

Gazeta dos Caminhos de Ferro

7.º DO 33.º ANNO

Centendo uma PARTE OFICIAL dos Ministerios do Commercio e Comunicações e das Colónias, e dos Caminhos de Ferro de Estado
(Resolução do Conselho de Administração de 15 de Janeiro de 1920)

Premiada nas exposições: — Lisboa, 1898, grande diploma de honra
Bruxelas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata — Antwerpia, 1894, S. Lutz, 1904, medalhas de bronze

NUMERO 775

Proprietário-diretor — L. de Mendonça e Costa

REDACTORES: Principal, José Fernando de Sousa, Engenheiro — Mario Ferreira Mendes, Engenheiro — Dr. Quirino de Jesus
— Manoel Andrade Gomes

Representante em Paris: — Guerra Malo — Rue du Helder, 8

COMPOSIÇÃO
Typog. da Gazeta dos Caminhos de Ferro
IMPRESSÃO
Tip. Beleza L. do Cahariz, 29

LISBOA, 1 de Abril de 1920

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO
11, Rua da Horta Seca, 13-1.
Telephone: Central-27

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Tarifas da Companhia Portugueza. — Complemento á de despesas accessórias — 1.º additamento á mesma — Complemento á Especial n.º 1 P. V. — Avisos n.ºs 1 a 17.

Tarifas do Sul e Sueste. — Complemento á Tarifa Geral — Idem de despesas accessórias — Transporte fluvial — Camionagem em Lisboa — Ramal das Lezírias — Aluguer de terrenos — Especial Interna n.º 1 G. V. — Especial Interna n.º 1 P. V.

Ver aviso á "Ultima hora" pagina 108.

SUMMARIO

Ainda a rede secundaria do Minho, por J. Fernando da Sousa.....	97
A proposta de lei sobre caminhos de ferro vicinais, por Ernesto Navarro	98
O comércio de Portugal com a Alemanha, por Quirino de Jesus.....	101
A linha de Benguela.....	102
Viagens e transportes.....	103
Notas de viagem, XIV.....	105
O papel dos Caminhos de ferro indianos na ultima guerra.....	107
Parte Financeira:	
Boletim commercial e financeiro	107
Cotações na Bolsa de Lisboa.....	109
Receitas dos caminhos de ferro po taguezes e hispanoises	109
A ultima hora.....	108
Horario dos comboios	112

Ainda a rede secundaria do Minho

O artigo aqui publicado em 1 de março acerca da rede de caminhos de ferro secundarios na região minhota demanda algumas considerações complementares que ponham bem em relevo os principios a que obedece o plano esboçado.

Taxei de perniciosas as concessões fragmentares feitas ao sabor de pedidos ocasionaes, que comprometem a realização methodica e ordeira de um sistema de linhas secundarias.

Puz em relevo a conveniencia da electrificação dos caminhos de ferro da região, que o proximo aproveitamento de quedas de agua torna possivel.

Essa electrificação poderá e deverá conjugar-se com a utilização parcial do leito das estradas, que barateando a construção tem a vantagem de approximar as linhas das faixas mais povoadas que ao longo das estradas se estendem.

A canalisação da energia electrica deve ser aproveitada para simultaneamente se distribuir pelas povoações para iluminação e usos industriaes. Tanto esse objectivo, como as conveniencias de uma exploração ferro-viaria methodica e bem ordenada, aconselham a criação de uma só entidade exploradora das diversas

linhas, abrangendo no seu campo de acção, tanto as da Povoa e Guimarães, ha muito em exploração, como as da concessão do Alto Minho e outras que importa construir.

Indiquei as que, a meu ver, se justificam, a saber:

Troço de ligação das linhas de Guimarães e da Povoa, vindo de Lousado incidir na ultima o mais proximo possível da Senhora da Hora.

As linhas do Alto Minho: Braga a Guimarães, Braga a Monsão e Viana aos Arcos.

Monsão a Melgaço.

Ramal do Gerez.

Braga á Povoa de Lanhoso.

Laundos a Fão.

Esposende a Barcelos.

Fão a Esposende.

Famalicão a Guimarães.

Vizella a Felgueiras.

Fafe a Cabeceiras de Bastos.

Chegar-se-ha assim a constituir uma rede de cerca de 500 kilometros, toda de via de 1^m, entestando em Leixões e no Porto, servindo uma região de população densa e trazendo á linha do Minho, em multiplos pontos de contacto, o tributo do seu trafego.

Para isso facilitar-se-hia a fusão das companhias da Povoa e Guimarães com a Empresa do Alto Minho; começar-se-hia por construir o troço de ligação de Lousado á Senhora da Hora e proceder-se-hia á revisão das contradictorias leis e contractos que regem a matéria, de modo que a totalidade do plano fosse realizada gradualmente com os convenientes auxílios do Estado subordinados á base da unidade d'exploração, da electrificação e do consequente aproveitamento parcial do leito d'estradas. Nesse grupo se poderia incorporar a linha de Penafiel á Lixa e a Entre-Rios, ligada com elle pelo troço de Lixa a Vizella.

Importa aplicar e desenvolver alguns pontos d'esse estudo, especialmente o que se refere ao aproveitamento das estradas.

Duas razões o justificam: a considerável economia realizada, a aproximação das povoações.

Poderia ainda acrescentar a suficiente largura de muitas das estradas a utilizar.

Tive porém o cuidado de acentuar que *essa utilização seria parcial*, pois nem todos os troços a admitem.

Ha que ponderar a possibilidade de atingir velocidades consideráveis que facilitem as principais relações e que uma linha sobre estrada não comporta sem perigos para a circulação ordinaria.

Assim, por exemplo, o troço dos Arcos de Val-de-Vez a Monção e de Monção a Melgaço estão n'essas condições. O mesmo podemos dizer das linhas de Barcelos a Esposende, de Braga á Povoa de Lanhoso, de Famalicão a Guimarães, de Amarelos ao Gerez, de Vi-

zella a Felgueira, de Fafe a Cabeceiras de Basto, e algumas outras.

O mesmo se pode afirmar talvez da de Vianna aos Arcos. A dos Arcos a Braga e de Braga a Guimarães demandam condições de desafogada velocidade; por isso convém que em quasi toda a sua extensão tenham leito proprio o que não impede o aproveitamento das estradas nalgumas localidades, principalmente nas pontes principaes.

E' uma questão de estudo no proprio local, ponderando todas as circumstancias, de modo que se conciliem os dois objectivos: economia e facilidades de circulação rapida.

Em qualquer caso, o emprego da tracção electrica permite a adopção de rampas mais fortes e portanto a aproximação das linhas, mesmo nos troços com leito próprio, da directriz das estradas e portanto da zona mais povoada. Assim, vemos a linha de Cintra á Praia das Maçãs assente na maior parte da sua extensão ao lado da estrada sem lhe invadir o leito, com a sua faixa privativa balastrada com pedra britada, que a isenta de poeira, o que não a impede de aproveitar a estrada nalguns pontos.

Referi-me ao troço de Laundos a Fão, cuja concessão foi em tempo pedida pela Companhia da Povoa para ligar a sua linha com Esposende. De fonte segura chega-me amavelmente um esclarecimento que convém registrar.

Os estudos a que se procedeu fizeram pôr de parte Laundos como ponto de bifurcação do ramal de Fão. O novo estudo baseia-se na saída a cerca de 1 kilometro da Povoa de Varzim, por Aver-o-mar, Estella e Apulia, com leito proprio de muito facil construção. O aproveitamento da ponte da estrada facilitaria o prolongamento até Esposende.

Como se vê d'estas ligeiras considerações, impõe-se um prudente ecletismo que leve as soluções mixtas variáveis em cada caso, conciliando as vantagens do leito proprio em certos troços com as importantes economias realisaveis pelo aproveitamento parcial das estradas.

Ha na nova legislação da materia incoherencias que urge remediar.

O regulamento de 1906 tornou dependentes das direcções de obras publicas os caminhos de ferro sobre os leitos d'estradas, tanto na construção como na exploração. Creada em 1918 a Direcção Geral de Caminhos de Ferro e a Junta Consultiva dos mesmos, parece que todos os estudos e serviços ferro-viarios, fossem ou não as linhas assentes em leito proprio, lhe deveriam incumbir, no que só havia vantagens. Não sucede assim, ficando os caminhos de ferro em leito d'estradas sob a alçada da Direcção Geral d'Obras Publicas, do que resulta, como no caso da rede secundaria dos Caminhos de Ferro do Minho, só incidentemente poderem intervir as estações officiaes mais naturalmente indicadas, apesar de prenderem intimamente as concessões de linhas sobre estradas, que foram sollicitadas, com as das linhas em leito proprio, já feitas.

Hoje a questão das linhas do Alto Minho está correndo pela Administração de Caminhos de Ferro do Estado, pela Direcção Geral de Obras Publicas e pela de Caminhos de Ferro, o que só pode originar dificuldades, dilacões e falta de uniformidade de criterio.

Os caminhos de Ferro do Estado devem intervir no assumpto, mas o orgão burocratico por onde elle deve correr e ao qual pertence a principal função é a nova Direcção Geral de Caminhos de Ferro com a assistencia da respectiva Junta Consultiva.

J. Fernando de Souza

A proposta de lei sobre caminhos de ferro vicinaes

Graças á amabilidade do Snr. engenheiro Ernesto Navarro, publicamos hoje o texto do relatorio que antecedeu a proposta de lei acerca de caminhos de ferro vicinaes por S. Ex.^a apresentada no Senado, e á qual nos referimos no numero anterior.

Agora que os leitores conhecem, nas linhas geraes, a proposta e as razões em que se fundamentou o seu auctor para a apresentar, deixaremos para o numero seguinte a sua apreciação.

A *Gazeta* já em tempos se occupou, n'uma serie de artigos, dos caminhos de ferro secundarios ou vicinaes, referindo-se ás formulas administrativas adoptadas em diversos paizes para favorecer a sua construção, especialmente em França na Belgica e em Espanha.

O assumpto é sobremodo interessante, convindo pois submettel-o a novo exame.

Segue o relatorio:

Snrs. Senadores

"O projecto de lei que tenho a honra de submeter á vossa apreciação, tem por fim promover a construção da rēde complementar de caminhos de ferro ou rēde dos caminhos de ferro económicos ou secundarios.

Quando Ministro do Comercio e Comunicações, nomeei uma comissão constituída por engenheiros distintos e conhecedores dos problemas ferro-viarios a qual incumbi do estudo de um projecto de proposta de lei, tendente a substituir e ampliar o ambito do regulamento de 21 de Abril de 1906, relativo aos caminhos de ferro sobre estradas, á sombra do qual poucos kilometros de linhas ferreas se teem construido. Não pude essa comissão habilitar-me a trazer ao Parlamento aquela iniciativa ministerial e, tendo conhecimento de que ela ainda não tinha iniciado os seus trabalhos por aguardar a precisa documentação, resoli estudar directamente o assumpto, por o julgar de uma oportunidade eminente.

Com efeito, contrariamente talvez á opinião de alguns, eu entendo que a grave crise económica que atravessamos não se resolve apenas com simples compressões de despezas ou com medidas violentas de ocasião, cujos resultados negativos teem tido uma larga demonstração em todos os paizes, sendo demasiada ingenuidade reincidir no mesmo errado caminho atras de uma desorientada e ficticia opinião publica.

O equilibrio definitivo que se ha de estabelecer na normalidade da nova era económica que suceder á actual confusão mundial, ainda vem longe e só se conseguirá com o *augmento de produção*.

A capacidade de trabalho proveniente da mão de obra diminuiu n'uma proporção que se pode estimar em 20%, só na parte devida á applicação da regulamentação das 8 horas de trabalho, segundo os inqueritos oficiosos recentemente feitos em França. Outras causas sociaes, teem ainda aumentado aquela percentagem.

