

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 (Reolução do Conselho de Administração de 6 de Janeiro de 1921)

Proprietário-diretor — L. DE MENDONÇA E COSTA

Secretario da Redacção — RICARDO AMARAL

Redactor principal — J. FERNANDO DE SOUZA, Engenheiro

Redactores — DR. QUIRINO DE JESUS — MANOEL ANDRADE GOMES

Representante em Paris — GUERRA MAIO Rue du Helder, 8

17.º do 35.º anno | LISBOA, 1 de Setembro de 1922 | Número 833

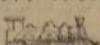
ANNEXOS D'ESTE NÚMERO

Minho e Douro — Aviso ao Púlico: Apeadeiro de Quatro Caminhos, 2.º additamento.



SUMMARIO

O sudario dos caminhos de ferro por J. Fernando Sousa	193
Commercio luso-brasileiro por Quirino de Jesus	195
Os caminhos de ferro Italianos	196
A industria de machinas nos Estados Unidos	196
No Brasil	196
Paris-Lisboa-Marrocos	197
Linhos Portuguesas	197
Jazigos de alumínio no Brasil	197
O Vanadir	197
O preço dos metais	197
Alradotelegaphia	198
Comboios de luxo Paris-Hendaya em correspondencia com o rapido do Norte	198
Temporada de verão em Espanha	198
Linhos estrangeiros	198
Viagens e Transportes	198
Notas de viagem	199
Carta de Paris, por Guerra Maio	200
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses - Relatório Continuação	201
Parte Financeira:	
holi: Comercial e Financeiro	202
Cotações	203
Vapores	204



O sudario dos Caminhos de Ferro

Está a findar nas mais deprimentes condições a sessão legislativa. Não comporta a indole da Gazzeta a apreciação do triste espectáculo dado pelo poder legislativo. Limitamo-nos a frizar que em matéria ferroviária foi nulla, ou antes, foi nociva a sua acção.

Foi votada em ambas as câmaras a proposta que destinava para novas construções de caminhos de ferro 15.000 contos dos 40.000 de aumento na circulação fiduciária.

Já do Senado saiu essa quantia elevada a 22.000 contos e a Câmara ainda a arredondou para 30.000 a fim de levar bocadinhos de caminhos de ferro a domicílio com a mais completa inconsciência da situação e das condições do problema.

Apenas dois parlamentares e antigos ministros (quem o não é n'este paiz?) os srs. drs. António da Fonseca e Nuno Simões encararam o assunto com bom critério. O resto foi uma vergonha: um torneio de caciquismo a servir os interesses da clientela com sacrifício dos do paiz.

Havia em primeiro logar mais de 15.000 contos para linhas complementares dos caminhos de ferro do Estado, o que de modo algum se justificava.

Pelo regimen (tão adulterado já, que bem se lhe pode aplicar o *quantum mutatus ab illo*) da lei de 14 de julho de 1899, às obras chamadas d'estabelecimento, como as novas construções, são custeadas — em capital ou em annuidades d'empréstimos — pelos recursos do fundo especial por essa lei criado.

Em fins de 1910 a receita anual d'esse fundo atingia 500 contos e os encargos contrahidos cerca de 400 apenas.

Uma das fontes de receita d'esse fundo eram os aumentos dos impostos de transito e selo nas linhas do Estado. Projectou-se depois criar um fundo análogo com essa e outras receitas provindas das outras linhas, destinado aos encargos de construção dos novos caminhos de ferro na zona central do paiz. Só o imposto de transito na pequena velocidade das linhas do Norte-Leste dava, a partir de 1911, cerca de 110 contos de receita inicial pa a esse fundo.

Assim se iria procedendo methodica e progressivamente.

Infelizmente a revolução de 1910 fez malograr esse plano.

Veiu um decreto dictatorial de 1919 atirar para o fundo especial dos C. F. E. a totalidade dos impostos de transito e selo em todas as linhas do paiz, o que eleva a mais de 6.000 contos annuaes essa receita. Metade pelo menos da quantia está livre d'encargos.

Se a lei de 1899 destina os recursos do fundo especial para esses encargos, a Administração pode, como demonstrou cabalmente o sr. dr. António da Fonseca no seu notável discurso, levantar 40.000 contos sem vir recorrer á emissão de notas, que melhor é não fazer, ou, a fazer-se, ser aplicada a outras obras de fomento igualmente necessárias.

E' pouco propicio o momento actual para construir linhas ferreas pelo seu exagerado custo.

Podia-se-lhe dar incremento, se por uma inteligente e decidida política externa se obtivessem da Alemanha quantidades consideraveis de material fixo e circulante, em conta de reparações, recorrendo-se aos meios próprios para a infrastructura, feita quasi toda com a *prata da casa*.

Nada justifica a construção, neste momento, de novas linhas para as quais se daria uma verba relativamente pequena sem possibilidade de construção em futuro próximo.

Só se deveriam concluir os troços iniciados, pondo-os em termos de se abrirem á exploração.

Deve, por exemplo, ser levada ao interior da região de Basto a linha que da Livração vai por Amarante até Gatao sómente. Urge concluir o troço de Carviças a Bruçô no planalto de Miranda e aproximar a linha, de construção facilíssima, das pedreiras de Vimioso.

Não menos urgentes é a linha de circunvalação do Porto para ligação com o porto de Leixões.

No Sul, é preciso construir mais um lanço da linha de Ponte de Sôr, indo até ás proximidades de Aviz, para a drenagem da região, e concluir o troço d'Evora a Reguengos vergonhosamente protelado.

O ramal de Sines não deveria ter sido começado, mas á vista do que já se dispendera, importa ser concluído.

E nada mais nas redes do Estado. Trata-se, sim, de melhorar, e alargar estações, especialmente as terminais em Campanhã, Barreiro, Cacilhas e Setúbal, para facilitar as relações com a via marítima.

Nada de começar com novas linhas que se não sabe quando deverão ser acabadas.

E os recursos precisos peçam-n'os exclusivamente ao fundo especial pelo funcionamento do machinismo criado pela lei de 1899.

Quanto á zona central, para a qual é preciso dotação privativa que saísse do aumento de circulação, uma só linha se justifica n'este momento: a de Setil a Peniche, pelo menos o troço entre Setil e as Caldas.

Essa linha, alem de ligar o Sul e Sueste com a de Oeste, vai oferecer comunicações aos ricos jazigos de linhites da vasta região que se estende até Rio Maior. Pode-se ligar esta por um ramal de cerca de 18 quilometros com a linha de Oeste, mas não se deve

contar muito n'esta com a razão que demandaria a exploração intensiva das minas do Lena junto ao importante tráfego da fabrico de cimentos de Macieira. E' indispensável também a saída para a linha de Leste.

Dê o Estado todos os auxílios a essas construções, fornecendo material fixo e circulante recebido da Alemanha.

Se dentro de um ou dois anos se queimarem no paiz 150:000 a 300:000 toneladas de linhites ricas, ter-se-ha evitado a exportação anual de muitos centos de milhares de libras para pagamento de igual tonelagem de carvão inglez.

Não houve reflexão. De nada serviu que uma voz isolada na imprensa mostrasse o caminho errado que se trilhava. Podia o Senado ter corrigido o erro e dar nas comissões sepultura honrosa ao projecto ou modificar-lo convenientemente. Não daria coisa alguma aos Caminhos de Ferro do Estado que não precisam de mais que do cumprimento de uma lei orgânica e do aproveitamento dos recursos abundantes do seu fundo especial. Fora das suas zonas só havia que pensar nas linhas da zona central que permitiriam o aproveitamento das linhites.

Houve continuação na loucura. Triumphou o caciismo; deu-se o bodo correcto e aumentado.

Vamos agora a outra história triste.

*
Material vindo da Alemanha! Outra história triste que importa referir sumariamente!

Se se dissesse que o paiz tem meio fácil e seguro de obter sem encargos 220.000 contos-ouro, aplicados a melhorar a sua economia e a realizar uma grande obra de fomento, e que esse recurso de valor inestimável tem sido objecto do mais criminoso desleixo, ninguém o acreditará. E, todavia, é a tristíssima realidade.

Foi-nos reconhecido pelos tratados o direito a uma indemnização paga pela Alemanha em reparação de prejuízos sofridos na importância de 220.000 contos-ouro.

Não seria seguramente paga em moeda ou valores-ouro, mas não se recusa a Alemanha ao pagamento em artefactos e até em mão de obra especializada. E' sob essa forma que diversos países aliados receberam parcelas importantes das compensações que lhes eram devidas. A vários tem sido fornecido material cujo valor é tomado em conta de reparações.

O art. VII do acordo de Londres de 5 de maio de 1921 estabeleceu que a Alemanha forneceria, por conta das reparações, a pedido de cada uma das potências aliadas, materiais de que elas carecessem para o seu desenvolvimento industrial e económico.

Antes d'isso veiu a Portugal o sr. Velhinho Correia e declarou que se promptamente fosse requisitado material, o obteríamos. Que excelente occasião de acudir à penuria dos nossos caminhos de ferro, dos nossos portos, de certas obras de fomento, que demandam aquisições importantes, sem que possamos efectuá-las!

