

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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

Proprietario-director — L. DE MENDONÇA E COSTA

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

15.º do 35.º anno LISBOA, 1 de Agosto de 1922 Numero 831

SUMMARIO

O Congresso Internacional dos caminhos de Ferro, (Continuação), por J. Fernando de Souza.....	169
Derrocada sem fim, por Quirino de Jesus.....	172
Carta de Paris, por Guerra Maio.....	175
Res Bibliophilos.....	176
A Companhia de M. C. P. e do Oeste de Hespanha em 1921.....	176
A Linha de Medina a Salamanca em 1921.....	177
Portimão a Lagos.....	177
Linhas Portuguezas.....	178
Parte Financeira:	
Bollettin Commercial e Financeiro.....	178
Cotações.....	179
Vapores.....	180

O Congresso Internacional de Caminhos de Ferro

Questão II — A conservação e vigilancia da via

A segunda questão submettida ao exame do Congresso era a da conservação e vigilancia da via. Seriam estudadas as providencias para a organização economica d'esses serviços, tendo em conta o augmento do trafego e da velocidade, assim como a elevação dos salarios e dos preços de materiaes; o emprego de aparelhos mechanicos; os resultados obtidos.

Quatro relatorios foram consagrados ao exame do assumpto: n.º 1 por M. *Epes Randolph*, presidente da Companhia de *Southern Pacific Railroad* do Mexico; o n.º 2 de M. *Chas. Brown*, concernente á Grã-Bretanha; o n.º 3, de M. *Earl Stimson*, relativo á America; o n.º 4 de M. *Joseph Barbieri*, que se occupa de todos os paizes com excepção d'aquelles dois.

O relatorio n.º 1 fôra redigido em 1914. Começa por observar que nos caminhos de ferro americanos a conservação da via representa 20 % das despesas de exploração. Apesar de todas as modificações de typos de via as despesas de conservação não diminuíram desde 1900, antes augmentaram em media 40 %. Poucas modificações soffreram desde então os resultados da conservação.

A administração dos caminhos de ferro americanos divide-se em trez grandes serviços: *Contabilidade, Serviço Commercial, e Exploração.*

O serviço commercial corresponde ao nosso serviço do trafego. A contabilidade abrange naturalmente a fiscalização das receitas. O serviço de exploração subdivide-se em trez outros: *transportes (movimento), tracção e via.*

O serviço da exploração está a cargo de divisões com inspectores geraes, inspectores divisionarios, chefes de secção e de districto.

Um engenheiro divisionario da via tem a seu cargo de 160 a 1.125^{km} de linha, o que reduzido a kilo-

metros de via simples representa 375 a 2.900^{km}. O chefe de secção tem 137 a 274^{km}. Os chefes de districto tem 3 a 19^{km}. O relator recommenda a extensão de 13^{km}.

O emprego de vagões automoveis com motor de gasolina em substituição das dresinas permite a maior extensão das secções nas linhas que não tenham circulação muito intensa.

Recomenda ainda o relatorio o emprego de um homem por milha (1.609^m) de via de circulação. Alem d'isso, para trabalhos importantes, chamam-se auxiliares, que não devem formar brigadas muito numerosas, não indo alem de 30 a 50 homens.

Os chefes de secção devem visitar cada semana uma parte da via de modo que percorram toda a sua circunscricção pelo menos trez vezes por mez.

Essa inspecção deve ser feita a pé ou em velocipede ou automovel, não sendo supprida pela viagem nos comboios. O chefe de districto deve percorre-lo pelo menos uma vez por semana.

Em cada districto ha um cantoneiro mais graduado que vigia a linha e faz de passagem pequenas reparações,

Os chefes de districto registam o tempo de presença do seu pessoal, e os materiaes recebidos, consumidos, levantados e expedidos de modo que se saiba no fim do mez o material existente.

Preconisa o relatorio um armazem de divisão para o material de via, tendo um chefe privativo. O melhor systema de distribuição de material é por comboios especiaes acompanhados pelo inspector da via e outros funcionarios superiores da divisão.

E' posta em duvida a vantagem do systema de tarefas applicado aos trabalhos na via.

Um meio eficaz de realizar economias é o emprego de utensilios e machinismos especiaes, como vagões especiaes para balastro descarregando pelo fundo e pelos lados, que possam adaptar-se tambem ao trafego ordinario.

Machinas e gruas escavadoras para drenagem, limpeza de trincheiras, carga e descarga de materiaes, a que o relator chama grua escavadora e de utilidade geral, servindo como pá a vapor, colher de Priesteman, manobra de objectos pesados com um cadernal, etc.; machinas de furar as travessas para colocação dos tirafundos e para os aparafusar.

E' preconizada uma organização especial para o ensaio methodico de novos aparelhos e utensilios.

Na conclusão, ao augmento de custo do material e mão de obra junta o relator, como causa de maior despeza de conservação, a falta de fiscalização rigorosa e de atenção ao rendimento e economia dos methodos d'execução.

O relatorio contem desenhos de vagões e gruas propostas.

O relatorio n.º 2 refere que se dirigiu o questionario a 44 caminhos de ferro de Inglaterra e seus dominios, tendo-se recebido resposta de 28 da Grã-Bretanha e Irlanda, representando 33.171^{km} de linha com 81.178^{km} de vias principaes e accessorias, de 9 administrações indianas com 38.880^{km} de linhas e 50.571^{km} de via, e de 5 da Africa Central, Australia e Nova Zelandia com 34.560^{km} de linhas e 41.185^{km} de vias.

Todas as linhas da Grã-Bretanha e Irlanda empregam o carril *Bull-headed*, dupla cabeça dissymetrica e cochim. Só n'uma extensão de 1.017^{km} se encontra o carril *Vignoles* e em 2.098^{km} apenas em ramaes.

Na India ha 15.055^{km} de vias com o carril *Vignoles*, que é usado em todas as de Africa e Oceania. Tem crescido o numero de travessas e melhorado a qualidade do balastro.

O serviço da via tem em cada linha um enge-

nheiro-chefe com um adjunto, tendo ás ordens engenheiros de divisão com a media de 400^{km} de linha e 720^{km} de vias.

Nas linhas menos importantes, indo até 1.125^{km} de extensão de vias, não ha engenheiros divisionarios.

Estes teem cada um sob as suas ordens um inspector principal, que dirige os inspectores ordinarios tendo a seu cargo em media 100^{km} de vias. N'algumas linhas ha sub-inspectores.

A periodicidade das visitas dos inspectores varia bastante com a extensão das secções. O relator pronuncia-se pelo intervalo minimo de um mez para as visitas a pé e uma semana para as feitas em dresina.

Cada inspecção é dividida em cantões de 1600^m a 6 400^m. Cada cantão tem um capataz com um auxiliar e 2 a 5 assentadores. A media geral é 0,78 homens por kilometro, indo de 1,15 nas linhas de circulação muito intensa e 0,385 nas de pouco movimento. A visita do capataz é feita duas vezes por dia nas linhas inglezas e uma nas coloniaes.

A renovação da via é assegurada por brigadas especiaes, constituídas por um nucleo permanente de operarios, a que se juntam na ocasião os auxiliares precisos.

Na maior parte das companhias distribuem-se os materiaes ao longo da linha, prevendo-se á completa substituição dos elementos.

A elevação dos salarios de 1900 para 1920 foi de 180 a 300 % e o mesmo na de preços de materiaes.

Nos caminhos de ferro coloniaes o augmento foi apenas de 75 a 98 %.

Certas companhias teem adoptado carris de aços especiaes nos pontos de forte desgaste. Procuram outras empregar aparelhos mechanicos em mais largas proporções. Tambem se teem empregado telephones portateis que aproveitam as linhas telegraphicas e põem o pessoal que trabalha n'uma grande reparação em ligação com os postos de segurança mais proximos e reduzem ao minimo as interrupções de trabalho.

O emprego de vagões descarregando o balastro pelo fundo e transportando 6 a 25 toneladas dá bons resultados.

Os comboios de balastro compõem-se de 20 a 30 vagões com um furgão em cada extremo.

Procura-se actualmente nas linhas inglezas reduzir a despeza o mais possivel, para o que se preconisa o agrupamento temporario dos pequenos partidos para os trabalhos de reparação.

O relatorio n.º 3 vem completar o n.º 1 que já analysámos.

As despezas de conservação em 1920 excedem em mais de 200 %, as de 1914.

E' regra constante o emprego de brigadas especiaes para os grandes trabalhos de renovação e outros, que não pertencem á conservação quotidiana.

São, em geral, compostas de homens pouco experientes, a que é preciso dar bons capatazes, um por 20 a 25 homens.

A visita da linha é cada vez mais frequente e rigorosa.

