

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 Bellevue, 8.

21.º do 34.º anno LISBOA, 16 de Novembro de 1921 Numero 813

ANNEXOS DESTE NUMERO

Minho e Douro. — Aviso ao Publico: Abertura do apeadeiro de Gatoão.

SUMMARIO

A crise ferro-viaria, por J. Fernando de Souza	293
Commercio externo de Portugal, por Quirino de Jesus	296
Parte official	296
Congresso de caminhos de ferro	298
Viagens e Transportes	299
Notas de Viagem	299
Linhas Portuguezas	301
Transportes aereos	301
A produção do combustivel na Belgica	302
Parte Financeira:	
Boletim commercial e financeiro	302
Cotações na Bolsa de Lisboa	303

A crise ferro-viaria

Os que desde muito se interessam pela nossa rede ferro viaria e tem trabalhado para o seu progresso com infatigavel disvelo não podem deixar de se sentir dolorosamente impressionados pelo triste quadro que tem diante dos olhos.

Até 1910 a classe ferro-viaria foi modelo de disciplina, de probidade, de dedicação ao serviço. Apontavam-se os raros agentes que não se empenhavam pelo bom nome da corporação e não estavam promptos para dar a sua quota-parte d'esforços para lhe manter o prestigio.

Infelizmente pensaram, e com razão, os agitadores que seria precioso o concurso dos ferro-viarios para a sua obra revolucionaria, pois nas mãos d'elles estava a regularidade dos transportes.

Começou então o trabalho de sapa, que deu em resultado a invasão da politica, o aliciamento para sociedades secretas, a instigação á grève e á indisciplina contra superiores a pretexto das suas convicções politicas, e como consequencia d'esse estado d'espirito, as grêves successivas e cada vez mais frequentes, de que nunca houvera exemplo nas linhas portuguezas antes dos fins de 1910. Rebentaram então as grêves da Povoia e do Minho e Douro, seguidas em principios de 1911 das da Companhia Real e do Sul e Sueste. E após essas quantas outras, em que se deu foros de naturalisação a actos criminosos até então desconhecidos nas nossas linhas e que se designam pelo gallicismo *sabotagem*, indo até ás monstruosas tentativas de descarrilamentos susceptiveis de fazer numerosas victimas?

Que vemos neste momento, em que a situação das empresas é angustiosa, não tendo logrado desafogal-a o consideravel augmento de sobretaxas concedido ha

um anno? Exigencias não só de ordem pecuniaria, que os recursos não comportam, como ainda as que se dizem de ordem moral, sem que tal nome possam merecer.

E' a reintegração de individuos legitimamente afastados precedendo processo disciplinar, o que é a negação da liberdade d'escolha que ás empresas assiste e a subversão de todos os principios de ordem e disciplina. Vemos impôr o afastamento de funcionarios superiores que pugnam pelo bom serviço em vez de de cortejarem os agitadores em affectadas confraternisações politicas.

Peor ainda: vemos um verdadeiro *soviet* constituido nas linhas do Minho e Douro, afrontando a auctoridade do Governo, reintegrando um director demittido e castigado após processo disciplinar, afastando do serviço funcionarios de todas as cathogorias, que aos apaniguados não agradam.

E dura essa situação vae para duas semanas, offerecendo-nos o espectáculo deprimente de um grupo de discolos, arrastando após si a turba dos fracos e inconscientes, anarchisando um serviço importantissimo e afrontando a auctoridade do Governo.

Annuncia-se agora a extincção da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado por decreto já assignado e a sua substituição por uma commissão de trez membros encarregada de propôr em 45 dias uma reorganisação definitiva. Sobre que bases?

A este proposito convém transcrever parte das entrevistas com o engenheiro sr. Francisco dos Santos Viegas, publicadas na *Capital*, e n'uma das quaes encontramos referencias excessivamente lisonjeiras á nossa personalidade, que nos penhoraram sobremaneira:

Nota-se no meio ferro-viario uma efervescencia que não é tranquilisadora, e correm sobre o estado actual das linhas do Estado as mais graves acusações quanto á desorganização dos seus serviços.

Por todos estes motivos impunha-se-nos ouvir alguém que nos pudesse prestar os necessarios esclarecimentos.

O acaso serviu-nos fazendo-nos encontrar o distinto engenheiro sr. Francisco dos Santos Viegas, que alem de ser um dos engenheiros que mais provas tem dado da sua competencia technica, foi ha dias convidado para exercer o cargo de secretario do sr. ministro do Commercio, logar que por varios motivos s. ex.ª não quiz aceitar.

Actualmente os Caminhos de Ferro do Estado marcam sómente uma era de decadencia, quasi ruina.

«A sua administração é deficitaria, a sua exploração anacrónica, e tudo quanto ultimamente tem sido feito no sentido de remodelar serviços tem unicamente servido para aumentar o cahos em que já tudo estava mergulhado.

«As successivas reformas ultimamente publicadas, e elaboradas só para satisfazer clientelas ou para dominar o pessoal, tem originado o cahos, a indisciplina e o descontentamento.

«Faltam elementos tecnicos de administração, o pessoal encontra-se miseravelmente pago, e os serviços mal regulamentados.

«A politica dos caminhos de ferro deve ser uma politica de actualisação da sua vida, e uma actualisação só se pode conseguir com um completo e radical *bouleversement* da sistema administrativo adotado até hoje.

«Reformar estruturalmente a lei organica dos eaminhos de ferro do Estado, imprimir-lhe uma feição absolutamente commercial, cuidar desveladamente da montagem dos indispensaveis serviços tecnicos, terminar de vez com as clientelas e com um estado maior que se não justifica, eis as bases gerais dessa reforma.

«Lembremo-nos de que nas linhas do Sul e Norte ha um inspector para cada grupo de 4 estações e de que só a divisão de exploração tem cerca de 40 inspectores para uma rede que não atinge mil kilometros!

«Não se julgue porém, que um inspector recebe grandes e escandalosos vencimentos. Não, todo esse estado maior está miseravelmente pago.

«E' preciso que se pague melhor e que se utilisse intensivamente os seus serviços, e a sua utilização é tudo quanto ha de mais viavel.

«E' preciso que se saiba que não ha pessoal a mais, o que ha é pessoal mal aproveitado, serviços mal orientados, esforços que carecem de ser aproveitados para se tornarem uteis.

Em segunda entrevista o referido engenheiro desenvolve o seu plano:

Aquelle distincto engenheiro depois de nos expor em breves palavras, mas com uma grande precisão, o estado actual das linhas ferreas do Estado e de acentuar a necessidade de se proceder a uma completa reorganização de um systema administrativo, prometera confiar-nos qual a sua opinião acerca d'essa reforma opinião que ao que nos informam tem a confirmal-a o apoio de valiosos elementos tecnicos e que nos parece ter merecido muito especialmente a atenção do illustre chefe do gabinete do sr. Ministro do Commercio, o engenheiro sr. Virgilio Costa que é pessoa versada em assuntos de caminho de ferro.

Voltamos, pois, a procurar o sr. Santos Viegas, que nos recebeu com uma grande afabilidade e que com inumeros detalhes materiais como quem está convencido do exito da adopção dos seus pontos de vista, nos diz o seguinte:

«Até agora, o conselho de administração dos Caminhos de Ferro do Estado, pela sua defeituosa organização, tem exercido as funções restritas de chancela dos actos das Direcções, limitando-se a homologar ou reformar as medidas que lhe são propostas.

Nem o conselho poderia exercer actos de administração que resultassem da sua iniciativa, pois que carece absolutamente dos indispensaveis elementos de organização de ordem tecnica, não só os que lhe permitissem exercer essa iniciativa, mas também os de simples acção fiscal.

Extinguir o Conselho, deve ser, pois, uma medida de caracter immediato, devendo a direcção superior dos Caminhos de Ferro do Estado ser confiada a uma Junta Administrativa composta apenas de trez membros, mas de reconhecida competencia. Parece-nos que d'ella deveriam fazer para trez individuos com o curso superior do commercio, um engenheiro e um Jurista.

Esta junta exerceria durante 60 dias as funções maximas dos Caminhos de Ferro e elaboraria a nova lei estatuinte tendo em consideração os seguintes pontos primordiais:

— Revisão dos preços de transportes tendo como base o custo da exploração, dos caminhos de ferro.

Remodelação dos quadros do pessoal no sentido de se intensificar o aproveitamento da sua produção e de remunerar equitativamente o trabalho.

— Desenvolvimento das oficinas de reparação e construção de material, dotando-as com os maquinismos modernos e aperfeiçoados.

— Intensificação do trafego obtendo o maximo aproveitamento do material e dispondo da necessaria força de tracção.

— Criteriosa e inteligente conservação de via e rigorosa fiscalização das obras metalicas.

