

Gazeta dos Caminhos de Ferro

13.º DO 34.º ANNO

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

NUMERO 805

Premiada nas exposições: — Lisboa, 1898, grande diploma de honra
Bruxellas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata — Antuerpia, 1894, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze

Proprietario-director — L. de Mendonça e Costa

REDACTORES: Principal, José Fernando de Sousa, Engenheiro — Mario Ferreira Mendes, Engenheiro — Dr. Quirino de Jesus — Manoel Andrade Gomes

Representante em Paris: — Guerra Maio — Rue du Helder, 8

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO
Typog. da Gazeta dos Caminhos de Ferro
5, Rua da Herta Seca, 7

LISBOA, 1 de Julho de 1921

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO
5, Rua da Horta Seca, 7 - 1.º
Telephone: Central-27

Numero atrazado

As condições extraordinarias em que foi feito este numero, com a nossa typographia reduzida a um unico typographo, visto que a grêve, dos que entendem que não tem limite as suas exigencias, é geral em toda a classe typographica de Lisboa, forçaram-nos a só o poder dar com 4 dias de atrazo.

Temos talvez, nos proximos numeros, que reduzir o numero de paginas, enquanto a situação não melhorar, aggravada, com a auzencia do nosso Director que parte para França em breves dias, a restaurar, n'uma estação d'aguas e de descanso o seu organismo, depauperado em extremo pelo trabalho insano.

SUMMARIO

A actual situação dos nossos caminhos de ferro, por J. Fernando de Sousa	193
Consolidações inadmissíveis, por Quirino de Jesus	195
Marinha mercante, por Guerra Maio	196
A crise dos caminhos de ferro	198
Assembleia da Companhia Portuguesa	199
Os telephones de Lisboa	199
Linhas portuguezas	199
Viajens e transportes	200
Carta de Paris, por Guerra Maio	200
A «Carris» e a grêve	201
Horarios de verão nas linhas francezas	201
A Associação Internacional de Caminhos de Ferro	202
Historia de cambios	202
Ne provincia de Angola	202
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes — Relatorio	203
Parte Financeira:	
Carteira dos accionistas	204
Boletim commercial e financeiro	204
Cotações na Bolsa de Lisboa	205

A actual situação dos nossos caminhos de ferro

A situação dos nossos caminhos de ferro é verdadeiramente angustiosa e só uma profunda e duradoura modificação dos cambios a pode melhorar.

A Companhia Portuguesa fecha a sua conta de Ganhos e Perdas de 1920 com um «deficit» de 6.954 contos, apesar de ter tido 27.675 contos de receitas do trafego e fora do trafego e cerca de 937 de saldo credor da conta de exploração.

Com effeito foram os seguintes os resultados da exploração, receitas do trafego e despesas em escudos:

Rêde não garantida:

	Kil.	Receita	Despesa	Coefficiente d'exploração
Leste e Norte	506	19:884.433\$	15:784.037\$	0,79
Ramal de Caceres	72	237.859\$	895.911\$	3,77
" de Coimbra	2	97.159\$	141.748\$	1,46
Lisboa-Cintra-Torres	74	2:002.915\$	2:411.877\$	1,20
Linha de Cintura	8	504.910\$	745.414\$	1,48
Ramal de Cascaes	1	103.369\$	106.617\$	0,90
Linha urbana	4	531.105\$	701.218\$	1,32
Total	667	23.361.750\$	20.786.822\$	0,89

Rêde garantida:

Torres-Figueira-Alfarellos	168	2:186.895\$	2:989.886\$	1,47
Beira Baixa	212	1:246.844\$	1:988.972\$	1,46
Total	380	3:433.739\$	4:978.858\$	1,46
Total da rêde propria	1.047	26:795.489\$	25:765.680\$	0,96

Linhas alheias:

Setil-Vendas Novas	70	538.407\$	650.053\$	1,21
Coimbra-Louzã	29	130.002\$	332.756\$	2,56
Total	99	668.409\$	982.809\$	
Total geral	1.146	27:463.898\$	26:748.490\$	0,97

Estas receitas foram obtidas com os seguintes percursos:

Rêde não garantida	2.865.603
" garantida	683.097
Linhas alheias	133.044
Total	3.681.744

Os aumentos da receita e despesa e de percurso em relação a 1919 foram os seguintes:

	Nas receitas	Nas despesas	Nos percursos
Rêde não garantida	+ 11:869.599\$	+ 12:059.049\$	244.562
Rêde garantida	+ 1:772.948\$	+ 2:835.843\$	48.044
Meridionaes-V. Novas	+ 229.723\$	+ 346.912\$	- 643
Mondego-Arganil	+ 68.864\$	+ 184.471\$	- 210
	+ 13:938.134\$	+ 15:426.274\$	291.753
Em 1920		- 1:488.140\$	

As receitas e despesas por kilometro de via e de trem foram:

	Kilometro de via		Kilometro de trem	
	Receita	Despesa	Receita	Despesa
Rêde não garantida	35.025\$	31.165\$	8\$15	7\$25
Rêde garantida	8.953\$	13.102\$	4\$98	7\$28
Setil-Vendas Novas	7.692\$	9.286\$	5\$95	7\$19
Coimbra-Louzã	4.483\$	11.474\$	3\$04	7\$79
Total da rêde propria	25.562\$	24.609\$	7\$54	7\$26
Total geral	23.937\$	23.341\$	7\$45	7\$26

Assim, a um aumento de 13.938 contos na receita correspondeu na despesa o de 15.426. Por isso as receitas liquidas desceram de 2.038 contos em 1919 a 684 em 1920.

Nas linhas com garantia de juro, sommaram:

Receitas	3:433.738\$
Despesas	4:978.858\$
Deficit	1:545.120\$
Complemento de garantia	118.236\$
Reembolso	1:426.884\$
Deficit	1:576.630\$

Os contractos garantem o rendimento liquido de 653.297\$ nas duas linhas. A deficiencia relativamente ao rendimento n'elles previsto foi pois de 2:229.927\$.

Com esta situação deficitaria da Companhia contrasta a importancia recebida pelo Thesouro:

Imposto de transito.....	1:270.632\$
" " sello.....	290.265\$
" " assistencia....	68.894\$
" diversos.....	304.715\$
Total.....	1:934.506\$

a que haveria que juntar a quantia avultadissima que representam os transportes gratuitos e a preços reduzidos de serviços publicos.

E' interessante o seguinte mappa mostrando como as receitas cresceram no ultimo quinquennio:

Designação	1916	1917	1918	1919	1920
Passageiros.....	3:538.545\$60	3:970.271\$20	4:307.233\$71	5:050.085\$45	10:470.393\$80
Mercadorias:					
G. V.....	903.797\$98	1:290.833\$09	2:138.810\$83	2:753.701\$73	4:545.354\$05
P. V.....	4:548.953\$80	5:099.219\$46	5:822.367\$58	4:332.375\$38	9:934.018\$13
Receitas diversas do trafego	811.166\$78	836.474\$63	941.602\$91	1:389.001\$08	2:514.432\$56
Totaes.....	9:835.464\$10	11:196.789\$38	13:210.045\$03	13:522.763\$64	27:463.807\$82

Este crescimento foi devido principalmente ás sobretaxas.

A's receitas do trafego ha que acrescentar as receitas fora do trafego, na importancia de 243.122\$, o que eleva as receitas alheias a 27:707.020\$ reduzido pelo excesso do reembolso de Torres-Figueira-Alfarellos sobre o complemento da garantia da Beira Baixa na cifra de 31.510\$ a 27:675.510\$.

Deduzindo 26:748.490\$ de despesas d'exploração, 304.715\$ de impostos diversos em Portugal e os 314.400\$ de "deficit" d'exploração das duas linhas alheias que não deve influir na conta d'exploração e sim na de Ganhos e Perdas, chega-se a um total de 26:738.804\$, dando pois um saldo credor da conta de exploração de 936.706\$.

A isso se reduziu a receita liquida do mais importante grupo de linhas do paiz com tarifas augmentadas e aggravadas com 200 % de sobretaxa!

A Companhia tirou 936 contos da sua rede, que custou 40.307 contos, a que ha que juntar 11.302 de despesas geraes e 13.571 de despesas e encargos desde o convenio de 1894.

O Estado concedeu cerca de 8.200 contos de subvenção por linhas que no seu dominio foram incorporadas e até 1916 tinha adiantado 9.466 contos em complementos de garantias de juro, quantia que pouco terá augmentado até 1920. Pois em troca recebeu 1.934 contos de impostos em 1920, sendo pelo menos igual o valor das suas economias em transportes.

Apesar da sua critica situação a Companhia gastou em melhorar as linhas as seguintes quantias:

Novas construcções e obras complementares.....	320.844\$
Material circulante.....	1:997.591\$
Mobilia, utensilios e ferramentas..	208.604\$
Total.....	2:527.039\$

Teve além d'isso que prover nos termos dos contractos á insufficiencia de receitas de linhas alheias que explora: 237.727\$ na da Louzã e 277.093\$ na de Vendas Novas.

Juntando outras pequenas verbas (adiantamento a liquidar, subvenção á Caixa de Reformas, impostos em França) elevaram-se a 3:142.394\$ as despesas para que havia apenas como receita os 936 contos, do saldo de exploração. Resultou pois um "deficit" de 2:205.688\$ a que ha que juntar 4:258.490\$ de juros das obrigações do 1.º grau, e 489.529\$ do saldo devedor do exercicio

de 1919, o que elevou pois o de 1920 a 6:953.706\$39. Isto sem se fazer a amortisação das obrigações do 1.º e 2.º graus e sem se dar a estas a minima parcella de juro.

E todavia a Companhia carece de completar a segunda via, de renovar a via da linha de Oeste, de Caceres e outras, de ampliar estações, de construir novas officinas, de melhorar o acesso do Porto construindo nova ponte sobre o Douro, de adquirir material circulante. São muitas dezenas de milhares de contos a acrescentar á conta de estabelecimento.

Passemos agora á Companhia da Beira Alta que nos seus 253 kilometros teve a receita do trafego, liquida de impostos, de 2:324.518\$ ou 9.188\$ por kilometro, mais 1:149.879\$ que em 1919.

As receitas em 1916 tinham atingido apenas 632.596\$ e em 1920, 657.093\$, incluindo as receitas fóra do trafego.

As despesas d'exploração elevaram-se de 405.323\$ em 1916, a 692.761\$ em 1919 e 1:603.000\$ em 1920.

Assim as receitas liquidas subiram de 481.978\$ em 1919 a 721.558\$ em 1920.

D'esse saldo foram attribuidos 338 contos á renovação de via ficando uma disponibilidade de 383.558\$.

Nas receitas de 1920 estão incluidos 20.100\$ de receitas fóra do trafego.

Aquella disponibilidade, junta ao saldo de 14\$44 do exercicio de 1919 e a 13.522\$ de juros permittiu pagar os juros das obrigações de 1.º grau e effectuar a amortisação das de 1.º e 2.º graus sem dar juro algum a estas.

Carece a Companhia de gastar alguns milhares de contos na renovação de via, reforço de pontes e aquisição de material circulante.