Era ministro do Commercio o sr. dr. António da Fonseca e d'esde logo mandou com inteligente critério preparar as relações de material com as respectivas características. Trabalhou-se com afinco, e se elle continuasse no poder, teria tido seguramente solução assumpto de tal magnitude.

Infelizmente sucederam-se os ephemeros ministérios Barros Queiroz e Granjo, Coelho, Maia Pinto e Cunha Leal, com o sangrento *intermezzo* da outubrada.

Durante esses dez meses apenas o sr. dr. Nuno Simões no seu curíssimo consulado chamou a si o processo do material alemão e procurou encaminha-lo

para solução prática. Não lhe deram tempo para o conseguir.

O actual ministro do comércio com a sua psychologia de catedrático apaixonado por formulas gerais, publicou em 24 de fevereiro ultimo um decreto, pelo qual se confiava, em cada ministerio, a organização de relações minudenciadas do material que houvesse de ser requisitado a uma comissão, cujos trabalhos seriam enviados á Comissão Executiva da Conferência da Paz pelo ministerio respectivo.

Todos os ministerios nomearam as suas comissões... menos o do comércio, exactamente aquelle cujas requisições tinham de ser as mais importantes!!

E' inacreditável, mas infelizmente é a pura verdade. De 24 de fevereiro até hoje nada se tem feito pratico ácerca de tão momento assumpto.

Pois agora aparecem representantes de casas allemãs referindo que o sr. dr. Veiga Simões vai tratar do assumpto, para o que parte no dia 25, devendo levar consigo os contractos que se tenham celebrado para fornecimentos.

Consultadas varias estações officiais, nenhuma sabe dizer ao certo o que está assente, sendo a ultima versão e vinda de mais alto, a de que os interessados devem celebrar contractos condicionais d'encomenda, que seguem depois os devidos tramites.

Se é assim, quem sabe, a não ser por acaso, dos tramites adoptados? Os bem informados andarão para deante; os que não tiverem essa felicidade ficam indefidamente á espera que haja no Ministerio do Comércio a comissão que d'esses assumptos deve tratar.

Pode haver maior barafunda administrativa? Será o árbitro das opiniões o sr. Veiga Simões, Pombal n.º 2?

Yae-se porventura esperar pelas cebolas do Egypto de um acordo especial negociado pela *maravilha fatal*, em vez de aproveitarmos o acordo geral com os aliados?

Como se perderam quase dois anos! N'este momento já podíamos ter locomotivas em serviço, máquinas-ferramentas em laboração, milhares de toneladas de carris para renovação de vias, carruagens e vagões.

Pois nada está feito e não sabemos se algo se fará.

Que bello plano de fomento económico se podia delinear e executar, aproveitando recursos de tal valor!

Basta referirmos o caso especial a que já aludimos mais atraç.

Na extensa e relativamente estreita zona que de Rio Maior vai até à Figueira entre as linhas de Leste e Norte e de Oeste ha imensas riquezas inexploradas.

Jazigos consideráveis de linhites podem dar-nos, no todo ou em parte, a solução do problema dos combustíveis minerais.

Multiplicam-se de dia para dia os estabelecimentos industriais, avultando entre elles a grande fábrica de cimento da Maceira.

Existem valiosos jazigos de kaolim e argila refratária. Abundam os pinhaes. O que falta é transporte facil.

A linha de Oeste carece de carris mais robustos, de material de tracção e transporte, que assegure a vasão dos productos.

O porto de S. Martinho pode contribuir largamente para o desenvolvimento da região, d'esde que seja melhorado.

A linha transversal de Setil ás Caldas, prolongada a Peniche, oscula em Rio Maior a extremidade Sul da zona das linhites, que vai até Porto de Moz e além. Construída essa linha e levado um ramal de Rio Maior para o Norte, construído outro para a linha de Oeste nas alturas de Porto de Moz, ficava assegurado o transporte das linhites que não hajam de ser aprovei-

tadas no local. Contribuiria o Estado com o material fixo e circulante obtido da Alemanha, dando uma garantia de juro ao resto, que se faria com a prata da casa.

Que benefica repercussão teria na economia nacional a actividade productora assim estimulada na região!

E o que se fizesse alli era applicável em muitas outras regiões.

Só assim conseguiríamos n'este momento acrescentar troços valiosos á nossa rede e crear algumas estações centraes hydro-electricas.

Lá estão os alemães transformando a Servia, que devastaram.

Fornecem material e pessoal especializado, que dirige os trabalhadores incolas.

Porque é que os nossos *Amigos da Servia* não reclamam para nós tratamento igual?

Vae fechar o Parlamento. Não nos consta que se levantasse lá uma voz a pedir contas do abandono a que entre nós foi votado problema de tal magnitude.

E esta gente, que nos atirou para a guerra e tem arruinado o paiz, parece que devia ser a mais empenhada em resgatar tantos erros criminosos pela incorporação dos consideráveis valores que era possível obter no património nacional.

Se fôsse só isto!

No artigo de 16 de agosto mostrámos o abandono a que teem sido votadas as companhias de caminhos de ferro.

Vamos reunir os dados essenciais relativos ao exercício de 1921 em contos:

	G. P.	B. A.	V. V.	P. P.	G. m. a. s	G. N.
Receita d'exploração.....	42.711	3.577	1.222	951	757	930
Despesa	53.573	2.799	1.121	914	694	872
Receita líquida.....	862	702	101	37	63	67
Diversas.....	-	-	-	4	7	-
Garantias.....	-	-	1	-	-	106
Total das disponibilidades.....	-862	772	120	41	70	173
Encargos obrigatórios.....	-11.013	772	175	38	59	215
Saldo.....	-11.865	-	-55	3	11	-42
Obras complementares.....	-82	-	-	7
			-87			-49

Como se vê, a Companhia Real teve um *deficit* de 11 865 contos que se juntam aos 6.953 dos dois exercícios anteriores.

A Beira Alta nada pôde dar como juro ás obrigações de 2.º grau.

A C. Nacional teve um *deficit* de 49 contos e não pôde dar dividendo ás acções.

A C. da Povoa obteve um saldo de 3 contos, mas como em 1920 tivera o *deficit* de 21, ainda ficou com 18 contos de *deficit*.

O V. Vouga teve um *deficit* de 87 contos. A C. de Guimarães ficou em condições de poder dar dividendo de 6 % ás acções.

Todas elas carecem de enormes aquisições de material fixo e circulante sem terem recursos para as realizar.

E o Governo e as Camaras votam ao abandono situação de tal gravidade em vez de atacarem o problema com direcção e criterio de justiça!

Ha porem mais, como veremos no proximo numero quando analysarmos a lei agora publicada.

Fernando de Sousa.

Commercio luso-brasileiro

Acabamos de receber o ultimo volume publicado da estatística do commercio exterior do Brasil. Já abrange o anno inteiro de 1921, ao passo que nós ainda não sabemos qual foi o movimento de 1920, quanto mais o de 1921! Mas a nossa administracção publica importa-se tanto com isto como com o resto.

A importação de productos de Portugal no Brazil foi a seguinte, nos abaixo publicados, indo os valores na primeira coluna em contos de réis brasileiros e na segunda em libras esterlinas:

Anos	Contos	Libras
1917.....	27.242.....	1.435.574
1918.....	37.963.....	2.027.917
1919.....	39.718.....	2.364.542
1920.....	43.212.....	2.644.180
1921.....	31.092.....	1.102.221

Vê-se que a importação de productos portuguezes no Brasil apresenta uma grande tendência para diminuição. Representada em libras, o seu valor intrínseco em 1921 foi muito inferior a metade do que fôra em 1920.

Em geral as importações no Brasil em 1921 foram menores do que as de 1920. Se exceptuarmos a Bélgica (£ 2.207.116 em 1920 e £ 2.455.900 em 1921) todos os outros paizes exportaram menos.

Ao mesmo tempo que diminuia a nossa exportação para o Brasil sucedia o mesmo na importação de artigos brasileiros, em Portugal, como se vê no quadro seguinte:

Anos	Contos	Libras
1917.....	5.243.....	273.807
1918.....	10.402.....	554.625
1919.....	11.547.....	693.138
1920.....	35.628.....	2.049.369
1921.....	38.650.....	1.258.169

N'esta decadência acontecia ficar já o valor da importação dos productos brasileiros em Portugal superior ao da nossa exportação para o Brasil.

Desconhecemos, por falta de estatísticas, a verdadeira situação do nosso commercio exterior. Apenas se tem a impressão geral de que a decadência da sua tonelagem e do seu valor intrínseco vem sendo cada vez maior. A estatística brasileira de 1921 põe isso em evidencia, quanto ás relações commerciaes entre as duas repúblicas.

Nem podia ser de outra maneira. A nossa produção veio sendo cada vez menor, pelas desordens políticas, administrativas, económicas e sociaes do paiz. Como consequencia necessaria, decresce a nossa potencialidade não só de exportação, pela falta de productos, mas tambem de importação, pela baixa cada vez maior do nosso poder de comprar.

