

**J**AMAIS procurei as galas do mundo e os confortos que êste oferece. Nada levarei para a sepultura. Tudo que tenho podido empreender ficará, após minha morte, a serviço da terra que me viu nascer.

(Palavras do eminente e benemerito deputado SR. HENRIQUE LAGE)

### GRAVES ACUSAÇÕES AO SR. PEDRO ERNESTO

RIO, 26. — A Comissão de Inquerito da Prefeitura apresentou, ontem, o seu esmerado relatório, no qual faz graves acusações ao sr. Pedro Ernesto.

Afirma o relatório que, a 26 de Novembro de 35, vespereira do movimento comunista, o prefeito Pedro Ernesto autorizou adiantamentos na importância de 1.049 contos de réis.

# Correio do Sul

Fundador: JOÃO DE OLIVEIRA — Telefone, 86 — Caixa Postal, 34 — Diretor: VINICIUS DE OLIVEIRA

Gerente: J. MARCONDES CABRAL

Laguna (Santa Catarina), 28 de Março de 1937  
Correspondente no Rio de Janeiro: VANIO DE OLIVEIRA

Ano VI — Número 275  
Publica-se aos domingos

### Dempsey virá ao Brasil

#### Lutas e demonstrações

RIO. (Via-aérea) — Está sendo anunciada a vinda do ex-campeão de «box» norte-americano Dempsey, ao Rio de Janeiro, por conta de conhecida empresa de pugilismo.

Dempsey fará várias lutas e demonstrações ao mundo desportivo.

## A incorporação da "Cia. Brasileira de Navegação Rio Amazonas" (ex-"Amazon-River") à "Organização Lage" e a visita do sr. Henrique Lage à Amazonia

**R**IO. («Cruz de Malta») — Conforme adiantamos em nosso número anterior, esteve em visita à Amazonia, em Janeiro passado, o nosso eminente chefe, sr. Henrique Lage, que ali foi, afim de conhecer as possibilidades de expansão da «Cia. Brasileira de Navegação Rio Amazonas» (ex-«Amazon River»), recém-incorporada à «Organização Lage».

A destacada posição e o prestígio merecido da figura patriótica do sr. Henrique Lage fizeram dessa viagem um acontecimento de realçado vulto, tendo a imprensa local, quer do Pará quer de Manaus, se ocupado minuciosamente e com invulgar destaque de todos os detalhes da estadia do grande industrial em terras nordestinas.

A despeito do mau tempo reinante, foi o sr. Henrique Lage majestosamente recebido pelo governador do Estado do Pará e pelos mais representativos elementos da administração, comércio e sociedade local, tendo todo o tempo que permaneceu entre aquele esfoçado povo transcorrido no meio das mais entusiásticas manifestações de apreço e júbilo.

Acompanharam-nos em sua viagem o seu colega deputado Martins e Silva, prestigioso representante trabalhista do Pará na Câmara Federal, também honrosamente recebido naquele Estado, sr. Alvaro Dias da Rocha, destacado membro da administração da «Organização Lage» e dr. Hervé Linhares Machado, médico assistente do nosso chefe.

As classes trabalhadoras, patrocinadas pelo seu lidido representante, deputado Martins e Silva, e a «Associação Comercial do Pará» prestaram ao digno visitante excepcionais homenagens, discursando, nessas solenidades, várias personalidades eminentes nos meios locais, tendo o sr. Henrique Lage tido oportunidade de pronunciar palavras de grande alcance.

Além da reportagem que inserimos, aqui, transcrevemos, na íntegra, o discurso pronunciado pelo sr. Henrique Lage, na «Associação Comercial» do Estado e que foi mandado imprimir pelo digno presidente da «Organização Lage» do Pará, sr. J. Dias Pais, com o intuito de dar a maior divulgação aos juiciosos conceitos nele emitidos, com alta sabedoria, sobre o problema da navega-

ção brasileira, transcrição que fazemos com o objetivo de auxiliá-la, ainda mais, e sua divulgação.

