguay	25%
Bolivia	10%
Matto Grosso	20%
Rio Grande do Sul	20%

Dividindo-se deste modo pelos seguintes estados:

Annos	Argentina	Paraguay	Bolivia	Matto Grosso	Rio G. do Sul
1890	10.874:500\$	10.874:500\$	4.349:000\$	8.699:600\$	8.699:600\$
1891	3.687:000\$	3.687:000\$	1.474:000\$	2.949:600\$	2.949:600\$
1892	2.355:775\$	2.355:775\$	942:300\$	1.884:600\$	2.884:600\$
1893	4.091:500\$	4.091:500\$	1.636:000\$	3.792:000\$	3.792:000\$
1894	5.331:250\$	5.331:250\$	2.132:000\$	4.265:000\$	4.265:000\$
1895	4.618:500\$	4.618:500\$	1.847:000\$	3.694:000\$	3.694:000\$
1896	6.085:750\$	6.085:750\$	2.434:000\$	4.868:600\$	4.868:600\$

Convém declarar que, fazendo a *Direcion de la Aduana* de Montevideú, o mais rigoroso segredo sobre o seu movimento comercial de trânsito, no intuito de evitar que os governos das nações interessadas tomem providências fiscais que venham prejudicar esse importante ramo de comércio, é impossível determinar com exatidão a divisão do mesmo por países.

Nós damos as parcelas acima, somente baseados nos estudos acurados que fizemos sobre esse gênero de comércio, e na confrontação das estatísticas comerciais de cada uma das nações respectivas. A Argentina, que em tudo procura imitar a França, e se orgulha de ter uma estatística de primeira ordem, apresenta um movimento de trânsito pela República Oriental superior às somas dadas dos volumes de saídas para *reembarque* na alfândega de Montevideú!

Ora, o movimento anual dos volumes acima dado pertence ao arquivo oficial da alfândega; é exatíssimo, por que, ali, os volumes têm série ininterrupta de números inscritos nas guias de despacho ou de trânsito, que a eles se subordinam. Os valores dados a esses volumes são tirados da média, conhecido como é o valor oficial da importação que compreende a totalidade dos mesmos volumes. Por exemplo:

1896... 2.913.312 volumes: \$25.130.185 (importação): 434.521 vols.:
\$3.808.645 – Réis 24.343:000\$000

A divisão de valores do trânsito por países é aproximativa, como não pode deixar de sê-lo, visto não haver base segura para o cômputo dessa distribuição.

É, porém, surpreendente a diversidade das proporções acusadas no arquivo da alfândega, de ano para ano: 21% em 1890; 12% em 1891; 8% em 1892; 13% em 1893; 14% em 1893; 11% em 1895; e 15% em 1896, tanto mais quando, pelas notas que colhemos o comércio de trânsito apresenta caráter permanente. As casas comerciais do litoral argentino, paraguaio e mato-grossense mantêm transações regulares de compra e venda.

Restringindo-se somente as parcelas pertencentes ao Brasil, verificamos os seguintes destinos, em 4 anos de 1893 a 1986:

Para o Rio Grande do Sul	Rs. 16.619:600\$000
Para Mato Grosso	Rs. 16.619:600\$000
Soma no quadriênio	Rs. 33.239:200\$000

Confrontando o valor oficial da importação pelas nossas alfândegas de Corumbá e Uruguaiana, pode-se determinar com exatidão a quanto monta o contrabando que se tem feito nas fronteiras do Rio Grande e Mato Grosso.

Eis a demonstração da importação:

ANNOS	MATTO-GROSSO		RIO GRANDE DO SUL	
	Corumbá	Contrabando	Uruguayana	Contrabando
1893 Entr. por	1.440:064\$	2.352:000\$	1.069:064\$	2.723:000\$
1894 " "	1.648:099\$	2.617:000\$	1.232:376\$	3.033:000\$
1895 " "	1.742:630\$	1.951:000\$	1.617:100\$	2.077:000\$
1896 " "	2.316:609\$	2.552:000\$	1.945:857\$	2.922:000\$
Em um triennio	7.147:402\$	9.472:000\$	5.864:307\$	10.755:000\$

Devemos observar que grande parte das mercadorias que se subtraem ao pagamento dos direitos em Mato Grosso não constitui propriamente contrabando; por que elas, por sua vez, são introduzidas além da linha, na fronteira da Bolívia. Por seu termo iludem a vigilância das autoridades bolivianas. O comércio de Mato Grosso lucra tanto com isso como o comércio de Montevideú lucra com as mercadorias de trânsito para a fronteira do Rio Grande, e o governo, em Mato Grosso, faria bem em fechar os olhos a isso, como faz o Governo Oriental com o contrabando na fronteira do Rio Grande.

Quanto ao contrabando no Rio Grande do Sul, os volumes que representam os valores acima, ainda se podem dividir pelos seguintes destinos:

Estimativas	1893	1894	1895	1896
10% introduzido pelas Mesas de Rendas da fronteira, artigos da tabella F.	272:300\$	303:300\$	207:700\$	292:200\$
10% embarcado em Montevideò para a alfandega do Rio Grande do Sul	272:300\$	303:300\$	207:700\$	292:200\$
Valor do contrabando	2.178:400\$	2.326:400\$	1.661.600\$	2.337:600\$

Como se vê, o contrabando introduzido pela fronteira do litoral dos Rios Uruguai, Quaraí e fronteira terrestre do Rio Grande do Sul, montou em 4 anos a 8.504 contos, ou seja:

A média anual de réis **2.128:000\$000**

Necessariamente que, não conhecendo nós as quantidades dos volumes reembarcados dos armazéns de depósito da alfândega de Montevideú, com destino ao porto do Rio Grande, nem os que passaram dos mesmos armazéns para a nossa fronteira terrestre e foram despachados nas Mesas de Rendas pela tabela – F, não podemos saber quais os valores que esse tráfego legal representa, a fim de deduzi-lo na soma negra do comércio ilícito. É muito provável que

tomemos de menos nestas duas verbas; mas, procurando a possível aproximação, preferimos errar com a estimativa baixa, a incorrer em exageração, fantasiando verbas sem probabilidade de acerto.

A natural dedução do movimento de trânsito nos armazéns da alfândega de Montevidéu, constante no *Anuario de Estadística* é a que fica exposta e autoriza esta conclusão.

O valor do comércio fraudulento pelas fronteiras fluviais e terrestres do Rio Grande é, na média, de 2.128 contos anualmente.

No tempo da tarifa especial, há dez anos, escrevia um desses fantasistas de algarismo, que de vez em quando aparecem a tratar assuntos de que não entendem, nem os estudaram devidamente:

“Se efetivamente entram 15.000:000\$ de contrabando por ano no Estado, daquela renda de julho (a da alfândega de Uruguaiana, que em julho de 1887, durante o cordão sanitário foi de 30:508\$078) está exigindo providências enérgicas e a restauração da antiga tarifa (a especial).”

Não obstante a fantasia do autor dessas linhas, o trecho citado mereceu acolhimento no último relatório do ex-Ministro da Fazenda!

O mais importante comércio de trânsito que mantemos com as duas repúblicas vizinhas do Sul não é o que se relaciona com o contrabando. É o de exportação.

Todas as praças da fronteira e do litoral uruguaio compram suas mercadorias em Montevideu e uma pequena parte em Buenos Aires. Pagam suas compras em frutos do país (produtos da criação de gados) realizando o escambo na verdadeira acepção do termo.

Esses *frutos do país*, como denominam aqui aos produtos dos gados, eram há 15 ou vinte anos conduzidos em milhares de carretas ao mercado de Pelotas que os exportava pelo Rio Grande. Hoje nem um couro, nem uma arroba de lã, nem uma manta de charque procura o mercado antigo: as carretas que trouxeram do Rio Grande ou Pelotas artigos de armazém voltam da fronteira a Bagé completamente vazias!

As vias férreas orientais e argentinas que vêm à nossa fronteira, como formidáveis inimigos das praças do litoral do sul, desviaram, e hoje monopolizam, todo esse importantíssimo e volumoso comércio de frutos.

É a consequência natural do melhor aparelhado para a luta. O monopólio que os mercados platinos estão fazendo da produção do oeste e sudoeste do Estado tem sua explicação na facilidade, barateza e rapidez dos transportes, que lhe permitem remunerar melhor os nossos produtos.

A lã, por exemplo, é procurada pelos barraqueiros de Montevideu a 31\$000 por arroba, câmbio atual, enquanto que o Rio Grande fixou o preço máximo de 20\$000!

É que o Rio Grande ou Pelotas têm contra si os altos fretes terrestres de grandes percursos que oneram extraordinariamente a mercadoria, devido às

viagens em carretas, enquanto que as praças platinas, com as estradas de ferro abeirando o nosso solo, oferecem ampla solução ao complicado problema do progresso – rapidez de viagens e barateza.

Por isso emancipou-se em absoluto a fronteira e toda a região do oeste, dos mercados de Pelotas, Rio Grande e Porto Alegre; e de tal modo, que as fábricas de tecidos rio-grandenses veem-se forçadas a abastecerem-se de lã na República Oriental, departamento de Cerro Largo, aproveitando o frete fluvial da Lagoa Mirim, quando a nossa fronteira exporta mais de dois milhões de quilogramas desse artigo!

Os nossos produtos da riquíssima região missioneira e de todo oeste do Estado, compreendendo os municípios de Uruguaiana, Itaqui, S. Borja, S. Francisco de Assis, S. Luiz, S. Xavier, Santo Ângelo, S. Vicente, Rosário, Alegrete, Quaraí, Livramento e D. Pedrito, mais da terça parte do Estado, – fazem escoadouro nos mercados do Rio da Prata.

As madeiras de construção, os moirões para cercas, os dormentes para as linhas férreas, o carvão, a lenha, a cana de açúcar, a aguardente, os couros, a lã, as peles de ovelha, o fumo e outros produtos da lavoura e da criação de gados, aproveitam a navegação fluvial desde o alto Uruguai e seus afluentes, passam aos mercados correntinos que os transportam a Buenos Aires, ou vão tomar qualquer das três ferrovias que vêm à fronteira terrestre, em Santa Rosa, em Santo Eugênio, em Rivera.

Pelo tráfego da estrada de ferro *Noroeste del Uruguay*, que liga o porto do Salto Oriental ao porto brasileiro de Santa Rosa, no Quaraí, verificamos que seus vagões conduziram.

Em 1894, quilogramas de carga	48.933.962
Em 1895, quilogramas de carga	42.353.960
Em 1896, quilogramas de carga	34.465.026

Que se desdobra, além de outros artigos puramente brasileiros, em:

Lã (deve calcular-se 50% como produção uruguaia, em 1896) 2.217.150 quilogramas

Cabelo (idem, idem) 799.653 quilogramas

Couros 1.479.190 quilogramas

Produtos da charqueada de Quaraí 6.824.840 quilogramas

Lenha e carvão (pouco é o que viaja em estradas de ferro; estes artigos que se destinam a Montevideu e Buenos Aires aproveitam a navegação fluvial, assim como as madeiras de lei para construção) 2.429.170 quilogramas

Ora é sabido que, não havendo cidade nenhuma em todo o percurso de 178 quilômetros desta linha, os *quarenta e oito milhões de quilogramas* de mercadorias trafegadas por ano pertencem aos dois pontos terminais: ao Salto, transportadas para o nosso Quaraí; ao Quaraí, transportadas para o Salto, salvo alguns frutos de produção oriental, carregados nas pequenas e quase desertas estações intermediárias.

A *Uruguay Northern Railway*, com 117 quilômetros, atravessando coxilhas desertas, entre *Isla Cabello*, estação de entroncamento na *Noroeste* e Santo Eugênio, estação terminal junto ao Rio Quaraí, é um ramal daquela, construído há dez anos especialmente para receber os produtos da nossa fronteira, que afluem ao Quaraí pelo passo do Baptista.

Esta linha levou e trouxe à margem do Rio Quaraí, seu ponto terminal, as seguintes mercadorias já contadas no tráfego da *Noroeste*:

1894	21.618.397 quilogramas
1895	20.422.190 quilogramas
1896	13.107.278 quilogramas

O tráfego desta linha, não só recolhe os produtos de Alegrete e Quaraí, como quase todos da parte oeste do município de Livramento, os quais, para eximirem-se ao pagamento do imposto de exportação estadual a que estão sujeitos e também pela menor distância, procuram, preferentemente, aquela

linha, fazendo assim concorrência à CENTRAL URUGUAY RAILWAY e ao próprio mercado de Livramento, a que pertencem!

Quanto ao comércio fluvial pelo Uruguai e seus afluentes que banham o território das antigas Missões, não pode haver estimativa possível. Só artigos leves e de mais alto valor aproveitam a estrada de ferro. A generalidade recorre à navegação franca desse grande rio, desde as regiões do extremo norte do Estado até aos portos de Monte Caceros ou Quaraí. Daí as mercadorias de maior volume e peso continuam rio abaixo; as outras dividem-se, baldeando para a linha argentina de Concórdia e para a linha Uruguai de Salto, a NOROESTE acima descrita.

Em 1897, de Monte Caceros para Uruguaiana, navegaram 49 embarcações argentinas e... 4 brasileiras – sem dúvida de guerra! Da mesma procedência, se dirigiram 50 para Itaqui, 51 para S. Borja, todas argentinas, com um total de 18,847 toneladas. Tudo isto é tráfego que se desviou para a linha férrea entrerriana da Concórdia.

Quem calcular em 50% o valor e quantidade da nossa produção do oeste, trafegada pelas duas estradas orientais que vêm a Santa Rosa e a S. Eugênio; em outros 50% a que se escoia pelo rio e pela via férrea argentina – não ficará certamente muito longe da verdade.

Uma curiosidade digna de nota é que os avultados produtos das nossas matas do alto Uruguai, transportados por esse rio em embarcações com bandeira argentina, afluam ao mercado de Montevideu como produção

argentina. Assim é que, por exemplo, o carvão de lenha, figura na estatística comercial uruguaia por 27:632.200 litros em 1896, e 33:767.700 em 1897, como importado da Argentina!

Todos estes produtos passam de trânsito pela República Oriental, em cujos mapas estatísticos figuram como produção desse país. Nenhum registro desse movimento é feito nas RECEPTORIAS. A estação aduaneira de Santa Rosa, incluindo a sub-receptoria de S. Eugênio, consigna somente os artigos despachados por importação ou por exportação.

Assim é que, em 1896, aparecem suas estatísticas exportando a totalidade de 1.746,483 quilos e importando a de 137,948 quilos, quando nós já verificamos, pelo mapa do tráfego da estrada de ferro NOROESTE, que só os produtos transportados das nossas charqueadas de Quaraí, montam nesse ano, a 6.824,810 quilogramas; lã 2.217,150 quilos e 246.000 couros de várias espécies!

Mas esta contradição de estatísticas *é somente aparente*. O Governo Oriental, em suas Receptorias, escritura na importação só o que recebe do estrangeiro para seu consumo; e na exportação somente o que expede da produção nacional, e exclui naturalmente daquelas o trânsito.

Podíamos, *por cálculos aproximados*, reduzir a valores toda essa produção; *opõe-se*, porém, a isso o fim especial do nosso trabalho, – que é oferecer ao governo cifras exatas, que possam merecer fé e *não estimativas, mais ou menos certas*.

