

AZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

Publica-se nos dias 1 e 16 de cada mês

FUNDADA
EM
1888



Caminhos de Ferro Portugueses
Comissão do Museu Ferroviário (CEMF)
N.º

DISTRIBUE COMO ANNEXOS, TODAS AS TÁRIFAS ESPECIAIS DE TRANSPORTE DAS LINHAS FERREAS, POR CONTRACTOS COM O GOVERNO E AS DIRECÇÕES

Contém uma PARTE OFICIAL, do Ministerio do Commercio e Comunicações, e dos Caminhos de Ferro do Estado
(Resolução do Conselho de Administração, de 8 de Maio de 1919)

Premiada nas exposições

GRANDE DIPLOMA D'HONRA: Lisboa, 1918

MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897 — Porto, 1897 — Liège, 1905 — Rio de Janeiro, 1908

MEDALHAS DE BRONZE: Antwerpia, 1894 — S. Luiz, ESTADOS UNIDOS, 1904

DIRECTOR-PROPRIETARIO

L. de Mendonça e Costa, antigo Inspector Chefe de reparação dos Caminhos de Ferro Portugueses.

REDATOR PRINCIPAL:

J. Fernando de Souza, engenheiro, Inspector Geral da Companhia dos Caminhos de Ferro de Salamanca à Fronteira

REDACTORES:

Mario Ferreira Mendes, Tenente de engenharia.

Partes Económica e Financeira — Doutor Quirino Avelino de Jesus

Viagens e Transportes — Manuel d'Andrade Gomes, Chefe da repartição do Trafego dos Caminhos de Ferro Portugueses

CORRESPONDENTES:

Em Paris : Guerra Maio, Rue du Helder, 8

Em Madrid : D. Juan de Bona, Director da Gaceta de los Caminos de Hierro

33.º ANNO—1920

Redacção, Administração e Typographia

7, Rua da Horta Seca, 1.º — LISBOA

Telephone: Central-27

Assignatura, por anno (24 numeros)

Portugal.....	Esc. 750
Hespanha.....	Pesetas 17,00
França, Belgica e Suissa	Francos 25,00
Inglaterra.....	Libras 1.0.0

Italia.....	Liras 25,00
Allemanha	Marcos 100,00
Estados Unidos.....	Dollars 5,00
Brazil.....	Réis 10.000

0281-0111A °.EE

ÍNDICE

— DOS —

ARTIGOS e SECÇÕES do 33.º ANNO — 1920

Acções de Bancos e Companhias..	27	III - O 1.º de maio. — Uma greve geral de 10 %	152	Dois tunneis, (Os) Mancha e Gibraltar.....	86
Actual (A) crise de carvão e o problema da força motriz em Portugal, por <i>F. Martins</i> , 151, 179, 190, 211, 229 e.....	307	IV - Paris a Irun - Valladolid.	169	Engenharia (A) da guerra	217
Ainda a rede secundaria do Minho, por <i>J. Fernando de Souza</i>	♦ 97	V - Vlinda a Portugal	184	Entrada de mais um anno.....	1
Ainda o commercio de 1914-1917, por <i>Quirino de Jesus</i>	228	VI - Paris a Rouen e Dieppe..	232	Excursões no paiz	299
Alfa.....	87	VII - Nos arredores de Paris — Os vagões restaurantes.	249	Exemplos de reforma agraria, por <i>Quirino de Jesus</i>	131
A proposito do resgate, por <i>J. Fernando de Souza</i>	♦ 113	VIII - Havre, Saint Adress, Trouville.....	265	Ferro-viarios (Os) na guerra.....	122
Arrematações, 31, 48, 64, 155, 171, 316 e.....	363	IX - Normandia, Caen, Cabourg, Cherbourg.....	281	Frota mercante do Estado, 154 e.....	246
Assembléa Geral da Companhia Portugueza.....	202	X - Verdun e Metz.....	297	Grandes (Os) trabalhos hidráulicos, 167 e.....	217
Assistencia económica internacional, por <i>Quirino de Jesus</i>	55	XI - A linha de navegação para o Brazil	329	Gréve (A), 300, 345 e.....	359
Associação (A) internacional de caminhos de ferro	182	XII - De Paris á Belgica.....	344	Gréves e sobretaxas, por <i>J. Fernando de Souza</i>	♦ 321
Augmento de tarifas nos caminhos de ferro, 7, 23, e.....	95	XIII - Bruxellas.....	360	Guia (O) oficial	219
Auto-cars (Os) dos Pyrineus.....	262	XIV - Antuerpia, Gand. Bruges, Ostende.....	377	Horario dos comboios: 16, 32, 48, 64, 80, 96, 112, 128, 144, 160, 192, 208, 224, 240, 256, 272, 288 e.....	304
Aviso claro e a tempo.....	369	Carreira dos acionistas, 11, 75, 123, 139, 155, 171, 187, 203, 300, 316, 332, 348, 364 e	380	Inauguração da linha do Valle do Sado	168
Barateamento da vida.....	153	Cintra ao Atlântico.....	326	Indisciplina (A) Social, por <i>J. Fernando de Souza</i>	♦ 177
Bibliografia, 14, 137, 215, 263, 331 e.....	363	Circulação (A) e os preços, por <i>Quirino de Jesus</i>	355	Industria (A) e o commercio do açucar, por <i>Quirino de Jesus</i>	181
Boletim commercial e financeiro, 12, 27, 43, 59, 75, 91, 107, 123, 139, 156, 172, 188, 204, 230, 236, 252, 268, 284, 300, 316, 332, 348, 364 e.....	380	Companhia da Beira Alta (Relatorio), 185, 219, 238, 251, 267, e..	298	Industria (A) siderurgica no Brasil.....	198
Cahos (O) ferro-viario, por <i>J. Fernando de Souza</i>	♦ 257	Companhia (A) de Benguella.....	187	Inovações no serviço de caminhos de ferro.....	247
Camara de Commercio Portuguez em França.....	262	Companhia dos caminhos de ferro portuguezes (Relatorio) 218, 238, 250, 266, 299, 314, 330, 346, 361 e	378	Junta autonoma das instalações maritimas do Porto.....	343
Cambios (Os) e o consorcio bancario, por <i>Quirino de Jesus</i>	118	Companhia (A) Nacional de aminhos de Ferro em 1919, por <i>J. Fernando de Souza</i>	♦ 145	Lei (A) das sobretaxas, por <i>J. Fernando de Souza</i>	♦ 129
Caminhos (Os) de ferro chinezes.....	135	Companhia (A) de M. Z. A. em 1919.....	198	Ligaçao (A) da linha da Lixa com a de Guimaraes	171
Caminhos (Os) de ferro da Beira Alta em 1919, por <i>J. Fernando de Souza</i>	♦ 193	Companhias (As) do Porto á Povoa e de Guimaraes, I, por <i>J. Fernando de Sousa</i>	♦ 370	Linha (A) de Benguella	102
Caminhos de ferro da zona central	7	Commercio (O) de 1914-1917, por <i>Quirino de Jesus</i> 195 e	214	Linha (A) do Sado, 153 e por <i>J. Fernando de Souza</i>	♦ 161
Caminho (O) de ferro de Benguella, por <i>J. Fernando de Souza</i>	♦ 353	Commercio (O) de Portugal com a Alemanha, por <i>Quirino de Jesus</i>	101	Linha (A) Madrid-Dax, por <i>J. Fernando de Souza</i>	♦ 17
Caminhos (Os) de ferro de via reduzida, na guerra.....	70	Congresso de caminhos de ferro.....	202	Linhas estrangeiras: 10, 24, 46, 78, 80, 94, 138, 154, 186, 217, 263 e	379
Caminhos de ferro do Brazil, 62, 230 e	375	Contracto do trigo, por <i>Quirino de Jesus</i>	339	Linhas ferreas coloniaes, 31, 79, 85 e	331
Caminhos (Os) de ferro do Sul da Africa, 261 e	343	Cooperativismo agrario, por <i>Quirino de Jesus</i>	149	Linhas francesas, 80 e	155
Caminhos (Os) de ferro durante a guerra.....	76	Cotações na Bolsa de Lisboa, 13, 29, 45, 61, 77, 93 109, 125, 141, 157, 173, 189, 205, 221, 237, 253, 269, 285 301, 317, 333, 349, 365 e	381	Linhas portuguezas: 8, 151, 235, 295, 347, 359 e	375
Caminhos de ferro electricos.....	246	Crise (A) dos cambios por <i>Quirino de Jesus</i>	163	Magna (A) questão das estradas, por <i>J. Fernando de Sousa</i> , ♦ I 289 e ♦ II	305
Caminhos de ferro franceses	155	Crise (A) dos transportes em França	87	Maior e menor cotação mensal em 1919, dos fundos do Estado, titulos de caminhos de ferro, bancos e companhias, na bolsa de Lisboa	62
Caminhos (Os) de ferro suissos em 1919.....	95	Crise (A) mundial do combustivel.	91	Manual do Viajante em Portugal	201
Caminhos de ferro vicinaes, por <i>Ernesto Navarro</i> , 74 e	♦ 81	Decretos (Os) de fomento agricola, por <i>Quirino de Jesus</i> , 275 e	291	Mapa de Hespanha	263
Caminhos (Os) de ferro vicinaes belgas, por <i>J. Fernando de Souza</i>	♦ 209	Depoimento n'um inquerito, por <i>J. Fernando de Souza</i>	♦ 65	Mapa de Portugal	289
Carvão e quedas d'agua	332	Desordem (A) fiduciaria, por <i>Quirino de Jesus</i>	327	Marinha mercante	78
Carris de ferro de Lisboa, 3, 135, 233, 245, 263, 332 e	358	Dois annos em França com o batalhão de caminhos de ferro, por <i>M. Ferreira Mendes</i> , 5, 19, 38, 62, 84, 116, 147, 212 e	313	Material de caminhos de ferro	30
Cartas de Paris, por <i>Guerra Maio</i> : 1 - A greve dos consumidores.	121	Melhoramentos na estação de Barca d'Alva	375	Medida exacta do desgaste dos carros	375
III - A fuga dos francesos.....	136			Melhoramentos na estação de Barca d'Alva	170

O signo ♦ indica artigo de fundo.