— Estabelecimento de novas bases de admissão de pessoal, facultando o ingresso aos serviços dos caminhos de ferro, dos individuos habilitados com os cursos das escolas profissionais, industriais e comerciais.

— Eliminação de todos os logares reconhecidamente dispensaveis utilizando os seus titulares em serviços que estejam em harmonia com a sua categoria actual, e muito especialmente com o seu grande cultura intelectual e de competencia.

Transformação da administração superior do caminho de ferro num organismo que disponha dos mais completos meios de fiscalização e orientação dos actos das duas Direcções (Minho e Douro, e Sul e Sueste) e de modo a exercer com reconhecida competencia e encia esso orientação.

Estas são as bases, amanhã lhe darei os detalhes.

E o sr. Santos Viegas ao despedir-nos disse-nos sorrindo:

Os caminhos de ferro do Estado precisam uma revolução... de moral, gestionada com o maior metodo, a maior ordem e a mais absoluta disciplina.

Em caminho de ferro é positivamente a unica forma de conseguir trabalho util.

Não sabemos a que periodo se refere a asserção de que *até agora* o Conselho apenas exercera as funções restrictas de chancela das duas Direcções. Não succedeu assim no periodo inicial de 11 annos, que decorreu de setembro de 1899 até principios de 1911. Ahi estão os relatorios d'esse periodo para mostrar que o Conselho administrava e tinha largas iniciativas, conseguindo imprimir actividade á construção de linhas e melhorando consideravelmente a exploração. Foi ainda obra sua o afastamento das ingerencias politicas.

Com a mudança de regimen, para cuja implantação tinha sido aliciado o pessoal, os ministros tudo desorganizaram e indisciplinaram. Abriram as portas á grêve com todos os excessos que lhe são concomitantes. Recebiam delegações do pessoal, com as quais conferenciavam e tomavam compromissos. Chamavam

a directores, dando-lhes instrucções e ordens, saltando por cima do Conselho. Foi assim que a auctoridade d'este foi aniquilada e que a politica a mais censuravel falseou o machinismo e tudo desorganizou e indisciplinou. O Conselho perdeu o prestigio e tornou-se uma estação burocratica.

Vieram depois, agravando o mal, reformas feitas para dar logares a apaniguados politicos.

Por isso a supressão do Conselho, despojado de facto da sua auctoridade, testemunha exautorada dos entendimentos de ministros com o pessoal e das ordens por elles dadas aos directores, impõe-se.

Seja porém qual fôr o organismo que o substitua, esses males continuariam a fazer-se sentir.

Os governos continuarão a capitular perante as imposições do pessoal, sem ter na devida conta a competencia e ao zelo profissional. Os syndicatos tratarão com os ministros como de potencia a potencia. Os directores, chefes de serviço, os funcionarios sentir-se-ão impotentes para exercer uma energia acção disciplinadora que era taxada de tyrania. Haja vista o que succedeu a duas recentes tentativas: uma do ministro Cruz Azevedo, coadjuvado pela dedicação do distincto engenheiro Moraes Sarmiento, dominando á força d'energia uma greve revolucionaria e demitindo todo o pessoal para o seleccionar na readmissão; a outra do distinctissimo official Raul Esteves, que iniciou um salutar e difficil saneamento e restauração da disciplina.

Teve este o apoio do sr. Antonio Granjo, mas ultimamente perante as arruaças da greve, o governo foi transigindo, fraquejando, até retirar da direcção do Sul e Sueste aquelle engenheiro.

A intrusão constante da politica abriu pois as portas á bolchevisação de uma parte do pessoal, que se devia dominar por occultar influencias politicas e syndicalistas.

Quem pode ter a ingenuidade de supor que no presente estado revolucionario e sem o apoio de governos estaveis, energicos e disciplinadores, a junta preconizada pelo sr. Santos Viegas possa remodelar os quadros, reduzindo-os ao que os serviços exigem, saneando-os, estabelecendo regras criteriosas de admissão e promoção, eliminando os logares dispensaveis?

Quem são os Hercules capazes desse trabalho colossal e de onde lhes virá a força precisa?

Ou abandonam os logares, reconhecendo-se impotentes, ou não tardam, como aquelle heroe da Biblia, perdida a força primitiva, a ficarem amarrados ás columnas do templo, se é que não se entreterão, como Hercules domado, a fiar na roca de Omphale.

E todavia a situação dos caminhos de ferro do Estado é pavorosa. Perderam o credito, porque não pagam aos fornecedores, a começar pelo carvão.

As despesas são colossais, sem que á influencia da guerra se possa attribuir só o seu crescimento. Assim, no Minho e Douro, nas linhas de via larga o coe-ficiente d'exploração passou de 0,59 em 1913 a 0,85 em 1916 e a 1,40 em 1919. Em 1920 deve-se ter ainda agravado.

Todas as linhas exploradas por Companhias tiveram saldo maior ou menor d'exploração nestes ultimos annos e mesmo em 1920, que foi o mais critico. O deficit apenas se deu em relação aos encargos financeiros. Pois as linhas do Estado tiveram deficit d'exploração de milhares de contos, que foi saldado pelos contribuintes, deixando ainda o Thesouro de receber os 750 contos de receita liquida previstos na lei de 1899.

Mas não foi só esse o sacrificio do Tesouro. Aquella lei, completada pela de 1903, destinava ao fundo especial os augmentos dos impostos de transito e sello

nas linhas do Estado e o seu producto nas que de futuro se construíssem. O Thesouro recebia 144 contos.

Em 1910 o Conselheiro Moreira Junior numa notavel proposta de lei creava o fundo especial da zona central, destinando a cada um dos dois fundos os augmentos da receita das respectivas zonas as economias na garantia de juro.

Não chegou a ser convertido em lei esse projecto por causa das tristes vicissitudes da politica.

Ultimamente, em 1919, attribuiram-se ao fundo especial dos caminhos de ferro do Estado, não só os accrescimos dos impostos sobre determinadas cifras, mas a totalidade do seu rendimento em todas as linhas do paiz, impondo-se-lhe apenas o encargo do pagamento das garantias de juro, aliás muito diminuidas.

Apesar d'isso, o estado das linhas e do material circulante é deploravel.

Peor ainda é o do serviço, mercê da indisciplina.

Ultimamente um engenheiro activo e energico, o sr. Domingues dos Santos, insuspeito pela sua cõr politica, chefe do movimento do Minho e Douro, contando com o apoio do Dr. Granjo despediu perto de 1:000 auxiliares dispensaveis no seu serviço apesar das ameaças de morte que recebia, realisando assim, só n'um ramo de serviço, consideravel economia. Lá está afastado pelo *soviet* e provavelmente já estarão readmittidos os agentes que elle despedira.

Não tenham illusões. A não haver no paiz uma radical transformação, que assegure a estabilidade e auctoridade do governo, emancipado da intervenção abusiva da politica e com força para restabelecer a disciplina social, é inutil pensar na restauração administrativa dos caminhos de ferro do Estado, sendo preferivel entrega-los a companhias arrendatarias.

Nunca porém o ensejo foi menos favoravel para o Estado. Quem deixará de impôr condições leoninas para receber as linhas no estado material e moral em que se encontra a sua exploração?

Nas condições actuaes seria talvez de aconselhar uma remodelação profunda da nossa rede, consistindo na criação de duas grandes empresas exploradoras, depois de radicalmente modificada a organização da Companhia Real. Uma empresa teria a seu cargo as linhas d'essa Companhia, a da Beira Alta e as do Sul e Sueste, com cerca de 2.500 kilometros, susceptiveis de ir a perto de 3.000, servindo todas as regiões do paiz ao sul da linha da Beira Alta.

As linhas do Minho e Douro, Povia, Guimarães, Valle do Vouga, Companhia Nacional, Penafiel á Lixa e Alto Minho constituiriam outro grupo, em que as de via larga do Minho e Douro seriam as arterias principais, tendo por terminus o porto de Leixões e recebendo o tributo de numerosas linhas de via estreita, suas affluentes.

Constituir se-hiam as linhas suplementares e aproveitar-se-hia a tracção electrica em larga escala.

Essas duas empresas precisariam de avultados capitales e de força para restaurarem a disciplina e melhorarem os serviços. Como obter esses dois elementos indispensaveis de acção?

A sua implantação exigiria demoradas negociações para chegar á fusão das diversas empresas, aos resgates indispensaveis. Quem as realizaria n'este desfilar trimestral, quando não semanal, de ministros? Quantos annos não levou a preparar a organização que vae ser experimentada em França? Como ter uma politica ferroviaria bem definida, intelligente, criteriosa e perseverante?

E' por isso que pouco espero da reorganização que se vae empreender, dos caminhos de ferro do Estado. Será mais uma etapa da cavalgada para o abysmo, uma desillusão mais.