Para substituir estes factores da produção e aumentar mesmo o seu anterior potencial em face do augmento sensivel do consumo mundial, só ha um meio, que consiste na substituição rapida, ao maximo, da mão de obra pelo trabalho mechanico e aperfeiçoamentos industriaes e na criação de urgentes medidas de fomento que venham canalizar e fructificar este esforço geral: é a substituição do esforço material da mão de obra pelo esforço intelectual, o que exige tam-

bem a mobilisação das *competencias*, mais do que nunca postas á prova n'esta lucta assombrosa em que veem empenhados todos os povos desde o armistício da grande guerra. O nosso paiz, onde tem havido a mania de fazer encyclopedicos, quando mais do que nunca é preciso *especialisar*, não está ainda preparado para acudir com taes remedios á crise em que se debate e por isso é tambem fundamentalmente necesario o desenvolvimento do nosso ensino technico, sobretudo o medio, julgando criterio errado, nefasto e de poucas vistas o de abranger na compressão das despezas publicas, medidas tendentes ao desenvolvimento do ensino technico comercial e industrial.

Entre as medidas de fomento que mais podem afectar a melhoria da crise economica, estão as respeitantes aos transportes marítimos e terrestres.

Quanto aos primeiros, toda a gente está hoje de acordo na necessidade de arrancar á nociva administração do Estado a gerencia dos seus Transportes Marítimos. O assunto está já afecto ao Parlamento. Urge resolvê-lo. Quanto aos transportes terrestres tem o problema que ser encarado sobre diversos aspectos. No plano economico ferro-viario, cuja execução comecei a pôr em prática quando superintendia n'estes serviços, tinha em vista:

1.º — Acudir á grave crise que atingiu a exploração de todos os nossos caminhos de ferro, devido a causas de todos conhecidas, taes como *a falta de material circulante e o mau estado do existente, a escassez de carvão, sua má qualidade e o alto preço, a crise do trabalho, a deficiencia de diversos factores de exploração em face das novas condições do tráfego e do trabalho e o agravamento da situação financeira das administrações*.

Por decreto de 13 de Novembro de 1919, assinado pelo Ministro das Finanças e do Comercio, foi nomeada uma comissão composta de individualidades cuja competencia em assuntos economicos de caminhos de ferro é indiscutivel, sob a presidencia do nosso ilustre colega o senhor senador Herculano Jorge Galhardo, com o fim de proceder ao estudo do problema ferro-viario, examinar a questão da oportunidade do resgate das linhas ferreas concedidas ás diversas companhias e propôr ao Governo as resoluções concretas que julgassem mais convenientes aos altos interesses do Paiz e do Estado.

Esta comissão tem trabalhado patrioticamente e o seu relatorio será certamente um documento de alto valor para habilitar o poder executivo a tomar as medidas que o caso requer.

Havia, porém, quanto á exploração das linhas, medidas urgentes a tomar e por isso mandei proceder á rapida reparação do material circulante, effectuar a compra de 400 wagons para os caminhos de ferro do Estado, tentar a compra de novas locomotivas e dar rapido andamento ás obras da estação de Campanhã para descongestionar o serviço combinado com a Companhia Portugueza, além de outras medidas de carácter technico e administrativo.

2.º — Activar a conclusão das linhas ferreas em construção, as quaes são:

No Minho e Douro : A do Valle do Corgo, Pocinho a Miranda, Valle do Tamega, a linha de Cintura e a de Contumil a Leixões.

No Sul e Sueste : A linha do Valle do Sado, Barreiro a Cacilhas, Portimão a Lagos, Evora a Reguengos e Extremoz a Portalegre.

Procurei activar a construcção d'estas diversas linhas, tendo encontrado sempre a mais dedicada colaboração do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado.

3.º — Proceder á continuação de novas linhas da rede geral.

Por Portaria de 22 de Novembro de 1919 mandei proceder á imediata construcção do ramal de Sines, que faz parte da linha do Valle de Sado e cujo interesse e importancia é inutil encarecer.

Tive a honra de inaugurar o começo da construcção d'esta linha, em Dezembro de 1919 e é de esperar que este ramal, em muito poucos anos, venha valorizar a riquissima região que atravessa.

4.º — Mandar estudar as linhas já definidas e que fazem parte do plano da rede ferro-viaria entre o Tejo e o Mondego, a que se refere o decreto de 19 de Agosto de 1907, a cujo inquerito economico procedeu a comissão nomeada por decreto de 27 de Setembro de 1899.

Para iniciar a rapida construção d'estas linhas, e entre elas a de Peniche a Setil e o prolongamento da linha da Louzã até Arganil e o seu proseguimento em direção a Gouveia e Pocinho, era indispensável mandar proceder imediatamente aos respectivos estudos, que não podiam deixar de ser feitos pelo Estado.

O decreto de 30 de Dezembro de 1918 que reorganisou os serviços ferro-viarios do Estado, creou uma repartição de caminhos de ferro á qual atribuiu, entre outras funcções, a de proceder aos estudos de caminhos de ferro, esquecendo-se porém de lhe atribuir o pessoal respectivo.

Para acudir a esse lapso apresentei ao Parlamento um projecto de lei, e sem que ele seja votado não se poderá dar um passo para efectivar a construção d'aqueles linhas, como é indispensável para servir uma região extensa e rica, deficientíssimamente servida por caminhos de ferro. Até hoje ainda não foi posto á discussão na Câmara dos Senhores Deputados, nem tem mesmo parecer das Comissões.

5.º — Estudar uma nova rede de caminhos de ferro, secundaria ou complementar da rede geral, extendendo assim a malha de linhas ferreas por todo o territorio.

Como já referi, iniciei a resolução d'esta parte do problema ferro-viario, encarregando uma comissão do seu estudo, e venho agora apresentar-vos esta proposta de lei, cuja justificação passo a fazer, depois de ter assim deixado esboçado o plano geral de que esta proposta fazia parte.

* * *

O regulamento de 21 de Abril de 1906 estabelece as condições em que se podem fazer concessões de linhas ferreas, assentes sobre os leitos das estradas, mas poucas foram as iniciativas que d'ele se serviram até hoje, o que é prova evidente da sua limitada eficacia, por um lado, e da necessidade da intervenção do Estado para promover o desenvolvimento da construção das linhas ferreas económicas ou secundárias, do interesse local, subsidiarias das grandes linhas de interesse geral. Estas linhas constituirão assim os afluentes que virão drenar as regiões mais afastadas para as linhas principaes estabelecendo também ligações com os grandes centros.

Entre os países da Europa onde maior desenvolvimento se tem dado á construção d'estas linhas, está seguramente a Belgica, que em 31 de Dezembro de 1918 contava 183 linhas, com uma extensão total de 4.917 kilómetros, ou sejam 6,5 por 10.000 habitantes e 16,70 por cada myriametro quadrado.

E' interessante acentuar que a Belgica está no primeiro plano quanto á extensão da sua rede ferro-viaria normal em proporção á sua área e população, o que prova tambem a acção complementar que a rede

dos caminhos de ferro vicinaes exerce com relação ás linhas principaes.

Uma das causas d'este sucesso é sem duvida devido á lei organica d'estes caminhos de ferro que soube associar n'esta grande obra de utilidade nacional os interesses das comunas, das provincias e do Estado, sem contudo pôr de parte o concurso das iniciativas particulares.

A proposta de lei que submeto ao vosso esclarecido critério é uma adaptação das conhecidas leis belgas de 1884 e 1885, leis organicas dos caminhos de ferro vicinais que tão bem teem provado, como resulta da inspecção da seguinte estatística, bem expressiva:

Annos	Número de linhas	Kilometros explorados
1887	28	315
1890	49	753
1895	75	1.258
1900	104	1.840
1905	143	2.717
1906	155	2.919
1907	157	3.068
1918	183	4.917

Os principios originaes sobre os quaes assenta a legislação belga que rege os caminhos de ferro vicinaes e que constituem igualmente o fundamento d'esta proposta de lei, são os seguintes:

a) A realização dos caminhos de ferro vicinaes é confiada a um unico organismo: a *Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Vicinaes* (S. N. C. F. V.) com foros de um monopolio, podendo no entanto o Estado conceder linhas ferreas vicinaes a outra entidade, desde que esta Sociedade não use do direito de preferencia.

Os estatutos fazem parte integrante da lei organica e só podem ser alterados pelo poder legislativo.

b) As concessões dadas á S. N. C. F. V. são por tempo indefinido, enquanto que as concedidas a particulares teem a duração limitada de 50 anos.

O Estado pode resgatar as concessões conforme as condições estipuladas nos respectivos contractos.

c) A S. N. C. F. V. funciona sob a fiscalisação do governo, a quem compete aprovar as tarifas, opôr-se á execução de qualquer medida que julgue contrária á lei ou aos interesses do Estado, regular a polícia das linhas e impôr determinadas garantias no interesse dos serviços publicos.

d) O capital d'esta Sociedade é constituido por acções que podem ser subscriptas pelo Estado, pelas juntas geraes do distrito e pelas Camaras Municipaes, podendo ainda um terço do capital ser subscripto por particulares.

O Estado pode subscrever até o maximo de 50 % das acções.

A estructura financeira d'esta Sociedade permite a facil colaboração das corporações administrativas cujo capital pode ser pago em 90 anuidades, ao juro de 3,5 por cento.

Assim elas podem, ou liberar logo as suas acções ou adoptar o systema das anuidades e n'este caso, no fim de cada exercicio terão de pagar a anuidade deduzida do dividendo correspondente podendo portanto suceder que não tenham mesmo que desembolsar nenhuma quantia.

Para que uma concessão seja dada é preciso que o capital correspondente seja completamente tomado.

e) Uma vez subscripto o capital, a S. N. C. F. V. emite obrigações representativas das anuidades das diversas proveniencias, sob a garantia do governo.

f) O capital social é dividido em tantas séries de acções quantas são as linhas concedidas, tendo cada série direito aos lucros produzidos pela respectiva linha.

g) A Sociedade é administrada por um conselho constituido por um presidente e seis administradores e por um director geral e fiscalisada por uma comissão fiscalisadora. Na presente proposta de lei um dos administradores é nomeado pela Associação de Classe dos Ferro-Viários.

h) Cada linha tem uma escrituração especial e contribue para as despezas geraes da S. N. C. F. V. na proporção da sua receita bruta.

Os lucros são divididos por um *primeiro dividendo*, equivalente ao juro de 3,5 % de anuidades subscriptas, sendo o excedente distribuido da seguinte forma:

$\frac{1}{4}$ para um fundo de previsão de cada linha, $\frac{3}{8}$ para fundo de reserva do conjunto e os restantes $\frac{3}{8}$ para um segundo dividendo.

A fórmula de exploração é determinada no caderno de encargos que reje as concessões.

Na Belgica a Sociedade constituida nos termos das leis de 1884 e 1885 explora algumas linhas directamente ou por *régie*, mas a maior parte das explorações são por arrendamento a outras sociedades, das quaes podem fazer parte as próprias corporações administrativas.

As bases principaes que presidem ao arrendamento da exploração são as seguintes:

I—*Duração do contracto*. Trinta annos com a faculdade de resgate no fim do décimo quinto exercicio.

II—*Material circulante*. É em geral fornecido pela S. N. C. F. V. segundo determinadas condições do tráfego.

III—*Cauções e garantias*. Para garantir á bôa execução das diversas obrigações da sociedade exploradora, taes como a conservação da linha e do material fixo e circulante, a Sociedade Nacional exige um depósito de caução.

O arrendatário tem tambem a obrigação de seguir todos os edificios e material em beneficio da Sociedade.

IV—*Numero de comboios*. Fixa-se o minimo no contracto da exploração.

V—*Tarifas*. São determinadas no caderno de encargos de concessão podendo a S. N. C. F. V. modificá-las com a auctorização do Governo.

VI—*Gares e apeadeiros*. Compete exclusivamente á Sociedade Nacional fixar ou modificar os seus locaes assim como a citorizar os ramaes de particulares.

VII—*Lucro do arrendatario*. A Sociedade Nacional limita-se hoje ao emprego de qualquer dos dois sistemas para estabelecer a remuneração ao arrendatario:

a) Dar uma percentagem sobre a receita bruta.

b) Dar uma quantia fixa augmentada de uma percentagem.

