

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

Contendo uma PARTE OFICIAL dos Ministerios do Commercio e Comunicações e das Colonias e dos Caminhos de Ferro do Estado (Resolução do Conselho de Administração de 6 de janeiro de 1921)

Proprietário-diretor — L. DE MENDONÇA E COSTA

Redactor principal — J. FERNANDO DE SOUZA, Engenheiro

Redactores — MARIO FERREIRA MENDES — DR. QUIRINO DE JESUS

— MANOEL ANDRADE GOMES

Representante em Paris — GUERRA MAIO — Rue du Helder, 8

15.º do 34.º anno

LISBOA, 1 de Agosto de 1921

Número 807

SUMMARIO

A Companhia da Povoa em 1920, por J. Fernando de Sousa	221
A defesa do Thesouro, por Quirino de Jesus	223
O aproveitamento dos nossos carvões mineraes — III — por F. Martins	224
Documentos para a Historia	225
Viagens e transportes	226
Notas de viagem — I	226
Carta de Paris, por Guerra Maio	228
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes — Relatório	229
D. Juan Eloy de Souza	230
Parte Financeira	
Boletim commercial e financeiro	230
Cotações na Bolsa de Lisboa	231

A Companhia da Povoa em 1920

O relatorio da Companhia da Povoa referente ao exercicio findo de 1920 offerece particular interesse, não só pelas circunstancias excepcionaes em que a exploração foi feita, como pelos planos d'engrandecimento futuro que n'elle se expõem. Foi em 1920 que as sobretaxas atingiram o maximo, recaindo sobre as novas tarifas comuns a todas as linhas. Nesse ano atingiram tambem as despezas as cifras que é d'esperar sejam um maximo determinando o momento mais agudo do periodo difficult que a exploração dos caminhos de ferro tem atravessado.

Todos se recordam da terrivel coincidencia dos ultimos mezes de 1920, do altissimo preço do carvão com os cambios mais desfavoraveis que temos tido, dando lugar a preços incomportaveis do carvão, superior a 300\$00 por tonelada, dos oleos mineraes e de outros materiaes. Esse preço ainda veem influir no custo da exploração nos primeiros mezes do ano corrente, por virtude de aquisições anteriores, e em certas linhas, como na do Vouga pela repercussão que nos preços da lenha seca, de que foi necessário fazer larga provisão para o inverno teve o do carvão.

E' d'esperar que no segundo semestre de 1921 a situação seja mais desanuviada. Como temos ponderado repetidas vezes, sem consideravel melhoria de cambio não ha solução entre nós para o problema ferro-viario. Accentuar-se-ha a que já tivemos nos ultimos tempos?

Anuncia a Companhia da Povoa o seu proposito de trazer a testa da linha ao coração da cidade, construindo a nova estação no extremo da nova Avenida das Nações Aliadas, que da Praça de D. Pedro vae á Trindade.

Estão feitos os estudos de modo que o novo troço des'acando-se da linha actual proximo da agulha d'entrada da estação de Boa-Vista vae por terrenos em que ainda se não tem construido em demanda da Trindade, tendo um tunel de cerca de 500 metros.

Comprehende-se o alcance que para uma linha su-

burbana tem a sua penetração na cidade até á zona de maior movimento. O aumento do trafego será seguramente consideravel.

Para a nova estação não poderia haver local mais apropriado. Sobre o assumpto dá o relatorio as seguintes informações :

Nesta conformidade requeremos em 3 de Abril de 1920 á Ex.^{ma} Camara Municipal do Porto a concessão do troço ferroviario desde as agulhas da estação da Boavista e um terminus no centro da cidade, enfrentando para Avenida das Nações Aliadas e portanto nas melhores condições para atrair a atenção do passageiro. Tendo sido oportunamente elaborado e entregue o ante-projecto que foi seguindo os seus tramites tem o vosso Conselho de Administração a maior satisfação em poder agora comunicar-vos o deferimento dado pela Ex.^{ma} Camara Municipal do Porto áquele pedido de concessão e a assignatura do respectivo contracto.

Se a referida concessão, é, sem dúvida, importante para o futuro da empresa e nos abalança a novos aperfeiçoamentos e expansão da nossa rede, nem por isso ella constitue um menor valor intrínseco para a cidade do Porto, já pelo grande melhoramento publico que em si representa, já pelo foco de movimento que vai crear-se no alto da Avenida e portanto em todo o percurso da mesma, valorizando-a extraordinariamente, como ainda pela construção do importante edificio que nos propomos levar a efecto para estação terminus da nossa linha, contribuindo por esta forma poderosamente para a estética da cidade.

Convém observar que se por uma judiciosa previdencia e para evitar difficuldades que lhe pudessem ser levantadas, a Companhia requereu a concessão do novo troço á Camara, de nada vale o deferimento d'esta sem a concessão do Governo. Não se tracta com efeito de uma simples linha urbana cuja concessão esteja na alçada do Municipio. O novo troço é o prolongamento de um caminho de ferro com leito proprio, de interesse geral ou pelo menos regional, que é da alçada do Governo conceder nos termos do decreto de 31 de dezembro de 1864.

O artigo 2.º d'este diploma fundamental prescreve que nenhum caminho de ferro seja construído ou concedido sem lei que a isso auctorize o Governo. Exceptuam-se os ramaes das linhas contractadas nas mesmas condições do respectivo contracto ou com outros, mas sem encargo para o Thesouro.

Por outro lado, o decreto de 6 de outubro de 1998 estatue no artigo 7.º que nenhum caminho de ferro, seja qual fôr a sua extensão, será concedido ou decretado sem prévio inquerito administrativo de utilidade publica, elaborado nos termos prescriptos n'aquelle diploma. Classificado o troço após inquerito é incluído portanto na rede complementar pelo respectivo decreto, ficando *ipso facto* o Governo auctorizado a concedel-o nos termos da base 5.ª e 6.ª da lei de 14 de julho de 1899, das quaes resultam vantagens apreciaveis para a empreza concessionaria a saber:

- cedencia dos impostos de transito e selo no novo troço, durante 30 annos;
- isenção de imposto, pelo mesmo espaço de tempo, sobre o dividendo das acções e os juros das obrigações;
- importação livre de direitos do material fixo e circulante para a construção e exploração.

Assim pois, o novo troço da Boavista á Trindade pode ser concedido ao abrigo do decreto de 1864 como ramal da linha do Porto á Povoa concedida por decreto de 19 de junho de 1873, sem isenções de especie alguma á Companhia ou pela auctorização da lei de 1899 como troço da rede complementar com as vantagens que indicámos.

E como o decreto de 1898 impõe a sua previa classificação e inclusão na rede complementar, ha que proceder ao inquerito, classificar por decreto o troço e concedel-o ao abrigo da lei de 1899. O principio do inquerito prévio posto n'aquelle decreto justifica-se

plenamente pela necessidade de dar logar a que os interesses afectados digam de sua justiça. Os trâmites a observar são os seguintes: A Companhia requere ao Governo a concessão nos termos das bases 5.^a e 6.^a da lei de 14 de julho de 1899 mediante prévia inclusão do troço da rede complementar. O Governo, depois de ouvir a Junta Consultiva dos Caminhos de Ferro, manda proceder ao inquerito pela Direcção do Minho e Douro nos termos do decreto de 1898, segundo o qual tem que ser ouvidos o Governador Civil, a Câmara Municipal e as Associações Agrícolas, Comerciais e Industriais do Porto. Depois do parecer das estações consultivas competentes sobre o resultado do inquerito, o Governo decreta a classificação do troço, ficando habilitado a concedê-lo.

Sendo o novo troço objecto de concessão distinta, pode ser contada aparte no cálculo dos preços do transporte com o mínimo e 6 km. para aplicação das tarifas em vez da distância efectiva. É razoável que assim se proceda, pois se trata de um pequeno troço sobremodo dispendioso, para o qual é justo contar com uma extensão de aplicação de tarifas superior à efectiva, como é uso fazer para certas obras excepcionais. A utilização dessa faculdade será restringida pelo interesse da Companhia que terá de ir na redução dos preços abaixo da tarifa legal até onde o exigir o desenvolvimento do tráfego sujeito à concorrência de outras vias.

Surge então um problema que demanda resolução.

As linhas do Porto à Povoa, da Povoa a Famalicão, de Trofa a Guimarães e o ramal de Caceres foram concedidas respectivamente por decretos de 19 de junho de 1873, 19 de dezembro de 1876, 16 de abril de 1879 e 19 de abril de 1877 em nenhum dos quais se fixou a duração da concessão, salvo e implicitamente no último. Com efeito o ramal de Caceres foi concedido ao abrigo do artigo 33.^a do contrato das linhas de Norte a Leste de 14 de outubro de 1899. Salvo pois estipulação explícita diferente, que não houve, a concessão termina com a de aquelas linhas.

De não ter sido fixado para as outras três, prazo de duração, pode se inferir que são perpetuas?

De modo algum.

No relatório da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, relativo ao período de 1899 a 1910, encontramos esclarecido o assunto.

Foi ouvida em 10 de janeiro de 1907 a Procuradoria Geral da Corôa sobre os seguintes quesitos:

1.^a Em vista das leis vigentes e dos princípios de direito sobre o domínio público, podem ser feitas concessões perpetuas de linhas ferreas?

2.^a De não ter sido fixada nos respectivos diplomas a duração das concessões de algumas linhas, posteriores ao decreto de 31 de dezembro de 1864, resulta, para os concessionários, o direito à perpetuidade das mesmas concessões?

3.^a Caso o Governo tenha o direito de preencher as lacunas desses diplomas, fixando o prazo de concessão, pode fazê-lo em absoluto, em qualquer ocasião e independentemente de novas concessões solicitadas, que dêem lugar à imposição dessa e de outras condições, de cuja aceitação fiquem dependentes?