Não se tracta de um problema tecnico, methodicamente estudado e resolvido no gabinete. Os homens não são theoremas mathematicos. Os factores de ordem moral não se prestam á rigida deducção logica. Senão, perguntem ao distincto engenheiro, auctor do plano que referimos, se acceitaria o encargo de o pôr em pratica e se teria confiança no necessario apoio para lhe assegurar o exito.

A agravar a situação temos o estado agudo da crise cambial. Faça-se o que se fizer, sem a melhoria dos cambios é impossivel acudir efficazmente á crise dos caminhos de ferro. Do que serviu, por exemplo, o embaratecimento do carvão, se o cambio annula os seus effectos? E o mesmo podemos dizer dos outros materiaes.

A carestia da vida, que da mesma causa deriva, determina justificadas exigencias do pessoal, que absorvem todos os recursos, não deixando disponibilidades para a obra de reconstituição indispensavel e urgente.

As tarifas não podem ser rasoavelmente augmentadas.

Entretanto, o enorme deficit do Thesouro determina constantes augmentos da circulação fiduciaria, com a consequente e fatal depreciação da nossa moeda e aggravamento dos cambios.

O problema ferro-viario depende pois do problema politico e financeiro, cuja resolução torne possivel a melhoria do cambio e a restauração da disciplina social.

Tudo o que se fizer sem atacar a fundo esses males não passará de paliativos de efficacia duvidosa.

Estimaria muito enganar-me, e vêr o milagre necessario da reorganização dos caminhos de ferro do Estado, operado pela varinha magica do triunvirato agora creado.

Sem egualarmos a incredulidade do apostolo S. Thomé, renitente ao testemunho, supponho legitima a duvida methodica á maneira de Descartes e a prudente expectativa a que devemos remetter-nos.

J. Fernando de Souza



Commercio externo de Portugal

Como temos dito acham-se mui atrazados as nossas estatisticas geraes do commercio externo. Apenas estão publicadas até 1918. De 1919 sómente ha os boletins resumidos, esses mesmos ainda incompletos. De 1920 e 1921 não ha nada, quando pelo menos a synthese de tudo devia ser conhecida já até julho ou agosto do anno corrente. O Verbete do commercio externo, creado pelo ministerio dos estrangeiros em 1920, não chegou a ser publicado. Assim vamos navegando no escuro, fugindo a administração do Estado á prestação prompta dos esclarecimentos e informações indispensaveis nas finanças e na economia nacional.

A Direcção Geral da Estatistica publicou ha pouco um folheto para vulgarização relativamente ao commercio de Portugal com o estrangeiro e as colonias nos annos de 1913 a 1919, aproveitando ahi os trabalhos feitos para a delegação portugueza á Conferencia da Paz. E' bem aproveitavel para o conhecimento da situação durante aquelle periodo, embora o mais necessario agora seja conhecer o que se passou no anno de 1920 e de 1921 até este momento.

O movimento commercial de 1913 a 1919, foi o seguinte, indo os valores em contos:

	Importação para consumo	Exportação nacional e nacionalizada
1913.....	88.978	35 287
1914.....	69.331	27.146
1915.....	76.115	32.630
1916.....	129 309	56 016
1917.....	137.405	55.188
1918.....	178.262	85 845
1919.....	231.225	109.780

Todo o nosso commercio externo, quer de importação, quer de exportação, baixou immediatamente em seguida á declaração da guerra, em Portugal como em todos os paizes que se envolveram no conflicto. Logo em 1916 principiam a subir os valores apparentes, excedendo-se os de 1913. Mas todos sabem que isso foi devido apenas á desvalorização da moeda portugueza.

O simples confronto do movimento de 1913 e 1919, por classes da pauta dá uma ideia sufficiente da nossa decadencia economica.

Principiando pela importação, elle foi o seguinte nos referidos annos, expresso ainda em contos :

	1913	1919
Animaes vivos.....	1 975	996
Materias primas para as artes e industrias.....	35 906	98.834
Fios, tecidos, feltros e respecti- vas obras.....	8.103	19.137
Substancias alimenticias.....	25 231	80.080
Apparelhos, instrumentos, machi- nas, embarcações, vehiculos..	10 056	16.309
Manufacturas diversas.....	7.542	15.327

O salto grande foi nas substancias alimenticias. Portugal de 1915 por diante foi produzindo cada vez menor quantidade de subsistencias, pela decadencia dos trabalhos agricolas. Por fim a nossa importação de cereaes, que devia já quasi ser desnecessaria, se houvessemos intensificado a producção como veio fazendo a França, tornou-se colossal desde 1919. A principal causa economica de todas as nossas desgraças publicas, está n'essa grave anomalia de ter a nossa lavoura trabalhado e produzido cada vez menos, quando a sua actividade e o fructo d'ella deviam ser maiores. O que teremos ainda de ver n'este pobre paiz, em consequencia d'este abandono progressivo da terra?

Mas isto não é tudo. A importação das materias primas, dos fios, tecidos, feltros e respectivas obras, dos aparelhos, instrumentos, machinas, embarcações e manufacturas diversas diminuiu realmente em quantidade. Seria muito lisongeiro o facto, se fosse devido ao desenvolvimento regular das nossas producções. Mas foi, pelo contrario, devido ao augmento da nossa pobreza e á nossa desvalorização monetaria, que impediam a vinda dos elementos e materiaes necessarios para a continuação normal das nossas reparações e progressos economicos e das nossas pequenas commodidades antigas. Por mais que umas certas classes tivessem maiores ganhos e riquezas, na expropriação feita no paiz com o instrumento da circulação fiduciaria, os nossos capitaes fixos e circulantes foram enormemente desfalcados e o nosso typo de vida individual e domestica baixou geralmente, diminuindo-se, como era assim inevitavel, a população.

O mesmo phenomeno de decadencia encontramos na exportação confrontada de 1913 e de 1919 por classes da pauta :

	1913	1919
Animaes vivos.....	3 418	154
Materias primas.....	8.824	24.462
Fios, tecidos, etc.....	1.230	4.344
Substancias alimenticias.....	19.285	75.318
Apparelhos, instrumentos, etc...	185	486
Manufacturas diversas.....	2.345	5.016

A exportação portugueza decresceu realmente, o que era inevitavel uma vez que a nossa producção geral diminuia e os paizes estrangeiros offereciam difficuldades á entrada dos productos mais ou menos de luxo — no sentido economico da palavra — que nos sobejam. Cresceu é certo durante alguns annos a do vinho, a das conservas de peixe e a das cortiças. Mas essas mesmas vieram a cahir em 1920 e 1921, deixando-nos a braços com uma crise formidavel.

A decadencia, como era natural, manifestou-se tambem nos restantes indices do commercio geral, como se vê do quadro seguinte, indo sempre os valores em contos :

	Reexportação extra-europeia e colonial	Baldeação e transitio internacional
1913.....	18.146	3.352
1914.....	18 356	3.464
1915.....	22.249	2.807
1916.....	25 467	3 543
1917.....	23.968	6.890
1918.....	16.073	8 479
1919.....	25.133	3.566

Como é sabido, durante a guerra desapareceu quasi completamente a reexportação estrangeira. Tinha de succeder tambem quasi o mesmo á baldeação e ao transitio internacional. Sómente nos restava como factor de certa importancia a reexportação de mercadorias procedentes das provincias ultramarinas. Mas essa mesma diminuiu pelas restricções impostas á exportação de materias primas e pela escassez de meios de transporte. Infelizmente a propria exportação de cacau veio a baixar em proporções graves, pelas difficuldades dos mercados externos e pelo proprio declinio da producção.

Se considerarmos a differença do valor da moeda, encontramos no commercio externo uma assignalada decadencia, que ainda se tornou mais vertiginosa em 1919 e 1920, e que é um dos grandes indices da nossa terrivel crise economica e financeira. Esta por sua vez é agora a maior origem da nossa desordem publica, das revoluções continuas, e do caracter cada vez mais grave que ellas vão assumindo.

Todos reconhecem já que Portugal chegou ao periodo mais difficil, mais melindoso, mais arriscado da sua existencia. Tinhamos de cahir n'este abysmo profundo e tenebroso, uma vez que tivemos uma administração cada vez mais ruinosa e imprevidente, uma exploração cada vez mais egoista, um abandono cada vez maior da solidariedade nacional.

Temos de soffrer muito para sahir d'aqui porque não é facil regressar o paiz á ordem, ao trabalho e á producção progressiva. Em todo o caso ou lá chegaremos com esforços heroicos, ou virá a destruição final de uma patria que surgiu para altos destinos historicos.

Quirino de Jesus



Ministerio do Comercio e Comunicações

Presidencia da Republica

Usando da faculdade que me confere o n.º 1.º do artigo 47.º da Constituição Política da República Portuguesa : hei por bem conceder ao cidadão António Joaquim Granjo a exoneração, que

me pediu, de Ministro do Comércio e Comunicações, lugar que me apraz declarar exerceu com zelo, inteligência, e acendrado patriotismo, e nomear para o mesmo cargo o cidadão Francisco José Fernandes Costa.

