

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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

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

3.º do 35.º anno | LISBOA, 1 de Fevereiro de 1922 | Número 819

SUMMARIO

Cultura mechanica, por Quirino de Jesus.	25
1.º Congresso Economico Nacional.	26
Parte oficial...	27
Relações ferro-riarias Internacionaes, por Guerra Maio.	29
O signal de campainha.	31
A nova sobretaxa e a carestia da vida.	31
Linhos Portuguezas.	32
Maior e menor cotação mensal e annual, em 1921, dos fundos do Estado, titulos de Caminhos de ferro, Bancos e Companhias, na Bolsa de Lisboa.	32
Graphico da maior e menor cotação do cheque s. Londres (vendedor) mensalmente em 1921.	33
Parte Financeira:	34
Boletim commercial e financeiro.	35
Cotações na Bolsa de Lisboa	

Cultura mechanica

Todos sabem que é ainda um problema sujeito a discussão o do estabelecimento da cultura mechanica em Portugal.

A solução seria facil se não tivessemos uma pavorosa desvalorisação da nossa moeda, que sobrecarrega com agios enormes de mais de 1.000 por cento, quer as machinas, quer os combustiveis, pois tudo vem do estrangeiro.

Supondo que se possa fazer n'essas condições uma cultura mechanica susceptivel de dar resultados satisfatorios enquanto o producto seja vendido a preços igualmente grandissimos á sombra da mesma alta diferenciação cambial, resta saber se ao ir declinando a crise as mesmas vendas poderão assegurar juro sufficiente aos capitais empregados na epoca da maior crise.

De mais a mais a parte mais importante do problema economico nacional não consiste em obter-se o desenvolvimento da cultura cerealifera por qualquer meio aperfeiçoado, sem attender-se ao resto. O principal é que a producção dos cereaes, hoje e amanhã, possa competir com a estrangeira, em barateza, para o efecto de não termos uma alimentação mais cara do que a dos povos mais civilizados.

Se não se tivesse em vista obter este resultado importante e justo, seria talvez melhor não se pensar em aperfeiçoamentos de cultura, que apenas serviriam fundamentalmente para uma grande parte da população continuar a ser indefinidamente espoliada pela outra.

Exactamente por toda esta ordem de considerações o illustre economista sr. Ezequiel de Campos tem sustentado ultimamente que é impossivel estabelecer entre nós em condições viaveis a cultura mechanica.

Por outro lado, o sr. Pequito Rebelo, um dos nossos mais illustrados e activos agricultores, em virtude de estudos especiais que teem sido feitos na França por entidades importantes das suas relações, parece absolutamente convencido de que a adaptação dos tractores e demais machinas agricolas em Portugal é possivel em muito vantajosas condições economicas, por meio do emprego do gaz pobre como combustivel. O sr. Pequito julga que haverá por tal maneira uma reducção de 50 % nas despesas da lavra cerealifera, o que representaria já um resultado consideravel.

Em 25 de janeiro ultimo, o sr. dr. Thiago Salles fazia ao *Diario de Notícias* comunicações importantes sobre tal assumpto, as quaes vamos resumir com rapidez.

No Alemtejo além das machinas da *Parceria Agricola*, *Empresa de Cultura Mechanica* e casa Viuva Gomes, ha duas boas auto-charruas da *Sociedade Alemtejana de Lavoura Mechanica*. E na posse de particulares ha mais duas machinas em Beja, outras duas em Almodovar, e tractores em Ferreira do Alemtejo, Ourique, no Syndicato Agricola, Serpa, Moura, Santa Curia e Odemira.

As da *Sociedade Alemtejana* foram utilizadas por 67 proprietarios, tendo lavrado 400 hectares. As da *Parceria Agricola* foram aproveitadas pelos seus 15 socios, tendo trabalhado n'uma area de 350 hectares. As da *Empresa de Cultura Mechanica* foram empregadas por quarenta e tantos lavradores, em 450 hectares de terreno.

Segundo o sr. Thiago Salles, naquelle região, já dentro de um anno ha de ser notada a influencia da cultura mechanica, tanto no custo da producção, como no augmento d'esta, nas areas trabalhadas pelas machinas.

O illustrado agricultor dá-nos ainda as seguintes informações:

Obtem-se por elles melhor trabalho, resultante da mais funda lavra, que tem, em media, a profundidade de 45 a 50 centimetros, tendo eu visto até com 0,70, quando pelas charruas vulgares, não ia além, em media, de 25 a 30 centimetros. D'aqui resulta um maior campo de expansão para as raizes das plantas, que, assim, melhor se alimentam; a morte de hervas daminhas, com a consequente economia de mondais e uma maior facilidade de armazenmento de aguas das chuvas.

Além d'estes beneficios, ha ainda a economia da diferença de custo do proprio trabalho de voltar a terra. Uma determinada area, que pela machina foi charruada por 800\$00, exigiria por esse trabalho, feito á enxada, e só assim se poderia attingir a mesma profundidade, 4.000\$00.

Certo lavrador gastou em terra de 23 moios de semente 17 contos só em mondais; pois em virtude da grande diminuição de herva nas terras charruadas á machina que a mata, pondo-lhe todas as raizes ao sol no verão, conta gastar menos de metade, pelo que já observou este anno e pelo que observaram seus vizinhos.

Todas estas informações do sr. Thiago Salles são interessantes e confirmam o que aliás já está demonstrado pela experientia na cultura mechanica do estrangeiro. Mas ainda não ha ahi nenhum resultado positivo que demonstre a possibilidade de faze-la em Portugal por forma que, mesmo com a melhoria do cambio, venhamos a ter uma producção cerealifera capaz de nos garantir pão ao preço mundial. Este é o problema que se tem de estudar praticamente.

O sr. Thiago Salles aponta duas dificuldades importantes para o desenvolvimento da lavoura mechanica. Uma, consiste em não poder haver sufficientes officinas de reparação do material sem se crearem cooperativas, parcerias e empresas de cultura mechanica, das quaes se possam esperar installações que não podem estar ao alcance dos proprietarios. Outra é a falta de mechanicos habeis, julgando que o Estado deve estabelecer uma escola para os habilitar; o que é efectivamente necessário, se tal sistema de exploração da terra for adaptavel no nosso paiz em condições economicas.

O sr. Thiago Salles reclama ainda a concessão de subvenções aos agricultores que adquiriram machinas, lamentando, com todo o fundamento, que o Estado por falta de verba não tivesse pago as que por lei pertenciam a entidades que fizeram já tales aquisições. Ao mesmo tempo que succedia isto, cresceram em mais de 200.000 contos as despesas improductivas do Estado!

Quirino de Jesus

1.º Congresso Economico Nacional

Relatorio da Associação Commercial do Porto sobre vias de comunicação

Do relatorio elaborado pelo sr. Ricardo Spratley, 1.º secretario da Associação Commercial do Porto, sobre as 6.ª e 8.ª theses do programma dos trabalhos do Congresso Economico recentemente realizado no Porto, subordinados aos titulos "O commercio do paiz e as vias de comunicação", e "Formas de desenvolver, aperfeiçoar e embaratecer os meios de comunicação na metropole, e entre esta e as colonias e o Brazil", extraimos os principaes trechos que a seguir publicamos por os acharmos de todo o interesse para os nossos leitores.

Esse parecer divide-se em duas partes, a primeira trata dos transportes terrestres e a segunda dos marítimos.

A viação acelerada é aquella que de uma maneira geral mais interessa ao transporte de mercadorias a grande distancia; por isso de preferencia a ella nos referiremos. Foi a rede ferroviaria do paiz inicialmente delineada com grande logica e previsão do futuro? Não; a nossa rede de caminho de ferro, como de resto aconteceu em muitos outros paizes, foi-se constituindo pelo acrescentamento de troços sucessivos, sem grande correlação entre si, e que só posteriormente se teem ido enlançando e alcançando os necessarios pontos de concordancia. As duas redes do Estado iniciaram-se em más condições de contacto com o mar, exigencia que em toda a parte se considera fundamental, e ainda hoje a nenhum ponto das linhas do Minho e Douro pôde atracar, já não direi um transatlantico, mas um simples vapor carvoeiro! A rede do Sul e Sueste pouco melhor se encontra a este respeito, dadas as pessimas condições de fundo e atracação do Barreiro. Ha mais de 30 annos que se acha aberto á navegação de alto bordo o porto de Leixões, sem que tenham sido completados uns miserios 16 kilometros de linha desde Contumil e Ermezinde áquelle porto, sem quaisquer dificuldades tecnicas de construção, que terá de fazer-se através de campos

A exploração dos caminhos de ferro n'um paiz tão pequeno como o nosso, fraccionada como se acha por tantas Direcções, é outra causa de peias e embraços ao commercio. Basta lembrar as dificuldades, que por vezes chegam a assumir um aspecto ridiculo, de se obter material e conseguir-se expedir remessas importantes de oportunidade por vezes inadiavel, como sejam as d'aguardente de Gaya para as vindimas no Douro, dificuldades por vezes simplesmente de ordem burocratica, e provenientes de attritos entre as Administrações da C. P. e Minho e Douro

Entendo, portanto, como remedio a este estado de coisas, que o Congresso Economico deve preconizar os seguintes princípios:

1.º O da unificação das linhas de via larga, abrangendo os ramaes do Estado em via reduzida.

2.º O do agrupamento regional das linhas de via reduzida das varias Companhias concessionarias.

Como? Pelo resgate? Não! Pelo acordo e mutua cooperação entre o Governo e as Companhias.

Está mais que provado que a exploração dos caminhos de ferro por conta do Estado, como de resto de todos os serviços de carácter comercial e industrial, não só é perniciosa em si, como dissolvente no seu reflexo nas empresas particulares congeneres. Vemos que identico phemoneno se observou nos paizes cujas linhas ferreas pelas circunstancias da guerra passaram temporariamente para a mão dos respectivos governos. Em todos ellos se tratou de devolver á administração das companhias as respectivas redes, logo que as circunstancias o permitiram e isto não obstante as theorias que durante algum tempo prevaleceram antes da guerra quanto á exploração de serviços de interesse publico directamente pelo Estado, theorias cuja inconsistencia a prática veiu exuberantemente demonstrar. O relator teve casualmente o ensejo de verificar de visu a satisfação do publico em Inglaterra quando da restituição das redes ferroviarias ás companhias, o que imediatamente provocou a emissão de bilhetes de excursão e outras regalias resultantes da concorrência, que a administração do Estado tinha feito cessar.

Por outro lado, não deixa de ser verdade que certas clausulas das nossas concessões ferroviarias, sobretudo no que se referem a garantia de juro e a zonas de protecção, teem sido causa do atrofamiento por falta de estimulo para uma intelligente expansão do trafego de mercadorias e do movimento de turismo. As circunstancias aconselham portanto um programa de *intima cooperação* do Estado com o capital já empregado na nossa rede ferroviaria, isto é, com as companhias; eliminando de novos accordos e contractos tudo o que de conflictuoso tem impedido a criação de linhas secundarias, (já que a rede das principaes se encon-

tra na generalidade construida) e se possa por esta forma apertar as malhas da rede, adentro d'uma exploração criteriosa, homogenea, e sem attrictos,

O resgate forçado, muito embora feito pela letra dos contratos onde elle esteja previsto, seria um pessimo inicio de reforma como formula de garantia e protecção aos captaes empregados na rede actual, e que todos reconhecem estarem absolutamente necessitados da transfusão de sangue novo para a modernização do que existe.