Quanto á despeza, a mão de obra representa hoje 60 % da despeza total de conservação; é por isso que hoje se procura realizar n'ella as maximas economias. Faz-se com particular cuidado o recrutamento do pessoal, augmentam-se as comodidades proporcionadas, organisando alojamentos volantes installados em carruagens velhas, tendo camas, lavatorios, refeitorios e cosinha e sendo a alimentação contractada com uma empresa.

Estuda-se um methodo de direcção scientifica de

trabalhos consistindo na repartição racional do pessoal e fixação das funções e modo de trabalhar de cada agente, vigilancia mais rigorosa e premios que estimulem a producção.

Estabelecem-se as equivalencias, em extensão, de cada via especial e pontos criticos das linhas com a via geral, obtendo-se assim o comprimento kilometrico equivalente para a repartição do pessoal.

Chegou-se ás seguintes percentagens de cada parte dos trabalhos :

Plataformas	5
Travessas.....	14
Balastro	15
Carris e material meudo	12
Alinhamento, nivelamento e conservação de largura.....	50
Dependencias, terrenos, etc	4
Total.....	100

Procura-se methodisar o mais possivel os trabalhos, fixando o tempo normal para cada elemento dos trabalhos. Chega-se a determinar o numero normal de travessas a substituir em 10 horas em cada especie de balastro: 8 no de brita, 14 no de saibro ou de escorias. Dão-se instrucções minuciosas aos capatazes.

No começo de cada anno fixam-se os trabalhos que teem de ser feitos, reduzindo a grafico a sua designação.

Preparam-se depois successivamente folhas mensaes. Poucos dias antes do fim do mez o engenheiro reúne os inspectores e assenta no programa para o mez seguinte; os trabalhos são mencionados no graphico.

A organização-tipo e os methodos-typos de trabalho dão logar a consideraveis economias de mão de obra. Os premios ao pessoal dão tambem bons resultados. Recorre-se finalmente quanto possivel aos meios mechanicos de acção.

O relatorio n.º 4 baseia-se nas respostas de 17 administrações das 24 ouvidas em diversos paizes, com excepção das de lingua ingleza.

Em geral o serviço independente da via é dividido em secções e districtos.

O *Midi* tem divisões de 500 a 1.300^{km}, secções de 60 a 300^{km} e sub-secções e districtos de 10 a 90.

Em varias administrações se estuda a remodelação d'essas divisões, supprimindo as secções.

O relator inclina-se a preferir ao secções de 300^{km} sob a acção directa do chefe do serviço.

Os districtos são divididos em cantões, com o seu partido de numero variavel, com extensão de 4 a 12^{km} e 2 a 12 homens; na Suissa vão de 18 a 31^{km}.

O *P. O.* adoptou para ensaio n'uma linha de fraca circulação cantões de 30^{km} com 10 homens, assegurando o transporte de operarios e material por dresinas.

Algumas companhias confiam a empreiteiros as renovações de via e a revisão geral, recorrendo a pequenos empreiteiros e a cooperativas operarias trabalhando em 10^{km} ou a um empreiteiro dispondo de machinas e occupando-se de 85^{km}. Tambem se tem ensaiado o trabalho por tarefa.

Nas linhas de pequeno trafego ha vantagem em augmentar a extensão do cantão.

A revisão geral em cada anno de um troço da linha é geralmente usada.

Usa-se crivar o balastro no intervallo das travessas aproveitando-se os meudos para levantar a via e repondo se o balastro crivado no seu logar.

As administrações teem adoptado, em geral, dois typos de carril, um mais pesado para as linhas prin-

cipaes e outro mais leve para as ordinarias. Algumas teem um terceiro typo excepcionalmente robusto para os tunneis. Os pesos do 1.º typo variam de 38 a 50^{kg} e os do 2.º de 19 a 38.

Os comprimentos dos carris vão de 11^m a 22^m e nas linhas secundarias de 5,5^m a 22.

As travessas são geralmente de carvalho, pinho ou faia, creosotadas, dando tambem bom resultado as travessas metalicas com o carril Vignole. Todas procuram, quanto possivel, reforçar carris e augmentar o numero de travessas.

Teem-se multiplicado os ensaios para reforçar as juntas, que são o ponto fraco.

Os caminhos de ferro do Estado na Italia ensaiaram uma especie de grelha de beton armado em que assentam as duas travessas da junta na parte correspondente ao carril. Os Caminhos de Ferro Federaes Suissos, teem empregado a junta apoiada sobre duas travessas juxtapostas.

O fornecimento e distribuição dos materiaes e o aproveitamento dos que da via se levantam, são objecto de minuciosos estudos, escolhendo-se cuidadosamente o material usado que ainda seja susceptivel de aproveitamento, trocando os carris-sucata por vigotas ou ferros redondos para beton armado etc.

A perfuração das travessas á machina é objecto de opiniões contradictorias.

Os vagões especiaes para balastro são preconizados, assim como as dresinas ou carros com motor.

Está em estudo o uso das machinas de atacar as travessas, que pode dar excellentes resultados economicos.

A vigilancia sobre a via é exercida por visitas frequentes do pessoal graduado e pela quotidiana de assentadores ou de guardas especiaes, tendo a seu cargo 13 a 16^{km} e podendo aproveitar comboios para o regresso a casa.

Uma questão importante é a da supressão de guardas nas passagens de nivel.

Quando se não possa supprimir a passagem, tornando-a superior ou inferior, pode-se manobrar a barreira a distancia, empregar mulheres, dar de empreitada a vigilancia e deixar sem guardas nem barreiras as passagens que a isso se prestem, cumprindo ao publico precaver-se contra possiveis perigos.

Nas linhas italianas são muito numerosas as passagens n'estas condições. N'essas passagens põem-se postes com indicações bem visiveis.

Quanto aos signaes em plena via, os systemas mechanicos são recomendados pela economia do pessoal a que dão logar.

Em conclusão, não se podem aconselhar as normas que sejam preferiveis, pois variam com as condições de cada rede.

Parece todavia vantajosa a existencia de inspectores especialmente encarregados de fiscalisar a mão de obra auxiliar e a boa utilização dos materiaes levantados; alongar os cantões; agrupar os partidos, dando-lhes meios de transporte rapido e aproveitando machinas. Convem o systema de tarefas e as empreitadas para os trabalhos especiaes, o systema da revisão geral, o recurso a uma via robusta, os armazens centraes com pequenos armazens privativos nas secções.

O pessoal deve ser interessado na economia de materiaes e ferramentas, e utilização dos materiaes levantados.

O systema dos guardas-rondistas parece o mais vantajoso, sendo possivel reduzir o numero das visitas.

A supressão dos guardas nas passagens do nivel é de recomendar, melhorando-se a signalisação.

Na discussão a que se procedeu no Congresso, o Presidente na secção manifestou o desejo de que a discussão versasse especialmente sobre o augmento da extensão dos postos pela fusão dos de pequena extensão para se atingir economias sensiveis,

Mr. Tettelin, do Norte francez, diz em relevo a organização com dresinas automoveis, que permite levar rapidamente o pessoal aos locais onde tem de trabalhar evitando os partidos fixos e que está em ensaio nas pequenas linhas.

M. Quinquet, do P. L. M., referiu ensaios analogos, tendo as dresinas telephones portateis para annunciar a via livre ás estações visinhas. O resultado foi excellente em linhas de pouca circulação, permittindo que a extensão dos cantões fosse a 15 e 18 kilometros com dresinas podendo levar homens e materiaes.

M. Julien, do P. O., deu conta de uma linha secundaria de 54 kilometros dividida em quatro cantões de vigilancia e de conservação tendo estes dresina-automovel para pessoal e material. Estabeleceram-se na linha varios resguardos com postos automoveis. A economia annual é de 1.400 francos por kilometro.

Discutiui-se em seguida a conservação por empreitada. Foram apresentadas indicações favoraveis ao systema.

M. Barbieri, relator, deu conta do bom resultado de aparelhos mechanicos para atacar as travessas, chegando-se a fazer esse trabalho em 100 travessas por hora com uma economia de 25 % sobre o modo ordinario. Essas machinas teem o inconveniente de não poderem ser empregadas senão no trabalho em ponto grande.

A tendencia nas linhas italianas é para o recurso a empresas cooperativas, ás quaes o Estado fornece e distribue o material ao longo da linha e d'ellas recebe o material levantado. Tambem se recorre ao systema de premios que interessem os operarios na economia do trabalho.

Os esclarecimentos prestados por M. Coomber acerca das linhas inglezas são desfavoraveis á empreitada.

Passa-se ao exame do problema da vigilancia.

O Presidente refere que a Belgica poz em vigor depois do armistício as praticas recommendadas no Congresso de S. Petersburgo, realisando uma economia de 3,5 milhões pela supressão de guardas nas passagens de nivel de pouca importancia e 1 milhão reduzindo a visita da linha a uma por dia, sem que houvesse por isso desastres.