Todos esperam que da nossa representação económica na Exposição do Rio e da viagem do presidente da Republica ao Brasil resultará o incremento das relações mercantes entre os dois paizes, tendo-se mesmo em vista celebrar um tratado de commercio, cujas bases foram elaboradas pelo nosso ministro dos estrangeiros. Tudo isto terá de certo algumas vantagens, mas o principal da obra está noutro ponto. A decadência do nosso commercio com todos os paizes é inevitável uma vez que prossiga a derrocada das nossas finanças e de toda a nossa economia nacional.

Estamos no abysmo, onde o afundamento é cada vez mais rapido. Não poderemos sahir daqui sem um esforço heroico de que resulte principalmente a restauração das nossas finanças e a expansão intensa da

nossa produção agricola. Nenhum Governo viu ainda isto d'esde que nos veiu a adversidade da guerra. Todos pelo contrario agravam cada vez mais a desordem financeira e deixam diminuir a actividade rural, ou até promovem essa diminuição com seus erros.

O programma da reorganização do paiz tem de ter necessariamente como base a seguinte politica financeira geral que puzemos acima de tudo n'um plano de governação publicado ha dias na *Acção Cooperativa*:

“1.º Manifestação franca da verdade financeira e economica ao paiz, sem retaliações politicas, apurando-se e publicando-se logo as contas fundamentaes do Estado, as verbas da dívida nacional e as cifras globaes da importação e exportação d'esde 1920 inclusivé.

“2.º Politica de reforma financeira, de equilibrio orçamental, de economia nos gastos geraes, locaes e particulares, de saneamento monetário, de regeneração cambial e de baixa progressiva dos preços.

“3.º Liquidação e extincção das despezas parasitárias do Estado e dos corpos administrativos (obras e melhoramentos publicos, sociaes e municipaes de carácter perdulário).

“4.º Governação conscientemente norteada por estas verdades:

“a) Se, para o que era e é em si mesmo ruinoso, o Estado, além das suas receitas communs, gastou 1.250.000 contos, 90.000 dos quaes em ouro, e tende ainda a gastar trez, quatro ou cinco centenas de milhares de contos por anno, é absolutamente necessário que elle não mais dispenda n'isso estas grandes verbas do crédito possivel, mas tambem que animosamente as empregue durante algum tempo na formação util da nova economia nacional da metrópole e das colonias, pela boa administração e technica eficaz de *régies* simples e de *régies* interessadas.

b) Se as classes possuidoras, além de terem o monopólio da propriedade rustica e urbana, da agricultura e da industria, dentro d'um circulo juridico aduanero, ainda teem o do capital mobiliario, sendo muito mais de um milhão de contos em dinheiro, no paiz e fóra d'elle; e se as disponibilidades em acção permanente são empregadas sobretudo nas operações de especulação, de agiotagem, de jogatina cambial e de exportação do ouro, anarchisando e infernalizando a vida de uma patria, é positivo tambem:

“Que se tem de sahir finalmente d'essa formidavel perversão do direito; por um esforço nobre e tenaz;

“Que por uma intervenção directa e indirecta do Estado, sem lesão nenhuma, antes com beneficio real de todos, se podem e devem mover dahi, por novas condições organicas, outras centenas e centenas de milhares de contos, em função constante e livre, para o campo das applicações reparadoras e productivas”.

Parece-nos que este simples enunciado se impõe por si mesmo com a força da verdade practica. E todavia está infinitamente afastada dahi a politica de todos os partidos dirigentes.

Quirino de Jesus.

Os caminhos de ferro italianos

A exploração das principaes linhas complementares da Sicilia, Sardenha, Trentino e da Veneza Juliana, custa em globo 3.870 milhões de liras por anno, dos quaes 2.004 milhões são absorvidos pelo pessoal. O numero de empregados que era de 147.289 em 1913 passou em 1921 a 206.600.

A industria de machinismos nos Estados Unidos

Segundo as estatísticas de 1919, o numero de fabrícias que nos Estados Unidos da America se dedicam á producção de machinas industriaes, passa de 4.000, sendo o valor annual da sua producção computado em 2.200.000.000 dollars e o das machinas vendidas para exportação em 400.000.000 dollars.

N'essas fabricas ocupam-se para cima de 400.000 operarios e machinistas cujos salarios são dos mais altos das classes trabalhadoras e representam a manutenção de numerosas familias, cujo numero de pessoas se pode calcular em cerca de 1.500.000.

No referido anno de 1919 produziram-se nos Estados Unidos machinas a vapor e outros motores no valor de 464.770.000 dollars e a exportação respectiva foi de 48.370.483 dollars, o que passa de 10 %. O genero de machinismos, porem, que excede todos os outros em producção, é o dos destinados ao fabrico de calçado. Em 1919 produziram-se machinas avaliadas em 7.473.232 dollars, cuja exportação attingiu a cifra de 2.839.828 dollars.

As mesmas estatísticas acusam a existencia de 431 fabricas de machinismos para a industria de tecelagem, 403 de machinas-ferramentas, 371 de machinas motrizes, 204 de bombas para elevar liquidos e 172 de machinas para trabalhar madeiras.

A exportação de machinas de todos os generos dos Estados Unidos para os diversos mercados mundiaes tem augmentado sensivelmente nos ultimos annos.

A Inglaterra que em tempos foi o paiz da Europa que mais exportava machinismos e que poucas importava, está hoje recebendo da America grande quantidade de machinas para varias industrias. A Alemanha que nos ultimos annos antes de guerra já tinha supplantado a Inglaterra, em virtude da situação em que se encontra, já vae tambem buscar machinas á industria americana. Os paizes porem que maior numero de encomendas d'essa natureza esta fazendo aos Estados Unidos são os da Asia, onde as industrias, especialmente as de fiação e tecelagem estão tomando um grande incremento.

Na America Latina estão tambem desenvolvendo-se extraordinariamente as diferentes industrias fabris, as quaes tem ido buscar os machinismos necessarios á America do Norte, de onde a exportação para aquella de 15.391.992 dollars que attingiu em 1910, subiu em 1920 á linda somma de 115.168.423 dollars.

NO BRAZIL

A "Leopoldina Railway"

Segundo o relatorio apresentado ao Ministro da Viação, esta linha teve em 1921 a receita de 58.686\$361 e a despesa de 161.230\$202, havendo, portanto um deficit de 64.544\$391.

A extensão em trafego foi de 42,700 kilometros.

Caminho de ferro de Itaqui a S. Borgia

Pelas contas apresentadas ao governo pela "The Southern Railway Company Ltd.", que explora a linha de Itaqui a S. Borgia, a receita d'esta linha em 1921 foi de 147.392\$496, e a despesa de 252.132\$521, do que resulta um deficit de 104.740\$025.

A extensão em trafego foi de 123,870.

Electrificação de linhas terreas

No dia 14 de Julho foi inaugurado o primeiro troço de linha electrificada da Companhia Paulista, e o ramal entre Campinas, Santa Barbara e Piracicaba.

Paris-Lisboa-Marrocos

Em outubro proximo deve ser inaugurada a escale por Lisboa, dos vapores da linha Bordeus-Casa Blanca, que passarão a fazer um serviço commun com o *Sud-Express*, pois permitirá aos passageiros fugir dos horrores do mar da Mancha, e fazer dois dias de economia de Marrocos a Paris.

A viagem maritima limitar-se-ha a 24 horas, o que com a do *Sud*, permitirá aos passageiros, ir de Casa Blanca a Paris em 56 horas, o que é um verdadeiro *récord*.

No sentido Paris-Casa Blanca, ella será um pouco mais longa visto a chegada a Lisboa do *Sud-Express* ser a horas muito tardias, e não permitir um serviço bem combinado.

Os vapores partirão de Lisboa ás 23 horas, mas como lhe não é possível chegar a Casa Blanca, a horas de desembarcar os passageiros, e estes só o podem fazer do dia seguinte pela manhã, dá em resultado que o percurso maritimo será de 33 a 34 horas, tornando assim a viagem de Paris a Casa Blanca em 70 horas, quasi trez dias.

Seria necessário que o *Sud* chegasse a Lisboa ahi pelas 16 horas para que os passageiros pudessem alcançar o vapor e este pudesse chegar a Casa Blanca no dia seguinte pelas 6 horas da tarde, com o que se teria uma viagem de Paris a Casa Blanca, em 56 horas em ambos os sentidos.

O trafego de passageiros de Paris para Marrocos tende a aumentar, sendo alliaz hoje já consideravel, e por isso necessário se torna que as companhias de caminhos de ferro levem os seus esforços ao maximo sacrificio a fim de que o *Sud-Express* possa cabalmente servir os interesses do Porto e de Lisboa, pois n'elles vão os mais legitimos interesses do Paiz.



