

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

Contendo uma PARTE OFICIAL dos Ministérios do Comércio e Comunicações e das Colônias 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 — MÁRIO FERREIRA MENDES — DR. QUIRINO DE JESUS

— MANOEL ANDRADE GOMES

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

17.º do 34.º anno

LISBOA, 1 de Setembro de 1921

Número 809

SUMMARIO

Um provisório inadmissível, por J. Fernando de Sousa	243
A crise económica, por Quirino de Jesus	249
Ministério do Comércio e das Comunicações. — Dois decretos	250
Viagens e transportes	250
Notas de viagem — III	251
Dois novos tipos de locomotivas	252
Os resultados de administração das Companhias francesas desde 1913	253
As carruagens-leitos na Alemanha	253
Um instrumento utilíssimo nas locomotivas	253
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses — Relatório	253
Parte Financeira	
Bolotim comercial e financeiro	254
Gotações na Bolsa de Lisboa	255

Um provisório inadmissível

O terrapleno da Alfandega

A proposta de lei sobre caminhos de ferro ainda não apresentada e cuja analyse iniciámos no numero anterior contém n'um ultimo artigo (*in causa venenum*) disposições infelizes e absolutamente inadmissíveis.

Como é que se vai manipular (*sic*) todo o tráfego internacional n'um terrapleno cujo muro de caes não é acostável? Como é que se vão tirar á Administração do Porto de Lisboa armazens que lhe foram entregues para que no serviço do porto houvesse a conveniente uniformidade? Como se auctoriza a Companhia a prolongar linhas que estão há muito prolongadas? Como se suscita uma vegetação parasitária de barracões em frente do edifício pombalino? E finalmente, porque se vem estorvar a execução do plano, de transcidente importância, da construção de uma estação central e marítima no terrapleno da Alfandega, único local onde pode ser construída em boas condições e desde já, sem esperar pela remoção do Arsenal e pela conclusão das obras marginais entre a Alfandega e Santos?

As linhas de Santa Apolónia estão prolongadas até ao terrapleno da Alfandega, e a sua exploração, não só até alli, mas até Alcantara quando cessou a interrupção entre a Alfandega e o Caes do Sodré, foi concedida á Companhia por alvará de 9 de abril de 1887, comprehendendo a concessão do ramal de Cascaes, a da chamada *linha urbana* de Campolide a uma estação central no Rocio e de uma ligação facultativa entre Caxias e o Cacem.

Pouco antes, por alvará de 7 de julho de 1886,

fóra-lhe concedido o ramal de Santa Apolónia a Benfica, que ficaria constituindo a linha de circumvalação e suprindo, para as relações entre a parte oriental e a occidental do porto, a linha marginal, em quanto não se podessem unir os troços separados, que existiam.

Assim se constituiu o grupo de linhas suburbanas de Lisboa com as respectivas ligações e se procurou trazer o movimento de passageiros e bagagens ao coração da cidade.

Eram enormes as dificuldades de construção. Não podia a nova estação do Rocio ter a deseável vastidão. Demandava o seu estabelecimento expropriações caríssimas e obras dispendiosas para lhe dar acesso por meio de rampas, escadas e ascensores. Havia que construir um tunnel de 2.500m, pouco agradável de transpôr e origem de considerável despesa de iluminação dos comboios.

Em cada um dos sentidos era forçoso vencer entre o Rocio e Braço de Prata uma forte rampa, que junta ao alongamento do percurso tornava onerosa a tração, por vezes difícil para comboios pesados.

Apezar d'esses inconvenientes, construiu-se a estação e o sistema de linhas com ella conjugado, comprehendendo os triangulos de ligação proximo de Campolide e Braço de Prata, que tornavam possível a passagem directa em qualquer sentido de umas para outras linhas.

Ao cabo de alguns annos começou a fazer-se sentir a insuficiencia da estação do Rocio, apezar de se restringir n'ella o serviço de recovagens.

Não admira pois que revivesse a idéa de construir á beira do rio uma estação central, prevista no plano do porto, que ao mesmo tempo servisse o tráfego marítimo de passageiros.

Os conhecidos incidentes das obras do porto de Lisboa, a que por mais de uma vez nos referimos, deram logar a que ficasse incompleto o troço central de 1.ª secção e portanto a que ainda hoje não haja linha directa entre os diversos caes, tendo as mercadorias que vão de uns para outros de circundar a cidade por Alcantara, Campolide e Braço de Prata.

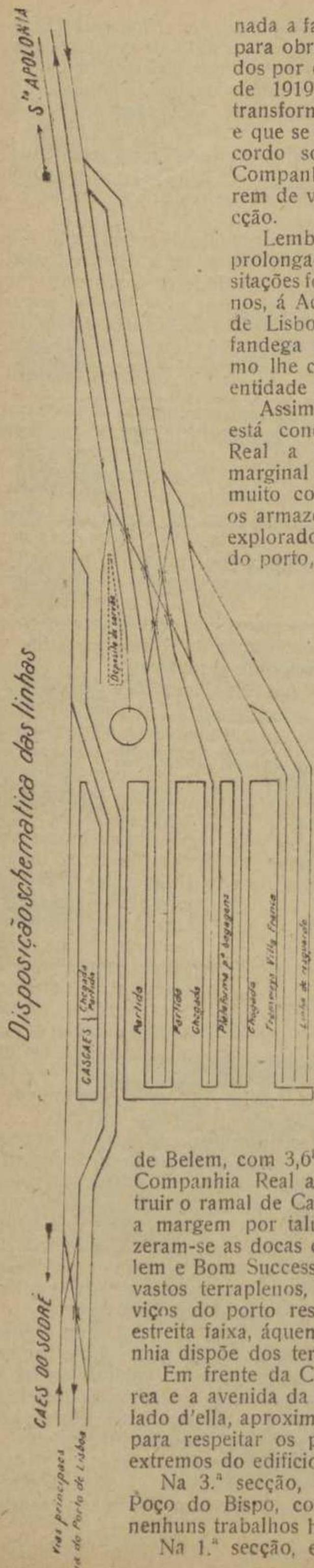
Quando o correr do tempo evidenciou a necessidade de remediar esse mal, foram todos concordes em considerar condição essencial e prévia a remoção do Arsenal de Marinha para a margem esquerda, com vantagem do seu proprio serviço. Ao mesmo tempo tornava-se cada dia mais imperiosa a urgencia das obras da 3.ª secção do porto, Santa Apolónia ao Beato, das quais depende o alargamento da estação e o bom serviço ferroviário de mercadorias em Lisboa.

Celebrou a Administração do porto um acordo com a Companhia Real ácerca da troca de terrenos na 2.ª secção por outros que se conquistem na 3.ª, acordo vantajoso para ambas as partes. O decreto de 10 de maio de 1919, embora com imperfeições, concedeu a dotação para obras, urgindo efectuá-las.

Porque se espera? Que teia de Penélope se faz e desfaz nas regiões burocráticas e na finança oficial, que não deixa realizar melhoramento de transcendência tal?

Foi agora apresentada uma proposta de lei desti-





nada a facilitar os emprestimos para obras do porto, auctorizados por decreto de 10 de maio de 1919. E' preciso que se transforme em lei quanto antes e que se torne effectivo o acordo sobre terrenos com a Companhia Real para se atacarem de vez as obras da 3.^a secção.

Lembrarei ainda que após prolongadas reluctancias e hesitações foram entregues, ha annos, á Administração do porto de Lisboa os armazens da Alfandega para os explorar, como lhe competia e não a uma entidade puramente fiscal.

Assim, pois, se desde 1887 está concedida á Companhia Real a exploração da linha marginal; se esta se acha ha muito construida por ella; se os armazens da Alfandega são explorados pela Administração do porto, a que vem o famoso art.^o 4.^o da proposta, auctorizando o que já está auctorizado e feito, e desfazendo o que se fez e bem?

E' sabido que as obras do porto de Lisboa foram divididas em 3 secções. A primeira entre Santa Apolonia e Alcantara, com 5^{km},3 d'extensão, foi a que teve a precedencia na execução, ficando porém incompleta entre a Alfandega e Santos.

Ultimamente operou-se n'ella a importante transformação da doca de Alcantara.

A 2.^a secção, Alcantara á Torre

de Belem, com 3,6^{km}, foi executada pela Companhia Real a fim de poder construir o ramal de Cascaes. Regularisou-se a margem por taludes empedrados, fizaram-se as docas de Santo Amaro, Belem e Bom Successo e conquistaram-se vastos terraplenos, ficando para os serviços do porto reservada apenas uma estreita faixa, á quem da qual a Companhia dispõe dos terrenos para a venda.

Em frente da Cordoaria a linha ferrea e a avenida da India, construída ao lado d'ella, aproximaram-se da margem para respeitar os pavilhões avançados extremos do edificio.

Na 3.^a secção, Santa Apolonia ao Poço do Bispo, com 3,5^{km} d'extensão, nenhuns trabalhos ha feitos.

Na 1.^a secção, entregue á Adminis-

tração do porto, não tardou em fazer-se sentir a falta de caes acostaveis e d'espaço coberto para armazagem das mercadorias.

Transformaram-se os taludes empedrados da doca de Alcantara em muros acostaveis e rebaixou-se o fundo á cota 8" de modo que se tornou acessivel a navios de grande calado e se crearam cerca de 2 k. de caes.