M. Pretorian refere que na Rumenia só se guardam as passagens muito importantes. M. Brown dá conta de medida igual applicada em Inglaterra com bom resultado.

M. Barbieri observa que nas linhas de Italia ha 17.000 passagens de nivel; que a introducção do regimen das 8 horas provocou um decreto supprimindo as guardas nas passagens em boas condições de visibilidade, do que já resultou a supressão de guardas em 6.000 passagens.

O numero de visitas foi reduzida a uma por dia com grande economia.

Ensaia-se a signalisação automatica nas passagens importantes em más condições de visibilidade para as poder deixar sem guardas.

Da discussão havida resultaram as seguintes conclusões:

1.ª — A atenção dos engenheiros da via deve ser dirigida para uma estreita vigilancia e fiscalisação methodica do trabalho, utilizando-se, onde fôr possivel, aparelhos mechanicos para realisar economias;

2.^a—Um dos systemas a ensaiar é a fusão em ponto bem escolhido dos pequenos partidos n'um grande com meios rapidos de transporte, facultando maior vigilancia e redução do numero de operarios;

3.^a—A via robusta e bem assente é um factor essencial da conservação economica;

4.^a—O recurso á empreitada não tem o favor de todas as administrações; depende de circumstancias locais;

5.^a—Teem razão de ser as providencias para a melhor utilização dos materiaes levantados da via;

6.^a—As visitas da via devem ser reduzidas a uma por dia e suprimidas até em certas circumstancias;

7.^a—A redução, e suppressão, até de guardas nas passagens permite economias consideraveis nos paizes em que a legislação auctorisa essa suppressão.

A assembléa plenaria rectificou estas conclusões da secção em 27 de abril.

Importa pôr em relevo a importancia da ultima conclusão para o nosso paiz, em que se applica ainda com exagerado rigor o absoluto preceito da guarda das passagens.

E' consideravel a economia que se pode realizar deixando muitas sem guardas. E' a quem transite nas estradas que incumbe o cuidado de se não aventurar a atravessar a linha sem se assegurar de que não corre perigo, tal qual o que succede nas ruas mais frequentadas das grandescidades, onde o perigo é maior.

Ha annos bastou uma informação do governador civil de Aveiro, dada sobre o joelho, para ser agradavel a caciques de aldeia, para ser imposta á Companhia do Vouga a collocação de guardas em 4 passagens sem a minima importancia n'um ramal em que passam por dia dois comboios em cada sentido.

N'este ponto como nos outros teem as administrações materia para uteis reformas, que se impõem na gravissima crise actual.

J. Fernando de Souza



Derrocada sem fim

Ninguem mais do que nós julgou sempre indispensavel um systema de restricções que no plano da salvação nacional tem de acompanhar o ataque de todos os problemas em acção commum. O sr. Portugal Durão porém, voltando-se de repente para o emprego nervoso d'ellas, depois de as ter condemnado, nem o fez com justiça e prudencia. nem as concebe e applica em sábia conjugação com altas providencias necessarias no seu ministerio e n'outros.

Apenas tem a preocupação de impôr á força a confiança nacional, mostrando ter o espirito infinitamente distante da realidade da crise. Como este medico sem preparação especial pode matar o doente, é bom clamar-se ao paiz que olhe bem para toda a situação.

A desconfiança nacional

A desconfiança nacional, a respeito do dia de amanhã, vae levando realmente sempre a queda cambial do escudo muitissimo abaixo do ponto onde o levaria a propria progressão formidavel da nossa ruina publica e privada, ou do ponto de relação onde em qualquer momento se ache o valor decadente da nossa riqueza e da nossa producção, capazes de manter ainda muito mais altas as cotações da nossa moeda, ou mais baixas as do estrangeiro, se aquella desconfiança não arrastasse tudo mais depressa para o abysmo;

a) Directamente, pela depressão dos espiritos e retrahimentos e fugas que ella tende a causar;

b) Indirectamente, pelas posições que os especuladores estabelecem ou fazem variar com ella e com os factos que a podem augmentar ou diminuir.

Se a desconfiança nacional faz directa ou indirectamente desvalorisar o escudo ainda muito além do grau que seria determinado pela situação intrinseca das finanças e da economia nacional, é porque esta mesma situação é realmente muito inferior á que devia existir se houvesse a administração e a vida social necessarias, havendo sempre tendencia para esta desproporção e as suas causas e efeitos se aggravarem com acceleração impressionante.

Concorreram e concorrem para ella, dentro da crise da Europa e do mundo, especialmente os factos seguintes:

Desordem administrativa geral

1.^o—Os graves erros e vicios da administração do Estado e das corporações administrativas durante a guerra, o armistício e a paz.

2.^o—O desenvolvimento cada vez maior das confusões partidarias e do espirito da revolução politica e social, multiplicando-se indefinidamente as agitações, as tentativas e os factos consumados de sedição e de revolta, as situações ministeriaes ephemerias e as instabilidades de governação.

3.^o—O facto gravissimo de que, em vez de ser supprida ou attenuada a insufficiencia ou a nocividade d'essa governação instavel e variavel por uma administração capaz do functionalismo permanente, os males organicos e funcionaes de quasi todos os serviços publicos vieram e vão sendo sempre cada vez maiores, com todos os seus efeitos nefastos de desordem nas despezas e receitas do Estado, nas contas de umas e outras, no trabalho, producção e riqueza do paiz, e na moral publica e privada, multiplicando-se os escandalos administrativos nos Transportes Maritimos, no Porto de Lisboa, nos abastecimentos, nos bairros sociaes, na Aviação de Cintra e em muitas outras repartições e organismos, com perdas de sommas colossaes afóra o que tenha havido nas Juntas Geraes de Districtos e nos municipios.

Desordem das contas

4.^o—O regimen de occultação da realidade das coisas pela insufficiencia, atrazamento e ás vezes insinceridade das estatisticas, das contas, dos orçamentos propostos, estando-se n'este momento sem os mappas do movimento do commercio e navegação da metropole desde 1920 inclusivé, sem os das colonias desde o mesmo anno e de mais longe ainda em muitos casos; sem os da producção agricola, salvo os de caracter provisorio em relação a uma parte d'ella, e ainda assim com demoras; sem as notas da divida fluctuante desde 30 de setembro de 1921, tendo ellas sido omitidas durante longos periodos de um anno, dois e mais ainda; sem as da venda de inscrições, desde ha muito, para se não saber até onde se lança mão d'esse recurso; sem um orçamento verdadeiro, depois de termos estado quatro annos a viver pelo systema dos duodecimos.

Desordem das despesas

5.^o—A progressão tremenda das despesas publicas propostas nos orçamentos, que tendo sido de 78.810 contos para 1914-15, foram—sem fallarmos no periodo da guerra—de 195.420 contos para 1919-20, de 234.679 para 1920-21, de 479.748 para 1921-22 e de 588.908 para 1922-23, com a circumstancia de se não incluírem n'estes annos as dos serviços autonomos e na pratica foram excedidas em centenas de milhares de

contos por anno, cada vez em maior proporção, até 1921-22.

6.º — O ser a despesa publica em 1922-23, não de 571.478 contos, como se poz no orçamento approvado, mas de mais de 900.000 contos, se incluímos a dos serviços autonomos que não estejam no orçamento geral (cerca de 90.000 contos); a de mais 20.000 ou 30.000, ou o que fôr, pelas differenças de cambios superiores aos 1000 % calculados; a das novas subvenções aos funcionarios do Estado, que estando sujeitas ás contingencias dos agios, irão seguramente a mais de 100.000 contos; a dos juros dos supprimentos de Inglaterra, que será de mais de 60.000 contos; a das perdas dos Transportes Maritimos e dos abastecimentos, acima das computadas; a das contas arrastadas de fornecimentos; a de novos encargos que os poderes do Estado tendem a crear em grandes proporções.

Desordem das receitas

7.º — O ser muito menor do que a das despesas a progressão das receitas propostas nos orçamentos, que tendo sido de 76.089 contos para 1914-15, foi de 113.295 contos para 1919-20, de 119.615 para 1920-21, de 214.411 para 1921-22 e de 261.552 para 1922-23, não incluídas n'estes annos as dos serviços autonomos, mas introduzidas novas quantias grandes de juros ficticios, e de productos de emprestimos.

8.º — O serem as receitas globaes do orçamento approvado para 1922-23 ainda só de 295.518 contos, incluídas as dos serviços autonomos que não entrem nos orçamentos dos ministerios (71.030 contos e diminuidos 54.509 contos de juros ficticios de titulos na posse da fazenda e de obrigações dos Caminhos de Ferro, da venda dos Sanatorios e do producto de emprestimos.

Desordem do deficit

9.º — O ser assim de mais de 600.000 contos o verdadeiro deficit de 1922-23, que não pode ser fundamentalmente diminuido pelo actual systema de governação.