\*\*

Seria uma falta de patriotismo deixar sem ampla publicidade o brilhante discurso proferido pelo eminente sr. Henrique Lage no banquete que a «Associação Comercial» lhe ofereceu como uma homenagem, bem merecida, a seu valor, à sua capacidade de trabalho e ao seu elevado espírito de criação industrial, afirmando-se pelo sentido das suas poderosas iniciativas, marchadas de um cunho de brasilidade incomum.

Estudando, em amplos detalhes, o assunto de navegação, fundamenta na vida da Amazonia, o ilustre orador revelou-se, uma vez ainda, o mais dextro, tenaz e incansável pioneiro do nosso nacionalismo, para quem o verbo «servir» tem fascinações superiores ao vocabulo «ganhar», de quilate secundário na trajetória de labor contínuo em que conquistou o lugar de honra onde o seu nome resume um programa.

(Da «Folha do Norte», de Belém, edição de 24 de Janeiro de 1937).

Sr. Governador do Estado Sr. Presidente da Associação Comercial do Pará. Meus senhores:

Eu devia cingir-me apenas, neste momento, aos agradecimentos protocolares por esta homenagem, que tanto me comove e que é bem um reflexo da vossa proverbial generosidade. Mas não deixarei esta oportunidade para vos expor alguns pontos de vista sobre problemas que interessam vivamente a vós, paraenses, e a vós todos que aqui construí, dentro da vossa modestia e com a vontade férrea de gigantes, os fundamentos de uma grande nacionalidade.

Aqui estou, dentro deste cenário maravilhoso, com o objetivo de apreciar os problemas da Amazonia, que se entrelaçam com as iniciativas de minha vida pública e sobre êstes passarei a tratar,

#### O FRETE MARITIMO

Como o salario é uma retribuição de serviço, devendo corresponder sempre à capacidade do empregado, o frete, na verdadeira accepção da palavra, nada mais representa que o valor tãmbem de um serviço prestado.

O frete deverá, pois, corresponder, de uma fórmula genérica, às dificuldades e percalços do transporte e às vantagens que o veículo transportador oferece: está o frete subordinado à dis-

posições e pelos sentimentos, às grandes responsabilidades que o Supremo Criador conferiu aos que tiveram a ventura de nascer nessa terra tão cheia de promessas e tão abençoada.



SR. HENRIQUE LAGE, preclaro deputado pela Capital da Republica

tancia a percorrer pelo navio aos riscos do trajeto, aos tropeços para os serviços de carga e da descarga, aos mil fatores, enfim, que influem preponderantemente, na demora da viagem, nas responsabilidades desta e nas vantagens que oferece o navio transportador.

Essas circunstancias, todas fundamentais quando se tem em vista, apenas, o aspecto puramente comercial do problema, não podem não influir secundariamente no espirito daqueles que antepõem ao vocabulo «ganhar» o verbo «servir».

Aos que revestem os atos próprios com o espirito de brasilidade, aos que antepõem aos interesses pessoais os altos interesses economicos do país, «servir» constitue sempre uma sentinela atenta contra os desmandos que muitas vezes produz o verbo «ganhar».

«Servir» deve ser a bandeira de todo brasileiro capaz de compreender a alta significação dessa qualidade, de todo brasileiro com alma moldada pela educação, pe-

los principios e pelos sentimentos, para o armador nacional, a organização de frêtes que se harmonizem, com justiça, aos multiplos interesses do produtor, do comércio e do armador; mas a essas dificuldades é indispensavel acrescentar as que resultam da arbitraria criação de taxas accessorias, encarecendo o custo do transporte mas não beneficiando de qualquer maneira os interesses do armador.

Caminhamos no Brasil para uma situação verdadeiramente alarmante com relação às taxas accessorias aos frêtes. Estas já alcançam, em alguns locais, a cifras astronómicas, sendo ainda certo que por circunstancias de ordem vária não alcançaram índices estaveis.

Bastam alguns exemplos para justificar esta minha asserção. Para uma tonelada de farinha de trigo a transportar do Rio a Maceió, cobra o armador um frete de 46\$000. Entretanto, sobre a mesma mercadoria recaí um total de 25\$500 correspondente a estivas, desestivas, utilização de portos, etc.: para o transporte da mesma mercadoria com destino a Vitoria, recebe o armador 26\$500, sendo, entretanto, a mercadoria onerada com mais 30\$100 de taxas accessorias.