Sem que a República Oriental inclua no seu comércio de trânsito, pois obriga-o a despacho de exportação, existe a lã comprada em Cerro Largo pela praça do Rio Grande para abastecimento das fábricas de tecido.

Essa lã entra de contrabando pela fronteira de Jaguarão, visto não haver autorização legal para esse trânsito e para essa introdução.

Em 1896, a Receptoría de Cerro Largo exportou para o Brasil, via Jaguarão, 346,605 quilogramas desse artigo, no valor de \$ 83.185; e, em 1897, exportou 88.616, na importância de \$20.068, moeda oriental. Em 1895 subiu a 370,905 quilogramas, a nossa importação de lã. 1894 registra 212,567 quilos. Total em quatro anos 1.018,000 quilogramas!

Entretanto, a nossa produção, como já demonstramos, é superior a 2.000,000 quilos!

Não pode haver prova mais completa da independência e incompatibilidade do comércio da fronteira terrestre e fluvial, com relação às grandes praças do litoral do sul, que há meio século lutam por conquistá-lo e absorvê-lo; como se vê, só tem conseguido, cada vez mais, isolar-se!

É deplorável ver escoar-se para o estrangeiro uma corrente considerável de comércio e riquezas que deviam enriquecer os nossos mercados. A falta de estradas de ferro nossas para a fronteira; o ódio feroz que rumoreja em vitupérios contra as populações dessa zona nas representações oficiais das praças do comércio do sul, e se desencadeia em atos de violentas *coaçoões* por parte do Governo Central, cujos delegados, como os Srs. Vossio Brigido e

Cruvello Cavalcanti, com a criação de zonas inventadas pelo comércio de Porto Alegre, puseram em verdadeiro estado de sítio as praças da fronteira e reduziram a uma espécie de Fernando de Noronha este riquíssimo trecho do território, onde se entesoura a maior riqueza pecuária que o Brasil possui.

O resultado não podia deixar de ser o que ora apreciamos: a incompatibilidade do nosso litoral com toda a região pastoril, cuja indústria e comércio têm vida própria e hão de manter-se, e hão de prosperar, embora perseguidos e caluniados!

As populações são como os indivíduos: só o amor e o carinho conquistam o afeto, que gera as preferências; a ameaça, a prepotência, só nos podem trazer repulsão e isolamento.

Estudem, o litoral e o governo, esta dura lição dos dados, a ver-se, mudando os processos, conseguem, com o andar dos tempos, reconquistar a produção deste pedaço de ouro do território nacional.

O TRÂNSITO LIVRE

II

Somos chegados ao âmago, ao ponto mais delicado da questão; é o mais obscuro, devido ao segredo impenetrável que fazem sobre ele o comércio e o Fisco Oriental. Mas, justamente, é este o ponto que precisa ser bem elucidado pela ilustre Diretoria da Fazenda Federal para verificar-se o caminho errado que até hoje temos seguido com o fim de suprimir o contrabando.

Nenhuma estatística podemos dar, nenhum dado encontramos, que nos indique os valores introduzidos criminosamente por este ou por aquele ponto da fronteira.

Sabemos somente, pelo estudo do capítulo anterior, que em 1893 entraram de contrabando 44.457 volumes no valor de 2.178 contos; em 1894, 31.868, representando 2.300 contos; em 1895, 26.800, no de 1.661 contos; em 1896, 33.856 volumes, representando 2.337 contos.

Total no quadriênio: 36.981 volumes contrabandeados no valor de réis 8.504:000\$000.

Mas, por onde se introduziu esse comércio fraudulento? Pelo Rio Uruguai? Por Santa Rosa, no Quaraí? Por Santo Eugênio, no Passo do Baptista? Por Rivera? É o que não podemos saber: talvez por todos esses pontos!

Os dois mapas geográficos da República apresentam claramente as três vias portadoras do comércio de trânsito para a fronteira.

O primeiro mapa, da viação pública, é oficial do MINISTÉRIO DE FOMENTO (Ministério da Agricultura); foi-nos dado na própria secretaria: apresenta com rigorosa exatidão as distâncias e as altitudes do solo.

O segundo mapa geográfico apenso, é adotado oficialmente nas escolas públicas. Descreve com a possível minuciosidade e clareza a nossa fronteira, com os passos dos rios, e todas as sinuosidades topográficas. É de menor formato, mas incomparavelmente mais explicativo e claro.

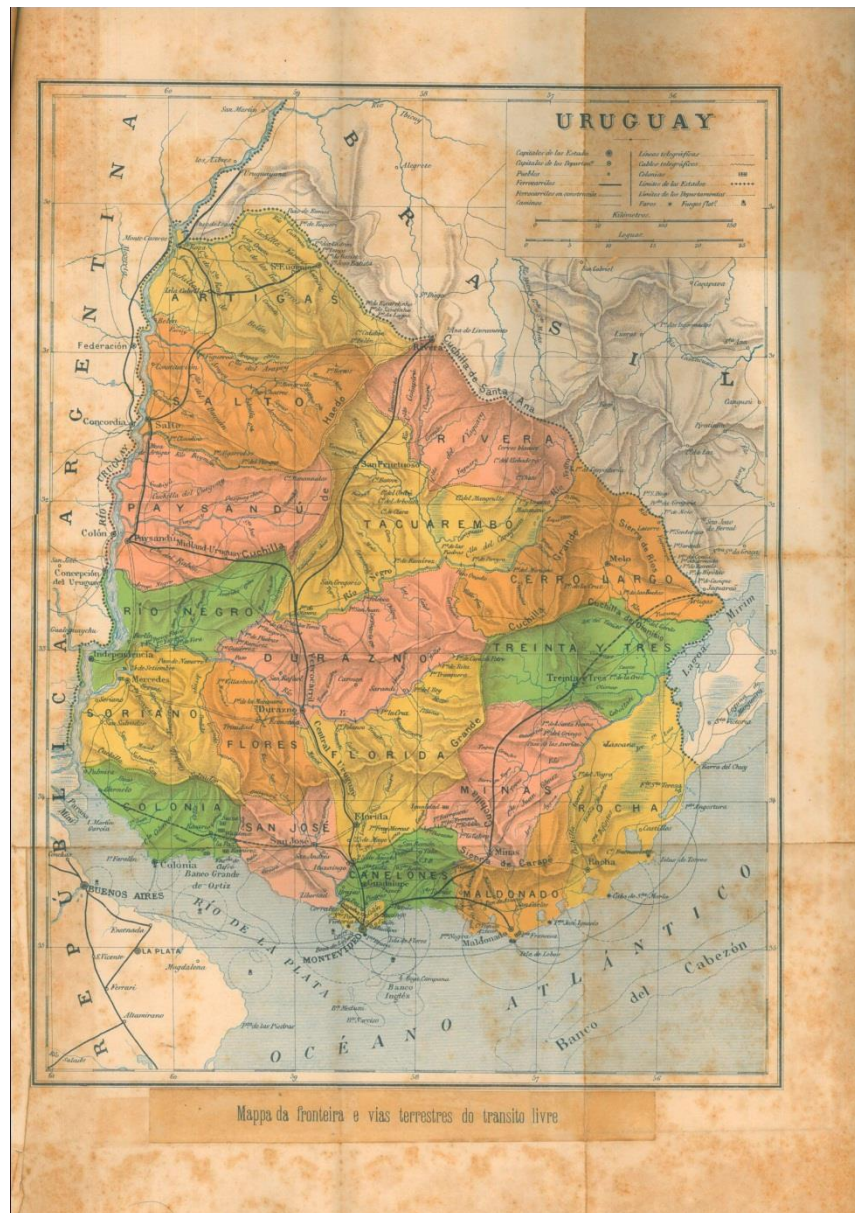
O Fisco Uruguaio estabeleceu três armazéns de depósito para as mercadorias de trânsito: um em Rivera, outro em Santo Eugênio, outro em Santa Rosa, todos três dependentes da alfândega de Montevideú.

É permitido ao comércio importador transportar volumes do depósito aduaneiro de Montevideú, sem haverem pago os direitos de importação, para esses três armazéns, sob a condição rigorosa de que, dentro de noventa dias improrrogáveis, sejam eles transportados para fora do país, sob pena de caírem em comisso e consequente apreensão pela Fazenda nacional, – como contrabando.

Como se vê pelos mapas, esse transito terrestre só é permitido pelas estradas de ferro:

- A) Pela CENTRAL URUGUAY RAILWAY diretamente para Rivera, num percurso de 567 quilômetros.

- B) Pela MIDLAND, desde o Passo dos Toros, quilômetro 288 da precedente até ao porto de Paissandu, e deste, acompanhando o Rio Uruguai, até ao Salto, de onde continua pelos trens da NOROESTE até a estação de Santa Rosa, à beira do Rio Quaraí, num percurso total de 495 quilômetros desde o entroncamento no Passo dos Toros e de 783 quilômetros, desde Montevideú pelas três linhas;
- C) Pela URUGUAY NORTHERN RAILWAY desde a Isla Cabello, estação no quilômetro 112 da NOROESTE, até Santo Eugênio, em frente a S. João Baptista do Quaraí, com um percurso de 114 quilômetros desde a estação de entroncamento, e 831 quilômetros desde Montevideú.



Só em casos urgentes, e raras vezes, a mercadoria que se destina a Santa Rosa e a Santo Eugênio se utiliza das estradas de ferro CENTRAL e MIDLAND, pois o tráfego fluvial pelo Rio da Prata e Uruguai é, ainda que mais moroso, incomparavelmente mais barato. De modo que, os volumes de trânsito com esses dois destinos, reembarcam em Montevideu e vão desembarcar no porto do Salto, onde somente têm a vencer um percurso terrestre, de 226 quilômetros os que se destinam a Santo Eugênio e 178 os que se destinam a Santa Rosa.

A República Argentina também dá trânsito livre em sua linha férrea, que parte do porto de Concórdia, em frente ao Salto, até Monte Caceros, em frente a Santa Rosa; deste, porém, não podemos colher notas (v. mapa geog. n.º. 2).

O Fisco Oriental, quando pôs em prática esta liberdade de trânsito para o Brasil, passou por muitos dissabores. A fraude alçou o colo de um modo assustador: as mercadorias que se destinavam ao estrangeiro, preenchidas as formalidades, como se tivessem passado além da fronteira, retornavam a Montevideu, enchendo também as praças do interior do país de contrabando.

Mas o governo, atento e vigilante, foi colhendo as lições da experiência e, pacientemente, remodelando o seu sistema fiscal até aniquilar o contrabando sem tolher a liberdade de comércio.

Quanto a estação de Rivera foi aberta ao tráfego, ainda o comércio fraudulento zombava da vigilância do governo.

A imprensa de Montevideú, indignada, escrevia o seguinte:

“À sombra das franquezas que nossas autoridades aduaneiras concedem a esse ramo de comércio (o de trânsito), alguns homens sem escrúpulos, ladrões do fisco e do comerciante honrado, estabeleceram uma corrente de contrabando, que se estende da fronteira a esta capital.

CACHAFACES (espertalhões, especuladores) há que, de porta em porta, andam oferecendo despachar mercadorias para o Brasil, via Rivera, e devolvê-las a Montevideú, pela metade dos direitos a pagar na Alfândega.”*

Atualmente o Fisco pode rejubilar-se de ter conseguido vencer e aniquilar o CORSO TERRESTRE, defendendo as rendas e o comércio lícito da ação corrosiva, dissolvente, da fraude.

Esse triunfo do Fisco verificou-se especialmente com relação ao trânsito de Montevideú para a fronteira. No que respeita ao contrabando introduzido no país pela fronteira do Brasil não é difícil provar que a República Uruguaia está sendo e sempre foi mais prejudicada do que o do Brasil.

* Da RAZON. Ext. do importante relatório do Sr. Silva Azevedo, cônsul em Montevideú, de 1894, publicado pelo Ministério das Relações Exteriores do Brasil.

As medidas salutareis adotadas pelo Fisco Uruguaio, no intuito de prevenir que o comércio de trânsito se introduza criminosamente no país, consistem no seguinte:

I

Como é usual em todos os países, o comércio importador de Montevideu tem seus gêneros depositados nos armazéns da alfândega, e vai despachando e retirando só as quantidades precisas para o movimento de suas casas e para seus fregueses da praça ou do interior do país.

II

Os importadores que vendem para as praças do Estado do Rio Grande, Paraguai, Mato Grosso e litoral norte-argentino requisitam reembarque de suas mercadorias, que lhes é concedido sem pagarem direitos ou impostos de espécie alguma, a não ser armazenagem.

III

Os volumes que são requisitados para reembarque, passam a ser MANIFESTADOS, isto é, registrados, dono, marca, número, espécies, quantidades, destino e consignatário; tudo isto em livro especial, cujo exame só é permitido à pessoa interessada.

COPIA
DESEBARCO PARA DEPOSITO
ADVERTENCIA
Este permiso vale solo por veinte dias

de 189

Si Sirvase Vd. permitir desembarca, con intervencion del Resguardo, de procedente de para depositar en los almacenes de Aduana lo siguiente.

MARCAS	NÚMEROS	NÚMERO DE BULTOS	ENVASES	CONTENIDOS

IV

O comerciante, antes da saída dos volumes, assina termo de responsabilidade, prestando fiança (a garantia é nominal para os negociantes conhecidos) de valor igual aos direitos que as mercadorias teriam de pagar, se fossem despachadas.

V

No caso do trânsito terrestre para a nossa fronteira rio-grandense, os volumes são GUIADOS do modo que vamos descrever.

(Juntamos o conhecimento original, papel selado, um autêntico exemplar dos PERMISSOS, adotados na expedição de volumes dos armazéns da alfândega de Montevidéu para o DEPÓSITO FISCAL de Rivera, Santo Eugênio, ou Santa Rosa.)

O conhecimento contém, a um canto, a averbação do n.º. do manifesto de bordo da embarcação que trouxe o volume ou volumes para a alfândega; o n.º. sobre o qual o volume está registrado no depósito; a rubrica do chefe do armazém. É dirigido ao RECEPTOR chefe da RECEPTORIA, mesa de rendas alfandegada, correspondente ao tipo das nossas alfândegas de 4ª ordem. Depois da descrição das marcas, números, quantidades, qualidades dos volumes e conteúdo, assina o despachante geral e carimba; o chefe da RECEPTORIA escreve o PERMITA-SE, assina e sela. Por último, o ALCAIDE (chefe do Depósito Fiscal) escreve o CUMPLIDO, passando o recibo, carimba e assina.

VI

Os volumes que se destinam aos Depósitos Fiscais da fronteira, e vão pela via terrestre, são colocados dentro de carros especiais da estrada de ferro “Central Uruguay Railway”, cuja empresa firmou termo de responsabilidade para essa especialidade de tráfego; esses vagões são fechados pelos empregados fiscais, lacrados com fecho a estanho e o sinete do Fisco, com os seguintes dizeres: *Dirección General de Aduannas*.

Na estação de Rivera, por exemplo, esse sinete só é quebrado pelo chefe da Receptoría e os volumes passam ao Depósito Fiscal acompanhados da guia ou conhecimento que acima descrevemos e que vimos terminar pelo recibo do fiel ou chefe do Depósito (ALCAIDE).