Dos Caminhos de Ferro do Estado não tenho nota das despesas de 1920. Sei apenas que excederam muito as receitas que atingiram 15:862.962\$.

Assim, pois, sommando os saldos d'exploração das duas Companhias de via larga (tendo em conta na Companhia Portugueza os "deficits" das linhas alheias que explora):

Saldo da Companhia Portugueza....	936.706\$
A deduzir: "deficit" das linhas alheias.	314.401\$
Diferença.....	622.305\$
Saldo da Beira Alta.....	721.558\$
Total.....	1:343.863\$

muito inferior seguramente ao «deficit» d'exploração das linhas do Estado.

Carecem estas de renovar troços de via, de reforçar pontes, de melhorar officinas, de ampliar estações, de adquirir material circulante, de concluir varios troços em construcção. São para isso necessarias algumas dezenas de milhares de contos.

A cedencia feita ao fundo especial da totalidade dos impostos de transito e sello em todas as linhas do paiz representou em 1920 uma dotação de mais de 2.000 contos.

Para completar as notas sobre a via larga importa registrar os resultados da exploração da Sociedade *Estoril* no ramal de Cascaes.

A receita liquida de impostos atingiu 1:164.219\$, mas as despesas d'exploração elevaram-se a 1:068.647\$ e os encargos do contracto de arrendamento a 106.359\$ o que deu lugar a um "deficit" de 10.738\$.

Vejamos agora a situação das linhas de via estreita.

Companhia Nacional. — O seu relatorio accusa em 1920: 582.580\$ de receitas do trafego a que ha que juntar 34.775\$ fóra do trafego: total 617.355\$. As despesas de exploração atingiram 480.409\$ sendo pois a

receita liquida 136.946\$ a que na conta de Ganhos e Perdas se juntaram 1.064\$ de saldo do exercicio de 1919.

De complementos de garantia recebeu a Companhia 111.773\$.

Poude assim pagar o coupon (juro e amortisação das suas obrigações) ficando-lhe um saldo credor de 32.433\$ que lhe permite dar um pequeno dividendo de pouco mais de 2 % ás acções, graças ás receitas fóra do trafego provenientes em boa parte da venda de sucatas.

Companhia da Povoá.—Teve nos 64 kilometros explorados 632.325\$ de receitas do trafego e 3.751\$ fóra do trafego: total 636.076\$.

As despesas d'exploração attingiram 623.142\$ ficando pois um saldo de 12.934\$ quando o coupon das obrigações representa cerca de 38 contos.

A sua conta de Ganhos e Perdas fechou com um prejuizo de 21.191\$.

Carece a Companhia de renovar a via em grande extensão e de adquirir locomotivas.

Companhia de Guimarães.—As receitas do trafego liquidas de impostos sommaram 437.190\$ a que ha que juntar 10.792\$ de receitas fóra do trafego: total 447.982\$.

As despesas d'exploração attingiram 387.682\$ havendo pois o saldo de 60.300\$.

O juro e amortisação das obrigações absorvem esc. 55.273\$. O pequeno saldo que fica representaria um dividendo de 1,6 % apenas ás acções.

Carece a Companhia de effectuar um dispendio avultado em aquisição de material circulante e varias obras.

Companhia do Valle do Vouga.—As receitas do trafego, liquidas de impostos, attingiram 711.481\$ a que ha que juntar 1.442\$ de receitas fóra do trafego; total: 712.923\$.

As despesas d'exploração ascenderam a 600.569\$, ficando pois a receita liquida de 112.354\$.

Foi liquidado o complemento de garantia de juro de 87.100\$ o que elevou as disponibilidades a 199.454\$ e como o juro garantido, transformado em francos para ser distribuido ás obrigações, representa 175.133\$, fica um saldo de 24.320\$, applicavel a obras complementares.

Precisa porem a Companhia adquirir material de via para reservas, assentar vias em apeadeiros, construir alguns edificios, adquirir locomotivas e algumas machinas-ferramentas, para tudo o que é preciso um dispendio superior a 1.000 contos.

Não nos ocuparemos senão das linhas em leito proprio deixando pois de parte o trenvia de Penafiel á Lixa e a Entre-Rios.

Se reunirmos todos os caminhos de ferro de Companhias vemos que houve em 1920 os seguintes saldos de exploração (receita liquida e receita fóra do trafego):

Companhia Portuguesa.....	936.706\$
Beira Alta.....	721.558\$
Companhia Nacional.....	136.946\$
Porto á Povoá e a Famalicão.....	12.934\$
Guimarães.....	60.300\$
Valle do Vouga.....	112.354\$
Total.....	1.980.798\$

D'estas receitas tinham de sahir os encargos obrigatorios. Poderam pagal-os integralmente apenas as Companhias de Guimarães, Nacional e Valle do Vouga, graças á garantia de juro: A Beira Alta nada poude dar ás obrigações do 2.º grau e a Companhia Portuguesa nem teve receitas para solver os trabalhos

extraordinarios que apprehendeu e muito menos para pagar o juro das obrigações do 1.º grau.

Como queremos desenvolver a viação accelerada se o capital não pode encontrar n'ella remuneração?

Pela acção exclusiva do Estado que chame a si os caminhos de ferro depois da fallencia das companhias? O que se passa com as linhas exploradas pelo Estado é pouco animador para os contribuintes.

E' preciso aeima de tudo modificar a situação cambial para baratear a exploração. Uma redução de 50\$00 por tonelada no custo do carvão representaria para a rede ferro-viaria portugueza um beneficio de 10.000 contos.

Impõe-se ainda a assistencia financeira do Estado, sob diversas formas, aproveitando-se para isso a indemnisação allemã, pela aquisição de material fixo e circulante.

Urge finalmente promover e favorecer os aproveitamentos d'energia thermo e hydro-electrica e a sua applicação a varios troços das nossas linhas.

Se não se tomar um conjuncto de providencias efficazes e criteriosas a nossa rede ferro viaria continuará atrophiada e incapaz de corresponder á sua função economica.

J. Fernando de Souza

Consolidações inadmissiveis

Os espiritos reflectidos não teem illusões nenhuma, como nós as não temos, acerca das tendencias que ainda hoje dominam os partidos governantes, os grupos e as classes na sua generalidade.

Todos querem consolidar as situações adquiridas até agora á custa de uma baixa desastrosa na população e na riqueza do paiz. Tados fazem e farão esforços no sentido de as accrescentarem com mais vantagens obtidas da mesma forma e com effectos identicos.

Os instintos e as ambições não desarmam as suas injustiças destruidoras. Os homens em geral perverteram-se, com a guerra, no mais elevado grau. Perderam a preocupação com os destinos sociaes e patrios. Obedecem ao grito de *salve-se quem poder*. Este se traduz praticamente no lema de enganar e espoliar pela melhor maneira possivel. O que não quer dizer que não sejam capazes de sujeitar-se á lei da salvação commum quando esta for imposta, mais ou menos á força, por cima de todos os egoismos.

Para onde foi e para onde vai o dinheiro d'essas locupletações á custa alheia? Sem fazermos um estudo desenvolvido d'este assumpto, por que não é tal o nosso fim agora, convem olhar-se para esse ponto com alguma attenção, em vista da marcha actual dos factos e acontecimentos.

Indubitavelmente uma parte importante d'esses lucros injustos veiu tendo applicações com todas as desvantagens de preços determinados pelas calamidades cambiaes.

Quem, por exemplo, os empregou na construcção de um predio, se o valor da nossa moeda chegar ao par com o do ouro, terá uma queda nominal consideravel n'esta capitalisação. Ella pode ir a mais de cinco decimos em muitos casos, ou até cerca de oito ou nove.

Ahi mesmo não houve realmente perda. Com effecto, quem muito assim applicou, sujeitando-se ás valorisações futuras da nossa moeda, teve para isso ganhos positivos e até anormais de 50, 100 e 200 e mais por cento, quando em justiça devia ter prejuizos, porque o

paiz os teve de alguns milhões de contos pelos males da guerra.

Logo, se o escudo for marchando para o par, os que estejam em tais condições apenas verão diminuir o nominal da sua capitalização. Nada perderam, sempre ganharam, e injustamente, quando deviam ter perdido.

Mas o caso mais geral não é esse. É outro mais notável para a consolidação dos graves perigos a que estamos assistindo.

Os que saquearam este paiz, destruindo-lhe a população e a riqueza, deram ás suas centenas e centenas de milhares de contos uma applicação provisoria ou definitiva que, nas condições actuaes, participará absolutamente das vantagens determinadas pela valorização progressiva da moeda.

Assim talvez mais de duas centenas de milhares de contos d'essa procedencia estão depositados nos estabelecimentos bancarios e nas caixas economicas. Talvez ainda muito mais do que isso foi empregado em titulos de novas emissões de bancos e companhias sendo o producto depositado, ou emprestado ao publico, por essas entidades, em circumstancias taes que elle vae crescendo de valor, para o dono, á medida que se elevar o escudo. Outro lote anda entre mãos, por causa da alta dos preços, gosando tambem successivamente dos mesmos beneficios.

Pois vejamos agora o que estes saqueadores e arruinadores pretendem da sua patria desgraçada. Peor do que isso: vejamos o que tenderiam a fazer os governos sahidos de uma politica fatalmente solidaria com todos elles n'estas subversões e arruinamentos.

Os partidos que nos governam, atravez d'esta decadencia, andam sobretudo em busca do ouro externo. Já tem ao seu dispor, ao que parece, os 50 milhões de dollars, na America, embora se diga tambem que isso está sujeito a contingencias. Já contam com 212.750 contos, ouro, não sabemos se apenas com pequeno desconto, pelas obrigações allemães.

Nem ficam por ali nos deslumbramentos para onde nos querem levar, pelo menos ás vezes. Já nos parece que se julga possivel obter da Allemanha atravez dos tempos, aquella mesma verba de 1:423.848 contos, ouro, que nos é devida conforme o julgamento da Commissão de Reparaciones.

Já de lá sahiu a circular a idea de que, afora isso, teremos um emprestimo para a consolidação da divida fluctuante externa, proveniente dos adiantamentos britanicos, operação para a qual em 1916 o Governo de Londres prometera todas as facilidades; constando já agora que, por causa dos accordos geraes com os Estados-Unidos, temos já assegurada ali uma espera de 15 annos. Mais do que isso ainda. Chega-se a ter a impressão de que lá contam com saldos colossaes de dinheiro para fazer cá dentro a reconstituição e o fomento.

Sete annos depois de começada a guerra; dois annos e meio depois de ter ella chegado ao seu fim, é n'isto que se pensa. Uma consolidação de tudo o que está para traz, com ouro estrangeiro, obtido por emprestimo sobre a nossa riqueza restante e sobre as obrigações allemãs de reparação.

Uma tendencia clarissima para que ainda continuassem todas as especies de assaltos feitos pela politica, pela administração, pela finança e pelo mercantilismo, conforme as circumstancias o permittissem. Augmenta-se-hiam para isso as receitas pelo systema de agravamentos tributarios já começado em grande escala. Este baseia-se como é sabido, no principio fundamental de que não se devem lançar impostos sobre o capital formado pelas enormes especulações do pe-

riodo que ainda prosegue. Assenta na idea de que elles devem atingir todos os cidadãos e sociedades existentes, ainda que assim tenham de os pagar aquelles que não tiveram nem tem rendimentos liquidos, mas só perdas.