4.^a Reconhecido o direito do Governo, até onde pode ir este ao fixar a duração do prazo, num propósito d'equidade para com empresas, que nenhum auxílio do Estado obtiveram?

5.^a A resolução do assunto pertence ao número das que o Governo pode tomar, sem direito dos concessionários a opor-se-lhes, conforme as cláusulas 32.^a do decreto de 19 junho de 1873 e 33.^a do de 19 de abril de 1877?

6.^a Caso se fixe a duração da concessão, pode o Governo, com o fim d'esclarecer essa cláusula, adoptar a fórmula geralmente seguida, segundo a qual o material circulante e os provimentos dos materiais de consumo tem de ser pagos, quando finda a concessão?

7.^a A limitação das concessões a prazo definido pode porventura implicar o direito de resgate, por parte do Governo, antes de finda a concessão, direito que não foi consignado no respectivo diploma?

Eis os termos em que por aquela estação consultiva foi assente a doutrina em resposta aos quesitos formulados:

"É certo que, segundo o art.^a 1.^a do decreto de 31 de dezembro de 1864, fazem parte da viação pública e são do domínio nacional todos os caminhos de ferro, e pode derivar-se d'este princípio fundamental que as concessões das linhas ferreas tem, pelo nosso direito, duração limitada, e que, findo o prazo respectivo, pertence ao Estado a posse das linhas e suas dependências. Para a maior parte das linhas anteriores ou posteriores ao decreto de 1864 a questão não tem importância, porque nas suas concessões se fixou o prazo de duração de 99 anos; mas, sendo omissas, n'este ponto, as concessões do Porto à Povoa de Varzim (decreto de 19 de junho de 1873), da Povoa de Varzim a Famalicão (decreto de 19 de dezembro de 1876), da linha de Caceres à Companhia Real dos Caminhos de Ferro (decreto de 19 de abril de 1877) e a da linha de Bougado a Guimarães (decreto de 28 de dezembro de 1872, de 28 de outubro de 1874 e 16 de abril de 1879,) ha de deduzir-se, da falta de fixação de prazo para estas concessões, que elas são perpetuas? E' esta a primeira dúvida, genericamente exposta, que V. Ex.^a expôz para ser elucidada ou resolvida. Não é uniforme a jurisprudência seguida nos diferentes países a este respeito: e dentro de alguns países, tem-se sucessivamente adoptado o regimen das durações ilimitadas das concessões de caminhos de ferro, e o regimen que, considerando essas concessões como meras delegações feitas pelo Estado em proveito de particulares, lhes assigna um prazo de duração mais ou menos longo. Nos Estados Unidos quasi todas as concessões são perpetuas: todas na Inglaterra; foram-no, durante algum tempo, na Alemanha; na França, foram perpetuas as primeiras concessões, como as de Loire a Saint-Etienne, de Saint Etienne a Lyon, de Andrézieux a Roanne, de Alais a Beaucaire; e posteriormente, passaram todas a ser limitadas, por um prazo, pequeno a princípio, e, por ultimo, pelo prazo, em geral, de 99 anos, porque a consideração de que, sendo curto aquele prazo, maior influencia tinha o Estado sobre as Companhias que exploravam as concessões, principalmente no que respeitava a modificação das suas tarifas, cedeu à necessidade de lhes dar tempo para se compensarem dos sacrifícios que lhes eram impostos, principalmente pelo estabelecimento de diversas redes ferroviárias.

O regimen que prevalece em França, e está adoptado em todas as nações, com excepção de Inglaterra e dos Estados Unidos, assenta numa melhor compreensão do que seja o contrato de concessão de caminhos de ferro, tendo em consideração a importantíssima missão que elles desempenham na vida política e social dos povos. Este contrato teve uma evolução natural e sucessiva; hoje é uma entidade jurídica, perfeita e uniforme em quasi toda a parte. E' claro que, em vista das leis vigentes em Portugal e dos princípios de direito geralmente seguidos, as concessões de linhas ferreas não podem ser perpetuas; e da omissão do prazo, por que são concedidas, não podem os concessionários deprehender que as suas concessões são de duração ilimitada. Todas as concessões que são omissas n'este ponto foram feitas posteriormente ao decreto de 31 de janeiro, e o artigo 1.^a d'este decreto, que é a lei substancial e reguladora dos caminhos de ferro, entre nós, diz que pertencem à viação pública e são do domínio público todos os caminhos de ferro, seja qual for o seu motor. Se, segundo o nosso direito, são do domínio público por essa mesma razão só podem ser cedidos ou concedidos temporariamente pelo Estado; e é consequência lógica d'isto que, em toda a concessão d'esta natureza, se inclue essencialmente a cláusula, expressa ou não, da regressão das linhas e suas dependências à posse do Estado, ficando o prazo da concessão estipulado ou subentendido. Nas concessões em que o prazo resulta indirectamente da natureza d'elas, como na linha de Caceres, que foi concedida como ramal de Leste, ao abrigo do artigo 33.^a do contrato aprovado pela lei de 5 de maio de 1860 e naquelas em que ficou, por assim dizer, definida em cláusulas posteriores, como na do caminho de ferro de Guimarães, quando se permitiu o prolongamento d'esse caminho de ferro de Guimarães a Fafe. — é fácil levar os concessionários a concordarem numa condição que o simples raciocínio lhes mostra implícita nas entrelinhas do seu contrato. Nas outras, se bem que ao Governo assista, em absoluto o direito de preencher as lacunas dos diplomas, em que se não fixou prazo para as concessões, parece-me que se deve aproveitar a ocasião em que os concessionários sollicitem novas concessões, para se incluir a condição do prazo, que convenha: e só quando elles nada pretendam de novo, e se aproxime o termo do prazo máximo por que se entenda lhes foi concedida a linha que exploraram se deve fazer a precisa intimação do seu diploma. O prazo de 99 anos é a duração normal das concessões das linhas ferreas em França e entre nós. Depois de varias oscilações adoptou-se este prazo, algumas vezes não atingindo, nunca ultrapassado nas concessões feitas. Na Áustria varia entre 50 e 90 anos; em Espanha é de 99 anos, tendo sido o princípio ilimitado, assim como na Holanda; na Bélgica é, em geral, de 90 anos, na Itália esta duração vai de 60 a 99 anos, não excedendo nunca este limite. Parece-me que, tratando-se de empresas que nenhum auxílio do Estado obtiveram, se pode ir até ao máximo, isto é, até

99 annos, por um rasoavel principio de compensação e equidade. A resolução d'este assumpto, que respeita a direitos essenciaes do Estado, essenciaes e inalienaveis (depois do decreto de 31 de Janeiro de 1864), pertence ao Governo, ouvindo as estações consultivas, que é de uso e lei ouvir; e os concessionarios não tem que oppôr, porque se lhes não pode admitir contestação ácerca de actos que, por serein de natureza soberana, não podem, nem pelos principios geraes do direito, nem por qualquer clausula do contracto, que se queira interpretar sophisticamente, ser sujeitos á decisão, ou ao julgamento dos tribunaes. Nos dois últimos quesitos que V. Ex.^a me propõe respondo afirmativamente, mas quanto ao direito de resgate, antes de finda a concessão, entendo que, sendo da essencia de toda a concessão o resgate pelo Estado, direito, a que, no pensar dos tratadistas d'esta materia, d'elle não pode renunciar, — é todavia certo que é deve usar prudentissimamente d'este direito, para evitar pesadas indemnizações a que o Estado seria condemnado, na maior parte das vezes, pela arbitragem que conhecesse do caso. A não ser a interpretação e extensão do artigo 1º do decreto de 31 de janeiro de 1864, na sua applicação a alguns dos pontos de duvida que V. Ex.^a quiz esclarecidos nesta consulta, a maior parte dos quesitos, a que respondo, não comporta uma resolução prevista e uniforme. As circunstancias que variam em todos os casos, e o lucidissimo criterio de V. Ex.^a que é um estadista e um jurisconsulto ao mesmo tempo, servir-lhe-hão de melhor conselho do que as sucintas considerações que ahi ficam expendidas. Em summa, e em conclusão, entendo que devo responder negativamente ao 1.^º e 2.^º quesitos, e afirmativamente aos restantes, excepto ao quesito 4.^º que não comporta uma resposta d'esta ordem. Quanto a esse, entendo que o Governo pode ir até á fixação do prazo de 99 annos, que é o maximo das durações concedidas."

A lei de 1912 relativa á fusão, que auctorizava e regulava as concessões da Povoa, de Guimarães e do Alto Minho, fixava para a duração de todas elles um prazo de 90 annos contados da data do contracto que se celebrasse.

A concessão do troço da Boavista á Trindade ensejo a regularizar-se a situação e estipular-se o prazo com o qual findasse tanto esta concessão, como a da linha em exploração.

Em segundo artigo depois de nos ocuparmos da largura da via que tem de ser modificada e da ligação com a linha de Guimarães, daremos conta dos resultados da exploração em 1920.

J. Fernando de Sousa

A defeza do Thesouro

Aberto o parlamento, vão recrescer de todos os lados as tentativas de classes, de grupos e de empresas para alcançarem do Estado toda a especie de concessões inadmissiveis, inclusivamente as de dinheiros e de creditos, a titulo de proteccionismo ou de defeza economica. E' absolutamente indispensavel que se faça uma corrente de opinião contraria a essas tendencias opostas a verdadeira salvação nacional.

O Douro tem vinhos armazenados das duas ultimas colheitas, sem colocação possivel nestes primeiros tempos. Nestas circunstancias, recorre ao Estado para que lhes forneça dinheiro sobre penhor d'aquella mercadoria. Allega-se que só d'este modo os viticultores poderão satisfazer os seus compromissos existentes e preparar-se com tudo o que é necessario para que se faça a nova colheita, a qual de outro modo estará perdida.