Poderiam acaso as duas grandes companhias que exploram a parte central da nossa rede de via larga, oppor-se a qualquer convenio que lhes trouxesse desvantagens immediatas em relação ás garantias que usufruem; mas já que ha urgencia absoluta de actualização e conclusão da referida rede, e as Companhias Portugueza e da Beira Alta se encontram a braços com as dificuldades da crise cambial, e da solução do problema financeiro dentro dos prazos dos seus contractos, está indicado, que para com elles se adopte por exemplo o criterio seguido pelo governo francêz, que estabeleceu a prorrogação dos prazos das concessões ás companhias, em troca de importantes vantagens quanto ao melhoramento das redes, e portanto de serviços prestados á economia do paiz.

Ao Governo cabe, pois, o dever de fixar definitivamente o plano completo da rede complementar do paiz, e acabar com as oposições d'esta ou d'aquella linha em exploração contra outra em projecto, cuja construção a economia regional e os interesses gerais da nação acenselhem. Para conseguir este *desideratum* tem na mão a faculdade de ampliação e unificação dos prazos dos contractos e a não menos valiosa do englobamento n'uma exploração unica de toda a rede de via larga, incluindo n'aquella os ramaes reduzidos do Estado ao norte do Douro, libertando-se assim dos resultados ruinosos da sua administração ferroviaria, e recolhendo pelo contrario uma percentagem de lucros logo que as actuaes circunstancias se modifiquem. E' esta a ideia basilar; quanto á formula em *detalhe* não seria difícil encontrar-la havendo espirito de equidade, com o desejo de não prejudicar nem ser prejudicado!

Mas, além do princípio da unificação de exploração da rede de via larga, já eu atraç enunciei o segundo ponto, isto é: "o agrupamento regional e unificado das linhas de via reduzida pertencentes ás diversas companhias concessionarias", e d'este facto resultaria até o necessário estimulo para uma boa e proficia exploração. A acção de fomento a colher da rede complementar, em via reduzida, e portanto especialmente adaptável ás condições do terreno, especialmente no norte do paiz, onde a orographia se apresenta complicada, é de uma importancia capital para o seu desenvolvimento economico. Convém, contudo, que essa rede constitua sistema proprio, com facil e directo accesso ao mar, sendo assim evidente que a sua testa maritima seja o porto de Leixões. Não quer isto dizer que se não melhorem e multipliquem os pontos de contacto com a via larga, para os serviços combinados exigidos pelas relações commerciaes de passageiros e mercadorias entre os mais variados pontos do paiz. Mas é indispensavel que o grande trafego das diferentes zonas servidas, e, sobretudo, aquelle que se liga directamente com o movimento de importação e exportação do paiz se exerça sem peias nem baldeações desde o mar aos pontos do interior, e vice-versa. Além do contacto principal maritimo no porto de Leixões, essa rede complementar em via reduzida teria accesso a outros portos de-mar, como Vianna do Castello, o rio Douro, Aveiro, e eventualmente Figueira da Foz e Nazareth.

Ora uma vez criteriosamente agrupadas e ligadas as linhas das companhias secundarias existentes, formando dois ou tres grupos o maximo, (e n'este terceiro me refiro ás linhas apenas projectadas na zona central, entre o Mondego e o Tejo) é intuitivo que, em muitos casos, o sistema assim constituído, serviria de correctivo a possiveis abusos e desleixos da exploração de via larga, creando trajectos alternativos a que o commercio e o passageiro daria preferencias, se as commodidades e o bom serviço da via reduzida a tal convidassem. A concorrência não seria nem desleal nem desmedida, desde que as tarifas são uniformes, o que torna o frete e passagens dependentes da extensão do precurso. Mas onde se offerecesse melhor serviço e commodidades, haveria a preferencia do publico, e isto é logico e razoavel que aconteça para desenvolvimento do paiz.

Se excluirmos o terceiro grupo de linhas secundarias da zona central, ainda por construir e mal classificadas, segue-se que com as existentes, dois systemas regionaes se formariam, tendo um, o do Minho, por testa o Porto e Leixões, e outro, o da Beira, Vizeu como ponto de irradiação. Esta irradiação que já hoje atinge Espinho, Aveiro e Santa Comba Dão, alcançaria no futuro Bragança por Foz-Tua, a Regoa por Lamego, a Foz do Tâmega, Crestuma e Gaya, por Arouca e Sobrado de Paiva, Coimbra pelo Dão e Penacova, Gouveia e outros pontos das faldas da Serra da Estrela por Mangualde, e para um futuro mais afastado Villa-Franca das Naves no sentido leste, e a Figueira da Foz, por Ilhavo, Vagos e Mira na direcção do mar.

O grupo do Minho estabeleceria n'um futuro relativamente proximo, a ligação directa do porto de Leixões com Monção e

Melgaço, não somente por Trofa, Guimarães, Braga e Ponte da Barca, mas também por Fão, Viana do Castelo, Ponte de Lima e Arcos de Val de Vez, comportando ainda o plano a transversal do Cavado, e o prolongamento para leste de Fafe, que poderia vir a constituir a linha do planalto transmontano ligando directamente o Minho com Bragança.

São estes os delineamentos geraes d'um plano ferroviario que reputo racional, de harmonia com as necessidades do comercio e da economia regional, e obedecendo strictamente á orographia da região. Resta, em via reduzida, concluir o plano da rede secundaria da zona central entre o Mondego e o Tejo, que terá por centro da irradiação Thomar, e por limites extremos Nazareth, Leiria e a Covilhã, procurando-se na bacia do Mondego o ponto ou pontos convenientes para o necessário contacto com o grupo de via reduzida da Beira Alta.

Quanto á via larga, pouco resta a fazer no nosso paiz, excepto as duplicações e melhoramentos de via, a celebre linha de cintura do Porto, cuja falta representa uma vergonha de administração, e o troço da estação de Viana á sua doca. A atenção dos poderes publicos terá de concentrar-se, no que respeita aos grandes troços a construir, no Alto e Baixo Alemtejo, nas trasversaes do Ribatejo á linha de Oeste, ficando para étape os troços marginaes do Douro, da Alfandega do Porto a Leixões e desde Moscavide a Contumil.

O papel do Governo que pretenda solucionar praticamente o nosso problema ferroviario consiste em captar a confiança de quem tenha de colaborar n'esta importantissima obra de fomento, garantindo por um lado os direitos adquiridos no tocante á devida remuneração do capital empregado; mas convidando este a adaptar-se ás novas circunstancias que o progresso do paiz absolutamente exige, e sem o que o commercio continuará atrophiado pelo mau aproveitamento das suas vias de comunicação, quando não pela carencia absoluta das mesmas, como em algumas regiões ainda acontece.

O commercio, pela sua natureza cosmopolita, e forçado até pela lucta de concorrença que tem de soffrer nos mercados contra os productos congneres de outras procedencias, tem de dar preferencia a quem melhor e mais barato se desempenhe dos serviços requeridos, e tal facto se está presentemente demonstrando nas communicações marítimas entre a metropole e a Africa Oriental Portugueza, que estão passando irremissivelmente para a bandeira estrangeira.

De tudo o que fica exposto se conclue que a protecção e sacrificios exigidos ao paiz em nome da marinha mercante nacional deve manter-se nos limites de proporção das vantagens oferecidas, que na maioria dos casos são muito contestaveis. Não pretendo de forma alguma, com as razões apresentadas, que se resolva em principio desamparar a marinha mercante nacional, antes pelo contrario entendo que a devemos proteger efficazmente, mas exigindo-lhe uma feição pratica, acabando com os abusos na sua exploração. O que é necessário é que essa protecção se faça dentro das devidas proporções, procurando a formula de maior efficiencia e vantagens para a economia geral do paiz. Resolva-se, portanto, com serenidade! Não se imagine, por exemplo, que se amanhã nos faltasse a navegação nacional ficariamos impossibilitados de exportar, nem se persista tam pouco n'este erro grave, e que não pequenas decepções nos tem acarretado, de que a navegação portugueza para o Brazil é elemento imprescindivel para o desenvolvimento da nossa exportação para aquele paiz. Isto não é assim! Pode e deve o tremular da bandeira das quinas em aguas estrangeiras ser grato aos nossos sentimentos patrióticos, mas a verdade é que o facto da existencia de uma carreira portugueza para portos para onde as ha de todas as nacionalidades, não provoca a exportação de mais uma pipa de vinho sequer.

Tenho visto algumas vezes citado, ao proclamarem-se as vantagens economicas do estabelecimento de carreiras portuguezas de navegação, o aphorismo muito usado no periodo das «penetracões pacificas» da era Victoriana, que o commercio segue a bandeira? Sim, certamente, «Trade follows the flag»; mas é preciso não desvirtuar o sentido preciso e conciso da phrase. O commercio segue a rota da bandeira para onde ella era desconhecida; isto é, para regiões do globo até então inatingidas pela moderna civilização, e onde a implantação da bandeira constituiu portanto o inicio da permuta commercial. Imaginar porém que o commercio, pela sua natureza cosmopolita aqui como em toda a parte, segue *uma determinada bandeira*, é suprema ingenuidade e tal resultado só o devemos esperar quando todas as outras circunstancias sejam equaladas, ou pelo menos equilibradas. De resto, em paizes cuja situação geographica é tão privilegiada como a do nosso, onde ao longo das costas marítimas perpassam inumeras carreiras de navegação, todos os factores apontados devem ser levados em linha de conta ao assentar n'un programa de protecção á nossa marinha mercante. Antes da guerra, tanto os Estados Unidos como a Belgica eram paizes cujas marinhas mercantes estavam completamente desproporcionadas á importancia do respectivo trafego mercantil, o que em nada impediu a sua maravilhosa expansão industrial e commercial.

São estes os pontos que me pareceu justo e razoavel frizar

perante o Congresso Economico Nacional, para que elle os tenha em mente ao tomar resoluções sobre tão momento assumpto.

Mas agora que os resultados da Grande Guerra nos permittiram ficar na posse de uma importante frota mercante, seria certamente desairoso e até impolitico debaixo dos pontos de vista interno e externo, não tirar o maximo partido economico e comercial de tão valiosa tonelagem. Para se conseguirem essas vantagens maximas, e attendendo aos resultados extremamente desanimadores colhidos da exploração dos T. M. E. por conta do Estado, proponho que ao Governo seja aconselhado pôr a concurso a referida exploração mediante um programma no qual se definam as carreiras a manter, a regularização dos fretes e passageiros pelos preços correntes no mercado livre, a conservação e renovação do material em bases que permittam a reconstituição gradual e systematica da frota mercante, evitando a sua ulterior extincção, e a participação do Estado nos lucros da exploração.

A esse concurso seriam admittidas não só empresas nacionaes como todas as entidades estrangeiras de comprovada competencia na exploração de carreiras de navegação, que se comprometeriam evidentemente a empregar os vapores sob a bandeira nacional com tripulações portuguezas, e sujeitos ao nosso fôro judicial. A exploração nos moldes acima apontados seria concedida por um prazo não superior a 15 mas tambem não inferior a 10 annos, e é muito possivel que ao fim d'este periodo, a ordem e o methodo impostos por uma forte organização administrativa viesse a crear entre nós o necessário espirito de disciplina, que porventura aconselhasse para o futuro uma outra formula de aproveitamento da marinha mercante pertencente ao Estado.