Os que se abarrotaram destruindo a população e a riqueza de Portugal, ficaram com toda a capitalização dahi resultante. Como se iste fosse pouco, ir-se-lhes-ia augmentando successivamente o valor, até o nominal equiparar-se com o do ouro. Todas essas centenas de milhares de contos, mais ou menos esbulhados com os instrumentos das notas e dos agios, chegariam ao par.

Para este effeito haveriamos entrado na guerra e obtido reparaciones da Allemanha, e ainda por cima contrahiriamos emprestimos externos, obrigando ainda os que perderam ou foram roubados, a trabalhar talvez para juros e amortizações.

Esta politica dos partidos e dos exploradores não pode evidentemente ir tão longe como elles desejariam. O ouro externo, de que andam cheias tantas cabeças, não será, no fim, nem um terço ou um quarto do que imaginam.

Em todo o caso a tendencia a que obedecem manifestamente é aquella e não outra. Com ella irão até onde lhes for possivel no caminho para onde os instinctos e as engrenagens os levam.

Consolidar e desenvolver as posições e os resultados espoliação, enganando e esmagando os outros, eis a obra que lhes é imposta pela fatalidade das leis a que obedecem.

la-nos esquecendo pôr diante dos olhos do leitor, mais uma perspectiva importante. Por aquellas tendencias existentes, veriamos até os espoliadores comprar muito ouro de reparaciones e emprestimos, ou qualquer outro que indirectamente o substituisse nas praças. Para quê? Para depositarem no estrangeiro, como já o fizeram em grande parte. Com effeito, elles proprios teriam a certeza moral de que depois d'esse novo regabofe, outra derrocada viria, maior ainda. Não valia a pena tratar-se de obter muito dinheiro, em operações financeiras do Estado para tais reorganizações e fomentos?

A reconstituição do paiz é uma obra gigantesca e tem de ser feita em bases contrarias áquellas que os esbulhadores de todas as especies podem admitir.

Quirino de Jesus

Marinha mercante

As carreiras d'Africa e da America do Norte

Um problema que, n'este momento, tambem não deixa de ser complicado é o da navegação para as nossas colonias africanas, feita até agora quasi exclusivamente pela *Companhia Nacional de Navegação*, com certa deficiencia, é certo, mas com uma bem orientada economia.

Os *Transportes Marítimos* começaram ha pouco a disputar-lhe a concorrência, sem que, porém, d'isso viesse um bem apreciavel para o publico, o que é muito para lamentar.

Varia legislação tem sido planeada, sobre o importante problema, mas sem injustiça, se pode dizer que nada tem apparecido de pratico e viavel, e tudo continua como até aqui. Viagens feitas a esmo, e nada mais.

O problema, que devia ser atacado com uma certa largueza de vistas, tem vindo sendo encarado a medo, o eterno receio do insuccesso. Uma rudimentar orientação cifrava-se n'isto: Africa Oriental, uma linha pelo Cabo da Boa Esperança e outra pela Canal de Suez,

ou sejam, viagens em torno d'Africa, com uma sahida quinzenal de Lisboa para Moçambique.

Para se avaliar o effeito pratico d'esta orientação, basta dizer, que, para uma viagem mensal pelo Cabo, são preciso trez vapores, gastando 72 a 75 dias na derrota, emquanto que, em torno d'Africa e servindo os mesmos portos, são necessarios, para uma viagem mensal em cada sentido, apenas cinco vapores, cuja viagem de ida e volta não vae além de 60 dias.

E' certo que para estas viagens ha a despesa da passagem do Canal, mas a economia de 12 a 15 dias em cada viagem e a facilidade de se poder transportar, directamente para Genova e Marselha, os productos da nossa colonia de Moçambique e mesmo de Angola, compensam bem esse encargo.

Sobre o ponto de vista de passageiros, as carreiras em torno d'Africa trariam grandes beneficios, não só porque são muito mais agradaveis, mas também porque offereceriam aos passageiros de regresso de Moçambique, que venham com a saude abalada, uma viagem extremamente commoda, sem os horrores do calor da Africa Occidental.

D'esta maneira podiamos também realizar, sem grande dispendio, a tão desejada carreira da India, por vapores sahindo de Lourenço Marques, e tocando em Zanzibar ou Dar-as Salam, para alli receberem os passageiros e as mercadorias vindas da Metropole, e vice-versa.

Para a Africa Occidental, o serviço actual — como ha 30 annos — é simplesmente incomprehensivel. Como é que ainda hoje se obriga um passageiro de Lisboa, para Loanda ou para Mossamedes, a fazer a viagem n'um vapor de 10 milhas á hora e que para alcançar o primeiro d'estes portos são precisas oito escalas?! Bem sei que o Principe, Cabinda e Ambriz e os outros portos da costa teem direito á communição directa com a Metropole, mas obrigar-se, por isso, a grande maioria dos passageiros, que são os que vão para Loanda e além, a tocar em todos os portos do golfo da Guiné, é contraprocendente e anti-economico.

O momento não é porém azado para fazer legislação nova, devido ao mau estado da nossa situação economica e, particularmente, da crise maritima mundial, mas deixar tudo á mercê da rotina e dos timoratos é que não pode ser.

Duas empresas fazem actualmente as carreiras africanas: os Transportes Maritimos do Estado e a Companhia Nacional, cujo passado de boa administração d'esta ultima é uma dignidade nacional. Pois bem, como é difficil e melindroso, n'este momento, fazer legislação definitiva, procure-se congruar os interesses do Estado e d'aquella Companhia, e, a titulo de ensaio, organise-se um serviço commum para as duas colonias, tendo em attenção os altos interesses do Estado e do publico.

Para a Africa Oriental, duas soluções teem viabilidade:

1.º — Duas viagens por mez (uma pelo Cabo e outra pelo Canal) com o emprego de trez vapores da C. N. N. e dois dos T. M. E. As viagens seriam regularizadas por datas fixas de partida e de escalas, mas cada Empresa administraria os seus vapores.

2.º — O mesmo serviço, mas administrado só pela Companhia Nacional a quem o Estado entregaria por arrendamento dois vapores. Esta solução seria a mais pratica, pois podia fazer-se um serviço com mais economia por ser uma unica administração e por os agentes serem os mesmos.

Como a passagem do Canal de Suez acarretava uma despesa, devia o Estado pagar a differença, caso

a economia, resultante do menor numero de milhas andadas, não fosse sufficiente. Isto não seria porém natural, pois a viagem de Moçambique a Lisboa pelo Cabo precisa de 35 a 40 dias, emquanto que pelo Canal são necessarios apenas 22 a 25.

Para a Africa Occidental, é indispensavel que se faça mensalmente uma viagem accelerada, de forma a que, com a escala da carreira da Africa Oriental, S. Thomé, Loanda, Lobito e Mossamedes, possam ter duas viagens rapidas para a metropole cada mez.

Dois navios dando 12 milhas á hora eram sufficientes. As escalas seriam apenas, Funchal, S. Thomé, Loanda, Benguella, Lobito e Mossamedes, indo também os vapores á Bahia dos Tigres e ao Porto Alexandre, para evitar que os que fizessem as escalas de Cabo Verde e golfo da Guiné, fossem além de Loanda. O processo podia ser o mesmo, um vapor da C. N. N. e outro dos T. M. E. administrados pelas duas empresas, ou alugando o Estado um dos seus vapores áquella Companhia, como ficou dito para a Costa Oriental.

Para os portos menores até Loanda, quatro vapores bastariam para garantir uma viagem cada 15 dias.

Actualmente para duas viagens por mez — como ha 30 annos! — empregam-se cinco vapores, emquanto que para as trez viagens apontadas bastariam seis vapores.

Os vapores de carga, que fariam viagens conforme as necessidades fossem exigindo, podiam ser das duas entidades, sem que d'ahi viesse mal algum ao publico.

Assim teriamos assegurado um serviço absolutamente regular, embora tivesse um caracter de ensaio, pois, passado um anno, elle dar-nos-hia elementos para se fazer um contracto definitivo com uma empresa que adquirisse os vapores necessarios para o necessario desenvolvimento das carreiras. O que é preciso agora é que deixemos este estado de irregularidades, com o que só ganha a marinha estrangeira, que começa a assentar arraiaes n'aquillo que nos pertence, como antes da guerra.

Resta-me fallar da navegação para a America do Norte, ha pouco lançada e que apesar da irregularidade das carreiras e d'uns pequenos contratemplos que os vapores teem soffrido, tem tido um successo completo. Os vapores, abarrotados de passageiros, teem bem demonstrado o futuro que nos espera. E se outra coisa não fizessem essas bellas unidades, *Murmugão* e *São Vicente*, que para lá navegam, tinham um importante serviço prestado ao Paiz, na nacionalização da emigração, cujo transporte em navios estrangeiros constitue uma vergonha nacional.

E' claro que as carreiras agora lançadas só a titulo de ensaio podem ser tomadas, pois é licito esperar que ellas sejam o inicio da linha postal, entre Lisboa e Nova York, a que temos direito.

Ao findar este artigo, chega-me a noticia de que o nosso governo determinou que se faça mais uma viagem mensal para os Açores, no que se empregará o vapor *Gil Eannes*, de 1.775 toneladas, uma bella unidade construida em 1914, e que tem lugares para passageiros. Mais resolveu o governo que o vapor vá a todas as ilhas, o que vae ser uma grande satisfação para as das Flores e Corvo, ha muito sem navegação a vapor, e principalmente para a ultima, que nunca teve a honra de ver um vapor senão de trez em trez mezes!

Ficam pois os Açores com quatro vapores por mez, o que muito ha de fomentar as suas relações com a Metropole.

Paris, junho.

Guerra Maio

A crise dos caminhos de ferro

A crise por que todas as empresas de caminhos de ferro portuguezes estão atravessando, no que, de resto, acompanham fenomeno indetico que se dá em quasi todos os caminhos de ferro da Europa, parece caminhar para o seu termo, em virtude da resolução que o governo tomou de, a exemplo do que em outros países se tem feito, dispensar ás respectivas administrações o auxilio financeiro de que carecem, começando por lhes fornecer material circulante conforme o que lhe permite a parcella da indemnisação allemã que se aguarda, para o que espera receber as notas de todas as administrações interessadas que exploram linhas de via largas pois que já tem em seu poder a nota das de via reduzida. Para estas ultimas já está assente o fornecimento do seguinte material:

Locomottvas typo "Mallet" 6 eixos para todas, excepto para a Companhia Nacional, que receberá das do typo "Consolidation" apropriadas á sua rêde.

Carruagens de "bogies" de um typo unico para todas, assim como vagões para mercadorias.

Alem d'isso tambem serão fornecidas machinas-ferramentas, carris de um só typo de 25 kilogrammas por metro, agulhas, basculas, etc.

