

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

Contendo uma PARTE OFFICIAL 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)

Proprietario-director — 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

18.º do 34.º anno LISBOA, 16 de Setembro de 1921 Numero 810

SUMMARIO

Estradas e caminhos de ferro em Traz-os-Montes, por J. Fernando de Sousa.	257
O contracto dos 50 milhões, por Quirino de Jesus.	260
Viagens e transportes.	262
Notas de viagem—IV.	263
Sud-Atlantique-Express.	264
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes—Relatorio.	265
As minas do carvão do Chile e os caminhos de ferro.	266
Parte Financeira:	
Carteira dos accionistas.	266
Boletim commercial e financeiro.	266
Cotações na Bolsa de Lisboa.	267

Estradas e caminhos de ferro em Traz-os-Montes

Realizou-se ha mezes um congresso transmontano em que se estudaram os meios de fazer progredir aquella provincia, que tão disvelado interesse deve inspirar a quantos desejam vêr o paiz prospero e cheio de vida economica.

Como é natural, o problema das communicações foi um dos que mais particularmente ali se versaram. No que respeita ás estradas, teve o Congresso a boa fortuna de contar entre os seus membros o distincto engenheiro Alberto de Oliveira, adjunto do Administrador geral das estradas e turismo, o qual, n'uma memoria interessantissima hoje publicada em folheto, versou detidamente o problema da viação ordinaria mostrando o estado actual da rede transmontana e os complementos de que carece.

Seja-nos licito transcrever o seguinte quadro sinoptico, sobremodo elucidativo:

DISTRICTOS	Construidas	Em consti- cção	Estuda- das	Por estudar	TOTAL
Estradas nacionais (Extensão em metros)					
Bragança.....	390.020	8.650	105.572	11.000	515.242
Vila Real.....	439.977	3.441	58.220	105.236	606.874
Traz-os-Montes...	829.997	12.091	163.792	116.236	1.122.116
Estradas districtaes (Extensão em metros)					
Bragança.....	236.232	24.393	128.000	114.193	502.818
Vila Real.....	136.744	13.810	73.895	218.601	443.050
Traz-os-Montes...	372.976	38.203	201.895	332.794	945.868
Estradas de serviço (Extensão de metros)					
Bragança.....	58.232	9.578	12.755	23.507	104.072
Vila Real.....	6.802	2.182	18.612	—	27.596
Traz-os-Montes...	65.034	11.760	31.367	23.507	131.668
Total das estradas (Extensão em metros)					
Traz-os-Montes...	1.268.007	62.054	397.054	472.537	2.199.652

Um segundo quadro mais resumido e referido ao anno de 1906, depois do qual pouco se tem feito, dá a extensão da rede comparada com a area e a população segundo o Censo de 1911:

DISTRICTOS	Superficie Kilom. 2	População (censo de 1911)	REDE PROJECTADA Kilometros			PARTE CONSTRUIDA Kilometros		
			Extensão total	Média por kilom. quadrado	Média por 1.000 habitantes	Extensão total	Média por kilom. quadrados	Média por 1.000 habitantes
Bragança...	6 510	192.024	1.122	0,172	5,844	684	0,105	3,562
Villa Real...	4.273	245.547	1.078	0,252	4,391	584	0,137	2,379
Total da Pro- vincia....	10.783	437.571	2 200	0,204	5,027	1.268	0,118	2,897

(*) Inclue os lanços construidos pela Direcção das Obras Publicas do districto de Braga.

Julgamos ainda conveniente reproduzir um terceiro quadro, que nos mostra por districtos a extensão da rede por quinquenios desde 1855:

Annos	EXTENSÃO CONSTRUIDA (metros)			Augmto nos 5 annos — Kilomet. ^{os}
	Bragança	Villa Real	Total em Traz-os-Montes	
1852.....	—	—	—	—
1855.....	1.711	44.424	46.135	46
1860.....	11.214	51.265	62.479	16
1865.....	26.119	119.392	145.511	83
1870.....	84.159	185.839	269.998	124
1875.....	112.088	214.559	326.647	57
1880.....	127.351	263.453	390.804	64
1885.....	179.261	303.695	482.956	92
1890.....	301.722	398.378	700.100	218
1895.....	306.699	422.115	728.814	29
1900.....	452.895	452.519	905.414	176
1905.....	a 485.884	499.325	a 985.209	a 80
1910.....	579.687	531.252	1.110.939	126
1915.....	605.137	558.968	1.164.105	53
1920.....	b 684.484	583.523	b 1.268.007	b 104

a) Inclue 15, km⁸ de uma antiga estrada municipal, cuja conservação passou a ser feita pelo Estado.

b) Inclue 33 kilometros de varias estradas municipaes, que passaram para a rede do Estado pela Lei 878.

Todos estes dados numericos referem-se ás estradas a cargo do Estado. Para ser completa esta indicação importa accrescentar-lhe os numeros relativos ás estradas municipaes, constantes do seguinte quadro:

Annos	EXTENSÃO CONSTRUIDA (Em metros)		
	Bragança	Villa Real	TOTAL
1893.....	76.442	68.715	145.157
1900.....	88.800	86.519	177.319
1905.....	88.800	94.488	183.288
1910.....	72.972	102.712	175.684
1915.....	72.972	102.712	175.684
1920.....	34.246	102.712	136.958

A diminuição da extensão, que naturalmente causa estranheza, é devida á passagem, para o Estado, de algumas estradas que estavam classificadas como municipaes.

Para que se aprecie a morosidade de construção d'esses vasos capilares do aparelho circulatório da provincia transcreveremos o quadro seguinte do estado actual da viação municipal transmontana, que, de 1.394 kilometros classificados, tem apenas a décima parte construida:

DISTRICTOS	Extensão em metros				
	Construída	Em construção	Estudada	Por estudar	TOTAL
Bragança	34.246	1.844	46.137	1.041.178	1.123.406
Villa Real	102.712	13.946	47.197	106.770	270.625
Traz-os-Montes.	136.958	15.790	93.334	1.147.948	1.394.031

Depois de analysar proficientemente esta lamentável situação, o distincto engenheiro propoz as seguintes conclusões, que o Congresso perfilhou com justo applauso:

«Considerando que presentemente, ainda algumas sédes de concelhos dos districtos transmontanos se acham, por completo, desligadas da rede de viação do resto do Paiz, e outras estão impedidas de, por estrada directa, communicarem com as respectivas capitães, só o conseguindo com um percurso de dezenas de kilometros, não sendo mais favoráveis, também, as ligações pela via accelerada;

Considerando que o acesso ás estações das linhas ferreas e aos caes do Douro, é igualmente difficil para muitas povoações importantes, que se veem forçadas ao isolamento, por falta de estradas, ou, quando menos, de caminhos em boas condições de viabilidade;

Considerando, por ultimo, que as despesas que o Estado fizer com as obras cuja execução mais urgente se torna, para immediato beneficio dos povos de Traz-os-Montes, não são exageradas e fortemente serão compensadas pelo augmento das receitas do Thesouro, que advirão do desenvolvimento da produção agrícola e industrial assim conseguido;

As aspirações do Congresso que vae reunir, no que respeita á viação ordinaria da provincia transmontana, podem resumir-se no seguinte:

1.º—Que se active, quanto possivel, a construção dos lanços de estrada, actualmente em execução, que, nos termos da lei de 22 de Fevereiro de 1913, teem a sua conclusão garantida. Vão relacionados no anexo A;

2.º—Que sejam distribuidas dotações para poderem rapidamente proseguir, até se completarem, a outros lanços de incontestavel vantagem, como summariamente consta do anexo B;

3.º—Que, em curto praso, se reconstrua a ponte de Abreiro na E. D. n.º 49, sobre o Tua, destruída por uma cheia em 1909. Evitar-se-ha, assim, que os povos da margem direita estejam, durante longos periodos, privados de ligação com a margem esquerda, onde está situada;

4.º—Que se iniciem outras obras que grande beneficio trariam para a provincia, sendo as principaes as que se indicam no anexo C;

5.º—Que sejam ordenados os estudos dos troços de estradas e pontes, cuja construção se torna indispensavel, pelos motivos que vão apontados, a respeito de cada um, no anexo D;

6.º—Que para prover á falta de estradas para acesso ás estações das linhas ferreas e caes do Douro, se distribuam, por conta do fundo especial dos caminhos de ferro do Estado, as verbas necessarias para novas construções ou reparações de caminhos, á semelhança do que foi consignado na lei de 1 de Julho de 1903;

7.º—Que, a par das novas construções de reconhecida urgencia, o Estado não descure a conservação e reparação das estradas existentes, algumas das quaes se encontram em adiantado estado de ruína, convindo que, nas de mais intenso transito e nas que mais interessam ao turismo os trabalhos sejam executados por processos modernos e com materiaes escolhidos, para poderem resistir ás grandes velocidades da viação automobilista e ás pesadas cargas dos camions, cujo emprego a industria dos transportes vae generalizando no Paiz;

8.º—Que, por seu turno, as Camaras Municipaes, compreendendo-se das atribuições que, por lei, lhes são commettidas no tocante á viação de interesse secundario e regional, procurem obter, nas respectivas receitas, os fundos necessarios para o desenvolvimento da competente rede de estradas, como indispensavel para fechar as grandes malhas da rede a cargo do Estado. Assim se tornarão credoras dos sacrificios que ao poder central são pedidos, para execução dos serviços mencionados nos numeros anteriores.»