ÍNDICE

Melhorias nos serviços ferro-viários franceses.....	216
Memórias d'outro tempo, I 357 e II	373
Nacionalização (A) dos caminhos de ferro.....	30
Necrologia:	
Dr. Victor dos Santos.....	71
Duarte Melo.....	311
François Mercier.....	122
William F. Allen.....	184
Norte de Espanha.....	120
Nossas (As) colônias.....	21
Notas de viagem:	
VIII—A fronteira alsaciana.....	9
IX—Nancy, Verdun.....	25
XI—O forte de Douaumont.....	42
XII—De Nancy ao Mediterrâneo	58
XIII—Barcelona.....	89
XIV—Madrid—Volta à pátria.....	105
Nova (A) orientação dos transpor- tes marítimos, por <i>Guerre Maior</i>	279
Novas gréves.....	282
Novo (O) esforço alemão.....	6
Novo (O) porto do Montijo, por J. Fernando de Souza.....	♦ 241
Números antigos, 187 e.....	203
Oito (As) horas de trabalho e os caminhos de ferro.....	11
O que se fez nos Estados Unidos por J. Fernando de Souza.....	♦ 273
Papel (O) dos caminhos de ferro na última guerra, 107 e.....	123
Preceito inadmissível.....	170
Preço (O) do papel.....	91
Preço (O) dos jornais.....	197
Problema (O) da carestia da vida.....	343
Problema (O) ferro-viário hespan- hol.....	198
Problema (O) ferro-viário no Bra- zil.....	14
Progressos nos sistemas de signa- lização.....	46
Proposta (A) de lei sobre caminhos de ferro vicinais, por <i>Ernesto Navarro</i>	98
Quedas (As) do Douro, por J. Fer- nando de Souza, ♦ I, 33 e ♦ II	49
Receitas dos caminhos de ferro por- tugueses e hespanhóis, 13, 29, 45, 61, 77, 93, 109, 125, 141, 157, 173, 189, 205, 221, 237, 269, 285 e	301
Reconstituição (A) económica e fi- nanceira, por <i>Quirino de Jesus</i>	312
Réde (A) dos impostos, por <i>Quiri- no de Jesus</i>	371
Reexportação (A) colonial, por <i>Qui- rino de Jesus</i>	243
Reforma (A) do Ministério do Com- mercio e Comunicações, por J. Fernando de Souza.....	♦ 337
Regimen (O) tarifário em todo o mundo.....	247
Resgate? (O), por J. Fernando de Souza.....	♦ 2
Restrições (As) do comércio, por <i>Quirino de Jesus</i> , 36 e.....	68
Segurança (A) dos comboios em marcha.....	375
Sempre gréves.....	315
Singularidades da nossa Câmara.....	315
Situação (A) dos caminhos de fer- ro na Russia.....	65
Situação (A) económica e social, por <i>Quirino de Jesus</i>	82
Situação (A) da praça.....	374
Sobretaxas.....	323
Sul e Sueste.....	300
Symptomas de geral desorientação, por J. Fernando de Souza.....	♦ 225
Tarifas (As) de caminhos de ferro e os cambios.....	295
Tarifas (As) nos caminhos de ferro	90
Telephones (Os), 28, 59 e.....	283
Tonelagem (A) mundial em cons- trução.....	356
Trabalho nacional, por <i>Ferreira Mendes</i>	166
Transpyrenaico (O).....	235

Tunnel (O) sob a Mancha.....	47
Vapor Braga.....	311
Verbete (O) do comércio exte- rior, por <i>Quirino de Jesus</i>	260
Viagens e transportes: 8, 41, 57, 72, 88, 103, 120, 136, 152, 168, 183, 200, 216, 232, 248, 264, 280, 295, 312, 344, 360 e.....	376

PARTE OFICIAL

Legislação por linhas

Aveiro ao Forte da Barra e a Can- tanheda.....	165
Beira Baixa.....	133
Braga a Barcelos, 21, 134, 148 e	165
Braga a Ponte de Lima e Guima- rães, 21, 134, 148 e.....	165
Braga a Povoa de Lanhoso, 21, 134, 148 e.....	165
Braga a Viana, 21, 134, 148 e...	165
Cacilhas a Cezimbra.....	165
Carris de ferro do Porto, 6 e....	165
Cintra a Estoril, Cascaes a Boca do Inferno.....	340
Ermidas a Beja.....	311
Famalicão a Braga, Villa Verde, e Arcos de Val-de-Vez.....	21
Foz-Tua a Mirandela.....	310
Leste, 148 e.....	244
Mirandela a Bragança.....	310
Norte.....	134
Oeste, 133 e.....	244
Prado a Soutelo e Ponte de Bico.	21
Santa Comba a Vizeu.....	310
S. Pedro da Cova.....	6
Setil a Peniche, 212, 261, 277, 292, 309 e.....	341
Sul e Sueste.....	311
Valle do Sado, 148 e.....	165
Valle do Vouga.....	134
Viana a Ponte de Lima, Ponte da Barca e Arcos de Val-de-Vez...	21

Legislação diversa

Apresentação de tarifas.....	133
Louvor ao Batalhão de Sapadores.	356
Novas oficinas da Companhia Portugueza.....	309
Pesquisas de carvão.....	311
Pessoal das linhas do Estado (sub- venções, 117, 245, 324 e 325, (ven- cimentos), 325 e.....	341
Sobretaxas, 83, 164, 309 e.....	310
Vagões de particulares.....	310

TARIFAS DE TRANSPORTE

Distribuídas com os números abaixo

Todas as tarifas—gerais ou especiais—
de todas as linhas, foram desde março de
1920, annulladas e substituídas por um
novo regimen geral que desde então vigo-
ra em todo o paiz.

A'parte as de applicação geral, que
não entra no nosso programma distribuir
com o jornal, todas foram distribuídas
com os numeros 775 de 1 de abril, 776 de
16 de abril e 777 de 1 maio, e são as que
constam da relação seguinte:

Caminhos de Ferro Portugueses

Complemento á tarifa de Despesas Accessorias.....	775
1.º additamento á tarifa de Despe- sas Accessorias.....	775
1.º additamento á Classificação Geral.....	783
Complemento á especial n.º 1 P. V.	775
Aviso n.º 1 Expedições não retira- das em breves prazos.....	775
" 2 Armazenagens.....	775
" 3 Prazos de transporte..	775
" 4 Incendios por empre- go de lenha.....	775

Aviso n.º 5 Impostos para o Go- verno Espanhol.....	775
" 6 Despachos nas Alfân- degas, 775 e.....	792
" 7 Adubos e correativos.....	775
" 8 Minérios.....	775
" 9 Novo regimen tarifa- rio.....	775
" 10 Comboios especiaes de p. v. accelerada, 775 e.....	781
" 11 Serviços combinados internos.....	775
" 12 Serviços combinados com Espanha.....	775
" 13 Serviços combinados com França	775
" 14 Sobretaxa de veloci- dade.....	775
" 15 Retretes e lavatórios..	775
" 16 Serviços que prestam as estações.....	775
" 17 Despacho Porto-Infan- te.....	775
" 18 e 18-bis — Horas de abertura das estações	776
" 20 Linha da Alfandega e docas.....	776

Especiais:

N.º 1 Recovagens e outros generos frescos.....	775
2 Animais vivos.....	775
3 Bilhetes para os comboios tramways.....	775
4 Dinheiro, valores e reem- bolsos	775
5 Aluguer de salões, lugares de luxo, compartimentos re- servados	775
6 Telegrammas particulares ..	775
7 Bilhetes de ida e volta.....	775
8 Volumes de peso até 10 kilos	775
9 Cestos com comestíveis, flo- res e leite.....	775
10 Generos frescos.....	775
11 Preços reduzidos em deter- minadas zonas	775
12 Entrada nas grades e uso dos ascensores.....	775
13 Automóveis para passageiros	775
14 Bilhetes de assignatura.....	775
15 Grupos de trabalhadores	775

Sul e Sueste

Camionagem em Lisboa, 769 e....	775
Complemento á tarifa geral.....	775
Complemento á tarifa de Despesas Accessorias	775
Transporte fluvial.....	775
Ramal das Lezírias.....	775
Aluguer de terrenos.....	775
Especial n.º 1 G. V.	775
" 2 P. V.....	775

Minto e Douro

Complemento á tarifa Geral.....	777
Complemento á tarifa de Despesas Accessorias	777
Additamento á tarifa de Despesas Accessorias	777
Especial n.º 1 G. V.	777
" 2 P. V.....	777

Beira Alta

Uso de caes e pontes.....	776
Especial n.º 1 Passageiros.....	776
" 2 Idem	776
" 3 Entrada nas Gares.	776
" 4 Salões.....	776
" 5 Telegrammas	776
" 6 Recovagens.....	776
" 7 Animais vivos.....	776
" 8 Volumes pequenos	776
" 9 Automóveis.....	776
Quadro de distâncias kilometricas.	777

Gazeta dos Caminhos de Ferro

1.º DO 33.º ANNO

Contendo uma PARTE OFICIAL dos Ministérios
dos Abastecimentos e das Colônias e dos Caminhos de Ferro de Estado
(Resolução do Conselho de Administração de 7 de maio de 1919)

NUMERO 769

Bruxelas, 1897. Porto, 1897. Liège, 1905. Rio de Janeiro, 1908. medalhas de bronze

Proprietário-diretor **L. de Mendonça e Costa**

Secretario da Redacção: **Alberto Bessa** — Do Instituto de Coimbra

REDACTORES: Principal, José Fernando de Sousa, Engenheiro — Mário Ferreira Mendes, Engenheiro — Manoel Andrade Gomes

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

COMPOSIÇÃO
Typog. da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*
IMPRESSÃO
Imprensa Lucas — R. Diário de Notícias, 63

LISBOA, 1 de Janeiro de 1920

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO
11, Rua da Horta Seca, 13 - 1.º
Telephone: Central-27

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

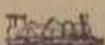
Sul e Sueste. — Tarifa de camionagem em Lisboa.
Rosto e camionagem para as colecções de 1919.



SUMMARIO

Entrada de mais um anno.....
O resgate? — por J. Fernando de Sousa.....
Dois annos em França com o batalhão de caminhos de ferro, III — por M. Ferreira Mendes.....
Parte Official — Ministério do Comércio e Comunicações.....
O novo esforço alemão

Caminhos de ferro da zona central.....	7
Augmento de tarifas nos caminhos de ferro.....	7
Viagens e Transportes.....	8
Linhos Portuguezas	8
Notas de Viagem — VIII.....	9
Linhos estrangeiras	10
As oito horas de trabalho e os caminhos de ferro.....	11
Parte Financeira:	
Carteira.....	11
Boletim commercial e financeiro.....	12
Colações nas bolsas portuguesa e estrangeiras.....	13
Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis.....	13
Livros recebidos	14
O problema ferro-viário no Brasil	14
Horário dos comboios	16



Entrada de mais um anno

Enceta hoje a nossa GAZETA um novo anno de publicação, o 33.º.

O seu aspecto, tão abatido durante a guerra e especialmente desde maio de 1917, melhorou já um pouco, em julho do anno findo e esperavamo que seis meses passados, estaria restabelecido o de 1914, graças, em parte, á descida do preço do papel, que começou a esboçar-se; mas veiu a subida dos cambios, extraordinaria, persistente, e essa fagueira esperança desvaneceu-se. Estamol-o pagando hoje por mais do trilpo do preço antigo, apesar de ser de muito inferior qualidade.

Sem fallar no da capa que esse subiu cinco vezes o antigo preço. Ainda assim, embora com sacrifício, melhorámos a qualidade do que hoje passamos a empregar.

E na impressão tambem melhorámos um pouco, pelo emprego de algum tipo novo; e em breve o jornal passará a ser impresso em machina nossa, o que evitará algumas irregularidades que se teem dado na saída, contra o nosso invariável costume de sempre o fazer aparecer nas primeiras horas do seu dia.

Apesar d'estes enormes aumentos de encargos, que seriam invencíveis em animo menos disposto á lucta, conseguimos não elevar mais o preço do jornal.

Em quanto tudo subiu de valor 200 a 500 por cento, e os demais jornaes, duplicaram o preço da assignatura é já se falla de que o vão triplicar e mais que triplicaram o dos annuncios, o nosso apenas elevou os seus preços em 20 por cento; e esperamos, embora com sacrifício, não ser forçados a eleval-os mais.

Pelo menos, durante o anno que hoje começa não o faremos porque já temos o papel em nosso poder, e a affluencia de annuncios (que muito agradecemos aos nossos annunciantes) vae-nos auxiliando a equilibrar o orçamento.

E' uma noticia que damos jubilosos aos nossos assignantes, n'esta entrada de anno, pela qual lhes damos as boas festas.

A REDACÇÃO

O resgate?

Foi há tempo nomeada por decreto uma comissão para proceder ao estudo do problema ferro-viário, examinar a questão da oportunidade do resgate das linhas ferreas concedidas ás diversas companhias e propor ao Governo as soluções concretas que julgar mais convenientes aos altos interesses do Estado.

Figuram entre os membros da Comissão, individualidades competentes e conhecedoras do assumpto, sendo de admirar que não se designasse para a presidência o sr. Conselheiro Anselmo de Andrade, que é um dos nomeados.

Nos considerandos do decreto pondera-se que o problema de transportes é entre todos vital; que os serviços da viação acelerada carecem de reforma profunda; que é mister defrontar com o problema sem recurso a paliativos de carácter provisório.