Beira Alta.— Em additamento ás referencias feitas no nosso ultimo numero, dos melhoramentos que esta companhia está procurando executar, apezar das suas dificuldades financeiras, temos hoje a acrescentar os seguintes: Um hotel na estação de Villar Formoso, tipo do da Guarda, e que dispõe de 10 quartos, salla de banho, tudo com o mais moderno conforto, ampliações da estação de Figueira da Foz, que será illuminada electricamente, transformação do apeadeiro de Baraçal, para alli poderem cruzar comboios, instalações de estações telegrapho-postaes em Pampilhosa, Santa Comba e Villar Formoso, etc.

Tudo esta companhia deseja executar até fins de 1923.

Valle do Sado.— Está quasi concluido o ultimo pillar da ponte sobre o Sado em Alcacer do Sal, findo o qual se procederá á collocação das travessas metalicas, trabalhos estes que se espera estejam promptos em meados do anno que vem.

Uma vez esta ponte concluida, dar-se-ha uma grande transformação dos serviços do Sul e Sueste, pois todo o trafego do Algarve se fará pelo Sado, esperando fazer-se por alli um comboio rapido e diario, com marcha igual á dos rapidos do Porto.

Jazigos de alumén no Brazil

O engenheiro inglez Herbert Walte descobriu na serra de Sincorá, a dois kilometros de Jequiá, estação do caminho de ferro da Bahia, um rico jazigo de alumén, que afirma ser o maior do mundo.

As experiencias feitas pelo sr. Walte deram os resultados mais satisfatorios possivel, levando-o a formar a opinião de que essa mina pode fornecer ao commercio da America do Sul pedra hume com uma economia no preço de 50 %.

Trata-se, pois, de uma fonte de riqueza incalculavel que muito deve contribuir para o aumento da exportação.

A pedra hume é, como se sabe, um producto que tem muitas applicações industriaes e que o Brazil importava do estrangeiro.

A descoberta dos jazigos no Estado da Bahia abre novos horisontes de progresso ás industrias dos coiros e de tecidos, hoje já bastante importantes n'aquelle paiz.

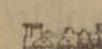


O Vanádío

Este metal cuja descoberta data apenas de algumas dezenas de annos, está tendo hoje uma grande procura, pois a sua liga na proporção de 1 a 2 % com o aço, formando o chamado ferro-vanadio e o aço-vanadio, tem hoje inumeras applicações na industria, em especial na manufactura de ferramentas de corte rapido, pecas de automoveis, locomotivas e outras machinas, nas folhas de serras para metaes, armaduras, blindagens, canhões e outras armas de fogo, e em geral em todas as peças metalicas em que se requeria grande tenacidade e resistencia.

No Peru ha importantes minas d'este precioso metal, contribuindo a região dos Andes com uns 70 % da producção mundial. As propriedades mineiras de "Vanadium Corporation of America", encontram-se no departamento de Junin, a umas 50 milhas de Cerro de Pasco, situadas a 16,000 pés acima do nível do mar.

O mineral é transportado actualmente pela linha ferrea que vae das minas até ao lago Punrun, e depois em barcos n'uma distancia de 10 milhas á estação do caminho de ferro de Rlcran.



O preço dos metaes

Durante a guerra os metaes foram subindo de preço, chegando a attingir quantias que, noutros tempos, se classificariam de fabulosas. Finda a guerra, alguns d'esses metaes, como por exemplo o estanho e o cobre, já teem baixado bastante de preço, mas ainda assim as suas cotações ainda se conservam muito elevadas.

No mez findo, em Londres, o cobre "Standard" foi cotado a 64 libras esterlinas a tonelada; o electrotípico a 70-10; o estanho "Straits" em lingotes, a 161-15; inglez em lingotes a 161-50; o chumbo a 25-15 e o mercurio a 11-15.

Em Paris o estanho "Detroits" pagou-se a 908 francos; o chumbo laminado em tubos de 205 a 210; o zinco das melhores marcas, a 167,50; extra puro, a 182; o aluminio em lingotes a 650.

O mercurio foi cotado em Almadau (Espanha) a 3400 o frasco, e sobre vagão, em Almodanejos, a 341 pesetas.

Como se vê, ainda são uns bonitos preços.

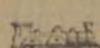
A RADIOTELEGRAPHIA

Está sendo construída em Long Island a umas 70 milhas, pouco mais ou menos, da cidade de Nova York, uma poderosa estação central radiographica, com a qual ficará estabelecido um sistema extensissimo de telegraphia sem fios.

Em Novembro de 1921 o presidente Harding, sentado á meza do seu gabinete, carregando n'um pulsador electrico previamente preparado, pôz em marcha o transmissor automatico d'uma linha metalica que enviou á Central Radiographica, de onde passou, tambem automaticamente, ao transmissor sem fios por cujo meio radiou para os ares e foi para todas as regiões do mundo. Estava iniciada a função da grande Central que por enquanto só funciona com seis torres de aço. Quando estiver concluída, a grande Central constará de 72 torres com a altura uniforme de 125 metros, dispostas como os raios de uma roda gigantesca de trez milhas de diâmetro. Os diversos raios d'essa enorme roda farão a transmissão de mensagens para todos os países. As suas antenas carregam no ar a energia das suas alternadoras Alexander de 200 kilovatios e grande frequencia, por meio de manipuladores situados no centro da cidade de Nova York.

As mensagens serão recolhidas na estação de Riverhead e depois enviadas por linhas metalicas aos receptores de Nova York, de onde se fará a distribuição mediante as linhas que se extendam por todo o país.

Esta Central ficará sendo a maior de todas as estações radiographicas do mundo.



Combóios de luxo Paris-Hendaya em correspondencia com o rapido do Norte

As Companhias de Orléans, Meio-dia de França e Internacional dos Wagons-Lits puseram diariamente em circulação a partir de 8 do mês findo e até 7 de Outubro próximo, um comboio rápido de luxo "Pyreneus Côte d'Argent", composto exclusivamente de coches-camas.

Durante a circulação d'este rápido de luxo nas linhas francesas, o outro rápido nas mesmas linhas que também tem ligação na fronteira com os rápidos do Norte entre Madrid e Irun não terá lugares de luxo.

A combinação do rápido de luxo para Madrid é a seguinte: Partida de Paris-Quai d'Orsay ás 20,15, chegada a Madrid ás 21,10; partida de Madrid ás 9, chegada a Quai d'Orsay ás 11,10.



Temporada de verão em Espanha

Com o fim de facilitar o transporte de grande número de passageiros que durante a temporada de verão concorrem ás regiões da Galiza, Santander, Asturias e províncias Vascongadas, assim como ás povoações próximas de Madrid, situadas na linha de Madrid a Segovia e Madrid a Avila, a Companhia do Norte pôz em circulação desde 25 de junho um grande número de comboios, tendo por esse motivo suprimido o comboio que partia de Madrid para Segovia ás 14,10, o qual foi substituído por outros que recebem passageiros para o Escorial e Cercedilla.



Caminho de ferro de Musel à Avilés — No dia 3 de mês findo foi inaugurada a linha elétrica de Musel a Avilés.

O primeiro comboio que se efectuou percorreu a linha em quarenta e cinco minutos.

Enlace de Goya-Norte — A Companhia do Caminho de ferro de Madrid a Villa del Prado apresentou á aprovação do seu governo um projecto de enlace da estação de Madrid (Goya) com a de Passeio Imperial. (Norte)

Linha ferrea de Canfranc — No dia 25 de Julho foi inaugurado o troço da linha compreendido entre Jaca e a nova estação de Las Arañones, situada á entrada do tunel e que, logo que esteja concluído, servirá de estação internacional

Automotoras a gasolina em comboios ligeiros

Realisaram-se recentemente em Paris experiências da utilização de automotoras a essência em comboios ligeiros, as quais deram excelentes resultados.

Estas automotoras devem em breve substituir a tração a vapor, realizando uma importante economia de combustível.

Uma automotora rebocando uma carruagem de 10 toneladas, obteve uma velocidade média de 52 Kilómetros á hora em planicie.

As experiências fizeram-se num percurso total de 1300 Kilometros.



VIAGENS E TRANSPORTES

Revisão de tarifas

A Comissão nomeada pelo governo para proceder á revisão das tarifas ferro-viárias já tem bastante adeantados os seus trabalhos, devendo em breve ter concluído o exame dos projectos da iniciativa da C. P., os quais deverão em seguida ser submetidos á apreciação da Junta Consultiva de tarifas.

Segundo nos consta na Comissão ha perfeita unidade de vistos no que respeita á conservação do sistema tarifário que vigora desde 1920, cuja simplicidade tem dado os melhores resultados. A revisão consistirá pois, principalmente na parte relativa a preços que carecem de ser actualizados, e na modificação de algumas das condições de tarifas que a prática tenha aconselhado.

A serem aprovadas pelo governo com a devida antecedência, devem as novas tarifas entrar em vigor em janeiro de 1923, pois as de 1920 foram aprovadas para vigorarem no prazo de dois anos.