Paços do Governo da República, em 10 de Agosto de 1921. — ANTONIO JOSÉ DE ALMEIDA.

Direcção Geral do Comércio e Indústria

Repartição do Comércio

Tendo solicitado a exoneração do lugar que exercia como vogal do Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, o engenheiro António de Almeida Vasconcelos Correia, que havia sido nomeado por decreto de 14 de Dezembro de 1910: hei por bem, sob proposta do Ministro do Comércio e Comunicações, conceder-lhe a referida exoneração.

Paços do Governo da República, 8 de Julho de 1921. — ANTONIO JOSÉ DE ALMEIDA — *António Joaquim Granjo*.

Tendo sido concedida a exoneração pedida do lugar que exercia de vogal de Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro Portugueses a um dos vogais nomeados pelo Governo: hei por bem, sob proposta do Ministro do Comércio e Comunicações, nomear para essa vaga Fausto Cardoso de Figueiredo.

Paços do Governo da República, 8 de Julho de 1921. — ANTONIO JOSÉ DE ALMEIDA — *António Joaquim Granjo*.

Conselho Administrativo

Manda o Governo da República portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, em harmonia com o parecer da Comissão Técnica que vistoriou o troço da linha férrea da Régua a Chaves compreendido entre Tamega e Santo Amaro, que o mesmo troço seja aberto à exploração provisória no dia 29 do corrente.

Paços do Governo da República, 26 de Agosto de 1921. — O Ministro do Comércio e Comunicações, *Francisco José Fernandes Costa*.

Repartição Central

Tendo sido feitas acusações à comissão incumbida da aquisição de lenhas para os Caminhos de Ferro do Minho e Douro, constituída pelos engenheiros António Eugénio de Carvalho e Sá e Henrique Pereira Pinto Bravo Júnior e pelo sub-chefe do movimento Luís António da Silva, acerca da forma como desempenhou os serviços a seu cargo: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, nomear o director dos serviços da 8.ª Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Pública, António Ramalho Ortigão Peres, para proceder ao exame da escrita daqueles Caminhos de Ferro e apurar quaisquer possíveis responsabilidades da referida comissão.

A este funcionário serão abonados pelos Caminhos de Ferro do Estado os honorários a que tiver direito.

Paços do Governo da República, 26 de Agosto de 1921. — O Ministério do Comércio e Comunicações, *Francisco José Fernandes Costa*.

Secretaria Geral

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, que uma comissão composta do Senador Júlio Ribeiro, do Deputado Joaquim Brandão, do vogal do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, engenheiro Guilherme de Lima Henriques, do ferroviário Manuel Martins, chefe da estação, e do primeiro oficial chefe de secção António João de Bastos Junior, que entre si escolherão presidente e secretário, proceda ao estudo e apreciação das reclamações apresentadas pelo pessoal dos Caminhos de Ferro do Estado quanto a vencimentos e a subvenções, apresentando com a possível brevidade o resultado do seu trabalho.

Paços do Governo da República, 12 de Outubro de 1921. — O Ministro do Comércio e Comunicações, *Francisco José Fernandes Costa*.

Administração Geral das Estradas e Turismo

Repartição das Estradas

Tendo a Sociedade Comercial Financeira Limitada, requerido nos termos do regulamento de 21 de Abril de 1906, a concessão de uma linha com via de um metro e tracção eléctrica que, saindo da frente da estação de Cascais, vá pelas Avenidas Valbon e Navarro, e respectivo troço intermediário de ligação recentemente projectado, e pela estrada nacional n.º 67, até a praia do Guincho, com a extensão aproximadamente de 8 quilómetros, está aberto por esta Repartição um inquérito administrativo de utilidade pública, por espaço de trinta dias, a fim de, para os efeitos da base 4.ª do referido regulamento, serem ouvidas as entidades e corporações interessadas da região servida pela referida linha férrea.

Repartição de Estradas da Administração Geral das Estradas e Turismo, 3 de Outubro de 1921. — O Engenheiro, Chefe da Repartição, *João Lino de Sousa Galvão Junior*.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Atendendo ao pedido da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses: manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas, aprovar o projecto de ampliação da estação de Campolide, apresentado pela Companhia em Junho último, e declarar de utilidade pública e urgente a expropriação dos terrenos necessários a essa ampliação com a área de 19:671 metros quadrados, que constam do projecto, nos termos da lei n.º 952 e da portaria n.º 2:282, de 14 de Maio de 1920.

Paços do Governo da República, 9 de Julho de 1921. — O Ministro do Comércio e Comunicações, *António Joaquim Granjo*.

Atendendo ao pedido da Companhia dos Caminhos de Ferro de Guimarães: manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas, que seja declarada sobrança a parcela de terreno com a área de 310^{m²},30 situada entre os quilómetros 54,135 e 54,262 da linha férrea do Bougado a Fafe.

Paços do Governo da República, 9 de Julho de 1921. — O Ministro do Comércio e Comunicações, *António Joaquim Granjo*.

Atendendo ao pedido da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta: manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas, que seja declarada sobrança a parcela de terreno com a área de 4:657^{m²},75, situada ao quilómetro 205,900 da linha da Beira Alta.

Paços do Governo da República, 9 de Julho de 1921. — O Ministro do Comércio e Comunicações, *António Joaquim Granjo*.

Atendendo ao pedido da Companhia Concessionária dos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga: manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas, que seja declarada sobrança a parcela de terreno com a área de 463 metros quadrados, situada entre os quilómetros 14,232 e 14,302 do ramal de Aveiro, próximo da estação de Águeda.

Paços do Governo da República, 9 de Julho de 1921. — O Ministro do Comércio e Comunicações, *António Joaquim Granjo*.

Atendendo ao pedido da Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães: manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas, que seja declarada sobrança a parcela de terreno com a área de 255^{m²},50 situada entre os quilómetros 33,11670 e 33,16670 do mesmo caminho de ferro.

Paços do Governo da República, 22 de Julho de 1921. — O Ministro do Comércio e Comunicações, *António Joaquim Granjo*.

Considerando que a comissão encarregada por decreto de 27 de Setembro de 1899, de estudar o plano da rede ferroviária entre o Mondego e o Tejo, não incluiu nele a linha do Lumiar a Bucelas por estar dentro da zona tributária das linhas de Leste e Oeste;

Tendo sido requerida ao Governo a concessão da construção e exploração duma linha férrea do Lumiar a Bucelas e Montachique, com a faculdade de ser prolongada por Malveira a Mafra até a Ericeira;

Considerando que a Junta Consultiva de Caminhos de Ferro é de parecer que em vez do prolongamento da linha do Lumiar a Montachique é preferível construir um ramal de Loures à Ericeira;

Considerando que tanto a referida Junta Consultiva como a Comissão Superior de Caminhos de Ferro são de parecer que esta linha suburbana é de manifesta utilidade pública.

Hei por bem determinar que no plano da rede ferroviária entre o Mondego e o Tejo, aprovado por decreto de 19 de Agosto 1907, seja incluída a linha de via reduzida que do Lumiar siga por Loures, Bucelas, Montachique e Lousa, com um ramal de Loures pela Lousa a Mafra e à Ericeira, devendo ter a mesma largura de via da rede da Companhia Carris de Ferro de Lisboa e ligar-se com ela, convindo que se ligue também com a estação do Rêgo.

O Ministro do Comércio e Comunicações assim o tenha entendido e faça executar. — Paços do Governo da República, 6 de Agosto de 1921. — ANTONIO JOSÉ DE ALMEIDA. — *António Joaquim Granjo*.

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 à exploração: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, que uma comissão composta dos engenheiros António José Dantas, Alvaro Aurélio de Sousa Rêgo e António Teixeira Queiroz Botelho Castro e Vasconcelos proceda com urgência à vistoria do referido troço.

Paços do Governo da República, 19 de Agosto de 1921. — O Ministro do Comércio e Comunicações, *Francisco José Fernandes Costa*.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, declarar de utilidade Pública, nos termos da lei de 26 de Julho de 1912, a expropriação da parcela do terreno necessária para a construção, no lugar de Sarnada, da freguesia de Macinhata do Vouga, de um dormitório para o pessoal dos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga, segundo o projecto aprovado por despacho ministerial de 30 de Abril de 1921 —

Paços do Governo da República, 21 de Setembro de 1921. — O Ministro do Comércio e Comunicações, *Francisco José Fernandes Costa*.