Formulava ainda a memoria a aspiração a uma reforma de serviços baseada na criação de um organismo autonomo, dotado com os recursos necessarios, que administrasse os serviços d'estradas e os pozesse, quanto possivel, ao abrigo das nefastas influencias politicas.

Vejamos agora a situação da provincia sob o ponto de vista da viação accelerada.

A vasta provincia de Traz-os-Montes mede 10.783 kilometros quadrados com 437.000 habitantes, o que representa a media de 40,5 por kilometro quadrado. Essa medida é de 57,5 no districto de Villa Real com 4.273 kilometros quadrados e 245.567 habitantes e 29,5 no de Bragança respectivamente com 6.510 kilometros e 192.026 habitantes.

A provincia é sobremodo acidentada, fazendo parte da bacia hydrographica do Douro, ao qual afluem paralelamente por entre alcantilados montes rios de maior ou menor importancia: Tamega, Corgo, Pinhão, Tua, Sabor. O proprio Douro a montante da Barca de Alva inflecte-se para Nordeste, ficando assim paralelo aos seu afluentes.

D'esta orographia resulta, como systema de communicações ferroviarias, uma linha principal de via larga, coleando no vale principal do Douro e recebendo o tributo das linhas secundarias de via estreita para se acomodarem aos accidentes do terreno sem grande dispendio, servindo os vales dos rios afluentes de caminhos de penetração.

Pelo esboço de carta que acompanha este artigo vê-se que, se as diversas linhas afluentes da do Douro facilitam as communicações com o Porto, obrigam a grandes rodeios e percursos nas relações mutuas dos principaes centros da provincia.

E' forçoso descer ao Douro por uma linha e subir mais longe por outra.

As relações directas por linhas transversaes, uteis mas dando logar a trafego diminuto, ofereceriam difficuldades de construção por haver que transpor as cumeadas que separam os rios afluentes do Douro.

Que linhas em exploração servem actualmente a provincia?

Attribuamos-lhe o troço da linha do Douro, que a margina na extensão de cerca de 108 kilometros até á Barca de Alva, contando embora n'essa extensão os 50 kilometros que seguem pela margem esquerda em territorio dos districtos de Vizeu e Guarda.

Não incluiremos no grupo transmontano o troço da Livração a Amarante com 13 kilometros, tendo mais 5 construídos até ao Gatão e em construção o troço seguinte até Freixieiro.

A linha do Tamega parte da Livração e penetra por Amarante na região de Basto, achando-se previsto o seu prolongamento ao longo do rio até ir entroncar no Vidago na linha do Corgo.

Acha-se construído e em exploração o troço da Livração a Amarante, com 13 kilometros e o rendimento bruto de 2 452\$00 por kilometro em 1919.

A linha do Corgo parte da Regoa, serve a capital do districto, Villa Real; sobe até Villa Pouca, onde transpõe a portela para descer ás Pedras Salgadas e Vidago, servindo as respectivas estancias de aguas e segue até Chaves, medindo cerca de 90 k. d'extensão. A parte em exploração em 1919 teve o rendimento bruto kilometrico de 2.007\$00 apenas.

A linha de Bragança parte de Tua, segue o rio até Mirandela e vae por Macedo de Cavalleiros a Bragança com 134 k. d'esxtensão.

O seu rendimento medio em 1919 foi de 1.255\$00 e em 1920 de 2.621\$00.

Finalmente do Pocinho parte a quarta linha, transpondo o Douro numa grande ponte, para subir pela encosta até Moncorvo e Carviças com 34 k. em exploração, que tiveram em 1919 o rendimento kilometrico de 793\$09.

Ao troço seguinte, de Carviças a Bruçô, cujo pro-

jecto foi aprovado em 1908, falta ainda o assentamento de via, acrescentando mais 21 k. á parte explorada.

Além de Bruçô irá pelo planalto fora, aproximando-se de Mogadouro e Miranda e devendo servir as pedreiras de marmore e alabastro de Santo Adrião não longe de Vimioso.

Em dezembro de 1910 já estava completo o projecto de Bruçô a Brunhosinho.

A construcção dessa linha foi iniciada, graças á tenacidade do sr. Conde de Paçô-Vieira, que, perfilhando a minha iniciativa, a fez vingar na lei de 1 de julho de 1903, a despeito da opposição de Teixeira de Souza receoso de que a dotação para essa linha prejudicasse a rapida construcção do do Corgo.

Já antes o conselheiro Vargas aplanara dificuldades mandando contratar a construção da ponte sobre o Douro.

O primeiro troço do Pocinho a Carviças foi aberto à exploração em setembro de 1911, tendo-se gasto até

Em 10.700 quilômetros quadrados $259^{\text{km}} : 24$ metros por quilômetro!

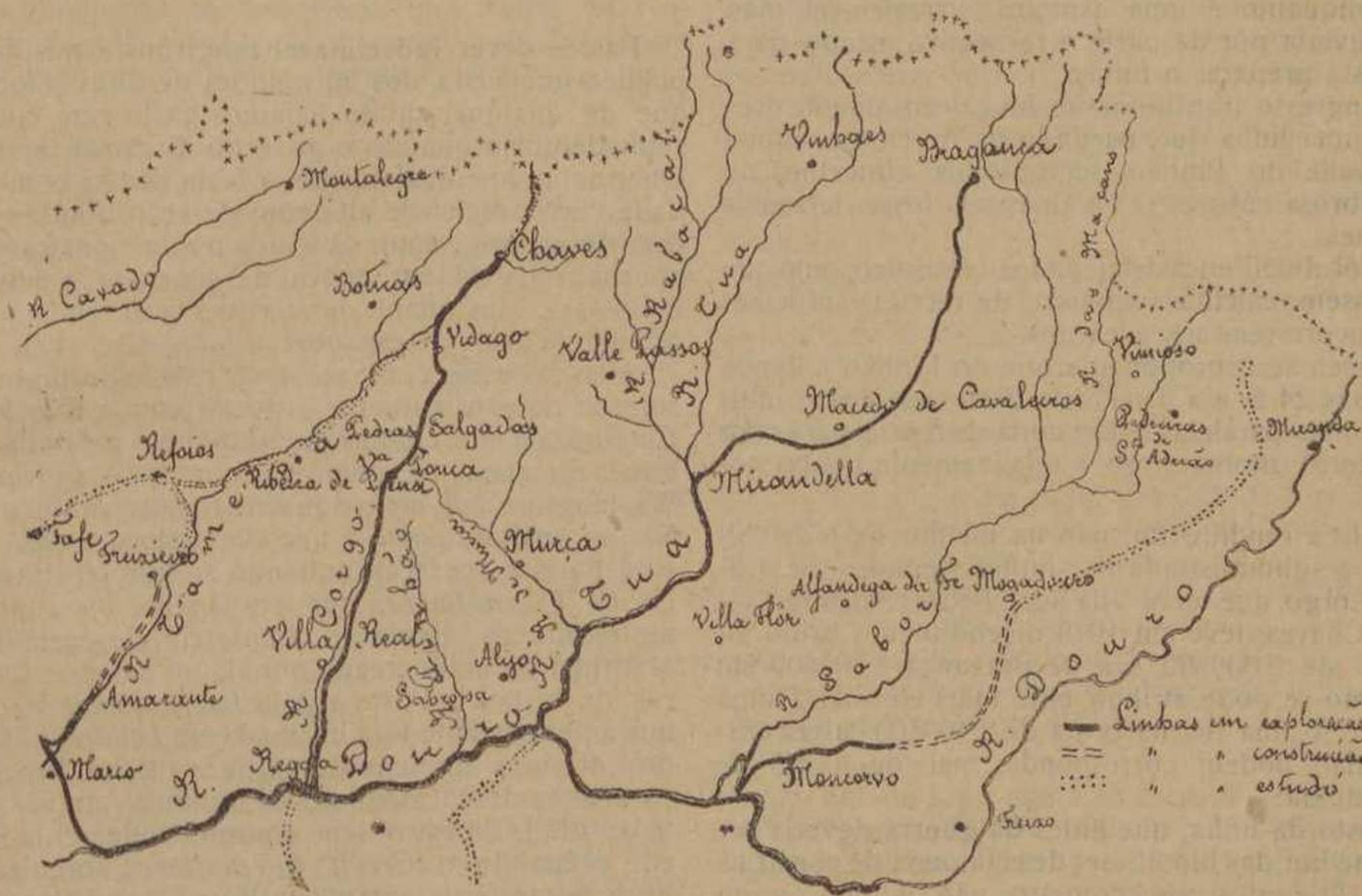
Vejamos o que resta fazer.

Concluida a linha de Miranda, e levada a do Tamega até proximo de Cabeceiras de Basto, prolongada até ahi a linha de Guimarães a Fafe, é de recomendar o troço complementar, Tamega acima até á foz de Oura, para ir em Vidago ligar-se com a linha da Regoa a Chaves?

Justifica-se a construcção da linha do Pinhão a Vinhães e a mais phantasiosa ainda do Pocinho pelo vale do Sabor a Vimioso, preconizadas no congresso transmontano?

Incumbem-lhes função económica justificativa do encargo que representam?

Nenhumas outras linhas, mais uteis embora irreali-



dezembro de 1910 em estudos e construção apenas 362 contos, a que há que juntar 223 da ponte, obra cujo custo deve ser dividido pelos 120 k. d'extensão total da linha.

Na proposta da lei apresentada em 1910 pelo sr. Conselheiro Moreira Junior providenciava-se para a rápida conclusão da linha, que era baratíssima por não ter terraplenagens, nem obra de arte de vulto. Era grande o seu valor por ir desenvolver uma vasta região com 57.000 habitantes privada de comunicações e tendo valiosos recursos mineiros e aptidões agrícolas. O tráfego da linha nas suas relações com o Porto vem percorrer 175 k. da linha do Douro.