Apeadeiro de Quatro Caminhos

O apeadeiro de Quatro Caminhos situado na linha do Douro, entre a estação de Molêdo e Régua, passa a partir de hoje, a fazer além do serviço de passageiros e bagagens que estava desempenhando, o de mercadorias em grande velocidade, limitado a volumes de peso não superior a 100 quilogramas, não recebendo nem expedindo animais (excepto os taxados a peso) e veículos, nem remessas de vagão completo.

Notas de Viagem

III

Subsistencias - Trens baratos - As novidades de Roma -
Uma singularidade - O preço... das más traduções.

Um pouco avariado ainda eis-me na brecha a transmitir aos leitores as Notas que, mais ou menos de memoria, me ficaram da ultima viagem á Italia.

Que, em boa verdade isto de tornar a ver o que já se viu, a voltar a fallar do que já se descreveu, não é interessante nem para quem escreve nem para quem lê, portanto, d'esta vez, limitar-me-hei ao que encontrei de novidade nos locaes já vistos e no ambiente que nos cerca, n'uma viagem, agora, depois da guerra, diferente do que era d'antes.

Quem regressa d'uma viagem como esta é apertado, por todos que por cá ficaram, com a pergunta vulgar, quasi *de chapa* : — como se viu por lá?

E' que, nós por cá, vivemos tão mal, que pretendemos saber se é verdade a phrase com que certos optimistas enchem a bocca propria e os ouvidos alheios — por toda a parte é a mesma coisa.

Isso, perdão; não é. A vida está mais cara, um pouco: 50 a 100 por cento; e se para nós ella está, por lá, cara ou carissima, deve-se isso á depreciação da nossa moeda; para os do paiz o caso é bem diferente.

Os hoteis, que, entre nós, subiram os preços dez vezes, e mais, cobram por lá o duplo do antigo preço ou pouco mais. O *Princio* em que estive, hotel modesto mas confortavel e com bello serviço, paguei 40 liras por dia. Ora no tempo antigo este hotel, pelo quarto que eu ocupava, no 2.º andar, frente para a rua, não cobrava, por certo, menos de 20 liras... cobraria 15? duvido; n'este caso o aumento será de 150 %.

Noutros hoteis, de 1.ª ordem, em que estavam amigos meus, pagavam 60 a 70 liras por pessoa; hoteis que, por certo antes da guerra eram de 30 a 35 liras.

No que ha maior diferença é nas comidas nos restaurantes, mais caras e reduzidos os pratos.

Que isso é medida geral em toda a Italia: o almoço consta de dois unicos pratos e uma sobremesa, e o jantar tem a mais uma sopa apenas. Não é lei que de muito sirva porque em toda a parte se repetem os pratos, e quem é glutão repete-os de forma que vem a comer tanto como comeria se o *menu* fosse vasto.

Já se vê que um dos pratos é o classico *macarroni*, do qual o creado nos enche o sopeiro de cogulho, e ainda o repete, se lh'o pedem. Se em vez d'isso pedimos, ou nos dão a *minestra* (sopa com caldo) esta é em tal quantidade que o prato trasborda sobre a toalha.

No que ha pobreza é no assucar, que, em toda a parte, é fornecido racionado, em pequenos saquinhos de papel de seda, o correspondente para adoçar uma chavena.

Manteiga, essa não apparece, mesmo nas mesas de almoço dos bons restaurantes. Café, toma-se por toda a parte nos *Expressi*, apparelhos complicados de invenção milaneza em que para cada chavena (que custa meia lira) se gastam duas colheres de pó, sobre o qual por electricidade, é projectada a agua a fervêr.

Pão, é na Italia como na França e na Hespanha, branco, delicioso por toda a parte, e a um preço accessivel.

Ainda assim, em Napoles, por ordem da auctoridade, toda a casa que dê comida é obrigada a fornecer, por 5 liras, uma sopa (ou macarrão), um prato de carne ou peixe, guarnecido, pão e sobremesa.

Ora se pensamos, que 5 liras, que são para nós 3\$50 esc. são para os italianos o equivalente aos nossos antigos 90 centavos, vê-se que em Napoles se vive barato.

Tambem em Roma os hoteis teem obrigação de expor, á porta, o *menu* do almoço e do jantar e respectivos preços visado pela auctoridade.

Trens; já aqui disse, no artigo 1.º que andei quatro horas de trem em busca de hoteis; esse tempo de serviço que em Lisboa não só se tinha por mais de 30 escudos, paguei-o, segundo marcava o taximetro, por 22 liras, e 5 de gorgeta que dei ao cocheiro — bem merecidas porque andava bem — valeram-me varios sorrisos e barretadas de agradecimento. Note-se que 22 liras são, para os italianos, 4 escudos, e mesmo para mim, com o cambio elevado a que paguei a lira (70 centavos) não são mais que 15\$40 escudos — menos de metade de Lisboa.

Novidades, em Roma, achei quasi concluido o sumptuoso monumento ao rei Victor Manoel, servindo de fundo á antiga rua principal, da cidade, hoje chamada *Corsa Umberto 1.º*, ornada de monumentos palacios e sempre animada por uma concorrencia da sociedade elegante que visita os seus importantes estabelecimentos.

E mais: concluido o tunnel sob o *Quirinal* que, por occasião da minha primeira viagem, estava em construcção, e que foi uma das obras que maior desafogo deu á viação urbana de Roma, como em Lisboa o seria um tunnel que partisse do *Rocio*, por sob a rua do *Chiado*, indo desembocar no *Caes do Sodré* — o que, em todo e qualquer outro paiz, já ha muito tempo estaria feito.

Além d'aquellas, concluidas, está em adiantada construcção um edificio enorme, no *Corsa*, em frente da praça *Coronna*, para installação de varias casas bancarias, monumental construcção de uma riqueza e belleza de ornamentação interna como cremos que outra não existe na Europa.

Uma singularidade da Italia: O Governo, por uns decretos de fevereiro de 1920 e 1921 estabeleceu um imposto a pagar pelos hóspedes dos hoteis, imposto que é pago por uma forma original e prática: ha uns sellos duplos que os hoteis compram, de 50 centimos, 1, 2, 5, 10 liras etc. e que teem, cada um duas estampilhas, a que os hoteleiros chamam *madre* e *figlia*. Quando se paga a conta, o importe do imposto é aplicado, por meio d'estes sellos, a *figlia* na conta que se dá ao hóspede e a *madre* no talão que fica no hotel. Além d'este imposto a que se chama "tasa de lusso e scambi" ha outro imposto pelo serviço de turismo que tem outras estampilhas, no mesmo gênero, e se chama "Industrie Turistiche".

As tabellas d'estes impostos são:

A taxa de luxo em hoteis de luxo 50 centimos cada 5 liras; nos de 1.ª classe 30 centimos e nos de 3.ª 0,20; nos outros, até 5 liras 0,05, de 5 a 1.000 liras 0,10, cada 100 liras a mais de 1.000 liras, 0,20, idem.

A de turismo é mais reduzida;

Até 50 liras.....	0,10 cent.
" 100 "	0,20 "
Cada 100 " mais ..	0,20 "

Os fiscaes andam vigilantes, conferindo todos os dias as contas dos hoteis, o que á vista das *madres* applicados nos hoteis, lhes é facil; e hotel que se tenha enganado no calculo paga dez tantos por taxa devida.

Esta taxa de luxo applica-se não só ás contas dos hoteis como ás de todas as coisas que sejam consideradas como não necessarias á vida e portanto objecto, artigo ou gênero de luxo. Por exemplo: aos bolos

que se vendem nos confeiteiros — e é costume elles expôrem nas vidraças bellos pudins que desafiam o apetite.

Com estes ia-se dando um caso picaresco com um portuguez que sabe mal o italiano e estava havia dois dias em Roma.

Viu elle, na montra de uma confeitoria numa enfiada de bellos bolos de fructas, que são uma especiälidade da Italia, em lindas salvas de crystal lapidado, com o letreiro "Lire 30 incluso la tassa de lusso" e tomando a palavra *tassa* por *taça* dizia-me:

— Você não vê isto? É baratissimo! Vou comprar; só a salva vale bem 50 ou 60 liras.

Segurei-o, pelo braço, á entrada da porta, para lhe evitar o desatre explicando-lhe que a *tassa* não era a salva, mas a *taxa* para o Estado.



Carta de Paris

III

Berlim. — A cidade mais moderna da Europa. — Os novos arruamentos, a disciplina allemã. — Em Postdan. O moinho da celebre legenda. — Alhamento politico. — Os novos sellos postaes. — O Trabalho, grande divisa da Alemanha de hoje.

Berlim, é sem duvida, uma das primeiras cidades da Europa, formando o triangulo, das trez grandes capitais do continente.

Paris, Berlim e Vienna.

E para se tornar mais bello e mais interessante, nada tem de commun com a capital da França ou da Austria.

Estará em erro quem queira comparar Berlim com Paris. Ambas teem o seu interesse, a sua belleza e a sua grandiosidade.

Se Paris tem o seu jardim da Tulherias, e os campos Elisiós a sua Torre Eiffel, Berlim tem o seu Jardim Zoologico, o belo *Der-Thiergarten*, a linda avenida das Tilias (Unter den Linden) e as movimentadas *Frederichstrasse*, e *Kurfurstendamm*.