PORTARIA N.º 2925

Atendendo a que a Junta Consultiva de Caminhos de Ferro foi de parecer que o complemento da garantia de juro da linha da Beira Baixa relativa ao ano económico de 1919-1920 é de 10.114\$24 — manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, conformando-se com esse parecer, que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses seja paga a quantia de 5.226\$90 como liquidação final da garantia de juro do ano económico de 1919-1920, visto ter já sido liquidada a quantia de 4.887\$34 relativa ao primeiro semestre do mesmo ano económico.

Paços do Governo da República, 11 de Outubro de 1921. — O Ministro do Comércio e Comunicações, *Francisco José Fernandes Costa*.

PORTARIA N.º 2926

Atendendo a que a conta da garantia de juro da linha férrea da Beira Baixa apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e relativa ao primeiro semestre do ano económico de 1910-1921 está em condições de ser aprovada: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, que a mencionada Companhia seja paga a quantia de 9.084\$67 como liquidação provisória, devendo a liquidação definitiva ser feita no fim do ano económico de 1920-1921.

Paços do Governo da República, 11 de Outubro de 1921. — O Ministro do Comércio e Comunicações, *Francisco José Fernandes Costa*.

PORTARIA N.º 2927

Atendendo a que a conta da garantia de juro da linha férrea de Torres Vedras à Figueira da Foz e Alfaias, da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, relativa ao ano económico de 1919-1920 deve fazer-se independentemente da cedência a que se refere o decreto n.º 5.451, segundo o parecer da Junta Consultiva de Caminhos de Ferro: manda o Governo da República Portuguesa pelo Ministro do Comércio e Comunicações, conformando-se com esse parecer, que a mesma Companhia entre nos cofres do Estado com a quantia de 203.477\$40 de reembolso relativo ao ano económico de 1919-1920, ficando sem efeito a liquidação provisória relativa ao primeiro semestre do mesmo ano económico, feita por portaria n.º 2.355, de 7 de Julho de 1920.

Paços do Governo da República, 11 de Outubro de 1921. — O Ministro do Comércio e Comunicações, *Francisco José Fernandes Costa*.

PORTARIA N.º 2928

Atendendo a que a conta da garantia de juro da linha férrea de Torres Vedras à Figueira da Foz e Alfaias, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e relativa ao primeiro semestre do ano económico de 1920-1921, está em condições de ser aprovada: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, que a mesma Companhia entre nos cofres do Estado com a quantia de 107.385\$04 como liquidação provisória do reembolso relativo ao mencionado semestre, devendo a liquidação definitiva ser feita no fim do ano económico de 1920-1921.

Paços do Governo da República, 11 de Outubro de 1921. — O Ministro do Comércio e Comunicações, *Francisco José Fernandes Costa*.

PORTARIA N.º 2929

Atendendo a que no período de 1914 a 4 de Março de 1920, do produto das sobretaxas cobradas pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, reverteu para o Estado, nas liquidações das garantias de juro das linhas da Beira Baixa e de Torres Vedras à Figueira e Alfaias, a quantia de 963.411\$11;

Atendendo a que nos termos do decreto n.º 5.451, de 15 de Abril de 1919, o Governo pode ceder à mesma Companhia 75 por cento dessa quantia ou sejam, 722.558\$33;

Atendendo porém, a que a mesma Companhia não entregou ao Estado os reembolsos relativos à garantia de juro da linha de Torres Vedras à Figueira da Foz e Alfaias correspondentes aos anos económicos de 1918-1919 1919-1920 e ao primeiro semestre

do ano económico de 1920-1921, na importância total de 491.145\$30;

Atendendo ainda a que a mesma Companhia já recebeu do extinto Ministério dos Abastecimentos a quantia de 792.246\$70 correspondente ao deficit de exploração de 1918:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, usando da autorização que lhe foi conferida pelo decreto n.º 5.451, com força de lei, que se faça à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses a cedência da quantia acima referida e que, como liquidação destas contas, a mesma Companhia entre nos cofres do Estado com a quantia de 560.833\$67.

Paços do Governo da República, 11 de Outubro de 1921. — O Ministro do Comércio e Comunicações, *Francisco José Fernandes Costa*.

PORTARIA N.º 2930

Atendendo a que a conta da liquidação da garantia de juro da linha férrea de Salamanca à Barca de Alva e a Vilar Formoso apresentada pela Companhia das Docas do Porto e Caminhos de Ferro Peninsulares e relativa ao primeiro semestre do ano de 1921 está nos termos de ser aprovada: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, que a Companhia seja paga a quantia de 135.000\$, como liquidação desta garantia de juro.

Paços do Governo da República, 11 de Outubro de 1921. — O Ministro do Comércio e Comunicações, *Francisco José Fernandes Costa*.

Congresso de caminhos de ferro

Na ultima reunião da Comissão Permanente d'esta Associação, sob a presidencia de mr. Tondelier, administrador-presidente honorario nos caminhos de ferro do Estado Belga, foi resolvido:

Que a quota kilometrica, para o novo exercicio 1921-1922, continue sendo de 18 centimos; e verificando-se que muito poucos relatorios faltam, sobre as questões fixadas para ordens do dia da proxima reunião do Congresso, foram mandados imprimir os existentes e fixada definitivamente a abertura da 9.ª sessão, em Roma, para 18 d'abril proximo, funcionando no Palacio da Exposição de Bellas Artes, rua Nacional.

A comissão local d'organisação já se está occupando da questão dos alojamentos e, a exemplo do praticado em Berne, consultará os delegados sobre se desejam que ella lhes tome os quartos necessarios.

Foi fixado o programma seguinte:

Terça feira 18 d'abril—Sessão de inauguração.

Quarta 19—Sessões das secções, Banquete oferecido pelo Governo.

Quinta 20—Sessões das secções; de tarde visita aos monumentos da Roma antiga.

Sexta 21—Sessões das secções, e á noite, recepção no Capitolio (Natal de Roma).

Sabado 22—Excursão a Terni (fabricas hydro-electricas e estabelecimentos diversos).

Segunda 24—Sessões das secções e visita á Roma antiga.

Terça 25—Sessões das secções.

Quarta 26—Idem seguidas de sessão plenaria.

Quinta 27—Idem idem.

Sexta 28 e sabado 29—Excursão a Napoles e Pompeia.

Domingo 30—Sessões das secções e sessão de encerramento; e de tarde partida para Genova.

Segunda 1 de maio—Excursão às installações de tracção electrica, em comboio especial até Modena.

Os membros do Congresso, suas esposas e filhas solteiras terão livre transito em todos os caminhos de ferro italianos, desde o 1.º d'abril até 31 de maio.

Mr. Weissenbranch, secretario, appresentou o projecto de Revisão dos Estatutos, que ficou para ser submettido á proxima assembleia geral, em Roma; e communicou que a Associação se compunha, n'aquella data, de 254 administrações com um desenvolvimento de 362 020 kilometros.

VIAGENS E TRANSPORTES

Sud-Express

Iniciou-se no dia 30 do mez findo, e não no dia 29 como se havia dito, a circulação do Sud-Express, partindo de Lisboa-Rocio ás 11^h35', e tendo chegado no dia 31 ás 21^h15' o comboio procedente de Paris.

Estes comboios circulam nas linhas portuguezas, no sentido Lisboa-Paris aos domingos, terças e quintas feiras, e no sentido Paris-Lisboa ás segundas, quartas e sextas feiras.

Para a utilização d'estes comboios que são constituídos apenas por carruagens de luxo e com lotação limitada, teem os passageiros de pagar além do seu bilhete de 1.^a classe, as sobretaxas de luxo para a Companhia dos Wagons-Lits, e a de velocidade para os caminhos de ferro.

Para o Sud-Express vendem-se bilhetes na Agencia da Companhia dos Wagons-Lits em Lisboa para as estações de Medina, Valladolid, Burgos, San Sebastian, Hendaya, S. Jean de Luz, Biarritz-Ville, Bayonna, Bordeaux-S. Jean e Paris-Quai d'Orsay.

Quando haja logares disponiveis tambem pode ser tomado em Entroncamento, Coimbra-B com bilhetes adquiridos em Coimbra, Pampilhosa e Guarda por passageiros munidos de bilhetes para as estações francezas acima indicadas, com ou sem bagagem.

Conferencia sobre trafego Internacional

No dia 7 d'este mez deve reunir em Paris a conferencia sobre o trafego entre Portugal e França em transito por Hespanha, á qual devem assistir delegados das diversas companhias interessadas.

Um dos assumptos mais interessantes que devem ser tratados n'esta conferencia é o restabelecimento do trafego directo de mercadorias em pequena velocidade.

Outro assumpto de não menos interesse e que áquelle se liga inteiramente é a circulação nas linhas dos trez paizes dos vagões de eixos intermudaveis para os transportes directos.