Se se tivesse prosseguido com actividade e bom criterio na senda traçada, ter-se-hia concluido a linha antes da guerra, quando material e salarios não exigiam os enormes dispendios actuaes.

Assim pois, ha em Traz-os-Montes apenas as seguintes linhas de via de 1^m em exploração:

Linha do Corgo.....	90	kilometros
" de Bragança....	135	"
" de Miranda	34	"
Total.....	259	"

sáveis por enquanto, deverão ser previstas? Não serão suficientes serviços de automoveis para passageiros e mercadorias em determinadas estradas, completando a acção dos caminhos de ferro a que afluam?

Supomos que se adeanta a construcção do caminho de ferro da Livração por Amarante e Celorico de Basto ao coração da região, isto é, ás proximidades de Refoios, e que do lado do Minho se prolonga ao encontro d'elle o troço de Guimarães a Fafe.

Continuar as duas linhas, reunidas n'uma só, Tam-mega acima, até ir entroncar na da Regoa a Chaves além do Vidago, é obra cara e que serviria um trafego diminuto, seguindo quasi paralela e a pequena distancia,

Não será mais de aconselhar que pelas imediações de Ribeira de Pena se faça subir a linha a Villa Pouca?

Não convirá ainda estudar uma linha que, sahida de Chaves, vá por Vinhaes a Bragança servir a zona do norte da provincia e assegurar uma ligação de todas as linhas de via reduzida com as consequentes vantagens de troca de material circulante?

Será preferível que essa ligação saia de Villa Pouca e, subindo ao planalto, vá por Valpassos a Vinhaes? A extensão a construir seria muito maior nesse caso. Só um reconhecimento técnico e económico poderá

indicar a solução preferível, tendo-se em conta as grandes dificuldades originadas pela acidentação do terreno.

Seja qual for a directriz escolhida, achar-nos-emos deante de uma linha cara e de pouco tráfego, embora útil para facultar comunicações directas na zona transmontana afastada do Douro. Boas estradas com serviços de omnibus-automoveis e caminhos seriam porventura instrumentos suficientes de circulação, se não fôra a manifesta utilidade da ligação das diversas linhas de via estreita afluentes á do Douro.

Se não houvesse as ponderosas razões de exiguidade de tráfego e acidentação do terreno, essa transversal poderia ser prolongada de Bragança por Vimioso a ligar com a linha de Miranda, fechando assim a malha e deixando ligadas entre si as linhas existentes de via estreita ao norte do Douro.

Se o Thesouro podesse com o encargo, certo e pesado, d'essa linha, as comunicações da provincia melhorariam consideravelmente.

Por enquanto é uma aspiração irrealizavel, mas não se deveria pôr de parte o respectivo estudo para fixar idéas e preparar o futuro.

No congresso transmontano foi calorosamente preconizada uma linha que, partindo da do Douro, subisse pelo valle do Pinhão, servindo os concelhos de Alijó, Sabrosa, Murça e Valpassos, fosse terminar em Vinhaes.

Não foi difficil encastelar dados estatísticos em que se baseassem calculo optimista de receitas sufficientes para ocorrerem aos encargos.

Esqueceu-se o proponente que do Pinhão á Rego vão apenas 24 k. e a Tua 13 k. Podem-se acaso multiplicar linhas paralelas a tão curta distancia, para mais em territorio montanhoso e relativamente pouco povoado?

Quanto a rendimento, não ha melhor base de calculo que a subministrada por linhas similares. Se a linha do Corgo, que serve Vila Real, Pedras Salgadas, Vidago e Chaves, teve em 1919 o rendimento bruto kilometrico de 2:000\$00 e a de Bragança 2:600\$00 em 1920, como se pode attribuir cifra mais elevada á linha proposta? A uma receita bruta de 2:400\$00 (talvez exagerada) não podem corresponder mais de 400\$00 de receita liquida.

O custo da linha, que antes da guerra deveria orçar, na melhor das hypothèses de economia de construção, por 20 contos por kilometro, não poderá ser inferior hoje a 80. Admitindo porém que dentro de poucos annos materiaes e salarios desçam, sem voltarem aliás ás cifras anteriores á guerra, 60 contos seria o custo minimo dos minimos em que se baseasse um calculo, havendo pois uma anuidade de 4 contos a solver depois de deduzida a receita liquida.

Com uma extensão não inferior a 130 k., a linha traria um encargo superior a 500 contos anuaes.

Manifestamente é ás estradas que pertence a função de drenar o tráfego nas zonas que separam as linhas ferreas.

Quanto muito se admitiria a linha transversal de Chaves, ou talvez de Vila Pouca a Bragança por Vinhaes, não pelo rendimento, mas por estabelecer uma util ligação entre duas linhas.

Menos justificavel que a precedente seria uma linha pelo Vale do Sabor a Vimioso, verdadeira duplicação da de Miranda. Nem merece discussão tal phantasia.

Alta phantasia, jornadeando por montes e vales sem se importar com accidentes de terreno, é a de um vilarealense, que alvitra nma linha de Leixões por Ermezinde, Cahide, Amarante, Villa Real, Murça, Mirandela e Vimioso a Miranda. Nem mais nem menos.. Começa por ir ladeando as do Douro e do Tamega; trepa intrepidamente ao Marão, e vae cortando todas as cu-

miadas e vales afluentes ao Douro. Seria uma obra de respeito, que o papel consente, mas que o mais perfunctorio exame da carta mostra ser chimera pura.

Conclua-se a linha tão facil de Miranda, servindo as pedreiras de Santo Adrião; prolongue-se a do Tamega; estude-se a sua ligação com a do Corgo e a transversal por Vimioso e Bragança, e já será obra para larga etapa.

Cuide-se entretanto da rede de estradas, tão proficientemente estudada pelo distincto engenheiro Alberto de Oliveira na valiosa monographia que analysaremos qualquer dia, e ter-se-á feito muito para melhorar a viação transmontana.

J. Fernando de Souza

O contracto dos 50 milhões

Parece dever indeclinavel referirnos á mistificação politico-financeira dos 50 milhões de dollars todos os que de qualquer modo hajamos gasto cera com este ruim defuncto quando o governo do pacato sr. Barros Queiroz premeditadamente o fazia passar como entidade viva e digna de alta consideração. Ainda restam, decerto, muitos pontos obscuros n'esta monstruosidade apenas possivel em epoca de loucuras e ladroeiras collossaes. Mas quanta luz terrivel já af temos a cegar os olhos cheios de espanto!

Não sabemos como é que o Estado portuguez apparece de repente a querer negociar com a *War Finance Corporation* um credito de 50 milhões de dollars sem tratar directamente com ela e com o Governo de Washington, por meio dos seus representantes officiaes. Não se entende como é que elle deslocava da America para Paris a operação, tratando aí com o extravagante *Credit International*, que em Anvers foi engenhado nestes nossos dias pelo *Consorcio Bancario* que em Madrid fora antes creado por alguns bancos e banqueiros de Lisboa e Porto e pela *International Mercantile* que anteriormente fôra instituida em Londres por alguns dos mesmos homens de carne e osso indispensaveis para estas desnacionalisações multiplas atravez do planeta. Ainda ficamos sem comprehender como é que elle aceitando o *Credit International* ambulante dos lusos, como representante da *War Finance Corporation*, não lhe exigiu o documento legal dessa representação para um negocio que teria o valor financeiro e mercantil de mais de um milhão de contos da nossa moeda corrente.

Da mesma forma ficamos assombrados, logo nesse primeiro momento, com o acto do *Credit International* dos portuguezes viajeros. Se elle fôsse illudido na sua boa fé ao aceitar o industrioso Williams como representante da *War Finance Corporation*, para um assumpto de tal magnitude, quem podia mais tomar a serio estes banqueiros e negociantes que se deixavam enganar por um empresario de burlas em condições tão fantasticas? Se pelo contrario elles se houvessem irmanado com o Williams nas intenções e nos processos, em que tragica situação se haveriam collocado?

O publico ficou desde logo convencido de que a triste verdade está no segundo lado do dilema, o que é de gravidade extrema.

Não haveria somente aí o crime de falsidade. Haveria o de burla definido no artigo 451 do codigo penal. Teria havido *artificio fraudulento para persuadir a existencia de credito, ou de poder supostos, ou para produzir a esperanza de qualquer accidente*. Haver-se-hia feito isso para ficticiamente baixar o valor das libras em Portugal, compra-las em grande quantidade, e pre-

cipitar depois o seu encarecimento, mettendo no bolso, por ambos os lados, o dinheiro das diferenças, arrancado á população do paiz.

Mas na trama não foram só estes elementos e os seus afins que devem ter comprado, n'esse caso, muitas centenas de milhares de libras, para esta locupletação á custa alheia. Também levaram para ella, scientemente ao que parece, o proprio Estado, que por sua parte foi comprador de 800.000 libras nessas condições.

Assim o que se afunda claramente diante de nós é junto a um tempo um regime politico, administrativo, financeiro, bancario e commercial de um paiz miseravel. Andam a pedir que sejam metidos na cadeia os burlões dos dollars. Mas quem os ha-de meter lá, se tal fosse remedio? Os que de algum modo são eguaes a elles e até executores dos seus planos e vontades, na governança embora se digam as mais das vezes com ideias partidarias inimigas? Seria tão impossivel como o tem sido chegar a positivos resultados penaes pelo formigueiro de inqueritos que temos para aí visto na sucessão pavorosa dos crimes. A cura não pode vir por mão dos maiores enfermos e aleijados.