Estes dois exemplos são típicos: no primeiro caso, as despesas accessorias correspondem a mais de metade do frete, e, no segundo, foram superiores a êste.

Nos demais portos, com raras exceções, a situação é a mesma, sufocada a mercadoria por uma infinidade de taxas, cujo conjunto exerce poderosa influencia no custo do transporte.

Mas nem por isso deixam de voltar-se para o armador todas as indisposições dos interessados quando se encontram impossibilitados de concorrer com os seus produtos nos mercados de consumo. E' que o interessado não detalha, não procura discernir o custo desses serviços accessorios: a sua percepção abrange, apenas, o total a pagar, e, por isso, a sua indisposição se dirige, apenas, ao armador, como se êste fôra responsável pelo valor dessas taxas accessorias, pela desorientação ou desorganização dos serviços nos portos de embarque e de destino da carga.

As classes produtoras, as classes exportadoras e as classes importadoras vêm ao armador o inimigo comum, o consumidor das energias produtivas, voltando-se todas as vistas, todas

as imprecações para o frete, como se êste fôra responsável unico pela situação.

Tenho sustentado, sempre, a necessidade de uma maior união de vistas e de colaboração entre os armadores e as associações de classe, — comerciantes e industriais — para que melhor se possa combater as extravagancias que se observam nos serviços de cabotagem e as verdadeiras megalomanias que se executam, sem cogitações de qualquer natureza, ferindo, entretanto, consideravelmente, o custo dos transportes e, por consequencia, atingindo a produção e entravando o movimento economico brasileiro.

Mas essas classes têm, até agora, se desinteressado do meu ponto de vista, permitindo que as medidas contra os interesses vitais da produção sejam tomadas segundo as conveniencias pessoais ou ao belo prazer de entidades que antepõem ao verbo «servir» o vocabulo «ganhar».

A produção e o trabalho podem e devem, unidos, reagir contra os desmandos atentatorios ao desenvolvimento economico do país.

E terá êxito. Para tanto, basta fazer-se ouvir.

#### MATERIAL FLUTUANTE

Expuz meu ponto de vista relativamente ao frete, com intuito de deixar esclarecido que essa questão é, por mais delicada, para ser resolvida, tendo-se, apenas, em vista, o interesse do armador. O aumento de tarifas, principalmente para o transporte de mercadorias que se encontram afastadas dos centros de consumo, sómente deve ser praticado quando haja o armador executado, com resultados negativos, todas as medidas tendentes a baratear o custeio da navegação.

Abordarei, agora, outro fator preponderante na questão dos transportes maritimos, qual seja o material flutuante.

As empresas associadas à organização que mantemos, têm se esforçado constantemente para dar ao Brasil uma frota digna do nosso comércio maritimo e capaz de bem servir ao desenvolvimento economico brasileiro.

Em 1924 não estremeceamos diante das responsabilidades financeiras que iriamos assumir, não vacilando na aquisição de dez navios construídos especialmente para os nossos serviços, mediante despesas de construção de cerca de libra 2.120.000.000 ou seja, se-

gundo calculos de então, em moeda brasileira, rs. 127.000.000\$000, mas cujo valor total será superior a 170.000.000\$000, se considerarmos que temos pago libra a razão de 90\$000.

Mas, antes dessa vultosa transação, já vinhamos processando sistematicamente a renovação de nossas frotas com a construção, em nossos estaleiros, dos vapores «Itaquatiá» e «Itaguassú», como vamos seguindo, agora, o mesmo criterio, com a projetada construção, na Ilha do Viana, de mais dois navios de 8.000 toneladas brutas tipo «ARA».

Mas êsse criterio da renovação de nosso material flutuante, representando pesadissima carga financeira às nossas organizações, já que cada navio custa infinitamente mais caro que o seu antecessor, não tem se limitado à substituição pura e simples de navios: temos procurado maior eficiencia em velocidade, conforto e higiene, sem desprezar, todavia, as necessidades da unidade da frota às possibilidades da navegação e do aparelhamento dos portos.