Tem-se construído muitas dezenas de milhares de metros quadrados de armazens e entregaram-se á Administração do porto os velhos armazens pombalinos da Alfandega, como era razoavel para assegurar a unidade d'exploração.

Tanta era a escassez d'espaço na parte da 1.^a secção entre Santa Apolonia e a Alfandega, que a recrava em que primeiro se colocára um desembarcadouro fluctuante em frente do Arsenal do Exercito foi aterrada construindo-se um muro acostavel na frente, segundo o alinhamento geral do caes.

Por isso foi reconhecida ha muito a necessidade de levar a effeito as obras da 3.^a secção, que tomam em boa parte a frente da estação de Santa Apolonia.

Essa estação quasi exclusivamente destinada hoje ao serviço de mercadorias de pequena velocidade, é um extenso e estreito bêco, sem terrapleno vasto, sem armazens sufficientes, sem feixes de linhas para estacionamento e classificação de material, composição e decomposição de comboios, sem outro acesso á via maritima que não seja a acanhada ponte-caes, quasi exclusivamente destinada a descarga de carvão. O acesso pela estreita rua que serve os caes de mercadorias e na qual se estorvam mutuamente carroças e electricos, é detestavel.

As officinas, acanhadas e encravadas na estação, concorrem para lhe agravar a deficiencia.

Assim pois, o serviço da estação é difficult, oneroso e deficiente.

E' das más condições da estação que derivam atrasos, despezas inuteis, aparentes deficiencias de material, que não existiriam com installações amplas e bem ordenadas.

Dos melhoramentos necessarios em Lisboa é a ampliação da estação de Santa Apolonia um dos mais importantes para a vida commercial e industrial da cidade. Esta ampliação só é possivel pela conquista de amplo terrapleno entre a actual linha de caes e o alinhamento das obras projectadas na 3.^a secção.

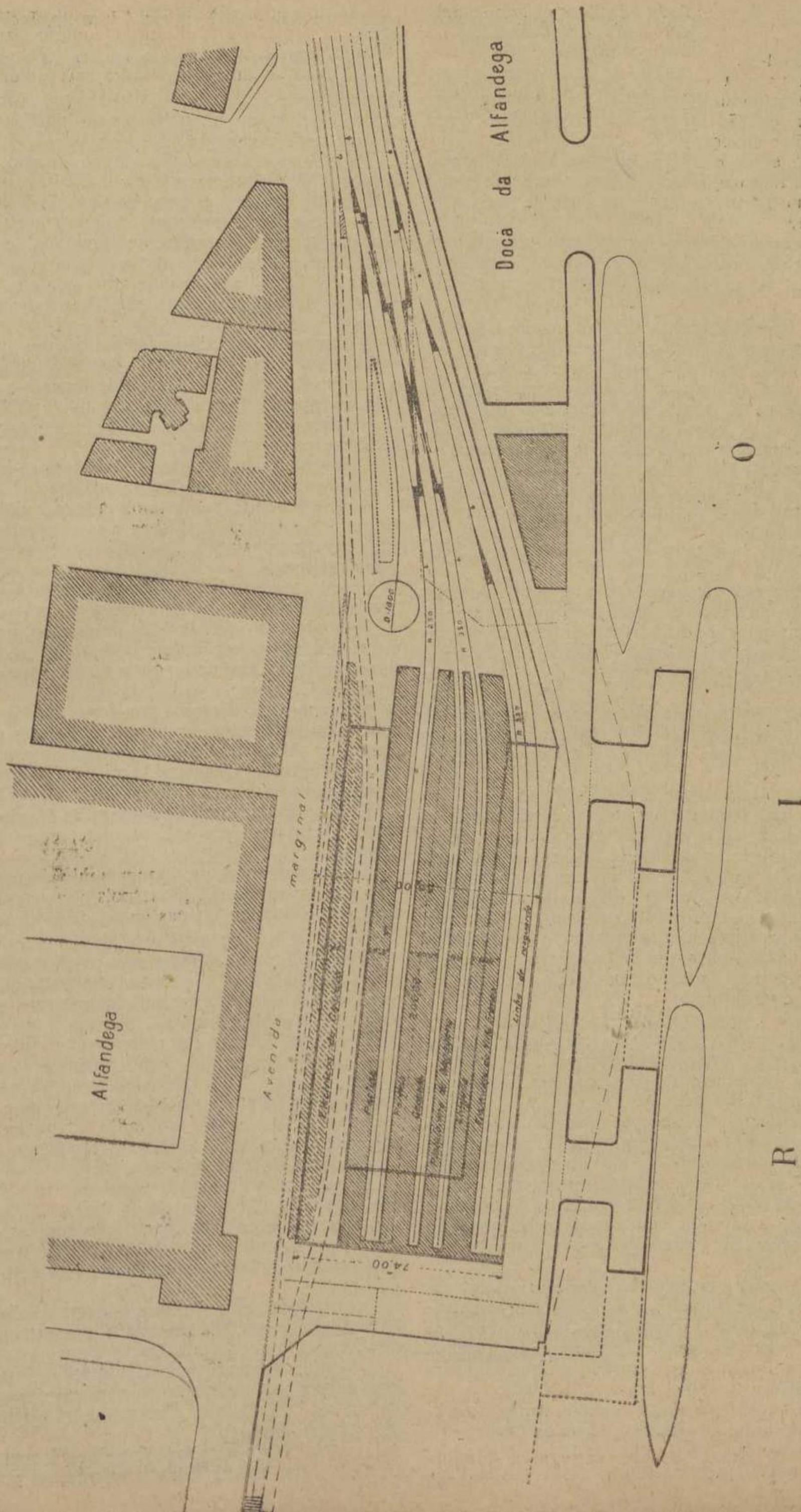
O zeloso e competente engenheiro que está á testa da exploração do porto, o sr. Ramos Coelho e os seus intelligentes e dedicados cooperadores, estudaram atentamente o plano das respectivas obras, tendo em conta as lições da experientia, e lograram obter a publicação do decreto dictatorial de 10 de maio de 1919, que lhes proporcionava os meios para as realizarem.

Pela sua parte a Direcção da Companhia Real fez elaborar, de acordo com o plano das obras do porto, o projecto de ampliação da estação, baseado na rectificação da margem e na remoção das officinas para o Cacem.

Figuram n'elle os caes com armazens para serviço maritimo, depositos de carvão, armazens para o serviço fluvial e grandes feixes de vias de tiragem e estacionamento.

Projecta-se o alargamento das ruas de acesso exterior: rua Santa Apolonia, Calçada da Cruz da Pedra e rua de Xabregas.

A realisação d'esta obra importantissima é facilitada pelo acordo celebrado entre a Administração do porto e a da Companhia. Cede esta áquella terrenos na 2.^a secção além de Alcantara, e recebe-as em troca no novo terrapleno para poder ampliar a estação. Da futura doca de Xabregas para montante até á que haverá no



Poço do Bispo diversas obras se planeiam, cujo projecto definitivo está sendo elaborado. E' inutil por agora enumeral-as.

Basta instar pela prompta realização, auctorizada por lei, do troço de Santa Apolonia a Xabregas, de modo que a estação de Lisboa-P. corresponda á sua importantissima função.

Para quê então estragar um plano racional e suscitar um abarracamento ignobil com o cunho do eterno provisório em digna symetria com a eterna barraca do Sul e Sueste?

Vae a Companhia fazer á frente uma estacada para atender essa deficiencia? Para quê, se em Santa Apolonia vae ter as convenientes instalações marítimas definitivas?

Demais, importa lembar que os navios não vão atracar sucessivamente a diversos caes para deixar ou receber em cada um d'elles parte da sua carga.

Quando esta se compõe de diversas mercadorias, é a camionagem do porto que efectua a distribuição.

Por outro lado, assim como não é admissivel a intrumissão d'empresas fornecedoras de vagões para alugar nos transportes dos caminhos de ferro, também se não comprehende que a unidade dos serviços do porto seja destruída pela entrega aos Caminhos de ferro de dependencias do mesmo, que para assegurar aquella unidade deixaram d'estar sob a gerencia da Alfandega.

A via ferrea está prolongada desde Santa Apolonia até ao referido terrapleno, aguardando que a remoção do Arsenal e a conclusão das obras entre a Alfandega e o Caes do Sodré permitam a continuidade da via e portanto o facil serviço de transportes ao longo do porto.

Pode-se lá admitir que agora se vá instalar um serviço provisório num terrapleno a que não corresponde muro acostavel e que n'ele se construam miseraveis barracões?

Bem basta o que já por lá se tem feito.

Quando em 1906 se discutiu acaloradamente a questão do local para a estação fluvial do Sul e Sueste, projectada n'aquele terreno pelo distinto engenheiro Santos Viegas e fendo á frente um embarcadoiro flutuante, objectava-se que o edificio ligeiro, mas de bom aspecto, que se pretendia construir, destoaria da grave e severa architectura pombalina, que importava respeitar. E ha-de-se ir agora consentir barracões para armazens onde uma elegante construcção de ferro, vidro e tijolo pareceu má?

Não e não. Aquelle local é o mais proprio para uma estação central e marítima de passageiros, construída em terreno livre e desembaraçado.

Essa obra é realisavel desde já e tem a ligação assegurada com Santa Apolonia.