VII

Esse conhecimento, voltando à alfândega de Montevideu, faz dar baixa às responsabilidades prestadas pelo negociante importador, e Diretoria da estrada de ferro.

.....

Acabamos de examinar as precauções adotadas pelo Fisco para que a argúcia do comerciante menos escrupuloso não defraude as rendas e prejudique o comerciante honrado.

Vimos que os volumes somente passaram de um armazém aduaneiro para outro, vejamos agora quais são as medidas postas em prática para que os

mesmos volumes não voltem a Montevideu de contrabando e transponham de fato a fronteira.

Permitimo-nos a liberdade de ser minuciosos para que o Governo Federal veja claro este delicado ponto.

O conhecimento n.º. 2, também original, autêntico, papel selado da República merece estudo atento. Depreende-se dele o seguinte:

I

No canto esquerdo o n.º. de ordem do despacho e, abaixo, o n.º. do conhecimento que descrevemos e que se acha aqui junto sob n.º. 2. Ao alto, o n.º. do manifesto, que passa a figurar no arquivo do Depósito Fiscal. Segue-se a descrição, número da tarifa que o autoriza, marca dos volumes, número, espécie de volumes e conteúdo.

II

O conhecimento é assinado pelo despachante, que faz o pedido em nome do consignatário da mercadoria. O consignatário é um empregado da nomeação do governo, que prestou fiança e serve de intermediário entre o Fisco e o dono dos volumes.

III

O conferente escreve o CONFERE; data, assina e põe o carimbo oficial. Depois destas assinaturas, o Receptor escreve o PERMITASE, data, assina e carimba.

Cumplido

Copia

DESPACHO

ADVERTENCIAS

El permiso para DESCARGA vale solo por veinte días. El para sacar de DEPÓSITO vale solo por tres días.
Es prohibido escribir en las casillas de las anotaciones del Vista, Aforo y subsiguientes bajo la pena de no dar curso al permiso.

de 189

Sr.
Si vase Ud. permitir

para despacho los siguientes efectos venidos

procedente de

NÚMERO DE TARIFA	MARCAS	NUMEROS	ENVASES	CONTENIDOS	ANOTACIONES DEL VISTA	AFORO	VALOR	DERECHO POR CIENTO	IMPORTE DE DERECHO

IV

Este conhecimento é então apresentado pelo consignatário ao ALCAIDE, fiel ou chefe do Depósito Fiscal, que, verificando se tudo está conforme, escreve CUMPLIDO (cumprido) data, assina, carimba e passa a descarregar os volumes em uma carroça cujo número de placa, e nome de carroceiro são cuidadosamente tomados na presença do guarda do turno, que também assina compromisso.

V

Da estação, sempre acompanhada do guarda, a carroça só pode vir para a linha, por uma rua constante de regulamento, a “Calle Sarandy”, que, exatamente desemboca em frente à Mesa de Rendas Federais, sita à beira da linha divisória.

VI

Ali chegada a carroça, a 50 metros da Mesa de Rendas Federais, para. Um ou mais guardas (tanto faz que seja um só como que sejam 50 – quanto menos melhor – o serviço faz-se do mesmo modo) da nossa Mesa vão recebê-la, examinam os volumes, as marcas e a guia, que lhes é mostrada (somente mostrada) pelo guarda da Receptoría fronteira.

Então a carroça entra para o nosso território, descarregando os volumes na Mesa de Rendas... ou seguindo adiante... contrabandeando-os... – quem sabe?...

O chefe da guarda oriental, que acompanhou a carroça à linha e a entregou ao guarda brasileiro, a 50 metros da nossa Mesa Federal, em ponto elevado, descoberto de dentro da nossa repartição, regressa à Receptoría e escreve CUMPLIDO (cumprido) na guia, que volta ao Depósito Fiscal para o ALCAIDE dar baixa à responsabilidade do carroceiro.

VII

Depois disso, o conhecimento é remetido pelo Receptor à *Dirección de Aduanas* de Montevideú, para ali ser descarregada a responsabilidade do chefe do Depósito de Rivera.

O expediente que acabamos de descrever só é feito em alto dia, desde às 10 horas da manhã às 3 da tarde; fora dessas horas não é permitido abrir o Depósito, nem trânsito algum dessa espécie de mercadorias para a linha.

.....

O serviço faz-se do mesmo modo e com o mesmo escrúpulo em Santo Eugênio e Santa Rosa, onde o guarda oriental acompanha a mercadoria até a beira do rio, fá-las descarregar, embarcar no passo sobre águas, que são só nossas e regressa com o conhecimento à Receptoría, onde escreve CUMPLIDO.

Do modo que acabamos de examinar, o Fisco Uruguaio conseguiu frustrar de todo a fraude e o contrabando no seu comércio de trânsito, a ponto de não

haver já hoje CACHAFAZES, na frase da RAZON, nem contrabandista, capazes de iludir essa rigorosa e severa vigilância.

Isto quanto ao Fisco dessa República; quanto ao nosso, esse sistema facilita-nos extraordinariamente a fiscalização do contrabando, visto deixar-nos, em toda essa enorme fronteira de quase 150 léguas, somente três pontos vulneráveis ao contrabando: Rivera, Santo Eugênio e Santa Rosa..

Seis guardas honrados, dois em cada um desses pontos, são suficientes para as necessidades do serviço regular. Entretanto, o nosso Fisco mantém uma Delegacia Especial com um corpo aduaneiro, dispersado pelas coxilhas desertas, que custa 427 contos por ano; mantém mais 40 guardas na alfândega de Uruguaiana, 6 na mesa de Quaraí, 10 na de Livramento, 5 na de Jaguarão, 4 na de Itaquí e 4 na de S. Borja...

Para que tanto pessoal? De que serve tanto trabalho e tamanha despesa?

Quanto mais aumentam a guarda mais se facilita o contrabando!

É típico o exemplo de 1887, no tempo do cordão sanitário.

“Meios práticos e homens honrados, diz o distinto Sr. Domingos Silva Azevedo, zeloso cônsul em Montevideu, fora deste círculo de moralidade não se pode agir eficazmente contra a fraude manifesta e a condescendência criminosa”.

Haja vista ao salutar exemplo da fiscalização uruguaia, tão eficaz, prática e acertada. Com que pessoal consegue ela esse rigoroso policiamento?

Vejamos as Receptorias (alfândegas de 4ª ordem) – a de Rivera contém:

1 *Receptor*, correspondente a inspetor de nossas alfândegas.

1 *Sub-Receptor e contador*, correspondente ao 1º oficial e faz o serviço de conferente.

1 *Inspector de Resguardo*, espécie de comandante dos guardas, subordinado ao Receptor.

1 *Guarda 1'*, guarda de 1ª categoria, correspondente a sargento.

1 *Guarda 2', encargado del libro de Permisos*, encarregado do registro das guias, correspondente talvez ao nosso cabo das guardas.

1 *Portero*, porteiro.

Total: pessoal interno da mesa alfandegada, seis pessoas!

DEPÓSITO DE TRÂNSITO. É o armazém a que já nos referimos, sito próximo à estação da estrada de ferro, em Rivera, subordinado à alfândega de Montevideú. Conta o seguinte pessoal que nada tem que ver com a Receptoría:

1 *Alcaide*, correspondente ao nosso fiel de armazém.

1 *Oficial de 2ª classe*, correspondente a segundo escriturário.

1 *Guarda 2'* (Hás guardas de 1ª, 2ª, 3ª, 4ª e 5ª categorias); é o encarregado de acompanhar a mercadoria à linha divisória e o que escreve o CUMPLIDO nos conhecimentos acima descritos.

1 *Guarda-vigilante de Depósito*.

Total: quatro pessoas!

E em uma fronteira que tem um desenvolvimento de mais de oitenta léguas, desde Santo Eugênio às divisas de Cerro Largo, vejamos com que pessoal se faz ali, na linha, o serviço fiscal:

1 destacamento composto de um guarda 1', um guarda 2' e 4 praças, ao todo sies guardas, em Batovy;

1 dito, composto do mesmo pessoal, em Corrales;

1 dito, composto do mesmo pessoal, em Jaguary;

1 dito, composto do mesmo pessoal, em S. Luiz;

1 dito, composto do mesmo pessoal, em Coxilha Negra.

Total: trinta guardas, com os seguintes vencimentos:

5 Guardas 1 ^o s., mensalidade 34 pesos ouro, ou, câmbio 8, 217\$600 cad um; os 5, réis	1:088\$000
5 Guardas 2 ^o , mensalidade \$39 (195\$600), os 5	978\$000
5 Guardas 3 ^o , mensalidade \$23 (147\$200), os 5	736\$000
15 Guardas 5 ^o , mensalidade \$13,90 (88\$970), os 15	1:334\$400
Soma: despesas com os 30 guardas, réis	4:136\$100

E nós?!...

Diz o ex-Delegado Especial, Sr. João Ribeiro Carneiro Monteiro, em seu último relatório ao Ministro da Fazenda:

“Precisamente a sua despesa (a da linha em Livramento) é de 206:400\$000 com a força fiscal, inclusive o destacamento de D. Pedrito, sendo só a da seção da cidade mantida com 18:200\$000.”

Confrontem-se uma e outra despesa, o número de pessoal e os resultados obtidos no mesmo serviço e na mesma fronteira! Nós gastamos 427 contos com a força aduaneira, inclusive o Delegado Especial, que tem as mesmas atribuições do Delegado Fiscal e do Inspetor de Fazenda, sem nenhuma das vantagens práticas daqueles, que superintendem alfândegas e mesas de rendas. Temos mais 73 guardas na alfândega de Uruguaiana e mesas de rendas da fronteira.

É um exército de funcionários, vivendo a soldo do tesouro, – para que? quanto maior o número, pior serviço, aí está o resultado maravilhoso obtido na mesma linha pelo Fisco do país vizinho e o resultado negativo obtido pelo nosso, para corroborar esta dura verdade – A perfeição do serviço fiscal parece estar na ordem inversa do número de pessoal.

Já agora – di-lo a experiência: – seremos incomparavelmente mais felizes quando nos dispusermos a seguir o sistema simples dos nossos vizinhos.

A MESA DE RENDAS DE LIVRAMENTO

É de 1ª classe como todas as da fronteira. Suas rendas estão lotadas em 32:000\$000.

Sua função limitada somente a processar os despachos dos artigos da tabela F. de 22 de fevereiro de 1882, constante da Consolidação das Alfândegas, nunca pode, com exceção de 1898, deixar de ver até onde podiam elevar-se suas rendas, sob um regime mais liberal.

Presas aos elos da tabela F, essa Mesa assemelha-se um tanto ao riquíssimo proprietário que, atado a um poste, vê passar ao seu lado, em sua presença, toda a sua inesgotável fortuna sem poder recolhê-la.

Repele, expulsa de suas salas o negociante honrado, que procura pagar os direitos à Fazenda, e o põe no desespero de tornar-se ladrão do Fisco para salvar sua mercadoria! Verdadeiro regime da corrupção e imoralidade, uma Mesa de Rendas privada de receber os impostos legais, – em ponto de comunicação com o estrangeiro, como é Livramento – dá lugar a que o contrabando seja considerado um direito, eliminando os escrúpulos da consciência dos indivíduos.

Reconhecendo o resultado negativo da existência desta Mesa sem atribuições de despachos, além da tabela citada, o ilustre comendador Castro Silva, emissário do Ministro da Fazenda do Império, conselheiro João Alfredo,

propôs seu alfundegamento, depois de analisar as condições desta localidade, num longo e claro estudo.

Seus sucessor, Ser. Cruvello Cavalcanti, por Portaria de 2 de dezembro de 1890, mandou adicionar à tabela F, os seguintes artigos:

Sabão comum.

Azeitonas.

Passas de uvas ou de figos.

Azeite.

Vinhos comuns em cascos.

Velas de estearina.

O Sr. Macahyba, em Portaria de 15 de junho de 1892, mandou incluir:

Vasilhame.

Outro Delegado, Sr. Alvim, por Portaria de 20 de novembro de 1895, acrescentou:

Aniagem e cordoalha.

Finalmente, o ex-Delegado Especial, Sr. João Ribeiro Carneiro Monteiro, por Portaria de 1º de julho de 1897, estendeu a autorização:

A todos os gêneros molhados.

O Dec. nº 805, de 4 de outubro de 1890 dá aos Delegados Fiscais as seguintes atribuições:

“Art. 5º – A criação de juntas fiscais nos pontos e lugares que julgar convenientes, podendo dar-lhes atribuições de processar os despachos de guias da tabela F e *podendo ampliar a tabela quando julgar conveniente.*”

Em virtude desta lei, o Sr. B. Amaral Savaget propôs ao governo a criação de postos fiscais na fronteira para o processo de despachos, medida que, de modo algum, se avantajava à do seu antecessor, Sr. Castro Silva, a do alfandegamento da mesa.

É ocioso ir adiante sem ouvir os algarismo oficiais.

Durante muitos meses do ano de 1898, a Mesa de Rendas de Livramento e outras da fronteira admitiram a despacho toda a classe de artigos, realizando-se, de FATO O VERDADEIRO ALFANDEGAMENTO.

Em virtude disso, a renda da de Livramento subiu, de 32 contos, que é a lotação oficial, a 376:108\$000!

Eis a demonstração trimestral:

Rendimento da Mesa de Rendas Federaes do Livramennto no anno de 1898

	Janeiro a Março	Abril a Junho	Julho a Setembro	Nostres trimestres	Outubro a Dezbro	Total no anno
Importação	19:076.834	59:469.317	137:992.332	216:538.483	91:874.472	308:412.955
Interior	5:371.566	10:205.695	9:473.242	25:051.503	12:273.532	37:325.035
Consumo		419.880	591.420	1:011.300	2:643.350	3:654.650
Extraordinaria	938.315	131.770	69.498	1:159.543	82.830	1:242.373
Depositos	1:420.000	20:205.000	20.000	21:645.000	3.828.650	25:673.450
Somma	26:826.715	90:431.622	148.146.492	265:405.829	110:702.834	376:108.663

Confrontando as rendas acima com as do anno de 1897, nota-se o prodigioso aumento de Rs. 308:846\$663.

Eis o quadro das rendas da

Mesa de Rendas do Livramento nos annos de 1897 e 1898

	até Agosto	Setembro	4º trimestre	Total
1897				
—Renda de Janeiro a Agosto, segundo o relatório do ex-Delegado J. Monteiro . . .	18:938\$310	4:971\$287	43:652\$403	67:262\$000
1898				
—Dita de Janeiro a Agosto. . .	192:848\$236	72:557\$593	110:702\$834	376:108\$663
Diferença a favor de 1898	174:209\$926	67:586\$306	57:050\$434	308:846\$663

Não se pode saber até onde subiriam as rendas desta Mesa, durante o ano, porque a amplitude facultada a seus despachos sofreu interrupção. Parece que principiou em julho, (a julgar pela arrecadação) e terminou em novembro, quando o Sr. Vossio Brigido, inspetor de Fazenda, declarou em nome do governo,

ilegais as introduções de tecidos, e propôs a demissão do administrador da Mesa, Sr. Acrysio Godinho.