Tudo isto é verdade. Não é porém menos verdadeiro que há muito soffremos essa crise de transportes e que a acção governativa só se tem exercido para a aggravar por acções e emissões.

Estudar a fundo a questão para fugir a expedientes empíricos é excelente coisa, contanto que o funcionamento de uma academia de caminhos de ferro não venha protelar as providências que são práticas e urgentes.

Evocar a miragem do resgate como solução da crise affigura-se-nos erro nocivo. Podem folgar com elle os especuladores, que andam farejando negócios por todos os cantos, não porém os que encaram o assumpto sob o ponto de vista do senso prático.

A crise ferroviária é a resultante de tres factores: falta de material circulante de tracção e transportes, deficiencia de instalações nas estações, indisciplina e desleixo do pessoal.

O ambiente moral é detestável. O espirito de revolta quebrou a tradição de ordem moral e disciplina, característica dos nossos serviços de caminhos de ferro, e originou as frequentes greves que os tem perturbado profundamente.

As providências governativas promulgadas á tōa, para armar á baixa popularidade, mais aggravaram a situação. Sirva de exemplo esse regulamento do horário do trabalho. O agravamento do custo das subsistências cria atmosfera favorável ás exigências e conflitos.

A política exerce a sua nociva influencia. Os dirigentes retrahem-se perante a arrogância e as ameaças dos subordinados, com grave prejuízo da disciplina. Multiplicam-se os erros de ofício, os choques, os descarrilamentos, os atraços de remessas, os extravios, os furtos.

Coincidiu esta crise moral com a deficiencia de material e de disposições apropriadas nas estações, que carecem de ser ampliadas.

A falta de carvão, obrigando ao emprego da lenha, não só nas fabricas, como nas proprias locomotivas, mais fez sentir essas deficiencias, absorvendo nos transportes de lenha o material que seria preciso para as mercadorias.

Durante a guerra era impossível adquirir máquinas, carruagens, vagões, materiais para reparação. Por esse motivo e pela diminuição de productividade do trabalho nas officinas, deixou de se fazer com a rapidez e perfeição necessaria a conservação do material, cujo estado é hoje alarmante.

Não terminou com o armistício a dificuldade de abastecimentos. Foi demasiado profunda a perturbação dos mercados para que a normalidade se possa

restabelecer em curto prazo. É difícil ainda hoje fazer aquisições e os preços mantém-se altíssimos.

E todavia está por fazer o estudo que deve ser base d'essa reconstituição.

O Estado, associado das empresas, ás quais confiou o exercício de um serviço de interesse público e que vê incorporados no seu domínio capitais importantes, é por todos os títulos o mais interessado no bom desempenho da exploração.

Por isso, logo que cessou o estado agudo de guerra, com o armistício, devia convidar as empresas ferroviárias a exporem a situação, o material que era necessário adquirir, o seu plano de ação, as reservas de que dispunham, os auxílios que necessitavam.

Com cada uma d'ellas se preparariam as bases de um acordo equitativo e vantajoso. Essas bases coordenar-se-iam n'uma providencia de conjunto, que o Governo tomaria, usando dos poderes extraordinários que lhe foram conferidos, ou recorrendo previamente ao Congresso.

Augmento de sobretaxas; adeantamentos reembolsáveis; empréstimo ou aluguer de material circulante; modificação das bases do cálculo das garantias de juro; revisão de contratos de concessão; toda essa série de providências podia estar há muito decretada, habilitando as empresas a saírem da angustiosa impossibilidade de proverem de remedio as faltas, que reconhecem e deploram.

N'esta altura em que começaram a aparecer propostas de fornecimentos por preços menos exorbitantes, já haveria um programma de ação assente até aos últimos lineamentos e em termos de ser executado.

Esse programma foi proposto, no que respeita ás linhas internacionais, por uma comissão especial nomeada por occasião da febre aguda do Paris-Algeciras. Nada se fez até hoje!

Vem, pois, tarde o decreto, que devia ter aparecido há um anno, pelo menos.

Mais vale, porém, tarde que nunca.

Tudo depende do bom criterio e do senso prático da comissão.

E todavia, no objectivo que se lhe indicou, figura uma providência melindrosa, complexa, dependente de estudos demorados e negociações delicadas.

O resgate é a palavra mágica, o *Sesamo abre-te!* que nos vae escancarar as portas do reino da abundância e transformar n'um paraíso o nosso inferno ferro-viário.

E n'essa questão candente se arrisca a comissão a achar-se envolvida, philosophando sobre ella, procurando a melhor quadratura d'esse círculo vicioso, em vez de viver primeiro: *primo vivere, deinde philosophare*, accudindo ao mais urgente, que o é em qualquer hypothese.

Anda no ar, há muito, o plano de resgatar as concessões para entregar em seguida todas as linhas exploradas, quer pelo Estado, quer por Companhias, a uma nova empresa, que pela unidade de administração e pela abundância de recursos financeiros possa melhorar a exploração sem a tornar mais onerosa, e realizar as necessárias aquisições.

Ficará assim uma única entidade senhora da nossa rede ferro-viária, o que pode ter inconvenientes graves.

Não será o menor a recrudescência de exigências do pessoal, que pretenderá a uniformidade de vencimentos e regalias, tomando por padrão as concessões mais valiosas que alguma das empresas lhe tenha feito. Vencimentos, regras de acesso, regras de reforma, hão de obedecer aos mesmos preceitos e regular-se por tabelas idênticas sem distinção de circunstâncias regionais e de importância de linhas.

As causas de agitação actuarão com mais intensidade e extensão.

A fraqueza e capitulação dos governos crearão á empresa unica, situação tão difícil como a creada ás actuaes emprezas, senão mais espinhosa por se lhe supporem mais recursos. Hajam vista os tristes exemplos recentes.

Só uma empreza estrangeira, que conte com apoio eficaz, poderá resistir a exigencias excessivas e restabelecer a ordem e a disciplina. Será isso, porém, a administração estrangeira entrando pelos caminhos de ferro.

O resgate dá margem a larga especulação, e por isso é tentador.

Que sorria aos financeiros, aos quas se applica a imagem biblica: *sicut leo quaerens quem devoret*, taes quaes o leão á cata de preza, não nos espanta. Outro deve ser o ponto de vista do Estado, que, se bem reflectir, reconhecerá inoportuna e perigosa tal aventura.

*

Tem-se perdido, como atraç ponderei, tempo precioso, pois ha muitos mezes devia estar assente o que é indispensavel e urgente fazer para melhorar quanto possível a pavorosa situação dos nossos caminhos de ferro, mercê da falta de material e de instalações adequadas e do estado de espirito do pessoal, altamente nocivo á disciplina e á regularidade dos serviços.

Pois de onde, senão d'essa psychologia, provém os numerosos accidentes, os choques frequentes que inutilisam material? De que provém, senão da falta de disciplina attenta ao serviço e meticulosa no cumprimento dos regulamentos? Que outra coisa explica a escassa productividade das officinas, que terá talvez de ser compensada pelo recurso, para reparações de máquinas, ao paiz vizinho?

Em vez de se accudir de prompto ao essencial, estudando a situação com os que n'ella teem comprometidos os seus interesses, vimos um complacente bodo de organisação concedido aos Caminhos de Ferro do Estado, com enorme agravamento das despesas, dotações para material e obras complementares largamente outorgadas para elles e as restantes linhas abandonadas da solicitude do Estado. Dir-se-há que é seu empenho agravar a situação das Companhias até o ponto de a tornar instistentavel e leval-as á carta forçada do resgate.

Pode vir d'este melhoria rapida e sensivel dos serviços?

Quaes as condições juridicas e financeiras da sua realização?

Comecemos pelo aspecto juridico da questão.

Ha linhas que o resgate não pode abranger, a não ser por acordo amigavel. Para as do Porto á Povoa da Trofa a Guimarães e ramal de Caceres não figura o direito do Estado ao resgate nos respectivos decretos de concessão, tão omissos, que nem ao menos lhes fixaram o prazo de duração.

Para a linha do Vale de Vouga só em 1929 começa o direito ao resgate, pois só então finda o prazo de 15 annos depois de concluida a construcção, a partir do qual a linha pode ser resgatada.

O resgate do trôco de Guimarães a Fafe só pode ser feito a partir de 1936.

Para todas as outras linhas exploradas por emprezas prevêem os contractos ou alvarás de concessão o prazo previo de 15 annos, para todas já decorrido, além do qual o Estado as pode resgatar.

São elles as seguintes, de via larga:

Norte e Leste (506 kilometros) contracto de 14 de setembro de 1859.

Lisboa-Cintra-Torres (74 kilometros) idem de 10 de julho de 1882.

Torres-Figueira-Altarellos (168 kilometros) contracto de 23 de novembro de 1883.

Beira Alta (253 kilometros) contracto de 3 de agosto de 1878.

Linha urbana etc., e ramal de Cascaes (38 kilometros) alvará de 9 de abril de 1887.

Beira Baixa (212 kilometros) contracto de 29 de julho de 1885.

Ramal de Coimbra (2 kilometros) contracto de 23 de novembro de 1883.

Setil a Vendas Novas (70 kilometros) alvará de 13 de dezembro de 1888.

Coimbra a Louzã (29 kilometros).

Sommam estas linhas 1.352 kilometros, a que ha que juntar 72 do ramal de Caceres; total 1.424 kilometros, sendo 1.171 explorados pela *Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes* e 253 pela da Beira Alta.

Pela sua parte os *Caminhos de Ferro do Estado* abrangem 769 kilometros do Sul e Sueste e 360 kilometros do Minho e Douro, todos de via larga, sommando 1.129 kilometros, sem fallar nos 124 kilometros de via estreita em exploração.

As nossas linhas de via larga em exploração sommam, pois, 2.553 kilometros, a que se devem juntar, em periodo curto, os troços em construcção, que elevarão o total a cerca de 2.800 kilometros, pelo menos.

De via reduzida, sujeitas desde já a resgate, com excepção do troço de Mirandella a Bragança, resgatável só a partir de 1922, ha as linhas da Companhia Nacional:

Foz-Tua-Mirandela (55 kilometros), contracto de 20 de junho de 1884:

Santa Comba-Vizeu (50 kilometros), contracto de 29 de julho de 1885.

Sommam essas duas linhas 105 kilometros.

O grupo das linhas de via estreita, que nã são resgataveis, ou para as quaes esse direito ainda não existe, somma 296 kilometros, mas se passarmos para o primeiro grupo os 80 kilometros de Mirandella a Bragança (contracto aprovado por lei de 24 de Maio de 1902), que mal podem constituir uma exploração independente, podemos resumir a enumeração das linhas pela seguinte fórmula:

Linhas resgataveis

Via larga:

C. P.	1.171
B. A.	253
	1.424

Via estreita —C. N. 185

Linhas não resgataveis ao presente

Via estreita:

Povoa....	64
Guimarães....	56
Vale do Vouga....	176
	296

Linhas exploradas pelo Estado

Via larga....	1.129
» estreita....	124

Todas as linhas sujeitas a resgate revertem para o Estado no fim da concessão, cujo prazo é de 99 annos para todas, excepto a linha urbana e ramal de

Cascaes, cuja concessão termina com a da linha *Lisboa-Cintra-Torres*. Tem porém de ser pago ás empresas o material circulante e os abastecimentos mediante avaliação.

A formula do resgate é sensivelmente a mesma em todos os contractos. A partir de determinada data, o Estado pode resgatar a concessão, pagando desde logo os abastecimentos de combustivel e lubrificantes e outros materiaes em deposito, e dando até ao fim da concessão uma annuidade igual ao producto liquido anual calculado pela seguinte forma:

Toma-se o dos ultimos sete annos antes do da remissão, deduz-se o dos dois menos productivos e tira-se a media dos restantes, não podendo porém a annuidade ser inferior ao producto liquido do ultimo dos sete annos. No contracto de Cintra-Torres estipula-se um minimo de 1.800.000 por kilometro.