Desordem financeira

10.º — O facto grave de que, desde o começo da crise determinada pela guerra, não tivemos até agora:

a) Uma forte politica de economia orçamental, multiplicando-se cada vez mais as despesas, ainda quando se dizia que iam ser diminuidas, como succede agora;

b) Uma grande politica de justiça e de reforma fiscal; deixando-se, pelo contrario, de crear as devidas receitas e fazendo-se a esmo e sem criterio nem equidade os augmentos dos impostos, com aggravamento de todas as desigualdades tributarias e sociaes.

11.º — O ter-se recorrido á circulação fiduciaria e a creditos fluctuantes e especiaes desordenados para a voragem de despesas e do deficit.

Desordem do Banco emissor

12.º — O ter-se por fim em julho de 1922 a seguinte situação no Banco de Portugal:

a) A divida do Estado, que alli era de 47.435 contos em julho de 1914, voava para cerca de 740.000 contos, com a aggravante de exceder com frequencia os limites fixados para o credito especial e de ser cada vez maior o augmento, que praticamente, com as devidas correcções em 1920 e 1921, foi o seguinte em contos:

1914.....	7.700	1918.....	65.890
1915.....	22.144	1919.....	91.941
1916.....	22.535	1920.....	136.418
1917.....	37.357	1921.....	193.480

b) A circulação fiduciaria, que em julho de 1914 era de 83.216 contos, saltou para cerca de 820.000 contos, ou dez vezes mais, com a aggravante de se excederem os limites legais muitas vezes, até em 100.000 contos, e de ser tambem cada vez maior o augmento o qual, feitas as correcções da antecipação que houve em 1920 para 1921, foi de 52.763 contos em 1917, de 80.715 em 1918; de 96.793 em 1919, de 194.375 em 1920 e de 181.898 em 1921, sendo esta pequena diminuição determinada pelos maiores recursos que os depositos do Banco e da Caixa Geral de Depositos permittiram ao Thesouro, por muitas dezenas de milhares de contos.

c) A reserva metallica de ouro ficava sendo essencialmente a mesma, pois mudava apenas de 8.013 para 9.700 contos.

Desordem da divida

13.º — A situação da divida publica em 30 de junho do 1922 ficava sendo, approximadamente, a seguinte:

a) A divida fluctuante, que era de 88.756 contos sómente 266 dos quaes em ouro no estrangeiro, subia de certo para mais de 600.000 contos, cerca dos 90.000 dos quaes em ouro na Inglaterra, comprehendidos todos os debitos realmente fluctuantes ou arrastados, menos o de cerca de 720 000 da conta especial no Banco emissor, pois a que foi confessada nas ultimas notas officiaes era de 469.183 contos em 30 de setembro de 1921.

b) A divida global do Estado, que era de 648.143 contos em 1 de julho de 1914, voou para cerca de 1.850.000 contos, crescendo a de ouro no estrangeiro os 90.000 contos sobre 160.000 ainda subsistentes da amortizavel externa, e tendendo-se para um total de 2.000.000 contos no fim d'este anno civil.

c) Os encargos da divida global, que eram de 22.557 contos em 1914 passam além de 200.000 contos, mesmo depois de deduzirmos os juros ficticios dos titulos na posse da fazenda, mas considerados os aggravamentos cambiaes acima de 1.000 %, e os juros dos supprimentos britannicos. São, portanto, superiores ás receitas ordinarias previstas no orçamento approvado de 1922-23, as quaes, excluídas tambem todas as verbas ficticias, ficam em 200.000 contos. Eguamente, á sua parte, as excederão as despesas militares e policiaes.

Divida para ruina

14.º — Tendo-se gasto assim pelo credito 1.200.000 contos, 90.000 dos quaes em ouro, acima de todas as restantes receitas ordinarias e extraordinarias do Estado, todos esses capitaes e bem assim os que se obtiverem por novos impostos e por maiores recursos de credito em contra-partida do deficit corrente de 600.000 contos foram ou serão para applicações ruinsas de destruição, de esbanjamento e de consumo. Nada foi nem será para fomento, restauração e progresso.

Desordem das autarquias locais

15.º — Parallelamente á desorganização administrativa do Estado havia e há, com a mesma progressão, a das juntas geraes e municipalidades, numerosos estados minusculos que em todas as regiões do paiz veem obedecendo ao mesmo systema de elevação de despesas perdularias e parasitarias e dos outros factos contrarios á producção e á riqueza collectavel.

Desordens bancarias

16.º — Os grandes acontecimentos bancarios e financeiros que desde 1918 vieram influindo nefastamente na crise nacional, a saber:

a) As grandes especulações bancárias e financeiras que foram feitas em 1918 pelo grupo do Banco Nacional Ultramarino, e que tiveram como ponto de partida a transformação anómala da Empresa Nacional de Navegação, especulações consideradas pela opinião geral como as causas iniciais de carácter grave, que fóra da acção governativa, mas com a sua cumplicidade, determinaram a desorganização moral e financeira das praças, com nefastas consequências.

b) As especulações bancárias ainda mais graves e desorganizadoras que vieram depois, com tão maus exemplos e sugestões, á sombra da agencia Financial do Rio, na vigencia do contracto do Thesouro com o Banco Portuguez do Brazil.

c) As especulações bancárias do grupo do *Credit International de Anvers*, no chamado negocio dos 50 milhões de dollars, cujos efeitos gravissimos de toda a especie vieram accumular se aos das grandes perturbações anteriores, na precipitação da derrocada nacional.

17.º — As desordens do Estado, das corporações administrativas de muitas classes e numerosos cidadãos lançados pelos impulsos de cima para a desorganização nacional deram os seguintes resultados:

a) Tendo-se creado o ministerio da Agricultura, evidentemente para se produzir muito mais, como era e é indispensavel, a producção agricola, segundo o creem por certas averiguações os economistas, á falta de estatísticas, está reduzida a menos de dois terços da que era antes da guerra, sendo as sementeiras e, portanto, as colheitas, no seu conjuncto, cada vez menores, mesmo depois do armistício, ao contrario do que vem succedendo por toda a parte.

b) Havendo-se instituido o Ministerio do Trabalho, manifestamente para se desenvolver a actividade nacional, esta veiu e vae, pelo contrario diminuindo cada vez mais, com a multiplicação das *gréves*, com a lei das oito horas, com a menor e peor applicação e rendimento das forças individuaes no tempo util e com a propria decadencia phisica dos operarios.

c) Tendo-se creado o Ministerio do Commercio e Comunicações, para se dar maiores desenvolvimentos aquelle e a estas, a tonelagem e o valor intrinseco das mercadorias veem sempre diminuindo, no movimento mercantil, tanto externo como interno, pela baixa successiva da producção e do poder de compra do consumidor, e restringindo-se cada vez mais os meios terrestres e maritimos de todas as operações correlativas, com desvalorisação progressiva dos nossos caminhos de ferro, estradas e frota mercante, longe de se fazerem as reparações e augmentos devidos.

18.º — A diminuição da nossa riqueza manifestava-se progressivamente pelos factos seguintes:

a) Constituia-se no estrangeiro uma nova divida de 90.000 contos ouro.

b) Havia a expatriação cada vez maior de lucros e de fortunas, excedendo ella já 200.000 contos-ouro.

c) Iam-se gastando ou reduzindo, sem reparações, os capitaes existentes, mobiliarios e immobiliarios, publicos e particulares, devendo a quebra ir já muito alem de dois milhões de contos, com a circumstancia de que as perdas attingem a propriedade urbana e mais ainda a terra, desvalorizadas intrinsecamente pelas novas condições do uso.

d) O consumo ou despesa total do paiz excedia cada vez mais a producção, devendo o desequilibrio economico ser já de centenas de milhares de contos por anno. (o desenvolvimento de algumas industrias, annullado em grande parte pela decadencia intrinseca de muitas das antigas, não altera o significado d'aquelle desnivel).

e) O commercio geral teye dm deficit de 42.184

contos em 1914, de 42.485 em 1915, de 73.295 em 1916, de 77.216 em 1917, de 94.963 em 1918 e de 122.445 em 1919. (A marcha deve ter continuado. E' impossivel que a balança commercial esteja equilibrada, como se diz agora por quaisquer maquinações. Ainda que ella o estivesse seria isso devido, não ao nosso progresso economico, mas ao retrocesso representado pela baixa do nosso poder internacional de compra, que restringe a importação.

f) A quantidade de toneladas de mercadorias do nosso commercio maritimo com o estrangeiro, mais digna de fé do que a somma dos valores variaveis pela queda do escudo, apresenta o seguinte movimento decadente:

Annos	Carregadas	Descarregadas
1913	1.249.257	2.525.476
1914	1.018.091	2.057.486
1915	1.028.018	1.692.112
1916	1.138.637	1.664.972
1917	534.939	682.314
1918	413.535	490.706
1919	634.837	1.347.981