Ainda, agora, arcamos com a responsabilidade da aquisição da «Amazon River», com a preocupação unica de bem servir ao Brasil, já que até nós chegavam constantemente os apêlos angustiosos do comércio localizado em toda a bacia do Amazonas, clamando por uma nova orientação para a empresa, até então sujeita à boa ou má vontade de acionistas que não podiam apreciar a situação geral sob o mesmo aspecto de brasilidade de que dirige todos os nossos passos na vida pública.

Compreendendo o que pôde representar para o Brasil, em futuro proximo, o desenvolvimento economico da Amazonia, admirando, extasiados, os milagres desta terra, aqui estamos cheios de fé, imbuidos de toda a nossa melhor boa vontade, com a esperança de que não nos faltarão forças capazes de habilitar a empresa a bem cumprir a sua alta missão difusora de progresso nesta abençoada terra de milagres.

E' nosso intuito constituir, aqui, uma frota capaz de atender a todas as necessidades da Amazonia. Mas para tanto, é indispensavel que todos os interessados se congreguem em torno desse mesmo ideal, convicto como estou de que não me faltará o apôio, no momento preciso, de todos que ambicio-

(Conclue na 4ª página)





# O Partido Republicano Catarinense

presidido pelo notavel e honrado estadista sr. Adolfo Konder, é o refugio das mais belas franquias cívicas do Estado

## Correio do Sul

FUNDADOR: JOÃO DE OLIVEIRA

LAGUNA — STA. CATARINA

DIRETOR: VINICIUS DE OLIVEIRA

Dr. Lincoln Magalhães  
ADVOCADO

Accepta causas em geral, nas comarcas do sul do Estado.

Escritório: — Rua Raulino Horn, 12. — LAGUNA

## “Ser vereador dá pêso”

### Consulta original e inédita de um juiz eleitoral em Minas Gerais

RIO. (Via-aérea) — Informam de Belo-Horizonte que uma curiosa e inédita consulta acaba de ser dirigida ao Tribunal Regional, de Minas, pelo juiz da comarca de São Claudio, bacharel Everton Fleuri. Participou ele, áquella Corte de Justiça Eleitoral, que a morte perseguia os vereadores do referido município, com tal e tão impressionante assiduidade, que ninguém mais quer ser eleito para a Camara Municipal de São Claudio.

Em menos de um ano, ocorreram 4 vagas na edilidade local, por falecimento, inclusive do presidente, sr. João Paulo Amorim. Em consequencia dessa série de morte sucessivas, as listas de suplentes de vereadores já se exgotou. E, agora, precisando-se de preencher os cargos vagos, o juiz consulente não encontra quem queira ser vereador. Todos os cidadãos elegíveis de São Claudio se recusam, terminantemente, a candidatar-se, alegando,

### Lagartas das couves

Ha ocasiões em que as couves são atacadas por borboletinhas claras, quasi brancas, que parece pousarem nas folhas sem maior inconveniente. Essas borboletas, porém, são portadoras dos ovos que dão origem á lagarta das couves.

Essa praga, como o piolho verde dos brotos, pôde ser afugentada com applicações de água de fumo ou de sabão, pois, no caso da lagarta, não se poderá empregar um veneno de ingestão, pelo perigo que correria o consumidor de couves que receberam pulverização arsenical.

## A incorporação da “Cia. Brasileira de Navegação Rio Amazonas” (ex-“Amazon-River”) á “Organização Lage” e a visita do sr. Henrique Lage á Amazonia

(Conclusão da 1.ª página)

nam os mais altos destinos para esta terra.

As considerações que formulei tiveram em vista delinear as minhas diretrizes nesta complexa questão de material flutuante, para esclarecer, afinal, que, na organização da frota da «Amazon River», nós teremos de caminhar dentro das necessidades desta região, não sómente encarando as que se referem aos transportes fluviais quanto e também ás da exportação para o sul do Brasil e para o estrangeiro.

Não podemos permanecer na situação actual, dentro da qual, com raras exceções, o recebimento de cargas não se fixa dentro de principios rígidos e indispensáveis ao progresso da região exportadora. Temos de organizar nos diversos percursos dos rios em que trafegamos, pontos fixos para o recebimento das mercadorias, onde estas tenham necessario resguardo até a chegada dos veículos que a tenham de transportar; teremos de responder aos apêlos de zonas insufficientemente servidas pelos nossos navios ou de zonas que, até agora, não viram tremular a nossa bandeira; teremos de dar maior segurança á actual navegação, maior conforto aos passageiros e maiores possibilidades aos transportes das cargas.