O ante-projecto d'estação central, elaborado pelo distinto engenheiro o sr. Antonio Bello, de que aqui demos notícia minuciosa foi por elle profundamente modificado, barateando-o, deixando de contar com o movimento da linha de Oeste para a nova estação e não esperando para a sua construcção pelas obras do porto em frente da praça do Commercio e do Arsenal.

Se para a nova estação se transferirem os serviços das linhas de Leste e Norte, a do Rocio será sufficiente para o da de Oeste: Cintra-Torres, Torres-Figueira e Alfarellos e circumvalação, deixando-se de trazer os respectivos comboios á nova estação central, como era a primitiva idéa.

Para isso, projectava-se em Alcantara uma nova ligação cara da linha de Cascaes com a de Oeste, passando por baixo da avenida 24 de Julho.

Deve-se notar que o percurso desde a Alfandega

até Campolide excederia em 4 k. o do Rocio a Campolide.

Querendo trazer o movimento da linha de Oeste á estação central poder-se-ia aproveitar a linha de circumvalação e a ligação de Chelas com Xabregas. O excesso de percurso em relação ao itinerario por Alcantara seria apenas de 1,5 k.

Pode se, pois, prescindir d'esse itinerario, e prever apenas a ligação com o Caes do Sodré para serviço da linha de Cascaes, quando haja para isso terrapleno.

A carta schematica acima publicada mostra a situação das diversas estações de caminhos de ferro em Lisboa e das linhas que as servem, dando perfeita idéa da sensivel igualdade de itinerarios da linha de Oeste à estação central projectada por Alcantara ou por Xabregas.

Assim, pois, o ante-projecto primitivo podia ser modificado, reduzindo a largura da estação, diminuindo o numero de vias necessarias e destinando-a a um serviço de topo da linha de Leste.

Poderia ser executada desde logo sem esperar pela rectificação da margem para juzante.

Quando esta se efectuasse, prolongar-se-hia a linha de Cascaes, cujo serviço ficaria proposto.

A gravura que publicamos mostra a situação das diferentes estações de Lisboa e as suas relações pela linha de circumvalação. São importantes as economias assim realisadas.

Poupa-se com efeito uma via entre a Alfandega e Alcantara, bastando 3 em vez de 4.

Diminuem-se as dimensões de estação, grande numero de vias de resguardo, e manobra e reduz-se assim consideravelmente a obra de atravessamento da praça do Comercio.

Suprime-se a ligação por tunel de via dupla na concordancia directa da linha de Cascaes com a de Oeste em Alcantara, tunel que teria de prolonnar-se até á estação de Alcantara-Terra para não prejudicar o movimento das ruas atravessadas.

Evita-se a consideravel despesa da segunda via no troço Alcantara-Terra a Campolide, em que ha dois tuneis.

Tal despesa, com um alongamento de percurso de 4 k., não se justificaria. Fique pois a estação do Rocio consagrada ao serviço das linhas de Oeste e circumvalação.

Outra fonte de avultadas reducções de custo encontrou o distinto engenheiro Antonio Bello num alvitre que lhe ocorreu e que nenhum inconveniente offerece para o serviço da estação.

Em vez de colocar, como no primitivo ante-projecto, o pavimento subterraneo, onde ficam as vias e plataformas, á cota — 5", o que exigia a construcção de uma forte soleira geral de formigão armado para resistir á subpressão das aguas infiltradas, fixou lhe, no novo projecto, a cota de 3" abaixo do pavimento da praça, ou 3" acima do zero hydrographico.

O pavimento do grande vestibulo e suas dependências fica pois 2,5" acima do da Praça do Commercio, dando acesso ao edificio por alguns degraus, o que não tem inconveniente e antes dá mais elegancia ao edificio.

Consegue-se assim consideravel reducção do custo da obra.

No projecto, cuja planta e eschema das ligações das linhas publicamos, fica prevista a ligação com o ramal de Cascaes, que permite trazer á nova estação o seu movimento, deixando no Caes do Sodré um simples apeadeiro e poupando ahi a construcção de uma estação definitiva. Essa ligação effectuar-se-ha quando esteja removido o Arsenal.

A architectura da estação obedecerá, como no anterior projecto, ao estylo das construcções pombalinas,

ficando recuada em relação ao alinhamento delas, o que deixa o torreão desafrontado e permite a previsão de um largo de acesso privativo da estação.

A parte o menor numero de linhas e plataformas e o acesso pelos dois lados substituído pelo tipo d'estação de topo, tendo por subsidiaria para deposito de material a de Santa Apolonia, a disposição é sensivelmente a do plano anterior. Ha o pavimento subterraneo para este serviço de comboios, com escadas e ascensores e com plataforma especial para bagagens; pavimento terreo com bilheteiras, despacho e entrega de bagagens, salas de espera, restaurante e outras dependencias, e os 3 andares superiores para hoteis e escriptorios de grande valor locativo.

Prevêem-se duas estacadas avançando 26", para atração dos grandes vapores de passageiros até 12" de calado, facultando as relações directas entre o caminho de ferro e a via marítima.

As plataformas subterraneas de passageiros, com 1" de alto para commodidade de acesso das carruagens, ficam á cota de 4" sensivelmente ao nível das grandes praias-mares.

Entre as plataformas basta a betonilha em que assentam as vias para evitar infiltrações. Vê-se pois quão dispensavel é a custosíssima soleira geral do primitivo plano, reduzida a uma estreita faixa na zona correspondente ao serviço do ramal de Cascaes, que tem de ficar mais baixa para a passagem sob a Praça do Commercio e suas ruas lateraes.

No piso subterraneo, com 80" de largura, superior em 6" á do edificio, haverá 10 vias e 5 plataformas de 200" de comprimento. Uma, ao norte, com 10" de largo, é para o serviço do ramal de Cascaes; outra ao Sul, com 10", destina-se aos tranvias de Villa Franca; nas 3 intermedias, tendo respectivamente 8, 10 e 5", far-se-ha o serviço de passageiros e bagagens dos comboios de longo percurso.

São previstas, entre a estação e Santa Apolonia, além das 2 vias principaes, 2 outras de serviço, seguindo rebaixadas 5" em trincheira aberta até Santa Apolonia.

No ante-projecto foi cuidadosamente estudado e justificado o sistema de fundações sobre estacaria, que transmite as cargas ao terreno firme.

Assim se desfazem todas as apreensões que possa suscitar uma construcção relativamente pesada n'aquelle local. Já em artigos anteriores demos sobre esse aspecto do problema esclarecimentos suficientes.

Resta examinar a exequibilidade da obra sob o ponto de vista financeiro, o que faremos n'outro artigo

J. Fernando de Sousa

1921

A crise economica

Desde ha annos a esta parte vimos apresentando juizos tristíssimos a respeito da situação economica e financeira de Portugal, fazendo frequentemente prognosticos lugubres ácerca da marcha da tremenda crise que vimos atravessando.

O pessimismo, que muitos nos atribuiam, estava nos factos positivos e de modo algum em nós mesmos.

A verdade é que no fim de tudo, os males veem sendo até maiores do que previramos.

A crise vae entrando agora no seu maior auge, correspondendo muito bem ao que enunciaramos dizendo que se o anno de 1920 havia sido o mais grave de toda a nossa historia economica, o de 1921, seria peor do que elle e tão mau que provavelmente

determinaria a inevitável reacção da natureza contra os factores de morte e de ruína.

O nosso commercio de importação, se exceptuarmos o do trigo que está nas mãos do Governo, fundamentalmente, apresenta uma paralisação geral que, ao mesmo tempo que torna critica a vida de uma classe numerosa, traz a decadencia das receitas alfandegarias, com efeitos pessimos sobre o Thesouro. Como se pode importar muito, quando se produz pouco, se exporta cada vez menos, os consumidores estão cada vez mais pobres e mais retrahidos e as instabilidades cambiaes podem causar enormes prejuizos n'uma só operação?

Muitas das industrias do paiz, mas especialmente a de tecidos, vêem tambem chegando, por circunstancias que em parte são as mesmas, ao periodo das maiores adversidades. Algumas fabricas estão fechadas, outras só trabalham trez ou quatro dias por semana, muitas d'ellas estão ameaçadas de um proximo encerramento. Não teem compradores para os seus produtos e não podem acumular mais os *stocks*. Muitas pequenas industrias vão-se estiolando ou morrendo, até porque não podem resistir á lei dos coeficientes de contribuição industrial. Por motivos analogos e ainda pela accão do imposto do sello, as empresas editoras vão-se finando, com varias consequencias para o progresso intelectual do paiz.

A producção agricola, elemento supremo da nossa vida económica vae decrescendo n'aquillo que ella tem de fundamental: o fornecimento de subsistencias. A do trigo, que em 1920 accusava a continuação da decadencia, é miseravel em 1921. Talvez pouco passe de metade da que tivemos em 1920. A causa principal d'este declinio, que se estende ao milho e ao centeio, é a restrição cada vez maior das sementeiras.