Deve ter havido algum augmento relativo em 1920, recomeçando em seguida a diminuição.

g) O valor intrinseco de todas as transacções internas e externas baixou successivamente, sendo d'isso expressivo signal — ainda melhor que a relação dos arbitrarios valores declarados dos trafegos maritimos e terrestres, aliás quasi totalmente desconhecidos quanto aos ultimos annos, com os de antes da guerra, quando fossem todos reduzidos a ouro segundo os cambios — o movimento do valor total das letras descontadas no Banco emissor. Elle foi de 49.335 contos em 1913, de 66.260 em 1914, de 51.426 em 1915, de 61.961 em 1916, de 74.734 em 1917, de 151.311 em 1918, de 159.567 em 1919, de 441.968 em 1920 e de 422.849 em 1921. Devia ter sido muito superior desde 1915, se o commercio nacional em globo se conservasse estacionario, quando atendemos á desvalorisação da moeda e á multiplicação do numero de intermediarios e de operações.

h) Perdeu quasi todo o valor a contra-partida de activo representada pelas reparações alemãs, que tinham servido de pretexto para se fazerem despesas ruinosas e de se incutirem falsas esperanças, trocadas já por profundas desilusões.

i) Veem-se desvalorizando, cada vez mais, numerica, phisica e moralmente a população, que provavelmente não é superior á de 1911, e que tem um poder de ordem, vitalidade, producção e progresso cada vez menor.

Tal é na crise da Europa e do mundo a parte de desorganisação e decadencia que nos coube em sorte. E' a peor de todas no grupo dos Alliados de aquem do Adriatico, servindo para base de desconfianças e especulações tambem maiores do que as outras. Assim o nosso cambio sobre Londres veiu de queda em queda, afinal vertiginosa, até 4 e mais abaixo ainda, chegando o ouro a ter agios superiores a 1.300 %_o, como se marchassemos para uma situação como a dos paizes do centro e leste da Europa. Elle seria apenas de 25 ainda hoje, com o premio de 100 %_o no ouro como na França tem sido approxadamente, se n'elle podesse apenas influir o valor da riqueza e o da circulação fiduciaria.

Qual foi no meio de tudo isto a acção infeliz do actual ministro das Finanças? Adeante o diremos no *Boletim Commercial e Financeiro*.

Carta de Paris

I

Vlagens na Allemanha. — Colonia. — As trez grandes figuras germanicas. Frederico, Bismark e Guilherme II. — Supressão de lettreiros em francez. — Düsseldorf. — Uma carruagem-leito mais barata que um hotel. — Sol madrugador.

A baixa consideravel do marco, tentou-me uma viagem pela Allemanha. Consultei guias, fiz orçamento e acabei por estabelecer um programma vasto, começando por Colonia, indo depois a Hamburgo, Berlim, Leipzig, Dresden, e depois, atravez da Tcheco-Slvoquia, descer até Vienna, e regressando pela Baviera, Francfort findar por uma descida em vapor pelo Rheno. Assim foi.

Como a viagem é algo maçadora, devido á impertinencia de quatro visitas alfandegarias a horas mortas, preferi o rapido do meio dia, embora tivesse duas horas de demora em Liège, e chegasse a Colonia á meia noite.

A alfandega foi rapida e cortez. Olharam quasi distrahidamente para o passaporte, e só aqui e além fizeram abrir uma mala.

Duas horas em Liège não são, porém, perdidas. Logo á sahida da estação encontra-se uma bello jardim, o Parque da cidade, com magnificos palacios, estatuas e um estabelecimento thermal.

Retomado o comboio para Colonia, depressa chegamos á fronteira belga, onde temos uma enervante paragem de mais de uma hora, e de que tive a seguinte explicação: O comboio de Ostende-Bruxellas, que tomamos em Liège não tem 3.^a classe, mas como o que lhe dá seguimento da fronteira para Colonia admite esta classe de passageiros, espera por um comboio omnibus que sahe de Liège depois do rapido, para que os viajantes de terceira classe ainda vão dormir a Colonia.

A alfandega allemã, foi tambem lenta e enervante, se bem que discreta e polida.

Emfim lá partimos, e á hora da tabella davamos entrada na grandiosa estação de Colonia, guarda avançada da Allemanha Kollossal.

Confesso que toda aquella vastidão me impressionou. Como é que Colonia, uma pequena cidade de meio milhão de habitantes, tem uma estação tão grandiosa?

Era tarde, e era preciso procurar hotel. O primeiro que topamos, tinha um quarto livre, o unico, no terceiro andar, 175 marcos. O porteiro que embirrara em querer fallar comigo inglez, acabou por se explicar n'um francez compassado e duro. O olhar do homem penetrava atravez dos largos oculos de aro de tartaruga, o que eu ia escrevendo na folha da policia.

E, recordando o nosso heroe da *Reliquia*, na viagem á Terra Santa, tambem em altas letras como as velas latinas dos galeões da India, escrevi o meu nome e a minha nacionalidade.

Mas, ah! mutação repentina! O porteiro quasi deitando tombar os oculos *Kollossaes*, respondeu n'um francez mais correcto: *Ah! o Sr. é portuguez, gut! gut!* (bem, bem). Para o Sr. tenho um quarto no segundo andar, mais confortavel, o mesmo preço. Rolou logo a minha bagagem, indicou o ascensor, e levou-me para um magnifico quarto, com duas largas janellas, olhando para a praça da Cathedral. E sahiu dando as boas noites e murmurando: *Portugaisisch! Gut! Gut!*

No dia seguinte tive a explicação do que motivara a mutação na forma de receber do porteiro; é que os allemães, na sua grande aversão a tudo que é francez, não querem fallar esta lingua, e, muito menos, receber em suas casas os seus antigos inimigos.

A aversão d'elles vae até á *chinesice* de arrancar das vitrines os lettreiros de: *On parle français*, como se a lingua franceza, como todas as linguas, não pertencesse a toda a gente.

Colonia é uma bella cidade, moderna e atrahente, com excellentes jardins "boulevards" e um apurado serviço de carros electricos.

O viajante, que pela primeira vez vem á Allemanha, nota que toda a consagração d'este paiz está em volta de trez homens: Frederico III, Bismark e Guilherme II.

Emquanto, porem, os dois primeiros representam a força e o genio organisador, Guilherme, do alto das suas multiplas estatuas que se erguem por toda a Allemanha, dá-nos uma copia fiel do espavento. Em toda a parte, restaurantes, casas de commercio, salas e quartos de hoteis, se encontra, emoldurada em quadros ricos, a sua figura marcialmente erguida e de olhos no alvo da Allemanha que Frederico e Bismark crearam.

Mas onde a sua figura é perfeita, é na estatua que á entrada da ponte sobre o Rheno o mostra montado n'um cavallo de preço, deitando um olhar de desafio a toda a gente.

Emquanto Bismark, n'uma bella estatua de pedra bruta, vela sob as expessas sobranceiras o olhar duro d'um grande diplomata, e Frederico, o grande Frederico, de frente alta, contemplam a grande obra da Allemanha que elles impulsionaram com a sua vontade de ferro, Guilherme II, espaventoso e theatral, parece querer demonstrar ao mundo que na terra um homem só existe: Elle!

Vamos, porém, ver Colonia que um grande automovel, com logares em plateia, nos offerece para um passeio de uma hora atravez das ruas e dos "boulevards" da bella cidade do Rheno.

A lotação está completa, e partimos. Um compasso, porém, de espera. Um photographo quer reproduzir carro e passageiros. Ageitam-se os chapéus, procura-se uma posição — é preciso bem mostrar o que se não é. Rapido. Dois minutos apenas. Na volta, uma hora depois, teremos o retrato.

E' justo aqui dizer que este passeio é baratissimo. Cem marcos, ou sejam 3,50 francos. A quarta parte do que custaria em Paris.

O auto abala, torneja a linda cathedral, uma das mais bellas e grandiosas da Europa. Um guia postado á frente dos passageiros dá explicações em inglez. Observo-lhe que sei apenas francez. Elle então, mal acaba a oração, acercava-se de mim e explicava em voz baixa, n'um francez silabado, o que acabava de dizer.

Pelo visto os allemães exaggeram. E exaggeram tanto que no caminho deparei com o *Hotel du Nord*, que tinha supprimido em todos os lettreiros o *du* (com signaes bem visiveis) para deixar de estar correctamente escripto em francez.

Vista Colonia, um passeio a Düsseldorf tentava; era perto, a cidade diziam ser interessante.

Parti n'um comboio omnibus e em *quarta classe*, pois que na Allemana quem viaja em primeira é apodado de novo-rico e quem vae em segunda é considerado pessoa elegante.