Teremos, ainda, de levar a efeito a barragem de certos rios, com a construção de eclusas que tornem realizavel a navegação em todos os períodos do ano; levaremos a efeito a dragagem de outros, os quais, em alguns trechos, são, presentemente, impraticáveis. Mas para tanto, será indispensavel a cooperação dos governos federal e estadual, cooperação essa que, estou certo, não me deixará de ser prestada no momento oportuno.

Mas e sobretudo teremos, também, de apreciar a necessidade absoluta de um maior intercambio entre o norte e o sul, e, também, o intercambio entre a Amazonia e os países estrangeiros. Dai-me o vosso apoio e eu vos garanto tornar uma realidade prática um programa de reais beneficios para o desenvolvimento economico desta região.

### A NAVEGAÇÃO, SENHORA DE SI MESMA

Para execução dêsse programa estamos em grande parte aparelhados.

Toda a industria que dependa da bôa ou má vontade do produtor da materia prima ou que estiver na dependencia de fatores vitais para viver constitue uma organização falha, entregue aos azares da sorte e, por isso mesmo, fadada ao aniquilamento, cedo ou tarde.

As grandes industrias no Brasil, na sua grande maioria, têm vivido na dependencia da contribuição estrangeira: esta se manifesta pelo auxilio financeiro, ou pela mão de obra, ou pela materia prima ou por outros fatores que tornam tais industrias sujeitas ao destino que lhes queiram dar aqueles que a elas emprestam a sua contribuição. No Brasil, pois, não basta criar uma industria: o espirito de brasilidade exige que essa industria se satisfaça a si própria. Deve ser ela independente de fatores que, em dado momento, a possam sufocar ou aniquilar.

A Amazonia produziu, em 1934, 24.467.937 quilos de castanhas a preços compensadores e possibilidade de maior produção e melhores preços. Mas não me parecem suficientes êsses indices e prognosticos como base para a tranquillidade dos exportadores: porque essa industria, os esforços e os capitais nela empregados e todas as esperanças em melhores dias, serão como bolhas de sabão desde que se desinteressem pelo transporte do produto os armadores que, até agora, têm dispensado a sua simpatia pelo serviço da navegação transatlantica entre os portos da bacía amazonica e os mercados de consumo da mercadoria.

Dependendo, inteiramente, dos mercados estrangeiros,

essa industria será lamentavelmente falha enquanto não contar o Brasil com uma frota mercante capaz de substituir, com eficiencia, os serviços que, actualmente, nos presta a navegação estrangeira.

Partindo dos ensinamentos a que nos conduz o estudo diario dos problemas que interessam ao Brasil, tenho eu, senhores, em minha atribulada existencia, procurado sempre e incessantemente estabelecer, correlativamente ás industrias basicas que mantenho, industrias accessorias que permitam áquelas bastarem-se a si mesmas.

Mantendo um serviço de navegação que se estende desde os pontos mais remotos do «Amazonas» aos confins do sul brasileiro, as empresas de navegação que oriento estão intimamente presas a outras industrias sem as quais essa navegação não poderia viver com tranquillidade.

Meu temperamento não se poderia coadunar com essa dependencia: a liberdade deve constituir a suprema aspiração de todo o individuo, quer essa liberdade se circunscreva á situação fisica do individuo, quer se traduza em fatores de ordem moral ou economica. A dependencia sómente se justifica diante da lei escrita ou da lei de Deus. Tive assim de agir, em grandes trabalhos, com desilusões cruciantes, com criticas injustas e acerbas para conseguir que essa navegação se bastasse a si mesma.

Precisavamos de carvão: fui busca-lo em Santa Catarina, estabelecendo um serviço capaz de suprir as necessidades de nossa frota, mas, também, em condições de atender a outras necessidades brasileiras. Com inaudito sacrificio preparámos esse combustivel a ponto tal, que o estamos consumindo com uma percentagem de

70% em nossa frota, e a possibilidade, ainda, de atender ás necessidades da Estrada de Frerro Central do Brasil e de grande número de fábricas de gaz instaladas em diversos pontos do territorio nacional.