Esses vagões que são propriedade da casa Duboc de Paris, cujo representante em Lisboa é a firma Guerreiro Galla L.^{da}, são identicos aos que anteriormente á grande guerra faziam serviço e que por pertencerem á casa austriaca Josef J. Leinkauf foram sequestrados, mudam de eixos na fossa para esse fim existente em Irun e de cujo uso tem a casa Duboc o exclusivo.

A alfandega portugueza já deu auctorisação para a entrada e circulação em Portugal d'estes vagões, esperando-se que possam começar a fazer o serviço entre França e Portugal entre 15 e 20 d'este mez.

Oxalá que não surjam quaesquer dificuldades que impeçam o breve inicio d'este serviço que tão grandes vantagens acarreta para as relações commerciaes entre o nosso paiz e a França.

Etiquetas para aposição nos volumes a transportar nas linhas da Beira Alta

A Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta publicou recentemente um aditamento ao seu Aviso ao Publico E n.º 1259 de 20 de Setembro de 1918 elevando o preço das etiquetas de papel para aposição nos volumes a transportar, em virtude da carestia do papel.

Esses preços passaram a ser de \$02 cada etiqueta, e de \$08 por cada cinco etiquetas.

Estes preços são isentos da sobretaxa de 200 %.

Apeadeiro de Gatão

Foi aberto á exploração no dia 23 do mez findo o apeadeiro de Gatão sito na linha do Vale do Tamega, pertencente à Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro.

Por esse motivo os comboios correios n.ºs 1001 e 1006 d'aquella linha passaram a circular diariamente entre a estação de Livração-Caldas de Canavezes e o apeadeiro de Gatão.

Os comboios omnibus n.ºs 1011 e 1012 da referida linha continuam o ter o seu terminus e o inicio na estação de Amarante.

O apeadeiro de Gatão acha-se habilitado para o desempenho de todo o serviço de passageiros, bagagens e mercadorias em grande e pequena velocidade sem restricções.

As distancias kilometricas de applicação entre as diferentes estações e apeadeiros da linha do Vale do Tamega constam do Aviso ao Publico da Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro de 19 do mez findo.

Retretes reservadas nas estações do Minho e Douro

Segundo um Aviso ao Publico da Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho recentemente publicado, o preço de utilização das retretes reservadas que existem nalgumas das estações das suas linhas, passou a ser de 5 centavos por cada pessoa.

Esta importancia é isenta da sobretaxa de 200 %, e deve ser entregue, previamente ao guarda da retrete, em troca do respectivo bilhete.

Notas de viagem

VI

De Royat a Paris.—Serviço moroso d'um comboio rapido.—O custo dos automoveis.—Paris de hoje e de ha dez annos.—A negrura dos edificios.—Se o lavassem...—A ancia de prosperar.—Um grande incendio, e um grande exemplo de actividade.

Depois de oito annos de auzencia é interessante—e instructiva—uma visita á capital da França.

Os que não a conheciam de antes da grande guerra e só agora a veem, diziam-nos "está a mesma coisa," do que, prudentemente duvidavamos.

Quizemos verificar e lá fomos, de Royat, pela linha do "P. L. M." porque comquanto esta estação de partida seja situada na linha do "Orleans", por combinação entre as duas companhias, é pelo P. L. M. que se faz a viagem mais rapidamente, embora tendo que ir tomar o comboio a Clermont-Ferrant, porque a companhia d'Orleans, não levando os passageiros pela sua linha, tambem não tem a amabilidade de combinar o serviço dos seus trens, de forma a que haja um comboio de Royat a Clermont a ligar com o que d'ahi segue a Paris—nem em sentido contrario.

Contenta-se, pois, em vender uns bilhetes de 3.^a classe n'este pequeno percurso, 6 kilometros, para com elles e com os de qualquer classe, que se tomam para alem de Clermont, se despacharem as bagagens directamente.

E' um serviço que facilita commodidades aos pas-

sageiros e poupa trabalho ao caminho de ferro, e que fazendo-se também, antigamente, em Portugal, vemos que foi supprimido, porque nem na estação principal de Lisboa, á vista dos passes para todo o percurso até Hendaya, nos quizeram despachar a mala directamente a este ponto.

A' chegada a Paris encontramos-nos, porém, com um serviço de bagagens tão demorado, que o nosso, em Lisboa, fica a perder de vista em seleridade. Nada menos de hora e meia tiveram que esperar, pelas suas bagagens, alguns passageiros mais infelizes, o que, visto pertencermos a este grupo, nos valeu, com uma meia hora d'atrazo com que chegou o comboio, pagar o auto que nos conduziu da estação, pela tarifa da noite, e chegar ao hotel perto da 1 hora.

Ainda assim, ao pagar ao *chauffeur*, não podemos deixar de encetar as nossas tristes comparações entre *lá e cá*.

Sem ajuste prévio, sem discussão, vendo apenas o que o taxímetro marcava, o transporte de trez pessoas e uma grande mala, da estação de Lyon ao hotel, uns bons 4.500 metros, custou-nos, 7 francos e meio, o que equivale (ao par, porque para estrangeiros não ha que contar com o nosso cambio), a modica quantia de 1\$35 escudos; e tão barato isto é, que se contarmos mesmo com o nosso elevadissimo cambio de 400 por cento, essa verba se eleva a 5\$40 esc. Que nos digam quanto custaria, em Lisboa ou no Porto, uma corrida de auto, á 1 hora da noite, a 4 kilometros.

No dia seguinte—um domingo—começou a nossa visita a Paris que tão bem conhecemos de ha bons trinta e dois annos, e que tanto nos asseguravam ser o mesmo que era.

As mesmas ruas, os mesmos edificios, a mesma *quantidade* de gente e de vehiculos nas ruas, os mesmos estabelecimentos, ou com poucas differenças, entre as quais a abertura de varios salões cinematographicos nos *boulevards*; a mesma negrura nas paredes ou maior ainda, pela aglomeração de poeiras fixadas no inverno pelas neves, constituindo um veu de lucto que dá á cidade um aspecto sombrio que nem o esplendido sol, que nos fez acariciadora recepção durante o tempo que, d'esta vez, consagramos á linda capital da França, conseguia illuminar.

Notam, com razão, os estrangeiros—francezes ou inglezes em especial— a alegria que respiram as nossas cidades peninsulares, na côr clara das suas edificações; e teem razão, porque os costumes municipaes áquem dos Pyreneos são outros, fazendo-se renovar, em breves prazos, a pintura das paredes e a limpeza das pedras das fachadas dos edificios publicos e particulares.

Por lá não se usa d'isso, considerando-se que o aspecto de uma capital tem que ser respeitavel, e para isso ser, respeita-se a *patine* que os annos, as poeiras e as neves vão accumulando sobre as frontarias como sobre os monumentos.

Ora, quanto a estes, ha uma certa razão, porque sendo ornamentados por trabalhos em pedra, em geral artisticos, se fossem lavados, raspados com frequencia, esses ornatos desapareceriam.

Mas é levar longe de mais, applicar este principio a todos os edificios particulares, em geral, que não teem obra artistica a respeitar, tendo as paredes simplesmente de pedra molle, ou pintadas a oleo.

Depois, mesmo para a fachada em pedra com certos lavores, ha a machina de jacto d'areia electricamente projectado, que vimos em funcionamento na America, e que tudo limpa perfeitamente sem embortar as arestas e os mais delicados ornatos.

Ao vêr n'uma rua recentemente aberta, ou em que ha edificios ultimamente construidos ou repara-

dos (como succede na rua do Helder, por exemplo), o effeito d'essas fachadas claras, e comparando-as com o negrume das antigas ruas, não se pode deixar de pensar como Paris seria lindo, encantador... se lhe lavassem a cara.

N'este aspecto, pois, como no de muitos dos seus velhos e insignificantes edificios dos *boulevards* (em que ninguem repara, porque o movimento da rua, os grandes lnxuosos cafés e outros estabelecimentos bem fornecidos e com mostradores artisticamente ornamentados, são o que attrahe a attenção) Paris está a mesma coisa de ha trinta annos, ou com trinta annos de negrume a mais.

Outro aspecto, porém, impressiona bem agradavelmente quem, de novo, visita a grande capital. E esse, para um portuguez, fal'o soltar no intimo, um lamento patriótico:—Porque não havemos nós de ser assim?!

Aquelle povo, que se bateu como um leão pela de feza da sua patria, tem ainda, após trez annos de paz, a intuição de que precisa trabalhar, trabalhar muito, para se restaurar dos prejuizos que a guerra lhe causou.

Povo frivolo, sonhador, despreocupado de outro tempo, tornou-se hoje trabalhador afanoso, nobremente ambicioso de produzir, patrioticamente desejoso de prosperar; e cada qual, sem pensar em que o visinho trabalhará, procura, pelo seu proprio esforço, concorrer para esse conjuncto de progresso e rejuvenescimento da patria, que a todos se antolha como indispensavel a um futuro melhor, da grande comunidade.