Quem foram neste caso os enganados? A consciencia publica espontaneamente reconhece que não foram apenas os detentores de 1.500.000 libras pouco mais ou menos, vendidas aos da manigancia, ao Estado, e a terceiros nesse intervalo de valorisação artificial do escudo.

Se nada mais houvesse do que isso, a degradação dos tempos talvez chegasse a ter satisfações proprias da podridão. Os especuladores particulares tiraram dos seus depositos externos um milhão e meio de libras para as vender precipitadamente com perda de uma duzia de milhares de contos, no receio de a terem depois maior, quando os 50 milhões de dollars fossem utilizados pelo Estado importador? O publico não teria pena do caso, ainda que uma parte d'aquelles fossem emigrantes portuguezes que esperam pela ordem natural dos factos a hora de cotações cambias melhores para a transferencia de fundos.

Mas em muitos espiritos ha o conhecimento suficiente e nos restantes o presentimento de que esta colossal trapalhada eleva ao mais alto grau o descredito do Governo, dos Bancos e do Commercio de Portugal; enche escandalosamente de dinheiro as algibeiras dos politicos, financeiros e negociantes que vieram fazer as compras das libras; pesará funestamente sobre o misero valor da nossa moeda, sobre a administração do Tesouro, sobre a situação da economia nacional; augmentará ainda mais o custo de vida, a desordem publica e social, a desgraça da patria. Os que não perdem o fio da razão devem estar bem convencidos de que este acontecimento, pela sua significação horriavel, impeliria tudo com mais força para os ultimos abismos, se não provocasse como nenhum outro os desejos crescentes de uma reacção forte contra as destruições que a loucura vae multiplicando.

Ha um ponto que exige atenções muito especiaes. Nesta burla vergonhosa os compradores particulares das libras não tiveram apenas em vista adquiri-las para depois as revender com o lucro das diferenças de cotação. O grosso das compras que elles fizeram a bom preço foi para financiamento de operações commerciaes pendentes e futuras.

Os elementos do *Credit International*, em grande parte, fazem fornecimentos de artigos estrangeiros á economia do paiz, a começar pelos que são mais indispensaveis á alimentação publica. Ainda os querem fazer naturalmente em maiores proporções, n'um periodo em que a importação dispersa vae desaparecen-

do para ser apenas feita pelo Governo e pelas grandes entidades capazes de mobilisar creditos avultados.

Podemos até dizer que a manobra esteve subordinada principalmente á aquisição mais barata de libras desejadas pelos auctores da obra para pagarem successivamente, lá fora, mercadorias de primeira necessidade que nos forcem e forçarão a comprar-lhes cá dentro a altissimos preços correspondentes á maior desvalorisação da moeda que veio logo depois e que ainda mais se ha-de desenvolver. O caso é, pois, ainda muito mais grave do que a primeira vista se afigurava.

O ganho que se pretendia pela mistificação é muito maior do que podia resultar de uma simples compra de cambias para oportuna revenda, em que podiam já ter o lucro de dez escudos por libra. Não se contentam com isso! A colecta feita á custa do povo portuguez tem de ser mais vasta no preço das subsistencias. Se os do grupo chegaram a comprar, como se diz, mais de meio milhão de libras, hão-de ter com ellas proveitos de dezenas de milhares de contos.

Seria mais agradavel para os consumidores a perseguição d'este negocio, com vantagem da alimentação publica, do que a punição dos burlões, que nunca chegará a fazer-se. Mas, n'esse ponto, como na propria acção contra os delinquentes d'esta natureza, é impotente de todos os modos a engrenagem politica dominante.

Se a desgraça da economia publica, domestica e individual fosse apenas feita pelos trampolineiros e esbulhadores da finança e do commercio! Mas, na mesma hora os governantes que de facto se achavam solidarios com esses assaltos ás libras em embuscada, mantinham e até augmentavam realmente as despesas ruinosas do Estado, agravavam a tributação do povo e mandavam pagar em ouro a totalidade dos direitos de importação. Todos juntos marcham simetricamente para que a vida siga com rapidez para o dobro, exactamente como aconteceu quando em 1920 se achava no poder o mesmo sr. Antonio Granjo, com o sr. Innocencio Camacho nas finanças e o mesmo sr. Barros Queiroz como espirito santo de orelha. Porque é bem isto que está no horizonte pelo actual caminho!

No fim de tudo como se espanta certa gente com esta palhaçada dos 50 milhões? Mas ela não é mais do que a legitima filha dos crimes e rapinancias anteriores.

O Estado gastou mais de um milhão e quinhentos mil contos desde julho de 1914, noventa mil dos quais em ouro ao par, que elevariam o total a mais de dois milhões e meio de contos em notas. Quantas centenas de milhares de contos representam nisso um esbulho feito politica e administrativamente ao paiz?

Mas, ao mesmo tempo, houve outros desaforos, que são talvez peores para o caso. Com a positiva cumplicidade do Estado, começaram no ano economico de 1917-1918 as emissões fantasticas de papeladas de companhias para absorpções de somas tambem colossais dos particulares, com enriquecimentos escandalosos de certas minorias á custa de muitos e finalmente da nação inteira. Estes homens que principiaram estrondosamente uma tal obra, já hoje em derrocada, foram os primeiros pais de toda essa desordem que veio a acabar na burla dos 50 milhões, onde parece que estão até alguns dos mesmos iniciadores.

Entre a mistificação das emissões, que foi longa, e a dos dollars que é essencialmente a mesma, e só inferior nos lucros, está a da jogatina colossal dos cambios, com manobras interoceánicas, á sombra da Agencia Financial do Rio. Todas trez fazem parte d'um sistema, simetricamente disposto com a Administração ruinosa do Estado, embora os grupos exploradores se-

jam em parte diferentes, vindo cada um por sua vez dar o assalto, depois do exemplo de lucros obtidos pelos saques anteriores.

A infinidade de especulações e de rapinas que no meio de tudo isto se viu e vai vendo despersamente de alto a baixo em todo o organismo economico não é mais do que uma consequencia de toda aquella desenvoltura que se foi desenvolvendo por cima da arraia mediana e miuda do mercantilismo. Tambem nada mais logico, no fim, que as diminuições progressivas da população, do trabalho, da produção, da riqueza, da saúde e da vida n'este paiz entregae aos instintos e egoismos como nenhuns outro do mundo.

Onde ha cadeias para tantos burlões e esbulhadores? Quem os meteriam n'ellas? — perguntamos outra vez...

Ha dias n'um comboio dizia alguém n'um grupo onde se falava da nossa desorganização economica e financeira: "Isto não tem remedio enquanto não forem mortos fulano, sicrano e beltrano." — Foram indicados trez nomes salientes da praça. O caso pode ser mais um indice da situação. Mas de que serviria a vindicta?

Vamos ao polo oposto. Na Camara, o sr. Vicente Ferreira, com os aplausos ardentes dos deputados, clamava como os seus antecessores, no meio do escandalo dos dollars, que o paiz tem recursos para viver. Querem dizer com isto, em ultima analyse, que elles subsistem e podem subsistir com toda a administração que teem feito e querem continuar. Os senhores levaram de repente uma divida de 648.000 contos a mais de 1:600.000 contos, sendo 90 000 do acrescimo em ouro; estão sempre a augmenta-la a perto de 30.000 contos

por mez; intensificam as monstruosidades por cima d'esta patria infeliz — e acham que os seus bens e disponibilidades são sempre os mesmos?

Fora de toda essa orgia, vejamos em todo o paiz a realidade como ella é. A burla dos 50 milhões deve ligar-se com todo o resto. Não olhem apenas para as facções e para os homens que vão passando no poder com ruina publica. Olhem para aquelles que, dizendo-se até com ideas partidarias bem opostas, se acham por cima ou por detraz de todas as mistificações esbulhadores, desde as emissões de 1917-18, sempre memoraveis, até o caso do *Credit International*. O que ha no conjunto, se abirmos bem os olhos?

Um regime politico, financeiro, economico e social, que se afunda miseravelmente. A necessidade absoluta de o substituir por outro, em que seja impossivel a supremacia, ou sequer a influencia, não apenas de todos esses elementos que fizeram e fazem o mal pela governança, mas ainda mais d'aquelles que os tornaram seus cooperadores, cúmplices e instrumentos da peor parte de derrocada e da expropriação nacional, inculcando-se ainda como partidarios estrenuos de outros principios.

Ou se faz isto, ou Portugal precipitar-se-ha na ultima das anarchias e das decadencias, não tendo por fim outro destino, por falta de consistencia moral e economica, senão o de ser provincia de Hespanha, ainda que ella não queira. E tal não pode acontecer. Resta que falem e governem os ultimos portuguezes.

Quirino de Jesus



VIAGENS E TRANSPORTES

Sello nos requerimentos aos Caminhos de Ferro do Estado

Em virtude do augmento do imposto do sello recentemente decretado, todos os requerimentos dirigidos ás Direcções dos Caminhos de Ferro do Estado, bem como quaesquer documentos que os acompanhem e que tenham de ser archivados nos respectivos processos, devem ser sellados com a taxa de \$30.

Os documentos que já tenham pago por qualquer titulo imposto de sello, apenas serão de novo sellados com estampilhas correspondentes á differença da taxa.