Será esta a unica forma de accudir á angustiosa situação que os caminhos de ferro continuam atravessando, apesar das receitas de trafego de todas as nossas linhas ferreas no anno de 1920, com a sobretaxa de 200 % cobrada sobre os preços das tarifas, ascenderem á consideravel somma de 40 mil contos.

Esta importante verba, em virtude da crise geral que o paiz atravessa, especialmente o agio que attingiu o cambio, e consequentemente o augmento consideravel do custo dos materiaes, como o carvão, os ferros, oleos, etc. foi insufficiente para cobrir todas as depesas, havendo empresas como o Minho e Douro, o Sul e Sueste e a Companhia Portugueza, que fecharam o anno com um enorme *deficit*.

A falta de material, locomotivas e vagões, indispensavel para o trafego que, diga-se de passagem, tende a continuar a desenvolver-se cada vez mais, o que é magnifico symptoma para a, mais ou menos proxima, normalização da vida portugueza, tem acarretado enormes prejuizos para o caminho de ferro e é a causa principal da crise; removida essa difficuldade, como parece estar para proximo, a vida dos caminhos de ferro portuguezes deve começar a desafogar-se, e as obras importantes, como a conclusão da segunda via, da linha do Norte, que tem estado ha annos em suspenso, devem tambem tornar-se um facto.

Oxalá que o Governo possa em breve pôr em pratica a bella iniciativa que tomou, pois que, o processo de novas sobretaxas, se por um lado accudia ás difficuldades dos caminhos de ferro, por outro lado contribuia para ainda mais se agravar a carestia já insuportavel da vida, especialmente pela especulação a que se presta.

* * *

A proposito da situação em que se encontra a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, *La Revue Économique et Financière*, de Paris, jornal que, como se sabe, se publica sob a direcção do sr. Kergall, membro da Administração d'aquella Companhia, no seu numero de 25 do corrente, publica um interessante artigo, do qual, dada a auctoridade da revista em que é inserto, a seguir publicamos a sua traducção.

«Como já tivémos occasião de dizer, a conta de exploração de 1920 fechou-se com um saldo positivo,

quer dizer, com um excedente de receitas. Este resultado é tanto mais para notar quanto em todas — dizemos todas — as outras companhias, francezas, inglezas, americanas, etc., a exploração tem dado «deficit», e isto ha uns poucos d'annos.

«E' da conta de exploração propriamente dita que se trata, quer dizer, receitas e despesas correntes, não comprehendidas as despesas a que se chama «conta de estabelecimento», de material e obras novas, conta esta alimentada, não pelo producto da exploração, mas por emissões de obrigações.

«E' o caso de todas as companhias; mas a Companhia Portugueza, desde o convenio, encontra-se na impossibilidade pratica de pedir emprestado — as novas obrigações que emittisse vindo tomar o 3.º grau, não encontrariam tomadores — se bem que esta Companhia é obrigada a fazer face com as suas receitas ás despesas de material e á execução de novos trabalhos.

«Se as nossas Companhias fossem obrigadas a levar essas despesas á conta de exploração, em tal regimen essa conta fecharia com «deficit». Antes da guerra, em 1913, o *Etat* teria tido um «deficit» de 55 milhões; o *Nord* de 45; *Orléans* de 43, o *Midi* de 17; e o *P. L. M.* de 94 milhões.

«A Companhia Portugueza realisou, portanto, um verdadeiro *tour de force* fazendo face, apenas com as suas receitas de exploração, não só ás despesas d'exploração e ás despesas de estabelecimento, mas tambem ao serviço das suas obrigações do 1.º grau e até conseguiu progressivamente recuperar o serviço completo das suas obrigações de 2.º grau; e se, em 1920, a crise geral dos caminhos de ferro e a ruina do cambio portuguez não lhe permittem já equilibrar completamente as despesas de estabelecimento, ao menos a sua conta de exploração fecha com o saldo positivo:

«Com effeito, as receitas brutas elevaram-se a (numeros redondos).	148.863.000 frs.
«As despesas de exploração a...	143.142.000 »
«Producto liquido.....	5.721.000 »

«Juntando a este producto as receitas fóra do trafego de 1.350.000 frs. e deduzindo o reembolso das garantias de juro que ascende a 175.000 frs., o excedente de receita d'esta conta fica finalmente em 6.896.000 frs. para fazer face ás despesas de estabelecimento.

«Esse saldo chegaria e sobraria até, para equilibrar as despesas d'essa natureza em 1919, 3 1/2 milhões.

«Mas essas despesas — visto o encarecimento das materias primas e a crise do cambio — elevaram-se em 1920 a 17 1/2 milhões, de sorte que o exercicio salda-se finalmente com uma insufficiencia de 12 milhões, numeros redondos.

«Apreciaremos mais de perto esta situação na proxima semana e examinaremos as medidas que ella comporta, das quaes, de resto, a assembleia que deve reunir-se em Paris no dia 11 do proximo mez de Julho terá evidentemente de se occupar.

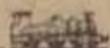
«Comquanto, o fim estatutario das assembleias de obrigacionistas seja o de provêr á substituição dos administradores que terminaram o seu mandato, essas assembleias, repetimos, teem um objectivo superior, qual o de renovar aos mandatarios a auctoridade e a força de que nunca tanto precisaram para salvaguardar os seus interesses.

«O diario portuguez «A Batalha», desvirtuando uma nota da Agencia Radio, na qual se diz que a conta de exploração propriamente dita fecha com um producto liquido de um milhar de contos, transforma este producto liquido de exploração em verdadeiro producto liquido, isto é, disponivel depois de pagas as despesas de estabelecimento e o serviço das obrigações e eleva

esse milhar de contos a um billião, ou melhor dito a 5.555 billiões de francos.

«A nota precedente fez, por antecipação, justiça, destacando a enormidade de do erro «A Batalha», pois que põe em evidencia quê, com as despesas de estabelecimento aquelle producto liquido da exploração se torna insufficiente, e que, se a essas despesas se juntar o serviço das obrigações do 1.º grau — cerca de 24 milhões — a insufficiencia ascende a 36 milhões.

«Enviamos registada esta rectificação á «A Batalha» e esperamos da sua lealdade que a terá na consideração devida.» (¹)



Assemblea da Companhia Portugueza

Realizou-se, hoje 30, esta reunião, estando presentes 64 accionistas, portadores de 20.460 acções.

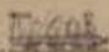
Presidiu o snr. doutor Fernandes Costa, secretariado pelo snr. João Bree, estando presentes o sr. sub-Comissario do Governo, e a maioria do conselho de administração e do Fiscal.

Pelo snr. dr. Correia Guedes foi proposto que a remuneração dos corpos gerentes da Companhia fosse augmentada, de maneira que os seus honorarios prefizessem a quantia de 300\$00 escudos mensaes. Foi approvedo, sem discussão, junctamente com o relatório, documento que, como de costume começamos hoje a publicar.

Antes da ordem do dia o snr. Serrão Franco lembrou que as futuras assembleias se realizem ás 4 da tarde em vez de serem convocadas para o meio dia hora incommoda para todos.

Foram eleitos para os corpos vagos no conselho de administração e no conselho fiscal, respectivamente os snrs. drs. Alberto Lima, João Peres Marques, Augusto Victor dos Santos Junior, e Emigdio Guilherme Garcia Mendes. O snr. Mello e Soasa agradeceu em nome dos seus collegas no conselho de administração o ter sido approveda a proposta do snr. dr. Correia Guedes.

A sessão foi encerrada pelas 14 horas.



Os telephones de Lisboa

Não póde ser! e infelizmente, é, mas não se póde aturar!

Temos que pedir energicas providencias immediatas ao snr. Ministro do Commercio contra o abuso, o mau serviço, o abandono, em que anda o serviço telephonico n'esta malfadada terra, entregue a uma companhia ingleza que o transforma n'uma verdadeira exploração do publico, n'uma expoliação descarada dos nossos bolsos.

Não é por falta de recursos; não é porque não se faça pagar bem, largamente, do serviço... que não presta, nem presta para nada.

Augmentos de taxa teem sido extraordinarios: primeiro, a Companhia não se contentou com menos de 180 por cento, passando os telephones *commerciaes*, ou os que a Companhia entende classificar assim, com consentimento da Repartição das Industrias Electricas, de 45\$00 escudos annuaes, a 126\$00.

Depois, por um decreto que teve artes e meios de arrancar ao ministro, — simples decreto illegal que até

revoga o Codigo Commercial — fôr auctorizada a *alterar os contractos em curso, sem accordo* da outra parte contractista, o publico, augmentando mais 130 % sobre o preço já augmentado, passando a subscrição annual de 126 a 289\$80 escudos; isto é, um augmento de 544 % sobre o primitivo preço, o que *nenhuma outra companhia* — nem Caminhos de ferro, nem Aguas, nem Phosphoros, nem Carris — obteve.

Pois apesar de tão exaggeradas exigencias, o serviço refina em desmazelo cada dia.

Quer-se fallar para cinco ou mais subscriptores, e a resposta é: «está escangalhado», ou «não tem a linha boa». As telephonistas raro respondem antes de trez minutos (!) de espera com o auscultador ao ouvido; e, por incompetencia ou não sabemos por que — até parece que para arreliar a gente — ligam errado, e temos que perder outro tanto tempo, quando não é muito mais, para conseguir que deem attenção e reparem o erro.

Por fim — tratando de nós — o nosso telephone está avariado **ha 10 dias!** e por mais que reclamemos, por outros aparelhos e por escripto, respondem-nos que vão «providenciar immediatamente» mas nada fazem.

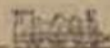
Pagámos ha dias a sobretaxa de 77\$00 escudos que a Companhia nos exigiu *como complemento* do que já tinhamos pago *pelo anno todo*, em agosto.

Pois no dia seguinte o aparelho deixou de funcionar e... até hoje.

Isto é mais que um abuso, porque tem um nome a que o codigo penal applica sancções energicas.

Mas a Companhia gosa da impunidade e o publico atura-a.

Apenas um ou outro protesto, e ahi fica mais este, platónico como os seus irmãos.



Vias terreas beirôas. — O sr. engenheiro Ernesto Navarro apresentou, no congresso beirão que ha pouco teve lugar em Lisboa, uma these sobre viação cujas conclusões são as seguintes na parte que se refere aos caminhos de ferro:

«1.ª — Intervir junto do Governo para que mande proceder com urgencia ao estudo definitivo das seguintes linhas: Vizeu ao Tua (via estreita), Regoa a Villa Franca das Naves (via larga), Entroncamento a Miranda do Corvo (via estreita), Louzã por Arganil, Santa Ovaia á Covilhã (via estreita), de Santa Ovaia, por Ceia, Gouveia e Villa Franca ao Pocinho (via estreita), Santa Comba Dão a Arganil (via estreita), Thomar, pela Certã a Castello Branco e de ahi, até Salvaterra do Extremo, com um ramal por Penamacor, em direcção ao Sabugal e Guarda (via estreita), Villa Velha de Rodão, por Niza, a ligar com o ramal de Caceres (via larga).

«2.ª — Representar ao Parlamento para ser discutido com urgencia o projecto de lei sobre caminhos de ferro vicinaes.

«3.ª — Manter uma acção permanente junto dos governos por intermedio dos parlamentares regionaes e da commissão executiva dos congressos beirões, para effectivar aquellas aspirações.»