Estas bases servem, aliás, para estabelecer a concorrencia na adjudicação da exploração, feita, em geral por concurso publico.

Taes são, resumidamente expostas, as bases fundamentaes e financeiras d'este projecto de lei, que, repito, constitue uma simples adaptação da admiravel legislacão belga, tão excellentemente provada, que seria imprudente modificá-la nos seus mais simples detalhes.

O commercio de Portugal com a Alemanha

Arrastou-se até agora a formalidade de ratificar o Tratado da Paz. Só veiu a haver pressa quando mais uma semana de demora nos arriscaria a perdermos praticamente as limitadas possibilidades de reparação que nos restam. Agora esperamos que o Parlamento cumpra com rapidez o seu dever.

Mas deixem-nos dizer que reputamos isso ainda mais indispensável para se estabelecer uma situação que permita o maior desenvolvimento possível das relações commerciaes entre Portugal e a Alemanha. Estas podem certamente ir marchando, embora lentamente, para o antigo estado de progresso, apesar das enormes dificuldades económicas financeiras, e cambiais d'aquelle paiz. Não pode ser-nos isto indiferente, ou se mantenha o tratado de 1909, ou seja elle substituído, como talvez seja inevitável, por novas convenções especiaes.

O commercio entre Portugal e a Alemanha tinha grande importância e mostrava uma segura progressão, que temos de considerar para todos os efeitos, quando se tem de entrar francamente no período da reconstituição económica. Para melhor se compreender isto, começemos por ver o quadro de todo o nosso *commercio especial* de 1908 a 1913, com os valores em escudos :

	Importação	Exportação	Total
1908.....	67.248.000	28.377.100	95.652.100
1909.....	64.758.100	30.879.800	95.637.900
1910.....	69.506.800	35.724.100	105.230.900
1911.....	68.126.600	34.064.800	102.191.400
1912.....	74.615.500	34.317.000	108.932.400
1913.....	88.978.200	35.286.600	124.264.800

Em seguida, vejamos qual foi o nosso *commercio especial* com a Alemanha, durante o mesmo período, pondo adeante de cada valor, em cada coluna, a percentagem que elle representa sobre o que lhe corresponde no quadro anterior :

Anno	Importação	Exportação	Total	
1908...	10.325.300	15 %	2.251.500	7 %
1909...	9.986.500	15 %	2.291.600	7 %
1910...	10.585.000	15 %	3.296.900	9 %
1911...	12.127.700	17 %	3.300.200	9 %
1912...	12.432.600	16 %	3.000.600	8 %
1913...	15.840.000	17 %	3.408.600	10 %

Em nenhum destes quadros se inclue o movimento de trânsito e de reexportação. Por elles se vê que de 1908 a 1913 o comércio entre Portugal e a Alemanha deu um salto de 53 %, o que é importante no curto espaço de cinco annos. O aumento foi quasi igual na importação e na exportação, pois só foi ligeiramente maior n'aquella.

O facto de virem da Alemanha 17 % de todas as mercadorias importadas pelo nosso paiz não tem apenas um grande significado para aquelle império. Sem duvida o tem igualmente para Portugal. E não é só porque de lá vinham e podem vir decerto mais adeante, mais facilmente, certos materiaes, machinismos e productos. E' ainda mais por quanto com isso estava conjugada uma notável e progressiva exportação portuguesa. Esta crescia rapidamente em cinco annos, indo de 7 % a 10 % da total.

Para se ver quaes as classes da pauta onde se opera o nosso commercio com a Alemanha bastará olhar-se para o do anno de 1913, que foi o seguinte, expressos tambem os valores em escudos :

	Importação	Exportação
Animaes vivos.....	800	-
Materias primas.....	4.917.700	1.529.900
Fios, tecidos, feltros.....	1.880.100	23.700
Substancias alimenticias.....	2.351.300	1.550.400
Aparelhos, instrumentos, machinas, etc.....	3.687.400	7.300
Manufacturas diversas.....	2.969.700	306.300
Taras.....	33.000	-

Como se vê a importação de artigos alemães, era consideravel em todas as classes da pauta, excepto na primeira.

As principaes materias primas que importámos da Alemanha em 1913 foram as seguintes, expressos os valores em escudos : lã penteada branca, 37.871; lã artificial de trapo, 55.857; pelles ou couros marroquins, 505.184; pelles ou couros não especificados, 302.485; pelles em cabello, 28.350; pelicas, 10.714, pelos em bruto, 114.867; algodão em rama, 146.098; cevada germinada, 40.994; fibras texteis similares ou linho, 31.119; materias filamentosas vegetaes, 40.270; materias secas para as artes, 21.645; oleos voláteis, 10.730; plantas e sementes, 12.459; resinas e gommas, 15.189; sementes oleosas, 140.655; seccas vegetaes, 39.496; talcos em folha, 50.556; cimento, 33.683; carvão de pedra, 42.111; oleos mineraes, 22.104; aço fundido e laminado, 307.669; carris, 123.162; cobre puro, latão e bronze, 112.541; estanho fundido, 17.058; ferro batido ou laminado, 1.196.902, productos chimicos não especificados, 181.960; adubos, 231.572, massa para papel, 191.044; cores e tintas, 76.711; extractos tintórios, 21.172; substancias medicinaes, 33.977.

E' obvio que muitas d'estas materias primas devem ser produzidas em Portugal e nas colonias, por necessidade absoluta da nossa consolidação económica. Mas as restantes, e bem assim outras de menor importância que não especificámos, e decerto muitas outras precisas para as funcções da industria, deverão vir da Alemanha, á medida que ella as possa fornecer de maneira satisfatória.

Esta mesma orientação é quasi totalmente aplicável nas mercadorias da terceira classe da pauta. Basta olhar para as principaes que importámos da Alemanha em 1913. Foram ellas, com os seus valores em escudos : lã — tapetes e alcatifas, 28.411; tecidos de lã não especificados, 173.606; tella e obra de malha, 72.453; seda — fitas e galões, 59.973; tecidos não especificados, 172.393; fio torcido, 47.441; algodão — filó ordinario, 28.098; fitas e galões, 51.772; rendas, 75.140; tecidos tapados, 75.185; tecidos adamascados, 137.782; veludos, 47.770; tecidos em obra, 73.040; tella e obra de malha, 156.171; linho e similares — fio de linho ou canhamo, 53.097; productos de natureza diversa: — passamanaria de lã, seda e algodão, 35.395; tecidos bordados, 165.489; tecidos alcatreados, 24.079.

Salta aos olhos que muitos d'estes artigos devem ser fabricados em Portugal, e que a importação de outros deve continuar prohibida ou restringida enquanto a situação cambial fôr calamitosa.

Mas, sem prejuízo d'isso, devemos querer que vengam da Alemanha os artigos d'essa natureza que ella nos possa mandar em condições normaes.

Esta mesma regra tem de ser observada nas manufaturas diversas. As principaes importadas da Alemanha em 1913 foram : pelles em cabello 10.203; pelles ou couros em obra 59.319; obras de borracha e guta-percha 134.354; obras de madeira 51.890; louça de barro 25.356; de porcelana 63.657; mineraes em obra 34.132; productos ceramicos 11.121; vidro ordinario 148.152; chaminés para candieiros 11.821; vidro em obra não especificado 191.117; aço em obra 154.286; alfinetes e colchetas 19.962; obras de cobre, latão e bronze 256.122; de ferro coado, fundido, forjado ou

laminado 346.024; de metaes não especificados 24.008; obras de ouro 23.022; de prata 8.960; cartão cortado e obra 97.306; impressos avulsos 49.787; gravuras e estampas 24.157; papel de escrever 36.925; papel de impressão commum 55.157; papel para litographia 388.78; papel pintado ou estampado 239.98; papel não especificado 59.305; sobrescriptos e saccos de papel 20.787; bijouterias 21.823; botões não especificados 49.456; cordame 62.711; dinamite e polvora 38.760; fio metalico 82.074; flores artificiales 22.992; medicamentos 13.335; oleados 30.246; perfumarias 17.134; polvora em cartuchame 26.421; quinquilharias diversss 163.179; tintas preparadas 18.456; saccos e saccas de linho e algodão 33.043.

Por maioria de razões se deve pensar da mesma forma quanto á classe V da pauta. Em 1913 vieram da Allemanha aparelhos, instrumentos, machinas, utensilios, armas, embarcações e vehiculos na importancia de 2.969.700\$00, como se viu. Por longo tempo vamos precisar de maior quantidade d'esses artigos para o nosso desenvolvimento economico. Pouquissimos poderemos produzir. Temos de importar a maior parte dos que tem de ser fabricados por uma technica adeantada.

Já não diremos o mesmo quanto ás mercadorias da classe IV da pauta. Viu-se que em 1913 importaram-se da Allemanha 2.351.300\$ de substancias alimenticias. Quasi todas ellas devem ser produzidas em Portugal e nas colonias.

Assim se concluirá deante das principaes que então vieram do imperio germanico. Foram estas, em escudos: centeio em grão 365.176; trigo 63.512; arroz 678.284; assucar 697.497; especiarias 19.270; conservas alimenticias 45.659, doces 12.613; bacalhau 337.157. Pode muito bem ser pescado por nós mesmos, em aguas portuguezas e nos bancos da Terra Nova todo o peixe de que precisamos.

Forçosamente havemos de trazer da Allemanha, ainda assim abundantes mercadorias de todas as especies, por todas as considerações justas que devem dominar as nossas relações com o imperio no periodo de paz. Entre elles avulta, como já accentuámos, a necessidade absoluta de termos, na Allemanha, mercados progressivos para os nossos productos, pelo menos com a progressão que este movimento offerecia antes da guerra.

Vejamos as principaes mercadorias que exportámos para a Allemanha em 1913, com os seus valores em contos. Foram estas: azeite de peixe 12.684; pelles em bruto 11.763; cortiça em aparas 23.420; em prancha 1.038.206 e em quadros 42.814; volframio 108.560; cera em bruto 91.556; vinhos 782.338; conserva de sardinha 360.566, e de peixe não especificadas 3.781; amendoas em miolo 50.740; ananazes 302.180; figos sécos 9.809; uvas 36.145; e rolhas de cortiça 189.902.

Está muitissimo interessada, como se vê, na orientação que assentámos, a exportação das nossas conservas, das nossas cortiças e dos nossos vinhos. A d'estes era já bem progressiva, na que se dirigia para a Allemanha. Pela importancia excepcional que isso tem para o paiz, iudicamos no quadro seguinte qual foi ella em hectolitros desde 1900 a 1913:

1900	30.168	1907	23.605
1901	30.557	1908	22.853
1902	27.364	1909	29.025
1903	22.605	1910	68.265
1904	29.810	1911	77.824
1905	28.880	1912	50.901
1906	24.836	1913	51.601

A progressão era, pois, notavel. Ela deu-se muito especialmente nos vinhos do Porto e da Madeira, o que ainda tem mais importancia.

Mas isto ainda não é tudo. A Allemanha era, antes da guerra, um mercado cada vez maior da nossa reexportação colonial. Esta foi para lá a seguinte, em 1913, expressos os valores em escudos: couros e pelles em bruto 946; marfim em bruto 720; algodão em rama 7; borracha 164.139; gomma copal 10.528; oleos fixos concretos 8.708; sementes oleosas 6.891; metaes em bruto 790; cera 164.467; assucar 40; cacau 2.450.464; café 55.167; quinquelharias 30; mercadorias não classificadas na classe II 22, na classe III 300, na V 60 e na VI 578. Somou tudo 2.862.957\$00, sendo os principaes productos o cacau, a borracha, a cera e o café.

Como em rigor economico se deve juntar a nossa reexportação colonial á nossa exportação nacional e nacionalizada, segue-se que esta foi de 6.271.557\$00 para a Allemanha. E' claro que estes valores officiaes, já então muito inferiores aos verdadeiros, seriam hoje cerca de trez vezes mais altos. Ainda mesmo que não tivesse havido a guerra, elles estariam já em cerca de 10.000 contos, porque o mercado era progressivo. A tal ponto o era que a vantagem conquistada nos cinco annos anteriores fôra de cerca de 50%.