Foi mais longe o Sr. Dr. Vossio Brigido: com a supressão dos despachos não autorizados em lei, suprimiu também as ampliações feitas pelo Srs. Cruvello Cavalcanti, Macahyba, Alvim e Monteiro, que se basearam no art. 5º do Dec. de 4 de outubro de 1890, acima citado textualmente.

S.S. colocou o comércio da fronteira na desgraça e amarga contigência de contrabandear tudo!

Em virtude de um requerimento de Iriondo & Cia., de Livramento, o atual Sr. Ministro da Fazenda autorizou que fossem introduzidos e admitidos a despacho os volumes que já estavam no Depósito Fiscal de Rivera quando foi sustada a ordem de introduções à Mesa de Rendas. E esses volumes, em número de 1.193, quase tudo tecidos, foram despachados, pagando direitos na importância de 75:772\$000.

Durante a introdução desses 1.193 volumes, a Mesa esteve de fasto e de direito alfandegada. Foi um ensaio profícuo!

De modo que, não é difícil concluir que, estando alfandegada a Mesa de Livramento, suas rendas bem administradas, subirão a 600 ou 700 contos anuais.

O seguinte quadro comparativo dá a medida exata do valor dessa Mesa de Rendas, com relação às três alfândegas indicadas:

1898	<i>Penedo</i>	<i>Natal</i>	<i>Uruguaya- na</i>	<i>Livramento</i>
Junho	160\$640	458\$973	22:841\$359	17:260\$128
Julho	5:534\$160	133\$594	33:546\$547	13:344\$734
Agosto	12:762\$700	. . . . .	29:524\$425	52:090\$005
Setembro	5:398\$131	38:023\$697	68:687\$310	72:557\$593
Novembro . . . .	. . . . .	12:061\$000	42:935\$000	30:640\$000
Dezembro	8:578\$000	32:562\$000	46:385\$000	67:632\$000
Somma, 6 mezes	32:433\$000	83:289\$264	243:919\$641	253:524\$460

Durante o ano de 1898, renderam menos que a Mesa de Livramento as seguintes alfândegas da União:

Macaé	157:752\$000
Penedo	187:617\$000
Natal	250:350\$000
Mesa de Livramento, só com 3 meses de alfândega	376:108\$000
Seguem-se:	
Alfândega de Vitória	549:821\$000
Dita de Uruguaiana	598:803\$000
Dita de Parnaíba	657:583\$000

Vê-se pelo quadro acima o lugar honrosíssimo que a futura alfândega de Livramento vai ocupar na arrecadação das rendas federais.

Ela será a 22ª estação aduaneira, mas, as melhores probabilidades autorizam a colocá-la no 16º lugar da ordem decrescente das rendas; haverá 5 a 6 alfândegas com rendimento inferior a esta, – que será a única das “alfândegas secas” da União – cuja existência obedece a uma necessidade real e palpitante.

.....

É curioso o seguinte confronto das rendas das Mesas de Rendas da fronteira. Pouco sabemos quanto à arrecadação nas outras mesas desde o ano de 1897, em que o ex-Delegado Sr. João Monteiro estendeu a todas elas as franquias dadas à de Livramento.

Tomando para aquelas a média oficial da arrecadação anual, fixada pelo governo, verifica-se em um biênio, 1897/1898, as seguintes rendas:

Livramento, biênio	143:370\$663
Jaguarão, biênio	132:000\$000
Itaqui, biênio	80:000\$000
S. Borja, biênio	44:000\$000
Santa Vitória do Palmar, biênio	40:000\$000
Quaraí, biênio	34:000\$000

Total: as 5 Mesas, no biênio	330:000\$000
Total: a de Livramento, no biênio	443:370\$000
Mais do que as outras reunidas	113:370\$000

Em 1898, como já notamos, todas as mesas da fronteira gozaram as regalias concedidas à de Livramento pelo Sr. João Monteiro. Estiveram todas elas mais ou menos alfandegadas até outubro desse ano.

Eis as rendas que essas repartições arrecadaram:

Jaguarão, inclusive depósitos	42:550\$752
Quaraí, inclusive depósitos	124:831\$981
Itaqui, inclusive depósitos (até setembro)	29\$432\$148
S. Borja, inclusive depósitos	31:584\$481
Livramento, inclusive depósitos	370:108\$673
Soma: todas elas juntas	199:399.362
A de Livramento só	370:108.663
A de Livramento mais que todas as outras	170:709\$301

Enquanto que as Mesas de Rendas montadas na linha, oferecem resultados de tal forma negativos, – puramente devido ao mau regime fiscal que temos em prática, – as Receptorias, montadas na mesma linha, em frente às nossas Mesas, sem contar como nós contamos, o movimento de importação procedente de Montevidéu, realizam as seguintes rendas.

Compare-se este resultado com a arrecadação das nossas repartições.

Receptorias	1896	1895	No biennio
Rivera	226:273\$000	127:270\$000	354:048\$000
Cerro Largo	649:631\$000	556:160\$000	1.205:241\$000
Santa Rosa	11:014\$000	98:788\$000	109:702\$000
As tres Receptorias	886:373\$000	782:218\$000	1.668:991\$000
As nossas tres Mesas que estão fronteiras às Receptorias, no biennio, 1895 e 1896, média.	115:000\$000	115 000\$000	230.000\$000
Diferença a favor das Mesas alfandegadas cha- madas Receptorias.	771:373\$000	667:218\$000	1.438:991\$000

Deve notar-se, como já dissemos, que nos despachos das Receptorias não figura a massa da importação que figuraria nas nossas, se não fosse o regime da tabela F e tivéssemos as Mesas alfandegadas pelo tipo daquelas Receptorias.

Para maior clareza e estimativa do que as nossas Mesas podem fazer, sob o regime das da fronteira uruguaia, é conveniente darmos a relação dos

Artigos despachados em 1897 nas Receptorias de Rivera, Cerro Largo e Santa Rosa

Importação	para Rivera (Exportação por Livramento)	Cerro Largo (Exportação por Jaguarão	S. R. e S. Eugénio (Exportação pelo Quarahy
Aduelas		kilos 4.821	
Gleo de linhaça . kilo		« 50	
Arame para cercas		« 82.100	
Alfafa		« 228	
Polvilho	kilos. 16		kilos 300
Artigos diversos	Valor 2.438\$		Valor 550\$
Assucar Brasileiro	kilos 180	kilos 234.469	kilos 1.720
Arroz	« 140	« 45.531	
Alcátrão e breu		« 27.44	
Café	kilos 120	« 37.957	
Caixões desarmados		« 3.000	
Carretas		num. 2	num. 1
Aguardente	litros 25	litros 9.164	litros 92
Camarões.			kilos 28
Cascos	Valor 200\$		
Drogas		Valor 435\$	
Doces	kilos 25	kilos 49	
Farinha de mandioca	« 16.400	« 270.900	kilos 30.976
Goyabada	« 30	« 22	
Mulas, cabeças	num. 7	num. 7	num. 1.220
Ovelhas e carneiros	« 350	« 320	
Gado vaccum	« 5.510	« 708	num. 18.183
Cavallos e eguas	« 2.452	« 2.713	« 21.778
Ferro galvanizado pa telhado		kilos 6.000	
Kerosene		litros 7.338	
Rapadura	kilos 185	kilos 2.189	kilos 298

Milho	kilos. 80	kilos 3.860	. . . . .
Amendoim . . . . .	. . . . .	« 139	. . . . .
Melaço . . . . .	. . . . .	« 746	kilos 96
Moveis . . . . .	. . . . .	Valor 1:366\$	Valor 480\$
Machinas formicidas . . . . .	. . . . .	num. 1	. . . . .
Camas para carretas . . . . .	. . . . .	. . . . .	num. 72
Taquaras	num. 600	. . . . .	« 50
Caibros . . . . .	. . . . .	. . . . .	« 500
Eixos para carretas . . . . .	. . . . .	num. 343	. . . . .
Pinho mje . . . . .	. . . . .	« 854	. . . . .
Postes para cercas de arame	num. 270	« 1 008	num. 100
Ripas . . . . .	. . . . .	« 144	. . . . .
Taboas e pranchões m/c . . . . .	. . . . .	« 15	num. 102
Linhas	num. 37	« 122	« 124
Toros . . . . .	. . . . .	« 5	« 3
Vigas . . . . .	. . . . .	« 14	« 9
Laranjas	num. 12.000	. . . . .	« 2.000
Feijão . . . . .	. . . . .	kilos 258	. . . . .
Papel de imprensa . . . . .	. . . . .	« 80	. . . . .
Resinas	kilos 217	. . . . .	kilos 5
Sal commum . . . . .	. . . . .	hectol. 1.440	. . . . .
Soda	kilos 133	kilos 1.568	. . . . .
Tijolos de goyabada . . . . .	. . . . .	« 291	. . . . .
Corrieiro (artigos de) . . . . .	. . . . .	Valor 248\$	Valor 76\$800
Telhas de barro . . . . .	. . . . .	num. 350	. . . . .
Terra romana (cimento). . . . .	. . . . .	kilos 2.664	. . . . .
Alvaiada . . . . .	. . . . .	« 1.680	. . . . .
Vinho commum	litros 220	litros 10.192	. . . . .
Vinho fino	litros 91	. . . . .	. . . . .
Vidros . . . . .	. . . . .	Caixões 2	. . . . .
Gesso . . . . .	. . . . .	kilos 1.751	. . . . .
Herva mate preparada	kilos 6.313	« 213.621	kilos 68.533
Somma, no valor total Reis	299:552\$000	635:667\$200	1.583:238\$000 (Sendo 1.526 con- tos de gados.)

Despachado em 1897 por exportação

Receptorias de	BIVERA (Art. introduzidos no Livramento)	Cerro Largo (Art. introduzidos em Jaguarão)	S. R. e S. Eugenio (Art. introduzidos no Quarahy)
Farinha de rolão.	kilos. 6.000	. . . . .	. . . . .
Farelo	« 45.500	kilos 1.320	kilos. 1.600
Alhos e cebolas . . . . .	. . . . .	. . . . .	Valor 1.405\$
Alfafa	kilos. 143.700	. . . . .	kilos. 61.435
Alpiste	« 400	. . . . .	. . . . .
Alpargatas duzias . . . . .	. . . . .	num. 52	. . . . .
Cal . . . . .	. . . . .	litros 9.800	. . . . .
Xarque	kilos 3.400	kilos 105	. . . . .
Cevada.	« 200	. . . . .	kilos 1.630
Cabello ou crina animal . . . . .	. . . . .	kilos 3.258	. . . . .
Couros vacuns salgados. . . . .	. . . . .	num. 705	. . . . .
« « secos. . . . .	. . . . .	« 2.619	. . . . .
« de bezerres. . . . .	. . . . .	kilos. 1.929	. . . . .
« de ovelha.	kilos 503	. . . . .	. . . . .
Gado vacum cabeças	num. 14.073	num. 45.780	num 15.909
« cavallar «	« 1.199	« 407	« 1.127
« lanigero	« 27.671	« 24.331	« 26.739
« mular	« 30	« 13	« 13
« porcino e cabrum	« 222	« 47	« 40
Fructas frescas . . . . .	. . . . .	. . . . .	Valor 19:20\$
Garras de couro . . . . .	. . . . .	kilos 200	. . . . .
Graixa vacum . . . . .	. . . . .	« 12	kilos 4.000
Farinha de trigo	kilos. 468.570	. . . . .	« 537.970
Lã em rama	« 1.875	kilos. 836.16	. . . . .
Lenha, toneladas . . . . .	. . . . .	num. 9,6	. . . . .
Milho.	kilos 214.000	. . . . .	kilos 56.125
Batatas	« 12.000	kilos. 620	« 21.000
Pedra commum . . . . .	. . . . .	« 9.000	. . . . .
Feijão. . . . .	. . . . .	« 367	kilos. 1.400
Queijo . . . . .	. . . . .	« 483	. . . . .

Sebo vaccum . . . . .	. . . . .	« 9.046	. . . . .
Semente de alfafa	kilos. 10	. . . . .	num. 26
Solas . . . . .	. . . . .	num. 20	. . . . .
Trigo. . . . .	. . . . .	kilos 720	kilos. 120
Vinho. . . . .	. . . . .	litros. 455	. . . . .
Somma no valor de réis	932:871\$600	2.498:701:000	1.070:726:000

Este excesso de importação de Cerro Largo para nossa fronteira de Jaguarão é devido à República Oriental não ter estradas de ferro que conduzam a Montevideu seus produtos, os quais atravessam a fronteira e alguns saem barra fora como se fossem nossos.

Quanto à Rivera, no mapa acima não figura, como não deve figurar, o comércio de trânsito e somente artigos de consumo.

Recapitulando:

A Receptoría de Rivera despachou para Livramento	299:552\$000
artigos no valor de réis (fora o trânsito)	
e importou de Livramento	932:871\$000
na totalidade de	1.232:428\$000

A Receptoría de Cerro Largo, como não existe em sua zona trânsito livre, submete a despacho todos os artigos que entram ou saem desse departamento.

Ela recebeu de Jaguarão artigos no valor de réis	635:667\$000
E despachou para Jaguarão artigos no valor de	2.498:701\$000
na totalidade de	3.134:368\$000
Que produziram à Fazenda Oriental a renda de rs.	649:081\$000

A Receptoría de Santa Rosa e Sub-Receptoría de Santo Eugênio despacharam para Quaraí

artigos no valor de		1.070:726\$000
E recebeu a despacho, da mesma procedência:		
Gados diversos	814:720\$	
Outros artigos	768:518\$	1.583:238\$000
Na totalidade de		2.653:964\$000
Rendeu		98:788\$000

Este é o pequeno comércio da linha divisória. É a permuta contínua entre produtores e consumidores daquém e dalém da linha, que o Fisco Uruguaio consegue registrar, devido ao seu sistema de franquias. Nada tem isto com o comércio de trânsito.

É o MINIMUM desse movimento de permutas. As nossas Mesas de Rendas Federais, restringidas à tabela F, são simples espectadoras desse movimento, que o Governo Federal lhes não permite registrar.

Veja-se, por exemplo o gado importado. – Nem uma só rês pagou o imposto absurdo de 11\$100, que representa 36% do seu valor. Nenhum cavalar pagou os direitos de 22\$100, que representa 84% do seu valor!

Os algarismos acima provam cabalmente a profiquidade do sistema aduaneiro do tipo Receptorias, – correspondente às nossas alfândegas de 4ª classe.

Ora, sendo o trânsito tributado por Cerro Largo incomparavelmente menos volumoso que o trânsito livre por Rivera, é lícito concluir que as rendas da alfândega de Livramento não podem ser menores que as da Receptoría de Cerro Largo, de 649 contos.

II

Sobre a Mesa de Livramento, – examinemos em ligeira síntese, o testemunho dos funcionários de maior conceito e respeitabilidade que exerceram comissões de confiança neste Estado.