O Douro pedia um credito de 30.000 contos. Agora parece que o reduz a metade.

Mas não é só o Douro que pretende auxilios extraordinarios do Estado. Já se trata de provocar entre os viticultores do centro e do sul do paiz um movimento analogo com a mesma allegação de situações e necessidades similares. Inculca-se que se o Estado não valer a toda a viticultura, não se poderá manter a vida comercial e industrial porque ella exerce uma função

assignalada na economia portugueza, com uma producção de 6.000.000 litros acima do consumo interno.

Ao mesmo tempo, a lavoura cerealifera continuará a pedir cada vez mais protecção ao Estado. Querará que este lhes proporcione mais capitais e elementos da exploração agricola, e lhe assegure maiores preços aos seus productos.

De outro lado, a industria vai desejando não só mais protecções pautais, o que já seria grave, mas tambem, dinheiro ou credito para as suas explorações antigas e novas, apontadas como necessarias á regeneração economica. Vê-la hemos pedir pelo menos que o Estado tome a iniciativa de fundar o Banco de fomento industrial para a distribuição de 100.000 contos ou mais por estes pretendidos salvadores.

Juntem a tudo isto, o que se deseja ou se projecta no campo dos fomentos restantes: portos, estradas, caminhos de ferro, irrigações, energia electrica. São muitas centenas de milhares de contos que se pretendem da nação para proteccionismos, defesas e fomentos economicos. Uma boa parte deles seria para fornecimentos directos de capitais aos particulares.

Se acrescentarmos a esta conta, os aumentos de preços que se pretendem por novos agravamentos das taxas aduaneiras, o que se deseja no fim de tudo? A absorção rapida de muito mais de um milhão de contos por sindicatos, grupos e classes, em privilegios multiformes da exploração nacional.

Mas a quem se quer tirar tudo isto por varias maneiras? A um Tesouro publico e a um país que estão absolutamente impossibilitados de prestar auxilios justos ou injustos aos que se desejam salvar ou engrandecer, á custa dos outros e da posteridade, no meio da ruina geral.

O Estado perdeu mais de um milhão de contos desde 1 de Julho de 1914 a 30 de junho de 1921. Perderá este ano mais algumas centenas de milhares de contos. Os prejuízos de economia nacional foram e continuam a ser superiores aos do Thesouro publico. De outro lado o custo da vida é dez vezes maior do que antes da guerra, diminuindo sempre a nossa população, como diminue a nossa riquesa.

Estas verdades, que devem ser continuamente repetidas, exigem como supremo principio, que se não façam adiantamentos do dinheiro publico a particulares, nem se elevem pautas, nem se faça nada que aumente o custo da vida. Esta é a regra geral, que não pode ser violada sob nenhum pretexto. Só espíritos perturbados pelas desorientações dos tempos correntes poderão aventar ideias contrarias a essa doutrina de legitima salvação nacional.

São muito respeitaveis os interesses do Douro, ou os da restante viticultura, ou os da lavoura cerealifera, ou os de qualquer industria, ou ramo de comercio. Mas cada qual resolva as suas dificuldades, de dinheiro ou quaisquer outras, pelos meios que estejam ao seu alcance. Precisam de dinheiro? Recorram aos elementos das suas relações, especialmente aos bancos adequados, oferecendo-lhe as garantias morais e reais que lhes forem exigidas. Quem assim não puder salvar-se, não tem mais remedio senão sofrer qualquer perda, como a sofreria se uma calamidade devastasse a produção respectiva. O facto é sempre lamentavel, mas em nenhuma hipótese é direito sustentar que uma nação arruinada deve arruinar-se ou individuar-se ainda mais para salvar uns tantos. Não pode ser.

A suprema necessidade economica do país é a do equilibrio orçamental e barateamento da vida, pois que sem isso todos os males continuarão a avançar e nunca se entrará na reconstituição desejável. Opõe-se diametralmente a ela tudo quanto representa mais despesa ou mais responsabilidade ou mais dívida para o Te-

souro. Logo, temos de fugir sistematicamente das pretenções a que nos referimos, sejam quais forem as consequencias.

Esta doutrina eminentemente verdadeira, não pode ser abalada por nenhuma consideração: nem pela das disponibilidades dos 50 milhões de dolars, que, no fundo, agravarão os males da economia nacional; nem pela indemnização alemã, que estará muito longe de ter o alcance julgado pelos optimistas; nem pelas necessidades do fomento legitimo que teem de ser atendidas pela governação reorganisadora que no fim tem de vir.

Quirino de Jesus

O aproveitamento dos nossos carvões mineraes

III

Para a producção intensa das nossas minas, ha um ponto a considerar e do qual depende quasi exclusivamente a exploração em grande escala dos nossos carvões. Referimo-nos á questão de meios de transporte. Actualmente, a crise de wagons já menos se está sentindo, visto que, com relativa facilidade, aos transportadores está sendo fornecido o material que requisitam, mas entre o haver material para attender ás atuaes correntes de tráfego e o ter de se reservar, diariamente, para serviço exclusivo de varias empresas mineiras, 60, 80, 100 ou mais wagons, ha uma grande diferença, e alem d'isso é necessário tambem possuirmos em numero sufficiente locomotivas para esse movimento.

As minas do Pejão, Germunde e outras, a pequena distancia das margens do Douro, bem como as do Cabo Mondego, proximo de Figueira da Foz, podem servir se das vias fluvial e marítima, para a grande maioria dos seus transportes, mas o mesmo não se dá com as minas de Porto de Moz, Batalha, Rio Maior, Bussaco, Midões (Minho), etc., em que ha absoluta necessidade de se utilizarem dos caminhos de ferro, visto não terem outros meios para a condução dos seus productos.

A região de Porto de Moz tornar-se-ha, n'um futuro que nos parece não estar muito longe, uma importante região carbonifera, mas as empresas que ali estão trabalhando e empregando os seus capitais lutam com grandes dificuldades por ausencia de meios de transporte.

Para a exploração das minas da Batalha (jazigos de Alcamadas e Chão Preto), foi pelo Snr. Manuel Vicente Ribeiro, com o auxilio do ministro do Fomento de então, construida em 1917 a linha de via reduzida entre a estação de Martingança e aquela villa. Esta linha para pouco mais servirá do que para a exploração intensa dos mesmos jazigos; possue muito pouco material circulante e os productos que n'ella são transportados teem de sofrer o transbordo em Martingança para o material da Companhia Portugueza. As operações de transbordo dão logar a aumento no custo do transporte e tratando-se de uma mercadoria, que geralmente é transportada a granel, ainda é onerada com mais o prejuizo das quebras.

Por estes e outros motivo era de toda a conveniencia que esta linha fosse de via larga.

Mas a dita linha que aproveita quasi exclusivamente á Empreza das Minas de Carvão da Batalha, chega sómente a esta villa, da qual Porto de Moz dista alguns kilometros. E como das minas da chamada "região de Porto de Moz", algumas estão dezenas de kilome-

etros distantes d'esta villa, por isto se poderá avaliar as condições em que se encontram quanto a meios de transporte.

A Empreza Mineira de Porto Moz, Limitada, da qual é administrador-gerente o activo industrial, Snr. Armando Soares Franco, explora as minas de Valverde e Ferrarias. Em geral, os nossos carvões são considerados de má qualidade e não ha defeitos que lhes não tenham sido postos, pelo que julgamos de toda a oportunidade fazer aqui desenvolvidas referencias ás citadas minas e respectivos productos, cuja extracção não tem tido tão grande desenvolvimento como seria para desejar, exactamente pelo motivo da falta de meios de transporte.

Mina de Valverde

Esta mina que fica situada na serra dos Candieiros, a 18 kilometros da villa de Porto de Moz, foi em 1855 objecto de um consciencioso estudo do grande geólogo Carlos Ribeiro, cujos resultados foram publicados, constando de uma interessante obra intitulada "Memorias sobre as minas de carvão dos districtos do Porto e Coimbra e de carvão e ferro do districto de Leiria."

A referida mina, comquanto seja considerada como uma das da região de Porto de Moz, está dentro do concelho de Santarem, mas muito proximo do limite entre este e o de Porto de Moz e é servida por estrada "macadam".

Os transportes dos respectivos productos teem sido feitos em "camions" até á villa da Batalha, da qual a mina é distante cerca de 22 kilometros e d'ahi seguem pelo caminho de ferro de via reduzida, a que acima nos referimos, até á estação de Martingança. Para completa valorisação d'esta mina e para que os seus productos pudessem ser collocados no mercado por preços mais economicos, seria necessário que a actual linha de via reduzida fosse prolongada até lá ou então se construisse uma nova linha que por ali passasse, em condições de servir toda aquela importante região industrial e a que estariam asseguradas importantes receitas, tanto mais que tinha a vantagem de as respectivas locomotivas serem abastecidas, em boas condições economicas, de carvão alli produzido.

A mina está em plena laboração, fazendo-se a extracção por plano inclinado, seguindo a propria inclinação da camada cuja expressura varia entre 1^m e 1,^m20. No plano inclinado estão assentes duas linhas siystema "Décauville", de cerca de 230" de comprimento. A camada é absolutamente regular, tendo a inclinação de 38 graus e, como está intercalada entre calcareo, não se torna necessaria a entivação.

A mina tem oito pizos e algumas das galerias aproximadamente 100 metros. Todos os pizos são illuminados a luz electrica, para a producção da qual existe no respectivo local um motor em que se utiliza o proprio carvão da mina.

Varios estudos recentes, suplementares dos que Carlos Ribeiro fez em 1855 e que o actual estado de exploração tornou possiveis, levam a acreditar que a quantidade de carvão existente n'esta mina vae muito além da que foi calculada por aquelle illustre geólogo. Essa quantidade deve exceder em muito 1.000.000 de toneladas.