Portugal não pode prescindir de boas e activas relações commerciaes com a Allemanha.

Quirino de Jesus

Tecni

A linha de Benguella

Foi-nos comunicado, o seguinte telegramma da Camara Municipal de Benguella e associações, commercial e outras, para o qual chamamos a attenção do snr. Ministro das Colonias.

«Benguella, 20 -- Apareceu no "World Janvier", e outros jornaes affirmam, a resolução tomada pelo governo belga de facilitar a construcção rapida da linha Cassai-Matadi, para transporte de cobre da Katanga. Pedimos que o governo compare o auxilio prestado pela Belgica ás suas linhas ferreas com os entraves levantados para o caminho de ferro de Benguella.

Lembramos a absoluta necessidade de o governo auxiliar com sacrificios monetarios a construcção rapida d'esta linha para ev tar a derivação da saida do cobre da Katanga.

Esta construcção d'esta linha ferrea, seria a divisão do trafego dos nossos portos, com a repetição do erro da construcção da linha Durban-Pretoria antes da construcção da linha Lourenço Marques-Pretoria.

Pedimos ao governo que auxilie a vinda prompta de material fixo e circulante além do Quanza, 337 kilometros, obtendo a sua construcção até ao fim do anno de 1921, assim como a annulação immediata do decreto 4.628. O commercio de Benguella aceitou o grande augmento de tarifas para a compra de material e melhoria de salario do pessoal. Esperamos a accção prompta e patriotica do governo, tornando mais util á Colonia esse sacrificio.

Pela Camara Municipal e associações de Benguella (a) Bello».

Ahi tem o governo as desastrosas consequencias a que nos leva o famigerado decreto que tem impedido a companhia de Benguella de activar e concluir a construcção da sua linha, decreto da dictadura dezembrista, menos justificavel e muito mais pernicioso para o paiz que outros muitos que já teem sido annullados.

Outro paiz, com mais juizo do que o nosso, prepara-se, com razão para distrahir, para as suas linhas e porto, o importante trafego das minas de Katanga, e quando a nossa linha lá chegar, encontrar-se-ha com um concorrente poderoso já installado, com contractos feitos, interesses creados e correntes de trafego establecidas. E vae tudo assim!

VIAGENS E TRANSPORTES

Novas tarifas

Classificação geral. — Já por mais de uma vez aqui nos referimos á Classificação geral para os transportes de mercadorias, animaes e vehiculos em pequena velocidade, e já demos uma ideia summaria da sua forma e do papel que se propõe desempenhar. Não é demais comtudo, mas uma vez fallarmos d'esse documento que constitue a base de todo o novo sistema tarifario de pequena velocidade aprovado para todas as linhas portuguezas, tanto mais que já nos tem chegado aos ouvidos algumas apreciações menos favoraveis e que, a nosso vêr, não tem razão de ser.

Que é demasiado grande; que é difícil de consultar e mais difícil de se cumprir á risca, ouvimos já dizer.

Se só esses forem os defeitos, pode quem a elaborou dar-se por satisfeito, pois que é facil provar que quem taes defeitos aponta ou não procurou vêr bem a classificação ou labora n'um equivoco.

A nova classificação contém mais de mil rubricas a mais da que foi annullada. Esse aumento de rubricas foi julgado necessário já para incluir mercadorias que a antiga não previa e que por tal motivo só desfrutavam, como mercadorias não designadas, dos preços de 1.^a classe da tarifa geral, o que muitas vezes redundava n'uma flagrante injustiça, já por se ter de fazer o desdobramento de muitas rubricas genericas que tambem davam lugar a verdadeiras iniquidades.

Citêmos, por exemplo, uma ou duas das rubricas n'este ultimo caso: Os *minerios*. Pelo regimen anterior, com excepção do volframio, (C.P.) eram todos taxados pelos mesmos preços—4.^a classe da Tarifa Geral, ou pela Tarifa Especial 8: Pelo novo regimen os minérios estão na sua grande maioria descriminados e classificadas, conforme o seu maior ou menor valor, em diferentes classes da Tarifa Geral e em differentes tabellas da Tarifa Especial n.^o 1. Tinhamos antigamente a pyrite de ferro, minério dos de menos valor, a ser taxada pelos mesmos preços que o cemento de cobre, a cobaltina, o cinabrio, cassiterite (minério de estanho) e ainda outros minérios de valor, dez, vinte e até cem ou mais vezes maior que o d'aquelle. Seria isto justo e equitativo?

Actualmente temos a pyrite de ferro na 5.^a classe da geral e na tabella 35 da especial; o cemento de cobre, a cobaltina, o cinabrio e o minério de estanho na 1.^a da geral e tabella 9 da especial; a blenda e a galena na 3.^a da geral e tabella 28 da especial; etc., etc. Isto é, a um minério rico, corresponde uma taxa mais cara do que o outro menos rico, ou ainda muito mais do que a outro muito pobre.

Com o *vinho* succede caso identico: na antiga classificação não se diferenciavam os vinhos, e quer fôsse o *Champagne*, o *Porto*, o *Madeira*, ou o vulgar cascarrão, todos elles pagavam as mesmas taxas; na nova classificação veem descriminados os diferentes typos de vinho, taes como o *Champagne* que é taxado pela 1.^a classe da geral com 50% de sobretaxa; o espumoso nacional (typo *champagne*) que é taxado pela 1.^a classe da geral sem sobretaxa; o abafado em vasilhas de madeira 3.^a da geral e tabella 17 da especial; o de pasto nacional em vasilhas de madeira ou ôdres—4.^a da geral e tabella 26 da especial, e ainda a tabella 48 da especial quando expedido de Muge até Vendas Novas, e Santarem até Alhandra para Lisboa, ou vice-versa; etc. etc.

Muitos outros exemplos poderíamos citar como elemento de prova em como a classificação actual com a

sua larga nomenclatura só acarreta vantagens de varia ordem e das quaes a que mais se salienta é a da equidade, fazendo corresponder a uma mercadoria de mais valor, uma taxa maior do que a outra de menor valor.

Quanto á dificuldade de consulta, tambem não a vêm os. As pessoas absolutamente leigas em materia de tarifas, tanta dificuldade encontram na actual como na antiga classificação; aquelles que, ou pela profissão de ferro-viarios, ou por serem assiduos freguezes do caminho de ferro já estão habituados a consultar tarifas, encontram certamente mais facilidade no novo processo do que no antigo, basta a substituição de mais de uma duzia de tarifas, com diferentes classificações como havia na Companhia Portugueza, por duas apenas—geral e especial 1.

Sobre a dificuldade no cumprimento á risca das disposições que estão resumidas no 1.^º e 2.^º artigos do *Aviso aos expedidores*, apenas nos limitaremos a dizer que serão as mesmas que sempre se teem dado ha já bastantes annos, desde que se impoz aos expedidores, para se não sujeitarem a pagar pela taxa mais elevada da tarifa geral, o designarem nas notas de expedição os nomes das mercadorias segundo a classificação.

E' essa uma das melhores disposições que se adoptaram em tarifas de caminhos de ferro, e, se apesar de já estar em vigor ha mais de 20 annos na Companhia Portugueza, ainda encontra algumas dificuldades da parte do publico mais ignorante, o caso é que já entrou nos habitos de todos e já não encontra relutancia alguma da maior parte dos expedidores que lhe vão reconhecendo tambem as vantagens e procuram no seu proprio interesse cumprir com o prescripto.

Crêmos, pois, não valer a pena alongarmo-nos mais na apresentação de argumentos, e muitissimos teríamos ainda, na defeza da nova classificação, sem termos a pretenção de nos arvorarmos em paladinos d'um trabalho em que além d'aquelle que n'elle collaboraram directamente, teve a colaboração pela discussão e pela critica das principaes figuras do paiz em matéria de caminhos de ferro, do commercio, da agricultura, etc., que fazem parte da Junta Consultiva dos Caminhos de Ferro.

Tarifa especial n.^o 1 de pequena velocidade. — Já tambem aqui nos referimos a esta tarifa cujas condições são communs a todas as linhas portuguezas, e que só diverge nas tabellas de preços que cada uma das empresas julgou necessário adoptar para satisfazer ás conveniencias especias do seu trafego privativo.

As classificações publicadas pelas diversas empresas é que designam as tabellas de preços que são aplicaveis ás diferentes mercadorias.

Não conhecemos ainda as tabellas de todas as empresas, tendo-nos por enquanto chegado ás mãos apenas as da Companhia Portugueza e da Companhia Nacional. As do Sul e Sueste são em numero de 14, as da C. P. 48 e as da Companhia Nacional, 15.

Todas essas tabellas são de base kilometrica e teem os preços estabelecidos na sua maioria para grupos de 5 kilometros, havendo algumas da Companhia Portugueza que tem até certa altura preços de kilometro a kilometro e ainda outras com agrupamentos de 10 kilometros.

Uma das maiores vantagens que encontramos na nova tarifa sobre as que por ella são substituidas, é não haver preços de gare a gare e serem todas as tabellas kilometricas, de forma que conhecida a distancia

entre as estações em que se deve efectuar o transporte, facil é encontrar o preço que se tem de aplicar.

As tabellas applicaveis ás mercadorias a que se refere o capitulo I da tarifa (como dissemos já em numeros anteriores a tarifa 1 divide-se em trez capitulos: mercadorias diversas, materias inflamaveis, explosivos perigosos e infectas, e animaes por piso completo) tem os preços estabelecidos em relação á unidade tonellada; as do capitulo II, umas, as mais perigosas, por vagão, e outras, menos perigosas, tambem por tonellada; as do capitulo III, por piso. Todas elles são iniciadas no kilometros limite do minimo de percurso em que são applicaveis.

Nas condições geraes de aplicação da tarifa acham-se compiladas (modificadas algumas para melhor clareza), as condições geraes de aplicação das antigas tarifas especiaes e varias disposições que andavam espalhadas pelas diferentes tarifas e que de facto eram ou deviam ser communs a todas. Nas condições particulares de cada um dos trez capitulos estão condensadas as varias disposições particulares das antigas tarifas, tambem ampliadas e redigidas com mais clareza.

O capitulo II insere além das disposições especiaes a serem observadas com os transportes de materias inflamaveis, explosivas e perigosas, as disposições agora estabelecidas para as materias infectas, que não existiam na antiga tarificação.

No capitulo III que é dividido em dois paragraphos — 1.^o *gado e perús*, 2.^o *animaes ferozes ou bravos* — figura o quadro indicador do numero de cabeças para a lotação de cada piso de gado manso (§ 1.^o), e além de varias outras disposições as condições e as taxas estabelecidas para o transporte de jaulas vazias para a condução de gado bravo, quando precedendo o transporte dos animaes ou quando em retorno, e ainda a concessão especial da reducção de 50% ao transporte de touros, vacas bravas, novilhos e cabritos enjaulados, quando destinados a espectaculos publicos que tenham lugar no paiz, ou quando d'elles regressem.

Tarifa especial A de grande e pequena velocidade. Esta tarifa que tambem é commum a todas as empresas do paiz, vem substituir todas as que existiam contendo as disposições sobre *transportes em vagões pertencentes aos expedidores ou consignatarios ou por elles postos á disposição do caminho de ferro*.

E' dividida em quatro capitulos, prevendo o 1.^o os transportes de vagões reservatorios ou com recipientes apropriados para liquidos, indicando as densidades dos diferentes liquidos que costumam ser transportados em tales vagões, e as taxas a aplicar; o 2.^o os vagões para transportes de animaes domesticos; o 3.^o os vagões frigoríficos para generos frescos, e o 4.^o para vagões ordinarios para todos os transportes não prescriptos nos trez primeiros.