Aquellas producções de terra que menos se ligam com a alimentação publica — a do vinho e a da cortiça, — teem-se desenvolvido, não para vantagem do paiz, mas em certa maneira para desvantagem, porque as dificuldades dos mercados externos lhes deram golpes formidaveis na exportação. Esta diminuiu semelhantemente nas conservas de peixe e nos artigos coloniaes. Ainda acresce que desde ha annos para cá uma parte dos exportadores, longe de trazerem para o paiz o producto das suas vendas, em função natural de economia, acumulam o ouro, em proporções consideraveis, nos bancos estrangeiros, ou para fugirem a maiores catastrophes em Portugal, ou para depois venderem as cambiais com maiores premios.

Essa fuga do dinheiro que devia secundar a producção nacional revela-se tambem cá dentro com as proprias notas do Banco. Numerosos particulares, principalmente nos campos, guardam grandes quantidades de bilhetes, sendo possível que estejam enthesourados dezenas e dezenas de milhares de contos. A maior parte das notas que veem aos depositos e á circulação andam em agiotagens de todas as especies e em operações que apesar da sua pequenez relativa absorvem sommas enormes pela inchação medonha dos preços. Nenhuma foram para o fomento.

A operação bancaria preferida continua a ser a da agiotagem. Agiotam com o papel cambial e com os proprios fornecimentos de créditos, em que exigem juros elevados e muitas vezes participações nos lucros. Nenhum banco portuguez estimula ou favorece a producção ou o barateamento da vida. Todos fazem precisamente o contrario.

As companhias que exploram serviços publicos pretendem ir aumentando sempre as suas tarifas. Directa ou indirectamente incitam os seus operarios a intervir com proveito proprio para que esse resultado seja atingido.

As classes obreiras não cessam de fazer exigências de maiores salários. Esta perturbadora tendência, ligada com todas as outras, apenas principia a ser modificada pela nova adversidade da diminuição do trabalho, que por seu turno irá levando muitos a prestar serviços com menores remunerações.

Por cima de tudo isto a governação continua, como é inevitável dentro do actual sistema de engrenagens, a ser peor do que nunca. O ministerio do sr. Barros Queiroz é mais funesto do que os anteriores por ser o ultimo. Quem vier depois d'ele na mesma desordem política e administrativa será ainda mais nefasto.

O governo, apezar de todas as palavras e de certos desejos do sr. Barros Queiroz, mantém de facto as despesas ruinosas que veem de traz. Acaba de obter da Camara dos Deputados, na lei dos duodecimos, apenas o ridículo preceito de que o poder executivo, enquanto não for aprovado o orçamento de 1921-22, não poderá fazer nenhuma nomeação nem promoções no exercito, na armada e no funcionalismo civil, salvo mediante resolução do Conselho de Ministros e voto afirmativo do ministro das finanças. Como se esta regra elástica, ainda aplicada com todo o rigor, pudesse trazer algum resultado apreciável n'um orçamento em *deficit* muito superior a 300 000 contos!

Mas ainda se o Governo apenas fizesse a má obra de conservar todas as despesas existentes, apesar de ruinosas! O Governo tende a aumental-as em condições graves. Aparecem a cada momento propostas de projectos de lei com esse fim. Algumas são de grande vulto. Os ministros do comércio e das finanças querem um empréstimo de 36.000 contos para as obras do porto de Lisboa. O primeiro d'elles quer uma nova concessão á Companhia das Aguas de Lisboa, prorrogando o monopólio e abrindo-lhe caminho de garantias de juro para ella chamar a si, em execução de novas obras, dezenas de milhares de contos de empréstimos, que terão de ser pagos pelos consumidores, isto é, pelos contribuintes. O Governo e o parlamento alargam o crédito agrícola, em mais 10.000 contos, por empréstimo no Banco, para os fornecerem com riscos aos donos de vinhos sem saída possível. Para as *indemnizações* pede-se um crédito de 4.500 contos. Vão mais 1.000 para os famosos bairros sociais. Os *fomentos* que andam planeados por este gosto não tem conto, como o não tem os alargamentos de vantagens que se pedem ao parlamento para serventuários e pensionistas do Estado. O *deficit* tende a ir, portanto, para mais de 400.000 contos com rapidez.

Paralelamente a uma tal desordem duplicam-se as taxas do sêlo, mandam-se pagar em ouro todos os direitos de importação, quere-se o agravamento dos coeficientes da contribuição predial e industrial e pretende-se crear uma nova dívida externa de 50 milhões de dollars na America, mobilizar as obrigações da indemnização alemã como aumento do nominal da dívida garantida pelo Estado e fazer emissões colossais de novos títulos de 6%. interno para liquidarem com tudo isto as contas do grande regaço anterior e poderem fazer face ás outras ainda maiores que estão no horizonte.

Inconsciencia, imprevidencia, loucura, desperdício, *deficit* crescente, dívida progressiva, ruina cada vez maior, eis o que ainda e sempre se vê nas regiões governativas d'este infelizíssimo paiz de partidarismo, agiotagem e mizeria onde a população decresce, a produção diminue e a riqueza desaparece. Quando e como virá a reacção da prospera natureza contra uma tão espantosa derrocada?

Quirino de Jesus



Ministério do Comércio e Comunicações

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Atendendo ao pedido da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e com o acordo de todas as empresas ferroviárias, manda o Governo da República, conformando-se com o parecer da Junta Consultiva de Caminhos de Ferro, que ao § 1.º do artigo 21 da Tarifa Geral aprovada por Portaria N.º 2129 e publicada no Diário do Governo N.º 17 (1.ª série) de 21 de Janeiro de 1920, seja adicionado «malas ou caixas com amostras pertencentes a caixeiros viajantes, quando não contenham objectos de ouro, prata ou outros metais preciosos, joias ou pedras preciosas».

Paços do Governo da República em 13 de Agosto de 1921.
Francisco José Fernandes Costa.

Tendo o Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado comunicado que o troço do Caminho de Ferro compreendido entre Tamega e Chaves (Santo Amaro) deve ser brevemente aberto á exploração:

Manda o Governo da República, pelo Ministerio do Comércio e Comunicações, que uma Comissão composta dos Engenheiros Antonio José Dantas, Alvaro Aurélio de Souza Rego, e António Teixeira Queiroz Botelho Castro e Vasconcelos, proceda com urgência á vistoria do referido troço.

Paços do Governo da República em 19 de Agosto de 1921.
Francisco José Fernandes Costa.

VIAGENS E TRANSPORTES

Abertura á exploração da estação de Chaves

No dia 28 do mês fundo foi aberta á exploração, com a assistencia dos funcionários superiores da Direcção do Minho e Douro, representantes do Governo, autoridades do distrito de Villa Real, e grande numero de inviduos de todas as classes que manifestaram o seu regozijo pelo importante melhoramento, a estação provisória de Chaves, no terminus da linha do Valle do Corgo, a qual só desempenha, por enquanto, o serviço de passageiros e bagagens.

Os apeadeiros de Paranhais e de Moure, bem como a estação de Tamega do lanço de Vidago a Chaves continuam habilitados a desempenhar todo o serviço de passageiros, bagagens e mercadorias em grande e pequena velocidade.

As distancias de aplicação de e para as referidas estações e apeadeiros são as correspondentes á estação de Vidago aumentadas das que constam do quadro inserto no Aviso ao Pùblico c. n.º 34 de 24 de agosto último.

Caixas com amostras dos caixeiros viajantes

A Companhia Portuguesa publicou um 1.º aditamento á tarifa geral segundo o qual a partir de hoje são consideradas como bagagens para o efecto da aplicação das disposições constantes do art.º 21.º da tarifa geral, as malas ou caixas com amostras pertencentes a caixeiros viajantes, quando não contenham objectos de metais preciosos, joias ou pedras preciosas.

Notas de viagem

III

Notas, sem notas. — Os passaportes. — Uma contradição que não existe. — Hotels em Portugal e no estrangeiro. — O que devíamos fazer e o nada que temos feito. — Um bello hotel. — Banhistas à força.

Por mais que o queiramos, as «notas» d'esta vez carecem de interesse porque... nos enganámos, nós e toda a gente que veio fóra da sua terra á busca de tratamento e distração; julgámos vir em pleno verão, em plena estação de villegiatura, e viemos em rigoroso inverno, com o céu como chumbo, a chuva a cahir, o vento a fustigar-nos, os trovões a rugirem e o frio a fazer-nos tirar das malas e envergar á pressa os fatos de rigoroso inverno.

Temos assim espaço para tratar de assuntos que, relacionando-se com a viagem altamente interessam ao nosso paiz.

N'estas «Notas» do numero passado, notou-se aqui que tendo-se acabado já os passaportes entre a França e a Inglaterra e a Belgica, era ocasião de se tratar, e sem demora, de se conseguir igual acordo com a vizinha Hespanha como preparativo para, quando — o que não será sem tempo — esta abula esta injustificável medida nas suas relações com a França, o nosso paiz poder desenvolver as suas relações, no que se refere ao transito de passageiros, para e da Europa Central.

Fomos o primeiro jornal que se ocupou do assunto; mas a nossa voz é tão fraca que mesmo os collegas, diarios que trocam com a nossa revista nada disseram sobre o assunto.

Só no seu numero de 22 o «Paris Notícias» trata do caso e insistentemente reclama que d'elle tratem também os nossos dirigentes, sendo urgente resolvê-lo.