O carvão é de boa qualidade e tem sido fornecido a varias empresas industriaes ás quaes tem agradado.

A ultima analyse feita a este combustivel dá aproximadamente 6.000 calorias por kilogramma, mas essa analyse é antiga, tendo-se por certo que o typo médio do carvão ultimamente extraído é de poder calorifico superior áquelle.

Vê-se, portanto, que á medida que avançam os trabalhos de lavra, melhora a producção.

Mina das Ferrarias

Esta mina está situada a 3 kilometros da villa de Porto de Moz, no concelho do mesmo nome, e a 4.800 metros da villa da Batalha, fazendo-se o transporte dos respectivos productos em "camions" até á estação da Batalha. Estão effectuados n'ella trabalhos de bastante importancia. A profundidade maxima a que se está trabalhando é de 28 metros, sendo a extracção feita por meio de dois poços e um plano inclinado.

A mina em questão produz actualmente duas qualidades de carvão, sendo a maior quantidade até agora obtida composta de um carvão inferior, muito meudo, que se aplica ao fabrico de "briquettes", para o que serve muito bem.

Tem-se verificado, porém, a existencia de filões de uma outra qualidade muito superior, sendo interessante observar os resultados da analyse feita ao respectivo carvão pelo Professor Ch. Lepierre, que o revela como sendo do que vulgarmente é conhecido pelo tipo Cardiff. A analyse é a seguinte:

"Analyse completa (producto secco na estufa a 100°)

Analyse immediata :

Materias volatéis.....	26,70 %
Carbone fixo.....	70,40 %
Cinzas.....	2,90 %
Enxofre.....	0,31 %

Poder calorifico directo, determinado pela bomba de Mahler :

Por kilogramma..... 8159 calorias

Conclusões : Carvão de primeira qualidade".

Trata-se, pois, de um carvão que contém 97,10 % de productos combustiveis. A percentagem de enxofre é apenas de 0,31 %, e 2,90 %, a de cinzas, sendo o seu poder calorifico muito superior ao de varias especies de carvão que, especialmente depois do inicio da guerra, temos recebido do estrangeiro e pago a pezo de ouro.

A medida que vão prosseguindo os trabalhos de lavra e pesquisas de carvões a que, por iniciativa particular, se tem procedido, vão aparecendo as provas irrefutaveis de que em Portugal existem carvões em quantidade e qualidade sufficientes, pelo menos, para o seu consumo, durante muitos annos.

E sendo este valioso producto a fonte principal do calor e energia para um paiz desenvolver, sob todos os pontos de vista, as suas industrias e crear importantes receitas que o venham a tornar independente, prospero e respeitado pelas outras nações que, pelo que se tem visto, conhecem melhor do que nós os recursos de que dispomos, porque se não resolve, de uma maneira definitiva, desviarmos um pouco as nossas attenções e esforços para o estudo, preparação e exploração intensa dos nossos jazigos carboníferos?

F. Martins

Documentos para a Historia

O tratado de paz c m os Imperios Centraes

(Conclusão)

3º — Quanto ás linhas que não tenham um material circulante especial, a fracção a entregar do material existente na rede, a que pertencem essas linhas,

será determinada por Comissões de peritos designados pelas Potencias aliadas e associadas, e nas quais a Allemanha será representada. Essas Comissões deverão tomar em consideração a importancia do material registado n'essas linhas, em harmonia com o ultimo inventario anterior a 11 de Novembro de 1918, o comprimento das vias, inclusas as vias de serviço, a natureza e a importancia do tráfico. As mesmas Comissões designarão igualmente as locomotivas, carruagens e vagões a ceder em cada caso, fixarão as condições da recepção e determinarão as medidas provisórias necessarias para assegurar a sua reparação nas oficinas allemãs;

4º — Os aprovisionamentos, mobiliario e utensilios serão entregues nas mesmas condições que o material circulante.

As disposições dos §§ 3.º e 4.º acima serão aplicadas ás linhas da antiga Polónia Russa, convertidas pela Allemanha á largura da via allemã, sendo estas linhas assimiladas a partes destacadas da rede do Estado prussiano.

CAPITULO IV

Disposições concernentes a certas linhas de caminhos de ferro

Art. 372.º — Salvas as disposições especiais contidas no presente Tratado, quando, em consequencia do traçado das novas fronteiras, uma linha que liga duas partes d'um mesmo paiz atravessar outro paiz, ou quando uma linha de entroncamento partindo d'um paiz terminar n'um outro, as condições de exploração serão determinadas por um convénio estabelecido entre as Administrações dos caminhos de ferro interessadas. Quando essas Administrações não puderem chegar a um accôrdo sobre as condições d'esse convénio, os conflictos serão decididos por Comissões de peritos constituidas como está indicado no artigo precedente.

Art. 373.º — Durante o periodo de cinco annos, a contar da entrada em vigor do presente Tratado, o Estado tcheco-slovaco poderá pedir a construção de uma via ferrea que ligue, no territorio allemão, as estações de Schlauney e de Nachod. As despezas de construção ficarão a cargo do Estado tcheco-slovaco.

Art. 374.º — A Allemanha obriga-se a aceitar, no prazo de dez annos, a contar da entrada em vigor do presente Tratado, e a pedido do Governo helvético de accôrdo com o Governo italiano, a denuncia da Convenção Internacional de 13 de Outubro de 1909, relativa ao caminho de ferro de S. Gothard. Não se chegando a accôrdo sobre as condições d'esta denuncia, a Allemanha obriga-se, desde já, a aceitar a decisão de um árbitro indicado pelos Estados Unidos da America.

CAPITULO V

Disposições transitórias

Art. 375.º — A Allemanha executará as instruções que por uma auctoridade lhe forem transmitidas, em matéria de transportes, em nome das Potencias aliadas e associadas :

1.º — Para os transportes de tropas effectuados para execução do presente Tratado, assim como para o transporte do material, de munições e de aprovisionamento para uso dos exercitos;

2.º — E, provisoriamente, para o transporte de abastecimento de certas regiões, para o restabelecimento mais rápido possível das condições normais dos transportes e para a organização dos serviços postais e telegraficos.

VIAGENS E TRANSPORTES

Festas a Nossa Senhora da Saude em Revelles

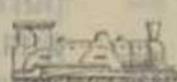
No dia 7 d'este mez, realizam-se no pittoresco lugar de Revelles as tradicionaes festas á Senhora da Saude que revestem sempre grande esplendor pelo que acarretam grande concorrença de forasteiros das povoações proximas.

Como nos annos anteriores a Companhia Portugueza dará paragem de 1 minuto ao kilometro 210,050 junto a Revelles do ramal de Alfarellos, aos comboios que partem: de Coimbra ás 6-30 e 16-35, da Figueira ás 9-55 e 19-06, e de Alfarellos ás 11-55 e 21-00 para embarque e desembarque de passageiros.

Os preços dos bilhetes são os aplicaveis a Revelles, sendo válidos para os comboios acima citados os bilhetes do § 3.^a da tarifa especial n.^o 3 de g. v.

Venda de bilhetes directos para a Linha de Trofa a Guimarães

Informam-nos que a instancias da Direcção Fiscal de Exploração de Caminhos de Ferro, a Companhia Portugueza vai restabelecer a venda nas suas estações



Notas de viagem

I

Difficultades e incomodos.— Hoteleiros exploradores.— **Comboios cheios e comboios commodos.**— A debandada dos novos ricos. — **Preços rasoaveis, em França.** — **Melhoramentos de Luchon.**

Viajar, viajar! Era muito bom quando isso se fazia facilmente, sem entraves, sem formalidades a cumprir com muitos dias de antecedencia, sem ter que se dar satisfações a pessoa ou entidade alguma, de aonde se ia, porque se ia, quando se ia e por onde se ia.

Era a perfeita liberdade de percorrer o mundo; passavam-se as fronteiras como quem passa da sala á saleta, sahia-se do paiz como se sahia de casa, e até chegavamos a ir onde nunca imagináramos pôr pé.

Hoje tudo mudou, desde que a maldita guerra tudo alterou no mundo!

Ir ao estrangeiro é uma maçada que desanima. Antes de partirmos já temos inscripto nas despesas de viagem um gasto importante, de dinheiro e de paciencia, e mesmo quando despresamos aquelle, este sofre um desfalque consideravel, que nos faz partir já mal humorado.

Ha que tirar passaporte — perfeita inutilidade de que nunca precisavamos antigamente, nem para ir á Russia ou á Turquia, para o que nos bastava ter o simples bilhete de identidade, valido por cinco annos, que faziamos vizar pelos consules d'esses paizes — ha que fazel-o vizar pelos consules dos paizes onde tencionamos dirigir-nos.

Chegados á ultima estação portugueza ha que apresentar esse documento para podermos sahir do paiz; e desgraçado d'aquelle que não o tiver bem em ordem, em todas as suas exigencias, porque os encarregados d'essa revisão são modestos agentes d'uma subalternidade absoluta, sem cathegoria para despresarem a menor falta no cumprimento rigoroso da lei.

de bilhetes directos para as estações da linha de Guimarães, ha alguns annos suspensa.

Transporte de cabazes de madeira sem azas nas Linhas do Sul e Sueste

A Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste rectificou as taxas a aplicar a "cabazes de madeira sem azas" indicadas na classificação geral, passando a corresponder a essa rubrica a 1.^a classe da tarifa geral com asterisco (*), e a tabela n.^o 6 aplicação geral da tarifa 1 g. v.

Também a nota (6) foi substituida pela (13).

Transporte de explosivos nas Linhas do Sul e Sueste

Segundo um recente Aviso ao Publico da Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, os transportes de explosivos nos percursos da sua rede passam a ser taxados pela tabela n.^o 4 da tarifa especial n.^o 1 p. v., em vez da tabela n.^o 1 indicada na classificação geral, que deve ser rectificada n'esta conformidade.