(¹) Tambem nós, para o mesmo fim, lhe enviamos este numero, por proprio.

VIAGENS E TRANSPORTES

Despacho central de Mattosinhos

Abre em breve ao serviço publico uma nova estação central da Empresa Geral de Transportes Limitada, estabelecido em Mattosinhos com serventia pela Avenida Meneres, n.º 1, e rua Roberto Ivens, n.º 197, destinado ao serviço de camionagens de e para a estação de Campanhã, em combinação com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes e a Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro.

O serviço da nova estação que se denominará *Despacho Central de Mattosinhos*, será regulado por tarifa especial, cujo projecto, pelo que respeita ao serviço combinado com a Companhia Portuguesa, se acha pendente da aprovação governamental.

Alem dos transportes entre Campanhã e Mattosinhos, o novo Despacho encarregar-se-ha tambem de fazer a camionagem desde ou até ao molhe do porto

de Leixões (lado do Norte) das mercadorias que chegam por esse porto.

N'este caso devem os expedidores indicar nas respectivas notas de expedição «Central-Mattosinhos-Leixões» como ponto de procedencia ou de destino, segundo o sentido do transporte.

Este Despacho fará todo o serviço de mercadorias em grande e pequena velocidade.

Opportunamente indicaremos os preços de transporte previstos na tarifa respectiva.

O estabelecimento d'esta nova Central constitue um importante melhoramento para a industrial povoação de Mattosinhos, dada a grande distancia a que se encontra da estação de Campanhã.

Estação de Ermidas-Sado

A estação de Ermidas situada na linha do Valle do Sado, passou a denominar-se *Ermidas-Sado*.



Carta de Paris

XXVI

A Alsacia sem os seus costumes tradicionaes. — Colmar. — Turckheim. — Trois-Epis. — Uma floresta moderna. — Panorama soberbo. — Um electrico bate o «record» dos trens de luxo.

No programma de viagem na Alsacia, estava prevista uma visita a Colmar. São 66 kilometros que um comboio rápido vence em 54 minutos. O caminho é atravez d'uma extensa planice, e por isso a tracção não é difficil.

Era tambem dia feriado, e por isso a estação trasbordava de passageiros, que ás 9 horas deviam partir no rápido do Metz-Bale, magnifico comboio, composto com as excelentes carruagens d'aquelle typo, alle mãs pesadas, mas extremamente confortaveis. Os caminhos de ferro da Alsacia-Lorena, com a sua administração propria, tem uma organização perfeitamente moderna. Tinham-me fallado com sympathia de Colmar; era alli que eu devia encontrar os ninhos das cegonhas encimando as torres das egrejas, bem como as mulheres de saiote encarnado e os formosos laçarotes pretos na cabeça.

Mas puro engano. Colmar é uma cidade moderna, parecendo que toda ella foi feita já sob o dominio allemão, pois, ao contrario de Strasburgo, não tem caractere antigo e mulheres vestidas á alsaciana, se me não engano muito, parece-me que vi apenas duas velhotas, com fatos vulgares, mas com o tradicional penacho na cabeça.

A estação de Colmar, é tambem grandiosa, em relação aos 44.000 habitantes da cidade. Logo á sahida deparamos com um excelente jardim, tratado com esmero, e as avenidas que conduzem á parte central da cidade são cuidadas e com bellos edificios.

Percorridas as principaes ruas lá se encontram alguns edificios antigos, reconstruidos, um d'elles muito importante, antigo hospicio e hoje commissariado de policia. Uma coisa se nota em Colmar: é que se falla francez com mais regularidade que em Strasburgo. E' que os colmarenses, tiveram sempre a sua sympathia pela França, apesar do progresso consideravel que a Allemanha desenvolveu na Alsacia.

Estando-se em Colmar um passeio a Trois-Epis é indispensavel, não só porque se vê no caminho essa linda cidade de Turckheim, velho burgo alsaciano, na margem do rio Fecht, e onde se podem admirar velhos monumentos, mas tambem pela ascensão á serra que é deveras interessante.

O comboio sahe de Colmar e em 10 minutos levamos a Turckheim, onde se muda para um carro electrico que nos conduz a Trois-Epis.

Turckheim vê-se rapidamedte, trez ruas, uma porta antiga sobre a principal arteria da cidade, um ninho de cegonha alto; velhas casas de telhados escorregadios, e vamos tomar o electrico.

Ao chegarmos ao pé do primeiro carro, o que devia partir, estava vasio, e os passageiros protestavam, indignados, porque faltavam apenas 10 minutos para a partida e este, como os outros estavam desmantelados, com o soalho levantado, tudo cheio de ferramentas, como se elle estivesse na officina.

Empregado nem um. Eram duas horas da tarde, e o sol queimava rijo. Depois de muitos protestos lá appareceu um empregado que verificou tudo, e abalou sem dar palavra; veio outro, e por fim appareceu um terceiro, mas que encontrou já os passageiros instalados, com as pernas no ar, já se vê. Eeste zangouse por terem entrado sem sua ordem, e, certamente, para se vingar, foi buscar uma almotolia para lubrificar o carro, besuntando a esmo todos os paseageiros. Protestos, pedidos de indemnisação pelas nodoas no fato e lá partimos com meia hora de atrazo.

Mas a beleza da paisagem em breve fez esquecer o contratempo da partida.

A ascensão é parecida com a subida de Collares para Cintra.

Uma floresta immensa, mas de arvores que não terão mais de 20 annos, que o carro vai contornando por enormes curvas e contra curvas, e que se prolonga até ao alto de Trois-Epis, onde ha numerosos hotéis, um santuario, milhares de bujigangas á venda e uma infinidade de romeiros.

A igreja é um grande repositorio de legendas va-

rias. Pelas paredes, sobre os altares, pelo chão, centenas de placas em mármore branco revelam ao svisitantes o reconhecimento d'este e d'aquelle peregrino, a lli escripto em letras negras, e em que o nome do doador resalta, mais pela negrura e grandeza dos caracteres.

E' uma maneira economica de se passar á porteridade Quem não pode ter o nome gravado na esquina d'uma rua, manda alli pôr uma placa, que ficará sendo mais uma figura da historia da sua vaidade comesinha. Passada em revista a capela, uma imagem salta á vista, pela beleza incomparavel das suas linhas, uma Joanna d'Arc, em mármore de Carrara, o melhor que tenho visto.

Cá fóra a paisagem é soberba e grandiosa sobre tudo para Colmar, que se avista alem, alastrada na campina immensa, como uma mancha branca n'um grande tapete de verdura.

Uma serie de caminhos vicinaes e estradas militares conduzem a outeiros proximos, onde ha tambem belissimos pontos de vista.

A' descida manifesta-se novamente o desleixo da direcção da linha electrica; mas agora por uma maneira ainda mais irritante, porque estivemos em serios riscos de ficar todos em Trois-Epis, a doze kilometros da cidade.

Fôï o caso que tendo a linha apenas um desvio a meio caminho, é alli que se fazem os cruzamentos. A campainha do telephone tocava sem cessar; os empregados tinham ido dar o seu passeio, ou tomar o seu *bock*, a ponto do guarda-freio que pedia avanço do meio caminho estar alli um tempo infinito, até que, já farto de esperar, resolveu voltar para baixo pensando que lá, no alto da montanha, não havia já ninguem. E assim fez, mas um carro que vinha atraz d'elle, lá o obrigou a voltar para cima, e foi assim que podemos descer, os 100 passageiros que lá estavam, aliaz com um grande atrazo, que nos fez perder o rapido de Strasburgo.

Quando alguém ao pé de mim criticar, o mau serviço d'este ou d'aquelle caminho de ferro, o desleixo do seu pessoal, terei que dizer:

—Sim, mas não é peor que o caminho de ferro electrico de *Trois-Epis*.

Guerra Maio

A «Carris» e a gréve

Continua, á hora a que escrevemos e continuar-se ha ainda por uns dias, não se sabe quantos, a gréve, da Companhia Carris, e dizemos da «Companhia» porque não temos a ingenuidade de suppôr, mesmo, que ella é do pessoal.

E', com effeito o pessoal que está em gréve, mas porque a Companhia o quer; porque á Companhia convém, como argumento de força para vencer as recusadas da Camara em lhe consentir um augmento de tarifas que representa *mais de 8.000 contos por anno*, arrancados ao bolsos do publico da capital, como já aqui o demonstrámos no numero passado, *servindonos das proprias contas da Companhia*.

Esta funda as suas exigencias na depreciação do nosso cambio — como se todas as suas despesas fossem pagas em ouro ou em cheque sobre Londres.

Mas dando isso mesmo ao barato, só a melhoria de cambio que se tem dado desde fim de fevereiro, data em que foram feitos os calculos dá para cobrir o deficit mensal de 87 contos, e sobra. Vejamos:

Despesa em janeiro e fevereiro 1.843 contos, suppondo metade em abastecimentos e pagamentos em

Londres, 921.500\$00, que ao cambio de então, 5 $\frac{1}{4}$ eram Lbs. 21.155.

Ora Lbs. 21.155 ao cambio actual médio de 8 $\frac{7}{8}$ são escudos 544.185\$00.

Logo ella poupa já, numeros redondos 377 contos em dois mezes ou uns 190 contos por mez, mais do dupplo de seus decantados prejuizos.

Como se vê, façam-se as contas como se fizeram, o resultado é que a *Companhia não tem prejuizos*, como diz ter, e a Camara tem andado muito bem não consentido o augmento de tarifas.

Assim defende o publico de mais esta enorme espoliação e defende-se a si propria da suspeição de ceder aos *rogos* dos emissarios da Companhia (como foi declarado por alguns honestos vereadores, em plena sessão camararia) que os illaquearam com ofertas de... lhes comprar as consciencias.

Costumes velhos da Companhia, que d'esta vez não surtiram effeito...

Horario de verão nas linhas francezas

O horario de verão nas linhas francezas, começado em 1 de junho, traz consideraveis melhorias no serviço de passageiros, não só na criação de novos comboios rapidos, mas tambem no acceleramento dos existentes.

Passada uma revista pelo guia *Chaix*, encontramos as melhorias seguintes, pelas quaes se pode bem avaliar quão importantes ellas foram:

Leste. — O já excellente serviço de Leste foi novamente melhorado com a criação d'um novo expresso Paris-Bale, e no acceleramento dos existentes, que passaram a fazer o percurso (525 kilometros) em 9 horas, menos uma hora do que até aqui.

No linha Paris-Strasburgo onde existem cinco comboios expressos em cada sentido, foram não só alguns accelerados, como tambem creados outros, de ligação para as linhas transversaes.

Para as estancias thermaes de Contrexeville, Vitel, e outras, foram estabelecidos excellentes comboios rapidos, com velocidade semelhante á anterior á guerra.

P.-L. M. — N'esta importante rêde, foram ligeiramente accelerados os onze comboios rapidos que circulam diariamente, entre Paris-Marselha-Nice. Sendo porém para notar que era costume n'esta linha no verão, reduzirem o serviço, devido a findar em maio a epocha de inverno da Côte d'Azur, e agora não só o mantiveram como o melhoraram.