Nos contractos com garantia de juro estipula-se ainda que a annuidade não será inferior ao juro garantido ao capital fixado no contracto para custo da construção, que vem a ser a seguinte:

55% sobre o custo kilometrico de 35.000\$00 na linha da Beira Baixa; de 19.692\$30 na de Foz-Tua a Mirandella e de 22.880\$00 na de Santa Comba a Vizeu.

45% sobre o custo kilometrico de 25.990\$00 na de Mirandella a Bragança.

Esse limite minimo não foi estipulado para o resgate de Torres-Figueira-Alfarellos, que obedece á formula geral das linhas sem garantia de Juro.

Além da annuidade, que deve ser paga até ao fim da concessão, prescrevem os contractos que serão pagos os abastecimentos mediante avaliação.

Todos os contractos, excepto o de Mirandela a Bragança, são omissos no que respeita ao material circulante, havendo divergencias de opinião sobre o modo porque no resgate o Estado deve proceder.

Entendem uns que fica o pagamento d'aquelle incluido na annuidade, com a qual o Estado se desempenha das suas obrigações. Julgam outros que tem de ser pago á parte, e desde logo, o material circulante, como haveria que fazer no termo da concessão. Surge ainda a opinião intermedia de que o Estado o deve pagar, mas só no fim da concessão, sendo esta a que me parece mais bem fundada.

Com efeito todos os contractos estabelecem explicitamente que o caminho de ferro, com as suas dependencias, material fixo e edificios, fica desde logo pertencendo ao dominio do Estado; e que o material circulante e provimentos, ficam pertencendo ao dominio da Empreza, sem poderem porém ser alienados senão para os efeitos e substituição com vantagem.

O art. 38.^o do decreto de 31 de Dezembro de 1864, que é a lei fundamental da nossa rede ferro-viaria, declara que o material circulante, machinas, instrumentos e edificios, não podem ser penhorados nem arrestados.

Assim pois o material movel é propriedade das empresas, que o não podem distrahir do seu destino, nem sobre elle pode rechair penhora. O Estado deve pagar-o mediante avaliação contradictoria no fim da concessão.

Se, pelo direito de resgate, substitue a empreza na exploração, usa do material circulante, como ella o faria, mas essa substituição não priva a empreza do seu direito e propriedade, nem dispensa o Estado da obrigação contrahida de pagar o material no fim da concessão.

Tem porém de ser feito desde logo o inventario e

avaliação do material circulante, machinas, ferramentas, mobilia e utensilios para se fixar o valor da propriedade da Empreza, que o Estado fica usofruindo, como se fosse ella que explorasse, fixando-se a cifra que tem de se pagar com a ultima annuidade.

E' na realidade monstruosa a pretenção dos que afirmam ficar pago o material circulante com a annuidade do producto liquido. Se assim fosse, chegar-se-hia ao absurdo de pagar á parte o material movel, quando a empreza explorar até ao termo da concessão, recebendo annualmente um producto liquido, por sua natureza crescente e que portanto excederá forçosamente, o que em data anterior se fez pela formula do resgate. E n'este ultimo caso não se lhe pagaria!

Outra questão surge em relação ás linhas com garantia, cujo complemento de juro constitue um adiantamento reembolsavel com o juro de 5%, feito pelo Estado.

As garantias de juro a reembolsar pelas linhas de Torres-Figueira-Alfarellos e Beira Baixa figuram no Balanço de 1918 da C. P. por 9.344.408\$19. N'esta cifra não entram os juros simples, cuja conta nos parece não estar feita, nem pela Companhia, que no caso de a ter feito mencionaria o respectivo debito do Balanço, nem pelo Estado.

A Companhia Nacional deve ao Estado cerca de 4.000 contos da garantia, sem contar com os juros.

Como se liquidam esses debitos?

Quando a concessão seja usofruida até o seu termo, o reembolso é feito pela metade do excesso do rendimento liquido além do juro garantido.

Por enquanto a linha de Torres Figueira-Alfarellos é a unica em que se iniciou o reembolso. Nenhuma outra prescrição encerra os contractos, não se podendo pois exigir por outra forma o pagamento d'esse debito á Empreza. No seu contracto de associação com o Estado este completa o juro garantido e reembolsa-se dos adeantamentos pela fórmula no mesmo prevista. Se a linha prospéra e o trafego se desenvolve, o Estado compensa-se do adeantamento feito, compartilhando os excessos de receita e além d'isso recebe no fim da concessão a linha, que nada lhe custou. No caso de resgate, o Estado, que se substitue á Empreza, dando-lhe como annuidade o rendimento liquido n'essa data, priva-a da futura participação dos accrescimentos de receita, pela força de metade das quaes previa o contracto a amortiseração dos adeantamentos. Como é que se podem então considerar estes uma dívida ordinaria passando uma esponja sobre a fórmula especial de pagamento que fôra estipulada?

Seria um acto de banditismo, uma violencia contra o direito, justificada apenas pela força. *La raison, c'est que je m'appelle lion.*

Outro ponto interessante, embora de interesse secundario, convém examinar.

As receitas fóra do trafego são, em parte dependentes da exploração das linhas e avolumam a receita bruta e portanto a receita liquida, devendo pois entrar no computo do producto liquido que serve de base á annuidade do resgate. Quando muito, haveria que excluir certas parcelas, que não provêem propriamente da exploração.

Nas linhas da Companhia Real o convenio de 1894 prescreveu, na base 16.^a, alinea *a*) que as receitas fóra do trafego não se incluiriam no producto liquido, base da annuidade do resgate.

N'outro artigo, continuaremos examinando esta momentosa questão do resgate, que suscitada agora vem provavelmente complicar a solução do angustioso problema ferro-viario, reservando-nos penosas surpresas.

J. Fernando de Souza

Dois annos em França com o Batalhão de Caminhos de Ferro

Depoimento d'um official expedicionario a França

III

Brest

Por uma manhã de tempo variavel começava mos a conhecer o clima em que iamos viver dois annos — lá desembarcámos nós, ávidos de impressões, n'uma boa disposição, que resistiu a um discurso d'um altivo official da censura, sobre o perigo de declararmos por escripto até o nosso posto (não fosse o Estado Maior allemão deprehender a ordem de batalha quando soubesse que um alferes de engenharia se chamava A ou B) e sobretudo uma amorável espectativa para aquelle conjunto que os nossos olhos anteviam.

Bem confirmada foi ella; os dez dias que ahi passámos foram, julgo-o, os melhores da campanha. Sem preocupações pelo dia de amanhã, porque perdi a noção dos projectos que sempre se idealisam, dando-me completamente ao meio em que vivia, senti-me bem integrado n'uma vida que adoptava, embora obrigatoriamente.

E os meus soldados — estalão que sempre adoptei para as impressões da collectividade — confirmaram-n'o; lá os encontrava nas ruas, nas lojas, via-os pelas portas dos *bars*, fallando, fallando muito alto em portuguez, suprindo o conhecimento da lingua pela excelencia da garganta e até, creio-o, com soldados russos mostraram o bom entendimento em bellos murros, que soavam nas vie'as velhas da velha cidade.

Tão bem se passou que no fim d'esses dias, ao partir para a frente, o *hall* da grande *gar* era pequeno para conter os que vinham ao *bota-fora* d'aquellas dezenas de portuguezes; officiaes aprumados docemente, meigamente, faziam promessas de correspondencia ininterrupta, a raparigas lindas, lindas pela graça que as envolve, encantadoras pela perfidiasinha que encobrem.

E o silvo da machina, que arrastava esse comboio só de terceiras classes, onde trez dias iamos passar em camas de *suma-pau*, foi para nós o signal irritante do fim d'uma vida civilizada, o adeus, por não sei quanto tempo, a camas fôfias, ás commodidades da nossa vida de entes impregnados de civilisação.

Para a guerra...

Com a approximação da zona de guerra, a nossa boa disposição, deprimida pela primeira parte da viagem em gaiolas de pau, começava a reapparecer; acordava em nós, não o porco que dorme em todos, mas as qualidadss ancestraes da raça, o amôr ao perigo, o bem-estar no meio da desordem das raivas que se cruzam.

Os meus homens já cantavam, aturavam as longas paragens ás agulhas de qualquer estação X, com uma invejavel *philosophia*, roendo á sua bolacha, dura de não sei quantos annos, e devorando o horrivel *corned-beef*, conserva de carne, cujo nome se prestara maravilhosamente a um trocadilho, que eu aqui não digo, por sêr demasiado duro para os nossos estomagos de pessoas cultas, mas que então saltava aos labios com uma frequencia devéras de espantar.

A' entrada d'uma *gare*, (a de Saint-Omer, recordo-me bem) os risos que esfusivavam no ar, pararam de

repente como por ordem e o mais extraordinario dos silencios se fez n'aquelle grande comboio. E' que um comboio de transporte de feridos, sereno, magestoso, frio contraste das immensas dôres que abrigava, entrou tambem na estação, e á vista d'aquelles homens, deitados, sentados ou recostados que o enchiam, fazendo advinhar os mais variados ferimentos, chamou á realidade da vida da frente os nossos soldados, a muitos dos quaes já não ocorria o que podia sêr o lado mau da guerra, distrahidos pela camaradagem de muitos, n'aquelle *tête-a-tête* de muitas horas.

Aquelles magnificos comboios sanitarios inglezes, muito limpos, muito bem pintados, muito confortaveis, mudam de aspecto completamente de vazios para cheios; as suas grandes vidraças deixam vêr demasiado o que dentro se passa.

O caracter de amplos salões confortaveis, que mostram quando vazios, muda-se para o de enfermaria quando cheios.

Um hospital mesmo sem doentes é sempre um hospital; um comboio sanitario, não.

Sahido o comboio a pouco e pouco a alegria volta e é com carruagens engalanadas de palmas e verduras que chegamos ao *terminus* da nossa viagem.

Espectaculo que para os aldeões d'aquelle norte da França deve fazer lembrar os dias de Agosto de 1914, primeiros da guerra, em que comboios regorgitando de *poilus* passavam pelas mesmas estações, também floridos, atroadores dos milhares de vozes que cantavam as canções, tão francesas, da guerra.

Eis-nos chegados á nossa testa de *étapes*. O estado maior do nosso batalhão nos aguarda, ares de guerreiros antigos, que assistiram a alguma coisa no Ypres, Poperingne, que sei eu.

Temos noticias de outras duas companhias: lá para baixo, para o Somme, na região de Albert, acompanham a offensiva de 1917; o trabalho tem sido bom, ha já competencias com companhias inglezes, apostas sobre rendimento de trabalho, que as ordenanças do commando relatam aos meus homens.

Em Strazeele, junto á estação do caminho de ferro, a poucos kilometros da fronteira belga, a uma distância de 15 a 20 kilometros do *front*, está o acampamento do commando do Batalhão, tipo dos acampamentos inglezes, com as suas tendas de lona, conicas, duas outras barracas de madeira para secretarias, uma barraca grande, sul-africana, tambem para secretarias, um telheiro improvisado para cavallariças, *retretes* *systema but* com muitos lettreiros e muita creolina, passadeiras de madeira, aqui e alli etc.

Nota-se porém uma boa impressão, pelo aspec'o proprio que o campo apresenta, que de resto é peculiar a todos. Esta guerra quem a venceu não foi Foch, não foi a Inglaterra, não foi a America; foi um conjunto de factores que o meu professor de tactica chamava factores moraes, mas que eu me permitto chamar factores materiaes, muito materiaes, e entre os quaes avulta a hygiene.

Eu bem sei que quando recebia a visita, no meu acampamento, d'um alto inglez, que acompanhado por um cabo, metia o nariz nas latrinas, via as cosinhas, cheirava a carne, fazia um discurso sobre as moscas e os mosquitos, eu bem sei, e aqui confesso a minha culpa, que me aborrecia, que tinha intimamente vontade de o mandar para todos os diabos. Hoje, confesso a minha culpa mais uma vez, declaro-me bem arrependido, e reconheço publicamente que elle, esse inglez enfadonho e antipathico, era um obscuro obreiro da obra formidavel que foi o abater do *boche*.