Nota-se, porem, que em Berlim falta aquela belleza delicada que os latinos imprimem ás suas construções e ás suas obras d'arte. Alli é tudo Kolossal. Estatuas, palacios, edificios publicos teem uma construcção pesada, brutal, parecendo tudo ter sido feito para durar milhares de annos.

Os proprios museus mais parecem fortalezas, que templos de arte. As egrejas teem um ar de querer resistir aos mais violentos tremores de terra.

A estatua de Frederico, o grande, é das coisas mais brutalmente grandiosas que conheço.

O pedestal, com bellos relevos devide-se em trez partes. Ao alto, as figuras alegoricas da vida do grande imperador, aos lados quatro cavalleiros, O principe Henrique da Prussia, o Duque de Brunswick, e os generaes Zieten e Seydlitz, e em baixo outros generaes cõpanheiros d'armas de Frederico. Todas estas figuras teem um superior relevo, e uma consideravel grandiosidade.

Na parte inferior do monumento, varios grupos de leões, arrogantes, com as garras sobre armas de guerra, parecem investir contra a humanidade vencida.

Berlim é porem uma cidade moderna. Tudo alli respira mocidade. Do antigo nada resta. O seu desenvolvimento data de pouco mais de 40 annos.

Em 1860 tinha Berlim uma populaçao de 500 mil habitantes, comportando hoje perto de trez milhões, occupa uma area de 6.310 hectares.

Este progresso, representa o *récord* do engrandecimento citadino de toda a Europa. E' preciso, porem, vêr bem o que foi esse progresso estupendo, para se analizar a somma de trabalho que isso representa. Demais que os allemães não se limitaram a construir, mas construiram bem. As novas ruas, as novas avenidas, não teem a monotonia das grandes arterias das outras cidades, que á força de construções do mesmo estylo, se tornam n'uma banalidade.

O municipio de Berlim obrigou que as edificações nunca fossem exteriormente do mesmo estylo e d'ahi a grande variedade architectonica que se nota por toda a parte.

As casas por dentro são do ultimo conforto.

Por mais modesta que a habitação possa ser, tem sempre a sua casa de banho, a agua encanada nos quartos, o gaz e a electricidade.

Todas as casas teem o seu pateo, não o saguão sujo das outras cidades, mas, um pequeno recinto ajardinado, que consola a vista quando se está á janella.

O que, porem, salta á vista do estrangeiro é a solidariedade do povo allemão. Não se fazem despezas inuteis, nem tão pouco se passa a vida em pequenas orgias.

Nos restaurantes, nos cafés, o consumo é restringido ao minimo. O almoço consta em regra de sopa e um farto prato de carne e legumes. Não ha sobremesa nem licores.

No café, a bebida limita-se á classica cerveja. Raro se tomam essas drogas chamadas apperitivos, porque os allemães, entendem que para se comer bem não são precisas mistellas que forcem o appetite.

Outra qualidade do allemão, é sem duvida a disciplina. Um allemão só faz o que deve fazer. Essa disciplina manifesta-se em todos os seus actos. Seja, no carro electrico, seja no comboio, seja no café. Ninguem jámais viu um allemão, no comboio precipitar-se para tomar um lugar d'onde acabava de descer um passageiro, nem tão pouco ninguem o viu entrar n'um café e sentar-se de chapeu na cabeça.

Aos domingos, os comboios são invadidos por massas de passageiros, que vão aos arredores de Berlim tomar um pouco de ar campesino.

O elemento operario constitue a grande parte do turismo dominical, e é ve-los, disciplinados e ordeiros, tomar o comboio placidamente, como se fossem para uma parada millitar. Não ha logar sentado nas carruagens, paciencia, vae-se de pé.

Todos, porem, tomam o menor espaço possivel, de forma a dar logar aos outros.

As mulheres, quasi todas vestidas de branco, dão uma grande nota de alegria e de frescura.

A mulher allemã, é menos elegante que a francesa, usa, porem, menos pinturas e artificios. Fumam, porem mais do que aquella, ha-as mesmo que teem um tão grande vicio pelo tabaco, que parecem verdadeiras locomotivas...

Estando em Berlim, não quiz deixar de ir a Postdan, vêr esse bello palacio de Sans-Souci, que o grande imperador Frederico alli fez erguer, para rivalisar com Versailles, sem, porem, o ter conseguido; pois em nada se parece, nem em gosto architectonico nem em grandiosidade com aquella maravilha dos arredores de Paris.

Ao lado do famoso parque, salta-nos á vista o moinho da celebre legenda, ainda ha juizes em Berlim em magnifico estado de conservação, que o governo adquiriu, e hoje considera monumento nacional.

O parque não destoa do palacio, pois arvores talhadas em arrebiques, não destoam do estylo *rococo* em que tudo aquillo é feito.

A viagem que tinha sido feita pelo bello lago de Havel, foi deveras interessante, e sobretudo baratissima, pois por 12 marcos, pudemos fazer uma travessia de hora e meia n'um magnifico vapor.

A' volta tomamos o comboio directo a Berlim, d'entro d'aquella massa de gente disciplinada e ordeira, que já tinhamos tido occasião de apreciar.

Mas o que ainda mais chama a attenção do estrangeiro, é o alheamento que os allemães teem da politica, e se não fosse a saudade que teem do seu imperador, não se sabia que se estava em republica.

Ninguem falla de politica, ninguem se importa com o que este ou aquelle politico diz, ou do que faz. Na Alemanha trabalha-se, trabalha-se muito.

Por toda a parte ha uma grande faina trabalhadora. Trabalhar! Produzir! Eis a grande divisa dos que ha pouco tinham a sede da guerra, e que julgavam o render da guarda, ou a parada militar, a grande manifestaçao da grandeza nacional.

Até os novos sellos postaes, são uma bella allegoria do trabalho, e que o povo tambem acceitou e que foi reproduzido em cartazes, com a seguinte divisa *Trabalhar! Trabalhar!* Que se pudesse applica-la a Portugal.

Guerra Maio.

As indemnizações pagas pelos caminhos de ferro franceses

As indemnizações pagas pelas diversas empresas dos caminhos de ferro franceses no ano de 1921 por causa de roubos, perdas e avarias, elevaram-se a 196.616 000 francos, e em 1920 a 269.878.000.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Relatório de Conselho de Administração e Parecer do Conselho Piscal, do exercício de 1921, apresentado á Assembleia Geral de Accionistas de 30 de Junho de 1922.

(Continuação)

Comparação das receitas do tráfego e das despesas de exploração

Réde geral

Linhos conced. das	Receitas		Despesas		Diferenças em 1921	
	1920	1921	1920	1921	Nas receitas	Nas despesas
Réde não garantida	23:361.750\$60	37:239.719\$4	20:786.828\$18	35:126.861\$ 7	+13:878.018\$8	+14:340.639\$39
Réde garantida	3:433.748\$2	5:182.101\$48	4:978.848\$2	7:159.392\$01	+2:148.266\$2	+2:780.338\$81
Meridionais (Setil-V. Nasas) . .	538.407\$12	1:157.843\$01	650.053\$0	1:124.820\$97	+69.431\$92	+474.767\$92
Mondego (Coimbra-Louzã) . . .	130.001\$85	1:8.980\$91	3:82.756\$44	450.414\$91	+58.979\$0	+117.638\$52
	27:463.897\$82	44:168.597\$88	26:74.489\$88	44:61.489\$51	+16:704.70\$ 1	+17.712.999\$64
Em 1921	+ 16:704.700\$06		+ 17:712.999\$4		- 1:008.995\$58	

Linhas garantidas

Designação	Beira Baixa	Torres-Figueira Alfarelos
Receita	2:116.505\$19	3:465.499\$29
Despesa	3:289.963\$47	4:469.428\$54
Producto liquido	1: 73.458\$28	1003.929\$25
Garantia de juros (reembolso ao Governo)	117.410\$22	283.205\$24
Total dos productos	1:290.868\$50	1.287.134\$49
Rendimento garantido	401.110\$32	252.187\$08
Differença (insufficiencia).	1:691 978\$82	1:539.321\$57
Perda total do rendimento ga- rantido (consequencia de con- tractos).		3:231.300\$39

No anno anterior a perda total do rendimento garantido (consequência dos contractos) foi de 2.229.927\$31.