E tanto mais urgente isto é que se sabe temos que contar com a relutância da Hespanha que demorará, quanto possível, a resolução, sabido como é quanto esse paiz teme a invasão das ideias bolchevistas, sem ver que não é pelas fronteiras vigiadas que n'elle podem entrar os que o pretendam fazer para semear esse tormento nas suas populações, algumas já bem agitadas pelas questões sociaes internas, sem necessidade de investimento exterior.

E a tanto vae esse receio dos nossos vizinhos que — facto que ignoravamos e de que tivemos conhecimento pelo artigo do «Paris-Notícias» a que nos estamos referindo — até prohibiu a entrada em Hespanha dos innocentes grupos de turistas que vinham de França nos auto-cars da Companhia do Midi, trez vezes por semana, vizitar as povoações hespanholas da vertente sul dos Pyrénées.

Ha, pois, que contar com as dificuldades do governo de Madrid, para se rezolver este assunto que tanto nos interessa, sujeitos, como estamos n'este Occidente da Europa, á passagem obrigatoria por fronteiras hespanholas.

Nos Congressos de Caminhos de Ferro a que temos assistido, em Londres, em Washington e cremos que no de Berne tem-se sempre alludido ás dificuldades que as exigencias aduaneiras nas fronteiras representam para o desenvolvimento do serviço internacional; mal pensavam, n'esse tempo, os oradores que então reputavam «as alfandegas fronteiriças como inimigas dos caminhos de ferro» (como ouvimos proclamar n'um d'esses congressos) que outro inconveniente muito maior se ergueria a impedir a passagem nas fronteiras. Fazer abrir ou mesmo esvaziar as malas é muito molesto, mas ter que se munir d'um do-

cumento que é trabalhoso para obter e custoso nos gastos que origina, é muito peior.

Porque, estas duas qualidades revestem o passaporte, para portuguezes, sobretudo.

Se em França com 5 francos se obtém um passaporte (que custava ha um anno 60 centimos), em Portugal esse documento custa mais de 14,00 escudos, o que, com os «vistos» dos consulados, se eleva a perto de 60,00 escudos.

Ha, pois, que acabar com esta estupida, inutil e vexatoria barreira — pura muralha da China — entre o nosso paiz e o resto da Europa e Americas; e em quanto isso se não conseguir, escusado é pensar em comboios rápidos internacionaes, porque o movimento de passageiros não os justifica.

Os que temos ainda sobram, para os rares que vão a Paris abastecer-se de artigos de modas para os seus armazens, e de lá para cá, enquanto tivermos passaportes e não tivermos hoteis, o turismo não passará, para nós, de um ideal irrealizavel.

A propósito de hoteis, recebemos uma nota de um assignante, dos mais queridos porque o é ha trinta annos, em que se põe em relevo maior certa contradição entre a «Carta de Paris» do nosso solicito correspondente, publicada no numero passado e o que, logo a seguir dissemos nestas «Notas», a tal respeito.

Tal contradição não existe porque o nosso colaborador parte do principio de que, *não havendo melhor* bom é pôr em evidencia o que vamos tendo de sofrível, e nós achamos que *tudo que temos* é insuficiente porque não se comprehende que uma capital como Lisboa não tenha um, dois, trez e mais hoteis como os tem as outras capitais; e Porto e Coimbra não tenham já ha muito, tambem, hoteis vastos, modernos, confortaveis como os das cidades secundarias dos outros paizes.

O Porto tem, *apenas*, o Grande Hotel, onde ha o conforto moderno, mas que não tem um parque, um jardim sequer, onde o hospede tome ar quando não quere sahir do hotel.

Deixou a bella cidade, onde ha tanta iniciativa, perder a occasião de fundar um bello hotel moderno nos terrenos desde a rua de Santa Catharina prolongando-se pela Passos Manuel onde está hoje o estabelecimento de recreios d'este nome.

Ahi se poderia, ha annos, ter construído um hotel de primeira ordem aproveitando uma parte do parque já existente.

Em Coimbra, vae-se agora construir um hotel a meia encosta, com boa exposição, mas que, cremos, não terá dois metros de terreno com duas arvores para se tomar o café ao ar livre.

Em Lisboa, nada, positivamente nada ha e nada se projecta que mereça menção.

Prepara-se um novo hotel; onde? N'uma rua das peores, transformando-se uma antiga estalagem (!) hotel que ficará com as trazeiras para um becco habitado e frequentado por gente de má nota que tem registo na polícia. Está-se a vêr quem o frequentará: os antigos fregueses da estalagem, hoje transformados em novos ricos desde que vendem as couves a cinco tostões. E, para maior descredito, põe-se-lhe o titulo de «Grande (ou não grande) hotel de Portugal»! como que a dizer que Portugal é aquillo!

Estiveram em venda alguns hectares de terrenos na rua Braamcamp, com face para a rua Castilho e para o futuro Parque; a nossa sábia Camara Municipal, depois de ter anunciado, prematuramente, a venda em talhões, vendeu uma porção, a melhor, em bloco, por um prato de lentilhas — a 20 escudos o metro! — estragando assim o resto que já não serve para o grande hotel com jardins e dependencias va-

rias que alli se podia ter construido, e que, esse sim, poderia ser o "Grande Hotel de Portugal" ou do Parque, n'um bairro elegante e que seria o preferido pelos que só pretendem conforto e luxo sem olharem ao custo.

Hoje ainda seria possivel, comprando, por bom dinheiro, os terrenos vendidos e onde já se estão fazendo construções pertencentes a varios mestres d'obras, e facilitando a Camara a aquisição dos que ainda lhe pertencem, reunir todo o bloco, para essa util obra.

A não ser ahi, só vemos o grande terreno que existe na Praia da Victoria, que não sabemos a quem pertence nem se se vende ou não, mas o local não tem comparação com aquelle. Bairro afastado, menos elegante, exposição ao Norte, etc.

Faz pena, confrange o coração portuguez quando vemos estes palacios que se erguem por toda a parte para alojamento dos ricos, ver que no nosso paiz, apenas podemos offerecer-lhes modestos hoteis em primeiros ou segundos andares tendo por baixo estabelecimentos mais modestos, independentes d'elles, sem terem um terraço, uma larga varanda sobre o Tejo, illuminada pelo bello sol de Lisboa, que estrangeiros tanto apreciariam.

E como modelo, no genero, citemos o "Thermas Palace" de Vichy, construido no local do antigo "Hotel des Thermes", não só com todas as exigencias do conforto moderno, como com os melhoramentos que a competencia de um medico distinto, seu proprietario, soube acrescentar-lhe.

E' assim que o forro, entre o teto de um andar e o pavimento superior é largamente ventilado; as retretes tambem providas de um sistema de ventilação especial que torna essa dependencia absolutamente inodora.

E a isto limitamos as nossas "notas" desta vez, impossibilitados de notar alguma coisa de novo, porque n'um periodo de chuva durante quinze dias, como tem sucedido em toda a França, a viagem torna-se quasi inutil.

Sem que o medico nol'os receitas temos tido verdadeiros banhos de chuva.



Dois novos tipos de locomotivas

Nas officinas de Newcastle (Inglaterra), está o capitão Durtnall construindo dois novos tipos de locomotivas; num d'elles a força é transmitida por meio de electricidade, por motores super-Diesel de combustão interna, a cada um dos eixos motores. Este maquinismo é semelhante ao que os engenheiros navaes americanos adoptaram para os navios recentemente construidos; o capitão Durtnall introduziu-lhe, porém, modificações, tendentes a fazer grande economia de combustivel, talvez mesmo de 60 a 70 por cento do exigido pelos motores a vapôr. O outro tipo é uma locomotiva que o capitão Durtnall está transformando para o uso da energia de combustão interna, que será transmitida para as rodas motrizes pelo vapôr em alta temperatura produzida por compressão. Uma das características d'este segundo tipo é a recompressão do vapôr empregado, que não é perdido.

Está-se tratando, em Newcastle, de aplicar ás locomotivas o que já existe nas maquinas de bordo: a força do vapôr, depois de usado no primeiro cilindro passa para um segundo, para um terceiro, e ainda para um quarto onde a força expansiva do vapôr ainda é aproveitada.



A Monarquia

A este nosso prezado collega diario agradecemos a transcrição que fez do ultimo artigo aqui publicado pelo nosso collaborador sr. dr. Quirino de Jesus, e as amaveis referencias que faz a esta Gazeta.

Os resultados da administração das Companhias francesas desde 1913

Publicaram-se recentemente algumas interessantes estatísticas demonstrativas da deplorável situação actual das Companhias ferroviarias francesas: Rêde do Estado, Norte, Este, Orleans, Paris-Lyon-Mediterraneo e Meio-Dia.

Para se calcular qual é essa situação, basta examinar os resultados da exploração nos ultimos annos, que podem vêr-se, examinando o seguinte quadro:

Anos	Total das Receitas	Total das Despesas	Produto Líquido
(Em milhões de francos)			
1913.....	2 020,1	1.276,5	743,6
1914.....	1 733,1	1.196,9	536,2
1915.....	1 815,5	1.214,0	601,5
1916.....	2 233,2	1.559,2	674,9
1917.....	2.433,8	1.812,0	621,8
1918.....	2.969,2	2.433,4	534,8
1919.....	3.851,0	4.137,3	286,3
1920.....	5.393,1	6.973,0	1.579,9

No anno de 1920 houve pois um prejuizo de 1.579.900.000 francos, estabelecendo um lamentavel *récord* no sentido do déficit e uma nova prova do progressivo mau rendimento das grandes Companhias de Caminhos de Ferro francesas.