E é como que com prazer que essas criaturas dizem ao passageiro «o senhor não segue, porque lhe falta etc.» como se essa falta fosse o stigma d'um crime; sem se importarem de que esse impedimento cause prejuizos que podem ser incalculaveis, desgostos ou transtornos de toda a ordem.

A's vezes da nossa phrase policial "são ordes, ande lá para diente" diz-se-lhe "ande lá para traz" e a nada se movem os arrogantes sujeitos.

Um nosso companheiro de comboio, um hespanhol, chamado a Madrid por ter ahi sua esposa perigosamente enferma, só porque ignorava que tinha que fazer vizar o passaporte no Governo Civil, foi impedido de sahir, tendo que retroceder á Guarda para ahi o fazer vizar, perdendo 48 horas — dois dias mais de afflictão e cuidados!

Para mais, decretou-se tambem a verificação de bagagens á sahida; formalidade que parece só inventada para fazer irritar a paciencia do viajante, porque de nada serve, visto que ninguem leva, nas malas, objectos artisticos cuja exportação seja prohibida; e quanto a valores em moeda do paiz, é mais que sabido que toda a nossa moeda de cobre emigrou para Hespanha sahindo clandestinamente, e zombando de tales revisões.

Junte-se áquelle estendal de incomodos antes de sahir do paiz a exploração de que nos sentimos alvo, quando forçados a uma interrupção de viagem como aquella a que acima nos referimos.

Para se ficar uma tarde e uma noite na Guarda, jantando no buffete da estação e dormindo no pequeno hotel annexo, o proprietario exige-nos apenas 4 escudos pelo pessimo jantar e 5 escudos, por pessoa, pelo quarto!

Ahi fica a observação á sollicita Direcção da Companhia da Beira Alta que, certamente ao fazer-lhe concessões para a construcção d'aquelle pequeno hotel, nunca, por certo, pensou que elle especulasse a tal ponto.

Em Hespanha não se é tão exigente, salvo em

São Sebastião, também no hotel da estação, onde nos fizeram pagar 2 pesetas (!) por lavarmos as mãos!

Mas outra dificuldade se nos depara: Os comboios do Norte, os 3 expressos n.º 3, 9 e 13 são de lugares limitados, de forma que em Medina não obtivemos logar de 1.ª classe no 9, tendo que perder todo o dia desde a 1 da tarde ás 2 da noite á espera do n.º 13, e ainda em risco de nesse não termos logar, o que, felizmente não sucedeu, mas podia dar-se.

Uma grande transformação opera a exigencia de passaportes na concorrência a São Sebastião e a Biarritz. Como é sabido estas duas cidades viviam antigamente n'esta época de banhos em continua troca de veraneadores. Toda a gente que estava n'uma ia ou vinha visitar a outra repetidas vezes.

As Companhias do Norte de Hespanha e Meio Dia da França faziam um serviço contínuo de comboios ligeiros, que andavam sempre cheios.

Com as actuaes exigencias de passaporte, a que ninguem se sujeita para tão pequeno passeio, cada uma d'essas lindas cidades está vivendo com a concorrência dos seus compatriotas. Nem hespanhóes vão a Biarritz, a San Jean de Luz e outros pontos proximos, nem franceses vem a São Sebastião; com o que essas lindas praias e os caminhos de ferro estão perdendo encravemente.

Alem d'isso, pelas dificuldades e entraves de fronteiras e pelas exigencias extraordinarias dos hoteleiros, os viajantes de verão, banhistas, acquistas, veraneadores, são este anno muito menos do que eram.

Viemos verificar, de visu que bem razão tinhamos no que dissemos aqui, no numero passado, sob o título *Tempos de villegiaturas*.

As thermas pyrennaicas resentem-se de uma accentuada falta de concorrência; estamos em plena estação thermal, e não falta, por toda a parte, alojamento nos hoteis; nos comboios de Bayonna-Toulouse que ha dois annos andavam reflectos de passageiros sendo difícil conquistar um logar, ainda-se, este anno, muito á vontade, em parte, sem duvida, porque a Companhia do Midi melhorou consideravelmente o seu serviço, acelerando os trens e aumentando o seu numero, em todos os sentidos, mas, em parte tambem, porque ha, pelo menos agora, menos passageiros.

Acabada a guerra, no primeiro verão que se lhe seguiu, a invasão dos soldados que regressavam ás suas terras e a dos novos ricos que iam ver terras alheias produzia o atafulhamento dos comboios, em toda a França.

Os hoteis encheram-se com essa sociedade nova, de novos costumes que brigavam com os dos antigos frequentadores, e que acabou por se reconhecer fatigada das vulgares etiquetas usadas entre gente de um certo culto mundano. Debandou, portanto.

Dos antigos, á parte o grupo dos verdadeiramente abastados que frequenta os grandes hoteis; os da classe média ou um pouco acima d'esta, que viajavam todos os annos, fizeram o seu orçamento e reconheceram tambem que não podiam levar a familia a aguas ou thermas ou passeios de verão, pelos consideraveis gastos a que taes prazeres obrigavam.

Referimo-nos, bem entendido, aos veraneadores franceses, povo que tem — hoje muito especialmente — o principio da economia como norma de viver; porque, em verdade devemos dizer que, se para nós, os portugueses, a viagem á França nos sae consideravelmente mais cara, é isso devido á depreciação da nossa moeda e não ao aumento de preços dos hoteis

n'esse paiz; aumento que raro excede os 100 por cento de antes da guerra.

Não fizeram aqui como os nossos amaveis hoteleiros que subiram os preços 600%.

Quartos em que a diaria era de 12 a 15 francos, com pensão completa, pagam-se hoje por 25 a 30 francos; comidas que se pagavam por 6 a 10 francos, temol-as hoje por 10 a 20 francos ou pouco mais.

As refeições nos bufetes de caminhos de ferro, que custavam 3,50 frcs. e os *petits repas* a 1,50, custam hoje 7 ou 8 frcs. aquelles e 3,50 e 4 frcs. estes.

Mas esta diferença mesma, pequena como é, exerce enorme influencia no espirito poupadão do povo frances, fazendo-o adiar a viagem para o anno futuro, esperando que tudo volte ao *statu quo ante bellum*.

Alongámo-nos demais n'estas observações, ficando-nos pouco espaço para referirmos as novidades que viemos encontrar n'essa deliciosa estancia d'aguas que se chama Bagnères de Luchon e que com razão apellidam "Rainha dos Pyreneos".

Na povoação, em si, poucos melhoramentos a não ser a conclusão do grandioso hotel "Pyrenees Palace" e alguns novos grandes estabelecimentos juntos d'elle.

Lá no alto, o sumptuoso hotel de Superbagnères, está quasi prompto, devendo abrir no proximo inverno.

No estabelecimento balnear foram melhorados consideravelmente não só os gabinetes de banho de 1.ª classe, como as salas de inhações e humagem, de banhos de vapor, etc., constituindo uma installação de absoluta primeira ordem.

Eguas melhoramentos se preparam para o anno proximo até que tudo quanto o antigo estabelecimento tem de velho, seja substituido por installações modernas absolutamente confortaveis.

Nada ha ainda sobre o tremvia electrico que deve ligar a estação com a cidade, melhoramento ha muito resolvido e concessão feita á "Companhia dos Caminhos de Ferro de Montanha e Grandes Hoteis dos Pyreneos" e que deve dar muita animação á agradável estadia em Luchon. E' que a guerra atrazou o andamento dos trabalhos de electrificação de toda a rede ferroviaria pyrennaica; vão-se activando agora, mas levará ainda tempo a sua conclusão.

Fitas para machinas

Mandámos vir, pelo cambio de 950 o franco, uma pequena porção de fitas, de duas cores, para fornecer aos nossos assignantes.

Sahiram-nos a 4780 escudos, preço porque as vendemos, por duzias ou meias duzias, porque nunca pretendemos tirar lucro, tendo só em mira servir os nossos subscriptores.

A' venda n'esta Redacção:

Rua da Horta Sêcca, 7, 1º = Lisboa

Carta de Paris

XXVII

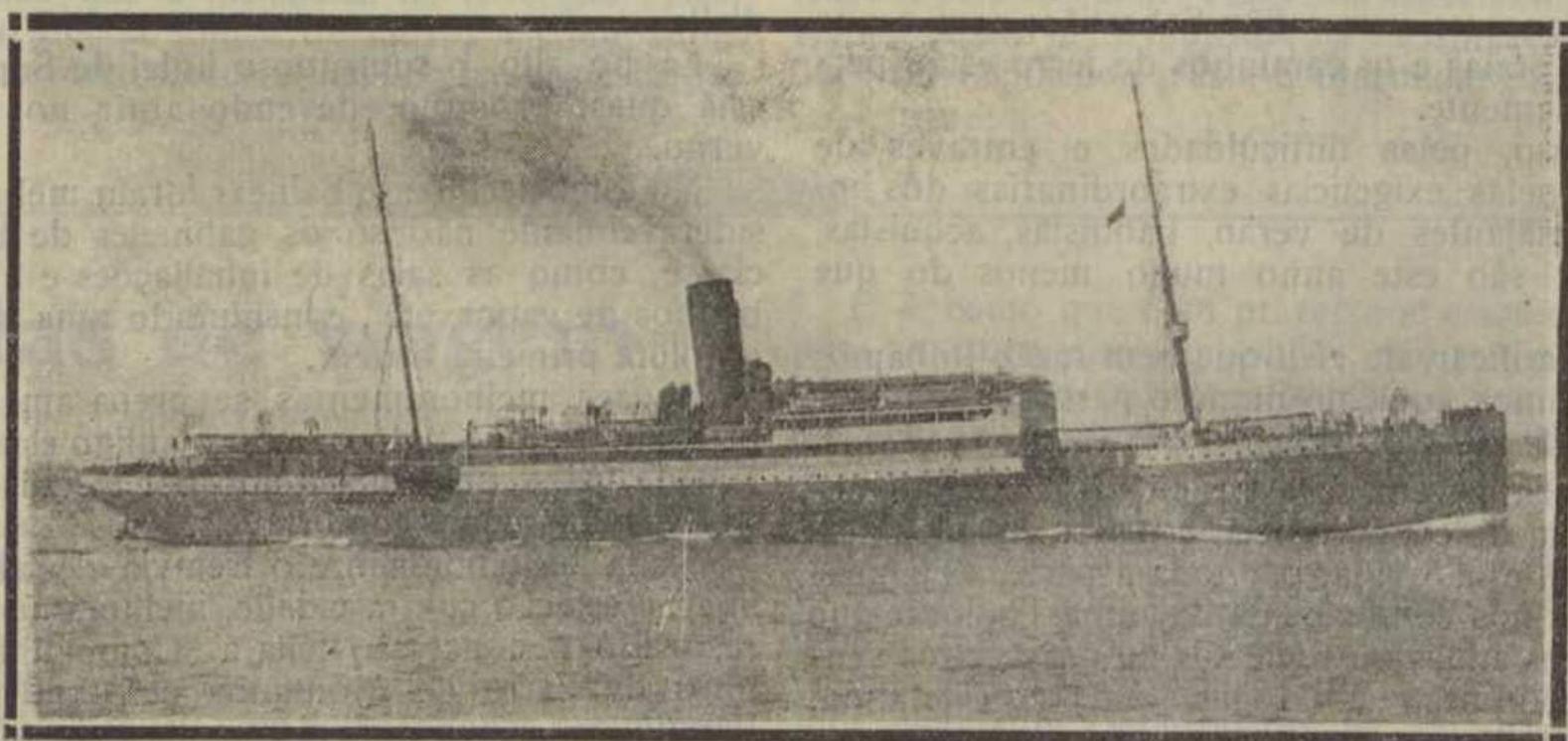
Uma viagem a bordo do «Porto». — Do Havre a Lisboa. — A disciplina a bordo. — O «Porto» um navio de turismo. — Corunha e Vigo. — Um commandante taciturno. — O futuro da nossa marinha mercante. — O reforço à linha do Brazil.

A navegação portugueza para o Brazil, como é do conhecimento dos leitores da *Gazeta*, tem-me sempre interessado, como um dos maiores factores da nossa política económica e comercial. Foi porém lançada com grandes dificuldades, e sob as allas adversas dos timoratos, mas nem assim ella deixou de triunfar. Os dois bellos barcos, *Traz-os-Montes* e *Porto*, que até aqui teem feito a carreira, teem sido recebidos no Brazil com o maior sucesso, não deixando até agora de andar abarrotados de carga e de passageiros. Tendo que ir a Portugal, quiz ver de perto o serviço que tais unidades faziam, e assim tomei lugar no Havre, a bordo do *Porto*, bellissimo barco de 6.636 toneladas brutas, e que outr'ora sob o pavilhão allemão fazia a carreira de luxo do Extremo-Oriente.

Chegámos ao Havre, ao meio dia, no expresso de

nhoras, com bellas pinturas a óleo, o salão de baile, e os camarotes de luxo, com casas de banho, a sala das creanças, o jardim de inverno, e outras commodidades proprias d'un paquete de 1.^a classe.

A meia noite preparamo-nos para partir; faltavam trez officiaes que tinham ido para terra. O commandante foi avisado. Era talvez conveniente esperar um pouco, para evitar que ficassem ali os officiaes, alguém ponderou. Nada, porém, elle quiz ouvir. Marcára-se a saída para a meia noite, quem ficava, ficava. A bordo ia grande anciedade; alguém foi á procura d'elles; o navio apitou rouco e prolongadamente; levantaram as pranchas. O commandante, da ponte, dava orders. Devo contar que todo este incidente começou a interessar-me, pela disciplina de ferro que havia a bordo. Toda a gente, á amurada, esperava ansiosamente, vêr surgir os trez officiaes d'entre as brumas da noite. Os rebocadores começam a mover o navio, e... eis que elles surgem; deitam-lhes uma escada de corda, e sóbein, tendo um d'elles, ao chegar ao convez, cahido inanimado pela fadiga. O navio todo illuminado, parecendo uma cidade fluctuante começou a atravessar as docas. Afinal tudo se explicou: os officiaes tinham ido a terra, contando estar a bordo ás 11 horas; perde-



O PAQUETE PORTUGUEZ «PORTO»

Paris; um empregado das agencias Marques da Silva, esperava solicto os passageiros na estação, tomando conta das bagagens, dando informações, o que nos deu logo a impressão de que os serviços no Havre estavam perfeitamente organizados.

Chegados ao caes, atravessava os canaes o bello navio que nos havia de conduzir, mas cuja acostagem não foi cosa facil, visto o pouco espaço das docas, e o grande numero de navios que descarregavam mercadorias.

A's trez horas, depois d'uma rapida e polida visita da alfandega aos passaportes e ás nossas bagagens, entrávamos no *Porto*, cujo commissario, o sr. Calvet de Magalhães, homem illustradissimo falando cinco linguas, nos recebia fidalgamente, e nos mandava dar um belo camarote na primeira coberta.

Installados que fomos, e enquanto todos os guindastes trabalhavam afanosamente para metter carga, vimos vêr o vapôr.

Dizer que o *Porto* é um barco de turismo, não é exagero; assim o attestam os seus camarotes luxuosos onde se podem installar 212 passageiros de 1.^a classe e 110 de 2.^a, o seu magnifico e amplo salão de jantar da primeira camara, o salão de fumar, a sala das se-

ram-se porém nas docas, tendo passado uma afflictissima hora de caes em caes, sem poder passar porque as pontes estavam levantadas. Não ganharam para o susto.

No dia seguinte estávamos em pleno mar. O serviço a bordo era primoroso. A's 7 horas um criado, batendo de mansinho á porta do camarote, vinha trazer o café, leite, bolachas, pão e manteiga. A's 9, o primeiro almoço: dois pratos frios, um prato quente, doce, fructa, manteiga etc. A' uma hora o segundo almoço: cinco pratos, queijo, doce e café. A's quatro horas o chá e ás sete o jantar, farto e variado tambem. Um admiravel quinteto, tocando ás vezes musicas populares portuguezas, acompanhava as grandes refeições.

Dois dias depois chegavamos á Corunha, onde as auctoridades do porto permittiam a ida a terra aos passageiros, mesmo áquelle que não tinham o passaporte visado pelas auctoridades hespanholas, o que tambem aconteceu em Vigo no dia seguinte. Aqui tivemos occasião de observar um caso curioso, que bem demonstra o futuro que está rezervado á nossa marinha mercante. O *Porto* metteu em Vigo 800 toneladas de carga, e 80 emigrantes, e um bello barco

francez, que alli esteve no mesmo dia com destino tambem á America do Sul, levou 7 passageiros apenas e nem um só caixote de carga!

E' bom notar aqui, que a nossa marinha mercante, que se improvisou durante a guerra, dispõe de tão capazes homens do mar, que depois do armistício ainda não cometteram o menor risco a um navio. E as vezes que elles teem encalhado, tem sido quando entregues á direcção dos pilotos dos portos.

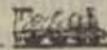
Com homens d'estes, temos direito a uma poderosa marinha mercante.

Guerra Maio.

P. S. Ao findar estas notas, chega-me a noticia que os Transportes Marítimos atendendo ao successo, sempre crescente, da linha do Brazil, vão destinar-lhe mais vapores, entre os quaes o bello barco *Lourenço Marques*, que deve deixar Lisboa em principios de agosto.

Começa-se enfim a compreender a doutrina que d'esde ha muito vimos pregando.

G. M.



Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Relatorio do Conselho de Administração e parecer do Conselho Fiscal, do exercicio de 1920, apresentado á assembleia geral de accionistas de 30 de junho da 1920.

(Continuação)

SEGUNDA PARTE Resultados da Exploração

Considerações geraes

A extensão das linhas administradas directamente e exploradas pela Companhia continuou a ser a mesma do ano anterior. E' a seguinte :

1.º - Rêde concedida á Companhia:

Linhos não garantidos.....	667 kilometros	} 1.047 km.
Linhos garantidos.....	380 kilometros	

2.º - Rêde explorada por contractos:

Setil a Vendas Novas.....	70 kilometros	} 99 km.
Coimbra a Louzã.....	29 kilometros	

1.146 km.

sendo 305km,862 de via dupla, visto que durante o anno de 1920 não prosseguiram os trabalhos d'esta natureza.

Durante o anno de 1920, varios acontecimentos se deram com forte influencia na marcha dos negocios da Companhia.

As más circunstancias em que o pessoal se encontrava no final do anno de 1919, tinham levado a Companhia a instar com o Governo pela aprovação das novas tarifas e pelo estabelecimento da necessaria sobretaxa para fazer face aos encargos já existentes e áquelles que era indispensavel accrescer para se melhorar a situação do pessoal.

Só, porem, em 28 de Março de 1920 se conseguiu que as novas tarifas fossem postas em vigor, accrescidas d'uma sobretaxa de 100 %. D'este modo pôde-se melhorar bastante a situação do pessoal, e julgou-se que as novas receitas seriam sufficientes para fazer face a todos os encargos contrahidos e ainda para se fazerem as precisas obras de que a Companhia tanto carece.

Infelizmente, a breve trecho fechava-se o mercado inglez do carvão, e d'esse facto resultava uma desmedida e inesperada alta do carvão que só se adquiria, por assim dizer, com difficultades, na America do Norte.