Mas para exportar esse carvão, em quantidades cada vez maiores, nós dependiamos de uma via-férrea de propriedade do governo e sob o regime de grandes «deficits» e de um porto para embarque do combustivel. Assumimos a responsabilidade dêsse «deficit» e das despesas vultosas com o aparelhamento dessa via-férrea para os grandes transportes, como estamos por outro lado empenhados na construção, por conta própria, de um porto em Imbituba.

Mas essa estrada de ferro e esse porto não servirão, apenas, ás nossas necessidades proprias: ambas as instalações estão servindo, poderosamente, ao desenvolvimento economico brasileiro e constituirão, sem dúvida, em futuro proximo, o ponto por excelencia para a mais estrategica base naval para o Brasil.

Toda a grande frota mercante depende, fundamentalmente, de oficinas: construímos, para isso, as maiores oficinas navais do Brasil, ou melhor, da America do Sul. Mas, ao fazê-lo, tivei uma preocupação mais alta: não esquecemos, ainda aí, as necessidades brasileiras, e daí termos conseguido estaleiros capazes de construção de embarcações tipo para navegação brasileira e de unidades de certo vulto para a marinha de guerra.

O consumo de artigos de louças é consideravel nos navios mercantes de passageiros: para fugir á dependencia das fábricas de objectos da especie, criamos em Imbituba uma industria de ceramica.

O carburero era um produto sujeito ás variações de preços, impostas, constantemente, por uma unica fábrica nacional, ou ás imposições de exportadores do estrangeiro. Mas é, sobretudo, um material indispensavel á vida de nossas oficinas. Instalamos, assim, em Friburgo, uma fábrica com capacidade de concorrer nos diversos mercados nacionais, afastando quaisquer «trusts».

Sofriamos as variações, enormemente prejudiciais á navegação, das altas bruscas de preços para lona e outros artigos de tecelagem: montamos, por isso, uma tecelagem propria, que nos custou alguns milhares de contos, porém, estamos presentemente supridos de todo o material dessa especie em qualidade e quantidade utilizado em nossos navios.

Enorme era a nossa responsabilidade com despesas hospitalares, pelo tratamento de auxiliares a nosso serviço, quando fundo era nosso desgosto pela insuficiencia de tratamento dispensado pelos hospitais aos quais confiavamos os doentes, construímos, por isso, um hospital modelo, dando a este estabelecimento uma organização de tal ordem que para ali são recolhidos os traumatizados da maior empresa de transportes terrestres do Brasil.

E, dentro dêsse programa, de amparo mutuo, estamos constituindo, aos poucos, os alicerces estruturais á realização do maior sonho de minha vida: a siderurgia. Por essa e para essa industria temos trabalhado, obstinadamente, sem desfalecimento, cheios de fé, por considerarmos essa industria basicamente a independencia economica brasileira e elemento fundamental á defesa do Brasil.

Já somos senhores da navegação, do carvão e do ferro, tres dos elementos basicos para a industria siderurgica. Tenho fé em que Deus não me desampará, dando-me forças para que possa construir a cupola do edificio em que, ha tantos anos, ardentemente trabalho, procurando dar ao Brasil, com a siderurgia, a independencia economica, sinonimo de prosperidade, e a tranquillidade que resulta da certeza de possuir elementos proprios capazes de assegurar a paz com o preparo pelas armas.

Tenho sido vivamente criticado pelas minhas iniciativas. Elas não alterarão, entretanto, o meu programa, já que tenho a consciencia segura de que o caminho traçado está certo, apreciada a trajetoria dêsse programa sob o puro aspecto de brasilidade.

Jamais procurei as galas do mundo e os confortos que êste oferece.

## VENDE-SE

Um caminhão «International», penultimo tipo, para 2.500 quilos, em perfeito estado de conservação, por preço de ocasião.

Ver e tratar, em Araranguá, com OTO LABES

a. s. o. — 4)

O sabão

## “VIRGEM ESPECIALIDADE”

de WETZEL & CIA. -- JOINVILLE

(Marca Registrada)

conserva o fecido da roupa, porque, lava facilmente e com rapidez.