Tenha-se em conta que as «*indemnizações excepcionais do tempo de guerra*» e diversos «*suplementos temporários para as famílias numerosas*» não estão incluidos na tabela acima. A sua importancia, superior a 1 081 milhões, nos annos de 1919 e 1920, paga pelo Tesouro em virtude de uma lei de 10 de Janeiro de 1919, não foi de forma alguma compensada pelo producto dos impostos sobre transportes, e portanto criou um encargo suplementar para o Estado.

Prescindindo destas despesas extraordinarias, vê-se que o coeficiente de exploração, foi de 63,2 por cento em 1913, de 69,1 em 1914, de 66,7 em 1915, de 69,8 em 1916, de 74,4 em 1917, de 81,9 em 1918, de 107,4 em 1919 e, por ultimo, de 129,3 por cento em 1920.

Nos caminhos de ferro, como em todas as empresas industriais, encontram-se as causas da insuficiencia e rendimentos na situação creada pela guerra e nas consequencias dela. A alta das materias primas, dos salarios, o aumento de efectivos e o rebaixamento da qualidade da mão de obra, consecutivas à limitação das horas de trabalho, são os principais motivos da crise, e para demonstrá-lo basta expôr algumas cifras que demonstram a veracidade destas considerações.

As despesas com combustiveis, consequencia da alta do carvão, elevaram-se para o conjunto das rôdes, a 691,3 milhões em 1919 e a 1 991 milhões em 1920, enquanto que em 1913 foram apenas de 175,5 milhões. Os salarios, exceptuadas as sobrecargas acima citadas, imputaveis directamente ao Tesouro, ascenderam a 2 380,3 milhões de francos em 1919 e a 3.125 milhões em 1920, contra um total de 745,4 milhões em 1913. Este aumento explica-se pela elevação de salarios e por serem maiores os efectivos de pessoal que passou de 345 000 empregados em 1913 a 485.000 em Dezembro de 1920. Finalmente, o conjunto das outras despesas de exploração foi de 916 milhões em 1919, e de 1867 milhões em 1920, ao passo que em 1913 foi de 350,2 milhões.

O resultado final é um aumento de despesas, entre 1913 e 1920, de 44,7 por cento, enquanto que o aumento de receitas não excede 167 por cento, apesar da grande actividade dos transportes e das duas sobretaxas nas tarifas, postas, sucessivamente, em 1919 e 1920.

Como tudo quanto deixamos dito se refere ás contas da exploração, ficam por examinar os encargos que as grandes Companhias ferroviárias francesas tiveram de suportar para a remuneração dos enormes capitais empregados nessa industria. Estes encargos, sempre crescentes, por causa dos numerosos empréstimos, somavam 822,9 milhões em 1913 e ascendiam em 1920 a 1.192,1 milhões. Devem agregar-se aos prejuízos na exploração e daqui resulta que durante o déficit total dos últimos 8 anos a que nos vimos referindo as seis grandes rôdes ferroviárias francesas tiveram as seguintes flutuações:

Anos	Produto líquido	Encargos do capital	Déficit total
(Em milhões de francos)			
1913.....	743,6	822,9	79,3
1914.....	536,2	847,9	311,7
1915.....	601,5	873,5	272,0
1916.....	674,0	891,2	217,2
1917.....	621,8	909,0	287,2
1918.....	534,8	982,9	448,1
1919.....	286,3	1.074,6	1.360,9
1920.....	1.579,9	1.192,1	2.772,0

Se se olhar a que neste déficit tão grande não estão incluídas nem as somas necessárias para o serviço dos grandes empréstimos afectos á reparação dos prejuízos causados pela guerra, nem a dívida de 2.555.885,56, francos contrahida pela garantia de interesse do Estado ás Companhias concessionárias, far-se-ha uma ideia das insuperáveis dificuldades com que luta a administração dos caminhos de ferro em França, ao lado das quais é uma minúcia a crise que sofrem as Empresas peninsulares.

As carruagens-leitos na Alemanha

Na Alemanha, como em quasi todos os países da Europa, a Companhia de Vagões-Leitos tinha uma grande espíra de accão pelo emprego que fazia das suas carruagens-leitos e dos seus salões-restaurantes. Feita a paz, a Alemanha procurou logo libertar-se da Companhia Internacional, constituindo a *Mitropa* (abreviatura de Mittel Europa) que com o mesmo programa emprega material em todas as linhas do país. E ao contrario da Companhia de Vagões-leitos que aumentou, depois da guerra, 200 por cento nos preços das suas camas, a *Mitropa* faz um preço reduzidíssimo pela utilização dos seus vagões-leitos. Por exemplo de Colonia a Berlim, 493 quilometros, paga-se apenas o suplemento de 44 marcos para utilizar uma cama sendo apenas preciso o passageiro estar munido d'un bilhete de segunda classe.

O preço das refeições nos salões-restaurantes é também acessível, pois paga-se por um almoço ou um jantar de 30 a 35 marcos, com vinho ou cerveja, e café comprehendido.

O material é muito confortável, d'aquele peso gosto alemão, mas muito elegantes, não só as carruagens-leitos, mas também os salões — restaurantes.

Um instrumento utilíssimo nas locomotivas

Nas locomotivas de vapor reaquecido o pyrometro proporciona ao maquinista meio de estar sempre ao corrente de tudo quanto afecte o bom funcionamento da locomotiva que d'outra forma não pôde ser observado. O aumento de força e a economia de combustível das locomotivas de reaquecedor dependem do grau de reaquecimento que é medido em grau de temperatura.

Os pyrometros simples, mas capazes de resistir a fortes vibrações, tem dado excellentes resultados. A pillia thermo-electrica é introduzida geralmente no tubo de vapor, acima da valvula, pondo-se o indicador do pyrometro onde o maquinista o possa ver com facilidade. Quando o pyrometro baixa muito indica que ha qualquer irregularidade: talvez a obstrucção dos tubos da caldeira, ou fugas de ar ou de vapor na parte posterior, ou o nível da agua demasiadamente alto. O pyrometro não indica a irregularidade existente, mas avisa o maquinista da sua existencia, para que elle o possa remediar, afim da locomotiva funcionar normalmente.

Hoje já o pyrometro é empregado em grande numero de locomotivas de reaquecedor de vapor, pois todos reconhecem a sua enorme utilidade.

Resumo

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Relatorio do Conselho de Administração e parecer do Conselho Fisical, do exercicio de 1920, apresentado á assembleia geral de accionistas de 80 de junho da 1920.

(Continuação)

I — Passageiros

Em 1920 foram transportados 7.155.573 passageiros, havendo um aumento em relação ao anno anterior de 1.558.940. Em 1919 houvera uma diminuição de 441 mil em relação ao anno anterior. Vê-se, pois, que o movimento de passageiros em 1920 excede em mais d'um milhão o de 1918 e reconhece-se também que foi sensivelmente superior ao de 1917, sem contar, é claro, com a linha de Cascaes.

A receita dos passageiros incluindo os bilhetes de assignatura, de identidade e as cobranças supplementares, atingiu em 1920 a importancia de escudos 12.697.321\$13, do que resultou um aumento de escudos 6.406.047\$21 ou 101,8% em relação á receita de 1919, como era d'esperar.

O quadro seguinte dá-nos a comparação dos comboios tramways no anno de 1920 com o de 1919:

Linhas	Becel as das linhas suburbanas		Diferenças em 1920	
	1919	1920	A mais	A menos
Suburbios de Lisboa :				
Lisboa a Villa Franca.....	100.743\$36	152.308\$55	51.565\$19	-
Lisboa a Cintra.....	156.538\$24	216.641\$19	60.102\$95	-
Coimbra a Figueira.....	65.496\$06	79.428\$88	13.929\$58	-
Porto a Aveiro	155.079\$87	240.122\$78	85.045\$81	-
Total.....	477.857\$87	688.501\$40	210.643\$53	-
Diferença a mais			210.643\$53	

Em relação ás classes, houve na 1.ª classe, nas linhas de Lisboa a Villa Franca, Coimbra a Figueira e Porto a Aveiro, um aumento, respectivamente, de 3.156.546 e 4.833 passageiros e na linha de Cintra uma diminuição de 1.947 passageiros; na 2.ª classe, um aumento de 49.984, 5.101, 23.567 e 70.858 passageiros e na 3.ª classe um aumento de 254.737, 6.705, 222.664 e 213.211 passageiros.

A venda em transito subiu em todas as linhas: de 79.825 bilhetes na linha de Lisboa a Villa Franca, de 2.243 na de Coimbra a Figueira, de 28.261 na de Porto a Aveiro e de 34.316 na de Lisboa a Cintra.

Serviço de passageiros directos para França

Continuou a aumentar o tráfego de passageiros directos para França.

II — Mercadorias em Grande Velocidade

A receita do transporte de mercadorias em Grande Velocidade, deduzida de impostos e reembolsos, que em 1919 iôra de 2.753.701\$73, foi em 1920 de 4.545.354\$05, havendo assim uma diferença de 1.791.652\$32, que representa 65% da receita de 1919.