IV.—CONCLUSÕES:—Do que fica relatado, certamente por fórmula incompleta, mas porventura sufficientemente elucidativa, chega-se ás seguintes conclusões:

1.^a—Necessidade de acordo entre o Governo e as companhias de caminhos de ferro de via larga, promovendo-se a unificação e englobamento de toda a rede, do Estado e das companhias, e respectiva exploração por uma entidade unica.

2.^a—Idem, com as companhias concessionarias das linhas de via reduzida, e constituição dos trez grupos regionaes, do Minho, da Beira e eventualmente da Zona Central.

3.^a—Arrendamento por periodo não inferior a 10 e não superior a 15 annos, dos vapores constituindo a frota dos T. M. E.

4.^a—Ampla protecção ás juntas autonomas de installações marítimas no continente e ilhas adjacentes, naquelles portos onde as circunstancias permittam vida propria, e trafego intenso e compensador, facultando-se-lhes a consignação das receitas provenientes do seu trafego, como garantia de emprestimos e de obras a executar por entidades nacionaes ou estrangeiras.



Ministerio do Commercio e Communicações

Secretaria Geral do Ministério e dos Serviços de Obras Públicas

DECRETO N.º 7:959

Considerando que as empresas exploradoras de caminhos de ferro têm insistentemente ponderado ao Governo as dificuldades com que lutam pela crescente depreciacão da moeda a consequente encarecimento de materiais, dificuldades com que a administração do Estado nos serviços ferroviários igualmente se debate;

Considerando que os resultados do exercicio de 1920 comprovam essas dificuldades pela demonstração da existência de um considerável *deficit* de exploração nas linhas do Estado, e da insuficiencia de receitas para os encargos financeiros obrigatórios nas explorações por empresas particulares, o que impossibilita á aquisição urgente de material fixo e circulante e a satisfação, nos limites do que é justo, das instantes solicitações do seu pessoal, que reclama aumento de subvenções em face do encarecimento da vida;

Considerando que a elevação de 200 por cento das sobretaxas sobre os preços dos transportes ferroviários, concedida pelo decreto n.º 7:018, de 12 Outubro de 1920, não logrou melhorar a situação, não podendo prever-se para o exercicio de 1921, que agora finda, resultados mais favoráveis que os do anterior;

Considerando que o custo do transporte representa, na maior parte dos casos, uma fração pequena do custo da mercadoria e que a sua elevação nos caminhos de ferro se mantém muito abaixo da proporção em que subiu o custo do transporte por outras mercadorias transportadas;

Considerando que pelas empresas ferroviárias tem sido solicitada, com instância, a autorização para o aumento das sobretaxas até o máximo de 300 por cento;

Considerando que importa fundamentalmente à economia do país o regular funcionamento dos seus caminhos de ferro, sem deficiências de serviço, condicionadas sempre pelo seu equilíbrio financeiro;

Considerando que não é possível obter os recursos necessários para esse equilíbrio sem cobrar a justa renumeração do transporte e esta só pela elevação das sobretaxas pode efectivar-se;

Considerando o parecer da Junta Consultiva dos Caminhos de Ferro e o da Comissão de Sobretaxas Ferroviárias, oportunamente emitidos em sentido favorável a essa elevação;

Considerando que conforme as prescrições da lei n.º 952, de 5 de Março de 1920, a receita das sobretaxas é integralmente aplicada a saldar o *deficit* de exploração e a satisfazer os encargos financeiros obrigatórios das empresas exploradoras, sendo o saldo destinado a obras e a aquisição de material circulante;

Considerando que o inevitável agravamento das sobretaxas não dispensa o Governo do estudo e preparação de outras medidas tendentes a um mais racional regime de trabalho nos caminhos de ferro e a uma melhoria de situação financeira que permita a redução dos preços dos transportes e a aquisição do material fixo e circulante necessário para a regular exploração dos caminhos de ferro;

Considerando que o aumento das sobretaxas reclamado e a sua distribuição por mercadorias e passageiros só pelas Companhias e pela Administração dos Caminhos de Ferro do Estado pode ser feita com base num exacto conhecimento das possibilidades contributivas do tráfego e na obrigação de atenuar o mais possível os encargos que oneram o custo dos géneros de primeira necessidade:

Hei por bem, sob proposta do Ministro do Comércio e Comunicações, decretar o seguinte:

Artigo 1.º É autorizada a elevação até 300 por cento das sobretaxas sobre os preços da tarifa dos caminhos de ferro do continente, cabendo a cada empresa regular a sua distribuição parcial ou total até aquele limite pelos transportes de passageiros e mercadorias separadamente ou em conjunto, conforme as condições do respectivo tráfego o aconselharem e exceptuados, sempre que o Governo reconheça que as circunstâncias o permitem, os géneros considerados de primeira necessidade.

§ único. A comissão de sobretaxas ferroviárias deverá propor ao Governo a revogação deste artigo logo que as circunstâncias da vida cambial o permitam.

Art. 2. Mantém-se em vigor no respeitante à autorização do artigo anterior as prescrições dos artigos 2.º, 3.º e 4.º do decreto n.º 7:018, de 12 de Outubro de 1920.

Art. 3.º Fica revogada a legislação em contrário.

O Ministro do Comércio e Comunicações assim o tenha entendido e faça executar. Paços do Governo da República, 3 de Janeiro de 1922. — ANTÓNIO JOSÉ DE ALMEIDA — *Nuno Simões*.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

PORTRARIA N.º 3:047

Atendendo a que a conta da garantia de juro da linha férrea da Beira Baixa, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, relativa ao ano económico de 1920-21, na importância de 5:435\$69, 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 3 648\$98, como liquidação final da garantia de juro relativa àquele ano económico, visto a mesma Companhia ter já recebido a importância de 9.084\$67 pela liquidação provisória relativa ao primeiro semestre do mesmo ano económico.

Paços do Governo da República, 14 de Janeiro de 1922. — O Ministro do Comércio e Comunicações, *Nuno Simões*.

PORTRARIA N.º 3:048

Atendendo a que a conta da garantia de juro da linha férrea de Torres Vedras à Figueira da Foz e Alfarelos, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, relativa ao ano económico de 1920-1921, na importância de 212.223\$71, está nos termos 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 104.838\$67, como liquidação final do reembolso relativo àquele ano económico visto já ter sido liquidado a importância de

107:385\$04, relativa ao primeiro semestre do mesmo ano económico.

Paços do Governo da República, 14 de Janeiro de 1922. — O Ministro do Comércio e Comunicações, *Nuno Simões*.

Caminho de Ferro de Praga á Ponte do Prado

Término de contrato de concessão de assentamento e exploração de uma linha férrea de tracção eléctrica para o transporte de passageiros e mercadorias entre a estação do caminho de ferro de Braga e a Ponte do Prado, na extensão de 6.592",96, assente na estrada nacional n.º 27.

Aos 3 dias do mês de Novembro do ano de 1921, no Ministério do Comércio e Comunicações e gabinete de S. Ex.º o Ministro, onde vim eu José Maria Cordeiro de Sousa, Secretário Geral do mesmo Ministério e dos Serviços de Obras Públicas, achando-se presente, de uma parte o Ex.º Sr. António Pires de Carvalho, Ministro do Comércio e Comunicações, primeiro outorgante, em nome do Governo, e de outra parte, como segundo outorgante, o Sr. Jacobetty Rosa, casado, escrivão de direito na comarca de Lisboa, como representante da Câmara Municipal de Braga como prova a procura legal arquivada no respectivo processo de concurso aberto na Administração Geral das Estradas e Turismo, como consta da portaria de 12 de Fevereiro próximo passado, publicada no *Diário do Governo* n.º 42, 2.ª série, de 22 do referido mês de Fevereiro, respectivo programa e caderno de encargos, assistindo a este acto o Ex.º Sr. José Francisco de Azevedo e Silva, Procurador Geral da República.

O primeiro outorgante declarou que dava à Câmara Municipal de Braga a concessão do assentamento e exploração de uma linha férrea de tracção eléctrica para transporte de passageiros e mercadorias entre a estação do caminho de ferro de Braga e a Ponte do Prado, na extensão de 6:592",96, assente na estrada nacional n.º 27, com as condições do programa e caderno de encargos publicadas no *Diário do Governo* acima indicado, e que são as seguintes:

1.º O Governo dá à Câmara Municipal de Braga a concessão do assentamento e exploração de uma linha férrea de tracção eléctrica, para transporte de passageiros e mercadorias, entre a estação do caminho de ferro de Braga e a ponte do Prado, na extensão de 6:592",96, assente na estrada nacional n.º 27 pela renda anual de 105\$ por cada quilómetro de estrada ocupado paga ao Estado e isto pelo prazo de setenta e cinco anos.

2.º A concessionária efectuará à sua custa e por sua conta e risco:

a) A construção da linha férrea e suas dependências, segundo o projecto aprovado, e bem assim a sua conservação e reparação;

b) O fornecimento de todo o material fixo e circulante que for necessário para a perfeita exploração da linha compreendendo uma linha telegráfica ou telefónica.

3.º A concessionária deverá apresentar, no prazo de um mês, a contar da data do contrato de concessão, duas cópias do projecto definitivamente aprovado, uma das quais lhe será devolvida depois de autenticada pela Administração Geral das Estradas e Turismo.

4.º Os materiais de construção da linha serão de boa qualidade, e os trabalhos executados por forma que ela ofereça toda a garantia de segurança. O tipo do carril Fenís de 40 quilogramas pelo auctor do projecto proposto para os cruzamentos será adoptado uniformemente em toda a extensão da linha. O material circulante, tanto para passageiros como para mercadorias, será suspenso sobre molas, da melhor qualidade e sólidamente construído.

Nos carros motores haverá, além do freio manual e eléctrico, um terceiro freio de patim para evitar o escorregamento eventual dos carros nas descidas.

As carriagens para passageiros serão dos melhores modelos adoptados em caminhos de ferro desta natureza e oferecerão as necessárias garantias de conforto e segurança, sem portas que abram para fóra.

5.º Fica a cargo do Estado a conservação corrente das estradas ocupadas pela linha férrea. Qualquer dano que for causado à estrada, seja por motivo da construção, seja proveniente do serviço de conservação e exploração do caminho de ferro, quando pela sua importância não possa ser reparado pela conservação ordinária, será reparado pela administração do Estado e a respectiva despesa paga de pronto por conta da quantia depositada, como caução em virtude da condição 23.º

6.º A concessionária não poderá restringir o uso público das estradas e das serventias públicas e particulares que nela existem, devendo mantê-las. No caso, porém, de que não possam ser conservadas ou seja preciso modificá-las, indemnizará devidamente os interessados pelos prejuízos que por esse facto causarem. Durante a execução dos trabalhos a concessionária adoptará as providências que lhe forem ordenadas para não serem prejudicadas a liberdade e segurança do trânsito ordinário pela estrada, nem pelas serventias públicas ou particulares existentes.

7.º Ficam a cargo da concessionária todas e quaisquer indemnizações que forem devidas por ocupação provisória de terrenos e extração de materiais ou por prejuízos resultantes dos tra-

lhos de construção ou exploração da linha ou por qualquer outra causa proveniente do uso que a mesma concessionária fizer da licença que lhe tiver sido dada para o estabelecimento da via férrea.