A quarta classe differe apenas da terceira porque não tem bancos ao meio, mas apenas á roda, ficando o centro para se ir de pé.

Düsseldorf, áparte um bello parque á beira do Rheno, com um grande theatro, e varios palacios, nada tem de extraordinario, a não ser a ponte sobre o Rheno, grandiosa como todas.

Uma innovação interessante da Allemanha é a nova Companhia de Vagões-Leitos, A Mitropa, que está servindo o publico com um grande criterio, em acceio e preço.

Imagine-se que por um supplemento de 220 marcos em 1.^a classe, 110 em 2.^a e 66 em 3.^a se póde occupar uma cama para qualquer parte da Allemanha.

A primeira classe é extremamente confortavel e tem apenas um lugar por compartimento; a 2.^a, tambem muito boa, differe apenas d'aquella porque tem dois lugares, e a 3.^a, mais modesta, comporta trez lugares sobrepostos, sem roupa de cama, mas muito accetivel.

Como tinha que ir para Hamburgo, tomei uma segunda classe e dormi como um bem aventurado, sobretudo com a ideia de que a cama me tinha custado menos que n'um modesto hotel.

O peor foi que ás trez horas e meia accordei, porque uma grande claridade enchia o compartimento. Tinha-me esquecido que na Allemanha do Norte, o sol no verão, quasi não passa pelo somno, e vem por isso, muito cedo, dar-nos os "bons dias".

Guerra Maio



Aos Bibliophilos

Escreve-nos um assignante:

«Sem querer fazer arvorar a sua Administração em alfarrabista, como a nossa estimada *Gazeta* é lida "de fio a pavio" por *todos* os seus assignantes e estes são, na sua quasi totalidade, de classes escolhidas, lembro-me de lhes offerer o seguinte:

Tenho as minhas estantes a trasbordar, não tendo já onde metter livros, e não tendo espaço para pôr mais estantes; preciso, pois, conquistar espaço, nas existentes, para accomodar os livros que vão vindo, e para isso, desfazer-me de certas collecções que posso dispensar e me tomam muito espaço.

Ora, se eu cedo esses livros e collecções por mui pouco mais do preço do seu custo primitivo e o da respectiva encadernação—quando um tostão valia 100 réis e dois kilos de batatas 25 réis, já se vê que o comprador fica com uma bibliotheca encadernada e por uma pitada de notas de valor depreciado.

Tenho, pois, á sua disposição:

Illustração Portugueza—34 volumes, collecção completa, encadernada com as capas proprias, completamente nova e com a garantia da assignatura já paga até final do anno corrente.

Brazil-Portugal.—Outra illustração interessantissima; 14 volumes em bellissimo papel, formato folio, collecção completa, 1899 a 1913, anno em que terminou. Volumes de 400 paginas com mais de 400 bellas gravuras de actualidades, retratos, etc., collaborados pelos melhores escriptores, luxuosa encadernação, em *chagrim. typo amateur*.

Mandar-lhe-hia se m'ó permite, um volume de cada obra e se houver comprador, remetto o resto.

Para se ver a vantagem d'esta aquisição basta notar que cada volume da *Illustração Portugueza* que custava 2\$40 e mais 1\$50 da capa e encadernação, custa hoje 18\$50; e a rica encadernação do *Brazil-Portugal* não custaria hoje menos de 20\$00.

Agradecendo-lhe o bom acolhimento que faça a este meu pedido que tambem representa uma vantagem para os seus leitores, subscrevo-me—De V. etc.

Com todo o gosto accedemos ao desejo do nosso assignante, ficando aqui os volumes que nos mandou á disposição dos nossos leitores.

A Companhia de M. C. P. e do Oeste de Hespanha em 1921

Do relatório apresentado pelo Conselho de Administração d'esta Companhia á Assembléa Geral de accionistas realisada no mez de Junho ultimo em Madrid, extrahimos os interessantes dados que seguem, pelos quaes se pode apreciar a sua situação.

Receita e despesa em 1921 comparadas com 1920

	Receita bruta	Despeza	Receita liquida	Receita kilomet. ^a
PESETAS				
Linha de M. C. P.	{ 1920 11.637.955	8.659.115	2.978.841	27.128
	{ 1921 11.926.950	9.198.593	2.728.357	27.802
Linha de Plasencia a Astorga	{ 1920 7.873.988	6.085.500	1.789.989	22.626
	{ 1921 8.280.976	6.269.093	2.011.883	23.796

O augmento de 288.994 pesetas na linha de M. C. P. é especialmente devido a passageiros, recovagens, valores e receitas fóra do trafego, tendo o transporte de bagagens, cães e mercadorias em p. v. soffrido uma baixa de 192.283 pesetas; na linha de Oeste (Plasencia a Astorga) o augmento de 406.988 pesetas foi tambem devido principalmente a passageiros, recovagens e receitas fóra do trafego, e tambem a mercadorias em p. v. que apenas nos transportes de gado teve uma baixa de 17.056 pesetas.

Por contrapartida as despezas de exploração augmentaram tambem bastante, em especial na linha de Madrid Caceres, desdobrando-se esse exercicio de 539.478 pesetas pelos diferentes serviços, como segue:

Movimento, 148.063; Reclamações, 311.273; Despezas Geraes, 200.150.

Nos Serviços de Tracção, Trafego e Via e Obras as despezas diminuíram de 120.009 pesetas. Na linha do Oeste a despeza subiu de 185.093 atribuida ao serviço do Movimento e Despezas Geraes, tendo em todos os outros ramos baixado n'um total de 87.342 pesetas.

A despeza total na linha de M. C. P. foi em 1921 superior á de 1920 de pesetas 539.479, e na de Oeste de 185.093.

A despeza por kilometro foi em 1921 de 5,19, mais 0,28 que em 1920, na linha de M. C. P.; e de 5,47 na de Oeste, ou mais 0,08 do que em 1920.

A receita liquida de pesetas 2.728.357 da linha de Caceres, teve a seguinte applicação: 100.440 para o premio de 20 pesetas (4 %) a 5.022 obrigações em poder das camaras municipaes; 654.508 á amortisação da conta de emprestimo do primeiro estabelecimento; 248.862 para a Companhia de Exploração; 5.512 ao serviço de titulos; 1.629.535 ás 136.119 obrigações á razão de 15 francos, em Paris, a cada uma das 54.330 obrigações não nacionalisadas, e pesetas 11.971 em Hespanha a cada uma das 81.789 nacionalisadas; pesetas 89.500 para amortisação de 179 obrigações pendentes de pagamento por terem entrado em vigor em 1921 as disposições dos artigos 4.^o e 5.^o do convenio com os credores.

A receita liquida de pesetas 2.011.883 da linha de Oeste, que sobem a 2.019.704 com o adicionamento de 7.821 de receitas varias, foi applicada como segue: 366.081 para 19.027 obrigações em poder dos municipios, 21,50 por obrigação; 782.224 para juros e amortisação da conta de Emprestimo do 1.^o Estabelecimento e de Exploração, 747.400 ás obrigações privilegiadas, á razão de 20 pesetas por obrigação e 124.000 para amortisação de 248 obrigações de accor-

do com o Convenio e escriptura de emissão, correspondentes aos exercicios de 1898 a 1902.

Em conclusão, de todos os dados do relatório verifica-se que se acentua uma certa melhoria de situação, com tendeneias a progredir.

Esta Companhia explora 429 kilometros nas linhas de Madrid a Caceres e a Portugal, e 348 na linha de Oeste de Hespanha. Teve em serviço no anno passado 88 locomotivas, 163 carruagens de typos varios e 1.618 fargões e vagões diversos. Tem grande quantidade de material encomendado de que já está recebendo algum.



A linha de Medina a Salamanca em 1921

Comquanto a circulação de passageiros n'esta linha tenha sido em 1921 menor do que em 1920, a receita d'elles proveniente, pesetas 656.888, teve um accrescimento de 20.836 pesetas, devido principalmente aos passageiros entre Portugal e França que por ella transitaram, e tambem por ter havido menor numero de transportes por tarifa reduzida.

Nos demais transportes de grande velocidade, a tonelagem em 1921 foi quasi igual á do anno anterior: 5.080 toneladas contra 5.060; a receita, porrem, de pesetas 238.324 apresenta um augmento de 3.648.

Em pequena velocidade, é que houve baixa tanto na tonelagem como na receita: 132.941 toneladas cujo producto foi de pesetas 1.477.505, que em relação a 1920 accusam as diminuicões de 7.985 toneladas e 69.354 pesetas, apesar de ter havido um accrescimento de 773 toneladas de madeiras, de 1.934 de materiaes de construcção, de 510 toneladas de cereaes e de 32.208 cabeças de gado.

Em compensação houve uma baixa de 1.251 toneladas de adubos, 1.437 de azeite, 1.937 de carvão vegetal, 2.549 de farinhas, 1.669 de legumes e 808 de tecidos e lãs.