III — Mercadorias em Pequena Velocidade

Nos transportes de mercadorias na Pequena Velocidade também, como era natural, se realizou em 1920 uma receita, líquida

de impostos e reembolsos, bastante maior que a de 1919. Foi de escudos 9.934.018\$13. Em 1919 a respectiva receita fóra de escudos 4.332.375\$38, tendo havido d'este modo um aumento de escudos 5.601.642\$75, ou 129 %, da receita de 1919.

Trafego entre Portugal e Espanha

O trafego entre Portugal e Espanha e vice-versa, pelas duas fronteiras de Badajoz e Valencia de Alcântara, no anno de 1920, comparado com o do anno de 1919, vae indicado nos seguintes quadros:

Fronteira de Badajoz

Designação	1919	1920	Diferenças em 1920	
			A mais	A menos
Passageiros-Número:				
Partidos....	3.097	4.934	1.237 = 33,3 %	-
Chegados....	3.835	6.135	2.300 = 60,0 %	-
Mercadorias (G. V. e P. V.)-Tonel.:				
Expedidas....	7.910,2	8.928,9	1.018,7 = 12,9 %	-
Recebidas....	23.808,1	22.336,4	-	1.471,7 = 6,6 %

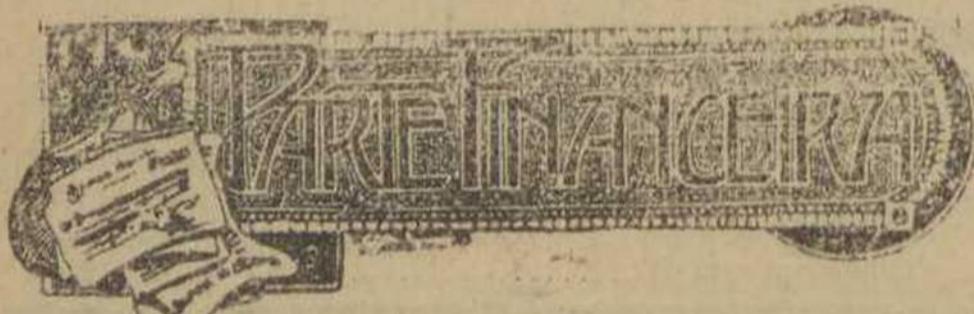
Fronteira de Valencia de Alcântara

Designação	1919	1920	Diferenças em 1920	
			A mais	A menos
Passageiros-Número:				
Partidos....	6.633	6.857	224 = 3,4 %	-
Chegados....	9.048	11.578	2.530 = 28 %	-
Mercadorias (G. V. e P. V.)-Tonel.:				
Expedidas....	8.906,8	5.503,1	-	3.433,7 = 61,7 %
Recebidas....	5.967,3	5.560,7	-	406,6 = 7,3 %

(Continua)

“O Commercio do Porto,”

Este nosso brilhante collega transcreveu o artigo do ultimo numero da *Gazeta* sobre o horario de verão, distincção que muito nos honra.



BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 25 de Agosto de 1921.

O cambio, como aídeante mostra o boletim d'esta revista, vêm peorando cada vez mais, depois de haver tido as fracas melhorias que viramos no mes de julho e começo de agosto. De todos os lados se tende a atribuir esta desgraca apenas à especulação. Ninguem, ao que parece, quer ponderar que ella seria absolutamente impossivel se a ma administração publica e a desordem económica geral não lhe apresentassem bases para as suas explorações.

O Governo do sr. Barros Queiroz, que para não poucos espíritos fóra uma esperança está completamente desacreditado como reformador. A honradez pessoal do ministro ninguem a põe em dúvida. Mas o que também é claro para todos é que o sr. Barros Queiroz é forçado a continuar a fazer, na sua essencia, o que fizera os seus antecessores, cuja obra foi totalmente má e ruinosa.

O sr. Barros Queiroz não deve nem pode ou querer dar nas despesas publicas um fundo golpe que tem de ser o ponto de partida de toda a transformação administrativa, financeira, económica e social do paiz. Mantendo fundamentalmente as que tinham sido dispostas pelos seus predecessores, tende a aumenta-las ainda por varios lados, exactamente como elles procederiam.

Temos um *deficit* de mais de 300.000 contos, e o governo do sr. Barros Queiroz, em vez de tratar de o diminuir, como naturalmente é o seu desejo, é empurrado para o seu agravamento

pela força irresistivel de todos os partidos que directa ou indirectamente servem de apoio ao actual ministerio. Multiplicam-se as propostas e os projectos de lei tendentes a largar subsídio e vantagens. Pretendem-se não sabemos quantos sem préstimos para fomentos que serão pretextos para as dissipações a que vimos assistindo e que apenas seriam aconselháveis e desejaveis quando o orçamento ja estivesse bem saneado.

Votou-se a lei do crédito agrícola mutuo, por meio da qual o governo terá de ir pedir mais 10.000 contos ao Banco de Portugal para emprestar aos viticultores do Douro sobre vinhos que não tem saída possível. Os ministros das finanças e do commercio propõem um empréstimo de 30.000 contos para a intensificação das obras do porto de Lisboa. O do commercio projecta mais o de 30.000 contos para estradas. O de instrução quer 20.000 contos para edifícios e melhoramentos escolares. O das finanças quer mais 4.500 contos para as famosas *indemnizações*. O do trabalho já obteve mais 1.000 contos para o abysso dos bairros sociais e quer muito mais ainda, porque isso é nada para aquele poço roto. Ja com tudo isto se passa dos 100.000 contos e outros muitos montos terem na cabeça dos ministros e dos deputados.

E' a desordem do Tesouro em progressão crescente e indefinida. Ao mesmo tempo o sr. Barros Queiroz pela proposta de finanças n.º 2 pretende um empréstimo interno colossal de 0 %, para pagar calotes existentes, cobrir o *deficit* do anno económico actual e bem assim os dos annos seguintes e para custear as despesas do fomento que o parlamento venha a votar.

De outra parte, o Governo como se viu, iratou de agravar enormemente o imposto do sello e os direitos da importação (pelo pagamento de todos elles em ouro) e os coenientes das contribuições industrial e predial. Não se entende como e que o sr. Barros Queiroz acha que o paiz tem tanto dinheiro para fornecer ao Estado em collectas tributarias e em empréstimos colossais de 0 %.

Provavelmente conta obter no estrangeiro grandes créditos, por meio dos quais reduz a necessidade de dinheiro do paiz para os pagamentos externos, reservando-se tudo aquilo para a continuação de todos os regabotes e de todos os montos proprios destas eras que vamos atravessando. Mas podemos contar com fortes capitais estrangeiros, e para tais fins? Esta a ver-se que isso apenas seria possível em condições ruinosas e ainda assim com imensas dificuldades.

Ao escrevermos estas linhas ignora-se qual o estado das negociações para a execução do contracto de crédito de 50 milhões de dollars na America. O sr. Barros Queiroz parece dar a entender que nada espera daí. Porquê?

A *War Finance Corporation* cobria o crédito de 50 milhões de dollars exclusivamente para pagamento de nigo, algodão e carvão e quaisquer mercadorias necessarias que fossem compradas na America as firmas que ella indicaria. Desta maneira dar-se-hia o monopólio da maior parte da nossa actual importação ao syndicato luso-americano que trabalhou para este fim. E' um negocio total de 100.000 de dollars, metade de natureza financeira e meade de natureza commercial, attingindo um valor de mais de 1.000.000 de contos da nossa actual moeda.

Mesmo num grande país este negocio seria notável. Em Portugal elle é enorme, ou talvez melhor, monstruoso. O syndicato, nos termos do contracto, colheria 2 % sobre o valor das mercadorias, o que assegurava logo um lucro de mais de 10.000 contos. Mas os ganhos seriam maiores ainda por de cima da coruna, ao mesmo tempo que se desorganisava uma grande parte do actual commercio português.

Não é crível que se faça esta operação, exactamente por ser monstruosa e perigosissima. Usando-se de tal crédito, continuariam os governantes e os governados a viver como ate agora, no regime de despesas superiores as nossas disponibilidades reais e na decadencia do trabalho ficando-se no fim com menos riqueza, menos produção e menos população como nos vem sucedendo e com mais uma nova dívida exenta de 50 milhões de dollars.

Note-se que segundo as notícias publicadas o crédito só começaria a ser pago desde o 2.º anno. Logo, ate entao o Governo gastaria nas despesas publicas o dinheiro obtido pela revenda das mercadorias ao paiz. Assim evitaria-se, a custa de maior desgraça futura, recorrer-se ao Banco de Portugal, ao empréstimo interno e ao imposto com a enormíssima latitudo que sem isso havia de ser indispensável para a continuação de todas as ioucuras e desordens existentes.

Mas como não é verosímil que se faça uma operação de tal grandezza na America, tomada pelo sindicato empenhado em obter ganhos colossais a custa da nossa economia interna, e como é impossivel o paiz dar ao Governo o dinheiro que elle pretende por impostos e empréstimos para que a bambochata possa prosseguir, o que está provavelmente no horizonte é o recuso as emissões fiduciárias em progressão mais accentuada ate quando vier a reacção que a natureza ha-de impor contra tantos desatinos.