Em 1888, escrevia ao Ministro o escrupuloso emissário de Fazenda, Sr. comendador Castro e Silva:

“Penso que será indispensável, correspondendo a uma necessidade imperiosa do comércio, qual a de utilizar-se da via mais fácil, mais cômoda e mais pronta para as suas transações, criar-lhe novos elementos de vida e de engrandecimento, dando uma melhor organização, quero dizer, mais completa e capaz de acompanhar-lhe o desenvolvimento, à sua repartição fiscal, não só em satisfação a uma indeclinável exigência do comércio, como principalmente no interesse do fisco, que não terá meio mais eficiente para conter a onda crescente do contrabando, do que abrir ao mesmo comércio uma porta legal por aquela fronteira com o alfandegamento da atual mesa de rendas, dotando-a com a organização e pessoal próprio para o despacho das mercadorias, e mais ativa repressão do contrabando.

Submeto à consideração de V. Ex. a proposta de elevação da mesa de rendas de Santana do Livramento à alfândega de 4ª ordem, com a qual medida, passando ela a ter um pessoal interno de 13 empregados não dispenderá o

Estado mais do que no regime atual, somente com o Administrador e Escrivão. Com efeito, dada a esta repartição a mesma organização que a de Corumbá, ter-se-á a seguinte despesa:

1 Inspetor	2:000\$000
2 Primeiros escriturários	3:600\$000
4 Segundos ditos	2:600\$000
2 Oficiais	1:400\$000
1 Tesoureiro	1:100\$000
1 Porteiro	1:200\$000
1 Contínuo	400\$000
	Réis* 12:000\$000

Calculada a renda no máximo que tem dado a Mesa ou 60:000\$000, e a porcentagem no máximo das alfândegas de 4ª ordem, ou 7%, ter-se-á para despesas do Estado, por este título 4:200\$000 que junto à despesa geral de 12:800\$000 perfaz a quantia de 17:000\$000.

Ora, sobre um rendimento igual despenderia o Estado com o Administrador e o Escrivão da Mesa 33%, a quantia de 19:800\$000, ou mais do que nos caso acima a quantia de 2:800\$000.

* Alterado pelas tabelas A e O anexas ao Dec. nº. 1.582 de 31 de outubro de 1893.

Com os elementos de que dispõe Santana do Livramento para seu rápido desenvolvimento comercial, não é exagerado calcular que com o alfandegamento da Mesa, não se elevará a sua renda a menos de 500 contos pelo pagamento de direitos de todas as mercadorias no próprio lugar, mas ainda não excedendo o rendimento à metade desta soma, ou 250 contos a despesa com o pessoal será

Fixa	12:800\$000
Proporcional	17:500\$000
Réis	30:300\$000

Deduzida esta quantia dos 250:000#000, dará 219:700\$000 de saldo, quantia essa que dá margem a todas as despesas a fazer com aluguel de casa para Alfândega e respectivo expediente, deixando ao Estado um líquido de duzentos contos, ou mais.”

– O Sr. Bernardo do Amaral Savaget propôs ao governo POSTOS FISCAIS nas condições das JUNTAS criadas pelo Dec. nº. 805 de outubro de 1890. Esses POSTOS teriam grande semelhança à função das SUB-RECEPTORIAS da fronteira uruguaia.

– O Sr. Macahyba lembrou em seu relatório a necessidade do alfandegamento como meio de diminuir o contrabando.

– O Sr. João R. Carneiro Monteiro declara em seu último relatório que a tabela F não pode mais subsistir e propõe o alfandegamento da Mesa de

Livramento, enquanto não se instala a alfândega criada pelo Decreto nº. 417 de novembro de 1895, e “isto impõe-se com tanto mais veemência, escreveu ele, quanto, é certo que a despesa com a manutenção da guarda aduaneira para a repressão do contrabando absorve uma verba suficiente para manter-se aquele regime”.

Este digno representante da Fazenda pública propõe a demissão do corpo aduaneiro, para com as economias daí resultantes estabelecer-se a alfândega de Livramento.

Diz ele textualmente:

“Comparado este pessoal com o de Uruguaiana, despenderá o de Livramento, com pessoal e material, a quantia de 135:939\$, pela seguinte forma:

Pessoal e material, segundo o orçamento de 1897: 265:756\$; abatendo-se 105:040\$ para barcas, lanchas e escaleres, despesas de ancoradouro, que não existem, e ainda 24:217\$ do pessoal da mesa de rendas, que fica extinto, resulta a de 136:499\$, ainda passível de diminuição da quantia de 560\$, abonada para cavalgadura dos guardas.

Fica, portanto, a despesa anual da Alfândega de Livramento em 135:939\$ para pessoal e material.

Presentemente sua despesa é de 206:400\$ com a força fiscal, inclusive o destacamento de D. Pedrito, sendo só a da seção da cidade mantida com 187:200\$, ainda superior à cifra precisa para a alfândega.

Por qualquer lado que se encare o estabelecimento de uma alfândega naquele ponto excepcional da fronteira do Rio Grande, é ele da maior transcendência, de importância superior e capital ao da de Pelotas, a poucas horas distante do Rio Grande, a que é ligada por uma estrada de ferro e navegação fluvial.

Sendo o porto do Rio Grande a maior entrada para mercadorias estrangeiras, não se compreende a vantagem da existência de uma alfândega em Porto Alegre, quanto mais em Pelotas. Não assim Santana do Livramento. Os navios que por qualquer circunstância deixem de dar entrada no Rio Grande e sigam para Montevideú, para onde, aliás, os fretes são mais baratos, uma vez chegados a este porto, procurarão o de Uruguaiana para descarregarem os seus carregamentos, que teriam entrada no Estado pela Alfândega de Livramento, prevenindo-se assim o contrabando.”

– O próprio Sr. Ministro da Fazenda, Dr. Bernardino de Campos, fazendo o extrato do relatório do Sr. Monteiro, assim se exprime, à página 417 do seu relatório de 1898:

“Vê-se, pois, que o que o delegado especial quer é a criação de uma Alfândega de 4ª ordem para a cidade de Santana do Livramento em vez da mesa de rendas que ali existe.

Na opinião desse funcionário devem ter alfândegas o Rio Grande, Livramento, Quaraí e Uruguaiana, e mesas de rendas de 1ª ordem, com uma

tabela mais razoável e consentânea com as necessidades de nossas populações da fronteira, Itaqui, S. Borja, Jaguarão e Santa Vitória do Palmar.

Persistindo em D. Pedrito e Bagé a falta de repartições habilitadas para introdução de mercadorias procedentes do Rio da Prata, pensa ele ser necessário o aumento da força fiscal, pois esses dois postos têm tanta importância comercial como Jaguarão e Santa Vitória do Palmar.”

Os ilustres deputados Rivadavia Corrêa e Aureliano Barbosa, na sessão de 14 de setembro último, apresentaram na Câmara a seguinte

EMENDA Nº. 20

“À rubrica 16 – Alfândega – Acrescente-se: Alfândega de Santana do Livramento:

Para instalação	15:000\$000
-----------------	-------------

Para pessoal e material	135:993\$000
-------------------------	--------------

Sala das sessões, 14 de setembro de 1898 – RIVADAVIA CORRÊA – AURELIANO BARBOSA.”

O governo deu a seguinte resposta:

“A Comissão procurou ouvir o governo sobre a conveniência da instalação da Alfândega em Santana do Livramento, já criada por lei, porquanto em sua proposta não solicitara estes os créditos precisos para o pessoal e material.

O Sr. Ministro da Fazenda declarou que não pediu verba para o pessoal e material, visto como não haverá conveniência no estabelecimento dessa alfândega, que poderá ser veículo de novos desvios, se não for acompanhada de certas providências. Só quando tivermos com os nossos vizinhos na fronteira do sul tratados de comércio como o do Peru e Bolívia é que poderemos evitar eficazmente o contrabando e com segurança obter o desenvolvimento de nosso comércio pela fronteira. Por ora parece mais conveniente que ele se faça na mais larga escala pelo porto marítimo do Rio Grande, convindo que daí para o interior uma completa rede de vias férreas, como artérias de um grande e são organismo, se espalhe, levando a animação e a vida.

A Comissão pensa, pois, que a emenda não deve ser aceita e que o funcionamento dessa alfândega pode, por ora, ser adiado.”

A Comissão de Orçamento, apresentando o pensamento do governo, fez retórica! Isto de esperar uma *rede completa de estradas de ferro* para o interior é uma mistificação. Se o governo, depois das desilusões porque tem passado, quanto a seus atos administrativos, se abroquela neste deplorável pensamento, terá de assistir impassível, impotente, ao desbarato das rendas nas fronteiras!

Como se vê, o comendador Castro e Silva, que estudou perfeitamente a questão, entende que o estabelecimento da alfândega é uma necessidade para o desenvolvimento das rendas, que ele avaliou há dez anos na mínima de 500:000\$000.

A Alfândega é para S. S. uma questão de economia e de moralidade.

Os Srs. Cruvello Cavalcanti, Macahyba e Savaget entendem que a adoção da alfândega é uma necessidade para a supressão do contrabando.

O Sr. João Monteiro, que pessoalmente montou a guarda aduaneira nos pontos e destacamentos que ela hoje ocupa, veio com as lições da experiência, propor a substituição desta guarda pelo regime alfandegário; S. S., fazendo a conta, ainda que por alto, por triangulações em globo, entende que o estabelecimento da alfândega IMPÕE-SE como medida de economia e diminuição do contrabando.

Estão, portanto, concordes, todos os altos funcionários da Fazenda Federal, que exerceram a missão de confiança neste Estado em que é preciso abrir-se a grande porta da legalidade, estabelecendo o regime aduaneiro, para que o contrabando seja suprimido.

Quanto às despesas, o Sr. João Monteiro pediu:

Para pessoal	135:939\$000
Para material	15:000\$000
Na totalidade de réis	150:939\$000

Para que?

Pela tabela A da Consolidação das Alfândegas, criada pelo decreto nº. 1582 de 3 de outubro de 1893, a alfândega de Uruguaiana conta 24 empregados com o vencimento anual de 58:340\$000, e a lei do orçamento de 1899 estipula em 202

quotas, ou 15:999\$814 a despesa dessa alfândega, não contando o corpo de guardas, que a mesma tabela A fixou em 45.

Para que necessita a alfândega de Livramento de tanto pessoal?

O Sr. Castro e Silva, que fez a conta com mais minuciosidade e procurou o número de empregados restritamente necessários, pediu 12 empregados para a alfândega de Livramento, os seguintes, que, pela legislação em vigor precebem os vencimentos infra.

S. S. propôs que a alfândega se instalasse com:

1 Inspetor (vencimentos atuais da alfândega de Corumbá)	6:000\$000
2 1 ^{os} . Escrivães (idem, idem) a 3.200\$	6:400\$000
4 2 ^{os} . Escrivães (idem, idem) a 2.400\$	9:600\$000
1 Tesoureiro (idem, idem)	4:000\$000
1 Porteiro (idem, idem)	2:500\$000
1 Contínuo (idem, idem)	840\$000
2 Oficiais (extinto esse cargo)	
Total: ordenados e gratificações	29:340\$000

O serviço da fiscalização na mesa de rendas é feito atualmente com 14 guardas. É suficiente para o movimento local de uma alfândega terrestre de 4^a

ordem, onde não há destacamento de pessoal para embarcações, como nas marítimas e fluviais.

Sob o regime atual de Administrador e Escrivão, a mesa de rendas de Livramento gastou, pela tabela D. excetuando-se os guardas, em 1898, a quantia de 115:643:620, assim discriminada:

33% sobre 350:435\$ das rendas, propriamente ditas, na mesa, distribuindo 3/5 ao Administrador e 2/5 ao Escrivão	115:643:620
Deduzindo: Gastos com o pessoal da alfândega, acima discriminado pela tabela A	29:340\$000
Economia anual sob o regime da alfândega Réis	86:303\$620!

A alfândega, podendo ser instalada no mesmo prédio em que funciona a mesa de rendas (que, como vimos, acaba de preencher as funções de alfândega) não fará aumentar despesa com a mudança de regime.

Nenhuma outra despesa é necessário fazer-se para a supressão do contrabando e regular fiscalização; tanto mais que:

O artigo 9º das Instruções Militares em vigor, transmitidas em ordem do dia dos comandos dos Distritos em dezembro último aos Comandantes das Guarnições federais das fronteiras, determina que sejam aproveitadas as forças de linha na fiscalização do contrabando.

Eis o artigo 9º do regulamento:

“Em concorrência com as autoridades fiscais, deverão os comandantes de forças impedir ou apreender os contrabandos que se tentarem fazer ou fizerem pelos distritos que ocuparem, tanto deste Estado para os Estados vizinhos, como destes para aquele. Deverão, finalmente, coadjuvar as autoridades civis, no que for relativo à sua polícia interna, prestando-se às requisições de força que lhe fizerem oficialmente.”

Já vimos que com o advento da decretada alfândega há uma economia anual nas suas despesas de		86:303\$000
As rendas aumentarão, pela estimativa do Sr. Castro e Silva e pela nossa atualmente, além dos 350 contos arrecadados em 1898, réis		300:000\$000
Soma, aumento de rendas	Rs.	386:303\$000

Justificada a instalação da alfândega em Livramento, como necessidade de ordem econômica e moralizadora, passaremos a examinar se o aumento das importações por esta repartição trará diminuição às importações pela alfândega do Rio Grande.

Os algarismo, cuja lógica é irrefutável, provam que o aumento das rendas em Livramento, que só se deu em 1898, correspondeu a aumento proporcional nas rendas alfandegárias do Rio Grande.

Vejamos o seguinte quadro:

Quadro comparativo das rendas nas alfândegas do Rio Grande do Sul e na Mesa do Livramento

RENDAS	Alfândegas Rio Grande, Pelotas, Porto Alegre		Alfândega de Uruguayana		Mesa do Livramento	
	1897 As 3 alfândegas	1898 A do Rio Grande	1897	1898	1897	1898
Julho	1.098:564\$000	1.143:840\$000	. . . . .	33:546\$000	4:362\$000	13:344\$000
Agosto	1.089:900\$000	1.236:600\$000	. . . . .	29:524\$000	3:743\$000	52:090\$000
Setembro	1.097:866\$000	1.630:718\$000	. . . . .	69:687\$000	4:971\$000	72:557\$000
Outubro . . . . .	. . . . .	1.285:974\$000	. . . . .	. . . . .	19:944\$000	12:430\$000
Novembro . . . . .	. . . . .	1.613:939\$000	. . . . .	42:935\$000	10:759\$000	30:640\$000
Dezembro	1.100:971\$000	2.777:450\$000	. . . . .	46:385\$000	12:948\$000	67:632\$000
Durte. o anno, total	15.906:565\$000	19.083:435\$000	495:081\$000	598:803\$000	67.262\$000	376:108\$000

Pelo quadro acima vê-se que:

As rendas somente da alfândega do Rio Grande aumentaram em 1898, sobre a totalidade das do ano de 1897, 20%.

As da alfândega de Uruguayana aumentaram em 1898, sobre as de 1897, 20%.

As da Mesa de Rendas de Livramento aumentaram em 1898 sobre 1897, – 400%.

.....

Portanto, fica provado que as importações pela repartição de Livramento não prejudicam as importações pela barra do Rio Grande.

São, pois, infundados os receios do governo enunciados no parecer da Comissão de Orçamento acima transcrito.