De Paris para Genebra e para Louzanna existia, até agora, apenas um comboio expresso de noite; agora foram creados para cada uma das linhas, mais dois comboios rapidos, um dos quaes de percurso diurno com excellente marcha.

Para as aguas de Vichy e Evian foram estabelecidos novos e magnificos comboios em referencia ao anno anterior.

Estado. — A rêde do Estado não ficou atraz, sendo as linhas da Normandia tambem beneficiadas.

As do Havre, Granville, Cherburgo, Brest, Diépe, ficam cada uma com mais um comboio rapido em todo o percurso, e o serviço das praias de Deauville, Caburg' Dinar e outras, ficou com magnificos comboios, todos com carruagens directas.

Midi. — Esta Companhia, a que maior serviço tem com Portugal, melhorou tambem os seus comboios, principalmente na grande linha de Bordeos a Cete, que ficou com sete comboios rapidos entre Bordeos e Toulouse, cinco dos quaes vão até Cete, e quatro omnibus, sendo o acceleramento n'alguns de mais de duas horas.

Foram estabelecidas varias ligações de Marselha com Bordeos e Bayonna, dando esta ultima correspondencia para Hespanha e Portugal.

Um serviço de carruagens directas começou a funcionar entre Hendaya e Paris nos comboios expressos da noite, o que só existia no rapido Paris-Madrid, e bem assim de Bayonna para Cette e para Asinhão.

Orleans. — Foi esta a Companhia que menos melhorias apresentou, pois alem do acceleramento de dois comboios Bordeos-Paris, que passaram a chegar ás 5-38 e 8-12 em lugar de 6-10 e 8-54, e d'uns comboios expressos nas linhas do Toulouse, pouco mais fez, porque o seu serviço é já bastante rapido e bastante frequente.

Norte. — Esta Companhia limitou-se a rectificar os melhoramentos feitos em 1 de maio ultimo.

A Associação Internacional de Caminhos de Ferro e o proximo congresso em Roma

Do sr. C. Colson, vice-presidente d'esta Associação publicou o Boletim da Associação uma interessante exposição, dando-nos a historia da antiga agremiação, que, antes da guerra, existia, sob o titulo *Commission Internationale du Congrès des Chemins de Fer* e a situação da actual que veio substituir aquella sob os mesmos auspícios.

A primeira foi, como se sabe, fundada no primeiro congresso de Bruxellas, 1885, sendo os estatutos approvados no seguinte, em 1887, em Milão.

Seguiram-se a estes o 3.º em Paris, em 1889; o 4.º em S. Petersburgo, em 1892; o 5.º em Londres, em 1895; o 6.º em Paris, em 1900; o 7.º em Washington, em 1905; e o 8.º em Berne, em 1910.

N'esse se resolveu que o 9.º seria em Berlim, em 1915, pelo facto da Allemanha e a Austria-Hungria, que até á 7.ª sessão não haviam querido fazer parte da Associação por a considerar uma rival da sua *Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen*; mas veio a guerra e tudo transtornou.

A invasão da Belgica pelos allemães e as medidas tomadas por estes, fizeram paralisar a actividade da Associação durante os cinco annos que ella durou. Restabelecida a paz a Associação foi considerada em sequestro, porque uma parte dos seus haveres pertencia a membros dos imperios centraes, sendo ordenada a dissolução e a liquidação da sociedade; em virtude do que os haveres d'esta foram passados á nova Associação constituída pelos membros effectivos de 35 paizes, denominando-a "Associação Internacional de Caminhos de Ferro". A parte pertencente aos caminhos de ferro russos foi depositada n'um banco, esperando o fim das perturbações que assolam o paiz.

Como primeiras manifestações da sua actividade, a direcção restabeleceu, em julho de 1919, a publicação do Boletim, e resolveu que a 9.ª sessão do congresso se realice em abril de 1922 em Roma, com o que o governo italiano está conforme.

A Associação compõe-se, hoje, de 260 administrações, com uma extensão de 366.431 kilometros, tendo, em 1904, inscriptas 350 com 442.179 kilometros, redução devida a que sahiram d'ella a Austria-Hungria, com 17 administrações, substituidas por 1 da Tcheco-Slovaquia, 46 da Russia, 4 da Turquia, 7 da Italia, 7 da Gran-Bretanha, etc., compensada a differença total, em parte, pelo augmento d'outros paizes, como a Argentina, a França, a Suecia, etc.

Portugal e colonias manteve o seu numero de participantes com 5 admnistrações, augmentando a kilometragem, de 2.844 para 3.821 kilometros.

O sr. Colson termina o seu interessante relatorio pondo em evidencia que, para que a Associação progrida, é necessario que a extensão do seu campo de acção não seja reduzida sendo o interesse de todos os caminhos de ferro do globo que todas as administrações adherentes n'ella se conservem e que as dos paizes participantes que não são membros da Associação n'ella se façam inscrever, ou reinscrever.

Do nosso paiz faltam só a Companhia do Valle do Vouga, a do Porto a Famalicão e a de Guimarães.

Historias de cambios

Agora, que tanto se falla em cambios vem a proposito um relato que um celebre escriptor hungaro, Andreas Latzkó, faz n'um jornal do seu paiz.

Conta elle que a ultima noite que passou em Zurich dormiu n'um pequeno quarto n'um modesto hotel pelo qual pagou 12 francos suissos. No dia seguinte foi para Munich onde, n'um hotel elegante, pagou por dois bons quartos, para si e esposa, com casa de banho e hospedagem completa para os dois, 60 marcos, ou seja 4,80 francos suissos; 40 por cento apenas do que pagára só pelo quarto pequeno na Suissa.

D'ahi seguiram para Salzburgo, na Austria, onde tambem occupou dois bellos quartos, com pensão completa e excellente, por 150 corôas; e como a corôa vale hoje 1 centesimo de franco suiso veio a pagar apenas 1,50 francos suissos, isto é, a oitava parte do preço do quarto só, em Zurich.

A um outro viajante que fez o mesmo percurso succedeu o mesmo.

Ao sahir de Zurich comprou um frango assado, para a viagem, que lhe custou 16 francos. N'um hotel em Munich comeu outro frango, igual, pouco mais ou menos, por 35 marcos, e na Austria outro, por 50 corôas.

Reduzidos os dois primeiros preços á unidade frango quer dizer que o preço porque pagou o galinaceo assado em Munich lhe chegava para comer 7 frangos na Austria, e pelo preço por que pagou o primeiro na Suissa podia comer na Austria 32 frangos!

Para o leitor que queira entreter-se a conferir estes preços ou a fazer com estes cambios mirabolantes combinações, dir-lhe-hemos que o cambio actual do franco suiso, entre nós, regula por 1\$30 esc., o do marco 0,11 centavos e a corôa austriaca uns 18 reis.

Na provincia d'Angola

Importantes obras de fomento

Segundo *O Independente*, de Loanda, vão ter immediata realisação, estando quasi todas asseguradas por contractos já feclhados ou em caminho de realisação pratica, as seguintes obras de fomento da Provincia:

a) Construcção da 1.ª secção das obras do porto de Loanda, dentro do prazo de 3 annos, pela casa Griffiths, comprehendendo o *caes acostavel* na Ilha, a *ligação ferroviaria* definitiva com a estação central de Loanda e o complemento do *caes de cabotagem*;

b) Rectificação, variantes e renovação do caminho de ferro de Loanda, pela Companhia Geral de Construcções, dentro do prazo de 2 annos;

c) Consolidação da antiga linha de Ambaca, empregando 200.000 travessas, com o respectivo material de fixação e o seu aprovisionamento com 6 locomo-

tivas "Henschel", 2-8-2 e 100 wagons «J.», o que deve realizar-se dentro de seis mezes;

d) Construcção de 40 casas de habitação, em Loanda, em dois blocos, dentro do prazo de um anno, segundo contractos assignados;

e) Estabelecimento dos Serviços Urbanos na cidade de Loanda, envolvendo toda a acção do Estado e do Municipio dentro da area urbana;

f) Prolongamento do caminho de ferro de Loanda: para nordeste (Tembo-Aluma) e para Leste (Saurimo), á razão de 100 kilometros de avanço annual, em contracto feito com o Banco Colonial Portuguez, pela sua repartição technica;

g) Prolongamento do ramal do Golungo Alto, a caminho do Encoge, adjudicado a M. Paes de Almeida, até ao rio Zenza, em Cariata, dentro do prazo de um anno, segundo contracto firmado e em execução, estando encomendados 50 kilometros de linha definitiva;

h) Construcção da 1.ª secção das obras do porto do Lobito, principalmente constituida pelo caes acostavel, na extensão aproximada de 1.000 metros, incluindo a parte correspondente á companhia do C. F. B., adjudicada á casa Pauling, cujos engenheiros devem ter chegado ao Lobito em maio, já com projecto de execução preparado;

i) Construcção do troço da linha ferrea Lubango-Chibia, dentro do prazo de um anno, pela mesma Companhia, estando já encomendados 100 kilometros de via completa para a extensão Humbia-Lubango-Chibia;

j) Construcção das obras de arte definitivas que faltam nas estradas Caconda-Quipungo-Lubango; Lubango-Chibia-Gambos, com o ramal da Huila e Lubango-Humpata, incluindo pavimentação rigorosa; trabalhos adjudicados a Venancio Guimarães & C.ª;

k) Complemento immediato da rede de viação ordinaria dos districtos do Congo e Cuanza Norte, por tres brigadas de administração directa, para o que já se encontra em Loanda e em viagem o respectivo pessoal dirigente e as precisas ferramentas, bem como encomendado o cimento necessario á execução das obras de arte.



Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Relatorio do Conselho de Administração e parecer do Conselho Fiscal, do exercicio de 1920, apresentado á assembleia geral de accionistas de 30 de junho da 1920.

SENHORES:

Em cumprimento do que preceituam os nossos Estatutos vem o Conselho de Administração expôr os actos da sua gerencia no exercicio que findou em 31 de dezembro de 1920, vigesimo-sexto depois do Convenio de 4 de maio de 1894.

Na exposição dos factos seguir-se-ha a ordem seguinte:

- 1.º - Estabelecimento e Diversos.
- 2.º - Resultados da exploração.
- 3.º - Factos geraes.
- 4.º - Caixa de Reformas e Pensões.