8.^a As aquisições de terrenos necessários para as obras e dependências da linha férrea, na conformidade do projecto aprovado, serão reguladas pelas leis em vigor para a expropriação por utilidade pública.

9.^a Os trabalhos de construção devem começar no prazo de trinta dias, a contar da data do contrato de concessão, e estarão concluídos no prazo máximo de dois anos, a contar da mesma data. O Governo terá o direito de fiscalizar, pela forma que julgar mais conveniente, por agentes seus, a construção da linha férrea, a qual só poderá ser aberta ao trânsito público com autorização competente e depois de examinada por uma comissão de engenheiros.

10.^a A concessionária sujeitará à aprovação superior as tarifas para o transporte de passageiros e mercadorias e os horários dos comboios, assim como o regulamento do serviço de exploração, não podendo introduzir-lhes quaisquer modificações sem prévia aprovação. A linha férrea poderá ser destinada para passageiros de uma ou mais classes. Compreender-se-há nos preços de transporte fixados nas tarifas o imposto de trânsito de 5 por cento que pertence ao Estado.

11.^a Se passados trinta dias, depois da apresentação das propostas sobre horários, exploração e tarifas, o Governo não tiver resolvido sobre elas, considerar-se-hão provisoriamente aprovadas.

12.^a Toda e qualquer modificação de horários, tarifas ou condições de serviço será anunciada nas estações da linha férrea com a antecedência, pelo menos, de oito dias, em relação à data em que deva entrar em vigor.

Exceptuam-se os comboios extraordinários ou especiais, que por qualquer motivo convenha efectuar, quando não haja alteração no serviço regular estabelecido.

13.^a A concessionária prestará gratuitamente os seguintes serviços:

a) Transporte de malas do correio em todos os comboios de serviço regular que forem designados pela Administração Geral dos Correios e Telégrafos, em locais bem acondicionados e dos respectivos condutores, todas as vezes que a mesma Administração Geral entender fazer acompanhar a expedição das malas por pessoal dessa Administração;

b) Transporte dos funcionários e agentes especiais incumbidos do serviço da fiscalização, da construção, exploração e inspecção da linha.

14.^a Os militares e marinheiros em serviço, viajando em corpo ou isoladamente, pagarão por si metade dos preços estipulados nas respectivas tarifas, bem como os empregados dependentes da Administração Geral das Estradas e Turismo.

15.^a A concessionária ficará sujeita às leis e regulamentos vigentes e que de futuro se promulgarem sobre:

a) Salubridade pública e especialmente na parte que respeita a execução e conservação das obras, estado das oficinas, estações e dependências da linha férrea, material de transporte e serviço do pessoal empregado na exploração;

b) Viação pública e especial de caminhos de ferro;

c) Cobrança dos impostos que recaírem sobre o transporte de passageiros e mercadorias ou quaisquer outros rendimentos da exploração e serviço dependentes da concessão.

16.^a Os serviços da exploração serão fiscalizados pelos agentes que o Governo nomear para esse fim, devendo a concessionária prestá-lhe todos os esclarecimentos que forem exigidos e patenteá-lhes a escrituração e mais documentos que digam respeito ao cumprimento das condições a que fica obrigada. Ficará igualmente sujeito à inspecção e fiscalização do Governo o trabalho dos empregados e operários da via férrea, comboios, oficinas e mais dependências, em conformidade dos regulamentos existentes ou que de futuro se promulgarem sobre este assunto.

17.^a A concessionária apresentará ao Governo, pela forma e nos prazos que forem superiormente fixados, mapas estatísticos do movimento e produtos da linha férrea, assim como das despesas da exploração, e darão aos agentes fiscais do Governo todos os esclarecimentos que êles requesitarem para se verificar a exactidão desses mapas.

18.^a A concessionária não terá direito a indemnização alguma pelos prejuizos que á linha férrea provierem do trânsito ordinário pela estrada, do seu estado de conservação, da abertura de novas vias de comunicação de qualquer natureza; de transtornos ou interrupção de serviço, motivados por medidas de ordem e de polícia, do livre uso da estrada e dos trabalhos que nela forem executados com autorização do Governo.

19.^a A concessionária, seus agentes, empregados e operários ficarão sujeitos, em tudo que disser respeito ao estudo, construção, conservação e exploração da linha férrea e á polícia e conservação da faixa da estrada, ás leis e regulamentos vigentes.

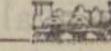
20.^a O caminho de ferro com todos os seus edifícios e acessórios necessários para o serviço, incluindo oficinas, o material fixo e máquinas fixas de qualquer natureza ficam desde a sua construção ou colocação pertencendo ao domínio do Estado para

todos os efeitos jurídicos, nos termos do direito comum e especial de caminhos de ferro. O material circulante de transporte e de tracção ficará pertencendo á concessionária para os mesmos efeitos, não podendo ser alienado senão para ser substituído com vantagens de serviço.

21.^a A concessão será feita pelo prazo de setenta e cinco anos.

22.^a A concessionária deverá conservar a linha férrea e suas dependências e bem assim o material fixo e circulante em bom estado de serviço, durante todo o prazo da concessão, sendo tudo entregue ao Governo no mesmo estado, findo aquele prazo. Os trabalhos de reparação ou outros que para esse fim forem necessários serão executados à custa da concessionária, tendo em vista o disposto na condição 5.^a

(Continua)



Relações ferro-viarias internacionaes

III

O rapido Porto-Medina

O que foi o seu estabelecimento.—Falta de passageiros.—A sua circulação diaria.—Como podia ser o auxiliar poderoso das relações do Porto com o estrangeiro e com as linhas tributárias do Douro.—De Lisboa a Bragança no mesmo dia.—As ligações de comboios nos entroncamentos.—Doutrina ferro-vlaria.

Em 1904 foi criado um comboio rápido entre Porto e Salamanca com carruagem directa até Medina, a que passaram a chamar *Rapido Porto-Medina*. Fazia serviço de 1.^a e 2.^a classe, tinha salão restaurante, e circulava duas vezes por semana.

Grandes facilidades esse comboio trouxe ao público portuense, pois além de encurtar o tempo de percurso n'umas cinco horas, ligava, em Medina, com os comboios expressos de Madrid-Paris.

Este comboio era destinado quasi só ao tráfego internacional, pois como paragens intermedias tinha apenas, Penafiel, Regua e Pinhão. O movimento era porém pequenissimo, mas as empresas nem por isso se pouparam a sacrifícios, e assim em novembro de 1911, por iniciativa da companhia de Salamanca, passou a circular trez vezes por semana, encargo esse que pouco beneficio trouxe ao tráfego, pois o numero de passageiros continuou o mesmo.

Nos annos seguintes o Minho e Douro, procurou interessá-lo no tráfego interno, dando-lhe comboios tributários durante o verão da linha do Valle do Corgo, que lhe animaram o tráfego, mas durante o inverno o *Porto-Medina* rolou quasi vazio.

Durante o anno de 1913, os passageiros saídos pela estação de Barca d'Alva, foram em numero de 4.804, de todas as classes, o que dá a media de 13 passageiros por dia! O que é pouco, pouquissimo para o tráfego que se esperava.

N'estas condições, como pensar em fazer comboios rápidos, se o numero de passageiros cabe em dois compartimentos d'uma carruagem?!

Mas o Porto, pela sua cathegoria de segunda cidade do paiz, pela sua população e pela sua importancia commercial e de centro de turismo, tem direito a um comboio rápido e diario, que o ligue a Madrid e a Paris.

Como consegui-lo?

No estrangeiro e principalmente em França, linhas de muito menos movimento que a do Douro, e cidades de menos importancia que o Porto, teem comboios expressos e diarios.

O criterio seguido para se chegar a esse resultado, é este: Na epocha de maior movimento estabelece-se um comboio expresso, com 1.^a e 2.^a classes, circulando duas ou trez vezes por semana. Um anno depois verifica-se o movimento obtido, e se elle não é de molde a permitir uma circulação diaria, procura-se-lhe tráfego nas linhas convergentes, estabelece-se-lhe para-

gem em estações d'onde possam vir passageiros. E se tudo isso não dá resultado, adiciona-se-lhe a 3.^a classe, para percursos de 100 a 150 kilómetros. E assim, decorridos dois annos de estudos, o comboio circula diariamente, com grande proveito para a região atra-vessada.

Com o *Porto-Medina* nenhum d'estes criterios foi seguido, e por isso a sua circulação tem sido sempre um pesado encargo para as empresas.

No estrangeiro os comboios expressos com circulação em determinados dias só se comprehendem a titulo de ensaio; em Portugal, como todas as coisas provisórias, tomam um carácter definitivo.

Como disse, pois, o Porto tem direito a um comboio rapido diario, que o ligue ao estrangeiro, e as linhas do Valle do Tamega, do Corgo, do Tua, do Sabor, convergentes da do Douro, teem tambem direito a que um comboio rapido conduza os seus passageiros, directamente ao Porto, a Braga, a Vianna, a Lisboa, etc.

A questão estaria só em organizar um comboio expresso que, partindo do Porto, a horás de enlaçar em Campanhã com o rapido n.^o 51 da Companhia Portugueza, levasse os passageiros directamente áquellas linhas.

Esse comboio devia dar ligação, em Barca d'Alva, para a linha de Salamanca; não porém para outro comboio rapido, mas para o actual comboio-correio, que devia ser acelerado, e fazer só serviço de passageiros e bagagens, com as demoras nas estações reduzidas ao minimo.

Não é logico, e não se pode comprehender de maneira alguma, que para um trafego avaliado em 13 passageiros por dia, se vá exigir um comboio rapido e um correio. Fundir os dois é que é a questão.

O que a linha de Salamanca pode fazer sem grande sacrifício, é acelerar o seu comboio correio, de forma a que elle tenha uma marcha igual ao comboio n.^o 2 (correio de Fuentes de Oñoro a Salamanca).

Segue-se um pequeno esboço do que poderia ser a marcha dos comboios em questão:

Porto.....	partida 13-50	
Campanhã.....	chegada 13-55	
	partida 14-00	
Regoa.....	chegada 16-12	
	partida 16-16	Rapido n. ^o 155
Tua.....	chegada 17-05	
	partida 17-10	
Pocinho.....	chegada 17-48	
	partida 17-49	
Barca d'Alva....	chegada 18-20	
	partida 18-45	
Fregeneda.....	chegada 19-17	Comboio correio n. ^o 4
	partida 19-32	
Fuente sde S. Est.	chegada 21-24	
	partida 21-34	Comboio correio n. ^o 2
Salamanca.....	chegada 23-05	(S. F. P.)
	partida 23-51	Comboio correio n. ^o 2
Medina.....	chegada 1-53	(M. S.)

Para se conseguir este resultado é necessário que a Companhia Portugueza chegue a Campanhã com o seu rapido n.^o 51 uns 20 minutos mais cedo (para o que bastaria dar-lhe a velocidade que em 1914 tinha o n.^o 55); que o Minho e Douro ganhe no percurso Porto-Tua 14 minutos; que a S. F. P. acelere o seu comboio correio n.^o 4, e lhe retarde a partida para as 18-45', e que Medina-Salamanca e Norte de Hespanha, estejam de acordo para que o Sud-Express ultrapasse o correio em Salamanca em vez de Medina.