Este stado de coisas durou meses, e durante este periodo a vida em lugar de baratear, como se esperava, encarecia mais e a tal ponto, que as vantagens que tinham sido dadas ao pessoal se tornavam insufficientes.

Encarou-se outra vez a solução de fazer novos augmentos, mas para isso indispensavel era que tambem novas receitas viesssem para cobrir os respectivos encargos.

Expozeram-se as difficultades ao Governo, que por sua vez encarregou do estudo do assumpto as entidades competentes, até que nos primeiros dias de Outubro se resolveu que a sobretaxa de 100 % sobre as tarifas fosse elevada a 200%.

Ao mesmo tempo que este estudo e as diligencias da Companhia proseguiam, preparava-se uma nova série de melhoramentos para o pessoal, e, por isso, não foi sem espanto, que se viu rebenhar uma greve parcial do pessoal, exactamente no dia seguinte áquelle em que a Comissão de Tarifas deu parecer favorável ao augmento da sobretaxa acima referida.

Essa greve, apezar de a ella não ter adherido a maior parte do pessoal, perturbou os serviços da Companhia durante quasi dois meses, e d'ella resultou uma quebra importante nas receitas. Pode-se talvez affirmar que por causa d'ella deixaram de transitar durante os mezes d'Outubro e Novembro 95.000 toneladas de mercadorias em pequena velocidade, 33.000 em grande velocidade e grande numero de passageiros, o que alem de fazer diminuir muito as receitas da Companhia prejudicou gravemente a economia do paiz.

Foi devéras lamentavel que tal movimento se tivesse levado a efecto sem motivo que o justificasse e sem que se tivesse mostrado o minimo desejo de o evitar.

Terminada a greve, restabelecido o serviço e regulada a questão das receitas, esperava-se novamente que a vida da Companhia se estabilisasse, tanto mais que se reabria o mercado inglez do carvão e se conseguia obter ofertas d'este combustivel a preços muito mais baixos que os de todo o anno.

Surge então uma nova difficultade que annullou quasi por completo todas as vantagens conseguidas. O cambio desceu vertiginosamente, atingindo cotações nunca conhecidas nos nossos tempos.

O carvão consumido nos ultimos mezes do anno de 1920 e o que ficou para o anno corrente custou á Companhia preços quasi inverosimeis, porque tendo sido adquirido aos preços então correntes, de 30 e 32 dollars, veiu já a ser pago quando o dollar custava 11 e 12 escudos, o que deu para o carvão valores bastante superiores a 300\$00 a tonelada !

A situação não estava, portanto, normalizada nem ainda o está.

Não se pode por enquanto, nem mesmo na occasião em que escrevemos, saber qual a receita que as novas tarifas com a sobretaxa de 200 % virão a proporcionar-nos.

Só durante o anno de 1921 se poderá ver a influencia que a nova sobretaxa terá sobre o trafego da Companhia, mas cremos bem que a receita não crescerá proporcionalmente com o augmento da sobretaxa.

A acquisitione de materiaes d'abastecimentos começou a fazer-se com mais facilidade durante este anno.

Do estrangeiro teem sido importados, a partir de 1914, materiaes no seguinte valor :

Em 1914.....	305:896\$62
Em 1915.....	394:754\$21
Em 1916.....	677:820\$86
Em 1917.....	630:860\$54
Em 1918.....	807:029\$35
Em 1919.....	1.174:581\$97
Em 1920.....	2.411:231\$73

Este augmento de valor não deriva da maior quantidade das acquisitiones, mas sim da alta que se continuou a accentuar nos preços de todas as materias primas e dos materiaes manufacturados, e especialmente das diferenças cambiaes.

Para prova basta vér-se o mappa seguinte, em que se registam as cotações d'alguns d'esses materiaes em fins de 1919 e 1920 e se indica o augmento do seu preço em relação aos preços anteriores á guerra :

Materiaes de maior consumo	Preço em 1914	Preço em 1919	Preço em 1920	Aug- mento %
Óleo para lubrificação...	Fr. % K	23	87,5	160
Cobre em chapa...	" " "	215	472,50	550
Aros para rodas...	" " "	23	81,40	125
Travessas rectangulares (cada)	Cent	\$79	1\$70	483,5
Travessas correntes (cada)....	"	\$64	1\$30	293,5
Carris.....	Fr. % K	16,50	24,30	84,0
Eclisses.....	" % "	24	61,60	93,0

Os preços indicados para termo de comparação dos carris e eclisses são os obtidos no concurso realizado em 31 de Dezembro de 1920, que foi annullado.

No mercado interno foram comprados, a partir de 1914, materiaes que obrigaram ao seguinte desembolso :

Em 1914.....	127.842\$22
Em 1915.....	188.125\$40
Em 1916.....	347.602\$48
Em 1917.....	647.627\$31
Em 1918.....	1.144.358\$57
Em 1919.....	492.256\$64
Em 1920.....	974.624\$21

A lei das 8 horas de trabalho continuou a representar um peso onus para a Companhia. Ou tem de se alargar consideravelmente os quadros, o que representará um exagerado accrescimo de despesa, ou de pagar um numero enorme de horas suplementares, remunerando-as muito mais generosamente do que as do serviço normal.

O movimento commercial da Companhia, não obstante as causas que perturbaram o seu desenvolvimento e a que já nos referimos, não diminuiu e antes teve um sensivel accrescimo em comparação com o do ano anterior. Assim em 1919 transportaram-se 1.326.635 toneladas de mercadorias de pequena e grande velocidade e bagagens e esse numero subiu em 1920 a 1.547.733 toneladas, havendo assim um aumento de 221.098 toneladas. Esse accrescimo teria sido de certo muito superior se as estações não continuassem nas condições acanhadas em que se encontram e desprovidas dos elementos necessarios para bem poderem satisfazer a sua missão e se a Companhia pudesse dispor dos meios de acção necessarios para bem aproveitar o tráfego que affluíria á nossa rede se ella lhe pudesse dar escoamento.

Durante o anno de 1920 realizou-se uma conferencia em Paris para se conseguir o restabelecimento, em condições analogas ás que existiam em 1914, das comunicações internacionaes com aquella grande cidade. Não se chegou n'essa conferencia a resoluções definidas e concretas, para esse fim e por isso em breve se deve efectuar uma outra conferencia com o mesmo objectivo.

Percorso dos comb. os

Não obstante a greve de Outubro e Novembro que diminuiu consideravelmente, como já dissemos, o movimento da Companhia o percurso realizado em 1920 excede em 291.753 kilometros-trens em toda a rede o que se effectuou em 1919, tendo havido um accrescimo em comboios de passageiros de 238.964 kilometros-trens e em comboios de mercadorias de 52.789 kilometros-trens.

Para o aumento que houve concorreu decerto o facto de se terem tornado diarios a partir de 24 de Junho os comboios rápidos n.ºs 41 e 42 entre Lisboa e Porto e vice-versa que antes eram treze vezes por semana e de se haverem estabelecido em Setembro dois novos comboios rápidos no mesmo trajecto, os n.ºs 52 e 55, primeiro semanais e que depois passaram a ser diarios, até à declaração da greve. Esse serviço está hoje reduzido a dois comboios rápidos, n.ºs 51 e 56, todos os dias.

No mapa que segue indicamos o percurso feito nos ultimos sete annos:

Annos	Comboios de passageiros	Comboios de mercadorias	Comboios no ramal de Cascaes	Total
1914..... Km.	4.056.693	1.439.075	571.162	6.066.930
1915..... "	3.781.850	1.539.583	481.882	5.803.315
1916	3.8.2.480	1.522.994	426.595	5.752.069
1917..... "	2.646.670	1.958.526	237.065	4.841.661
1918..... "	2.134.721	2.262.926	131.295	4.528.945
1919..... "	1.793.033	1.596.958	—	3.389.991
1920..... "	2.031.997	1.649.747	—	3.681.744

(Continua)

D. Juan Eloy de Bona

A hora da nossa *Gazeta* entrar na máquina chegou-nos a triste notícia da morte d'este nosso querido amigo, com quem, durante muitos annos, mantivemos amistosas relações.

D. Juan Eloy de Bona, director e proprietario da "Gaceta de los Caminos de Hierro", impunha-se á admiração de todos, não só pelos seus primorosos dotes de coração, como tambem pela maneira afável e captivante com que a todos tratava, conquistando tantas sympathias que não conheceu inimizades, dentro e fóra do seu paiz.

D'aqui, com as lagrimas nos olhos, endereçamos o nosso cartão de pesames á illustre familia do extinto.

N. R.—Achando-se em Nice o Director da nossa *Gazeta*, imediatamente para alli telegraphamos, informando-o da perda do seu muito querido amigo.



BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 27 de Julho de 1921.

O movimento dos cambios tem continuado a ter oscilações, como o leitor verá no mapa respectivo á quinzena. O peor de tudo é que a melhoria está muito longe de ser a que se esperava e era indispensável para alívio das nossas condições da existência.

Contava-se que chegasse depressa a 12 a divisa Londres. Pois tem andado ultimamente em volta das 8, ás vezes em tendência para baixar a 7.

E' clarissimo que este facto é principalmente devido ás resistências oferecidas pelos especuladores interessados na depressão do nosso escudo. Mas também é possitivo que elles tem como base os proprios males orgânicos da economia nacional.

A abertura do crédito de 50 milhões de dollars na America e a perspectiva dos 990 milhões de marcos em obrigações allemãs mais ou menos negociaveis tem de determinar novas circunstâncias favoraveis ás valorizações do escudo, como temos dito. Mas não se pode ter nesses factos uma confiança illimitada, como alguns pretendem. As bases definitivas da melhoria cambial têm de ser o desenvolvimento do trabalho, da produção e da riqueza, dentro de uma conveniente ordem política e social. Estamos ainda muito longe de ter conseguido tæs vantagens.