Receitas do Trafego

As receitas do tráfego na rede da Companhia e nas linhas de Setil a Vendas Novas e Coimbra a Louzã foram em 1921 muito superiores ás dos annos anteriores, como se vê no quadro seguinte:

Designação	Setor próprio de vend. Nova	Arganil (Coimbra a Louzã)	Totaes	Diferenças em 1921 sobre 1920 (na Réu pro- pria)	
				1921	1920
Vassaei os.	140.745.836	97.466.641	15.944.5.9.630	+ 3.388.8.2.896	
Mercadorias G. V.	160.709.644	16.255.677	6.002.290.688	+ 1.4.0.1.05	
Mercadorias P. V.	836.245.98	60.903.62	8.261.68.634	+ 7.798.398.687	
Receitas diversas do t. alegro ass. gnatu- ras, arn a en. gen e d. spezas universas	20.142.826	14.355.651	3.960.089.430	+ 4.436.982.8.0	
Totaes	17.821.773.503	17.543.504	88.980.69	+ 16.0.6.285.808	

Receitas do tráfego liquidas de reembolso e impostos durante os cinco últimos anos					
Rende geral					
Designação	1917	1918	1919	19.0	1921
Ta-s. ge rus.	43.072.337.7	5.0.0.8.845	1.470.393.808	1.941.22.621	
Mercadorias G. V.	13.910.8.38.9	2.7.3.7.1.7	4.54.3.4.0.65	6.0.2.29.681	
Mercadorias P. V.	99.210.646	4.332.37.3	9.934.0.8.813	8.61.68.634	
Receitas d v-r as d tafren.	8.6.474.617	941.02.91	389.001.608	2.514.1.2.656	3.60.93.52
Totaes	1.9.78.638	13.2.0.4.603	1.2.25.763.614	27.40.897.80	46.08.97.88

Impostos recebidos por conta do Tesouro Renda operal

Designação	1910	1911	Diferenças em 1921
Imposto de transito .	1.270.631\$64	2.040.194\$76	+ 769.563\$12
Imposto de sello .	290.265\$36	434.074\$69	+ 143.809\$33
Imposto para a Assis- tência Pública .	68.894\$2	92.545\$11	+ 23.651\$90
Totaes . . .	1.629.791\$21	2.566.814\$56	+ 937.023\$35

Passageiros

O numero de passageiros transportados em 1921 é de 7 495.117, ou seja o aumento de 339 544 em relação ao anno precedente. Em 1920 constatou-se um aumento 1.558 940 em relação ao anno anterior.

Este movimento é o maior dos ultimos cinco annos.

A receita de passageiros, incluindo os bilhetes de assinatura, de identidade e as cobranças supplementares, atingiu em 1921, livre de im-

tingiu em 1921, nive de impostos e reembolsos, a importancia de escudos 15.944.522\$21, do que resultou o augmento de escudos 5.474.129\$13 ou 52,28 %. em relacao á receita de 1920

(Continua).

A electrificação dos caminhos de ferro

Evidentemente a electricidade está destinada a, n'um futuro mais ou menos proximo, a tomar o lugar que ainda hoje occupa o vapor como meio de traçção.

que ainda hoje ocupa o vapor como meio de tracção. Por todo o mundo se estão estudando projectos de electrificação de linhas ferreas, algumas de grande extensão e de trafego intenso de passageiros e mercadorias, e se não fôra o enorme dispendio que resulta da substituição de um sistema pelo outro n'um grande numero de rôdes ferro-viarias, difícil de compensar

n'um curto prazo, dada a carestia que hoje attingiram os diversos materiaes, e tambem a inutilisacão de outros que não são adoptaveis indistinctamente aos dois systemas, a electrificação mundial dos caminhos de ferro deveria ser uma coisa de relativamente rapida efectivação.

Entretanto vê-se que grandes planos estão em gestação e outros já em realização. A Sociedade Iberica de Construcciones Electricas, com séde em Madrid, contractou ha pouco com a Companhia do Norte de Hespanha a electrificação de 64.000 kilometros de via ferrea, a obra mais importante d'este genero até hoje emprehendida.

O caminho de ferro a electrificar é a de Leon a Gijon a qual atravessa os Pyrineus na parte occidental desde Ujo até Busdongo.

Deverá ser adoptada a corrente continua de grande voltagem, como já se está empregando na Inglaterra, França, Hollanda e nos Estados Unidos.

No Japão a electrificação dos caminhos de ferro está tomando grande incremento, graças ás experiencias feitas com o melhor exito. A Companhia Aichi, de Nagoya, vae em breve prolongar a sua linha até Okazaki, e já pediu a concessão de mais duas linhas, uma de 10 milhas de comprimento entre Ota e Handa, e outra mais curta entre Handa e Takomane, tendo o governo já auctorizado a construcção de outra via ferrea entre Oi e Tsukechi.

Na Africa do Sul lavra tambem grande entusiasmo com o successo obtido nas primeiras linhas electrificadas, tendo o governo de Johannesburg deliberado continuar com a electrificação do caminho de ferro de Durban a Glencoc.

Nos Estados Unidos igualmente se estão planeando varios projectos de linhas electricas, havendo já algumas concluidas, como as do caminho de ferro de New York, New Haven e Hartford. Não é comtudo os Estados Unidos o paiz onde mais rapidamente o vapor vá cedendo logar á electricidade. Entretanto o sistema vae-se impondo e é de esperar que dentro em poucos annos a electrificação se tenha feito na maioria das rēdes.

Entre nós dá-se com a electrificação dos caminhos o mesmo phenomeno que se tem dado com tudo quanto representa uma manifestação de progresso: custa muito a entrar. Ha annos pensou a Companhia Portugueza em electrificar a linha de Cascaes. Supomos que por falta de capitais para levar o plano á prática tal obra não se iniciou. Posteriormente foi a linha alugada á Sociedade "Estoril", e fez-se constar que uma das grandes obras a realizar por essa Sociedade era a electrificação da linha de Cascaes que seria ligada pelo mesmo sistema de tracção com outra linha a construir que iria de Cascaes a Cintra, se não estamos em erro.

Entretanto os annos vão decorrendo e é ainda o va por que arrasta os comboios, cujo material já deixa muito a desejar e a iluminação ainda muito mais, pois se viaja quasi ás escuras.

Terá a "Estoril" desistido de tão util e importante melhoramento?

É possivel que as circunstancias economicas a isso a tenham forçado. É pena. Seria um exemplo que, estarmos certos, outras emprezas a breve trecho seguiriam, pois as montagens do systema electrico sobre o do vapor são tantas que naturalmente se impõem.



Os caminhos de ferro suíços

Nos primeiros quatro mezes da anno corrente os caminhos de ferro federaes suíços tiveram um deficit de 6.203.000 francos.

PARTE FINANCEIRA

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCIERO

Lisboa, 16 de Agosto de 1922

Ao escrevermos estas linhas está muito embrulhada a situação politica, precisamente porque vão sendo cada vez mais graves as cumplicações financeiras e economicas. Parece fora de duvida o sr. Portugal Durão deixar de ser ministro das finanças. Não se perde nada com isso. Foi mais funesto do que o seu antecessor, e como este fôra peor do que os outros, e como o sucessor do sr. Durão ha de ser peor do que elle nesta desorganização politica e administrativa.

Espera-se que de qualquer modo sejam aprovadas as leis de subvenções e de finanças. As novas imposições fiscais, nas condições em que serão votadas, serão contraproducentes, como temos sustentado. Vão agravar enormemente as adversidades das classes medianas e pobres, porque recaem directa ou indirectamente ainda mais sobre elas de que sobre os exploradores da nação. E todavia o deficit continuará a crescer favorosamente, como o premio do ouro, como as ajudas de custo, como a carestia da vida, como toda a desgraça nacional.

Não é crivel que dos novos impostos se obtenha uma receita de 150.000 contos no exercicio de 1922-23. Mas as novas despezas votadas pela lei das subvenções dos aposentados e outras, juntamente com o aumento dos agios do ouro nos pagamentos externos do tesouro irão a mais de 300.000 contos. O deficit que era realmente de mais de 500 000 contos, como temos dit, vae elevar-se a mais de 800.000. Estamos já bem fundo no abismo.

Qual a politica orçamental que se devia seguir? Não pode ser outra senão a que propuzemos no plano recentemente publicado na *Acção Cooperativa*:

"1." Corte fundo nas despêzas do Estado, dos corpos administrativos e dos organismos que dependem daquele e destes, constituindo-se promptamente comissões especiaes que preparem a obra no prazo maximo de dois mēses, tendo-se em vista:

"a) Reformar os serviços publicos e reduzir os quadros de funcionários civis e militares ao estrictamente indispensavel, fixando-lhes os vencimentos suficientes;

"b) Dispensar, sem vencimentos, os que tiveram outros meios bastantes de vida;

"c) Garantir temporariamente vencimentos degressivos aos restantes que forem separados;

"d) Facilitar a esses, na agricultura, na indústria e no comércio da metrópole e das colónias, iniciativas, campos de acção e colocações adequadas, assegurando-lhes tambem preferencias nos serviços novos de actividade económica do Estado, que fôrem organizados com receitas especiaes;

"e) Impedir as accumulações de cargos, e as novas nomeações, salvo em casos excepcionais, por necessidades tecnicas;

"f) Fechar temporariamente os estabelecimentos militares e civis, cujo encerramento seja uma necessidade orçamental e económica.