M. Ferreira Mendes

O novo esforço allemão

Sob este título, mr. Victor Cambon, engenheiro das artes e manufaturas, publica na *Illustração* francesa um interessante artigo sobre a viagem que recentemente fez pela Alemanha.

Contra o que muitos supunham, que a entrada n'aquelle paiz seria, depois da guerra, difficultada aos estrangeiros, para que elles não vissem as adversidades com que elle luta, e não aumentassem mesmo, com a sua estada, a carencia de generos alimenticios (como está fazendo a Suissa) diz-nos o illustre viajante, que na estação da fronteira se passa com a maior facilidade de um paiz a outro; nem passaporte nem provas de identidade, nem licença para entrar, nem qualquer declaração é exigida. Até as bagagens de mão não são abertas.

Isto prova, por um lado que a Alemanha está an- ciosa por que o mundo inteiro, do qual ella tanto se alheiou, volte a visital-a, e por outro que pouco se lhe dá que o contrabando entre, porque sempre entrará, com elle, coisa util—e ella precisa de tudo e sabe que o que ella produz não o produzem os outros paizes em quantidade que para lá o exportem a fazer-lhe concorrença.

Tomaram elles mais, para si.

Mas se a Alemanha está depauperada pelos encargos que lhe foram impostos pelo tratado da paz, não é menos certo que, tambem por lá, a febre do movimento, a aancia do luxo, do esbanjamento mesmo, se está manifestando de forma extraordinaria.

Outro escritor lemos ha dias que atribue este facto ao desejo, á quasi necessidade original de dissipar uma parte da fortuna, por os seus possuidores saberem que qualquer dia lhes cahirão em cima as violentas contribuições da guerra, tanto mais importantes quanto maior fôr o total dos seus haveres. Assim, gastam á larga para que o golpe não seja tão profundo.

O movimento ferro viario é extraordinario, como em toda a parte, tornando o serviço quasi impossivel, vista a falta de material, produzida pelo grande numero de locomotivas, carruagens e vagões que se inutilisaram na guerra, e outros que tiveram que ser entregues aos aliados.

A estação de Francfort, que, já em tempo aqui dissemos, era enorme, tem hoje tal aglomeração de movimento que vae ser alargada, com a construcção de mais dois corpos lateraes a juntar aos trez que já tem.

Contra o costume allemão, os comboios andam todos atrazados, resultado do accrescimo do movimento, da falta de carvão e tambem da de pessoal de estações.

Estas conservam-se constantemente embandeiradas e ornadas de flores, para receber os prisioneiros que regressam, e são acolhidos com grandes manifestações, como se viesssem triumphadores.

E os canticos patrióticos com que as populações os acolhem são bem menos um hymno de paz do que um grito de vingança.

Nas ruas de Francfort, á noite, nem uma luz, por motivo da falta de carvão; nos hoteis e restaurantes desapareceu tambem o aquecimento central, e está-se vendo quanto isso é horrivel, quando os ultimos telegramas nos dizem que em Berlim o thermometro marca 14 graus abaixo de zero e em Hamburgo 20.

Com o fim ainda de atrahir estrangeiros, foi creada uma nova feira annual, que já se realizou, de 1 a 15 de outubro. Pretendia-se com ella chamar alli as amostras das matérias primas do estrangeiro, de que a Alemanha tem urgente necessidade, mas que não accudi-



Ministério do Comércio e Comunicações

Direcção dos Serviços Electrotécnicos

2.ª Divisão

Fiscalização de indústrias eléctricas

Tendo sido vistoriada pela Fiscalização Técnica do Governo, e julgada em condições de segurança, a linha de tracção eléctrica e respetiva estação geradora, estabelecidas pela Companhia Carris de Ferro do Porto, na região carbonifera de S. Pedro da Cova, concelho de Gondomar: manda o Governo da Republica Portuguesa, pelo Ministro do Comercio e Comunicações, em presença do parecer da Administração Geral dos Correios e Telégrafos, que seja autorizada a exploração da referida instalação, obrigando-se a companhia proprietária a cumprir as clausulas seguintes:

1.º Marcar paragens obrigatórias entre os perfis 3 e 4, na Farapá, antes da saída da agulha, e tambem entre os perfis 32 e 33, 93 e 94, 144 e 145, 160 e 161, 174 e 175, 181 e 182, 192 e 193, 202 e 203, 213 e 214, 23 e 224, 249 e 250, e 251 e 252, antes do cruzamento com a estrada que liga a S. Pedro da Cova a sede do concelho de Gondomar;

2.º Instalar no quadro geral de distribuição todos os aparelhos necessarios ás medidas e registos previstos no regulamento para o serviço de tracção eléctrica, aprovado por decreto de 12 de Março de 1903;

3.º colocar um *feeder* de retorno, de modo a evitar que a queda de tensão no retorno seja superior a sete voltios;

4.º Apresentar as autorizações autenticas para a ocupação de domínios publicos e particulares.

A clausula 1.º deverá ser cumprida no prazo de quinze dias, a contar da data da portaria e as clausulas 2.º, 3.º e 4.º no prazo de sessenta dias, a contar da mesma data.

Paços do Governo da Republica, 23 de Dezembro de 1919. — O Ministro do Comercio e Comunicações, Ernesto Julio Navarro.

Tendo sido vistoriado pela Fiscalização Técnica do Governo, e julgado em condições de segurança, o ramal eléctrico a alta tensão que a Sociedade Companhias Reunidas Gaz e Electricidade estabeleceu entre a Estrada da Circunvalação de Lisboa e a Vila Formosa, proximo da Encarnação: manda o Governo da Republica Portuguesa, pelo Ministro do Comercio e Comunicações, em presença do parecer da Administração Geral dos Correios e Telégrafos, que seja autorizada a exploração da referida instalação, obrigando-se a firma proprietária a cumprir, no prazo de trinta dias, a contar da publicação d'esta portaria, as clausulas seguintes:

Colocar estribos metálicos ligados á terra nos postos vizinhos do ponto em que a linha a alta tensão cruza com fios telefónicos.

Paços do Governo da Republica, 18 de Dezembro de 1919. — O Ministro do Comercio e Comunicações, Ernesto Julio Navarro.

Tendo sido vistoriada pela Fiscalização Técnica do Governo, e julgada em condições de segurança, a ligação entre as linhas de tracção eléctrica no cruzamento das ruas Antero de Quental e da Constituição, da cidade do Porto, pertencente á Companhia Carris de Ferro da mesma cidade: manda o Governo da Republica Portuguesa, pelo Ministro do Comercio e Comunicações, em presença do parecer da Administração Geral dos Correios e Telégrafos, que seja autorizada a exploração da referida ligação.

Paços do Governo da Republica, 18 de Novembro de 1919. — O Ministro do Comercio e Comunicações, Ernesto Julio Navarro.

ram ao chamamento; enchendo-se, porém, todo o espaço, que era vastíssimo, com productos alemães. E tantos foram que, apezar das gallerias do *Fest-Halle* serem de enorme vastidão, houve que estender a feira por seis escolas, e aind'assim 1.400 expositores ficaram de fora.

Pensou-se, portanto, em crear duas feiras annuaes, outonho e primavera, e no proximo mez d'abril repetir-se-ha, portanto a feira, para a qual ha já pedidos para mais de 2.000 installações.

Pretende assim a cidade aproveitar a sua situação, atalhada proxima da zona ocupada pelos aliados, para chamar alli os estrangeiros, os compradores de todos os paizes, o que compensará as difficuldades que, por um certo tempo, terão os productores de introduzir nos mercados externos os seus artigos e fazer ahi acolher as offertas dos seus caixeiros viajantes.

Na feira d'outubro fizeram-se, porém, bons negócios. Um negociante scandinavo, por exemplo, comprou artigos de alumínio no valor de nove milhões de marcos.

Como já se previa, a guerra fez nascer no paiz alemão novas industrias, e d'isso se vae tendo noticia á proporção que os viajantes de áquem Rheno alli vão.

Uma destas foi a criação da *Badische Anilin Und Soda Fabrik*, enorme fabricação do amoniaco e de ácido nitrico, por meio do ar atmosferico, sistema Heber, que ocupa uma área de alguns kilometros quadrados junto dos jazigos da lignite de Mersbourg, e produzirá em breve 1000 toneladas diarias d'amoniaco, no valor de 1.200 milhões annuaes.

Todo o trabalho é feito mechanicamente, de forma que os operarios limitam-se a vigiar o funcionamento das machinas e nada mais.

Devemos confessar que é simplesmente pasmoso.

Nesta região, centro da construcção das machinas para a industria sacharina, da distillação e das minas e fabrícias da potassa, o trabalho foi constante durante a guerra, não só em munições e armamentos como na producção de ingredientes para os explosivos e gazes asfixiantes. Hoje fabricam-se machinas para exportar para as colonias hollandezas, onde a fabricação do açucar se desenvolveu consideravelmente, havendo já encomendas para muitos meses.

O operariado trabalha á razão de 2 marcos e meio por hora, e como a comida mais modesta lhe custa 8 a 10 marcos por dia, vive mal alimentado, mas sofre com resignação a sua sorte, trabalhando, porém, com menor actividade, por motivo das suas energias se achararem depauperadas pela difficiencia de alimentação.

A estação de Leipzig, que já era monumental em 1901, quando alli estivemos pela primeira vez, e mais augmentada a encontrámos ha 12 annos, foi substituida em 1910 por uma central em que se reunem as linhas dc Estado de Saxe e do Estado da Prussia, que custou mais de 160 milhões de marcos.

A frente tem 340 metros de extensão, e tanto na fachada como no interior é d'uma grandiosidade unica na Europa.

Tem duas salas de passos-perdidos identicas, cada una sob um zimborio monumental, ligadas entre si por uma immensa galeria. Ao fundo das salas uma escadaria conduz á plataforma de partida que tem 30 metros de largura e 280 de comprimento, coberta pela gigantesca marquise, de uma altura descommunal, que se continua pela cobertura geral da *gare*, sustentada por seis arcos de volta abatida, abrigando 13 grupos de vias duplas, separada entre si cada linha por um passeio de 14 metros de largura, de forma que sempre um delles fica sendo exclusivo para a entrada e saída dos passageiros e pelo outro se faz o serviço de carga e desarga de bagagens.

O nível d'estes patins é diferente, sendo o destinado a passageiros á altura do pavimento das carruagens e o das bagagens á do dos wagons bagageiros. Simples e pratico.

Os volumes são levados até estas plataformas por meio de ascensores e de correias moveis *lapis-roulants*, que os transportam rapidamente e sem lhes dar balanços.

As installações geraes d'este colossal monumento de architectura ferro-viaria cobrem mais de 16 hectares, e mesmo durante a guerra os trabalhos de construcção continuaram e concluiram.

Não nos diz o artigo a que acima nos referimos em que local da cidade foi installada a estação, mas por uma gravura que o jornal publica e pelo conhecimento que temos da cidade cremos que será localizada na Augustus-platz, do lado norte, em frente do museu, no local do *Neues Theater*; justamente no coração da povoação, como as nossas *gares* de Lisboa e do Porto.

Caminhos de ferro da zona central

Ao que nos consta, o sr. ministro do Commercio vae brevemente submeter ao estudo de uma comissão de technicos o projecto de uma grande rede de vias ferreas servindo a zona entre o Mondego e o Tejo, tão desprovidas até hoje de meios de transporte rápido, que ponham muitas das suas regiões e povoações importantes em facil relação entre si e em comunicação com as vias ferreas já existentes.