O jantar podia ser dado em Barca d'Alva em vez de Fuentes de St. Esteban (o que não faria diferença, pois os dois restaurantes são do mesmo dono...)

Vejamos agora as vantagens d'este serviço: Para a Companhia Portugueza, seria o prolongamento imediato do seu rapido n.^o 51 a toda a linha do Douro e seus ramais, durante todo o anno e em todos os dias; vantagens de que nunca gosou.

O Minho e Douro, participaria d'estas mesmas vantagens, e a de ver ligadas todas as suas linhas por meio de um excellente rapido, pois, para a linha do Tamega facilmente se poderia fazer um novo comboio, dado o grande movimento d'esta linha, e para a do Corgo, seguindo-se o mesmo criterio, não só se ligaria rapidamente Vidago e Chaves com Lisboa, mas tambem com a linha do Douro (Regoa a Barca d'Alva), porque sendo a partida da Regoa pelas 16-30, receberia alli ao mesmo tempo os passageiros do rapido e do correio n.^o 106, vantagem de que ainda não gosou o Valle do Corgo, fóra dos mezes de verão.

Para o Tua e Valle do Sabor, não haveria necessidade de fazer novos comboios, mas retardar os actuaes em cerca de duas horas.

Presumo que com a abertura da linha do Corgo a Chaves, se possam fazer trez comboios em cada sentido, o que traria além das vantagens apontadas, a de se poder ir de qualquer ponto da linha á Regoa, Villa Real e Chaves e regressar no mesmo dia, o que agora se não pode fazer.

Assim o augmento de receita, pelo numero de passageiros de 3.^a classe que tomaria a segunda, devido ás vantagens que este serviço lhe offereceria, compensaria bem os sacrificios feitos tanto á Companhia Portugueza como ao Minho e Douro.

A Companhia de Salamanca á Fronteira de Portugal, desaparecido que lhe fosse o encargo da circulação, embora trez vezes por semana, do seu rapido, podia á vontade acelerar o comboio-correio, e ficar com margem para fazer diariamente, ou trez vezes por semana, os seus mixtos n.^{os} 13 e 14, o que daria á sua exploração, uma certa facilidade e um pouco mais de desenvolvimento.

Resta-nos pois a linha de Medina-Salamanca, que iniciaria com o pequeno encargo, se a isso se pudesse chamar encargo, da mudança do horario, um serviço regular e de grande futuro, e ainda uma compensação immediata, pois os passageiros do Porto, podiam passar para o Sud-Express em Salamanca em vez de Medina, o que lhe daria uma receita rasoavel, que actualmente não pode obter.

Finalmente o Norte de Hespanha aceitando o comboio-correio de Salamanca á 1,53', livrar-se-hia alli da ultrapassagem do Sud-Express, o que não deixaria de ser interessante, tanto mais que as ligações com Paris ficariam asseguradas com 32 minutos para o comboio n.^o 3 e com 57 para o n.^o 1, e para Madrid, quando fosse perdida a correspondencia com o expresso n.^o 2, ficava a do n.^o 28 ás 2-53', a do 24, ás 2-53', e a do n.^o 22 ás 3-33'.

De resto esta ultima ligação vae desapparecer logo que a linha de Peñaranda a Avila esteja concluida, o que se espera em breve; todo o trafego de Salamanca para a Madrid passará a ser feito pela nova linha, com o que se encurtam 63 kilometros, beneficio que é extensivo ás relações Porto-Madrid.

No sentido inverso proceder-se-hia do mesmo modo, acelerando os comboios-correios n.^o 3 de S. F. P. até Barca d'Alva, donde seria feito um expresso para o Porto; que receberia no Pocinho, na Regoa, em Tua e Livraçao os passageiros das respectivas linhas tributarias.

Fosse qual fosse o horario que estes comboios ti-

vessem, fosse a ligação em Medina com o comboio n.º 2, ou com o n.º 4, do Norte de Hespanha, a ligação em Campanhã com o rapido n.º 56 estava assegurada, visto a partida d'este comboio ser d'alli ás 17-30.

Uma correspondencia tambem se impõe pela sua importancia, a de Ermezinde, com os comboios expressos do Minho, o que não será difficulte conseguir, visto os actuaes expressos n.ºs 51 e 56 circularem a horas propicias de essas correspondencias se fazerem.

O Minho e Douro, á excepção do rapido Porto-Medina, tem, n'este momento, os comboios que tinha em 1914 ao rebentar a guerra, mas nem por isso as suas linhas estão bem servidas no que toca a enlaces, quer seja com a sua rēde propriamente dita, quer com as linhas combinadas. Para se fazer uma viagem do Minho para Douro, só se tem ligação pelos comboios matutinos (aliaz bem matutinos) e pelos da noite; assim um passageiro parte de Braga ás 6-12', de Vianna ás 5-30 para poder apanhar em Ermezinde o comboio correio do Douro, e em sentido inverso, parte da Regoa, ás 3-38' para conseguir o enlace em Ermezinde com o comboio-correio do Minho. Depois acabaram-se as correspondencias, á parte a dos Omnibus 12 do Minho com o 131 do Douro (até Marco) e do 112 de Tua com o 31 do Minho até Braga, ficando portanto isolada a linha do Minho além de Nine e a linha de Guimarães que não tem uma unica correspondencia com o Douro além de Marco.

Era porém tão facil retardar uns 45 minutos os comboios-correios n.ºs 1 e 101; e avançar uma meia hora os Omnibus n.ºs 12 e 112 de forma a que o enlace fosse em Ermezinde, o que permittiria em magnificas condições a correspondencia de todo o Minho com o Douro e vice-versa, a horas bem menos matinaes.

N'um paiz onde a rēde insufficiente, como em Portugal, e terras muito importantes como Lamego, Moimenta da Beira, S. João da Pesqueira, Ponte do Lima, Ponte da Barca, Arcos do Val de Vez, teem ainda que servir-se da diligencia, a boa norma é fazer poucos comboios, mas bons, de forma á que os passageiros se não pulvorisem, e não tenham difficultade em arranjar transporte na estação de destino, e vice-versa.

O estudo de um horario, não deve ser feito na secretaria, mas na linha, ouvindo as reclamações d'este e d'aquelle, attendendo aos interesses locaes, ás pequenas viagens, e muitos outros motivos em que é inutil insistir. Todas as terras teem necessidade de communicar, não só com os grandes centros, mas com os pequenos. E' preciso que para se ir á séde do concelho, do districto, ao mercado, não seja necessario perder um dia todo, ou ficar horas esquecidas nas estações de enlace.

Ha uma lirha em Portugal—não cito o nome, porque eu faço doutrina, e não critica—onde, depois da guerra teem os horarios mais extravagantes. A nada se tem attendido, nem mesmo ao interesse material da propria empresa.

Deseja-se implantar o turismo no nosso paiz; terreno para que elle fructifique temos nós, o que é preciso é ser tratado; e aos caminhos de ferro, compete uma boa parcella do creterioso auxilio a dar-lhe.

Guerra Maio



O signal de campainha

Em Hespanha tambem vae acabando o signal de campainha para a partida dos comboios. Por disposição do governo desde o dia 10 do mez passado foi já supprimido na Estação de Madrid-Atocha.

A nova sobretaxa e a carestia da vida

Como previramos, a nova sobretaxa nos preços de transporte nos caminhos de ferro serviu mais uma vez de pretexto a alguns honestos commerçiantes para elevarem os preços dos generos que vendem ao pobre consumidor, que tudo quanto ganha é para atirar á voragem d'essa insaciavel cohorte de tubarões.

O mais escandoloso do caso, porém, é que exactamente quasi todos os artigos que subiram de preço, senão todos, são os que estão isentos d'essa nova sobretaxa.

O carvão, por exemplo, já na vespera da entrada em vigor da sobretaxa, passou a custar mais caro. Os respectivos negociantes, de alma mais negra que a mercadoria que vendem, resloveram aumentar o preço até do proprio carvão que já estava nas estações de destino sob o pretexto do aumento no caminho de ferro.

O carvão vegetal, como se sabe, é uma das mercadorias que não foi attingida pelo novo recargo. Isso porém, pouco lhes importa. Só uma pequena parte da população lê o que as empresas publicaram, e da ignorancia do povo sempre se tirou o melhor partido.

E não ha uns logarsinhos na penitenciaria para esta classe de inimigos da sociedade!...

E' que se dizem amigos da ordem para melhor trupudiare n'á vontade.

*

A demasiada desegualdade na applicação da nova sobretaxa pelas diferentes empresas, ainda não se acha corrigida, como parece ser intenção do Governo conseguir.

A precipitação por parte de algumas empresas que, ao que parece, não haviam estudado préviamente o assumpto, deu-nos não só a confusão, como até verdadeiras ratices, como a da Companhia de Guimaraes isentar os toros de madeira para exportação *pela barra de Lisboa*.

Não gostamos de censurar, mas,— que diabo! — n'uma epoca em que todos andamos a pedir ordem e methodo no trabalho, estar-se a atrapalhar tudo ainda mais, achamos mais do que contraproducente.

Algumas empresas houve que já suspenderam os seus Avisos ao Publico, applicando até novo Aviso o que sobre o assumpto a Companhia Portugueza puzera em vigor.

As companhias do Valle do Vouga e a da Beira Alta assim o fizeram.

Não teria sido melhor um prévio entendimento?

Esperemos, pois, que se chegue a bom caminho, e... vamos andando.

*

O nosso artigo sobre este assumpto, publicado no numero anterior, foi um tanto maltratado pela maldita *gralha* que gosta sempre de fazer das suas.

Além de algumas diabruras que o leitor facilmente terá corrigido, uma ha que, embora se descubra lendo-se com bastante attenção, pode passar despercebida n'uma rapida leitura. E' a do onus que resulta do preço do transporte no caminho de ferro para um kilo de carne de vacca: *onde se lê \$32 deve lér-se \$03,2.*

Como se vê, a diferença não é muito pequena; apenas dez vezes menos, o que convém frizar bastante, para bem valorisar a nossa affirmation sobre a pouca ou nenhuma influencia que o custo do transporte do gado bovino pode ter actualmente no preço da carne para alimentação do povo de Lisboa.

E, como a carne, é quasi tudo o mais.

O que seria de toda a conveniencia, era a imprensa diaria que, cremos bem, por não ter examinado a questão, ou, talvez, por velocidade adquirida — pelo menos uma parte d'ella — tem dito, a proposito ou a desproposito da sobretaxa, coisas que, não sendo a expressão da verdade, fazem uma confusão que só aproveita aos gananciosos, se désse ao trabalho de estudar o assumpto, — o que, de resto, é tão facil — e elucidasse o publico, ajudando o assim a defender-se dos vis especuladores.

Assim é que estava certo.

O nosso collega de Madrid *Los Transportes Férreos*, de 8 do mez passado, insere o Aviso ao Publico da Companhia Portugueza relativo á sobretaxa, e n'uma allusão ao que se passa em Hespanha; diz: "Allí no se andan con los miramientos que aqui: de un golpe del 200 al 300 por 100. Cabe preguntar si con tales recargos llegan a ser posibles los transportes ferroviarios."

A esta pergunta podemos responder, sem que isto pareça mostras de melindre nem intenção de querer melindrar os nossos collegas da nação vizinha, que são realmente possíveis os transportes ferro-viarios em

Maior e menor cotação mensal e anual, em 1921, dos fundos do Estado,

Elevador de Santa Luzia.— Chegaram a Vianna do Casfello 8 vagões com 484 volumes de material do ascensor, que vae ser movido por electricidade produzida por uma queda de agua.