PRIMEIRA PARTE

Estabelecimento e Diversos

Estabelecimento

O saldor devedor d'esta conta em 31 de dezembro de 1919 era de..... 64.858.769\$00
Em 1920 teve o seguinte movimento:

a debito:

Despesa feita com Novas Construcções e Trabalhos Complementares..... 320.844\$48

Saldo devedor do «Estabelecimento» em 31 de dezembro de 1920..... 65.179.613\$48

Material Circulante

O inventario do Material Circulante era representado em 31 de dezembro de 1919, por..... 6.310.603\$09

Em 1920 teve o seguinte movimento:

a debito:

Despesa feita com a aquisição e diversas modificações no material circulante..... 1.997.590\$51

Valor do inventario em 31 de dezembro de 1920 8.308.193\$60

Mobilia, Utensilios e Ferramenta

O inventario de Mobilia, Utensilios e Ferramentas, era representado em 31 de dezembro de 1919, por..... 1.276.576\$04

Em 1920 teve o seguinte movimento:

a debito:

Acquisição de mobilia, utensilios e ferramentas diversas..... 208.604\$09

a credito:

Baixa no inventario, por inutilização de diferentes artigos..... 3.012\$11 205.591\$98

Valor do inventario em 31 de dezembro de 1920 1.482.168\$02

Subsidio Necessario da Exploração ao Estabelecimento

O saldo credor em 31 dezembro de 1919, era de 9.965.086\$80
Em 1920 foi augmentado da importancia das despesas feitas com:

Novas Construcções, Trabalhos Complementares e outros.... 320.844\$48

Material Circulante..... 1.997.590\$51

Mobilia, Utensilios e Ferramentas..... 208.604\$08 2.527.039\$08

o que o elevou em 31 de dezembro de 1920 a.... 12.492.125\$88

Reservas (sua applicação)

Extraordinaria:

Obrigações d'esta Companhia, privilegiadas de 1.º grau:

de 3 %	9 942	} 10.210 titulos
de 3 % «Beira Baixa».	44	
de 4 %	56	
de 4 1/2 %	668	

Por memoria

Especial:

Carteira - Titulos:

7.493 Acções da Sociedade de Madrid-Caceres-Portugal	} Existencia em 31 de dezembro de 1920
1.120 Titulos de Fundador, da nossa Companhia... ..	
1.300 Obrigações da Companhia de Aleanena... ..	
500 Acções do Banco Lusitano (uma cautela).	
2.100 Obrigações da Companhia do Mondego.....	

Por memoria

Immoveis:

Predios urbanos e terrenos, nas linhas Urbana e de Lisboa a Cintra e Torres Vedras..... Por memoria

Reserva metallica:

Existencia em 31 de dezembro de 1920:

£ 66.666-13-4, ao par..... 300.000\$00
-Parte liquida, conforme o n.º 2.º do art. 63.º dos Estatutos.

(Continua)

Fitas para machinas

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

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

A' venda n'esta Redacção:

(Rua da Horta Secca, 7, 1.º=Lisboa



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta Serviço de Títulos

São prevenidos os portadores d'obrigações d'esta Companhia de que, a partir de 30 do corrente mez, será pago o coupon n.º 33, relativo ao 1.º semestre do corrente anno, das obrigações privilegiadas do 1.º grau, á razão de Frs : 6,60, cada, liquido d'impostos em França.

Esse pagamento realizar-se-ha : em Paris, no Comptoir National d'Escompte, 14, Rue Bergère; em Lisboa, na Casa Henry Burnay & C.ª, 10, Rua dos Fanqueiros; e no Porto, no Banco Aliança.

Os pagamentos em Portugal serão feitos ao cambio de compra do cheque sobre Paris que vigorar no dia da apresentação do coupon e com isenção do imposto de rendimento, nos termos do art.º 5 da lei de 29 de Julho de 1899 e decreto de 24 d'Outubro de 1905.

Lisboa, 13 de Junho de 1921.

Pelo Conselho d'Administração
O Administrador

A. J. Simões d'Almeida.

BOLETIM COMMERCIAL E FINNCEIRO

Lisboa, 28 de Junho de 1921.

O grande assumpto do dia continua a ser o dos cambios, embora para os politicos seja o das eleições, do que sahirá inevitavelmente um Congresso tão respeitavel, tão sabio e tão reformador do paiz como aquelle que, depois de dois annos de inconsciencias, de inercias e cumplicidades graves, foi dissolvido por inutil e nefasto.

Os cambios tem estado em oscilações. Depois de ter estado em volta de 9 a divisa Londres, baixou á casa dos 7, pelas machinações dos baixistas, que empregaram as maiores balelas e esforços titanicos para impedir a valorisação do escudo. Mas veio tambem a reacção inevitavel e o preço da libra voltou a crescer e a aproximar mais de 9 a mencionada cotação, sendo de esperar que vá subindo rapidamente para 12 pelas razões que indicámos nos numeros anteriores. Os recursos de que o Governo disporá pelo credito de 50 milhões de dollars e pelas reparações allemãs, para não fallarmos de outras, collocam-no em condições de poder intervir fortemente no mercado para provocar a valorisação progressiva da nossa moeda como é indispensavel. Já é uma circumstancia poderosa conducente a este resultado o não ter o thesouro necessidade de recorrer á praça para a compra de cambios avultados com destino aos seus maiores pagamentos externos.

O Governo do Brasil acaba de considerar extintos os privilegios concedidos anteriormente á Agencia Financial do Governo Portuguez no Rio de Janeiro. Allegou principalmente que, tendo este Governo passado a sua concessão para o Banco Portuguez do Brasil em 1916, ella caducasse virtualmente, pois fóra feita apenas para ser usada directamente pelo nosso Governo. A circumstancia de só dois annos depois invocar-se aquelle facto de 1919 para a denuncia de que se trata, obriga o espirito a sérias reflexões. Porque se fez isto na occasião em que o Banco Portuguez do Brasil, por decisão dos nossos Poderes Publicos, ia deixar de ter na sua mão a nossa Agencia Financial? Que elementos promoveriam junto do Governo Brasileiro a denuncia de concessão feita ao Governo Portuguez?

Em todo o caso o que resalta mais em tudo isto é que não se devia ter feito a concessão que se fez em 1919 no Banco Portuguez do Brasil. O Estado, por si mesmo, ou por qualquer entidade official que a representasse por ser elle o seu creador, como, por exemplo, a Caixa Geral de Depositos, é que devia exercer os serviços da Agencia.

Ainda ha mais uma circumstancia grave que nos ia esquecendo frizar. A denuncia do Governo Brasileiro vem quando o nosso Governo mandara ao Brasil um alto funcionario para fazer um rigoso inquerito ao modo como funcionou a Agencia enquanto se achou administrada de facto pelo Banco Portuguez do Brasil. Querer-se-ia impedir isto, e promover-se-ia a denuncia para tal effeito? E' claro que a syndicancia pode ser sempre effectuada e é de esperar que o nosso Governo a leve por diante, com mais empenho do que nunca.

O Governo fez distribuir pelo paiz um manifesto eleitoral em

que apresenta finalmente o seu programma que é todo de fomento como o de todos os governos passados e futuros. Como o fomento é impossivel sem dinheiro ou credito, e como em si mesmo a situação financeira está esmagando o paiz, vamos reproduzir a parte do programma que se refere propriamente ao campo de acção especial do Sr. Barros Queiroz.

«1.º—Redução de despesas:

«a)—Suprimindo-se os serviços dispensaveis; suspendendo-se os adiveis; reduzindo-se os imprescindiveis; limitando-se os quadros do funcionalismo ao estritamente necessario para a execução dos serviços subsistentes e fixando as condições de vida do pessoal que ficar adido aos quadros; constituindo-se um quadro geral de adidos a todos os serviços; prohibindo-se a nomeação de novos funcionarios enquanto houver adidos e remunerando-se, condignamente, os funcionarios subsistentes;

«b)—Remodelando-se os serviços do exercito, mantendo-se e aperfeçoando-se a sua estrutura miliciana; reduzindo-se os quadros permanentes, em harmonia com as necessidades organicas; aproveitando o excesso dos quadros, para os serviços do fomento da riqueza nacional, quer na metropole, quer nas colonias;

«c)—Remodelando-se a marinha de guerra no sentido de tornal-a util ao paiz e ás colonias, com menor dispendio; creando-se um arsenal de marinha para construcções e reparações de embarcações de guerra e de commercio, industrializando-se a sua construcção e exploração;

«d)—Remodelando-se os serviços de obras publicas do Estado a simples elaboradores de projectos, de cadernos de encargos, de orçamentos das obras a realizar e a fiscalisadores das mesmas obras, que só deverão ser feitas por empreiteiros.

«2.º—Creação de receitas:

«a)—Pela remodelação do actual systema de impostos directos creando-se o imposto geral sobre os rendimentos, em substituição das contribuições predial, rustica e urbana, industrial, de seguros, imposto de rendimento, decima de juros e sumptuaria, tomando-se por base, n'uns casos, o rendimento verificado, e noutros o rendimento presumido por indicadores; divisão do imposto devido pelos commerciantes, industriais e proprietarios em duas partes: uma prévia e outra após a gestão; sendo a prévia paga contra a entrega de um bilhete de identidade do contribuinte, sem a apresentação do qual não poderão ser praticados certos actos;

«b)—Pela remodelação do importo do real de agua, simplificando a sua cobrança e fiscalisação;

«c)—Pela remodelação do imposto do selo, alargando a sua incidencia, agravando taxas e simplificando a sua cobrança;

«d)—Pela remodelação da contribuição de registo, agravando-se as taxas, mas protegendo a successão directa e favorecendo os conjuges;

«e)—Pela remodelação do actual systema da cobrança de impostos em transportes e de escrituração de bilhetes concedidos pelas empresas ferroviarias.

«3.º—Divida pública;

«a)—Conversão de toda a divida interna, com juro elevado e sem prejuizo dos seus actuaes portadores, em divida amortisavel;

«b)—Lançamento de empréstimos para consolidação da divida fluctuante, para cobertura de déficits e para a realização de obras de fomento da riqueza nacional;

«c)—Abertura de créditos no estrangeiro a praso largo, para a compra de generos e productos que sejam indispensaveis para a vida da nação, enquanto se realisam as obras necessarias para o fomento da riqueza nacional;

«d)—Fixação da parte da divida actual que foi empregada em beneficio das colonias, e determinação da responsabilidade das mesmas colonias em relação a ella.»

Que podemos pensar diante deste programma? Digamos rapidamente, com toda a franqueza, o que nos parece indispensavel observar.

Já é um facto grave o Governo apresentar um programma de effeitos scenicos sem o acompanhar da exposição sincera, clara e completa do estado das finanças publicas e do commercio externo do paiz, o que é necessario conhecer para a apreciação de um plano governativo. O sr. Barros Queiroz foi um dos quaes sempre pediu que se desse a conhecer a situação nacional. Mas agora continua no caminho da exultação em que vieram os outros Governos, precisamente para que se não saiba o que foi a sua desgraçada administração. O que é preciso é fazer eleições e para isto não se deve dizer cousas tragicas e escuras.