"2." Extinção sistematica dos deficits de todas as explorações directas do Estado e dos corpos administrativos, podendo só por circunstancias invenciveis deixar-se de cobri-los com a elevação dos preços e das tarifas;

"3." O orçamento extraordinario do Estado durante o periodo da reorganização nacional, será custeado por via de regra com recursos do crédito, compreendendo as verbas que se destinem:

"a) ás reparações anormaes, instalações, melhoramentos e desenvolvimentos respeitantes aos serviços autonomos do Estado e ás restantes obras publicas;

"b) ao abastecimento da população;

"c) ao fomento agricola, à reforma agraria, ao povoamento e colonisação da metropole;

"d) ao augmento da produção indígena e da colonisação portuguesa nas possessões ultramarinas;

"e) a quaisquer outros serviços de reconstituição económica.

"4." O orçamento ordinario do Estado compreenderá as restantes despezas publicas, tendo-se em vista nivelá-las com as receitas normaes."

E' claro que esta politica orçamental tem de ver dois complementos naturaes no ministerio das finanças. Um delles é uma politica fiscal de reforma que arranque maiores contribuições não das vitimas da guerra, mas dos seus beneficiarios. Outro é uma politica de Thesouro que reivindique para este a soberania financeira e económica sobre todas as instituições de credito e assegura decisivamente a superintendencia do Estado em todo o mercado do dinheiro, dos cambios e dos valores mobiliarios, reformando-se os bancos emissores, a Caixa Geral dos Depositos a lei bancaria geral e a bolsa, para se canalizarem todos os recursos possiveis de capitais publicos e privados para a actividade prática e util da reorganização nacional e muito particularmente para a expansão da lavoura e da colonisação na metropole e no ultramar.

Mas nada disto podem fazer os partidos.

Q. J.

Cambios (Vendedor)

Cotações na bolsa de Lisboa



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

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

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

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

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

Vapores a sahir do porto de Lisboa

Africa Occidental

Vapor portuguez BEIRA.
Sahirá a 1 de Setembro.
Companhia Naval de Navegação Rua do Comercio.



Africa Occidental

Vapor portuguez AFRICA.
Sahirá a 15 de Setembro.
Companhia acto al de Navegação Rua do Comercio.



Antuerpia

Vapor belg. GALLICIER.
Sahirá a 5 de Setembro.
Agentes, Henry Burnay & C.º
Rua dos Fanqueiros, 10.



Bahia, Rio de Janeiro e Santos

Vapor inglez SOCRATES.
Sahirá a 13 de Setembro.
Ag. ntes, G. L. Laidley & C.º
T. do Corpo Santo, 0, 2.º



Beyrouth, Jaffa, Smyrna, Pyre e Marselha

Vapor inglez BRAGA.
Sahirá a 23 de Setembro.
Agentes, Orey Antunes & C.º
Praça Duque da Terceira, 4.



Bordeus

Vapor Danzig DOURO.
Sahirá a 6 de Setembro.
Agentes, Pinto de Vasconcellos
Ld. Caes do Sodré, 52.



Bordeus e Ruão

Vapor holandez GREERVL ET
Sahirá a 2 de Agosto.
O agente Henry Burnay. Rua dos Fanqueiros, 10.



Funchal, Tenerife e Africa Oriental

Vapor alemão MUANSA.
Sahirá a 3 de Setembro.
Ag. ntes, Marcus & Harting
R. do S. 50.



Gibraltar - para Tanger e Casa blanca

Vapor inglez GIBER SARSAR
Sahirá a 2 de Setembro.
Agentes, Eduardo Pinto, Bento
Caes do Sodré, 64.



Guine

Vapor portuguez PENINSULAR
Sahirá a 12 de Setembro.
Companhia Naval de Navegação Rua do Comercio.



Las Palmas, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

Vapor holandez ZEELANDIA
Sahirá a 11 de Setembro.
Agentes, Orey Antunes & C.º
Praça Duque da Terceira, 4, 1.º



Leixões, Havre e Liverpool

Vapor inglez HILDEBRAND
Sahirá a 6 de Setembro.
Ag. ntes, G. L. Laidley & C.º
T. do Corpo Santo, 10-2.º



Leixões, Vigo, Cherbourg, Southampton e Amesterdam

Vapor holandez ORANIA.
Sahirá a 13 de Setembro.
Ag. ntes, Orey Antunes & C.º
Praça Duque da Terceira, 4, 1.º



Liverpool

Vapor holandez SANTOS.
Sahirá a 22 de Setembro.
Agentes, Pinto & Sotto Mayor,
R. do Ouro, 29.



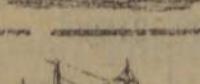
Madeira e Açores

Vapor portuguez LIMA.
Sahirá a 5 de Setembro.
Empresa Insulana de Navegação
C. Sodré, 84, 2.º



Madeira e Canárias

Vapor inglez AGUILA.
Sahirá a 1 de Setembro.
Agentes, Garland Laidley & C.º
T. do Corpo Santo, 10-2.º



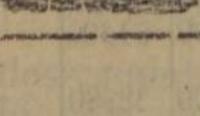
Madeira e Canárias

Vapor inglez ARDEOLA.
Sahirá a 8 de Setembro.
Agentes, Garland Laidley & C.º
T. do Corpo Santo, 10-2.º



Madeira e Canárias

Vapor inglez ANDORINHA.
Sahirá a 15 de Setembro.
Agentes, Garland Laidley & C.º
T. do Corpo Santo, 10-2.º

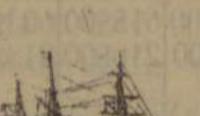


Natal, Lourenço Marques e Beira e para todos os portos da África Oriental Portuguesa com trânsito em Lourenço Marques.



Natal, Lourenço Marques e Beira e para todos os portos da África Oriental Portuguesa com trânsito em Lourenço Marques.

Vapor inglez CLAN MACMAS-TER. Sahirá a 2 de Outubro.
Ag. ntes, Orey, Antunes & C.º
Praça Duque da Terceira, 4, 1.º



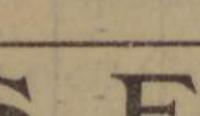
País, Maranhão, Ceará, Paraíba, Pernambuco, Macaé e Victoria

Vapor holandez BENAVENTE.
Sahirá a 15 de Setembro.
Ag. ntes, Pinto & Sotto Mayor,
R. do Ouro, 29.



Paranaguá, S. Francisco do Sul, Desterro e Rio Grande do Sul

Vapor alemão TUCUMAN.
Sahirá a 9 de Setembro.
Ag. ntes, Marcus & Harting, R. do S. 50.



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

Vapor holandez ALCYONE.
Sahirá a 20 de Setembro.
Agentes, Orey, Antunes & C.º
Praça Duque da Terceira, 4, 1.º



Pernambuco, Bahia, Rio e Santos

Vapor brasileiro CAXIAS.
Sahirá a 6 de Setembro.
Agentes, Pinto & Sotto Mayor,
R. do Ouro, 29.



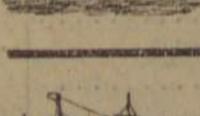
Providence e New-York com e cala por Ponta Delgada, Angra e Horta

Vapor francês BRITANNIA.
Sahirá a 19 de Setembro.
Ag. ntes, Orey Antunes & C.º
Praça Duque da Terceira, 4, 1.º



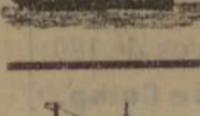
Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

Vapor alemão CAP POLONIO.
Sahirá a 5 de Setembro.
Ag. ntes, Marcus & Harting, R. do S. 50.



Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

Vapor alemão CAP NORTE.
Sahirá a 20 de Setembro.
Ag. ntes, Marcus & Harting, R. do S. 50.



Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires

Vapor inglez HOLGARTH.
Sahirá a 22 de Setembro.
Agentes, Garland Laidley & C.º
T. do Corpo Santo, 10, 2.º



Rotterdam e Hamburgo

Vapor alemão WAGANDA.
Sahirá a 1 de Setembro.
Agentes, Marcus & Harting, R. do S. 50.



Rotterdam e Hamburgo

Vapor alemão SULTAN.
Sahirá a 11 de Setembro.
Agentes, Marcus & Harting, R. do S. 50.



Rouen, Lonras e Anvers

Vapor holandez LADO.
Sahirá a 10 de Setembro.
Ag. ntes, Pinto de Vasconcelos,
Ld. Caes do Sodré, 52.



Southampton, Havre, Anvers e Hamburgo

Vapor brasileiro BAGÉ.
Sahirá a 18 de Setembro.
Agentes, Pinto & Sotto Mayor,
R. do Ouro, 29.



Tenerife, Las Palmas, África Ocidental e África Oriental

Vapor alemão USSUKUMA.
Sahirá a 23 de Setembro.
Agentes, Marcus & Harting, R. do S. 50.



MINAS E MINERAES

Compram-se

Amostras e cartas ao Engenheiro-Director da COMPANHIA FRANCEZA DE MINAS E CREDITO
16, Rua Vieira Lusitano, 1.º — LISBOA

Para explorações mineiras, agrícolas, florestais, commerciaes e industriaes
constituem-se sociedades e fornecem-se capitais.

ACEITAM-SE AGENTES