Os preços do transporte dos vagões carregados são os que correspondam ás mercadorias transportadas com sujeição a minimos de peso prescriptos nos diferentes capitulos, e teem o abatimento de \$02 por vagão e kilometro de percurso a titulo de utilisação do material que se torna efectivo na occasião do pagamento de transporte.

A taxa dos vagões quando vazios é de \$03, veículo e kilometro, quando o peso não excede 10.000 kilos; quando excede 10.000 kilos é calculada á razão de \$00,3 por kilometro e tonelada indivisivel de tara, não podendo ser nunca inferior a \$04 por vagão e kilometro.

Estes preços comprehendem a manutenção. Cada vagão não pode conter mais de uma remessa.

Ainda varias outras disposições contém esta tarifa, as quaes na sua maior parte já figuravam nas antigas tarifas similares.

Como com este numero distribuimos as tarifas aos nossos leitores, terão occasião de as apreciar e de, com a sua leitura minuciosa, se pôrem ao facto de tudo quanto aqui, por nos não chegar o espaço, não tratámos, o que é muito mais do que tudo quanto referimos. Comtudo nos numeros seguintes ir-nos-hemos ocupando das tarifas das diversas linhas, á maneira que nos fôrem chegando ás mãos.

Entra hoje em vigor nas linhas do Estado (Sul e Sueste e Minho e Douro) o novo regimen tarifario.

N'essas linhas, além das tarifas que são communs a todas as rôdes, vigoram as seguintes tarifas especiaes:

Tarifa interna n.^o 1 de grande velocidade que comprehende bilhetes de ida e volta, collectivos e para caixeiros viajantes, bilhetes de assignatura, comboios *tramways*, aluguer de salões, *toiletes-camas*, telegrammas particulares, volumes de peso até 10 kilos, e transporte de generos frescos; tarifa de transporte fluvial entre Lisboa e Barreiro;

Tarifa de camionagem em Lisboa para transportes entre as estações do Sul e Sueste e as da Companhia Portugueza e Sociedade Estoril;

Tarifa do ramal das Lezírias para serviço da Companhia União Fabril;

Tarifas de aluguer de terrenos para deposito de mercadorias nas estações.

Além d'isso o Sul e Sueste e o Minho e Douro publicaram complementos á Tarifa Geral que comprehendem a taxa de garantia para perdas ou avarias por motivo de incendio; reembolsos e transportes de mercadorias em comboios especiaes; e complementos á tarifa de despesas accessorias relativos ao uso dos cais e pontes nas estações do Barreiro e Villa Real de Santo Antonio; trasbordo, serviço fluvial na estação de Alfandega, e aluguer de terrenos nas linhas do M. D.

Na linha de Trofa a Guimarães onde as tarifas entraram em vigor no dia 28 do mez findo, além das tarifas communs, ha mais as seguintes:

Especial n.^o 1 de grande velocidade — Bilhetes de ida e volta.

Especial n.^o 2 de grande velocidade — Bilhetes de 3.^a classe, simples de ida nos dias de mercado em Santo Thirso, Guimarães e Fafe.

Especial n.^o 3 de grande velocidade — Bilhetes de gare.

Especial n.^o 4 de grande velocidade — Transmissão de telegrammas.

Especial n.^o 5 de grande velocidade — Aluguer de salões.

Trafego de Portugal para o estrangeiro

Não bastava já a enormidade de obstaculos que nos ultimos tempos tem aparecido a dificultar a vida económica da nossa terra, para agora surgir mais um de que vae resultar a quasi completa paralysação do trafego de Portugal para o estrangeiro, qual o da quasi impossibilidade de se obterem os cambiaes necessarios para as empresas de caminhos de ferro portuguezes poderem satisfazer ás suas combinadas estrangeiras os portes correspondentes aos percursos nas linhas d'essas empresas.

Por tal motivo já a Companhia Portugueza publicou um aviso que começou a vigorar em 17 do mez findo, modificando o regimen do serviço directo para Hespanha e França, o qual a partir do dia 28 ultimo, data em que entraram em vigor as novas tarifas, ficou sendo feito como a seguir indicamos:

Passageiros e bagagens para Hespanha — Só se vendem bilhetes directos e despacham bagagens para Badajoz, Valencia d'Alcantara e Fuentes de Oñoro, nas

estações de Lisboa-Rocio, Entroncamento Abrantes, Torre das Vargens, Crato, Portalegre, Elvas, Peso, Castello de Vide, Marvão, Coimbra, Pampilhosa, Aveiro, Espinho, Campanhã e Figueira, cobrando-se o participante hespanhol em moeda portuguesa ao cambio anunciado por Aviso ao Publico.

A estação de Lisboa-Rocio vende tambem bilhetes e despacha bagagens para: Madrid, via Valencia d'Alcantara; Sevilha, via Badajoz; e para Salamanca, Medina, Valladolid, Burgos, San Sebastian, Bilbau, Pamplona e Hendaya por via Pampilhosa, quando os passageiros satisfaçam em moeda hespanhola a importancia correspondente ao participante das linhas hespanholas.

Os preços são os resultantes das tarifas geraes de cada Companhia.

Para França.—(Via Irun-Hendaya)—Vendem-se bilhetes directos simples e de ida e volta das Tarifas combinadas internacionais n.^os 301, 302 e 312 e aceitam-se a despacho as bagagens de que os passageiros se façam acompanhar, cobrando-se os participes das linhas hespanholas e francesas em moeda hespanhola e francesa, respectivamente. Por via Port-Bou-Cerbère não se vendem bilhetes, nem se despacham bagagens.

Os participes das linhas francesas são os indicados no 1.^o additamento ás respectivas Tarifas de 4 de Março ultimo, e os das linhas portuguezas, já em harmonia com a nova tarificação constam do 2.^o additamento ás mesmas Tarifas de 6 do proximo passado.

Além dos preços cobra-se em Portugal a sobretaxa de 100 %, e em Hespanha a de 5 %.

Mercadorias em grande e pequena velocidade.—De Portugal para Hespanha aceita-se a expedição directa por ligação das tarifas geraes ou especiaes de cada linha que correspondam, cobrando-se os fretes hespanhóis em moeda hespanhola. Exceptuam-se os generos de facil deterioração ou que o seu valor não garanta os portes, caso em que só são aceitos até á primeira estação hespanhola, e em portes pagos até á fronteira portuguesa.

De Portugal para França.—Só se aceitam em grande velocidade a despacho directo, via Irun-Hendaya, mercadorias ao abrigo da Tarifa P. H. F. 3 em portes pagos, pelo menos, até Hendaya, cobrando-se os participes das linhas hespanholas e francesa em moeda hespanhola e francesa.

Em pequena velocidade não se aceitam remessas para França.

Os participes portuguezes são os indicados no 1.^o additamento á Tarifa P. H. F. 3 de Março ultimo.

As sobretaxas são em Portugal de 100 %, em Hespanha de 15 %, e em França de 140 %.

Com este numero distribuimos aos nossos leitores os Avisos ao Publico da Companhia Portugueza que tratam d'este assumpto.

Continuam em vigor as diversas disposições já há tempo aqui publicadas sobre auctorisação de transito em Hespanha das remessas para França; sobre seguros, etc.

Retretes e lavatorios reservados nas estações de Setil e Entroncamento

O preço de cada bilhete para utilisação das retretes e lavatorios nas estações de Setil e Entroncamento, passou a ser desde o dia 28 do mez finlo de \$08 por cada pessoa, cativo da sobretaxa de 100 %.

Trafego combinado entre linhas portuguezas

Com a entrada em vigor das novas tarifas, deixam de existir tarifas directas combinadas entre linhas portuguezas de diferentes empresas, passando todo o serviço a ser feito pela ligação dos preços da tarifa geral

que é commum a todas as rôdes, ou dos preços de aplicação geral das tarifas especiaes de cada rôde, sendo as taxas aplicadas separadamente para cada empresa.

Sobre a forma como é feito o serviço directo, as diversas empresas teem publicado os seus Avisos ao Publico. Com este numero distribuimos o da Companhia Portugueza, o qual contém entre outras disposições, regras especiaes sobre o trafego combinado com as linhas do Sul e Sueste, Beira Alta, Valle do Vouga e linha de Cascaes, da Sociedade Estoril.

Sobretaxa de velocidade

Com este numero tambem distribuimos um Aviso ao Publico da Companhia Portugueza relativo á sobretaxa pela utilisação de logares nos comboios rapidos, directos ou de luxo, que passou a ser de \$20 por fracção indivisivel de 50 kilometros de percurso com sujeição ao minimo de 100 kilometros.

Esta cobrança é cativa da sobretaxa de 100 %.

Comboios especia es de mercadorias em pe quena velocidade

As Companhias Portugueza e Nacional de Caminhos de Ferro publicaram Avisos ao Publico regulamentando o transporte de mercadorias em pequena velocidade accelerada. Além dos preços do transporte das mereadorias cobra-se a sobretaxa de aceleração de \$01 por tonelada e kilometro.

Nas linhas da Companhia Nacional tambem ha o transporte acelerado em vagões isolados, sendo a taxa de aceleração de \$01,2 por tonelada e kilometro com o minimo de \$00 por vagão.



XIV

Um bom hotel. — Barcelona a Madrid. — Falta de hotels. — Toda a gente mais rica. Melhoramentos madrilenos. — Volta á patria. — Desoladora entrada no paiz!

Não ha duvida de que, para se apreciar uma cidade, a disposição do turista é muito influenciada pelo alojamento que n'ella tem.

Ha quem ache encantadora a conhecida Cadiz; e a impressão que d'ella tivemos, da primeira vez que alli fomos, não se desvaneceu com a segunda visita que lhe fizemos, em resultado de, ambas as vezes, termos calido em maus hoteis, apesar de procurarmos os melhores. O mesmo nos sucedeu na Corunha e mesmo em terras de França.

A chegada a Barcelona, d'esta vez, dispunhamo-nos a ir alojar-nos no Palace-Hotel, e até chegámos a estar, com bagagens e tudo, no bello automovel do hotel que devia conduzir-nos.

Mas á partida, o corrector veio, muito attencioso e contrariado, pedir-nos desculpa do fracasso, mas acabavam de lhe telefonar do hotel que não levasse hóspedes porque estava tudo tomado. Ficámos desapontados.

Dos carros dos outros hoteis já não restava no pateo da estação mais que um, o do "Grande Hotel &

Cuatro Naciones" que o corrector nos assegurava ser *muy bueno*, o que mais nos fazia desconfiar de que tudo que se passara era comedia, porque sabemos o que são correctores de hoteis, em Hespanha sobretudo, e sabemos praticamente que alguns Grandes hoteis são... os mais pequenos da terra.

Emfim, á falta d'outro, lá fomos para o omnibus que vimos ser um bom carro, o que nos animou; e ao chegar á Rambla de los Estúdios mais animados ficámos ao entrar um portão vasto e bem illuminado, onde um porteiro correctamente fardado nos convidiou a subir *al entre-suelo*, onde é o escriptorio. Ali nos esperava o gerente, um intelligente italiano com quem ajustámos a pensão, subimos no ascensor e agradou-nos o quarto.

Decididamente não tínhamos sido enganado, estávamos n'um grande hotel.

Era a hora do jantar, ou da *ceia* como os hespanhóes lhe chamam, e com razão porque começando ás 9 da noite é mais *ceia* que jantar.

O *comedor* (salão de refeição) é mais que rico — sumptuoso. Grande salão, tendo ao fundo tribuna para concerto, durante o inverno; illuminado por seis lampadas de arco e em certas noites por umas trezentas lampadas de incandescencia, em ornatos do tecto, a bons doze metros de altura, ou mais.

Serviço de mesa primoroso, farto; e cosinha de primeira ordem. Não contentes com servírem um delicioso *puding*, ainda elle vem acompanhado por uma bandeja com apetitosos pasteis variados, frescos, uma delicia dos gulosos; terminando-se por um grande fructeiro, onde se amontoavam bellas uvas, peras, bananas, laranjas, etc.

Tudo isto para ser comido por quem vem de França, onde até n'um bom hotel nos deram por doce duas bolachas *Marie*, é de ficar encantado.