O Governo indica o seu proposito de fazer reduções nas despesas. Todos os Governos anteriores fizeram tal declaração. Todos elles as augmentaram gravissimamente. Nenhum d'elles, poudé proceder de outro modo, porque sahiam todos dos partidos que tem absoluta necessidade de se aguentar a si e aos seus por meio da desgraça publica. Inevitavelmente ha de succeder que o Governo actual não possa realizar aquillo que é indispensavel: cortar mais de 150.000 contos nas despesas. Tomar um compromisso de fazer um córte com esta latitude é que podia ser tido em certa consideração publica, uma vez que a simples promessa generica de que se vai para a boa administração moralisadora

SOCIEDAD ESPAÑOLA
DE CONSTRUCCIONES

BABCOCK & WILCOX

SÉDE PRINCIPAL: ERCILLA N.º 28

BILBAU

Filial para Portugal e as Colonias — Praça dos Restauradores, 78, 1.º — LISBOA

Caldeiras
Aquo-
Tubulares
para usos
Terrestres
e Maritimos

Locomotivas

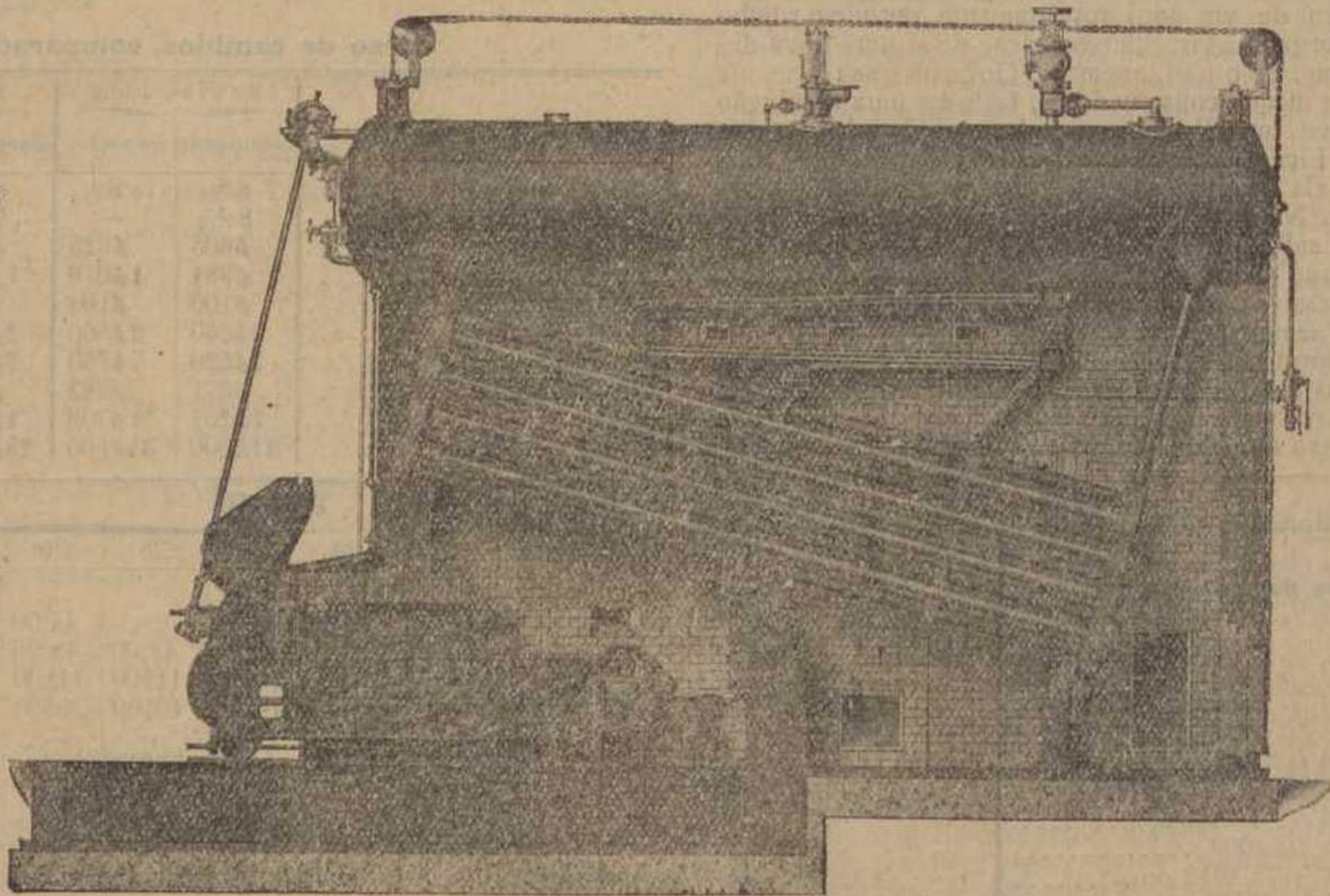
Guindastes
electricos
e de vapor

Bombas
de vapor
horizontaes
e verticaes
systema

«WEIR.»

Bombas
tnerifugas
«DRYSDALE.»

Fornalhas
automaticas



Sobre aque-
cedores
de vapor

Purificado-
res d'agua

Chaminés
de aço

Economisa-
dores de
combustivel

Queimado-
res de oleo

Aparelhos
para a
combustão
de carvões
pulverizados

Tubagem
para todos
os effeitos

CALDEIRA «BABCOCK & WILCOX» TYPO TERRESTRE, MUNIDA DE SOBREAQUECEDOR E FORNALHA AUTOMÁTICA

Freios para caminhos de ferro a vapor e electricos

Amortecedores de choques para os ganchos de engate dos caminhos de ferro

WESTINGHOUSE

ÉTABLISSEMENTS DE FREINVILLE

SÉVRAN (S. & O.) FRANÇA

POS DE KEATING

MATAM

MORTOS TODOS MORTOS

EDRMIIGAS BARATAS PERCEMEJUS POLIGAS TRACAS

DEPOSITO PARA REVENDA
103, Rua dos Fanqueiros, 11
TEL. C. 1717 LISBOA.

OLYMPIA

MATINÉES ELEGANTES
todos os dias as 2 horas

RENDEZ-VOUS MUNDANO

O grande successo

A NOVA AURORA

(Ou as aventuras de Cheri-Bibi)

BERLINER MASCHINENBAU A. G. VORMALS L. SCHWARTZKOPFF**BERLIM****FUNDADA EM 1852****6.000 OPERARIOS**

LOCOMOTIVAS de todos os generos e para todas as larguras de vias
LOCOMOTIVAS de vapor sobreaquecido. **LOCOMOTIVAS** electricas.

Installações completas de caminços de ferro
pelo ar comprimido, para minas

JULIUS PINTSCH**BERLIN**

Illuminação electrica ou pelo gaz acetylene para gares e vagões
Faroes e boias luminosas

Unicos Representantes: ESTABELECIMENTOS HEROLD, L.^{DA}

LISBOA — Rua da Prata, 14

BORGES & IRMÃO**BANQUEIROS****LISBOA — PORTO — RIO DE JANEIRO**

Compram e vendem cambiaes, papeis de credito nacionaes e estrangeiros, coupons, notas
moedas de todos os paizes e quaesquer outros titulos de credito.

Descontam letras sobre o paiz e estrangeiro

Ordens telegraphicas para compra e venda de papeis de credito e outras quaesquer operações de bolsa.

Sacam e fornecem cartas de credito sobre todas as praças do mundo

Recebem dinheiro á ordem e a prazo. — Ordens telegraphicas para abertura de creditos

AGENCIA DE LISBOA

35 a 38, Praça do Municipio — Largo de S. Julião, 1 a 7

Endereço telegraphico: BORGIMÃO — Numero Telephonico, 611

Secção Maritima: Largo de S. Julião, 7 — Endereço telegraphico: STEAMSHIP

ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY



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

Os vapores tem magnificas accommodações para passageiros. Nos preços das passagens include-se vinho de pasto, comida á portugueza cama, roupa, proprias a creados e outras despesas. Para carga e passagens trata-se com os

AGENTES EM LISBOA: JAMES RAWES & C.^a — Rua do Corpo Santo, 47, 1.^o
NO PORTO: TAIT & Co. — Rua dos Inglezes, 23, 1.^o

J. T. Pinto Vasconcellos Lim.^{da}

Agentes da Norwegian Steamships Line Standard

Carreiras regulares para Londres, Liverpool, Havre, Rouen, Anvers, Amsterdam, Rotterdam, Hamburgo, Dantzig e outros portos do Mediterraneo.

LISBOA — Caes do Sodre, 52 — Tel. 5140 e 5141

PORTO — 52, Rua do Bomjardim — Tel. 746

Vapores a sair do porto de Lisboa

<p>Anvers e Bordeus Vapor belga SYRIER. Sairá a 5 de Julho. Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. dos Fanqueiros, 10.</p>	<p>Las Palmas, Rio de Janeiro, Santos Montevideo e Buenos Aires Vapor hollandez LIMBURGIA Sairá a 4 de Julho. Agentes, Orey, Antunes & C.^a, P. Duque da Terceira, 4, 1.^o</p>	<p>New York Vapor americano ABSA-ROKA. Sairá a 6 de Julho. Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. dos Fanqueiros, 10.</p>
<p>Bordeus C vapor francez MASSILIA. Sairá a 1 de Junho. Agentes, Orey, Antunes & C. Lt. P. Duque da Terceira, 4, 1.^o</p>	<p>Liverpool Vapor inglez, DEMERARA. Sairá a 3 de Julho. Agentes, James Rawes & C.^a, Mala Real Ingleza, R. do Corpo Santo, 47</p>	<p>Pará e Ceará Vapor inglez ALBAN. Sairá a 12 de Julho. Agentes, Garland Laidley & C.^a, T. do Corpo Santo, 10, 2.^o</p>
<p>Brazil Vapor inglez DESEADO. Sairá a 3 de Julho. Agentes, James Rawes & C.^a, Mala Real Ingleza, R. do Corpo Santo, 47</p>	<p>Londres e Rouen Vapor norueguez PAN. Sairá a 15 de Julho. Agentes, Pinto de Vasconcellos Lt. Caes do Sodre, 52</p>	<p>Southampton Vapor inglez ARAGUAYA. Sairá a 13 de Julho. Agentes, James Rawes & C.^a, Mala Real Ingleza, R. do Corpo Santo, 47.</p>
<p>Brazil Vapor inglez ARLANZA. Sairá a 12 de Julho. Agentes, James Rawes & C.^a, Mala Real Ingleza, R. do Corpo Santo, 47</p>	<p>Madeira e Açores Vapor portueuz FUNCHAL. Sairá a 5 de Julho. Empresa Insulana de Navegação, C. Sodre, 81, 2.^o</p>	<p>Todos os portos da escala Vapor portueuz AFRICA. Sairá a 7 de Julho. Companhia Nacional de Navegação, Rua do Commercio.</p>
<p>Funchal, Pernambuco, Rio de Janeiro, Santos e Rio Grande do Sul Vapor brasileiro CUYABÁ. Sairá a 2 de Julho. Agentes, Pinto & Sotto Ma or Rua do Ouro, 24.</p>	<p>Madeira e Canarias Vapor inglez ARDEULA. Sairá a 15 de Julho. Agentes, Garland Laidley & C.^a, T. do Corpo Santo, 10, 2.^o</p>	<p>Vigo, Plymouth, Boulogne e Amsterdam Vapor hollandez BRABANTIA. Sairá a 3 de Julho. Agentes, Orey, Antunes & C.^a, P. Duque da Terceira, 4, 1.^o</p>
<p>Indias Holandezas Vapor hollandez BONDOWOSO. Sairá a 13 de Julho. Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. dos Fanqueiros, 10</p>	<p>Marselha Vapor francez ASIA. Sairá a 13 de Julho. Agentes, Orey, Antunes & C.^a, Lt. P. Duque da Terceira, 4, 1.^o</p>	

VAGO