A respectiva estação está adiantadissima, constituindo um bello specimen architectonico, e fica em

Titulos	Janeiro		Fevereiro		Março		Abril		Maio		Junho	
	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor
Fundos do Estado:												
Interna 3 % coupon.....	42.70	42,0	42.60	42 00	43.50	42 50	43.50	43.40	44.55	44 00	44 50	42,95
" 3 %. assentamento.....	44,00	42,70	44 50	41,90	43 50	42,50	43 60	43 20	44,00	43 00	44,20	43 80
" 4 %. 1888.....	20\$50	20\$00	20\$60	20\$50	22\$00	20\$40	22\$00	21\$50	22\$00	21\$50	21\$50	18\$90
" 4 1/2 %. 88-89 c.....	56\$50	54\$50	54\$50	54\$50	57\$00	54\$50	56\$00	52\$00	54\$80	54\$00	55\$00	54\$00
" 4 %. 1890.....	48\$00	46\$00	-	-	50\$00	49\$00	-	-	50\$00	49\$50	49\$50	48\$50
" 4 1/2 %. 1905.....	81\$00	81\$0	81\$50	81\$00	81\$00	81\$00	80\$00	-	-	-	81\$30	81\$30
" 5 %. 1909.....	77\$0	77\$00	74\$50	71\$50	72\$00	71\$00	72\$00	72\$00	72\$00	71\$00	70\$00	
" 4 1/2 %. 1912.....	180\$00	180\$0	178\$00	178\$00	190\$00	175\$00	195\$00	195\$00	235\$00	195\$00	195\$00	173\$00
" 1917.....	70\$00	70\$00	70\$00	70\$00	71\$00	69\$50	68\$00	67\$00	68\$50	67\$70	68\$00	67\$00
Externa 3 % 1.ª serie.....	157\$50	151\$00	160\$50	153\$00	183\$00	172\$00	202\$00	182\$00	218\$00	177\$00	185\$00	127\$80
" 3 % 2.ª "	148\$00	139\$00	154\$00	140\$00	163\$00	150\$00	190\$00	165\$00	210\$00	177\$00	170\$00	131\$00
" 3 % 3.ª "	159\$00	154\$50	162\$50	155\$00	184\$50	162\$00	204\$00	182\$00	217\$00	178\$00	184\$00	139\$50
Acções de Bancos:												
Banco de Portugal.....	360\$00	343\$00	405\$00	362\$00	402\$00	400\$00	455\$00	405\$00	438\$00	437\$00	437\$00	359\$50
" Nacional Ultramarino, coup.....	213\$00	202\$50	223\$50	211\$00	271\$00	218\$00	268\$00	252\$00	280\$00	257\$00	259\$00	223\$00
" " ass.....	206\$00	195\$00	207\$00	197\$00	252\$00	209\$00	246\$80	236\$00	261\$00	236\$00	221\$00	214\$00
" Portuguez e Brazileiro.....	108\$00	98\$00	108\$00	98\$50	1.5\$00	108\$50	131\$00	122\$00	128\$00	123\$00	129\$50	125\$00
" Commercial de Lisboa.....	249\$50	276\$00	250\$00	240\$00	289\$00	249\$50	283\$50	261\$00	280\$00	270\$00	270\$50	254\$00
" Lisboa e Açores.....	243\$00	235\$00	248\$00	238\$00	290\$00	247\$50	283\$00	280\$00	282\$50	273\$50	282\$00	274\$00
" Economia Portugueza.....	91\$20	86\$50	93\$00	88\$00	96\$00	94\$00	95\$00	89\$50	94\$00	92\$50	93\$50	93\$00
Acções de Companhias:												
Companhia do Credito Predial.....	36\$60	39\$50	38\$50	36\$50	40\$00	38\$50	37\$60	37\$00	37\$50	36\$50	37\$00	35\$80
" de Gaz e Electricidade.....	30\$00	30\$0	-	-	-	-	30\$00	28\$50	-	-	35\$00	30\$00
" das Aguas.....	71\$00	71\$00	68\$00	63\$00	65\$00	64\$00	64\$80	60\$50	70\$00	62\$50	67\$50	65\$50
" da Ilha do Principe.....	167\$50	161\$50	192\$00	167\$00	235\$00	200\$00	226\$00	218\$00	210\$50	197\$00	207\$00	168\$10
" Colonial do Buzi.....	45\$00	40\$40	49\$00	41\$50	55\$00	47\$00	56\$00	52\$30	57\$00	50\$00	57\$30	45\$00
" Industrial Portugal e Colonias.....	87\$00	78\$00	99\$00	86\$00	119\$00	103\$00	114\$50	102\$00	108\$00	104\$00	110\$00	103\$90
" dos Phosphoros, coupon.....	79\$50	76\$50	81\$00	79\$00	85\$50	81\$00	85\$00	80\$00	97\$00	85\$50	91\$00	85\$00
" Cam. de Fer. Portuguezes.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Tabacos, coupon.....	180\$00	166\$50	207\$00	186\$00	219\$00	215\$00	238\$50	207\$00	235\$50	215\$00	227\$00	208\$00
" Nacional de Navegação.....	161\$50	156\$00	159\$50	145\$00	186\$00	154\$50	160\$00	147\$00	148\$50	123\$00	124\$00	113\$00
Obrigações diversas:												
Companhia das Aguas.....	74\$00	62\$00	75\$00	62\$00	74\$50	72\$00	74\$50	74\$00	76\$00	75\$00	75\$60	71\$00
" Industrial Portugal e Colonias.....	-	-	91\$50	91\$00	92\$00	91\$00	93\$00	91\$00	92\$00	92\$00	94\$30	93\$00
Banco Nacional Ultramarino 4 1/2 ass ..	-	-	-	-	-	-	-	81\$00	81\$00	-	-	-
" " " 4 1/2 ouro ..	-	-	-	-	93\$00	93\$00	98\$00	98\$00	98\$00	98\$00	-	-
" " " 6 % Hyp...	93\$00	90\$00	94\$00	93\$00	93\$00	93\$00	93\$00	93\$00	93\$50	94\$00	94\$00	94\$00
Obrigações de caminhos de ferro:												
Caminho de Ferro de Ambaca.....	94\$00	90\$50	111\$00	96\$50	109\$00	105\$00	109\$00	105\$00	130\$00	106\$50	116\$00	109\$00
Nacional de Caminhos de Ferro. 1.ª serie..	-	-	-	-	-	-	-	70\$00	67\$00	70\$00	70\$00	70\$00
" " " 2.ª serie..	-	-	-	-	-	-	-	66\$00	66\$00	55\$00	55\$00	55\$00
Caminhos de Ferro Portuguezes 3 % 1.º gr.	72\$00	61\$00	76\$55	72\$00	80\$00	78\$00	79\$00	77\$00	82\$00	79\$00	50\$00	50\$00
" " " 3 % 2.º gr.	22\$00	20\$00	22\$00	22\$00	22\$00	20\$80	21\$80	21\$00	21\$50	19\$10	20\$20	19\$00
" " " da Beira Alta 1.º gr...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" " " 2.º gr...	18\$00	18\$00	-	-	21\$00	20\$00	21\$00	20\$50	21\$50	19\$50	-	-
" " " de Benguela tit. 1...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" " " 5...	196\$00	175\$00	203\$00	195\$00	203\$00	199\$50	222\$00	201\$00	237\$00	188\$00	195\$00	138\$00

ligação com a estação do caminho de ferro por meio de uma plataforma.

Em todas as estações de caminho de ferro será colocado o distico: "Vianna-Santa Luzia"; e, nas duas columnas que existem no cume d'aquela montanha, serão postas duas gigantescas figuras com fachos elétricos, cujo poder iluminante alcançará 15 kilómetros illuminando a cidade phantasticamente, como sucede n'alguns pontos da Suissa.

Tem sido infatigável em todos os trabalhos o benemerito amigo de Vianna, o sr. B. P. Abrunhosa.

Linha elétrica Braga-S. João da Ponte. — Já está em Braga parte do material para assentamento da linha elétrica que vai ser estabelecida entre o largo do 1.º de Maio (cemiterio) e S. João da Ponte.

Dentro, em breve, pois, começarão os trabalhos, visto que os estudos estão realizados. Em frente ao theatro-circo e edifício em construção para os correios ficará um desvio, por causa do serviço d'aquelas casas e em frente da Arcada a linha será dupla.

A Camara Municipal vai, porém, reclamar do Governo modificação nas condições estabelecidas para esta linha, nas quais foi compreendida a cláusula de passar para o município a reparação e conservação do

pavimento da estrada, o que é encargo bastante dispendioso.

Esta linha já facilita, um pouco, a viagem entre Braga, Caldelas e o Gerez.

Conclusão de linhas. — O ministro do Commercio vai apresentar ao proximo conselho de ministros as bases para a realização de um empréstimo pela Caixa Geral de Depósitos, da quantia de 1.700 contos, destinados á conclusão da construção das linhas ferreas de Víago a Chaves, Pocinho a Miranda e Valle do Tamega, Amarante a Freixieiro.

— Tambem se trata da efectivação de dois empréstimos: um de 450 contos, para a conclusão da linha de Portimão a Lagos, e outro de 300, para a conclusão da ponte sobre o Sado, na do Valle do Sado.



Graphico da maior e menor cotação do cheque s/ Londres (vendedor) mensalmente em 1921

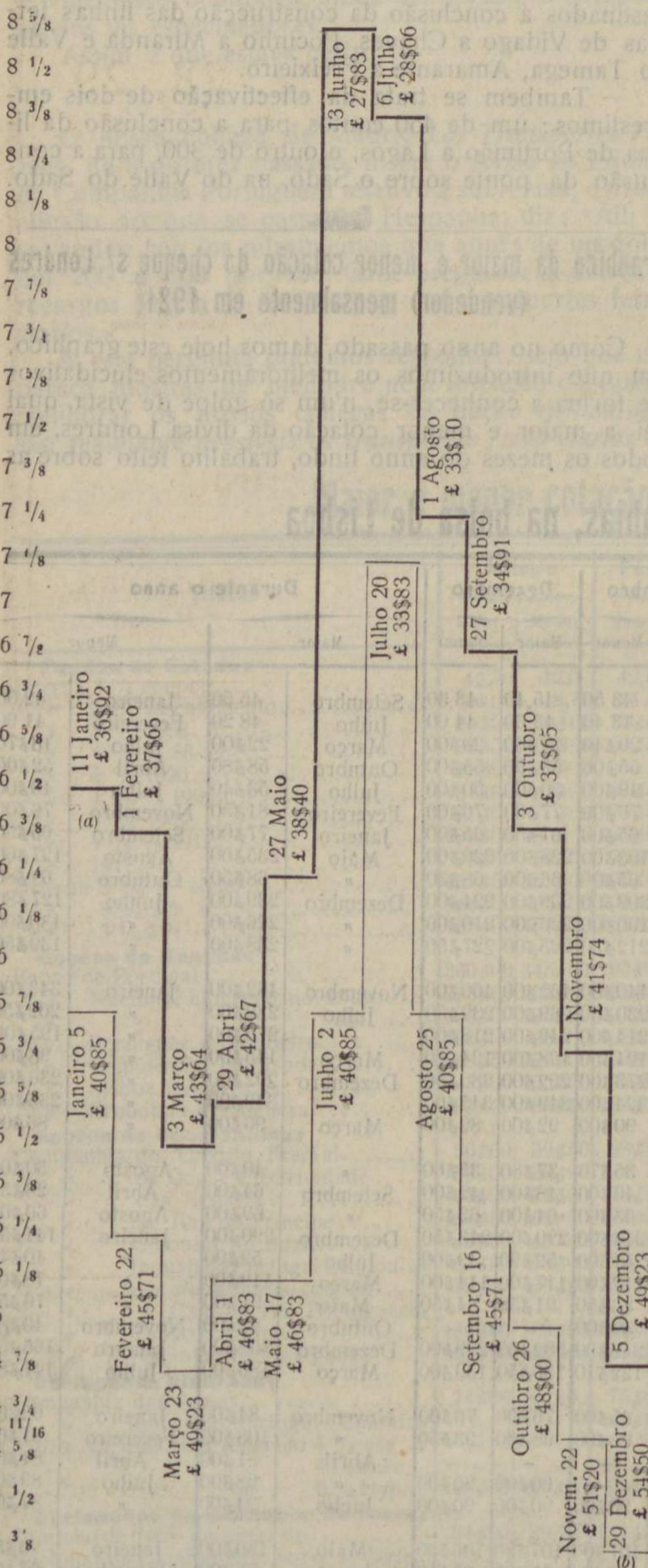
Como no anno passado, damos hoje este graphico, em que introduzimos os melhoramentos elucidativos de forma a conhecer-se, n'um só golpe de vista, qual foi a maior e menor cotação da divisa Londres, em todos os meses do anno findo, trabalho feito sobre as