Salão de café e restaurante, salão de leitura e escripta, escriptorio dos Wagons-leitos no hotel; calefação central, agua corrente quente e fria nos quartos—todas as commodidades; e por um preço mais que rasoavel, 14 pesetas diárias, que representam 2,52 escudos ao par, porque os hespanhóes não teem culpa da nossa má cabeça que fez subir os cambios a ponto de essas 14 pesetas, que já então nos custavam 5\$60 escudos, nos custarem hoje 9\$80; o que é um horror.

De Barcelona já fallámos; resta-nos prevenir-nos com logares para o rapido de Madrid, o que tem que se fazer indo á estação logo de manhã porque — apesar de não haver, ainda por lá, *bichas* — a affluencia é enorme, por não haver rapido para Madrid senão o da noite, que faz o trajecto de 685 kilometros em 14 horas e meia, enquanto que o correio leva quasi 24 horas.

Mesmo sem tomar logar de wagon-leito, que é difícil de obter, dorme-se rasoalmente nos logares de 1.^a porque são commodos e a carruagem tem boas molas.

Do caminho, nada se vê porque a viagem se faz de noite.

Em Sigüenza, ás 8 da manhã, é servido um café com leite e pão, com que concertamos o estomago; e ás 10 horas chegamos a Madrid-Atocha.

A um dos numerosos *coches de punto* (trens de praça) que estacionavam no largo da estação, confiámos as nossas bagagens de mão e o nosso corpo, para nos levar ao Hotel Inglez.

Mas não prevenirímos com tempo, e o hotel estava cheio; vamos o outro, a mesma coisa; seguimos para outro e outro, e tantos que contámos quatorze (!) e tudo na mesma! Madrid regorgitava de forasteiros.

E' pasmoso como por toda a parte ha tanta gente nos hoteis, resultado da trasformação que a guerra e a paz operaram na maneira do viver mundial. Como por

toda a parte a carestia da vida se faz sentir, muita gente deixou as suas casas e foi viver para hoteis. Esta é já uma das razões. Mas ha outro phenomeno que se manifesta por toda a parte.

Como toda a gente ganha hoje muito mais do que antigamente, os antigos ricos deixaram de alojar-se nos grandes hoteis e, hoje, riquissimos, vão hombrear com os milionarios nos hoteis-palace. Os logares que elles deixaram foram logo tomados pelos novos ricos, que se pavoneiam nos hoteis de luxo, deixando os alojamentos de segunda ordem aos que antigamente habitavam as casas de hospedes; as quaes tambem estão cheias por virtude da subida de posição dos que outrora só dormiam nas mais modestas hospedarias, tambem cheias hoje com os antigos frequentadores das mais pobres estalagens.

E assim, todos subindo de posição, todas as casas estão reflectas, e tão difficultoso foi encontrar alojamento que tivemos que nos sujeitar a um hotel, apesar de bem classificado e com bons quartos, que era... a antithese do de Barcelona, tendo que preferir, para as refeições, o *Terminus*, na Carrera de S. Jerónimo, onde se come rasoavelmente bem.

Madrid vae procedendo á sua transtornação. Esta va para muito breve a inauguração do Metropolitano, que com effeito se realizou quinze dias depois. E bem necessario era porque os tremwias electricos deixam muito a desejar e a agglomeração nas ruas vae sendo demasiada.

A construcção de bellos edificios em grandes avenidas novas vae alindando a cidade para todos os lados; a *chamada Gran Via*, que afinal fica detestavelmente torta, tem lindas casas, modernas, elegantes. Mesmo nas antigas ruas, como a de Alcalá, ha grandiosas construcções novas, de um aspecto imponente, como o Banco Argentino e outras. O *rond-point* das ruas Victoria e S. Jerónimo ficou uma bella praça, com os seus novos edificios bancários.

Visitada, durante uns cinco dias, a *villa coronada*, tomámos o rapido para a nossa terra, tão infeliz e sempre tão nossa querida, que quando d'ella andamos afastados um certo tempo começamos logo a sentir nostalgie do nosso cantinho occidental, com todos os seus defeitos de questões politicas, de gréves, de desascoego de espirito, mas que, enfim, é a nossa patria, a nossa mãe que nos amparou os primeiros passos e nos deu o primeiro beijo com o seu sol radiosso.

Assim, é sempre com um prazer indizivel que, á portinhola da carruagem, perscrutamos, á falta de um signal bem visivel da fronteira, quaes as pedras lateraes á linha que pertenciam á Hespanha, e quaes as que vemos que já são bem portuguezas.

Olhando os montes á esquerda, lá está, ao longe, Marvão.

Terra portugueza, terra da patria—estamos no que é nosso!

Paramos na estação e vamos cumprir essa maçada que a guerra tornou rigorosa—a apresentação de passaportes.

Mas, que triste desapontamento, que desagradável impressão nos espera aos primeiros passos que damos no nosso paiz.

Vimos de terras estranhas, onde ninguem nos conhece e onde fomos bem tratados. rodeados de attenções, de facilidades, de dedicações até, e ao entrarmos no nosso paiz somos mal recebidos, asperamente tratados, como transgressores de leis que só constam de instruções particulares dadas nem se sabe por quem!

Foi o caso que, ao apresentar o nosso passaporte, o encarregado nol'o devolve sem "visto" dizendo-nos seccamente:

— Não tem visto do consul em França nem em Hespanha, tem que voltar a Madrid para o visar.

— Mas, retrucámos, o passaporte nada diz sobre isso; refere-se apenas aos portuguezes fixando residencia n'um districto consular por seis mezes ou mais, e nós apenas demorámos dois mezes em toda a viagem por numerosas terras. E, não podiamos adivinhar taes exigencias que o passaporte não indicava.

— Nada tenho com isso. O passaporte é um impresso antigo por isso não tem as explicações devidas. O senhor não segue; e ou volta para Hespanha ou, se quer continuar a viagem, tem que ir acompanhado por um guarda e pagar-lhe a viagem, e comida; uns vinte e oito escudos bastam.

Confessamos que a revolta do nosso espirito nos deu vontade de regressar a Madrid, sim; mas para não mais voltar a Portugal.

Por fim, a muitos rogos nossos, e á atitude indignada de outros passageiros que nós conheciam, o guarda, alferes, ou não sabemos que, commandante do posto, lá se resolveu a pôr-nos no passaporte um visto com a obrigação de nos apresentarmos no Comissariado dos Serviços de Emigração, o que fizemos logo que chegámos, conforme a palavra d'honra que havíamos dado, sendo ahi amavelmente attendidos. Valha-nos isso.

E é com esta bella impressão que um homem que alguma coisa tem feito pelo seu paiz, a elle regressa!

Commentarios, o leitor os fará.

O papel dos Caminhos de ferro indianos na ultima guerra

Os ensinamentos colhidos na ultima guerra no que diz respeito aos caminhos de ferro não interessam sómente á arte da guerra, permitem tambem conhecer o valor e a extensão que pode tomar a viação a vapor sobre carris quando lhe é exigido um esforço mais do que normal.

O estudo das condições em que se trabalhou na rede ferro-viaria da India fornece-nos bases para o estudo do desenvolvimento de outras redes semelhantes.

Durante a Guerra a India era a forte onde se abasteciam as forças operando na Mesopotamia, na Africa Oriental, Egypto e Palestina e portanto os caminhos de ferro indianos foram naturaes linhas de comunicação para aquelles theatros de guerra.

Para que os resultados correspondessem á grandeza do papel que essas linhas representavam necessario se tornou que o pessoal desse o maximo do seu esforço, os olhos postos na Patria distante, consciente dos deveres a cumprir.

Para que se desse vasão ao material de todas especies que a guerra requeria foi preciso introduzir novos methodos de trabalho, simplificando os de uso corrente, fabricar nas officinas privativas o que antes era importado da Europa, pôr em serviço, depois de sumarias reparações, wagons que estavam condenados, attender ao trabalho que a via suportava com o auxilio do tráfego e emfim como com propriedade disse algures um escriptor inglez "tirar o maximo de rendimento com o minimo de facilidades".

Os caminhos de ferro do Leste da India tem dois grupos de officinas: um na rua Jamalpur, a 300 molhos de Calcutta onde foram empregados 12.000 homens, destinado a reparação de machinas, e outro, para wagons em Lillooah, a 4 molhos de Calcutta onde trabalhavam 7.000 homens; estas officinas produziram simplesmente um trabalho gigantesco, como se pode calcular.

Nos fins de agosto de 1914, pelo «Cast Indian Railway» foram transportadas tropas, munições e diverso material em grandes quantidades, em virtude da ordem de concentração recebida.

Nada menos do que 84 comboios especiais se formaram com esse fim, ao mesmo tempo que se transportava uma grande quantidade de carvão para Bombaim para abastecimento dos navios que conduziam tropas para a Europa.

Para se avaliar do esforço dispendido, basta dizer-se que a linha de Allahabad, que é de via unica, foi percorrida por 38 comboios, por dia, em media!

E' preciso notar-se tambem que carregamentos, como o de carvão, que antes se faziam por via marítima, tiveram então de seguir a via terrestre, para Bombaim e Karachi; o aumento em toneladas de carvão de 1913-14 para 1914-15 foi de 823.847, aumento que attingiu em 1917-18, o bonito numero de 3 milhões de toneladas.

As officinas tiveram tambem de produzir um considerável trabalho, não só no que dizia respeito a material de caminho de ferro como tambem a outros. Assim em 1915 começou-se n'ellas o fabrico de munições.



BOLETIM COMMERCIAL E FINANCIERO

Lisboa, 14 de Março de 1920.

A situação cambial está fundamentalmente peor do que no tragicó dia 9 de janeiro em que a divisa Londres veiu oficialmente á degradação de 14 peuce. Só apparentemente ella tem estado nos ultimos tempos acima de 17. Praticamente não ha nos bancos disponibilidades cambiaes para venda. As que existem nas mãos de particulares são negociadas segundo dizem, em volta dos mesmos 14 pontos. O governo adoptou providencias prohibitivas contra esse commercio illegal que até se estava fazendo por meio de annuncios nos jornaes. Não parece que elles sejam efficazes. D'esde o momento em que superabundam os compradores para as pouquissimas cambiaes existentes, haverá sempre maneira de fugir á fiscalização e aos castigos.

De tal situação resultam graves adversidades para o commercio e portanto para a economia do paiz. Os negociantes não obtem a tempo os meios para effectuarem os seus pagamentos, não só na Inglaterra, mas em todos os outros paizes d'onde fazem importações. Abala-se d'esta maneira cada vez mais o nosso crédito. Difficultam-se cada vez mais as nossas relações exteriores, que ficam ameaçadas de suspensões parciaes, com efeitos desastrosos.

O comercio julga que tudo isto provem principalmente do regimen cambial que foi estabelecido pela intervenção do Governo. Reclamará por isso francamente a sua abolição. Prefere a liberdade de compra e venda dos valores internacionaes de pagamento. Assim todos iriam ter aos bancos, banqueiros e cambistas, e as suas cotações corresponderiam naturalmente á lei da offerta e da procura. Talvez não fossem mais caros do que os pouquissimos que se negoceiam em particular, segundo é voz corrente. Pelo menos seriam de mais facil e prompta aquisição. Haveria tambem a vantagem de não se perder tempo nas diligencias para obter as licenças da commissão official, onde, segundo parece, chegá a perder-se mais do que dias - semanas e até mezes - antes de se conseguir um despacho que afinal deixa o interessado ainda á espera de ser servido quando os bancos tiverem cambiaes á venda com os preços da tabella, o que pelo actual caminho pode vir a levar annos!