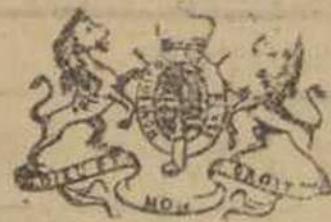
O congresso votou de repente uma lei com auctorisação absoluta ao Governo para regular a compra e venda de camotais. O Governo declarou no Parlamento que nada mais podia fazer no aso senão exercer fiscalização! Signal flagrante de que este Governo, como os outros, é impotente para governar.

Cambios (Vendedor)

Última cotação		PAR	AGOSTO												
			16	17	18	19	20	22	23	24	25	26	27	29	30
6 3/16	Londres, cheque.....	53 1/3	6 3/16	6	6 1/8	6 3/16	7 3/16	6	6	5 7/8	5 7/8	5 1/2	6 1/8	6 3/16	
840	Paris	180	828	849	819	822	822	822	843	840	858	859	859	823	815
1.500	Madrid	180	1.369	1.412	1.336	1.385	1.385	1.410	1.410	1.408	1.440	1.442	1.449	1.378	1.361
133	Berlim	180	125	121	123	131	131	131	125	126	133	133	130	121	122
3.335	Amsterdam	180	3.323	3.396	3.295	3.293	3.293	3.395	3.380	3.380	3.450	3.454	3.456	3.312	3.290
10.720	New York	210	10.513	10.950	10.670	10.580	10.580	10.920	10.925	10.915	11.110	11.040	11.112	10.640	10.460
470	Italia	370	464	474	457	462	462	471	469	457	472	472	475	453	450
812	Bruxellas	180	803	832	804	805	805	822	828	822	838	838	838	797	780
1.806	Suissa	925	1.788	1.850	1.797	1.793	1.793	1.850	1.848	1.848	1.888	1.878	1.890	1.802	1.780
47.000	Libras, ouro	4.500	45.000	48.000	49.500	49.000	49.000	49.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	49.500	49.500
-	Rio s/Londres (compra)...	26 66	8 1/8	8 1/8	8 1/16	8 1/6	8 1/16	8 1/16	7 29/32	7 3/4	7 1/32	7 2/8	7 3/8	7 1/8	7 3/8

Cotações na bolsa de Lisboa

ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY



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

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

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

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

Vapores a sahir do porto de Lisboa

Bordens e Anvers



Vapor norueguês TRIUMF.
Sahirá a 10 de Setembro.
Agentes, Pinto Vasconcelos
Lt. Caes do Sodré, 52.



Costa Ocidental (passageiros e carga) excepto Cabo Verde

Vapor português ZAIRE.
Sahirá a 7 de Setembro.
Companhia Nacional de Navegação. Rua do Commercio



Hamburgo

Vapor alemão HANS.
Sahirá em 4 de Setembro.
Agentes, Henry Burnay & C. R. dos Fanqueiros, 52.



Havre, Anvers e Hamburgo

Vapor brasileiro BENEVENTE.
E perado de 5 a 6 de Setembro.
Agentes, Pinto & So. Mayor
Rua do Ouro, 24.



Londres, Anvers e Rouen

Vapor norueguês PAN.
Sahirá a 10 de Setembro.
Agentes, Pinto do Vasconcelos
Lt. Caes do Sodré, 52.

Madeira e Açores



Vapor português FUNCHAL.
Sahirá a 5 de Setembro.
Empresa Insulana de Navegação,
C. Sodré, 81, 1.º



Madeira e Canárias

Vapor inglês AGUILA.
Sahirá a 7 de Setembro.
Agentes, Garland Laddley & C. R. do Corpo Santo, 10, 2.º



Madeira, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

Vapor inglês AVON. Sahirá a 6 de Setembro.
Agentes, James Rawes & C. Maia Real Inglesa. R. do Corpo Santo, 47.



Praia, Príncipe e S. Tomé

Vapor português PENINSULAR.
Sahirá a 10 de Setembro.
Companhia Nacional de Navegação. Rua do Commercio



Providence e New York com escala por Ponta Delgada, Angra e Horta

Vapor francês ROMA. Sahirá a 5 de Setembro.
Agentes, Orey, Antunes & C. Lt. Duque da Terceira, 4, 1.º

Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires.



Vapor holandês LIMBURGIA.
Sahirá a 3 de Setembro.
Agentes, Orey, Antunes & C. Lt. P. Duque da Terceira, 4, 1.º



Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

Vapor francês MASSILIA.
Sahirá a 12 de Setembro.
Agentes, Orey, Antunes & C. Lt. P. Duque da Terceira, 4, 1.º



Rouen e Anvers

Vapor belga SYRIER.
Sahirá a 5 de Setembro.
Agentes, Henry Burnay & C. R. dos Fanqueiros, 12.



Vigo, Cherbourg, Southampton e Amsterdam

Vapor holandês BRABANTIA.
Sahirá a 4 de Setembro.
Agentes, Orey, Antunes & C. Lt. P. Duque da Terceira, 4, 1.º

CHEMINS DE FER DU MIDI

Services d'AUTO-CARS de la C. du MIDI — 1921

a) ROUTE DES PYRÉNÉES

Biarritz-Cerbère en 6 étapes (7 journées dont une de repos à Luchon)

par les cols d'Aubisque (1.710 m.), de Soulor (1.645 m.), du Tourmalet (2.122 m.), d'Aspin (1.497 m.), de Peyresourde (1.545 m.), du Portet d'Aspet (1.050 m.), de Port (1.247 m.), de Puy d'Oréns (1.918 m.), de Fourtou (764 m.).

1^{re} Étape — BIARRITZ-EAUX-BONNES (204 kil.).

2^{me} Étape — EAUX-BONNES-CAUTERETS (61 kil.).

3^{me} Étape — CAUTERETS-LUCHON (146 kil.).

4^{me} Étape — LUCHON-AX-les-THERMES (158 kil.).

5^{me} Étape — AX-les-THERMES-FONT-ROMEU (83 kil.).

6^{me} Étape — FONT-ROMEU-CERBÈRE (166 kil.).

PRIX DES PRINCIPAUX PARCOURS

Biarritz-Cerbère, ou invers.	Prix sp. 300 fr.
Biarritz-Font-Romeu, ou invers.	— 300 —
Biarritz-Ax les Thermes, ou invers.	— 270 —
Biarritz-Luchon, ou invers.	— 205 —
Biarritz-Luchon, et ret. ou inv.	— 370 —
Biarritz-Cauterets, ou invers.	— 130 —
Biarritz-Cauterets, et ret. ou inv.	— 238 —

Biarritz-Eaux B., et ret. ou inv.	Prix sp. 1.010 fr.
Luchon-Cerbère, et ret. ou inv.	— 185 —
Luchon-Font-Romeu, et ret. ou inv.	— 330 —
Luchon-Font-Romeu, et ret. ou inv.	— 110 —
Cauterets-Font-Romeu, et ret. ou inv.	— 260 —
Cauterets-Font-Romeu, et ret. ou inv.	— 185 —
Cauterets-Luchon, et ret. ou inv.	— 150 —

Biarritz-Eaux Bontes, ou invers.	Prix 100 fr.
Eaux-B.-B.-Cauterets, ou invers.	— 35 —
Cauterets-Luchon, ou invers.	— 80 —
Luchon-Ax les Thermes, ou invers.	— 75 —
Ax-les-Thermes-Font-Romeu, ou inv.	— 40 —
Font-Romeu-Cerbère, ou invers.	— 80 —

b) Font-Romeu-Carcassonne

par les Gorges de l'Aude. En correspondance à Font-Romeu avec la Route des Pyrénées

Font-Romeu-Carcassonne, ou inv. en nt. — 61 —

Font-Romeu-Carcassonne, et retour au inversement — 115 —

c) Biarritz-Luchon et retour (Service spécial)

7 jours dont un de repos à Luchon.

Les prix sont indiqués à la rubrique « Route des Pyrénées »

d) Luchon-Cauterets et inversement (Service spécial)

Les prix sont indiqués à la rubrique « Route des Pyrénées »

Les prix ci-dessus s'appliquent exclusivement au trajet en auto-cars.

Pour tous renseignements s'adresser à:

La C. du MIDI, Service du Tourisme, 54, Bd. Haussmann (9^e) — L'Agence de la C. du MIDI, 16, Boulevard des Capucines (9^e) — Toutes les grandes Agences de Voyages

Le Livret-Guide des Auto-cars, « Route des Pyrénées et excursions annexes » et le Livret-Guide Officiel de la C. du MIDI se trouvent dans toutes les bibliothèques de gare et chez les principaux libraires. — Prix 2 francs. le volume.

e) Cauterets-Gavarnie et retour

Cauterets-Gavarnie, ou inversement — 2250 —

Cauterets-Gavarnie, et retour ou inversement — 40 —

f) Le Pays Basque français et espagnol

I. BIARRITZ-BILBAO-BIARRITZ (2 jours)

Biarritz-Bilbao — fr. 90 — Bilbao-Biarritz — fr. 90 — Circuit complet — fr. 165

II. BIARRITZ-PAMPELUNE-BIARRITZ (2 jours)

Aller par St-Jean-e-Luz-Col de Maya — fr. 60 —

Retour par le Col de Roncevaux — fr. 70 — Circuit complet — 120 fr.

III. BIARRITZ-SI-SÉBASTIEN et retour (1 journée)

Biarritz-St-Sébastien, ou inv. fr. 25 — Biarritz-St-Sébastien et retour. fr. 45