Do *boulevard* á mais modesta *impasse* suburbana, por toda a parte ha uma multidão que se precipita—sem se acotovelar,—porque, lá fóra, não se usa—por andar depressa por chegar á hora, ou antes da hora, ao seu destino; é raro vêr uma pessoa andar devagar; como que se sente que toda essa gente, que se levanta cedo e ás 7 da manhã já quase enche as ruas, onde os vehiculos carregados de mercadorias já circulam em todos os sentidos, tem uma finalidade no seu caminho que quer atingir sem perda de tempo, vae *fazer alguma coisa de util*; e a somma d'esses milhões de pequenos esforços individuaes, representa a enorme totalidade do augmento de producção.

Ninguem pensa, nem se importa de saber se mr. Briand fez um grande discurso na Camara, nem se a S. D. N. (Sociedade das Nações) já deu parecer sobre a Alta Silezia; cada qual tracta de si, e entre todos tracta de fazer progredir a patria, sem curar mesmo de que o faz, mas por essa intuição que no espirito francez se radicou, durante quatro annos de perigos e provações de toda a especie, de que é preciso trabalhar, produzir e progredir.

E' assim, e não com discursos, com leis mal pensadas, com luctas de partidos e revoluções, que se salva um paiz.

E nós que tanto copiamos da França—sómente tudo que ella tem de mau—porque não havemos de copiar também o que ella tem de exemplar, de nobre, de patriótico, de productivo, de intelligente?

E como exemplo da actividade que se desenvolve em Paris, serve o seguinte facto que presenciámos:

Na manhã de 28 de setembro ardeu por completo o sumptuoso edificio novo dos armazens "Printemps." Uns 15 000 contos, ao par, se perderam em quatro horas, ou melhor, foram perdidos pelas companhias seguradoras.

Mas a perda, para Paris, era enorme. Porque Paris é a moda, e os seus armazens de novidades são a grande attracção da mulher de todo o mundo.

Acabasse o Printemps, As Gallerias Lafayette, o

Louvre o Bom Marché, e Paris perderia uma grande parte da sua animação, porque lhe escassearia a frequência a concorrência enorme de mulheres que querem comprar e escolher e comparar e enfeitar-se com todos os mil nadas que custam muitos mil francos, que constituem aquelles centros de irresistível atração.

Paris, n'esse dia, vestiu de lucto e não sabemos se até lagrimas houve vertidas pelo lindo estabelecimento em acabamento, que devia inaugurar-se na terça feira seguinte, 4 do corrente, como estava annuciado.

Tão grande desastre, que destruiu os mais collossaes abastecimentos de novidades que o armazem devia expôr n'esse dia, impediria por certo que a exposição se realizasse.

Pois nada d'isso se deu. Dois dias depois o armazem antigo abria com todas as fazendas que tinha e muitas que se conseguiu salvar das chamas, e a direcção do estabelecimento annunciava que a exposição marcada para o dia 4 se faria, da mesma fórma, com os abastecimentos enormes que tinha em depositos fóra do edificio queimado; e que, emquanto se ia proceder á reconstrucção d'este, se utilizaria o antigo, largamente ampliado com mais installações.

Com effeito, no 6.º andar d'este, as salas reservadas a refeitório e descanso do pessoal, já dois dias depois estavam sendo transformadas, por uma multidão de operarios que trabalhavam dia e noite, em novas secções de venda ao publico.

Rapidamente a direcção fez contractos com todos os restaurantes das proximidades para fornecerem alimentação ao seu pessoal que costumava comer no refeitório; normalizou-se em dois dias uma situação difficilima, o que em qualquer outra parte levaria mezes ou annos para se conseguir.

A mulher tinha onde comprar vestidos e bugiarias. Paris resfolegava; estava salvo!



Minho e Douro.—Vae emfim ser construida a segunda via entre Campanhã e Ermezinde, o que faliçitará consideravelmente a circulação dos comboios, visto ser aquelle pequeno troço comum ás linhas do Douro e do Minho e obrigar por isso a fazer-se alli muitos cruzamentos. Já estão feitas as necessarias expropriações, que aguardam approvação superior, para se dar começo aos trabalhos, o que se espera ainda este anno.

—Em janeiro proximo deve começar o renovamento da linha do Douro, entre Ermezinde e Villa Meã (40 kilometros), no que serão empregados carris de 40 kilos e 18 metros de extensão. Este material já se encontra no Porto.

—Parece que finalmente vão ser concluidas as estradas de accesso á estação de Almendra e á de Barca d'Alva (margem direita do Douro). A primeira serve as povoações de Almendra, Algodres e Vilar d'Amargo, e a segunda Freixo de Espada á Cinta. A dotação, agora concedida para esta, eleva-se a 85 contos, o que permitirá a sua conclusão.

Uma vez esta estrada prolongada alem de Freixo de Espada á Cinta, é natural que se venha a construir a desejada ponte sobre o Douro, em Barca d'Alva, pois

será grande o seu movimento, pela ligação que faz da provincia de Traz-os-Montes com o riquissimo planalto de Riba Cõa.

Sul e Sueste.—Proseguem os trabalhos de renovamento da linha do Sul, alem de Odemira. Esta tarefa comprehende uma extensão de 50 kilometros, ou seja, quasi, até Tunes, no que são empregados carris de 18 metros e 40 kilos.

Como a renovação está feita desde Funcheira a Odemira, logo que a linha do Valle do Sado seja aberta definitivamente á exploração, poder-se-hão fazer, entre Lisboa e o Algarve, comboios de grande velocidade, vista a solidez da construcção d'esta ultima linha.

Alem de Tunes, ha ainda a via antiga até Faro, 38 kilometros; mas que se pensa renovar tambem, empregando os carris primitivamente destinados á linha de Reguengos (18 metros e 36 kilos) passando para esta os retirados d'aqui. Esta medida representa uma grande economia para os Caminhos de Ferro do Estado, visto o elevado preço do material, tanto mais que a linha de Reguengos pela sua importancia de linha secundaria, nunca exigirá a circulação de comboios pesados que obriguem ao emprego de melhores carris.

—Estão passando por grandes reparações os vapores *Alemtejo* e *Extremadura*, os dois maiores barcos do serviço Lisboa Barreiro.

—Os restaurantes do Sul e Sueste, que durante muitos annos deixaram muito a desejar, estão passando por uma grande remodelação. O de Tunes reabriu ha pouco, sob a direcção d'um novo empresario, tendo o seu serviço produzido magnifica impressão nos passageiros. O de Beja está tambem em obras, devendo reabrir brevemente.

—Junto da nova estação de Setubal-Mar, e correndo parallelamente com a linha ferrea, pensa a camara municipal de Setubal, fazer uma Avenida de 12 metros de largura e de 500 de extensão.

—Começou a construcção de casas para o pessoal de via e partido, cuja falta muito se fazia sentir.

Ficou ha dias concluida a ponte sobre o rio Arade, em Portimão, o que vae permittir o immediato assentamento de carris até Lagos.

Bibliothecas nas estações.—Vão em breve abrir ao publico bibliothecas nas estações do Sul e Sueste, e Minho e Douro, onde se encontrarão á venda, jornaes, revistas, Guias, livros proprios para leitura em viagem, a exemplo do que existe no estrangeiro. As primeiras a abrir serão as das estações de Lisboa-Terreiro do Paço, Barreiro, Pinhal Novo, Setubal, Funcheira, Tunes, Faro, Tavira, Vendas Novas, Torre da Gadanha, Casa Branca, Evora, Extremoz, Mora, Cuba, Beja, Moura, Portimão, etc.

E' concessionaria a Sociedade Commercial Portugueza de Publicação e Telegraphia, Limitada, que se propõe estabelecer 100 bibliothecas, em séries de 25.

Transportes aéreos

A repartição do correio aereo da linha de serviço postal dos Estados Unidos, fez constar, como facto digno de nota, o transporte de seis sacos de correspondencia de S. Francisco a Nova York, em trinta e oito horas, tendo sido entregues as cartas aos seus destinatários trinta e sete horas depois de terem sido lançadas no correio de S. Francisco, graças á differença de longitudes entre os meridianos de S. Francisco e Nova York, e caminharem os aeroplanos no sentido de W para E, e dahi uma apreciavel differença de tempo ganho.

A distancia total percorrida pelos aeroplanos que prestaram este serviço, foi de 4 300 kilometros, effec-

tuando-se algumas paragens. A rapidez d'esta viagem, ultrapassa todos os calculos que se tinham feito ao estabelecer-se, visto ter-se previsto a duração média de setenta e duas horas. Antes da implantação do correio-aereo, uma carta levava quatro dias e meio a ser transportada desde S. Francisco a Nova York.