A alfândega de Livramento não prejudica nem altera de modo algum, como fica provado com as cifras acima, que são oficiais, as rendas das duas alfândegas, Rio Grande e Uruguaiana, porque ela vai servir em zona separada a uma classe de consumidores que de qualquer modo compra e sempre comprou as mercadorias em Montevideú, quer pagando direitos, se o governo consentir esse FAVOR como em 1898, – quer passando-as de contrabando, como nos anos anteriores, em que aos consumidores não foi permitido pagar os mesmos direitos.

Os algarismo aí ficam falando claro e eloquentemente: os consumidores são os mesmos; as importações são as mesmas em todos os anos, e o comércio de Livramento provou em 1899 que não contrabandeia desde que lhe deem despachos legais às suas mercadorias...

AS TARIFAS NA REPÚBLICA ORIENTAL E NO BRASIL

É necessário recorrer a um quinquênio completo para se compreender nitidamente os resultados auferidos pela Fazenda Pública nos dois países limítrofes, sob regimes singularmente opostos.

Na República vizinha os direitos são pagos em ouro, e suas tarifas não sofrem as profundas modificações que caracterizam, de ano em ano, a nossa legislação aduaneira.

Compare-se a proporção das rendas arrecadadas com o valor oficial da importação nos dois países.

Confrontando as tarifas dos dois países, ressalta ao primeiro golpe de vista, a simplicidade da uruguaia, onde todos os artigos têm o valor oficial declarado e a razão básica para a cobrança dos direitos, em oposição às nossas, que subdividem os artigos e dão somente a taxa, de modo que é preciso ter conhecimentos especiais para compreender com exatidão a que taxa pertence o artigo que é submetido a pagamento de direitos.

Mas, vejamos em primeiro lugar o resultado real das duas tarifas:

Quadro do valor official da importação e das rendas no Uruguay e no Brasil

Anos	BRASIL		Rep. Oriental	
	Importação, valor	Direitos	Valor da import.	Direitos
1893	328.589:765\$	191.110:263\$	125.563:650\$	42.691:641\$
1894	341.539:331\$	202.038:439\$	151.917:270\$	51.651:869\$
1895	370.087:943\$	234.924:598\$	163.301:970\$	57.649:318\$
1896	553.947:203\$	262.350:335\$	165.435:600\$	55.851:640\$
1897	671.603:280\$	224.195:510\$	126.439:170\$	45.545:849\$
Quín- qu e- nnio .	2.265.767:522\$	1.114.619:150\$	732.657:660\$	253.390:317\$
Propor- ção %	. . . . .	— 50 %	. . . . .	34 %

A proporção dos direitos de importação sobre o valor official das mercadorias importadas, nos referidos cinco anos, é a seguinte:

Quadro das porcentagem dos direitos recebidos sobre o valor da importação

Quinquennio	Brasil	Rep. Uruguaya
1893	58 %	34 %
1894	59%	34 %
1895	63 %	35 %
1896	47 %	34 %
1897	33 %	36 %
Media geral, despresadas as fracções	52 %	34 %

Pelo quadro acima, vê-se claramente as diferenças profundas entre um e outro regime tarifário.

É pasmosa a depressão que se verifica no Brasil no ano de 1897 em que os direitos recebidos nas alfândegas descem de 63% em 1895, a 33% dois anos depois!

Não temos presente o valor oficial das importações em 1898, mas, tendo a importação aumentado em mais de 20% e as rendas diminuído de 3.618:734\$600, a porcentagem dos direitos deve ter baixado ainda mais dos referidos 33% em 1897.

As nossas tarifas são hoje um microcosmo de retalhos, amputações e remendos, um monumental atestado da nossa incapacidade e falta de patriotismo dos nossos legisladores, que assim deixam flutuar à mercê dos interesses privados de uma ou duas dezenas de comerciantes da praça da Capital Federal a balança da fortuna pública e os supremos interesses da nação!

O casco das tarifas atuais vem do Império; é de 27 de abril e 20 de outubro de 1887. Adotou base cambial pela lei de 24 de novembro de 1898; criou os direitos em ouro pelo valor legal da importação em 1890, que aboliu em 1892, criando adicionais de 60% sobre uns artigos e 50% sobre todas as importações em geral. Pela lei de 21 de Novembro de 1892 criou 10% de expediente, que ainda perdura.

O Congresso em 1895 aboliu os 50% e 60% adicionais, substituindo a tarifa que até então vigorava ao câmbio 24 para o câmbio de 12 d. por 1\$000, visto como esse descera a 10. Esta é a tarifa que perdura com as modificações de 14 de

maio de 1896, da lei de 4 de março de 1897 e, finalmente, pelo decreto nº. 2743 de 17 de dezembro de 1897.

Não é, porém, nosso intuito analisar as nossas tarifas vigentes, para o que se requer estudos especiais comparados, que não entram nas dimensões do nosso trabalho. Contudo, parece-nos que a Tarifa que vigorou em 1890, dos direitos integrais em ouro, tem muitas aproximações à que agora vigora na República Uruguaia.

Não temos presente o valor da importação em 1890 e 1891 para ver a RAZÃO média a que correspondem os direitos cobrados em outro nesses anos. mas os direitos, sob esse regime, importaram nesses anos respectivamente, em 130.656:026\$ e 153.436:040\$; portanto, não devem ter atingido a 40%, aproximando-os à razão da tarifa uruguaia que é de 36%.

Em 1895, com o câmbio a 10, a base da nossa tarifa desceu do câmbio 24 para o de 12 d. por 1\$000, que atualmente vigora.

Ora, é claro que os 236.128 contos recebidos de importação em 1897, calculada a tarifa ao câmbio de 12, ou seja, 20\$000 a libra esterlina, representam ao câmbio par, de 27 d. por 1\$000, 105.264 contos.

Por sua vez, os mesmos 236.128 contos dos direitos de 1897, com as tarifas ao câmbio de 8, representam 355.266 contos.

Mas o ponto que convém discutir neste trabalho é somente a *razão*, ou proporcionalidade de tarifas, a fim de examinar sua relação com a da nação uruguaia, onde compramos o que carecemos para nosso consumo.

A pasmosa diversidade de proporção que, como vimos, caracteriza as nossas tarifas, fez os direitos cobrados em 1897 descerem a 33%, e provavelmente, em 1898, desceram a 30%, 1/8 parte menos que a porcentagem dos mesmos direitos da República Oriental, que foi de 36%.

Ora, se o Governo Brasileiro adotasse nas alfândegas do Rio Grande do Sul tarifa igual à da República vizinha, arrecadaria 36% sobre o valor da importação, em vez de 33% que arrecadou em 1897, e 30% que deve ter arrecadado em 1898.

Esta sábia medida aniquilaria completamente um pequeno contrabando de retalho que se faz através da fronteira, de alguns artigos despachados na alfândega de Montevidéu e que, pela desigualdade dos direitos, vale a pena contrabandear.

Esta classe de artigos despachados que passam de contrabando na fronteira, vêm de tal modo fracionados que só os varejistas da beira da linha se aproveitam deles. O alto comércio, isto é, o comércio de atacado surte-se dos artigos de depósito, como temos explicado, cuja fiscalização o Governo Oriental exerce com toda a proficuidade, trazendo as mercadorias à porta das nossas repartições aduaneiras, como já demonstramos.

Contudo, a adoção da tarifa uruguaia no Rio Grande do Sul, traria duas grandes vantagens:

Uma seria elevar de 20% as rendas pela arrecadação real da porcentagem de 36%, como naquela república em 1897, em vez de 30% da nossa porcentagem em 1898;

Outra seria a dispensa de todas as guardas da linha, tornadas então completamente inúteis, com o que haveria uma economia de cerca de 500 contos anuais.

Um confronto entre os direitos de importação dos principais artigos de tecidos nas alfândegas do Brasil e do Uruguai, muito facilitará ao governo o estudo desta questão toda especial.

Confrontação dos direitos e razão proporcional das tarifas

Artigos	Tarifa oriental	Tarifa brasileira
Alpaca de lã ou algodão. . .	24 %	60 %
Anniagem commum.	10 «	80 «
Brilhantina de linho ou alg. .	31 «	60 «
Brim, liso, lavrado, algodão ou linho.	31 «	60 «
Meias de qualquer classe. . .	31 «	60 «
Seroulas	48 «	60 «
« de algodão, lã ou seda	31 «	60 «
Calções para senhora.	48 «	60 «
Cambraias.	31 «	60 «
Camisas para homem, de qualquer classe.	48 «	60 «
Camisetas de fio escossia, algodão ou seda.	31 «	60 «
Ditas de flanela, lã ou mescla	48 «	60 «
Casemiras de algodão.	kilo Rs. 1\$790	60 «
« de algodão e lã.	« « 1\$980	60 «
« de lã liq.	« « 5\$950	60 «
Cassinetas (o mesmo que a casemira ). . . . .	. . . . .	60 «
Colletes para homem.	48 %	60 «
Chales, qualquer classe. . . .	31 «	50 «
Jaquetões.	48 «	60 «
Cobertores, todas as classes	31 «	60 e 80 %
Colchas de crochet.	31 «	60 %
Ditas de chita.	48 «	60 «

Corpinhos para senhora. . .	48 %		60 %
Colletes « « . . .	48 «		50 «
Cortes de vestido, qualquer classe	31 «		60 «
Crepons de seda ou algodão	31 %		60 «
Cretones	31 «		60 «
Collarinhos e punhos para homem ou senhora. . .	48 «		60 «
Damasco, qualquer classe.	31 «		60 «
Aventacs	48 «		60 «
Saias bordadas ou lisas. . .	48 «		60 «
« ponto de lã ou mescla	31 «		60 «
Felpas para chapêos. . . .	31 «		50 «
Forros « «	31 «		50 «
Flanella de lã ou tartan. . .	kilo	Rs. 4\$800	60 «
« de « ou algodão . . .	«	4\$060	60 «
« de algodão.	«	1\$790	60 «
Tecidos para vestidos, algodão, algodão e lã, algodão e linho ou linho e seda.	31 %		60 e 50 %
Granadine de seda lisa ou lavrada.	31 «		60 %
Luvras, qualquer classe. . .	31 «		50 «
Linha em carretel	31 «		60 «
Irlanda de linho ou algodão.	31 «		60 «
Fraks de casemira, panno, mescla, brim, alpaca, ou lã pura.	48 %		60 «
Sobrecasacas pura lã ou algodão	48 «		60 «
Listados, oxford e outros mesclas, com seda. . . .	31 «		60 «
Lona de canhamo ou pita, branca ou listada.	31 «		50 «

Luctos, peitos de casemira		
ousada.	48 %	60 %
Madapolão ou trué. . . .	kilo 160	60 «
Meias para senhora, qual-		
quer classe.	31 %	60 «
Merinò de algodão ou lã. .	31 "	60 "
Musselinas, baptistas, cam-		
braias, lisas ou bordadas,		
brancas ou tintas. . . .	31 "	60 e 80 %
Paletots casemira algodão,	48 "	60 %
Calças, casemira de panno ou		
com algodão.	48 "	60 «
Pannos, de qualquer classe.	31 "	60 "
Lenços, " " "	31 "	60 "
Ponchos	31 "	50 "
Punhos para homem ou sra.	31 "	60 "
Velludo, de qualquer classe.	31 "	60 «
Sedas, lisas ou lavradas. .	31 "	60 «
Guardanapos.	31 "	60 "
Sobretudos	48 "	60 «
Chapeus para homem, qual-		
quer classe.	48 "	60 "

Pelo quadro acima verifica-se o seguinte:

A – que as tarifas uruguaias cobram a razão básica de 31% sobre qualquer tecido de lã, algodão, linho ou seda, e, para proteger a indústria nacional, mais 17%, ou seja, 48%, quando essas fazendas venham em roupas feitas;

B – que a tarifa brasileira cobra a razão básica de 60% por qualquer fazenda, algodão, lã, linho ou seda, quer seja em peça, quer confeccionada em roupas;

C – que, pela extrema simplicidade, qualquer empregado de Fazenda, negociante ou caixeiro, entende a tarifa oriental e está preparado para fazer a conta com exatidão, enquanto que a brasileira oferece tal complexidade de classificação que se torna difícil ao comerciante fazer a conta exata aos direitos, porque as taxas dependem de interpretações sempre confusas, que ficam ao arbítrio de qualquer empregado de Fazenda, escrupuloso ou não, armado de amplos poderes para favorecer ou perseguir o comerciante da sua afeição ou desafeição;

D – que, do modo como a tarifa uruguaia está feita, qualquer negociante fiscaliza os atos do próprio empregado do Fisco, porque não há duas interpretações sobre classificação, enquanto que, na brasileira, há margem ampla para o abuso, porque se requerem conhecimentos especiais e pureza de honestidade para bem classificar na nossa tarifa.

Além das razões citadas, destaca-se outra da maior valia, tão surpreendente quanto desmoralizadora.

A razão básica quase geral da nossa tarifa é de 60 e 80% de direitos sobre o valor da mercadoria importada. A importação em 1897 elevou-se a 671.603 contos: – como é que os direitos cobrados apenas atingiram a 224.123 contos, igual à razão de 33%?

Então as nossas tarifas o que são? O que representam? Para que servem as altíssimas taxas que elas fixam, se os direitos cobrados apresentam em realidade pouco mais da metade da média das suas razões básicas?

.....

O Fisco Uruguaio, limitando seus direitos a 31%, tecidos em peça e 48% obra feita, arrecada, como em 1897 arrecadou, 36% sobre a totalidade da importação. Nós, com os direitos a 60 e 80%, somente arrecadamos 33% sobre a nossa importação.

É a consequência dos sistemas:

O nosso confia ao arbítrio do empregado de Fazenda a classificação do artigo submetido a despacho, – daí os resultados negativos que deploramos;

O sistema dos nossos vizinhos não confia nada a interpretações mais ou menos equívocas: – generaliza as classes de artigos pelos característicos que lhes são próprios, fixa o preço e dá a razão proporcional, tudo muito simples, muito claro, ao alcance do caixeiro menos atilado, e deste modo o Fisco se defende contra o empregado menos escrupuloso.

O fato irrefutável é que, se nós cobrássemos os direitos pela tarifa oriental, com suas taxas de 31 por cento, em vez de o fazermos pelas nossas, às taxas de 60%, teríamos arrecadado em 1897 241.777 contos, em vez de 222.442 contos; em 1898 teríamos arrecadado 270.000 de direitos de importação, em vez de 219.823 contos que arrecadamos!

.....

Portanto, se o governo se dignasse experimentar a equiparação da nossa tarifa à oriental no Estado do Rio Grande do Sul, não deveria recear a DIMINUIÇÃO de suas rendas, e podia dar baixa a todos os guardas da linha divisória, – que o contrabando passaria a ser mera figura de retórica, útil somente para lembrar a história tenebrosa da administração fiscal de épocas extintas.

CONCLUSÃO

SÍNTESE RECAPITULATIVA

Exmo. Sr. Ministro

A complicada questão do contrabando da fronteira acha-se elucidada no presente livro, como vereis. Ela não foi ladeada nem contornada, e sim pela primeira vez atacada de frente, porque o comércio de Livramento, representado pela Praça do Comércio de que tenho a honra de ser órgão, prefere dizer-vos toda a verdade sobre o comércio criminoso, desdobrando estatísticas seguras, pacientemente coligidas, a fim de que, exposto o mal aos vossos olhos, possais tomar as medidas que vosso patriotismo e amor à Fazenda Pública vos ditarem, – e que não podem ser outras, senão permitir-lhes pagar à Fazenda Federal os direitos tarifários.