Que diremos deante de taes circumstancias? Verdadeiramente continuamos a ter a opinião de que a nossa reorganização geral

não será possível sem um regimen official de cambios, que pode ir até o de uma *régie* em concorrência, ou ainda, no fim de tudo, ao de uma *régie* com monopolio. Mas um tal systhema, que pode ir assim muito longe, por exigencia da salvação publica e da consolidação nacional, terá de fazer parte de um plano que abraça o conjunto das nessecidades economicas e financeiras. Nós estamos dentro de um grande abysmo e não á beira d'ele como dizem. Para sahirmos d'ahi temos de fazer um esforço heroico por todos os lados ao mesmo tempo, com todas as formulas decisivas de uma solidariedade, previdencia e justiça contrarias aos egoismos desordenados que nos vão afundando. Qualquer accão isolada será ineficaz e pode até ser iniqua ou ridícula.

Achamos bem que, apezar de todos os seus defeitos, inevitaveis dentro das actuaes circumstancias, fique ainda de pé o Conselho fiscalizador do comércio e dos cambios. Comprehendemos que é de necessidade suprema restringir o mais possível a importação de mercadorias, e trabalhar para que todos os recursos de moeda internacional sejam destinados apenas aos pagamentos conciliaveis com as exigencias da nossa economia. Se não se obedecer a este critério, a maior parte d'elles serão absorvidos pelas satisfações caprichosas ou luxuosas, e pelas evasões de fortunas.

Mas o que faz ahí o consorcio bancario? D'esde o primeiro momento dissemos que nenhum grande bém se podia esperar d'elle. Quando tenha de haver uma intervenção official na *administração dos cambios* nunca ella pode ser confiada ás proprias entidades a quem esse negocio pertence na livre concorrência. Por esse caminho o que seria inevitável? O desprestigio irresistivel da instituição pelo contraproducente dos resultados. D'esde que a tabella das cotações é uma phantasmagoria, e d'esde que o negocio das cambiaes é muitissimo diferente de toda essa mystificação, com todas as circumstancias agravantes de que por ahí se falla já, nos proprios jornaes, o consorcio bancario está virtualmente morto. Não é por culpa das pessoas: é pela fatalidade das causas.

A nosso ver o consorcio devia propôr ao Governo a sua extincção, enquanto o pode fazer ainda com prestigio dos bancos e dos banqueiros, como de todas as maneiras é conveniente. Não é bom para o paiz que o desapparecimento venha a fazer-se por modo irrisorio. E é isso que está no horizonte!

Equalmente não alimentamos nenhuma illusões a respeito dos planos financeiros que, segundo informações da imprensa diaria, estão sendo preparados para a diminuição das despezas e para o aumento das receitas do Estado, a ponto de já se anunciar a morte proxima do monstruoso *deficit* ainda superior aos 115.000 contos em que o orçaram.

Ao mesmo tempo que se promete dar um corte de 26.000 contos nas primeiras, são elles elevadas em mais de 30.000 contos pelas subvenções aos funcionários do Estado, comprehendidos os dos caminhos de ferro, embora para este caso o imposto adoptado fosse o de sobretaxas nas tarifas. Como se vê o Governo, se pretende fazer reducção com o facalhão das economias, aparece-lhe, ainda antes de fazer a operação cirurgica, a necessidade de alargar os encargos publicos por motivos de ordem superior. Ahi está um dos symptomas trágicos da situação.

Mas d'esta maneira a vontade de matar o *deficit* por uma vez teria finalmente de objectivar-se tão sómente no aumento prodigioso das receitas publicas. O sr. ministro das finanças anunciou que as vae desenvolver pelos impostos antigos, por outros novos e ainda pelos possiveis monopolios, inclusivamente pelo dos seguros. Conta obter assim para cima de 100000 contos por anno. Ao mesmo tempo ainda poderá crear um fundo nacional de reconstituição, que reunirá grandes recursos para todos os fomentos. Começará este com 6 milhões de libras provenientes dos navios mercantes do Estado. Depois se poderá ir até uma conversão geral da dívida portuguesa.

Puras illusões! E' impossivel, na situação presente, arrancar de chofre ao paiz mais uma receita annual superior a 100.000 contos. Entrar n'esse caminho seria desenvolver em grande escala todas as outras manifestações graves da crise. Teriam de aumentar os vencimentos, os salarios, os preços, e portanto as despesas publicas. Teriam de crescer as emissões de notas, embora o sr. ministro das finanças imagine que vae fazer o contrario. Teriam fatalmente de multiplicar-se as *grèves*, as revoluções, as agiotagens, as especulações, as misérias. Teriam de emigrar muitas centenas de milhares de portuguezes. Nem fundo nacional de fomento, nem saneamento da moeda, nem conversão da dívida, nem qualquer outro dos temporões projectos ministeriales seriam possíveis.

Porque seria tudo isto assim? Porque não existe apenas um *deficit* financeiro que veiu e vae crescendo sempre, e é já muito superior a 130.000 contos, depois de feitos os devidos apuramentos. Ha tambem o *deficit* economico, muito mais grave do que o primeiro. Elle é igualmente de mais de 100.000 contos pelo gasto do capital nacional, sem compensações correspondentes, e pelo decrescimento de produção. Como seria possível, pois, arrancar do paiz inteiro, de todas as classes sociaes, uma receita nova de mais de 100.000 contos para o Estado?

Certamente ha muito que fazer por esse caminho. Mas na actual situação até seria impossivel desenvolver, de um para outro momento de maneira decisiva, as receitas publicas.

Os problemas nacionaes, dentro do abysmo em que nos encontramos, tem de ser atacados simultaneamente no seu conjunto, sendo inutil ou injusta qualquer accão restricta ou isolada. E' tambem por isso que as providencias do ministério da agricultura para o barateamento da vida, embora fossem necessarias, e devam ser prosseguidas, não podem dar todas os fructos desejavaes e hão de ser prejudicadas pela engrenagem das outras fatalidades. Faltam as reformas e administrações financeiras, economicas e sociaes que tem de ser a essencia de toda a obra de reconstrucção nacional.

A parte mais difficultal de toda esta reconstituição é indubitablemente a que se tem de fazer pelo ministério das finanças. Tudo correu ahí mais anormalmente do que no resto, durante o periodo mais grave da nossa fazenda publica. De 1914 a 1920 haveremos gasto 1.400.000 contos, metade dos quais por despezas filiadas na guerra. Não teremos arrecadado mais do que uns 660.000 contos de receitas. Nem chegaram estas, portanto, para as necessidades dos serviços normaes.

Viemos até aqui principalmente com as emissões fiduciarias e com os adeantamentos da Inglaterra. Não houve uma politica financeira durante seis annos em que a deviamos ter com a maior elevação possivel. Agora ella tem de suprir todas as faltas d'esse funesto periodo. Tem de conceber, emprehender e executar, um plano de accão extraordinario, que envolve muitos melindres e perigos, pois tem de chegar a todas as partes do organismo financeiro, economico e social. Correspondem á situação os projectos que andam anunciados?

Temos dito que a reconstituição de Portugal será absolutamente impossivel sem o concurso e o favor de outras potencias. E' afinal a situação de quasi todas as nações que se envolveram n'esta guerra tremenda. Nenhuma pode levartar-se exclusivamente por si. Todas precisam de entrar num regime de auxilio mutuo e de sincera cooperação. O Supremo Conselho Economico dos Aliados mais una vez acaba de reconhecer e proclamar, na sua essencia, esta verdade irreductivel.

Mas este adjutorio exterior nem é o mais importante, nem mesmo possivel sem antes se fazer no interior todo o esforço proprio para a nossa cura e fortalecimento. O mesmo Conselho Supremo acaba tambem de salientar a necessidade de haver, dentro de cada paiz, todos os sacrificios, trabalhos e previdencias que as circumstancias calamitosas reclamam. Se os não houver com rapidez, dentro da ordem, não podemos contar com nenhuma solidariedade estrangeira para uma reconstrucção que nós proprios mostramos não querer. Isto é de simples intuiçao. Por tal caminho a interferencia dos outros pode dar-se, mas para fins muito diferentes.

Fundamentalmente os projectos anunciados pelo sr. ministro das finanças obedecem ao pensamento justo e necessário de se reclamarem sacrificios ao paiz, embora uma parte d'elles pareçam estar em conjugação com ideias, que, longe de procurarem desenvolvimentos de riqueza, procuram levar por deante o sistema de concentrar os capitais da plutocracia na simples exploração dos valores existentes. Mas não vemos ahí, infelizmente, um plano praticavel que assente no estudo profundo das nossas difficilmas e graves condições da existencia.

Q. J.

Curso de cambios, comparados

			EM 30 DE MARÇO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque.....	17 1/2	17 3/8		17 2/8
" 90 d/v.....	17 3/4	—		—
Paris cheque.....	2 0	242		279
Madrid cheque.....	124	626		635
Allemanha cheque.....	42	52		52
Amsterdam cheque.....	1332	1344		1477
New York cheque.....	332	3342		3743
Italia cheque.....	175	177		218
Suissa "	643	645		651
Libras	21500	22550		21450

A' ultima hora
Distribuição de tarifas

Por impossibilidade de dar com este numero todas as tarifas que temos a distribuir aos nossos assignantes, juntamos apenas as que vao indicadas no **aviso importante** no alto da 1.^a pagina, e que respeitam á Companhia Portugueza e as Sul e Sueste; e nos proximos numeros continuaremos a distribuição.

Os snrs. assignantes que quizerem obter as **tarifas geraes de todas as linhas**, respectivas classificações de mercadorias e tarifa de despesas accessorias, as quais não são distribuidas gratuitamente, tem-as n'esta Redacção á sua disposição.