O capitão francez Hirschauer, no seu ultimo relatório sobre a aviação franceza, dá as seguintes interessantes noticias que encontramos na *Révue Maritime*:

As linhas aéreas que funcionam a partir de 1919, entre Paris e Londres são servidas por cinco companhias: trez francezas e duas inglezas. Entre Janeiro e Setembro de 1920 foram realizadas 1.587 viagens, transportando 2.350 passageiros e 58 000 kilos de bagagens e malas postaes.

A linha Toulouse Rabat, com escala por Barcelona, é servida por uma companhia franceza, e em sete mezes realizou 124 viagens, transportando 137 passageiros e 4.700 kilos de mercadorias e correspondencia. A de Paris-Bruxellas é servida por duas companhias francezas, que sómente no mez de Agosto de 1920, realizaram 100 viagens. A de Bayonna-Bilbão é servida por uma companhia franceza. Alem das citadas, outras 15 sociedades francezas fazem viagens de recreio: a «Générale-Transaérienne», a «Messagerie-Aérienne», a «Transports Aériens Guayannais», a «Aéronavale», a «Aérienne Française», e finalmente a «Franco Roumaine de Navigation Aérienne». Todas estas sociedades ligam entre si os grandes centros francezes.

A Inglaterra possui duas importantissimas companhias a «Transport and Travel», que de Janeiro a Julho de 1920 realizou 540 viagens, transportando 951 passageiros e 19 000 kilos de mercadorias e malas postaes; e a «Handley Page Transport», que, em cinco mezes transportou 483 passageiros, em 153 viagens, alem de 10.000 kilos de mercadorias.

Depois de 1919, a Allemanha desenvolveu grande actividade aerea por meio de quatro fortissimas companhias: a «Deutsch Luftrederei» na linha Berlim Hamburgo, Surinmünde Warnemünde; a «Albratros», na linha Berlim-Dantzig-Koenigsberg; a «Luft-Lloyd Bravara» nas linhas Monaco-Berlim, Monaco Francfort, Monaco-Vienna, Dresde Berlim e Dresde-Breslau. E como se isto não bastasse, a companhia de navegação «Hamburgo America» enquanto não refaz a sua frota dedicou-se á navegação aerea, fundando a «Deutsch Luftrederei» que pretende não só fazer trafego dentro da Allemanha, como também estabelecer linhas internacionais com os paizes limitrophes.



BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 27 de Outubro de 1921.

Esta chronica bi-mensual vem sendo um pregão de situações desastrosas desde que d'ella nos encarregamos no primeiro trimestre de 1920. O pessimismo, não o de nossas ideas, mas o dos factos positivos da nossa infeliz patria, veio impondo à nossa penna o registo de males cada vez maiores e a previsão de desastres cada vez mais dolorosos. Se alguma vez nos enganámos, foi em o não apresentar ainda mais tenebroso.

Varias vezes dissemos que não estávamos á beira do abysmo, senão já realmente dentro d'elle. Agora, ao que parece, a maioria dos espiritos não tem já duvidas a tal respeito. Porque já o creem agora? E' porque os factos de tragedia sangrenta mettendo-se pelos olhos dentro e acordando a consciencia dos homens faz ver que os males sociaes são imensos. O vulcão só atrahê as atenções quando, as lavas, as cinzas, as fumaradas, indo para o ar, ou os flancos da montanhas, sacudidos pelas potencias interiores, chamam os homens á realidade das cousas.

Estas situações moraes e sociaes gravissimas que ahí vimos tendo são decerto o resultado de uma complicada engrenagem de males internos e externos que se desencadearam uns após outros n'esta meia duzia de annos terriveis que temos para traz de nós. Tenhamos olhos para ver claramente que as dificuldades e misérias financeiras e economicas são portim o maior factor da nossa desorganização nacional.

Em curto periodo de sete annos accumulou-se n'este pequeno e pobre paiz um *deficit* ou uma divida nova de mais de um milhão de contos, cerca de noventa mil dos quais em ouro, com a circunstancia grave de que o *deficit* vem crescendo com progressão cada vez mais rapida, a ponto de ser a subida de mais de 100.000 contos em 1919' de mais de 250 000 contos em 1920 e de mais 350.000 contos em 1921. Tudo isto era absorvido por despesas de consumo e de ruina, sem ir nenhuma parte para o fomento



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 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 sair do porto de Lisboa

Africa Occidental e Congo Portuguez (passageiros).



O vapor allemão **TSCHAD**.
Sahirá a 8 de Novembro.
Agentes, Marcus & Harting.
Rocio, 50.

Africa Occidental e Oriental



O vapor allemão **USSUKUMA**
Sahirá a 23 de Novembro.
Agentes, Marcus & Harting.
Rocio, 50.

Australia



Vapor **ALMKERKE**.
Sahirá a 12 de Novembro.
Agentes, Henry Burnay & C.^a R.
dos Fanqueiros, 10.

Cadiz, Valença e Marselha



Vapor francez **BRITANNIA**.
Sahirá a 2 de Novembro.
Agentes, Grey, Antunes & C.^a Lt.
Pr. Duque da Terceira, 4, 1.^o

Havre, Anvers e Hamburgo



Vapor brasileiro **ANSALDO VI**
Sahirá a 1 e 3 de Novembro.
Agentes, Pinto & Sotto Mayor
Rua do Ouro, 24.

Funchal, S. Thomé, Loanda, Lobito, Mossamedes, e todos os portos da Costa Oriental



Vapor portuguez **MOÇAMBIQUE**.
Sahirá a 15 de Novembro.
Companhia Nacional de Navegação.
Rua do Commercio.

Las Palmas, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires.



Vapor hollandez **BRABANTIA**.
Sahirá a 19 de Novembro.
Agentes, Grey, Antunes & C.^a Lt.
Pr. Duque da Terceira, 4, 1.^o

Madeira e Canarias



Vapor inglez **ANDORINHA**.
Sahirá a 4 de Novembro.
Agentes, Garland Laidley & C.^a
T. do Corpo Santo, 10, 2.^a

Madeira e Açores



Vapor portuguez **FUNCHAL**.
Sahirá a 5 de Novembro.
Empresa Insulana de Navegação,
C. Sodré, 84, 2.^a

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



Vapor inglez **ANDES**.
Sahirá a 1 de Novembro.
Agentes, James Rawes & C.^a, Mala
Real Ingleza. R. do Corpo Santo, 47

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



Vapor inglez **AVON**. Sahirá
a 15 de Novembro.
Agentes, James Rawes & C.^a, Mala
Real Ingleza. R. do Corpo Santo, 47.

Oriente



Vapor **DJOEJA**. Sahirá
a 12 de Novembro.
Agentes, Henry Burnay & C.^a,
R. dos Fanqueiros, 10.

Pireu, Constantinopla, Smyrna e Marselha



Vapor francez **MADDONA**.
Sahirá a 14 de Novembro.
Agentes, Grey, Antunes & C.^a
Pr. Duque da Terceira, 4, 1.^o

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



Vapor francez **CANADA**.
Sahirá a 19 de Novembro.
Agentes, Grey, Antunes & C.^a Lt.
Pr. Duque da Terceira, 4, 1.^o

Rouen, Londres e Antuerpia



Vapor norueguez **PAN**.
Sahirá a 10 e 11 de Novembro.
Agentes, Pinto de Vasconcellos
Lt. Caes do So tré, 52

Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires e Portos do Pacifico



Vapor inglez **ORCOMA**.
Sahirá a 9 de Novembro.
Agentes, E. Pinto Basto & C.^a Lt.
Caes do Soaré, 64, 1.^o

Rio de Janeiro Pará e Manaus



Vapor brasileiro **CUYABÁ**.
Sahirá a 6 e 8 de Novembro.
Agentes, Pinto & Sotto Mayor.
Rua do Ouro, 24

Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires



Vapor inglez **DESNA**.
Sahirá a 6 de Novembro.
Agentes, James Rawes & C.^a, Mala
Real Ingleza. R. do Corpo Santo, 47.

Southampton, Vigo e Cherbourg



Vapor inglez **ARLANZA**.
Sahirá a 2 de Novembro.
Agentes, James Rawes & C.^a, Mala
Real Ingleza. R. do Corpo Santo, 47

Todos os portos da Costa Occidental incluindo os da baldeação



Vapor portuguez **AFRICA**.
Sahirá a 7 de Novembro.
Companhia Nacional de Navegação
Rua do Commercio.

Vigo, Cherbourg e Southampton



Vapor inglez **ELMANZORA**.
Sahirá a 16 de Novembro.
Agentes, James Rawes & C.^a, Mala
Real Ingleza. R. do Corpo Santo, 47.

Vigo, Cherbourg, Southampton e Amsterdam



Vapor hollandez **GELRIA**.
Sahirá a 22 de Novembro.
Agentes, Grey, Antunes & C.^a
Pr. Duque da Terceira, 4, 1.^o