Não terão seguimento os requerimentos que comprehendam mais de uma pretensão, não sejam explicitos, ou não estiverem redigidos em termos convenientes.

Encerramento de apeadeiros na linha do Sul

A partir do dia cinco d'este mez os apeadeiros de *Santa Rita* e *Porta Nova*, situados na linha do Sul, passaram a fazer unicamente serviço de passageiros sem bagagem, não vendendo bilhetes.

As cobranças dos passageiros embarcados n'estes apeadeiros, são feitas em transito.

Caixas com amostras dos caixeiros viajantes

A exemplo da Companhia Portugueza, as Companhias da Beira Alta e do Porto á Pova e Famalicão bem como os Caminhos de Ferro do Estado tambem publicaram avizos no sentido de se considerarem como bagagens nas condições do art.º 21.º da Tarifa Geral, as malas ou caixas com amostras dos caixeiros viajantes quando não contenham objectos de metaes preciosos, joias ou pedras preciosas.

Serviço de grande velocidade na estação de Campanhã

O serviço de mercadorias em grande velocidade que presta a estação de Campanhã é, segundo um avizo recentemente publicado pela Direcção do Minho e Douro, actualmente o seguinte:

Mercadorias diversas. — Para as linhas do Minho e Douro e suas combinadas, (com excepção da C. P. e mais alem) só recebe e expede remessas de volumes que excedam 200 quilogramas; gado, vehiculos, cascos cheios ou vazios; petroleo, oleos e ferro; peixe; peles verdes, cêbo, tripas e outras mercadorias que pela sua natureza causem mau cheiro.

Para as linhas da C. P. e suas combinadas recebe e expede remessas de g. v. sem restricções.

Generos frescos. — Para as linhas do Minho e Douro e suas combinadas (com excepção da C. P. e mais alem) recebe e expede remessas sem limite de pezo, constituídas por hortalias, fructas e legumes verdes; criação e caça meuda (viva ou morta); cabritos, cordeiros e leitões (mortos ou vivos); ovos e lacticinios.

Para as linhas da C. P. e suas combinadas não ha restricções.

Imposto do sello

Em virtude do disposto no § 1.º do art.º 2.º da lei 1193 de 31 de agosto ultimo as taxas do *Imposto do sello* indicadas no art.º 3.º da tarifa de despesas accessorias, excepto as taxas de assistencia, são elevadas ao dobro.

Os Caminhos de Ferro do Minho e Douro acabam de publicar sobre este assumpto um Aviso que distribuimos com o presente numero.

Serviço de camionagens entre a estação de Braga e as de Braga-Central e Braga-Bom-Jesus

Com o presente numero distribuimos aos nossos assignantes um Aviso ao Publico dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro no qual são indicados os novos preços a cobrar pelo serviço de camionagem entre a estação de Braga e as estações centraes de *Braga-Central* e *Braga-Bom-Jesus*. Braga-Central está aberta todo o anno e faz serviço de passageiros, bagagens e mercadorias em g. v. e p. v. limitados de volumes de peso até 100 kilogramas.

Braga-Bom-Jesus está aberta de 1 de Maio a 31 de Outubro e faz serviço de passageiros, bagagens e mercadorias em g. v. limitado de volumes até 100 kilogramas.

Desvio de Pataias

Desde o dia 5 deste mez acha-se facultada ao publico a utilização do Desvio de Pataias, situado ao kilometro 139,3765 da linha de Oeste, entre as estações de Vallado e Martingança, para o serviço de cargas e descargas de mercadorias e gado, em grande e pequena velocidade e por vagão completo ou pagando como tal, com excepção de materias inflamaveis ou explosivas.

O Desvio de Pataias não tem pessoal proprio. Fica subordinado á estação de Martingança, da qual depende, devendo, para a execução do respectivo serviço, ter-se em vista as seguintes disposições:

Expedições. — Os carregamentos, a sua ligação por cordas e cobertura com encerados serão feitos por pessoal dos expedidores e de sua conta.

— Os vagões deverão estar carregados e prontos a seguir pelo primeiro comboio ascendente diurno, mixto ou de mercadorias, que passar no desvio 6 horas, pelo menos, depois da hora em que o vagão ali foi deixado para carregar, não se contando o periodo que vai das 17 horas de um dia ás 9 do dia seguinte. Passando este prazo os expedidores ficarão sujeitos ao pagamento dos direitos de estacionamento na conformidade da tarifa de despesas accessorias em vigor.

— As mercadorias a expedir não permanecerão sobre o caes mais que o tempo necessario para se efectuar o seu carregamento nos vagões.

— Ficam de conta dos expedidores as despesas com as modifficações que houver a fazer nos carregamentos, assim como o pagamento do estacionamento que por este motivo os vagões sofrerem na estação de Martingança.

— É permitido aos expedidores que selem com sellos seus os vagões fechados, ou encerrados que cubram a carga dos vagões abertos.

— Nas notas de expedição a Companhia não aceita a declaração do numero ou quantidade de volumes ou objectos que não possa verificar sem tocar na carga do vagão.

— O peso da mercadoria será indicado pela báscula da estação de Martingança, deduzida a tara real dos vagões que se obteve antes da entrega do material vazio.

— A Companhia reserva se a faculdade de ampliar em mais um dia os prazos regulamentares de transporte.

Chegadas. — A Companhia não aceita, em relação a remessas destinadas ao desvio, a declaração nas notas de expedição do numero ou quantidade de volumes ou objectos que se não possa verificar sem tocar na carga do vagão, limitando a sua responsabilidade á falta de peso ou atrazo, conforme as tarifas em vigor.

— O pagamento de estacionamento dos vagões, até á hora da representação dos consignatarios para se effectuarem as operações de retirada das remessas, será regulado pela tarifa em vigor.

— As descargas no desvio, para o caes ou directamente para carros, serão feitas por pessoal dos consignatarios, por sua conta e sob a sua inteira responsabilidade.

— As mercadorias só poderão estacionar no caes, o tempo indispensavel para o seu carregamento em carros, não tomando a Companhia responsabilidade de especie alguma, pelas avarias que ali possam sofrer.

— O prazo concedido para a descarga das remessas é de 6 horas, contadas desde a hora da chegada dos vagões ao desvio, não se contando o periodo que vae das 17 horas de um dia ás 9 do dia seguinte. Findo que seja aquelle prazo, o estacionamento dos vagões fica a cargo dos consignatarios, em conformidade com a tarifa em vigor.

Entretanto, quantia alguma será devida por estacionamento, se os vagões vazios estiverem prontos a seguir pelo primeiro comboio mixto ou de mercadorias que passe no desvio, depois de terminado o prazo concedido para a descarga.

— A Companhia reserva-se o direito de fazer seguir á estação de Martingança os vagões que não forem descarregados no desvio, dentro do prazo concedido para a descarga, fazendo-os descarregar ou conservando-os carregados na mesma estação, como melhor lhe convenha, ficando a cargo dos consignatarios as importancias correspondentes á descarga e armazenagem ou ao estacionamento, conforme os casos, assim como a correspondente ao novo transporte para o desvio, se a isso houver lugar. O transporte entre o desvio e a estação de Martingança será taxado como se procedesse de Vallado pela Tarifa Geral.

Se assim o preferirem, poderão os consignatarios retirar a remessa em Martingança depois de satisfeitos os respectivos debitos.

Cobrança de portes — As expedições do desvio só poderão ser feitas em portes a pagar á chegada; as destinadas ao desvio deverão ser feitas em portes pagos.

O Desvio de Pataias está destinado a prestar utilissimos serviços aos expedidores das povoações proximas que veem agora realizado um melhoramento porque ha muito aspiravam, sendo transformado em ramal de serviço publico o antigo ramal particular *Figueiredo-Pataias* que a Companhia Portuguesa adquiriu aos herdeiros o seu antigo proprietario para satisfazer os pedidos que se ha tempos lhe vinham sendo feitos.

Notas de viagem

IV

A capital do Auvergne. — Os seus progressos. — O tranvia para Royat. — A estação thermal de Royat. — A sua historia. — A fama das suas aguas. — As suas maravilhosas propriedades. — Os divertimentos.

A pouco mais de 50 kilometros ao sul de Vichy é a capital do Auvergne, Clermont-Ferrant, cidade da qual já tratámos aqui, quando, pela primeira vez, a visitámos ha uns quinze annos.

Agora ficámos surprehendidos do estado de florescencia em que a encontrámos, não tanto, diremos em melhoramentos publicos como no desenvolvimento do seu commercio.

A praça "Jaude", centro de animação de toda a cidade, que então era rodeada por já boas edificações tem hoje em sua volta grandes casas de banco e de todos os artigos de commercio; se n'esse tempo quizemos tomar um café tivemos que o fazer n'uma modesta casa, ao fundo da praça; hoje ha n'ella grandes cafés, cervejarias, doçarias e pastelarias; o "Grande

Hotel", que, então, era pouco mais que modesto, está hoje ampliado n'um grande edificio; a rua principal tem também estabelecimentos notáveis, como a grande chocolateria «Marquise de Sévigné» e outros.

A comunicação para Royat que então se fazia por trens e carros diversos, estando em construção um tranvia electrico, faz-se hoje por este, que de ha muito funciona, e já funcionou também directamente ao «Puy de Dôme, enquanto a guerra não obrigou a levantar os carris para servirem nas trincheiras. Está-se procedendo á sua reposição na linha, que já para o anno funcionará.

A parte o bom aspecto de uma grande cidade e a visita da imponente cathedral, Clermont nada tem mais de importante que mereça menção especial.