titulos de Caminhos de ferro, Bancos e Companhias, na bolsa de Lisboa

Julho		Agosto		Setembro		Outubro		Novembro		Dezembro		Durante o anno	
Major	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor
44.00	42.95	—	—	45.50	44.70	43.70	43.00	45.30	43.50	45.40	43.30	Setembro	45.50
48.20	43.70	—	—	45.50	43.90	43.50	42.80	45.30	43.40	45.60	44.00	Julho	48.20
20.00	18.70	21.50	20.80	20.40	20.00	20.50	20.00	20.80	20.40	21.00	20.00	Março	22.00
56.50	54.60	57.50	57.00	57.50	57.00	58.80	55.00	55.50	55.00	55.90	55.00	Outubro	58.80
53.40	40.00	49.50	44.00	50.00	50.00	48.50	48.50	50.00	49.00	50.00	50.00	Julho	53.40
81.30	81.30	—	—	—	—	—	—	77.00	76.00	77.00	76.00	Fevereiro	81.30
71.00	68.00	67.00	67.00	67.20	65.00	66.50	65.00	65.00	65.00	67.50	65.00	Janeiro	77.00
175.00	130.00	170.00	127.00	190.00	172.00	185.00	175.00	220.00	190.00	228.00	220.00	Maio	235.00
68.00	67.50	68.50	67.50	68.00	67.50	68.00	64.80	65.80	65.00	66.00	65.30	"	68.50
171.00	140.00	178.00	150.00	190.00	170.00	206.50	172.00	225.50	209.00	239.00	224.00	Dezembro	239.00
155.00	130.00	175.00	142.00	182.00	160.00	160.00	160.00	204.00	190.00	226.00	210.00	"	226.00
160.00	140.00	176.00	150.00	189.00	165.00	203.00	172.00	231.00	212.00	223.00	227.00	"	238.00
418.00	390.00	460.00	410.00	460.00	438.00	—	—	462.00	440.00	462.00	460.00	Novembro	462.00
289.00	222.00	237.00	222.00	244.00	237.00	239.00	229.00	237.00	230.00	269.00	239.50	Julho	289.00
275.00	212.00	217.00	212.00	219.00	215.00	219.00	212.00	217.00	214.00	249.00	218.00	"	275.00
130.50	120.50	127.10	125.40	127.00	120.00	128.00	123.00	139.00	124.50	128.00	124.80	Março	145.00
287.00	251.00	272.50	257.00	275.30	265.00	285.00	268.50	280.00	273.00	292.00	280.50	Dezembro	292.00
276.00	270.00	274.00	266.00	311.00	277.00	333.50	310.00	345.00	324.00	349.00	345.00	"	349.00
94.50	91.00	92.00	91.00	93.00	91.00	93.50	91.50	94.00	90.00	92.00	89.00	Março	96.00
36.90	35.00	35.70	30.00	36.30	35.00	37.00	35.40	36.50	35.70	37.80	35.60	"	40.00
46.00	35.00	47.00	40.00	64.00	55.50	62.00	62.00	40.00	40.00	48.00	42.00	Setembro	64.00
67.50	61.50	68.50	60.00	69.00	68.00	66.50	66.50	66.00	63.00	64.00	63.50	"	69.00
193.00	176.00	207.60	190.00	211.50	204.50	219.00	207.00	234.00	214.00	290.00	243.50	Dezembro	290.00
46.50	44.00	49.50	44.00	49.50	46.70	54.50	47.80	52.80	51.00	52.90	49.00	Julho	52.80
110.00	100.80	110.00	101.80	117.60	110.00	118.60	112.70	115.80	112.00	117.00	114.00	Março	119.00
92.00	80.00	88.90	81.00	88.50	82.00	87.00	85.50	86.80	83.50	91.50	84.50	Maio	97.00
229.00	208.50	231.00	220.00	260.00	230.00	269.50	233.00	285.00	248.00	302.00	289.00	Outubro	42.00
128.50	107.80	166.00	119.10	142.00	130.50	144.50	137.40	140.00	122.10	136.50	130.00	Dezembro	302.00
75.60	65.00	74.50	74.00	74.50	74.00	76.00	75.50	84.00	65.00	76.00	76.00	Março	186.00
95.50	93.50	94.50	93.50	95.00	95.00	98.00	96.00	108.00	98.00	98.50	93.50	"	"
89.00	89.00	—	—	—	—	—	—	—	90.00	90.00	90.00	Junho	94.00
94.00	87.00	—	—	90.00	90.00	90.00	90.00	90.00	90.00	90.00	90.00	"	87.00
111.00	107.00	109.50	101.80	109.50	108.00	108.70	108.00	108.50	107.00	107.80	106.50	Maio	130.00
—	—	72.00	72.00	70.50	70.50	—	—	65.00	65.00	66.50	65.50	Agosto	72.00
70.00	55.00	55.00	55.00	55.00	—	55.00	55.00	58.00	58.00	56.00	56.00	Junho	70.00
50.00	50.00	52.00	52.00	70.00	70.00	60.00	60.00	66.00	66.00	65.00	—	Março	80.00
19.00	19.00	20.40	19.00	20.00	19.50	19.50	19.50	19.60	19.00	18.00	18.00	Januário	22.00
19.00	19.00	—	—	18.00	18.00	—	—	17.50	17.50	—	—	Setembro	18.00
138.50	138.50	—	—	15.00	15.00	17.50	16.00	17.50	17.50	—	—	Maio	21.50
158.50	101.50	162.00	149.00	178.00	150.00	192.50	165.50	205.00	187.00	187.50	240.00	Dezembro	240.00

notas officiaes que, pelo Banco Nacional Ultramarino, nos foi obsequiosamente facultado compulsar.

A cada cotação do cheque Londres, vendedor, entendemos juntar o preço correspondente á libra. A extensão das linhas verticaes é perfeitamente proporcionada á distancia entre as diversas taxas, considerando-se que cada linha ou espaço horizontal corresponde á diferença de $\frac{1}{16}$ de penny.



Vê-se, por este grafico, a extraordinaria evolução que o nosso cambio fez durante o anno, tendo começado pela cotação de $6\frac{3}{8}$ que ainda manteve, como maxima, em fevereiro, mas depois de descer em janeiro a $5\frac{7}{8}$. A queda accentuou-se n'esse mes e no

seguinte, e em abril começou a desenhar-se uma melhoria que em maio se confirmou.

Desde 2 de junho até 13 a subida foi rapida, vertiginosa, graças ás manobras, que não podemos classificar de menos que criminosas, do celebre grupo que, para enriquecer á custa dos ingenuos, espalhou o boato do emprestimo dos 50 milhões de dollars. A libra cheque passou, em 11 dias, da cotação de $5\frac{7}{8}$ (40\$51 esc.) á de $8\frac{5}{8}$ (27\$83 esc.), mantendo-se nos arredores d'essas cifras até 6 de julho em que ainda só perdera $\frac{1}{4}$!

D'ahi em diante, desfeita a lenda d'esse promettido abastecimento de ouro, a queda foi desastrosa, sucessiva; já em 20 de julho cotava-se apenas $7\frac{1}{8}$, até a miseravel cotação de $4\frac{3}{8}$ com que o anno fechou.

Assim as extremas annuaes são:

Maxima em junho.... $8\frac{5}{8}$ libra a 27\$83 esc.

Minima em dezembro. $3\frac{3}{8}$ " " 54\$86 "

Diferença..... $4\frac{1}{4}$ " " 27\$03 "

quasi 50 %!

Só em 2 dias d'outubro o preço do cheque subiu de 37\$65 para 48\$00 escudos; em novembro, 22 dias, de 41\$74 a 50\$53.

~~Escolha~~

PARTE FINANCEIRA BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 22 de Janeiro de 1922

O governo e os partidos, ao escrevermos este boletim, continuam a tratar de eleger um parlamento inutil e funesto como os anteriores, ao mesmo tempo que vão continuando a subir as despesas, os agios, os salarios e todas as desordens da nossa vida politica, administrativa, economica, financeira e social. O fundamento vai sempre obedecendo á sua lei de velocidade progressiva, tendo-se chegado a fazer operações de cambio a 4 sobre Londres, n'um dos dias da quinzena, correspondendo áquella cotação o valor de 60\$00 para a libra cheque.

O deficit, com os novos aumentos de vencimentos de funcionários publicos e os agios de agora, deve ser de mais de 450.000 contos. Mas, apesar disso, nada se faz para melhorar a nossa desgraçada situação, que, pelo contrario, ha de ir peorando por ali adiante, da mesma forma, até vir não sabemos que liquidação tremenda.

O governo actual, como os anteriores, tem occultando até agora aquillo que o paiz deveria saber, acerca do estado das despesas, das receitas, da vida publica, geral, da dívida fluctuante e do movimento do commercio externo. Está anunciado que um relatorio a tal respeito será apresentado ao parlamento. Mas quando será isso? E oxalá venha a ser completo, o que não é de esperar com a politica dominante.

O unico elemento de informação que vamos possuindo é o balancete do Banco de Portugal, apesar de vir sempre com alguma demora. O ultimo publicado refere-se a 28 de Dezembro.

N'esse dia a circulação fiduciaria ficava em 722 753 contos.

Como o limite legal era de cerca de 695.000 já então havia um excesso de 27 000 contos sobre o que se tinha permitido. Reite-se o caso de 1920. Hoje provavelmente aquelle aumento illegal deve ser muito superior.

O movimento dos depositos do Banco de Portugal continua a ser grande. O saldo na mesma data era de 59.301 contos. Estas disponibilidades pertencem principalmente aos bancos particulares, cujas operações em parte se acham retraidas.