Será um bello serviço ao paiz, com que o sr. Ernesto Navarro assignalará a sua gerencia n'aquele ministerio e um beneficio notavel para a parte central entre os dois rios, até hoje esquecida pelos antecessores do intelligent engenheiro, apesar das grandes riquesas agricolas que encerra.

Entre as linhas projectadas, a principal irá do Entroncamento a Louzã e Arganil, continuando por Ceia, Gouveia a Celorico e Trancoso, até ao Pocinho, a ligar ahi com a linha de Barca d'Alva, e em construção deste ponto a Miranda do Douro.

D'esta partirá, um ramal seguindo de Arganil a Santa Comba, a ligar ahi com a linha da Companhia Nacional, que vae a Vizeu, e com a da Beira Alta.

Outra linha ligará Peniche ao Setil, ligando assim as linhas do Oeste e Norte entre si.

Assim o centro do paiz ficará rasoavelmente servido de linhas ferreas e as ligações de norte a sul poderão desenvolver-se consideravelmente.

A nova rede será de via de 1,00 metro, sendo provavel que, pelo menos a grande linha Entroncamento-Pocinho, que alli liga com a do Douro, seja construída e explorada pelo Estado.

Augmento de tarifas de caminhos de ferro

Segundo telegrama de Madrid, em 30 do mez passado, o ministro das obras publicas mandou para a meza do Senado um projecto, que auctoriza durante um periodo de 5 annos, (renovavel por tacita prorrogação) as companhias dos caminhos de ferro a aumentarem a actual sobretaxa de 15 "l. nas suas tarifas até aos limites seguintes: passageiros de 1.^a classe, 50 "l.; passageiros de 2.^a, 48 "l.; passageiros de 3.^a, 45 "l., e mercadorias de grande e pequena velocidade 50 "l.. Ao imposto sobre os preços de transporte não é aplicavel o novo augmento. Em quanto este estiver em vigor, não será suprimida qualquer tarifa especial das actualmente existentes.

VIAGENS E TRANSPORTES

Novas tarifas

Ainda não vieram a lume as novas tarifas já aprovadas pelo Governo, e cremos que ainda demorará algum tempo a sua publicação devido á morosidade forceda a que está sujeita a sua composição e impressão.

Além d'isso, segundo nos informam, ainda falta a aprovação do governo para algumas tarifas especiaes das diferentes empresas, que devem entrar em vigor simultaneamente ás já aprovadas.

Entretanto iremos fornecendo ao leitor algumas notícias do que formos conhecendo.

Nas linhas do Sul e Sueste, além das tarifas communs a todas as linhas do paiz, devem ser postas em vigor as seguintes:

Complemento á tarifa geral. — Comprehende este complemento tres capitulos. O 1.º estabelece uma nova *taxa de garantia*, que abrange tão sómente as avarias por motivo de incendio. Essa taxa é de 0,5 I.º sobre o valor da mercadoria. O 2.º trata das remessas sobre-carregadas com reembolsos, e o 3.º de comboios especiaes de mercadorias em pequena velocidade.

Estes comboios especiaes continuarão a ser taxados como até aqui, ou seja pela taxa correspondente ás mercadorias transportadas, mais a sobretaxa de \$01 por tonelada e kilometro, pela aceleração, sobretaxa que também é applicada aos vagões completos de mercadorias destinadas a embarque pelo rio.

Complemento á tarifa de despezas accessoriais. Comprehende todo o serviço fluvial, (uso dos caes e pontes, atracação ás pontes), e aluguer de terrenos nas estações.

Tarifa de camionagem em Lisboa. — Serviço de camionagem entre as estações de Lisboa e depositos centraes e a domicilio.

Tarifa do ramal das Lezirias — que regulamenta o serviço do Barreiro C. U. F.

Tarifa de Transporte fluvial — que apresenta pequenas alterações sobre a actual.

Tarifa especial n.º 1 de grande velocidade. — O Sul e Sueste adoptou para a grande velocidade o methodo posto em pratica para a pequena velocidade, reunindo n'uma só tarifa e por capitulos, a materia que hoje é regulamentada por grande numero de tarifas.

Assim a tarifa n.º 1 divide-se em diferentes capitulos, pelos quaes são estabelecidos os preços e as condições de transportes de passageiros e mercadorias, comprehendendo: Bilhetes ordinarios de ida e volta; Bilhetes colectivos; Bilhetes de assignatura; Bilhetes de comboios tramways; Aluguer de salões e Toiletes-cama; Bilhetes de identidade para caixeiros viajantes; Transporte de volumes de peso não superior a 10 kilogrammas; Dinheiro e valores do Banco de Portugal; e transporte de fructas, hortaliças verdes e peixe fresco, a preços especiaes.

Todas as novas tarifas apresentam augmentos de preços sobre as actuaes, como é natural, não soffrendo as principaes condições hoje em vigor, modificações muito sensíveis.

Horas de abertura e encerramento das estações

A Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro, que explora as linhas de Tua a Bragança e de Santa Comba a Vizeu, a exemplo das medidas adoptadas

pela Companhia Portugueza em obediencia ao decreto n.º 5:516, sobre horario de trabalho, resolveu tambem conservar as suas estações abertas sómente nos dias uteis desde as 10 até ás 18 horas, em qualquer epocha do anno, encerrando o serviço de entregas e recepções aos domingos, e restringindo o serviço nos dias feriados das 10 ás 13 horas.

Fóra das horas de serviço estabelece o Aviso que esta Companhia publicou recentemente, as mesmas excepções que a Companhia Portugueza, e que veem referidas na noticia que sobre o assumpto publicámos no nosso ultimo numero.

Tarifa de camionagem em Lisboa

Entra hoje em vigor a nova Tarifa de camionagem em Lisboa, da Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, para transportes de ou para domicilio e Despachos Centraes.

A tarifa divide-se em tres artigos; o 1.º trata dos transportes de passageiros e bagagens de ou para a estação de Lisboa-Terreiro do Paço.

O transporte de passageiros é efectuado aos preços das tabellas ordinarias sem qualquer sobretaxa. Para o transporte das bagagens são estabelecidos preços diferentes para as tres zonas em que a cidade é dividida, conforme o roteiro annexo á Tarifa. Esses preços são um pouco mais elevados do que os da Tarifa que por esta é annullada e variam tambem conforme se trate da utilização de carroça pequena, grande ou carroça baixa.

N artigo 2.º occupa-se do transporte a domicilio, de volumes de peso não superior a 10 kilogrammas, que transitem no caminho de ferro ao abrigo de tarifas especiaes, que incluem a taxa de transporte a domicilio; estabelecendo as condições em que é feito esse transporte, sem augmento de qualquer sobretaxa.

O artigo 3.º estabelece as tabellas de preço da camionagem de remessas de grande e de pequena velocidade entre os Despachos Centraes e Lisboa-Terreiro do Paço, Caes da Areia ou Jardim, e entre esses Despachos e estações e domicilios.

Os preços um pouco mais elevados que os da tarifa anterior, variam tambem conforme as zonas onde se effectue o transporte.

As condições da nova tarifa em pouco differem da que é revogada.



Barreiro a Cacilhas — Uma commissão de comerciantes e industriaes das povoações que serão servidas por esta linha em construcção, procurou no dia 31 o sr. ministro do Commercio, ao qual pediu que seja aclarada a construcção da conclusão desta linha e que seja aberta ao publico o troço já construído do Barreiro ao Seixal, mesmo por meio de trens auto-motores, como a camara desta ultima villa já sollicitou.



VIII

Excursão á fronteira alsaciana. — Horrores da guerra. — A Nancy. — Trasbordos e atraços. — Um hotel desconfortável. — Cidade bombardeada.

Ir a Gerardmer e não subir á Schlucht seria um crime de leso-turismo — que ninguem pratica — e antes da guerra a excursão ia mais longe, porque, lá do alto, passava-se para o comboio electrico que levava a Munster e a Colmar, na Alsacia.

Mas veio a grande lucta europeia, e os allemães supprimiram logo o serviço, como era natural, utilizando o material circulante em serviço de campanha e deixando só a via assente, "para o que desse e viesse" . . . Podia ser que, apanhados os francezes desprevinidos, ou enfraquecidos, por aquelle lado, se fizesse um ataque em fórmula, servindo a linha ferrea para condução mais rapida de tropas e abastecimentos; e se tal se desse, e os allemães tomassem posição na Schlucht e no Honeck, a 1.150 e a 1.366 metros, ella seria de primeira ordem. Mas cremos que nem o tentaram, porque a pendente do monte é tambem do seu lado bastante forte para aconselhar tal temeridade.

Um dia se gasta em visitar estes dois pontos, constituindo o passeio um delicioso passatempo.

Os comboios, que antigamente partiam de hora a hora, só fazem agora, ou fizeram no verão passado, seis carreiras por dia. Os comboios são a vapor, compostos de material comodo e desafogado, permittindo gosar bem os panoramas que se desenrolam durante o percurso.

A linha parte da praca da estação do caminho de ferro e seguindo a estrada, a pouca distancia embrenha-se na floresta, n'uma rampa maxima de 8 °. Depois d'um bem traçado *lacet* continua a subir, ora utilizando a via ordinaria ora em leito proprio, por entre arvoredo expesso, que por vezes se abre em clareiras deixando ver horisontes de incomparavel bellesa.

A meia hora de trajecto depara-se-nos a ponte do Vologne, onde este rio ruge, espumante, por entre rochedos escarpados, negros. Depois é o lago de Longemer que estende o seu lençol de agua limpida n'um açafate de verdura; um valle sombrio e silencioso e de novo a agua limpida, o lago Retournemer, guarnecido de plantas aquáticas em que sobresahem os menyanthos (trevo d'agua) e os nenuphares.

Mais além, a Cascata de Carlos Magno, que de uma altura de dois metros se precipita no lago.

Em Retournemer (10 kilometros) termina a linha a vapor, passando-se para um carro electrico que sobe mais violentamente á esquerda, conduzindo-nos em meia hora (8 kilometros) á Schlucht.

A guerra, que até ahi só conheciamos por informações, começa então a por-se em evidencia pelos seus effeitos. Aqui já se veem trincheiras cavadas na montanha, casas destruidas, outras mascaradas com a *camouflage*, de fórmula a confundirem-se com o arvoredo.

Um grande *hangar* de aeroplanos coberto todo por uma enorme rede de arame, em cujas malhas foram atados pequenos molhos de verdura, agora secca;

árvores arrazadas pelas granadas; casas meio demolidas; e a poucos passos do ponto terminus o belo hotel *Français* doutros tempos, todo em ruinas.

Aquelle vasto terraço, que tomava toda a frente do hotel, onde, pelas tardes de estio, fraternisavam, ha seis annos, gaulezes e germanicos; aquelles bellos salões, de onde, pela noite, irradiava a luz que iluminava a estrada e parte da povoação como um fóco de vida cuja palpitacão se sentia ao longe, nos sons da muzica e nos risos da festa que os ares levavam pela floresta, não são hoje mais do que um montão de escombros, entre os quaes se misturam restos das cartas que os ultimos habitantes rasgaram ao partir apressados, trapos de fardas manchados de sangue dos ultimos aduaneiros francezes que alli se abrigaram e alli os deixaram, ao morrer esfacelados.

Um horror . . . uma amostra ainda dos horrores que nos esperavam, para nos dar a impressão viva da tremenda catastrophe.

Em frente o *chalet* Hartmann, propriedade particular, numa posição imponentemente bella sobre uma profunda ravina, foi tambem alvo dos obuses que o demoliram quasi por completo.

Lá estão, ainda, derrubados, os postos designadores da fronteira, o francez e o allemão, e no chão ainda os carris da linha electrica abandonada, que ia a Munster e a Colmar.

Descendo-se pela estrada uns 700 metros, passando um tunnel aberto em rocha encontra-se, á sahida dele uma pequena varanda, em promontorio sobre uma impressionante e estetica garganta, de onde a vista se espreia pelo valle, de uma bellesa admiravel.