Última cotação	Bolsas e títulos	Cotações na bolsa de Lisboa - MARÇO										
		16	17	18	19	22	23	24	25	26	29	30
Fundos do Estado:												
43,50	Interna 3 % coupon.....	43,50	-	43,50	43,50	43,20	43,20	43,20	-	43,20	43,00	42,00
42,50	" " assentamento.....	-	42,50	42,60	-	42,20	41,20	-	-	-	-	-
10\$60	" 3 % 1905.....	10\$60	10\$60	-	10\$70	-	-	10\$70	-	-	-	-
21\$50	" 4 % 1888.....	-	-	-	55\$00	-	-	52\$00	-	-	-	-
51\$50	" 4 % 1890.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
61\$00	" 4 1/2 % 1888/89 assent....	-	-	-	-	-	60\$00	-	-	-	-	59\$50
59\$50	" 4 1/2 % 1888 89 coupon..	-	-	-	-	-	59\$00	-	-	-	-	59\$50
81\$00	" 4 1/2 % 1905.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
76\$50	" 5 % 1909.....	-	-	-	77\$50	-	-	-	-	-	-	-
150\$00	" 4 1/2 % 1912 ouro.....	155\$00	-	-	-	-	-	77\$00	-	-	-	165\$00
76\$70	" 5 % 1917.....	-	-	17\$00	-	77\$00	75\$00	-	-	77\$00	77\$00	-
132\$50	Externa 1.ª serie.....	133\$00	135\$00	137\$00	137\$00	137\$00	137\$00	136\$50	136\$00	134\$00	129\$00	126\$00
112\$00	" 2.ª serie.....	128\$00	128\$00	-	-	-	139\$20	-	-	134\$00	128\$00	127\$00
134\$00	" 3.ª serie.....	133\$00	126\$00	136\$60	140\$00	139\$00	-	139\$50	-	134\$00	128\$00	127\$00
65\$00	Obrig. da Província de Angola..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
140\$00	" Comp. Tabacos de 1891	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções dos Bancos e Comp.												
304\$00	Banco de Portugal.....	304\$00	305\$00	306\$50	308\$00	310\$00	319\$50	313\$50	313\$50	314\$00	315\$00	316\$50
303\$50	" Nac. Ultramarino, coup.	304\$00	309\$00	309\$50	308\$00	308\$00	307\$50	308\$00	308\$00	309\$00	309\$00	308\$00
295\$00	" " ass..	300\$00	305\$00	311\$00	-	304\$00	-	-	-	302\$50	303\$00	-
195\$00	" Portuguez e Brazileiro ..	194\$00	199\$00	200\$00	198\$00	198\$00	200\$00	204\$50	203\$00	203\$00	201\$50	201\$70
233\$00	" Commercial de Lisboa..	-	233\$50	233\$00	-	-	232\$50	231\$00	231\$00	231\$00	231\$00	-
215\$50	" Lisboa & Açores.....	215\$00	-	-	-	215\$00	215\$00	215\$00	215\$00	215\$00	215\$00	-
121\$00	" Economia Portugueza...	118\$00	119\$00	120\$00	120\$00	120\$00	120\$00	120\$00	120\$00	120\$50	120\$00	120\$20
72\$00	" Commercial do Porto...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
43\$00	Companhia do Credito Predial..	42\$80	42\$80	-	42\$30	-	-	42\$80	42\$60	42\$80	43\$00	42\$50
35\$50	" Gaz e Electricidade	-	-	-	37\$50	-	37\$50	34\$00	-	-	38\$50	-
71\$00	" das Aguas	-	-	-	-	-	-	-	-	59\$50	-	-
217\$00	" Ilha do Principe...	217\$00	218\$00	219\$50	219\$50	219\$00	218\$00	217\$00	217\$00	216\$00	215\$00	215\$00
35\$00	" Colonial do Buzi..	37\$00	38\$50	38\$50	39\$00	38\$50	-	37\$50	37\$50	34\$00	33\$00	32\$00
231\$50	" Nac. de Moagem..	221\$00	222\$10	222\$20	234\$00	224\$00	226\$50	231\$00	232\$50	234\$00	235\$00	232\$80
77\$50	" Phosphoros, coup..	79\$00	82\$00	80\$00	80\$50	80\$00	80\$50	83\$50	-	88\$50	93\$00	90\$00
36\$00	" Cam. Fer. Portug..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
177\$00	" Tabacos, coupon ..	176\$50	177\$50	178\$00	177\$50	177\$50	178\$00	178\$50	179\$00	179\$50	179\$60	179\$00
257\$00	" Nac. de Navegação	258\$00	262\$00	264\$06	265\$00	267\$50	274\$50	276\$00	278\$50	279\$50	278\$00	273\$00
Obrigações:												
79\$00	Companhia das Aguas.....	79\$00	-	-	-	79\$00	76\$00	76\$00	-	75\$50	79\$00	-
91\$50	Prediaes 5 % antigas.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
92\$10	" 5 % serie A.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
88\$00	" 4 1/2 % serie A	-	-	-	-	-	-	-	88\$00	-	-	-
85\$00	" 4 %	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
100\$50	Nacional de Moagem.....	-	-	-	-	-	-	-	-	100\$50	120\$70	-
40\$20	Assuc. de Moçambique.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
80\$00	Banco Nac. Ultram. 4 1/2 % ass.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
100\$00	" " " 4 1/2 % ouro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
96\$50	" " " 6 % Hypot.	-	-	96\$30	96\$30	-	96\$60	-	90\$80	90\$80	-	96\$00
92\$00	Cam. de Ferro de Ambaca.....	-	-	94\$00	94\$00	94\$00	94\$00	94\$00	94\$00	-	-	-
73\$00	Nac. de Cam." de Ferro, 1.ª serie	-	-	-	-	-	-	-	75\$50	73\$00	-	-
67\$00	" " " 2.ª "	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
69\$00	Cam. de Fer. Portug. 3 % 1.º gr.	-	-	-	-	-	71\$50	71\$50	-	-	-	-
28\$00	" " " 3 % 2.º gr.	28\$00	28\$20	-	28\$30	-	28\$50	28\$30	-	28\$40	28\$40	-
61\$50	" Beira Alta, 1.º gr.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14\$00
14\$00	" " " 2.º gr.	14\$00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14\$00
111\$00	" Benguela, tit. 1..	-	-	-	-	124\$00	-	-	-	-	-	-
121\$50	" " " 5..	122\$00	-	-	-	-	-	-	-	140\$00	145\$00	150\$50
47\$00	Docas do Porto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9\$000	Municipal ou Distrital 6 %.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
89\$00	" " " 5 %.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
51\$50	Panificação Lisbonense	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
92\$00	Empresa das Aguas de Vidago..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAIS						MEDIA KILOMETRICA		
		1919								

PREMIOS NAS EXPOSIÇÕES
MEDALHAS D'OURO: Universal d:
Paris, 1878; International de Londres
1885; Universal de Paris, 1889, GRAN
PRIX; Universal de Paris, 1900. FORA
DE CONCURSO. Membro do Jury: In-
ternacional de Milão, 1906.

COMPANHIA DO

DIRECÇÃO — PARIS, RUA DE MADRID, 15

Para Portugal, Espanha, França e Belgica

FREIO DO VACUO

Freios continuos automaticos e não automaticos para caminhos
de ferro e tremvias a vapor

FREIO PRIVILEGIADO DE ALTA PRESSÃO PARA COMBOIOS DE GRANDE VELOCIDADE

Freio de accção rapida

para grandes comboios de passageiros e mercadorias

Signaes de alarme combinados com os friose

CONSTRUÇÃO SIMPLES

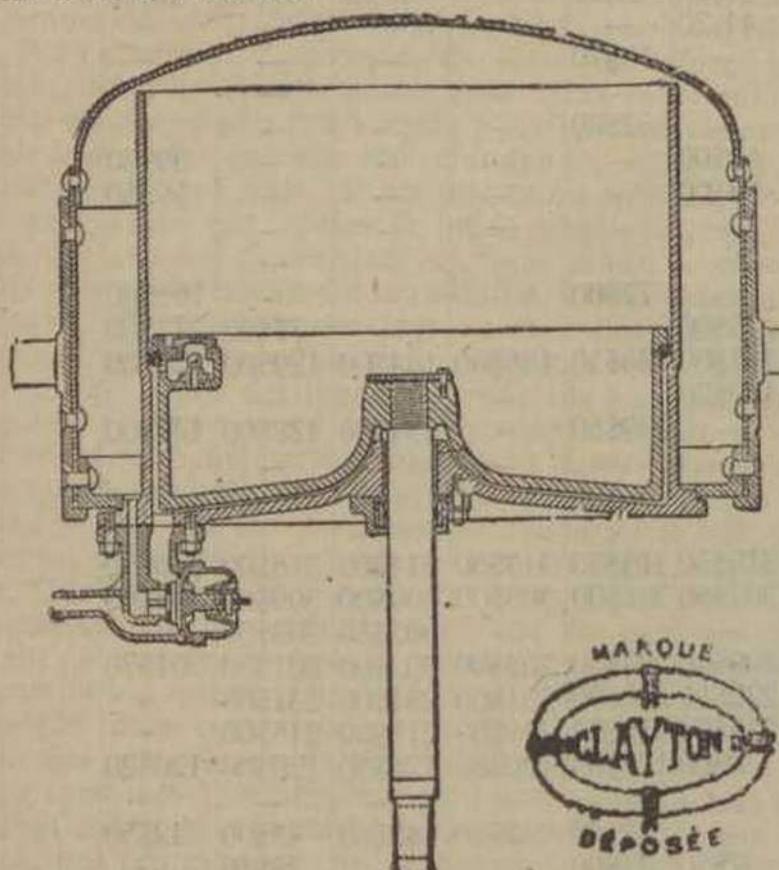
ACÇÃO MODERNA

CONSERVAÇÃO QUASI NULLA

Lista dos caminhos de ferro de Portugal que tem adoptado este freio:

Continente: Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes — Caminhos de Ferro do Minho e Douro — Caminhos de Ferro do Sul e Sueste — Companhia da Beira Alta — Companhia de Guimarães — Companhia do Porto à Povoa e Famalicão — Companhia Nacional — Companhia do Valle do Vouga.

Ultramar: Lourenço Marques ao Transvaal.

**CENTRO COMMERCIAL PORTUGUEZ-BRAZILEIRO**

(MARGA REGISTADA)

Marques da Silva, Limitada

IMPORTAÇÃO, EXPORTAÇÃO, COMISSÕES, CONSIGNAÇÕES,
CONTA PROPRIA

Sede em PARIS:**13, Rue Grange Batelière**

Bergère 41-21
Telephones Trudaine 62-68
Teleg : MARSILVA - PARIS

CODIGOS: A. B. C. 5.^a edição; Lieber's; Ribeiro; A. Z. Françez**Succursal em LISBOA:****Rocio, 3**

Telephone — Central 1580

Teleg.: MARSILVA - LISBOA

Importadores de productos coloniaes, industriaes, alimenticios, vinicolas e agricolas
portuguezes e brazileiros

Exportadores de todos os artigos para Portugal, Brazil e Colonias

Referencias bancarias

Companhia de Seguros «FIDELIDADE»

FUNDADA EM 1835

Séde — Largo do Corpo Santo, 13, 1.^o — LISBOA

Telef: Central-Direcção, 1719—Expediente, 388

Endereço telegraphico: "FIDELIDADE"

Capital emitido 1.344.000 \$00 || Reservas 883.748 \$98
Capital desembolsado 67.200 \$00 || Prejuízos pagos 4.892.636 \$63

Efectua seguros marítimos e terrestres na séde e nas correspondencias

OLYMPIA

MATINÉS ELEGANTES

LOS OS DIAS AS 2 HORAS

RENDEZ-VOUS MUNDANO

TARZAN

O homem macaco

4 jornadas

15 partes

Banco Popular Portuguez

Séde no Porto:
46, Rua do Loureiro, 50

Filial em Lisboa:
56, Rua Aurea, 60

Depositos á ordem e a prazo;
Contas correntes em moeda nacional e estrangeira;
Cambios, Papéis de crédito e cheques; Saques, transferencias e descontos;
Operações Financeiras.

Participações em empresas de fomento económico
na metrópole e nas colónias

JOSÉ HENRIQUES TOTTA & C.^a BANQUEIROS

Rua do Ouro, 69 a 79—LISBOA

Depositos à ordem e a prazo.

Contas correntes em moeda nacional e estrangeiras.

Saques sobre o paiz e estrangeiro.

Descontos e transferencias.

Fundos publicos nacionaes e estrangeiros.

Agentes da Companhia de Seguros GARANTIA

CASA BANCARIA

NUNES & NUNES L.^{DA}

Rua Aurea, 95 e 97—LISBOA

Telephone: Central 2108 — End. telegr.: DOISNUNES

Compram e vendem cambiaes, descontam letras sobre o paiz e estrangeiro, compram e vendem papeis de credito nacionaes e estrangeiros, coupons, notas e moedas estrangeiras.

Correspondentes em todo o paiz e estrangeiro.

Recebem dinheiro á ordem e a prazo.

J. T. Pinto Vasconcellos Lim.^{da}

Agentes da Norwegian Steamship Line Standard

Carreiras regulares para Londres, Liverpool, Havre, Rouen, Anvers, Amsterdam, Rotterdam, Hamburgo, Dantzig e outros portos do Mediterraneo.

LISBOA—Caes do Sodré, 52—Tel. 5140 5141

PORTO—52, Rua do Bomjardim—Tel. 746

HORÁRIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 1 DE ABRIL DE 1920

Vapores a sahir do porto de Lisboa

Bordeus

Vapor Francez **GARONNA**. Sa-
hirá em Abril.

Brazil

Vapor inglez **ALMANZORA**
Saldrá a 3 de Abril
Agentes, James Rawes & C.^a.
R. do Coroço Santo, 47.

Brazil

Vapor inglez **DARRO**. Sahirá a
15 de Abril.
Aentes, James Rawes e C.
R. do Corpo, Santo 47.

Inglaterra

Vapor inglez **DESNA**. Sahirà
a 8 de Abril.
Agentes, James Bawes & C.º. Mala
Real ingleza. R. do Corpo Sento, 47.



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Continuam regularmente as carreiras para: Madeira, S. Vicente, Pernambuco, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

Os vapores têm magnicas accommodações para passageiros. Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, comida à portuguesa, cama, roupa, príprimas a creados e outras despesas. Para carga e passagens trata-se com os

AGENTES EM LISBOA: JAMES AWES & C.^a — Rua do Corpo Santo, 47, 1.^o
NO PORTO: TAIT & Co. — Rua dos Ingleses, 23, 1.^o