Para poder relatar-vos toda a verdade e organizar o movimento comercial da fronteira na atualidade, e historiar seus eternos atritos com o Fisco, a ação de um sobre outro, e o resultado deplorável a que chegaram, guerreando-se em vez de auxiliarem-se reciprocamente; – o autor viajou pelos países limítrofes, examinou os pontos das introduções e foi buscar no estrangeiro os dados estatísticos, que em nosso país não se encontram, do nosso movimento comercial de fronteira.

Em suma, o vosso esclarecido espírito, depois da leitura do humilde trabalho que antecede, vos demonstrará que o comércio de Livramento deseja a instalação da alfândega, porque ele não quer exercer o contrabando. Não quer, nem está nas suas conveniências. É clara a razão.

Se o artigo lhe custa 50% mais, com o pagamento dos direitos legais, ele cobra do consumidor 50% mais; e se lhe custa somente 10% mais com o pagamento de pessoal da linha para entregar-lhe o de contrabando em sua casa, – ele cobra do consumidor somente 10% mais. O que lucra, pois, o comércio com o contrabando?

Não há em toda a fronteira, desde Santa Vitória do Palmar a Uruguaiana, um negociante que tenha realizado no comércio um capital liquido de 500 contos; entretanto, há muitas casas, cujas transações anuais são superiores a um milhar de contos. Esta é a prova real de que o comércio ilícito não dá, nunca deu nestas regiões, fortuna a ninguém.

O que o comércio de Livramento não faz, nem pode fazer é ir despachar seus gêneros procedentes de Montevideu na alfândega do Rio Grande, onerando-os sem razão com um frete marítimo, estadias a bordo, fretes de estrada de ferro para Bagé, frete de Bagé ao ponto de destino, 36 léguas, que em certas épocas custa 200\$000 para cada carreta, além da estadia e agência em Bagé. Isto o comerciante não pode fazer, nem é justo, e não deveis levar a mal sua recusa.

A necessidade de clareza forçou-me a dar maior desenvolvimento ao estudo que muito respeitosamente venho oferecer-vos, – talvez imperfeito, mas exato, – em cujos dados a alta Administração de Fazenda pode confiar.

Para ousar pedir-vos a instalação da alfândega de Livramento, criada pelo decreto n.º. 417 de novembro de 1896, foi necessário demonstrar-vos a impossibilidade de adiamento dessa medida; mostrar-vos ao sadio exemplo do país vizinho, que mantém onze alfândegas num território menor que o Estado do Rio Grande, enquanto nós só temos duas; e, provar-vos claramente as razões que assistem à Livramento para reclamar esse ato de alta justiça. Foi mister provar:

A – Que nas alfândegas do Rio Grande do Sul é onde menos se contrabandeia, por quanto,

Em 1896, a proporção dos direitos aduaneiros arrecadada em todos os Estados foi, com relação ao valor da importação na média de 47%, e no Rio Grande do Sul subiu a 50% (folhas 1 a 9).

Em 1897, a proporção em toda a República foi de 38% sobre a importação, e nas alfândegas do Rio Grande do Sul arrecadou-se 54%, igual a **60%** mais que a média nos demais Estados! (folhas 119 a 122).

Logo, uma alfândega mais, no Rio Grande do Sul, será mais uma fonte de arrecadação moralizada, modelo entre suas coirmãs do norte.

B – Que o comércio da fronteira, independe absolutamente do comércio do Rio Grande, Pelotas e Porto Alegre; age em esfera própria, com elementos

próprios, produção, indústria, sistema e interesse opostos aos daquelas três praças, que há longos anos procuram, com louvável afã, conquistá-lo, aproximando-se, quando, de fato, estão cada vez mais isolando-se, distanciando-se, devido às condições geográficas das localidades e às estradas de ferro uruguaias, que em três pontos, abeiram o nosso território e em um dia de viagem nos comunicam com Montevideú.

Ainda que as Corporações Comerciais do litoral façam crer ao governo que não há outra artéria comercial senão a da barra do Rio Grande, e, até hoje tenham mantido a Administração da Fazenda nessa opinião falsa, nós deixamos provado com as estatísticas do tráfego das estradas de ferro uruguaias que:

A NOROESTE DEL URUGUAY R. conduziu de Quaraí ao Salto e vice-versa, em três anos	quilos	125. 752.948
A URUGUAY NORTHERN R., entre Isla Cabello e Quaraí, em três anos	quilos	55.142.805
O movimento anual de cargas, somente da estação de Rivera, que faz o tráfego de Livramento na CENTRAL DEL URUGUAY R. representa em três anos	quilos	21.000.000

Em 1897 navegaram entre Monte Caceros, Uruguaiana, Itaqui e S. Borja 53 embarcações, com 18.847 toneladas.

Neste movimento se inclui mais de 2:000.000 de quilos de lã dos nossos rebanhos; entretanto, as fábricas de tecidos do sul do Estado vão comprar esta

matéria-prima no departamento de Cerro Largo, pagando-a em moeda ouro, como se vê da estatística da Receptoria, que despachou para Jaguarão, em 1896, 446.605 quilos, e, em 4 anos, de 1894/97, 1:013.000 quilos! (folhas 64 a 67).

Logo a fronteira não depende, comercialmente, das praças do litoral, nem a barra do Rio Grande é a única artéria comercial importante, como erradamente se acredita.

C – Santa do Livramento é o empório do comércio terrestre do interior e norte do Estado, posto em comunicação direta com o estrangeiro. É o grande ponto de confluência de todo o tráfego terrestre, dos nossos produtos, que em um dia são transportados a Montevideú, e dos produtos estrangeiros, que no mesmo prazo vêm de Montevideú a Livramento.

A alfândega, ou repartição habilitada, ali não pode ser adiada para que não continue a fazer-se o trânsito sem registro aduaneiro; pois, o comércio, por falta de posto alfandegário não deixa de fazer-se, de circular, por esta farta artéria secular que, já hoje, dificuldades de ordem fiscal não podem interceptar.

O mapa de folhas 43 registra 2.083 carretas de 1.500 quilos de carga, que desceram a Serra Geral, do planalto ao extremo norte do Estado e trouxeram a Livramento três milhões de quilos de produtos dessas regiões longínquas, algumas distantes de 150 léguas. Muito ingênuo será quem pensar que o referido quadro seja todo consumido em Livramento. Eles vão além da linha, introduzir-se no país vizinho, em troca de outros artigos que este introduz em nosso mercado.

O quadro nº. 2, de fs. 45, registrando 10.182 carretas entradas no mercado, com 11 milhões de quilos, está muito longe de testemunhar a verdade exata, pois o tráfego terrestre, atestando, no mapa nº. 3, 31.278.220 de quilogramas, entradas e saídas, representa somente as cifras que puderam ser tomadas rigorosamente, de fontes oficiais. As 400 casas comerciais, da cidade e município tributadas no orçamento municipal, devem efetuar vendas anuais no valor mínimo de 12.000:000\$; com certeza dois terços desta verba se distribui pelas zonas circunvizinhas, dalém e daquém da linha, isto, sem contar o comércio internacional de gados, no valor de 6.400 contos, em 1897; de 9.000 contos, em 1896, na fronteira, segundo o *Anuário Estatístico da R. O.*

Oras, as Praças do Comércio do litoral do sul conseguiram formar no espírito do governo a convicção de que Livramento não precisa de alfândega por ser tributário do comércio marítimo do Rio Grande, e não do de Montevidéu; entretanto, das 10.132 carretas entradas em Livramento em 1898, só 1.050 vieram por via de Bagé, com mercadorias das praças de Pelotas e Rio Grande, sendo 550 de gêneros nacionais e 500 de gêneros estrangeiros, com 1.375.000 quilos, quantidade inferior às cargas recebidas da Região Serrana (2.082 carretas com 3.003.000 quilos), e incomparavelmente menor do que as quantidades recebidas de Montevidéu, conforme a estatística da estação de Rivera, que acusa um tráfego de cargas anual de 7.000.000 de quilogramas.

Vosso zeloso governo, informado pelos vossos representantes da Delegacia Fiscal e da Inspeção da Alfândega do Rio Grande julga mais acertado agir no sentido de que o mercado de Livramento se faça tributário do Rio Grande

e deixe de sê-lo do de Montevideú... Como? – se os mercados servidos pela barra geral estão, por seu turno, fazendo-se tributários da praça de Montevideú!

Apesar das dificuldades, escassez e morosidade da navegação costeira, as praças do Rio Grande, Pelotas e Porto Alegre compraram e receberam de Montevideú:

Em 1897 – mercadorias no valor de Rs.	3.031:840\$000
1º trimestre de 1898 no valor de Rs.	391:107\$000
2º trimestre de 1898 no valor de Rs.	519:330\$000
3º trimestre de 1898 no valor de Rs.	901:110\$000
Soma, ao câmbio atual, Rs.	4.843:387\$000

como consta dos relatórios do Sr. Silva Azevedo, publicados no DIÁRIO OFICIAL.

Como exigir que Livramento se emancipe, quando as grandes praças do Estado estão se tornando tributárias do mesmo mercado estrangeiro, realizando compras no valor anual de três mil contos, iguais às compras do mercado de Livramento naquela praça?

É natural que o comércio de Livramento vá ao Rio Grande comprar o mesmo artigo que lhe é vendido quase à porta, a 20 horas de viagem, com 30 ou 40% menos, e gaste 20% em fretes, dois ou três meses de demora em viagem, só

porque os representantes da Fazenda assim o desejam, negando-lhe introdução legal? Responda quem entender da admirável simplicidade das praxes comerciais – avessas a toda ordem de dificuldade.

Logo, as regiões longínquas do norte e interior do Estado são tributárias de Livramento, centro de todo o comércio terrestre, que tem ação e esfera própria, independente das praças do litoral e sem invadir as zonas tributárias destas praças, nem de nenhuma outra fluvial ou marítima.

A esfera de ação de cada uma das praças foi traçada pela natureza; obedece a imutáveis condições geográficas!

D – O estabelecimento da alfândega impõe-se:

- 1º. como medida necessária ao desenvolvimento das rendas;
- 2º. como meio de forte diminuição das despesas;
- 3º. como medida de moralidade.

A extralimitação de um delegado especial, alfandegando durante uma parte do ano de 1898 as Mesas de rendas da fronteira, forneceu uma prova inconcussa do que se deve logicamente esperar da alfândega de Livramento. Foi um belo ensaio. Da lotação das suas rendas em 32:000\$ da tabela D, ela arrecadou, só com alguns meses de alfandegamento 376 contos, mais do dobro das alfândegas de Macaé, de Penedo e de Natal, que apenas renderam em 1898, respectivamente, 157, 187 e 250 contos.

Com a alfândega, Livramento ficará superior à de Uruguaiana, que arrecadou 598 contos e à de Vitória, que arrecadou 549, tendo, portanto, cinco alfândegas de renda inferior, e podendo-se desde já prefixá-la no 17º lugar das estações de arrecadação federal.

Já verificamos (págs. 95 a 100), pelo movimento das Receptorias de fronteira, que, em 1896, a de Cerro Largo despachou 3.143 contos de mercadorias, que renderam 649 contos; a de Rivera despachou 1.232, que produziram a renda de 226 contos, sem incluir o grande comércio de trânsito, que não se registra nas Receptorias. Portanto, a renda da alfândega de Livramento não pode ser inferior à da Receptoría de Cerro Largo, cuja importação iguala. Em suma, avaliando a mínima da importação procedente de Montevidéu, em 3.000:000\$, e tomando a proporção geral da arrecadação de 1897, que foi de 33%, temos, na hipótese mais racional, fixada em 1.00:000\$000 a renda da alfândega de Livramento.

– Como meio de diminuição da despesa:

O Sr. comendador Castro e Silva, que estudou minuciosamente a questão, escreveu há dez anos que, “com o alfandegamento da Mesa, não se elevará sua renda a menos de 500 contos”, mas tomando somente metade desta soma, declara que, deduzida a despesa com 12 empregados, a repartição DARÁ UM SALDO DE 219:700\$000.

O Sr. João Ribeiro Carneiro Monteiro calcula a despesa da alfândega de Livramento, pela de Uruguaiana, conforme o orçamento de 1897, que foi de 265:756\$; deduz 129:817\$ para barcas, lanchas, escaleres, ancoradouro, pessoal

da Mesa de renda e cavalgadura de guardas, ficando a despesa anual alfândega, pessoal e material em 135:939\$. "Presentemente, escreve ele, sua despesa (a da Mesa de Livramento) é de 206:400\$ com a força fiscal, inclusive o destacamento de D. Pedrito, sendo só a da seção da cidade mantida com 187:200\$, *ainda superior à cifra precisa para a alfândega.*"

Portanto, segundo o citado funcionário, a diminuição feita nas despesas era por ano de 70:461\$000.

Mas o Sr. João Monteiro quer montar a alfândega em Livramento com todo o pessoal que funciona na de Uruguaiana, 21 interno e os 48 guardas da tabela B. Nós entendemos que o Sr. Castro e Silva é mais razoável, determinando 12 empregados para a de Livramento, com o ordenado atual, da tabela A da consolidação, na soma de 29:340\$000.

Ora, sendo a despesa atual com a Mesa de rendas, como vimos, força fiscal e pessoal interno, de 230:617\$000. E deduzindo-se as despesas com o pessoal da alfândega – 29:340\$000, resultará uma diminuição nas despesas de 201:277\$000. Acrescente-se só a metade do aumento das rendas – 500:000\$000 e o saldo a favor da Fazenda será Rs. 701:277\$000.

Mas a conta mais exata é esta outra: as despesas atuais da Mesa de rendas são – com a guarda aduaneira da linha – 206:1000\$000, com o pessoal da Mesa 33% para administrador e escrivão, em 1898, sobre 350:435\$ - 115:643\$000. O total de despesas em 1898 será Rs. 322:043\$000. O transporte – 322:013\$000. Deduzindo: com a alfândega – pessoal reclamado pelo Sr. Castro e Silva,

vencimentos atuais 29:340\$; 14 guardas a 80\$ - 1:120\$ - 30:460\$000. Diminuição anual das despesas – Rs. 791:583\$000. Acrescentando metade do aumento das rendas – 500:000\$000, ficará o saldo líquido de Rs. 791:583\$000.

Sobre guardas da linha, nós temos 14 corpos aquartelados em toda a fronteira, desde Chuí a S. Borja. O Regulamento militar de fronteira diz assim no art. 9º: “Em concorrência com as autoridades fiscais, deverão impedir ou apreender os contrabandos que se tentarem fazer ou se fizerem pelos distritos que ocuparem... prestando-se às requisições de forças, etc.”.

Porque não utilizar esse sadio elemento como força de guarda suplementar quando for necessário?

– É uma medida de moralidade:

Porque se o comércio local se deu pressa em ir pagar os direitos tarifários logo que a Mesa lhe permitiu pagá-los, como o fez em 1896, é porque esse comércio não é contrabandista, e só introduz mercadorias por contrabando quando não pode fazê-lo de outro modo.