A carteira comercial de letras ficava em 112 000 contos, continuando a ser bastante menos do que em janeiro de 1921, apesar de se ter desvalorizado a moeda, e portanto de serem necessarias sommas maiores para operações commerciaes identicas. Isto mostra consequentemente que o movimento commercial continua a diminuir notavelmente.

Os debitos do Estado ficaram sendo os seguintes, em contos:

Contracto de 1918.....	620.000
Diversos.....	109
c/c do Thesouro.....	14.228
Credito Agricola.....	4.782
Bilhetes do Thesouro (ouro).....	1.920
Bilhetes do Thesouro internos descontados..	16.584

657.623

Só um pouco dos 60.000 contos de circulação fiduciaria e os 59.000 de depositos vão para as operações commerciaes do Banco, propriamente ditas. A quasi totalidade d'aquelle foi absorvida pelo Estado. E tudo assim continuará a ir até chegarem as maiores catastrophes.

Q. J.

Cambios (Vendedor)

Última cotação		PAR	JANEIRO												-
			16	17	18	19	20	21	23	24	25	26	27	30	
4 5/16	Londres, cheque.....	53 1/3	4 1/4	4 1/8	4	4	4 1/16	4 3/16	4 3/8	4 5/16	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 3/8	-
1.062	Paris	180	1.098	1.131	1.164	1.160	1.147	1.069	1.053	1.060	1.025	1.033	1.029	1.060	-
1.970	Madrid	180	2.001	2.062	2.125	2.122	2.100	1.970	1.942	1.970	1.892	1.897	1.898	1.950	-
74	Berlim	210	78	78	80	76	74	63	67	67	60	63	63	67	-
4.850	Amsterdam	370	4.918	5.068	5.222	5.220	5.138	4.861	4.790	4.805	4.603	4.690	4.613	4.740	-
13.135	New York	925	13.342	13.734	14.193	14.205	14.000	13.232	13.014	13.239	12.62	12.619	12.615	12.930	-
575	Italia	180	582	605	622	618	612	583	567	576	550	554	555	575	-
-	Bruxellas	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2.563	Suissa	180	2.592	2.674	2.765	2.762	2.720	2.506	2.533	2.570	2.460	2.460	2.459	2.500	-
63.500	Libras, ouro	4.500	63.000	65.000	68.000	68.000	67.500	66.000	60.000	60.500	-	63.000	-	64.000	-
-	Rio s/Londres (compra)...	26.66	-	7 5/16	7 9/32	-	7 1/4	7 7/32	-	7 9/32	7 9/32	7 9/32	7 5/1	-	-

Cotacões na bolsa de Lisboa

Vapores a sahir do porto de Lisboa

Adelaide, Melbourne, Hobart e Sydney



Vapor inglês **AUSTRAPOOL**.
Sahirá a 6 de Fevereiro.
Agentes, James Rawes & C.ª. Mala Real Ingleza. R. do Corpo Santo, 47.

**Africa Occidental**

Vapor português **AFRICA**.
Sahirá a 3 de Fevereiro.
Companhia Nacional de Navegação. Rua do Comércio

**Africa Ocidental e Oriental**

O vapor alemão **USSUKUMA**.
Sahirá em 27 de Fevereiro.
Agentes, Marcus & Harting. Rocio, 50.



Alger, Palermo, Nápoles (Ville Franche e Nice) e Marselha

Vapor francês **CANADA**.
Sahirá a 13 de Fevereiro.
Agentes, Orey, Antunes & C.ª Lt. Pr. Duque da Terceira, 4, 1.º

**Anvers**

Vapor alemão **PYLADES**.
Sahirá a 3 de Fevereiro.
Agentes, Marcus & Harting. Rocio, 50.

**Anvers**

Vapor belga **CALATONIER**.
Sahirá em 6 de Fevereiro.
Agentes Henry Burnay & C.ª R. dos Fanqueiros, 12.

**Bristol e Newport**

Vapor inglês **BRANSTONE**.
Sahirá a 6 de Fevereiro.
Agentes, Pinto Basto & C.ª Lt. Caes do Sodré, 64, 1.º



Funchal, Tenerife, Lss Palmas, África Ocidental Portuguesa e Congo Belga

Vapor alemão **WIGBERT**.
Sahirá a 22 de Fevereiro.
Agentes, Marcus & Harting. Rocio, 50

**Glasgow**

Vapor inglês **BARON REMFREW**.
Sahirá a 2 de Fevereiro.
Agentes, E. Pinto Basto & C.ª Lt. Caes do Sodré, 64, 1.º

**Hamburgo**

Vapor holandês **MONT CENIS**.
Sahirá a 2 de Fevereiro.
Agentes, Henry Burnay & C.ª R. dos Fanqueiros, 12.

**Hamburgo**

Vapor holandês **HANS**.
Sahirá a 3 de Fevereiro.
Agentes, Henry Burnay & C.ª Rua dos Fanqueiros, 0.

**Hamburgo**

O vapor alemão **ERIKA**.
Sahirá em 28 de Fevereiro.
Agentes, Marcus & Harting. Rocio, 50

**Liverpool**

Vapor inglês **PANCRAZ**.
Sahirá a 15 de Fevereiro.
Agentes, Garland Laidley & C.ª T. do Corpo Santo, 10, 2.º

**Londres**

Vapor inglês **CAMPEADOR**.
Sahirá a 4 de Fevereiro.
Agentes, E. Pinto Basto & C.ª Lt. Caes do Sodré, 64, 1.º

**Madeira e Canárias**

Vapor inglês **ANDORINHA**.
Sahirá a 3 de Fevereiro.
Agentes, Garland Laidley & C.ª T. do Corpo Santo, 10, 2.º

**Madeira e Canárias**

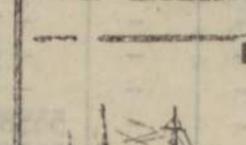
Vapor inglês **AGUILA**.
Sahirá em 10 de Fevereiro.
Agentes, Garland Laidley & C.ª T. do Corpo Santo, 10, 2.º

**Madeira, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos e outros portos do Brasil**

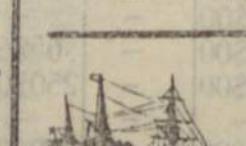
Vapor inglês **SARTHE**.
Sahirá a 2 de Fevereiro.
Agentes, James Rawes & C.ª Mala Real Ingleza. R. do Corpo Santo, 47

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

Vapor inglês **ARLANZA**.
Sahirá a 14 de Fevereiro.
Agentes, James Rawes & C.ª Mala Real Ingleza. R. do Corpo Santo, 47

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

Vapor inglês **ALMAZONA**.
Sahirá a 28 de Fevereiro.
Agentes, James Rawes & C.ª Mala Real Ingleza. R. do Corpo Santo, 47

**Marselha, Port Said e África Oriental**

O vapor francês **HAVRAISE**.
Sahirá a 5 de Fevereiro.
Agentes, Henry Burnay & C.ª R. dos Fanqueiros, 10.

**Pará e Manaus, Via Madeira**

Vapor inglês **AIDAN**.
Sahirá a 23 de Fevereiro.
Agentes, Garland Laidley & C.ª T. do Corpo Santo, 10, 2.º

**Pará, Maranhão, Ceará, Natal e Pernambuco**

Vapor brasileiro **MARANGUAPE**.
Sahirá a 10 de Fevereiro.
Agentes, Pinto & Sotto Mayor Rua do Ouro, 24

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

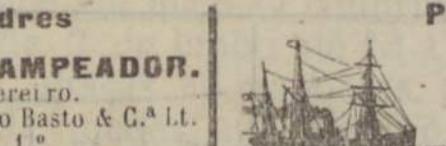
Vapor holandês **AMSTELLAND**.
Sahirá a 10 de Fevereiro.
Agentes, Orey, Antunes & C.ª P. Duque da Terceira, 4, 1.º

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

O vapor holandês **ZEELANDIA**.
Sahirá a 20 de Fevereiro.
Agentes, Orey, Antunes & C.ª Lt. P. Duque da Terceira, 4, 1.º

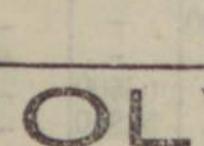
**Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires**

Vapor alemão **CAP POLONIO**.
Sahirá em 22 de Fevereiro.
Agentes, Marcus & Harting. Rocio, 50.

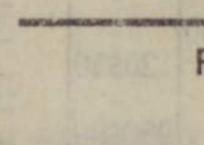
**Rouen**

Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Monte-video e Buenos Aires

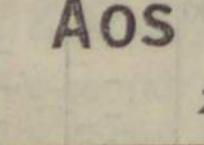
Vapor holandês **ORANIA**.
Sahirá a 20 de Março.
Agentes, Orey, Antunes & C.ª Lt. P. Duque da Terceira, 4, 1.º

**Rouen**

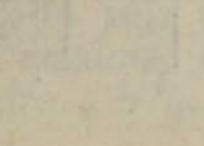
Vapor norueguês **TRIUMF**.
Sahirá a 2 de Fevereiro.
Agentes, Pinto de Vasconcellos Lt. Caes do Soárez, 52

**Rouen**

Vapor francês **CAP. BLANC NERV**.
Sahirá a 3 de Fevereiro.
Agentes, Henry Burnay & C.ª R. dos Fanqueiros, 12.

**Rouen**

Vapor holandês **HEENVLIET**.
Sahirá a 10 de Fevereiro.
Agentes, Henry Burnay & C.ª R. dos Fanqueiros, 10.

**Rouen**

Vapor francês **CAP. LA NEVE**.
Sahirá a 15 de Fevereiro.
Agentes, Henry Burnay & C.ª R. dos Fanqueiros, 10.

**Rouen e Londres**

Vapor norueguês **STANDARD**.
Sahirá em 14 de Fevereiro.
Agentes, Pinto de Vasconcellos Lt. Caes do Sodré, 52.



Rio de Janeiro e Buenos Aires

Vapor inglês **DEMERARA**.
Sahirá a 4 de Fevereiro.
Agentes, James Rawes & G.ª Mala Real Ingleza, R. do Corpo Santo, 47.



Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires

Vapor inglês **HOLBEIN**.
Sahirá a 9 de Fevereiro.
Agentes, Garland Laidley & C.ª T. do Corpo Santo, 10, 2.º



Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires e portos do Pacífico

Vapor inglês **ORIANA**.
Sahirá a 22 de Março.
Agentes, E. Pinto Basto & C.ª Lt. Caes do Sodré, 64, 1.º



Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires e portos do Pacífico

Vapor inglês **URTEGA**.
Sahirá a 3 de Maio.
Agentes, E. Pinto Basto & C.ª Lt. Caes do Sodré, 64, 1.º



Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires e portos do Pacífico

Vapor inglês **ORTEGA**.
Sahirá a 6 de Junho.
Agentes, E. Pinto Basto & C.ª Lt. Caes do Soárez, 64, 1.º



Vigo e Liverpool

Vapor inglês **DARRO**.
Sahirá a 5 de Fevereiro.
Agentes, James Rawes & C.ª Mala Real Ingleza, R. do Corpo Santo, 47.



Vigo, Cherbourg, Southampton e Amsterdam

Vapor holandês **LIMBURGIA**.
Sahirá a 21 de Fevereiro.
Agentes, Orey, Antunes & C.ª Pr. Duque da Terceira, 4, 1.º