De productos varios obtiveram-se pesetas 62.253, ou sejam 15.612 mais do que em 1920.

No total em 1921 a receita bruta foi de 2.434.970 pesetas, ou sejam 29.258 menos do que em 1920, o que dá a receita bruta por kilometro de 31.623 pesetas.

As despesas de exploração calculadas em 2.173.070 pesetas (28.221,69 por kilometro), accusam um augmento de 315.858, devido ao maior numero de empregados resultante do horario das 8 horas de trabalho, á contribuição da Companhia para a Caixa de Pensões e Reforma de empregados, maior actividade no serviço da via e conservação do material circulante, etc.

O producto liquido de pesetas 261.900 ou sejam 3.401,30 por kilometro, apresenta a diminuição de 345.117 em relação a 1920.

Augmentado este producto liquido com pesetas 57.811 de juros, differenças de cambios e comissões, 71.951 de troca e aluguer de material em 1921, 44.771 de provisões pendentes de liquidaçã e 185.688 de saldos credores á disposição de varios serviços, chega-se a uma disponibilidade de pesetas 622.120.

Deduzindo 292.930 de juros e amortisação de obrigações de juro fixo e 139.373 para amortisação de material circulante; ficam 189.817 pesetas que com 217 sobrantes do exercicio anterior se elevam a 190.034, as quaes, em conformidade do convenio com os obrigacionistas, tem a seguinte applicação: 68.100 pesetas para amortisação de 227 obrigações de juro variavel á razão de 300 pesetas cada uma; 120.520

para o premio de 10 pesetas a cada uma das 12.052 obrigações de juro variavel, em circulação; as 1.414 sobrantes são transferidas para o anno de 1922. Pelo exercicio de 1920 poderam dar-se 12,55 pesetas ás obrigações de interesse variavel. Como o maximo premio d'estas obrigações é de 15 pesetas, resulta que os rendimentos da exploração não chegaram para cobrir por completo todo o serviço das obrigações. O capital accções representado por 15.000 accionistas de 475 pesetas, ficou portanto sem receber dividendo algum.

Desde 1879, primeiro anno de exploração completa d'este caminho de ferro, em que a receita bruta foi de 408.360 pesetas—5.303,37 por kilometro—chegou-se em 1920 a 2.434.970—31.623 por kilometro—; e salvo o exercicio de 1920, o de 1921 foi o de maior trafego desde o começo da exploração da linha de Medina Salamanca, o que não obstou a que, n'este ultimo anno, se não pudesse chegar a cobrir por completo o serviço das obrigações.



Portimão a Lagos

Inaugurou-se no domingo 30 o troço d'esta linha ha tempo em construcção e que tão anciosamente era desejada pelas povoações que vae servir.

O comboio inaugural levando os srs. Presidente do Ministerio e Ministros do Trabalho e do Commercio, varios membros do Conselho de Administração do Estado, Direcção e empregados superiores partiu de Lisboa á 1 hora e meia e chegou a Lagos depois das 11, tendo ultrapassado em Estombar o correio de Lisboa, o qual chegou já em serviço ordinario, até Lagos, um pouco atrasado do horario que lhe fica marcado, ás 11-27.

A nova estação de Portimão, fica ao norte da villa, passada a ponte, e em excellentes condições para servir Portimão e Monchique; a antiga, na margem esquerda do rio, passa a chamar-se Ferragudo.

As novas estações agora inauguradas e que já nomeámos na noticia do nosso numero de 1 do passado, estavam todas engalanadas e cheias de povo que, ao approximar-se o comboio inaugural irrompeu em grandes manifestações de entusiasmo.

A' chegada a Lagos o aspecto da villa, era surpreendente, desde o forte da Bandeira, que lhe fica ao nascente, na bahia da ribeira de Bensafrim, banhado por um sol ardente mas de um esplendor impressionante e grandemente embandeirada, era surpreendente.

Chegado o comboio foi organizado um cortejo onde se incorporaram os ministros, camara municipal, pessoas de representação, imenso povo e uma banda de musica. Dirigiu-se aos Paços do Concelho, onde se effectuou uma sessão solemne a que presidiu o chefe do Governo. Discursaram varios ministros, membros do senado e camara municipal, enaltecendo todos a importancia do melhoramento inaugurado, que ha longos annos vinha sendo uma justa aspiração das povoações agora servidas pelo ramal.

As festas continuaram hontem com regatas, jogos desportivos, etc., havendo sempre grandes manifestações de entusiasmo.

Lagos é uma antiga cidade cercada de muralhas e portas, tendo sido elevada a essa cathegoria por el-rei D. Sebastião quando na sua bahia se reuniu a sua predestinada armada, em 1573, que levou a flôr do reino a sepultar-se com o proprio rei nos areas de Africa.

Pela porta de Portugal vae-se ao passeio de S. João — jardim e parque.

Tem importantes fabricas de conservas de peixe, e armações, sendo principalmente notavel pela sua magnifica bahia que pode abrigar uma grande esquadra, em manobras, o que já tem succedido.



Companhia Portuguesa. — Prosegue com toda a actividade o renovamento da via na linha de Oeste, estando n'este momento a proceder-se ao assentamento entre Mafra e Malveira. Espera-se que este ano estes trabalhos atinjam Torres Vedras o que permittirá não só melhor segurança na marcha dos comboios, como o acceleramento d'estes.

Os carris empregados são de 12 metros e de 40 kilos por metro.

Beira Alta. — Esta Companhia vae transformar o apeadeiro de *S. Bral* em estação, de forma a alli poderem cruzar comboios. Vista a distancia que existe actualmente entre Pinhel e Guarda, este melhoramento vae permittir alli o cruzamento de comboios; o que desafogará consideravelmente o serviço de estação da Guarda. Os trabalhos devem começar ainda este anno.



BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 25 do Julho de 1922

Na precipitação das quedas nacionaes, a gerencia do actual ministro das finanças, começada em fevereiro, apparece-nos ao fim de meio anno com os resultados seguintes, não excedidos por nenhuma outra em periodo igual:

1.º O cambio médio, que era ainda de 4,5 sobre Londres, veio para 4 e ainda menos, ou a libra cheque saltou de cerca de 53\$00 para além de 60\$00.

2.º Os preços de serviços sociaes e de mercadorias, que eram cerca de 13 vezes maiores do que em 1914, vieram subindo com tendencias para chegarem com rapidez ao dobro do que eram em fevereiro, vendo-se muitos d'elles, saltos de 20 a 100 por cento.

3.º Continuaram a galopar todas as desvalorizações intrinsecas da riqueza nacional, sem nenhum facto de reacção effectiva contra ellas.

A gerencia financeira do sr. Portugal Durão tinha de concorrer como factor primario para taes desastres, pelo seguinte:

1.º Proclamando illusoriamente, desde o começo até agora, que pretende valorisar a nota, deixando o Thesouro de recorrer ao Banco emissor como antes, os seus actos foram a tal respeito peores do que os anteriores, porquanto:

a) Promoveu a promulgação da lei n.º 1.246 para elevar potencialmente a circulação fiduciaria a cerca de 1.000.000 de contos quando ella estava em cerca de 740.000 contos.

b) Em seis mezes elevou-a praticamente em perto de 1.000.000 contos, indo buscar ao Banco uns 120.000 contos para a conta especial do Thesouro.

c) Para fugir ao corte das despesas, responsaveis pelas desvalorizações nacionaes, aventou a ideia errada de que ellas estavam

actualizadas, dizendo que eram de cerca de £ 11.500.000, como eram antes da guerra, approximadamente, quando já estavam em £ 13.500.000, e vão já para £ 15.000.000, e quando o valor da nossa riqueza tinha vindo para metade e a nossa producção para dois terços

d) Para alimentar essas mesmas despesas ruinosas prégou que deviam ser *actualizadas* correspondentemente as nossas receitas, dizendo que ellas estavam apenas em £ 4.880.000, ou menos de 50 % do que eram antes da guerra — e já estão apenas em £ 4.300.000 — e que não diminuira a capacidade tributaria do paiz, quando este, *no seu conjuncto*, se achava arruinado e quando a nova colecta que se teria de exigir-lhe para tal actualização teria de ir, no systema, a dez milhões de libras, ou 600.000 contos e depois a muito mais.

e) Em harmonia com isso propoz: primeiramente uma injusta lei fiscal, tendente a arrancar de todas as classes sociaes — mesmo das sacrificadas pelos tempos, e sem as defender da repercussão dos impostos — mais algumas duvidosas centenas de milhares de contos, que viriam do *capital do paiz*, em conjuncto, para a continuação da ruina; e depois uma lei de novas subvenções.

f) Deixava consequentemente crescer em volta de si no governo, a funesta doutrina da *actualização*, que vimos rebentar por todos os lados em propostas e projectos de lei, nomeadamente quanto ao inquilinato, onde está em grande germe; ás casas economicas, para a carestia das quaes iriam 40.000 contos do Estado; ás estradas, para cujos remendos e augmentos se destinavam mais de 100.000 contos; ao preço do trigo, que seria ainda mais elevado, em ouro, do que em 1914.

g) Fazia espadanar por toda a parte, no funcionalismo, no commercio, na industria, na agricultura, no operariado, e em muitas outras classes, os desejos de *actualizações* aos saltos.

h) Firmou, com o erro grave d'este evangelho, exemplo e suggestão das actualizações, a descrença da desvalorização da nota e na melhoria da vida nacional, propagando a desconfiança e todo o mal que ella faz.