O comércio local pagou em poucos meses 376 contos de direitos à Mesa de rendas, logo: este comércio é mais importante que o da cidade de Macaé, que o da cidade marítima de Penedo e que o da capital do Rio Grande do Norte. E teria pago o dobro ou o triplos, se a repartição tivesse continuada habilitada. O empregado que se extralimitou fez duplo serviço às rendas, arrecadando aquela quantia, que sem esse abuso não teria arrecadado; ao comércio, libertando-o do incômodo de contrabandear, crime que como já vimos, em nada lhe aproveita. O

ilustre cidadão que mantém a gestão da Fazenda, já deve ter percebido que ainda sem a habilitação que se deu à Mesa, o comércio teria comprado os mesmos artigos que comprou, as mesmas quantidades, e faria o mesmo negócio que fez; a Fazenda Federal é que não recolheria aos cofres aqueles 376 contos dos direitos que recolheu.

Ora, no artigo TRÂNSITO LIVRE, deste trabalho, ficou explicado amplamente como a mercadoria é fiscalizada no país vizinho e como o contrabando se faz. Verificamos igualmente, com a exemplificação dos fatos, que quanto maior número de pessoal há na linha, mais facilmente e com mais segurança o contrabando se introduz em nossos mercados. Qualquer negociante das fronteiras sabe que lhe custa 10% sobre o seu valor, o gênero contrabandeado. Como ficou descrito, o Fisco Oriental vigia 80 léguas de sua fronteira com trinta guardas e pelos mapas das Receptorias, aqui publicados, podeis ver a profiuidade do seus sistema de vigilância, – eles que têm toda a extensa fronteira aberta ao contrabando que nós lhe introduzimos, pelas coxilhas, pelas grotas, pelas quebradas, pelos passos dos nossos rios, oferecem esse maravilhoso resultado! E nós, que só temos três pontos da linha a vigiar, mantemos um exército de guardas, que nunca apreenderam contrabandos!

Se ainda fosse possível alimentar ilusões quanto à eficácia do sistema de vigilância, a inflexibilidade dos fatos nos induziria a condenar rudemente os processos de repressão antigos, abrindo sem perda de tempo a larga porta das franquias aduaneiras, para que o comércio honesto se exerça, se desenvolva, se expanda, amplamente, moralizadamente, à sombra da lei e do direito.

Logo: o estabelecimento da alfândega não é daquelas medidas que possam ser adiadas; impõe-se urgentemente: 1º - como fonte de expansão das rendas; 2º - como profundo corte dado às despesas orçamentárias; 3º - como medida de moralidade e de boa administração.

Tudo isto, Sr. Ministro, foi necessário deixar provado amplamente, com documentos insuspeitos, desdobrados escrupulosamente das estatísticas oficiais, nossas e dos países limítrofes, a fim de verificardes, *de visu*, com vosso alto e próprio critério, o que é Livramento, quanto vale econômica e comercialmente, que direitos lhe assistem a reclamar do governo esse melhoramento; e, acima de tudo, quanto lucra, que conveniências visa à Administração Pública, adotando essa extraordinária medida.

É o que julgamos ter conseguido no presente trabalho, cujo merecimento – se é que o tem, – consiste na exatidão dos algarismos e na verdade dos fatos relatados. E para facilitar ao vosso zeloso governo a verificação da fidelidade dos números que documentam a precedente exposição, passo à mão do ilustre e operoso chefe da Diretoria de Rendas, Sr. Dr. Luiz Rodolfo Cavalcanti, um exemplar do precioso livro que o Ministério da Fazenda da República Oriental do Uruguai publica anualmente, onde se encontra grande parte dos números postos em jogo na presente obra.

O vosso escrupuloso antecessor na gestão da pasta da Fazenda, quando consultado pela Comissão do Orçamento para 1899, sobre a emenda nº. 20, respondeu que não pediu verba para o estabelecimento dessa alfândega, por não julgá-la conveniente, enquanto não tivermos tratados de comércio com os nossos vizinhos do sul, como os que temos com Peru e Bolívia, parecendo-lhe por ora “mais conveniente que ele (o comércio) se faça na mais larga escala pelo porto marítimo do Rio Grande, convindo que daí para o interior uma completa rede de vias férreas se espalhe, levando a animação e a vida”.

O ilustre ministro desconhecia completamente o desenvolvimento, esfera de ação e independência do comércio da fronteira, que, como vimos, não precisa de animação e vida derivadas do porto marítimo do Rio Grande. S. Ex. não tinha à mão os dados que ora apresentamos, para verificar que esse porto marítimo se está tornando tributário do mercado de Montevidéu, exatamente como as praças da fronteira, transformando-o, já agora, em mercado comum.

Em realidade, percebe-se nas palavras do zeloso Ministro, que S. Ex. receia que, aberta a alfândega de Livramento, diminuam as entradas pela do Rio Grande. É uma opinião errada, sugerida habilmente pela Praça do Comércio do Rio Grande, de que, por sugestão, também compartilha o honrado Inspetor da alfândega dali. É uma opinião errada, porque, como vimos no quadro de páginas 110: –

O aumento maravilhoso das rendas na Mesa de Rendas de Livramento deu-se simultaneamente ao aumento da arrecadação na alfândega do Rio Grande.

No 3º trimestre de 1898, a do Rio Grande rendeu 4.010:158\$000; no de 1897 as três repartições, Rio Grande, Pelotas e Porto Alegre, juntas, 3.286:330\$000.

Mais, a do Rio Grande em 1898, rs. 723:828\$000.

No mesmo trimestre de 1898 a Mesa de Livramento rendeu 148:146\$000; no de 1897, rs. 13.076\$000; mais em 1898, rs. 135:070\$000.

Em dezembro último: Rio Grande só 2.777 contos; as três em 1897, rs. 1.100 contos. Mesa de Livramento, 1898, rs. 67 contos, 1897, rs. 12 contos.

Em todo o ano de 1898: Livramento rendeu 376:108\$000, contra 67:262\$000 em 1897. Rio Grande do Sul rendeu 19.083:485\$000, contra 15.909:565\$000 nas três alfândegas em 1897.

Em suma: a Mesa de Livramento em 1898 rendeu 400% mais do que em 1897.

A alfândega do Rio Grande, em 1898, rendeu 20% mais do que as três juntas Rio Grande, Pelotas e Porto Alegre em 1897.

Uruguaiana, em 1898, rendeu 20% mais do que em 1897.

Livramento é uma das dez praças que o Rio Grande possui em comunicação, mais ou menos direta, com o estrangeiro. São elas: Rio Grande, Pelotas, Porto Alegre, S. Vitória, Jaguarão, Livramento, Quaraí, Uruguaiana, Itaquí e S. Borja; as cinco primeiras tributárias do comércio marítimo do Rio Grande; as cinco restantes, na fronteira, do de Montevideú.

As compras feitas por Livramento em Montevidéu são computadas em TRÊS MIL CONTOS anuais, iguais, só por si, à 10ª parte do valor oficial da importação total do Estado.

Nunca esta importação foi, com bons argumentos, considerada prejudicial ao movimento marítimo do Rio Grande... Nunca foi em OUTROS tempos, muito menos na atualidade em que aquela soma, devido à crise, representa a menor importação do mercado cuja história comercial vos estou relatando.

Portanto, fica cabalmente provado que a importação por Livramento não invade as zonas tributárias do mercado do Rio Grande. Se isto não é prova incontestável, elimine-se de todo a lógica dos algarismos e adote-se somente afirmações abstratas!

Desgraçadamente, – diga-se a verdade toda inteira – o estabelecimento da alfândega é urgentíssimo aos interessados do Fisco e às comodidades do comércio sério, por que, se ele tardar em vir por uma corrente de moralidade às permutas entre os dois países vizinhos, o comércio funcionaria da mesma maneira, amplamente, desassombradamente, como até aqui, pela vasta artéria antiquíssima que se deriva de Montevidéu e termina em Livramento, para desta porta de confluência, prosseguir pelas zonas terrestres o trajeto descrito de fs. 36 a 40. Fique este ponto bem claro e líquido, de modo a não fazermos ilusões sobre ele.

O estabelecimento da alfândega é ato puramente administrativo, independente do Congresso, porque é o cumprimento de uma lei que aguarda

execução, e porque, realizando, como já demonstraram os ex-delegados Srs. Castro e Silva e João Monteiro, fortes economias nas despesas orçamentárias, não precisa pedir verba às Câmaras para sua instalação e funcionamento, que pode fazer-se ainda que provisoriamente sob o regime atual Mesa, só com administrador, escrivão e porteiro, exatamente pelo tipo das Receptorias, alfândegas orientais que funcionam com esse pessoal (fs. 81); tanto mais quanto o movimento desta nossa alfândega terrestre é puramente local.

.....

Portanto, finalizando, venho, muito respeitosamente, em nome da Praça do Comércio de Livramento, pedir vos digneis, estudando o gravíssimo assunto, ordenar que seja estabelecida a alfândega de 4ª ordem criada pelo decreto nº. 417 de 1896, com a lotação de 400:000\$000, no mesmo prédio, durante o presente exercício, e com o mesmo pessoal da Mesa de Rendas, acrescido de mais um empregado de Fazenda para auxiliar o administrador e escrivão, com que a referida Mesa funciona e já preencheu com muita distinção, como sabeis, as funções de alfândega em 1898.

É uma medida de justiça que o comércio e população desta vasta zona aguardam confiantes do vosso zelo, talento e retidão.

ALBINO COSTA

OPINIÃO DE UM ALTO FUNCIONÁRIO ORIENTAL

Conferência e exatidão dos dados estatísticos

Desejando corrigir nas ERRATAS algum erro de números, cálculos ou estatística, que, mau grado a minha atenção, houvesse escapado no presente trabalho, principalmente na parte referente ao trânsito comercial e medidas de fiscalização da República Oriental do Uruguai, – dirigi ao ilustre funcionário e zeloso cavalheiro, Sr. major Gabriel Vasques, competentíssimo, por andar ao corrente de todo o movimento comercial do seu país, o seguinte ofício:

Ilmo. e Exmo. Sr. Major Gabriel Vasques

MD Vice-Cônsul da República Oriental do Uruguai – Livramento

Tendo concluído o presente trabalho sobre o comércio, produção e estatística da fronteira, venho submetê-lo à vossa competentíssima opinião, e tendo que organizar lista dos erros principais que escaparam à revisão, desejaria que vos dignásseis conferir, no riquíssimo manancial estatístico do vosso arquivo consular, a parte estatística do presente livro, referente ao vosso país, e

me enviásseis a respectiva nota de correção, a fim de incluí-la na folha de ERRATAS* que estou confeccionando para inserir no final do livro.

Aproveito a feliz oportunidade para saudar-vos, significando-vos a minha mais elevada consideração e respeito.

Saúde e fraternidade.

ALBINO COSTA

Livramento, 16 de março de 1899.

Fui honrado com a seguinte resposta com que tenho a honra de fechar o presente livro, em que o zeloso e ilustrado funcionário atesta a exatidão dos dados estatísticos que exhibi, referentes à nação uruguaia e seu regime fiscal e aduaneiro.

Al ciudadano Don Albino Costa

Livramento, marzo 18/99.

Senhor:

* Diante da resposta obtida à correspondência em questão, o segmento "Erratas" acabou por se constituir em apenas uma página com pequenos ajustes de natureza ortográfica ou quanto a dados estatísticos. Nesta transcrição os apontamentos da seção "Erratas" foram incorporados ao próprio texto transcrito.

Tengo em honor de acusar recibo a vuestro atento oficio de fecha 16 del corriente y em el cual os servis someter á mi opinion el conciensudo trabajo que habeis llevado á cabo referente á la produccion, comercio y estadística brasileiro-uruguay, y á la vez me solicitais la revisación em la parte que se refiere á la estadística de mi país y que os haga notar los horrores que ela contenga para salvaria em la página de ERRATAS.

Debo ante tudo, significaros mi agradecimento de que me habeis hecho objeto al someter á mi humilde opinión vuestro trabajo; hoy más que nunca desearía tener la competencia necesaria para poder apreciar la labor que habeis llevado á cabo y que de uma manera palpable y que no deja lugar à dudas, demostrais la conveniencia que habria para el comercio de "Santa Ana" el que se establezca la Aduana en ésta ciudad, para poder introducir las mercaderias que directamente vienem de Europa á Montevideo y de ésta ciudad por la via férrea del "Central del Uruguay" beneficio éste que alcansaria tambien al comercio de la República Oriental, mi patria, pero, la competencia que me falta la subsanais con la claridade y el sin número de datos preciosos estadísticos que demuestran en el autor vastos conocimientos comerciales y súma competencia em la labor emprendida que habeis llevado á feliz término; yo, apesar de mi incompetencia para juzgar, os felicito cinceramente por el bien que reportará, á no dudario, con vuestro trabajo éste comercio, al cual estoy ligado como agente comercial de mi país en ésta ciudad y por el cual hago votos cinceros de prosperidad y bien estar.

En cuanto á los datos estadísticos referentes á la República Oriental, no encuentro error alguno que sea necessário salvar; todos esos datos estan estrictamente ajustados á las publicaciones oficiales que al respecto há n visto la luz pública en mi país.

Creyendo dejar aií contestado vuestro oficio, cumpleme uma vez más felicitaros por vuestro trabajo que os acreditan como competente escritor y estadístico.

Aprovecho ésta oportunidad para saludaros com mi más distinguida consideración y estima personal vuestro S. S. etc. etc.

GABRIEL DEL VAZQUEZ

Vice consul de la República Oriental del Uruguay.



A **Coleção Documentos** tem por intento trazer ao público fontes manuscritas ou impressas, e ainda bibliográficas cujas edições estejam esgotadas ou se encontrem em difícil acesso. Seu fulcro são os documentos voltados à cultura em geral e, especificamente, aos fundamentos históricos e literários, com especial atenção às temáticas de cunho luso-brasileiro. Por meio desta Coleção, o CLEPUL e a Biblioteca Rio-Grandense unem forças para disponibilizar na rede mundial uma série de documentos que poderão fomentar pesquisas e/ou estimular a leitura de textos originais.



Coleção
Documentos
38

A **Coleção Documentos** tem por intento trazer ao público fontes manuscritas ou impressas, e ainda bibliográficas cujas edições estejam esgotadas ou se encontrem em difícil acesso. Seu fulcro são os documentos voltados à cultura em geral e, especificamente, aos fundamentos históricos e literários, com especial atenção às temáticas de cunho luso-brasileiro. Por meio desta Coleção, o CLEPUL e a Biblioteca Rio-Grandense unem forças para disponibilizar na rede mundial uma série de documentos que poderão fomentar pesquisas e/ou estimular a leitura de textos originais.

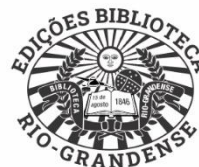
CENTRO DE
LITERATURAS
E CULTURAS
LUSÓFONAS
E EUROPEIAS
CLEPUL
Faculdade de Letras da
Universidade de Lisboa



FCT
Fundação
para a Ciência
e a Tecnologia



**BIBLIOTECA
RIO-GRANDENSE**



**EDIÇÕES BIBLIOTECA
RIO-GRANDENSE**



edicoesbibliotecariograndense.com

ISBN: 978-65-89557-05-0