E' alli a ligação entre as rêdes do P. L. M. e de Orleans que segue a Royat, mas como ha sempre demora entre a chegada dos comboios d'aquella e a partida dos d'esta, os passageiros que se dirigem a Royat preferem tomar o tranvia que os leva, em 8 minutos, ao centro d'esta notavel estação thermal.

D'ella nos vamos occupar porque merece mais larga referencia.

Royat, como estação thermal, é uma das mais importantes da França, pelo facto das suas aguas terem uma especialização especial que raras teem, na Europa.

Como quasi todas as estações thermaes, ella tem origem na maior antiguidade. Segundo resa a sua historia, tendo Julio Cezar, imperador romano, mandado ás montanhas do Arvernio um dos seus cavalleiros, Rexaltus Clartus, para pacificar o paiz, este encontrou tanta amenidade nas margens da ribeira Tiretaina, que resolveu fundar ali o seu palacio.

Ao abrirem-se as fundações d'este, a agua quente brotou em quantidade, sendo logo aproveitada para a construção d'umas sumptuosas thermas cujos restos ainda hoje se veem, no Parque, junto á nascente S. Victor.

Tal fama adquiriram logo as aguas que o imperador passou a frequentar-as, com toda a sua côrte.

Nos tempos modernos, a medicina tem apurado os seus estudos sobre estas maravilhosas aguas cuja applicação se faz hoje em trez estabelecimentos, dois dos quaes modernizados com todos os requisitos necessarios para que satisfaçam a todos os fins para que a medicina a receita.

Da efficacia das aguas, dizem todos os que aqui encontramos que ellas produzem maravilhas, sobretudo nas dilatações do coração e outras affecções cardiacas, nas affecções do aparelho respiratorio, reumatismas ou gottosas e cutaneas, e ultimamente mais se affirmou a potencia da acção dos seus banhos carbo-gazosos para as enfermidades que se baseiam no no aparelho da circulação do sangue, a artero-slerose.

D'ellas nos disse, aqui, um dos nossos mais distinctos advogados, gloria do fôro portuguez, honrando o nome de seu pae, um dos mais illustres, como historiador, como poeta, como orador e como jornalista: — "eu gasto-me onze mezes do anno no trabalho do tribunal e do consultorio; e quando me sinto exaustado, venho e-estar aqui um mez, e volto com as forças restauradas para outros onze mezes de luta."

E' que, alem da prophylaxia das aguas, a bella natureza do Auvergne, com a calma dos seus montes, o ar puro que se respira, e as aguas ferruginosas arsenicaes calcicas, são de effeitos decisivos para os fatigados, os convalescentes ou anemicos. (*)

Para distracção dos acquistas ha principalmente um bem ajardinado pequeno parque onde se dão, na

epoca, quatro concertos diarios, 7 horas de musica entre as 10 da manhã e as 11 da noite; e ha todas as noites espectáculo lyrico ou dramatico no theatro do Casino.

Este estabelecimento ardeu por completo em abril de 1909, ficando só o theatro de pé.

A Companhia das Aguas mandou-o immediatamente reconstruir segundo um plano mais vasto do que o antigo, tendo conseguido, em dois annos, inaugurar-o na presente epocha com vastas salas de dança, de festas e de jogos, largos corredores, etc., a que só falta a ornamentação interior que será luxuosa como corresponde á imponencia do edificio.

Mais tarde o theatro será também substituido por outro, muito mais vasto, construido um novo estabelecimento balnear, reformado o café, transformando-o n'um grande restaurante, o parque, etc.

Alem dos concertos e distracções que n'este nos são offerecidas e de um outro Café-casino com concertos classicos todas as noites, Royat tem como attractivos ser um centro de excursões para varios pontos interessantissimos do Auvergne, como o Puy de Dôme e o seu cortejo de antigos vulcões extinctos. Para esses passeios ha diariamente carreiras de automoveis bem organisadas, permittindo fazel-os entre o almoço e a hora das aguas da tarde.

Para distracção também, o Parque Bergoin, a 1 kilometro apenas, onde se vae facilmente a pé, ou em auto-car, por 1 franco, que faz quatro carreiras todas as tardes, podendo-se, e sendo até agradável, regressar a pé porque são apenas 600 metros pela antiga estrada, é um delicioso e vasto parque legado á villa pelo seu antigo dono, do qual conserva o nome. Ahi encontrámos na rua das roseiras, a rosa Camoens, e pouco adiante outra com o nome, bem escripto de Duarte d'Oliveira, que é, por certo, o de um amator de rosicultura portuguez.

Tambem tem interesse uma visita á povoação, o velho Royat, muito antiga, construida sobre a lava do Chateix, vulcão extincto, tendo ao centro uma interessante egreja acastellada, do seculo XI.

E na villa thermal ha ainda a vêr a «Gruta do cão», (que já aqui descrevemos em 1906) e a nova «Gruta encarnada» composta de interessantes cavernas cujas paredes e pilares são vermelhos pela passagem das aguas fortemente ferruginosas. Como em Pozzuoles, proximo de Napoles o acido carbonico enche a caverna tornando impossivel respirar a certa altura do solo.

Mesmo nos dois grandes hoteis principaes, ha distracções para os hospedes que quasi não sahem d'elles, porque alli teem concertos de boa musica de dia e á noite, por vezes canto por bons artistas, cinematographo, etc.

Estes hoteis são de tal magnificencia que d'elles nos occuparemos no artigo seguinte consagrando-lhes largo espaço que merece a sua descripção.

Os demais, de 2.^a cathegoria, são 15, 2 de 3.^a, 5 pensões de familia e 3 villas e chalets onde se dá alojamento a familias ou se alugam quartos isolados.

Assim, ha em Royat accomodações ao alcance de todas as bolsas, desde as mais bem provistas ás mais modestas.



Sud-Atlantique-Express

O antigo *Sud-Express* que vae ser restabelecido em 29 de outubro, passará a denominar-se *Sud-Atlantique-Express*, o que vae fazer um certo reclamo do porto de Lisboa.

A ramificação que d'este comboio de Medina segue para Madrid, como terá seguimento para Algeciras, chamar-se-ha *Sud-Maroc-Express*.

(*) O proprio auctor d'estas «notas», apenas com uma semana de tratamento, sente já uma consideravel melhora nas suas forças abatidas.

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)

Despesas d'exploração

Poderíamos fazer, como todos os annos, a comparação das despesas por serviço e a analyse das causas que determinavam qualquer diferença mais importante.

Mas parece-nos inutil essa comparação este anno, porque, como é natural, as despesas cresceram muito em todos os Serviços, porque o pessoal passou a ganhar bastante mais e tudo que a Companhia adquiriu custou em 1920 mais caro do que nunca.

Despesas de exploração por Serviços

Serviços	Despesa em 1919			Despesa em 1920		
	Rêde concedida	Rêde extranha	Total	Rêde concedida	Rêde extranha	Total
Administração e Serviços d'ella dependentes.....	245.854\$609	9.767\$665	255.662\$534	446.521\$881	16.685\$666	463.207\$547
Direcção e Serviços Geraes.....	288.577\$881	11.236\$667	299.814\$548	340.464\$665	11.757\$448	352.222\$113
Exploração.....	2.391.102\$775	85.808\$572	2.477.311\$4	5.136.000\$667	188.630\$880	5.324.631\$47
Via e Obras.....	1.048.997\$557	62.614\$41	1.111.611\$98	1.736.950\$74	119.610\$773	1.856.561\$517
Material e Tracção.....	6.895.855\$899	281.999\$927	7.177.855\$826	18.085.742\$51	646.124\$82	18.731.867\$33
Total.....	10.870.788\$79	451.426\$72	11.322.215\$51	25.765.68.638	982.809\$49	26.748.489\$87

Divisão de Exploração

Os Serviços Centraes decorreram normalmente e nos Serviços Regionaes continuou a sentir-se a deficiencia de pessoal, material e installações, lutando-se por isso com as mesmas difficuldades que já tinham sido notadas nos ultimos annos.

Em virtude da grande falta de material foi muito accentuado o desvio do trafego, tanto pelas vias maritima e fluvial, como pelas estradas.

O serviço da estação de Lisboa-P melhorou, tendo o numero de wagons-dias immobilizados n'ea estação, descido de 14.593 em 1919 a 1.943 em 1920.

Para se obter esta importante melhoria concorreu em grande parte a deslocação do trafego para outras estações.

A percentagem de irregularidades no serviço de mercadorias em relação ao numero de expedições passou de 5 % em 1919 para 4,8 % em 1920.

A percentagem do numero de indemnisações relativamente ao numero de expedições variou de 0,495 % em 1919 para 0,488 % em 1920.

Nas contas de indemnisações o augmento de preço das mercadorias em relação ao anno de 1914, ou seja antes da guerra, foi de 425,47 %.

Esta percentagem teria sido muito maior se algumas das mercadorias extraviadas não tivessem o preço fixo nas tarifas.

O numero de reclamações de passageiros desceu de 800 em 1919 a 705 em 1920 e as reclamações por erros de taxas em mercadorias subiram de 2.371 a 4.902 devido ao grande numero de agentes novos com pouca pratica que a Companhia teve que admitir em virtude do Decreto das 8 horas de trabalho e tambem á variedade de sobretaxas e mudança do systema tarifario.

Divisão de Via e Obras

Por falta de pessoal e difficuldades em se obter alguns materiais, deixaram de se fazer obras de grande conservação previstas no orçamento, bem como a construcção de casas de guarda para substituirem as barracas de madeira existentes.