2.º Apezar de ter consagrado a *actualização* das despesas ruinosas do Estado e dos particulares, proclamou contraditoriamente, deante de reclamações da opinião, que ia fazer cortes n'ellas, e aparentemente cortaram 14.500 contos nos ministerios da guerra e da marinha e 10.000 contos nas perdas da crise economica e umas pequenas verbas mais. Mas tambem apesar d'essa proclamação ellas vão de facto crescer em muito mais de 100.000 contos pelas novas subvenções, pelos novos agios e pelas applicações disputadas dos 40.000 contos de nova circulação reservadas para fomento, sem fallar no resto.

3.º Cahi no erro tambem grave de suppor que, sem o problema nacional ser bem atacado no seu conjuncto, podia influir beneficemente nas condições dos cambios e da vida economica e social:

a) Com a abertura de creditos externos, continuando pelo contrario os males a crescer fatalmente ao ser conseguido o de £ 3.600.000;

b) Com largos emprestimos em escudos e em ouro, os quaes, sem a governação geral que é necessária, são irrealisaveis em condições convenientes, ou augmentariam notavelmente os encargos publicos, peorando sempre a nossa crise, como com todos os anteriores emprestimos de 1.200.000 contos, a que de facto se recorreu desde 1914. Nem os 43.930 contos do registo e sello, que em ouro podem valer amanhã muito menos de 3.000 contos, podem ser consignação sufficiente para um grande emprestimo de transformação cambial, financeira e economica.

Assim, a actual gerencia financeira, tinha, evidentemente, no meio das grandes crises do Estado e do paiz a missão de realizar uma alta e difficil politica de economia orçamental, de reforma fiscal justa, de reorganização do credito bancario, de valorização da nota, de defeza das classes victimadas e de criação de vastos recursos para uma politica lateral de restauração e de fomento, especialmente de transformação agricola, agraria e colonial. E não só não fez nada d'isso, mas pelo contrario, determinou a expansão enorme de todas essas crises, com a resultante final de maiores desconfianças, maiores agios cambiaes, maiores preços de todas as coisas e maiores perigos de todas as especies.

Então essa gerencia, que tinha tambem começado por condemnar todos os systemas restrictivos anteriores, julgando-os inuteis, e por consagrar todas as liberdades, ao ver todos esses males aggravados e os protestos dos que mais soffrem com este destino, fez o seguinte:

a) Voltou ás restricções condemnadas por ella mesmo, no commercio de cambios, resuscitando de facto o consorcio bancario para cotar as divisas mais ou menos ficticiamente, e adoptando d'esta vez apparencias de rigores, a torto e a direito, para se popularisar, se fosse possivel.

b) Continuou a ser em tudo o mais o que era antes succedendo o mesmo no resto do governo. O facto seria de certo ridiculo, se não fossem os soffrimentos, as lagrimas e as desgraças que de tudo irão vindo n'este paiz tão necessitado de uma administração que ataque a serio todos os seus grandes problemas em conjuncto.



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 accomodações para passageiros. Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, comida á portugueza, cama, roupa, proprias a creados e outras despesas. Para carga e passagens trata-se com os

AGENTES EM LISBOA: **JAMES RAWES & C.^a** — Rua do Corpo Santo, 47, 1.^o

NO PORTO: **TAIT & Co.** — Rua dos Ingleses, 23, 1.^o

Vapores a sahir do porto de Lisboa

Africa Oriental e Occidental



Vapor allemão **USARAMO**.
Sahirá em 5 de Agosto.
Agentes, Marcus & Harting,
Rocio, 50.

Anvers



Vapor belga **LOMBARDIER**.
Sahirá a 14 de Agosto.
Agentes, Henry Burnay & C.^a,
Rua dos Fanqueiros, 10.

Bordeus



Vapor hollandez **HOOGVLIET**.
Sahirá a 2 de Agosto.
O agente Henry Burnay. Rua dos
Fanqueiros, 10.

Costa Occidental



Vapor portuguez **MOSSAMEDES**.
Sahirá a 10 de Agosto.
Companhia Nacional de Navega-
ção. Rua do Commercio.

Hamburgo



Vapor allemão **ELLA**.
Sahirá a 1 de Agosto.
Agentes, Henry Burnay & C.^a,
Rua dos Fanqueiros, 10.

Havre, Anvers e Ham- burgo



Vapor brasileiro **CAXIAS**.
Sahirá a 16 de Agosto.
Agentes, Pinto & Sotto Mayor,
Rua do Ouro, 29.

Havre e Rouen



Vapor norueguez **DAGEID**.
Sahirá a 6 de Agosto.
O Agente, Henry Burnay Rua dos
Fanqueiros, 10

Leixões e Liverpool



Vapor inglez **ALBAN**.
Sahirá a 14 de Agosto
Agentes, Garland Laidley & C.^a
Travessa do Corpo Santo, 10-2.^o

Madeira e Açores



Vapor portuguez **LIMA**.
Sahirá a 5 de Agosto.
Empresa Insulana de Navegação,
C. Sodre, 84, 2.^o

Madeira e Canarias



Vapor inglez **AGUILA**.
Sahirá a 2 de Agosto
Agentes, Garland, Laidley & C.^a
T. Corpo Santo, 10-2.^o

Madeira e Canarias



Vapor inglez **ARDEOLA**.
Sahirá a 1 de Agosto.
Agentes, Garland, Laidley & C.^a
T. Corpo Santo, 10-2.^o

Madeira, Pará e Manaus



Vapor inglez **HILDEBRAND**.
Sahirá a 1 de Agosto.
Agentes, Garland Laidley & C.^a,
Travessa Corpo Santo, 10-2.^o

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



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

Madeira, S. Vicente, Per- nambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Monte- video e Buenos Aires.



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

New-York



Vapor italiano **GITTA DI MES-
SINA**. Sahirá a 3 de Agosto.
Agentes, Henry Burnay. Rua dos
Fanqueiros, 10.

Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos.



Vapor brasileiro **CURVELO**.
Sahirá a 17 de Agosto.
Agentes Pinto & Sotto Mayor,
R. do Ouro, 29.

Portos do Brazil



Vapor allemão **SANTA FÉ**.
Sahirá a 5 de Agosto.
Agencia Marcus e Harting, Ro-
cio n.^o 50.

Portos do Brazil



Vapor allemão **MADEIRA**.
Sahirá a 9 de Agosto
Agentes, Marcus & Harting,
Rocio, 50.

Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires



Vapor allemão **ANTONIO
DELFINO** Sahirá a 15 de Agosto
Agencia Marcus & Harting, Ro-
cio n.^o 50.

Rio de Janeiro, Santos e Buenos Aires.



Vapor inglez **DESEIDO**.
Sahirá a 5 de Agosto.
Agentes, James Rawes & C.^a, Mala
Real Ingleza R. do Corpo Santo, 47.

Rotterdam e Hamburgo



Vapor allemão **USUKUMA**.
Sahirá a 9 de Agosto.
Agentes, Marcus & Harting,
Rocio, 50.

Rouen



Vapor francez **MOGADOR**.
Sahirá a 1 de Agosto.
Agentes, Henry Burnay & C.^a,
Rua dos Fanqueiros, 10.

Rouen



Vapor francez **MAGUYLA**.
Sahirá a 2 de Agosto.
O agente Henry Burnay. Rua dos
Fanqueiros, 10.

Vigo, Boulogne sur Mer e Hamburgo



Vapor allemão **CAP POLONIO**.
Sahirá a 7 de Agosto.
Agencia Marcus & Harting, Ro-
cio n.^o 50.

Vigo, Cherbourg e Sou- thampton.



Vapor inglez **ARLANZA**.
Sahirá a 9 de Agosto.
Agentes, James Rawes & C.^a,
Rua do Corpo Santo, 47.

Vigo e Liverpool



Vapor inglez **DEMERARA**.
Sahirá a 11 de Agosto.
Agentes, James Rawes & C.^a, Mala
Real Ingleza. R. do Corpo Santo, 47

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, agricolas, florestaes, commerciaes e industriaes
constituem-se sociedades e fornecem-se capitaes.

ACEITAM-SE AGENTES