Fizeram-se novas eleições e temos ahi um novo Congresso. Que poderemos esperar delle? Mais idoneidade e portanto mais efficia do que no anterior? Ninguem tem illusões a tal respeito.

O novo Congresso pode fazer o equilibrio orçamental pelo corte de mais de 150 mil contos nas despezas e pela criação de novas receitas procuradas principalmente nos impostos sobre os lucros e fortunas de guerra? Não o pode, porque isso oppõe-se absolutamente aos interesses dos partidos dominantes e dos financeiros e mercadores que juntamente com os politicos exploram a desgraça nacional. Não ha, pois, base para boas esperanças, nas actuais circunstâncias do paiz.

De que se pretende viver principalmente? Do crédito, como até agora. Por isso se trata de obter os 50 milhões de dollars na America. Por isso andam a envidar esforços para a realização de operações financeiras apoiadas nas reparações que temos de receber da Allemanha, estando outra vez anunciada uma que se levaria a cabo em Londres. Por isso continua a crescer a dívida flutuante interna — embora não publiquem os boletins — pelo menos á custa dos depósitos efectuados na Caixa Económica Portugueza. Por isso cresce sempre a dívida do Estado no Banco emissor, já por meio de augmentos da circulação fiduciaria, já por meio de diminuições, alias necessários nos créditos e descontos ao comércio e á industria.

O balancete do Banco de Portugal, apesar de atrasadissimo, já nos deixa ver o movimento das contas desde 1 de janeiro a 29 de junho do anno corrente, ou seja na segunda metade do anno económico de 1920-1921.

A conta do Thesouro, nessas datas, comprehendidos os bilhetes descontados particularmente era a seguinte, indo os valores em contos:

	1 de Janeiro	29 de Junho
Conta corrente.....	3.278.728\$90	18.768.461\$81
Emprestimo pelo contracto de 1918 e lei de 1920.....	498.000.000\$00	588.000.000\$00
Credito Agricola.....	2.650.900\$19	3.886.552\$21
Contractos diversos.....	112.896\$83	111.043\$14
Bilhetes do Thesouro — ouro..	1.920.000\$00	1.920.000\$00
Bilhetes internos descontados.....	4.285.000\$00	6.853.000\$00
	506.247.525\$92	619.539.057\$15

Vê-se, pois, que o Estado para continuar a fazer as suas tresloucadas despesas teve de aumentar em 113.300 contos a sua dívida no Banco de Portugal. E assim continuará a ser pouco mais ou menos, enquanto a situação política for na sua essencia o que é hoje, ao mesmo tempo que aumenta por outros lados a dívida flutuante. O deficit real nos seis meses não deve ter sido inferior a 150.000 contos, comprehendidos os fornecimentos não pagos.

O augmento da circulação fiduciaria no mesmo semestre não

foi proporcional ao da dívida do Thesouro ao Banco. Ela era de 611.002 contos no começo do anno. Em 29 de junho estava em 649.844 contos, o que representaria um aumento de 38 000 contos. Note-se de passagem que em 8 de junho ella chegara a 654.076 contos. A baixa do fim do mês deve ser mais aparente do que real. E' muito provável que haja um salto grande para mais no mês seguinte.

Como foi que a circulação fiduciária não aumentou proporcionalmente á dívida? Porque o Banco para fornecer o Thesouro teve outras impossibilidades. Por um lado os seus depósitos que eram de 25.260 contos em 1 de janeiro chegaram a 56.968 contos em 29 de junho. Por outro a conta de *letras do paiz e outras* que era de 139.128 contos baixou a 112.112 contos, o que deixou uma nova margem de 27.000 contos para serviço do Estado.

Q. J.

Curso de cambios, comparados

	Em 29 de Julho		Em 1º de Julho	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque.....	7 5/8	7 3/8	8 1/16	7 15/16
" 90 d/v.....	7 13/16	—	8 1/4	—
Paris cheque.....	5678	5702	5639	5650
Madrid cheque.....	15125	15163	15032	15082
Allemânia cheque.....	5108	5114	5108	5114
Amsterdam cheque.....	25700	25800	25610	25 55
New York cheque.....	85800	95000	85180	85320
Italia cheque.....	5362	5376	5377	5387
Suissa *	15443	15493	15352	15375
Libras.....	385000	405000	345000	375000



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

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

Os vapores fezem magnificas accommodações para passageiros. Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, comida à portuguesa cama, roupa, propinas a criados e outras despesas. Para carga e passageiros trata-se com os

AGENTES EM LISBOA: JAMES RAWES & C.^a — Rua do Corpo Santo, 47, 1.^o

NO PORTO: TAIT & Co. — Rua dos Ingleses, 23. 1.^o

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

Agentes da Norwegian Steamships Line Standard

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

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

PORTO — 52, Rua do Bomjardim — Tel. 746

Vapores a sahir do porto de Lisboa

Africa Occidental, via
Madeira, Las Palmas, Ter-
nerife



Vapor norueguês TELA.
Sahirá a 3 de Agosto.
Agentes, Marcus & Harting
Rocío, 50.



Africa Oriental

Vapor francês VILLE DE
ROUEN. Sahirá a 15 de Agosto.
Agentes, Henry Burnay & C.^a, R.
dos Fanqueiros, 10.



Africa Oriental
e Occidental

Vapor português MOÇAMBI-
QUE. Sahirá a 1 de Agosto.
Companhia Nacional de Navega-
ção, Rua do Commercio.



Anvers

Vapor belga DALMATIER.
Sahirá a 5 de Agosto.
Agentes, Henry Burnay & C.^a, R.
dos Fanqueiros, 10.



Anvers

Vapor belga GALLICIER.
Sahirá a 5 de Agosto.
Agentes, Henry Burnay & C.^a, R.
dos Fanqueiros, 10.



Anvers

O vapor alemão ATLAS.
Sahirá a 6 de Agosto.
Agentes, Marcus & Harting,
Rocío, 50.



Bordeus e Anvers

Vapor norueguês TRIUMF.
Sahirá a 11 de Agosto.
Agentes, Pinto Vasconcellos
Lt. Caes do Sodré, 52.



Brazil

Vapor brasileiro CAXIAS.
Esperado de 8 a 9 de Agosto.
Agentes, Pinto & Sotto Maior,
Rua do Ouro, 24.



Bremen

O vapor alemão FARO.
Sahirá a 5 de Agosto.
Agentes, Marcus & Harting
Rocío, 50.



Cadiz, Pireu, Beyrouth,
Jaffa, Smyrna e Mar-
selha

O vapor francês ROMA.
Sahirá a 1 de Agosto.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a
P. Duque da Terceira, 4, 1.^o



Hamburgo

Vapor alemão LONECK.
Sahirá em 8 de Agosto.
Agentes, Marcus & Harting
Rocío, 50.



Hamburgo

O vapor alemão TROSTBURG.
Sahirá a 15 de Agosto.
Agentes, Marcus & Harting
Rocío, 50.



Las Palmas, Rio de Janei-
ro, Santos Montevideo
e Buenos Aires

Vapor holandês ZEELANDIA.
Sahirá a 15 de Ago. to.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a
P. Duque da Terceira, 4, 1.^o



Leixões e Liverpool

Vapor inglês CUTHBERT.
Sahirá a 1 de Agosto.
Agentes, Garland Laidley & C.^a
T. do Corpo Santo, 10, 2.^o



Leixões e Liverpool

Vapor inglês FRANCIS.
Sahirá a 1 de Agosto.
Agentes, Garland Laidley & C.^a
T. do Corpo Santo, 10, 2.^o



Londres, Rouen e Anvers

Vapor norueguês PAN.
Sahirá a 9 de Agosto.
Agentes, Pinto de Vasconcellos
Lt. Caes do Sodré, 52



Madeira e Açores

Vapor português FUNCHAL.
Sahirá a 5 de Agosto.
Empresa Insulana de Navegação,
C. Sodré, 81, ?.



Madeira e Canárias

Vapor inglês AGUILA.
Sahirá a 5 de Agosto.
Agentes, Garland Laidley & C.^a
T. do Corpo Santo, 10, 2.^o



Madeira, Pernambuco, Ba-
hia, Rio de Janeiro, San-
tos, Montevideo e Buenos
Aires

Vapor inglês ARAGUAYA.
Sahirá a 9 de Agosto.
Agentes, James Rawes & C.^a, Maia
Real Ingleza, R. do Corpo Santo, 47



Norte da Europa

Vapor brasileiro MARANGUAPE.
Esperado a 5 de Agosto.
Agentes, Pinto & Sotto Maior,
Rua do Ouro, 24



Palermo, Pireu, Constan-
tinople, Varna, Bon-
tanza e Marselha

Vapor francês CANADA.
Sahirá de 14 a 15 de Agosto.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a
P. Duque da Terceira, 4, 1.^o



Pernambuco, Bahia,
Rio de Janeiro Santos
e Rio Grande do Sul

Vapor inglês SOMME.
Sahirá a 2 de Agosto.
Agentes, James Rawes & C.^a, Maia
Real Ingleza, R. do Corpo Santo, 7



Rotterdam

O vapor alemão SPICA.
Sahirá a 4 de Agosto.
Agentes, Marcus & Harting
Rocío, 50.



Vigo, Plymouth, Boulogne
e Amsterdã

Vapor holandês LIMBURGIA.
Sahirá a 14 de Agosto.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a
P. Duque da Terceira, 4, 1.^o

PÓS DE KEATING

AMATAM

FILHOS BARATAS PERCEVÉDOR PULGAS TRACAS

MORTOS TODOS MORTOS

DEPOSITO PARA REVENDA
103 Ruas dos Fanqueiros
TEL. C. 1717 LISBOA

OLYMPIA

RENDEZ-VOUS MUNDANO

O grande sucesso

A NOVA AURORA

(Ou as aventuras de Cheri-Bibi)