O Deposito de Madeiras que no anno de 1919 teve um beneficio de 21.711\$28 soffreu em 1920 um prejuizo de 75.261\$36 resultante do augmento do custo das travessas em branco, e, principalmente, da subida do preço do creosote, que passou de \$22,2 a \$95 por kilo.

A quantidade de travessas fornecidas por este Deposito em 1919 foi de 117.490, ao passo que em 1920 o fornecimento foi de 132.317 ou sejam mais 14.827 travessas.

A média do custo das travessas brancas nos referidos annos foi a seguinte:

1919.....	1\$08,6 (normaes)	1\$74,9 (rectangulares)
1920.....	1\$22,7	1\$71,6

por onde se vê que houve um augmento de \$14,1 no custo médio das travessas normaes e uma baixa de \$03,3 no das rectangulares.

Nos dois annos empregaram-se na conservação da via as seguintes travessas:

1919.....	75.993 (normaes)	8.801 (rectangulares)
1920.....	75.928	14.968

tendo, portanto, crescido sensivelmente em 1920 o consumo das travessas rectangulares.

Na conservação da via empregou-se em 1920 menos ballastro do que em 1919 devido á falta de transportes durante o periodo da greve. Comtudo a despesa foi quasi a mesma por isso que augmentou o preço da pedra e o dos jornaes do pessoal auxiliar.

O volume de pedra britada empregada na linha foi em 1919 de 9.508,^{m3}317 e em 1920 de 5.314,^{m3}703, vendo-se assim que houve uma differença para menos no ultimo anno de 4.193,^{m3}614.

Com a renovação da via dispendeu-se o seguinte:

Linha de Leste e Norte.....	546.563\$59
Ramal de Caceres.....	308.947\$28
Total.....	855.510\$87
Deduzindo o valor do material retirado, na importancia de.....	987.769\$05
resulta um saldo a favor, de.....	132\$258\$18

Os trabalhos executados consistiram na renovação com material do tipo de 45 kilos da linha ascendente do Norte-Leste entre os kilometros 74,210 e 91,035 e dos cruzamentos da linha geral nas estações de Oliveiras a Reguengo, inclusive; na renovação com carris usados do tipo de 40 kilos dos carris de 30 kilos da linha de Leste entre os kilometros 159,200 a 163,068 e entre os kilometros 197,842 a 208,004 do Ramal de Caceres.

Pelo que diz respeito á renovação de taboleiros metallicos e ao estabelecimento da segunda via, trabalho algum se executou pelas difficuldades já apontadas.

Despesas extraordinarias

No anno de 1920 foram executados diversos trabalhos, cuja despesa, escripturada sob o titulo de «Novas Construcções», se desdobra nas seguintes verbas:

Ampliação da estação de Entroncamento.....	121.220\$02
Construcção de 20 casas no Entroncamento para habitação do pessoal.....	66.410\$50
Substituição de placas de virar machinas em Lisboa-Rocio e Cintra.....	16.370\$77
Assentamento prolongamento e ligação de linhas e installação de pára-choques em diversas estações.....	18.035\$26
Installação de 3 caldeiras, um posto de soldadura electrica e um chilindro para limpar tubos nas Oficinas Geraes.....	16.173\$16
Construcção de casas para habitação do pessoal em diversos pontos da linha e melhoramento d'outras.....	13.679\$91
Acquisição de terreno em Porto Campanhã destinado a um dormitorio para o pessoal de trens.....	10.915\$85
Transferencia das oficinas de carruagens e wagons de Lisboa-P para Pedra Furada e construcção de casas para os operarios (estudos e pesquisas d'agua).....	11.857\$14
Ampliação da actual officina annexa á rotunda de machinas de Campolide.....	7.784\$93
Transformação e implantação da officina de reparações das machinas do Deposito de Entroncamento.....	5.399\$96
Diversos trabalhos nos dormitorios do pessoal.....	8.100\$56
Modificações e construcção de um escriptorio para serviço da Alfandega no novo caes da estação de Alcantara-Terra.....	4.118\$90
Alojamento do destacamento da Guarda Nacional Republicana no caes da estação de Braço de Prata.....	3.500\$00
Diversos trabalhos nas estações, oficinas, depositos e reservas.....	8.993\$60
Diversas installações electricas e telephonicas.....	1.501\$05
Diversos trabalhos nas tomas d'agua.....	1.867\$82
Construcção de um poço em Alfarellos, no terreno situado na bifurcação nas linhas de Norte e Oeste.....	1.932\$32
Consolidação de taludes, de trincheiras e construcção de canos de esgôto.....	2.029\$88
Diversas vedações.....	731\$97
Construcção da 2.ª via entre Gaia e Porto (estudos).....	220\$88
Total.....	320.841\$48

(Continua)

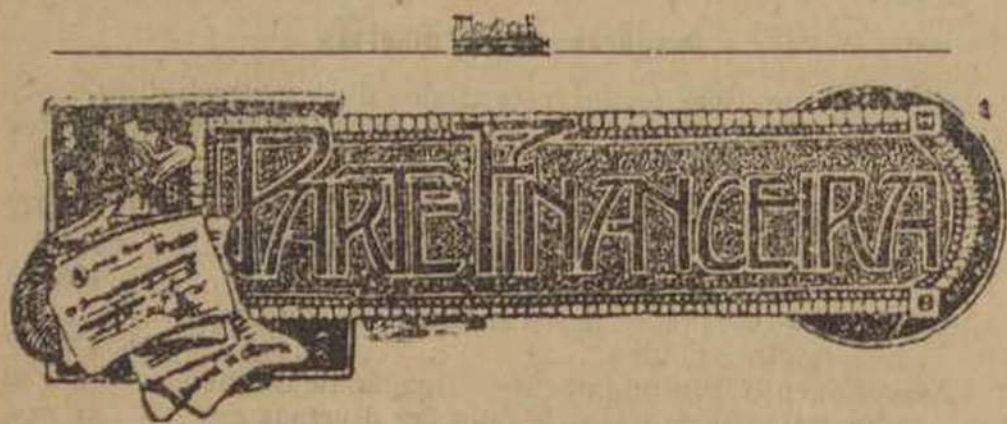
As minas de carvão do Chile e os caminhos de ferro

A industria do carvão é uma das principais do Chile, apesar de se limitar ainda á provincia de Arauco onde existem bastantes minas com uma grande produção. As minas desta provincia são exploradas por três companhias mineiras — a *Lota e Coronel Coal Company*, a *Curanilahue* e a *Schwager*, cuja produção anual passa de dois milhões, e que são as mais importantes do Chile.

Estas três Companhias tencionam desenvolver essa produção, e dispõem-se, para isso, a explorar em grande escala outras minas hoje inactivas, existentes na provincia de Arauco, onde se encontram milhões de toneladas, perto da costa.

Tambem o governo chileno parece ter a intenção de explorar outros ricos jazigos de carvão em proveito dos caminhos de ferro do Estado cujo deficit atribuido á escassez deste combustivel no Chile, se vem agravando anualmente; a aquisição do caminho de ferro de *Lebu-Los Sauces* parece um sintoma seguro dessa intenção da parte do governo.

A industria carbonifera chilena que, como acima dizemos, até agora se tem limitado á provincia de Arauco, deve dentro de algum tempo extender-se, pois na região compreendida entre o Estreito de Magalhães e Linquen existem jazigos de grande importancia embora de difficil exploracão.



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

Nos termos dos estatutos se annuncia que foram sorteadas para amortisação, as obrigações da série «Mirandella-Vizeu», com os números:

676 a 680, 1.511 a 1.515, 2.031 a 2.035, 2.066 a 2.070, 9.021 a 9.025, 10.031 a 10.035, 10.536 a 10.540, 16.221 a 16.225, 19.976 a 19.980 e 29.101 a 29.105.

O pagamento dos titulos amortizados e juro das obrigações relativo ao 1.º semestre de 1921 (coupon n.º 64) começará no proximo dia 1 de Outubro e continuará até 31 do referido mez todos os dias uteis, excepto ao sabado, das 11 ás 14 horas, em Lisboa, na sede da Companhia. Avenida da Liberdade, 59, 1.º, no Porto, na Filial do Banco Nacional Ultramarino. O pagamento d'este coupon tambem se realisará em Berlim no Deutsch-Bank até a 31 de Dezembro do corrente anno.

No acto do pagamento será descontada a avenca de contribuição de registo que for devida, e emolumentos de 6 % nos termos da lei em vigor.

Lisboa, 7 de Setembro de 1921.

O director de Serviço
Manuel Maria d'Oliveira Bello

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 12 de Setembro de 1921.

Continuam a cair os Governos e a fazer-se outros a curto praso, crescendo sempre, cada vez mais pavorosamente, os males do paiz. O sr. Barros Queiroz foi-se a terra, exactamente como os seus predecessores, pela impotencia financeira dos partidos e dos ministerios, embora o seu projecto de decreto de cambios fosse o pretexto para a queda. Ao sr. Antonio Granjo ha-de acontecer o mesmo, como aliás já lhe succedera no fim de 1920, pois claramente naufragou pela incapacidade do sr. Inocencio Camacho para gerir o Thesouro.

O sr. Barros Queiroz estava consagrado pelos republicanos como o primeiro financeiro do regime. Por isso mesmo a sua queda representa um grande desastre para o sistema das forças dominantes. Mas quem poderia acreditar que o sr. Barros Queiroz, ainda que fosse um estadista completo e um grande tecnico de finanças podia pôr em ordem o orçamento, a vida do Thesouro, a marcha da economia nacional?