Centro de excursões muito frequentado antes da guerra, a Schlucht não tem hoje uma casa habitavel, nem um modesto restaurante onde se almoce; por isso ha que tomar, de novo, o carro electrico, que nos leva, em 20 minutos, ao Hohneck, ponto tambem fronteiriço mas a muito maior altitude, 1366 m., de onde o panorama é verdadeiramente extraordinario. Toda a cadeia dos altos Vosges, a um lado; os cimos alsacianos do outro; ao longe a massa imponente da floresta negra e os montes suíssos com os seus capacetes de neve.

Tudo isto se percebe pela clara explicação da mesa de orientação alli posta pelo Club Alpino Francez. Nem essa resistiu á grande lucta e a pedra lá está partida, quasi desfeita por uma granada.

O antigo *chalet* que se chamava Hotel Belvedere está hoje tambem em cavacos, porque era uma construção em madeira no genero usado nas montanhas suíssas e allemãs. As granadas prefuraram-o em todos os sentidos, e é no meio dessas ruinas que se preparam hoje umas refeições, assaz frugais, assaz reduzidas e assaz caras, com que entretem o estomago, quem comprehende este passeio, até á hora do carro descendente que, de novo, pelo mesmo caminho, nos traz á cidade; ou para nos animar a 1 hora e 10 a pé, a excursão interessante ao lago de Blanchemer.

E aqui notamos como a glottologia popular fixa certos sons, repetindo-os na aplicação de determinadas series de coisas.

Na Bretanha notámos que o prefixo *Ker* significando propriedade, solar, se applica a uma infinitade de logares; nos Vosges todos os lagos teem a suffixa *mer* significando agua, Gerardmer, Longemer, Retournemer, Blanchemer.

Temos identico caso no nosso paiz, nas proximidades da Figueira da Foz, onde todas as terras acabam em *êde* Cantanhede, Limede, Murtede, Arazede, etc.

Para seguir o nosso itinerario de Gerardmer a Nancy, 127 kilometros, temos, já se vê, os bellos dois

trasbordos—a Companhia do Leste não o fazia por menos—passando, até Epinal, pela mesma linha que já havíamos percorrido á ida, mas de noite.

Agora, de dia, vamos por toda a parte vendendo trincheiras, montes de fio de ferro, de material e munições de guerra, nas margens do Vologne e do Moselle; e n'este rio, que a linha acompanha, d'esde Epinal quasi até Nancy, algumas barcaças afundadas, quantas o inimigo, ao retirar-se, poude destruir, como ultimo cartão de visita tão incommoda.

Tambem como de costume, o comboio chega a Nancy com a bella hora e meia de atraço, isto é, tarde para o almoço e cedissimo para o jantar; resultante; termos que nos sujeitar a um chá das 5 horas ás 4 e meia, em substituição do almoço da 1 da tarde.

Hoteis todos cheios, não ha remedio tambem senão aceitar o unico quarto, pequeno mau e caro, no hotel Terminus onde os hospedes são recebidos parece que por favor... e os creados substituem uma toalha... quando são precisas duas.

Ahi temos já demonstração evidente dos terríveis efeitos da guerra.

Nancy la Belle, como a cidade é chamada pelos seus monumentos artísticos; o *Bijou dos Vosges*, como outros lhe chamam pela riqueza de ornamentação da sua grande praça, foi uma das cidades mais castigadas pelo bombardeamento alemão.

A estação do caminho de ferro, no centro da cidade, recebeu numerosos ataques, que successivamente lhe demoliram varias dependencias que já vimos reinstalladas em construcção de madeira. E essa mesma ainda foi bombardeada.

Em toda a marquise, em centenares de metros do envidraçado, onde sem duvida havia bons dois a trez mil vidros, contámos umas escassas trez duzias d'elles inteiros.

Sae-se da estação na bella praça de Thiers, ajardinada e ornada com o monumento do "libertador do territorio" em 1871.

Ahi, logo á esquerda, o hotel Thiers, de recente construcção, inaugurado em 1912, só trez anos durou. Em 1915 um obus cahindo-lhe a meio, partiu-o em duas metades, matando alguns hospedes e pessoal de serviço.

Todo o lado nordeste d'esta praça era ocupado pelo enorme estabelecimento Magasins Réunis, da mesma propriedade do Basar du Chateau d'Eau, de Paris e de outras galerias de venda em diferentes pontos da França. Em Nancy, a área coberta pelas instalações media uns 5.000 m. q. tendo lojas e quatro andares, e grandes torreões nos angulos. De tudo isso restam uns pedaços de parede, de onde aqui ou alli sahem uns ferros, como braços que se contorcem na ancia da morte, montes de caliça e nada mais.

Bombas incendiarias deitadas por aeroplanos reduziram n'um só dia o grandioso edificio a um montão de ruinas!

Mais adeante, aqui e alli, na rua principal, mais predios derruidos; na cidade velha, justamente na Grande Rue, da casa historica de pura edade média, com uma escada de notavel bellesa, notada no Guia Joanne, já tal escada não existe porque uma bomba a reduziu a nada.

Na bella praça Stanislas outra bomba rebentou junto do antigo paço episcopal.

E até no hotel em que nos alojámos algumas granadas cahiram, avariando-o em grande parte.

Pois se o avariassem de todo, (sem causar victimas, bem entendido), não se tinha perdido grande coisa.



Hespanha

O Metropolitano de Madrid.—Em Outubro do corrente anno foi aberto á exploração o primeiro troço do Metropolitano de Madrid, troço que vae da Puerta del Sol aos Cuatro Caminos, com a assistencia do Rei D. Affonso.

Em Hespanha, como entre nós, ventilou-se por varias vezes a questão do «congestionamento» da capital, mas foi-se um pouco mais além no campo das realizações praticas. Uma companhia propoz-se construir o «metro» de Madrid que teria quatro secções a primeira das quaes é a que foi ultimamente inaugurada.

A concessão foi dada em 12 de Janeiro de 1917 e dois annos depois, no prazo exactamente marcado de antemão, estava concluída a primeira secção, com capitais hespanhoes, por engenheiros hespanhoes e quasi exclusivamente com materiais hespanhoes!

A companhia constructora: «Companhia do Metropolitano D. Affonso XIII» formou-se com um capital de 10 milhões de pesetas, subscrito inteiramente por bancos de Madrid e Bilbau.

Evidentemente que na construcção se tiveram de affastar muitos obstaculos, que appareciam a passo e passo do progresso da obra; um dos mais importantes foi, sem duvida, o sistema de canalisações para abastecimento de agua e para esgotos.

Até meio approximadamente da secção construída, o trabalho é todo em tunel, cujo cimo fica de 12 a 20 metros do nível do solo das rinas; d'ahi até ao terminus teve de se construir uma abobada cimentada, seguindo-se o metodo de trabalho a que os ingleses chamam com propriedade «cut and cover».

Esta secção tem 6 estações, alegres, claras, um pouco semelhantes ás do «metro» de Paris; as entradas são por escadas, por ascensores ou por meio de rampas.

As pendentes maximas são de 4% e as curvas de 90 metros. Os carris tem 13 metros, 40 kilogrammas por metro corrente e foram fornecidos pela companhia; dos altos fornos de Bilbau.

O balastro é de pedra britada: a via dupla.

A corrente electrica, a 550 volts, é transmittida de seis estações, onde é fornecida pela União Electrica de Madrid, por conductores aereos.

A Companhia do Metropolitano tem tambem uma bateria de acumuladores Tudor, que permite continuar o serviço por uma hora no caso de interrupção da corrente geral.

Ha carruagens de duas classes, 1.ª e 2.ª, absolutamente á prova de fogo.

Cremos que de todo o material só as «bogies» vieram da Brill Company of Philadelphia e a parte propriamente electrica, de New-York; o resto é de fabricação espanhola.

Cada carruagem tem 24 logares, mas ha espaço para alojar 76 pessoas.

Estados Unidos

Se bem que a greve dos mineiros de carvão esteja terminada, os resultados maléficos d'esse formidavel conflicto continuaro a fazer-se sentir por algum tempo e as medidas restrictivas que o governo norte-americano teve de pôr em practica, subsistem até nova ordem.

Realmente a situação era ultimamente considerada já afflictiva, fazendo paralisar muitas industrias.

Assim, no principio do corrente mez, a Edison Company, de Detroít, que fornece 70% da força motriz empregada pelas diversas industrias d'esta cidade, suspendeu as suas operações no que foi acompanhada pela Fisher Automobile Body Corporation, que emprega 14.000 homens, pela Hudson Motor Car Company, que emprega 6.000 e por outras, reduzindo á «chomage» cerca de 11.000 operarios, só em Detroít.

Em Hineapolis dez fabrícias de moagem fecharam, reduzindo-se assim a producção de farinha a 50%; no Estado do Nebraska não havia combustivel!

Das companhias de caminhos de ferro, a Tinientieth Century Limited, que liga New-York a Chicago e a Congressional Limited, que serve a linha New-York-Washington, chegaram a annunciar a paralisação dos seus serviços.

Todos os comboios de recreio foram suspensos e A. Garfield, administrador dos combustiveis, chegou a prohibir, de 5 em diante, a venda do carvão aos navios extrangeiros ancorados nos portos dos Estados Unidos!

As oito horas de trabalho e os caminhos de ferro

A aplicação da lei das oito horas de trabalho em França deu margem a que nos caminhos de ferro se estabelecessem novos horários, que o jornal *Le Messager de Paris* insere com notas interessantes.

Eis o que sobre o caso nos diz o jornal em referência:

A applicação da lei das 8 horas de trabalho prossegue nas grandes redes dos caminhos de ferro com toda a tenacidade. E trata-se, também de assegurar o funcionamento d'um serviço público importante cujo tempo ficou devoradas reduzido.

D'esde o principio de Maio, que a duração regulamentar do trabalho ficou reduzida a oito horas por dia nos *ateliers*, depósitos e diversões, para todo o pessoal fixo.

Este regimen foi igualmente aplicado, a princípio, no 1.º de Maio, aos agentes de polícia em serviço nas ruas.

Após esta data, estendeu-se sucessivamente, nos dias 1, 15 de Junho e 15 de Julho, aos agulheiros, ao pessoal das grandes *gares*, ao pessoal dos escriptórios, aos agentes encarregados das manobras, da manutenção, do material, da iluminação, do telefone, do *bureau* de grande e pequena velocidade, das cobranças de bilhetes e bagagens e, por fim, ao pessoal dos serviços eléctricos.

O regimen definitivo para as grandes *gares* foi aplicado a princípio ao pessoal das *gares* pequenas depois do primeiro de setembro, e em seguida ás outras *gares* e estações a partir do primeiro d'Outubro.

Para os machinistas, *chauffeurs* e cocheiros, cuja situação não pôde ser regulada em virtude da natureza especial dos seus serviços, e para os quais foi estabelecido um regimen transitório, creou-se, a partir do primeiro de Julho, um regimen definitivo. São os únicos profissionais que não beneficiam ainda da aplicação completa das oito horas de trabalho diário.

Actualmente, cerca de 200.000 homens empregados, ou seja mais de metade do efectivo do pessoal das grandes redes, beneficiam do dia das oito horas. Os outros obtiveram uma diminuição no tempo da duração dos seus serviços, esperando-se que ella seja elevada ás oito horas diárias.

A aplicação d'esta reforma nos caminhos de ferro tem levantado sérias dificuldades. Para os resolver pediu-se a colaboração das pessoas que dirigem e das que são dirigidas.

Varias comissões, compostas d'um numero igual de representantes das companhias e do pessoal interessado, foram constituídos nas rôdes. Também foi organizada uma comissão superior, com séde no ministério dos trabalhos públicos, sob a presidencia do snr. Chaguérand. O representante das rôdes n'esta comissão é o snr. Lunyt, sub-director do P. L. M., e o do pessoal é o snr. Bidegaray, secretario geral da federação dos empregados.