As engrenagens politicas, financeiras e economicas donde o sr. Barros Queiroz saiu para o poder não permitiam que elle tivesse um plano justo e pratico para o corte das despesas, o saneamento orçamental, a reorganisação administrativa, bancaria e agricola do paiz, sem falarmos no resto. O mesmo obstaculo tiveram os seus antecessores e hão-de ter todos os seus successores, enquanto o Governo da nação por constituido da mesma forma seja qual for o partido que esteja no poder.

A administração de Portugal, enquanto andarmos sob o regime desses partidos e facções, ha-de ser o que tem sido: uma desordem ou orgia cada vez mais ruinosa. O que é facil apparecer cada vez com mais intensidade é a tentativa ou a pratica de monstruosidades cada vez maiores, como os contractos e de trigos de 1920, como a burla dos milhões de dollars a que n'outro logar nos referimos.

Ao lado e por debaixo dessa administração desastrosa continuamos a ter uma agricultura que produz cada vez menos, em trabalho geral sempre decadente, uma finança especulativa e desorganizada, um commercio de exploracão mais ou menos ambiciosa e desalmada, e a decadencia positiva da população, da riqueza e dos recursos do paiz, ao mesmo tempo que, para tranquillidade da folia, vamos repetindo que estes são abundantes e que temos diante de nós um destino grandioso. O sr. Vicente Ferreira, novo ministro das finanças, pode ter no intimo o desejo de melhorar a situação, como o tinha inevitavelmente o sr. Barros Queiroz. Mas nem um nem outro, nem os partidos comprehendem a tempo que não podem fazer nada senão a continuacão efectiva do arruinamento!

Assim todos os demais factos que presenciamos nestes dias dolorosos nada mais são do que symptomas da mesma capacidade para derrocar e da mesma impotencia para construir de novo.

Longe de fazerem cortes colossais nas despesas do Estado, continuam de facto a augmenta-las. Paralelamente a isso fazem agravamentos tributarios, já desenvolvidos fortemente nas contribuições directas, nas taxas do sello, nos direitos de importação, acabando-se por decretar que estes sejam pagos em ouro na totalidade. A carga fiscal vae augmentando com rapidez e isto é ainda apenas o começo da obra em tal campo desejada pelos dominadores incapazes de fazerem o devido saneamento orçamental. Mas n'um tal regime a principal maneira de obter quantos recursos forem precisos para a espantosa orgia consiste sempre em agigantar indefinidamente a divida publica, demorando ou aculando as contas.

Depois de tantas reclamações dos que as veem pedindo em altos brados — e são poucos — appareceu agora no *Diario do Governo* de 5 do corrente a nota da divida flutuante... mas referida apenas ao periodo que termina em 30 de junho de 1920! E' assombroso esta decadencia moral da governação portugueza!

N'aquella data a divida flutuante ficticia estava em 248.526 contos, sendo a real de 608.526 contos, por ser de 360.000 a que passou a figurar em conta de contracto especial com o Banco emissor.

Mas daí para cá tem sido pavoroso o crescimento. Pelo ultimo balancete do Banco de Portugal de 17 Agosto — aquella conta chegara já a 608.000 contos. Ao mesmo tempo foram augmentando notavelmente os debitos do Estado na Caixa Geral de Depositos. Recentemente o Governo tem collocado grandes quantidades de bilhetes de Thesouro na praça para não terem necessidade de recorrer tão largamente a novas emissões fiduciarias. A divida total do Estado, que em julho de 1914 era de 648.000 contos, deve ter crescido em mais de um milhão de contos desde então, sendo perto de 90.000 contos em ouro. Presentemente o augmento mensal deve orçar entre 25.000 contos e 30.000 contos.

Não ha duvida que nesta obra de ruina elles são verdadeiros titans. Em opposição a isto publicam apenas com apparencias de defeza economica o decreto dos cambios, submettendo-os outra vez á fiscalizaçao do Estado. Se é bem certo que é forçosa a intervenção deste nas operações dessa natureza podemos esperar d'aquelle diploma alguns resultados praticos de grande alcance?

De modo nenhum. A Inspeção dos Cambios poderá tornar mais difficeis algumas especulações. Mas a situação politica, financeira, economica e social não permitirá que daí venha uma policia satisfatoria, quanto mais a valorizaçao progressiva da nossa moeda.

O escudo portuguez não pode ter alto valor enquanto o não tiver a administração, a ordem, o trabalho progressivo o credito, o commercio e a vida do paiz. Só uma transformação politica fundamental pode lá conduzir, pondo por cima de toda esta desorganisação nacional uma camada de elementos contrarios a ella pelos principios, pelos sentimentos e pelos seus actos e habitos.



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 include-se vinho de pasto, comida á portugueza cama, roupa, proprias a creados e outras despesas. Para carga e passagens 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

Vapores a sahir do porto de Lisboa

Africa Occidental e Oriental



PAQUETE allemão **WANGONI**.
Sahira a 23 de Setembro.
Agentes, Marcus & Harting
Rocio, 50

Anvers



Vapor belga **DALMATIER**.
Sahira a 22 de Setembro.
Agentes, Henry Burnay & C.^a, R.
dos Fanqueiros, 10.

Anvers



Vapor belga **ASIER**.
Sahira a 16 de Setembro.
Agentes, Henry Burnay & C.^a, R.
dos Fanqueiros, 12.

Bejruth, Jaffa, Smyrna Pireu e Marselha



O vapor francez **ASIA**.
Sahira a 20 de Setembro.
Agentes, Orey, Antunes & C.
Lt. P. Duque da Terceira, 4, 1.^o

Brazil



Vapor inglez **ARLANZA**.
Sahira a 20 de Setembro.
Agentes, James Rawes & C.^a, Mala
Real Ingleza, R. do Corpo Santo, 74

Brazil



Vapor inglez **DARRO**.
Sahira a 26 de Setembro.
Agentes, James Rawes & C.^a, Mala
Real Ingleza, R. do Corpo Santo, 47

Ceará, Maranhão, Parna- hyba e Pará



Vapor inglez **BENEDICT**.
Sahira a 25 de Setembro.
Agentes, Garland Laidley & C.^a
T. do Corpo Santo, 10, 2.^o

Hamburgo



Vapor allemão **ELLA**.
Sahira em 18 de Setembro.
Agentes, Henry Burnay & C.^a, R.
dos Fanqueiros, 12.

Havre, Anvers e Ham- burgo



Vapor brasileiro **CUYABÁ**.
Esperado a 23 de Setembro.
Agentes, Pinto & Sotto Mayor.
Rua do Ouro, 24

Havre, Rouen, Dunkerque e Anvers



Vapor norueguez **STANDARD**.
Sahira a 24 de Setembro.
Agentes, Pinto & Vasconcellos
Lt. Caes do Sotré, 52

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



Vapor hollandez **BRABANTIA**.
Sahira a 24 de Setembro.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a.
P. Duque da Terceira, 4, 1.^o

Liverpool



Vapor inglez **STEPHEN**.
Sahira a 19 de Setembro.
Agentes, Garland Laidley & C.^a
T. do Corpo Santo, 10, 2.^o

Madeira e Açores



Vapor portuguez **S. MIGUEL**.
Sahira a 20 de Setembro.
Empresa Insulana de Navegação,
C. Sodré, 84, 2.^o

Madeira e Canarias



Vapor inglez **ARDEOLA**.
Sahira a 23 de Setembro.
Agentes, Garland Laidley & C.^a
T. do Corpo Santo, 10, 2.^o

Natal, Beira e Lourenço Marques



Vapor inglez **CLAN MUR-
DOCK**. Sahira a 21 de Setembro.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a.
P. Duque da Terceira, 4, 1.^o

Pará, Manaus, Maranhão, Ceará e Pernambuco



Vapor brasileiro **MARANGUAPE**.
Sahira a 29 de Setembro.
Agentes, Pinto & Sotto Mayor.
Rua do Ouro, 24.

Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Mon- tevideo e Buenos Aires



Vapor hollandez **GAA STER-
LAND**. Sahira a 28 de Setembro.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a.
P. Duque da Terceira, 4, 1.^o

Pernambuco, Maceió, Ba- hia, Rio de Janeiro, San- tos e Rio Grande do Sul



Vapor brasileiro **TAPAJÓZ**.
Sahira em fins de Setembro.
Agentes, Pinto & Sotto Mayor.
Rua do Ouro, 24.

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



Vapor francez **CANADA**. Sa-
hira a 25 de Setembro.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a Lt.
P. Duque da Terceira, 4, 1.^o

Rouen



Vapor belga **ELVIER**.
Sahira a 18 de Setembro.
Agentes, Henry Burnay & C.^a, R.
dos Fanqueiros, 10.

Rouen e Anvers



Vapor norueguez **TRIUMF**.
Sahira a 20 de Setembro.
Agentes, Pinto Vasconcellos
Lt. Caes do Sotré, 52.

Vigo, Cherbourg Sou- thampton e Amsterdam



Vapor hollandez **ZEELANDIA**.
Sahira a 26 de Setembro.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a Lt.
P. Duque da Terceira, 4, 1.^o

Fitas para machinas

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

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

A' venda n'esta Redacção:

Rua da Horta Secca, 7, 1.^o—Lisboa

PÓS DE KEATING

MATAM

FORMIGAS BARATAS PERCEVEJOS PULGAS TRACAS

MORTOS TODOS MORTOS

DEPOSITO PARA REVENHA

105, Rua dos Fanqueiros, 1.^o

TEL. C. 1717 LISBOA.