A aplicação d'esta reforma não se fez sem perturbar o serviço. Foi preciso, especialmente, reduzir as horas da abertura das *gares*, apertar a marcha dos comboios e privar o público de certas comodidades. Apesar d'estas medidas e d'outras ainda, o dia de oito horas necessitou d'um aumento d'effectivos de perto d'um quarto de pessoal, para as cathegorias que d'elle beneficiam já. Para os machinistas, fogueiros e conductores, o aumento variará de 30 a 50 %.

Este aumento d'effectivos incide sobre todas as escalas da hierarquia.

Foi preciso dar adeantamento a 20 % do pessoal, e contractar novos operarios, que precisam também d'um certo tempo para aprender a sua profissão. De facto, foi necessário contractar uma proporção superior, porque a aplicação da lei das oito horas coincidiu com a partida de numerosos voluntários da reserva do exercito activo, postos á disposição das rôdes, dos países estrangeiros (Belgica, Servia, etc.) ocupados sobre as suas linhas, prisioneiros de guerra, etc. Na realidade, existe, na hora actual, em todas as escalas da hierarquia, um grande numero de operarios inexperientes. E' esta uma das causas principais da crise dos transportes, á qual é indispensável acrescentar a má qualidade do carvão.

A aplicação da lei das oito horas não se faz sem arrastar uma pesada despesa para as rôdes dos caminhos de ferro. Avalia-se em meio bilião, que virá engrossar demasiadamente o *deficit* das rôdes, que, no fim de 1918, atingiu dois biliões e meio e atingirá este anno pelo menos quatro biliões e meio.

Em vista de tudo isto se conclue que os caminhos de ferro são actualmente um dos serviços industriais em que o dia de oito horas é aplicado na mais larga medida, e em que se faz prevalecer atrevidamente o principio da colaboração do pessoal dirigente e do pessoal dirigido.



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa

Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada

Tendo-se procedido ao sorteio das obrigações a amortisar em 1 de Janeiro de 1920, conforme o disposto no título 4.º dos estatutos, coube a sorte aos numeros: 868, 1334, 1455, 1947, 2403, 4155, 6039, 7005, 7469, 8251, de 450\$00 escudos, e 9033, 10074, 10969, 11625, 12567, 14473, 14707, 15037, 15348, 15480, 15636, 16175, 16801, 16818, 18714, 18831, 18879, 19820, 21061, 23772, 23802, 24180, 24403, 25899, 26368, 27572, 27981, 28893, 29421, 30502, 30715, 31153, 32313, 33012, 33429, 33713, 35670, 36527, 39194, 39811, 40466, 42051, 43785, 46212, 46563, 48851, 39,553, 49852, 51312, 55724 de 90\$00 escudos.

Tendo o Governo de 1918, pelo decreto n.º 4.600 de Julho do mesmo anno, tomado posse violenta, ilegal e indevidamente, do caminho de ferro e de todos os mais haveres da Companhia, não tendo pago mesmo uma importante somma devida pelo Governo por transportes feitos de conta do mesmo até á data da posse, e continuando a não nos ser paga a importância da garantia de juro, a que o Estado se comprometeu pelo art. 22.º do contracto de 25 de Setembro de 1885, e que é destinada exclusivamente ao pagamento do juro e amortisamento das obrigações d'esta Companhia, conforme o art. 16.º do Estatuto, e o certificado do Consul Português em Londres, exarado no contracto de «Trustees» de 12 de Junho de 1886, são prevenidos os portadores das obrigações de que, devido aquella falta de pagamento, e apesar dos

esforços empregados pela Companhia, não é pago, pela terceira vez durante 32 annos, o coupon e as obrigações amortisadas segundo a lista acima.

Tendo sido a emissão contractada com os "Trustees", que ficaram investidos pelo contracto em curadores dos portadores de obrigações e defensores dos seus interesses, são estes igualmente prevenidos de que terão de entender-se para qualquer reclamação directamente com os mesmos "Trustees", ou seus secretarios sr. Kimber & Beatman, Lombard Street, 79, Londres, EC. de acordo com a condição 14.ª das exaradas nas mesmas obrigações.

Porto, 20 de Dezembro de 1919.

Pela Companhia dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa—O Presidente do Conselho d'Administração (a) *Augusto Gama*.

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

Pagamento de coupons

Pelo presente annuncio são prevenidos os possuidores de obrigações, d'esta Companhia que o coupon do segundo semestre do corrente anno, que se vence em 1 de Janeiro de 1920, será pago ao cambio do dia, desde essa data, no escriptorio da Companhia, em Lisboa, largo do Barão de Quintella, 11, todos os dias uteis das 10 ás 12 e das 14 ás 16 horas, com excepção dos sabbados.

Os coupons da sér. B, das folhas primitivas, só serão pagos aos sabbados no escriptorio da Companhia, mediante a apresentação das obrigações respectivas.

Os coupons devem ser apresentados com relações devidamente preenchidas e selladas e acompanhadas da declaração a que se refere o art. 4.º e § unico do decreto n.º 2 672 de 14 de Outubro de 1916 e estão sujeitos aos descontos determinados pelo decreto n.º 4 692 de 12 de Julho de 1918, ou seja \$03 por cada coupon de dez shillings.

Lisboa, 29 de Dezembro de 1919.

Pela Companhia do Caminho de Ferro de Benguela.—O administrador delegado, Joaquim José Machado.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Obrigações de 3 %. «Beira Baixa» e 4 1/2 %. privilegiadas de 1.º grau.

São prevenidos os snrs. Obrigacionistas de que a datar de 2 de Janeiro proximo futuro serão pagos os coupons do 1.º e 2.º semestres de 1916, e 1.º e 2.º semestres de 1917, 1.º e 2.º semestres de 1918 e 1.º e 2.º semestres de 1919 das Obrigações de 3 %. «Beira Baixa» e 4 1/2 %. privilegiadas de 1.º grau, nos termos seguintes:

— pela apresentação do coupon n.º 42 da folha annexa ás antigas obrigações de 4 1/2 %. 1.ª sér. «Beira Baixa» devidamente estampilhadas como obrigações de 1.º grau de 3 %. Frs. 7,01

— pela apresentação do coupon n.º 43 da dita folha, Frs. 6,98

» » » » » 44 » » » » » 6,98

» » » » » 45 » » » » » 6,98

» » » » » 46 » » » » » 6,98

» » » » » 46 » » » » » 6,98

» » » » » 47 » » » » » 6,98

» » » » » 48 » » » » » 6,99

» » » » » 49 » » » » » 6,99

» » » » » 41 folha annexa ás anti-

gas obrigações 2.ª e 3.ª séries, devidamente estampilhadas como obrigações de 1.º grau do mesmo tipo Frs. 10,51

— Pela apresentação do coupon n.º 42 da dita folha » 10,47

» » » » » 43 » » » » » 10,47

» » » » » 44 » » » » » 10,47

» » » » » 45 » » » » » 10,47

» » » » » 46 » » » » » 10,47

» » » » » 47 » » » » » 10,47

» » » » » 48 » » » » » 10,47

O pagamento será feito nos termos acima indicados na sede da Companhia, em Lisboa, todos os dias uteis, das 11 ás 13 e das 14 ás 15 horas pelo cambio do dia, estando todos os coupons isentos de imposto de rendimento para o Thesouro Portuguez, em virtude do disposto no art. 5.º da carta de Lei de 29 de Julho de 1889 publicada no «Diario do Governo» n.º 172 de 3 de Agosto seguinte.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 31 de Dezembro de 1919.

Acabou mal o anno; muito peior do que começou.

Bem quizeramos curvar-nos em reverentes cumprimentos ao final da pasta das Finanças pelo seu já celebre decreto dos acombias e pelos remendos que lhe applicou depois. Viamos a

principio a rua dos Capelistas (agora do Commercio) indignada, e na nossa ancia de acreditar que aquela medida seria benelica, embora prejudicasse o negocio de alguns patriotas, monologavamos:—pois sim; zangam-se porque vêem que a especulação lhes foge das unhas.

Mas, infelizmente, fomos nós os credulos, os esperançados que ficámos desapontados.

Os cambios, longe de enfraquecerem firmaram-se mais e mais cada dia, a panaceia, longe de cauterizar a chaga ainda lhe agravou os bordos, e não ha meio de a fazer sarar.

A seguinte nota que formulámos pelas cotações da Bolsa de Lisboa durante todo o mez que hoje finda, mostra bem como as divisas Londres, Paris e Madrid se aggravaram durante o mez: a Londres 3 1/2 a Paris 6 centavos, a Madrid 10 centavos.

	LONDRES		PARIS		MADRID	
	Compra	Venda	Compra	Venda	Compra	Venda
2	22 3/4	22 1/2	265	271	530	540
3	22 3/4	22 1/3	265	270	526	534
4	22 1/4	22	268	273	540	549
5	22 1/4	22	268	273	550	560
6	22 1/8	22	268	272	550	560
8	22 1/8	21 7/8	260	265	565	572
9	22 1/16	21 13/16	254	259 1/2	567 1/2	573 1/2
10	21 7/8	21 9/16	243 1/2	249 1/2	585	595
11	21 5/16	21 1/16	254	259	590	600
12	21	20 3/4	263	267	583 1/2	594
13	20 3/4	20 1/2	270	280	575	580
15	20 1/2	20 1/4	277	282	590	600
16	20 3/4	20 1/2	281	287	581 1/2	591
17	20 3/4	20 5/8	300	305 1/2	584	591 1/2
18	20 7/8	20 3/4	290	296	596	603 1/2
19	20 7/8	20 3/4	270 1/2	275 1/2	601	611
20	20 5/8	20 5/8	280	285	595	605
22	21	20 7/8	277	280	580	585
23	21	20 7/8	281 1/2	28	580 1/2	587
24	21	20 7/8	292	300	593	608
26	20 1/4	20	294	299	594 1/2	604 1/2
27	19 7/8	19 3/4	295	305	600	610
29	19 13/16	19 5/8	300	305	622 1/2	682 1/2
30	19 1/4	19	303	310	625	640
31	19 1/4	19	316	312	631	641

Para reímate, e já quando o ministro se achava dimissionario, aparece hoje o seguinte decreto, que se vê foi publicado á ultima hora, para que só no dia 2 de Janeiro tivesse efeito, antes que a Junta começasse a pagar o coupon externo:

«Pelo decreto n.º 2 293, de 22 de março de 1916, os encargos da dívida externa portuguesa, de 3 por cento podiam ser pagos exclusivamente em Londres e Paris, realizando-se o pagamento tambem em Portugal pelo cambio do dia e sem dependencia de imposto de rendimento.

As circunstancias actuaes não permitem ainda restabelecer o pagamento dos referidos encargos em todas as praças, mencionadas no decreto de 9 de agosto de 1902, mas aconselham o restabelecimento das disposições d'este decreto pelo que se refere ao pagamento dos mesmos encargos em Portugal:

Por isso, usando das faculdades conferidas ao Poder Executivo pela lei n.º 373, de 2 de setembro de 1915:

Hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1.º O pagamento, em Portugal, dos encargos de juro e amortiseração da dívida externa de 3 por cento, será feito, desde já, nos termos do decreto de 9 de agosto de 1902.

Artigo 2.º Fica assim alterado o decreto com força de lei de 22 de Março de 1916 e revogada a legislação em contrario».

A forma ambigua d'este documento não deixava á primeira leitura, perceber-lhe todo o alcance, limitando se a citar decretos anteriores que nem todos tinham de memoria. Mas logo os mais praticos concluiram que devia ser coisa importante, para justificar tanta pressa, a ponto de se publicar um supplemento do *Diário do Governo* só para esse fim.

E apurou-se então, que a grande ideia consiste na suppressão do pagamento dos coupons externos na Junta, ao cambio do dia, passando a ser feito pela taxa *ao par* fixada nos coupons.

E' uma perfeita armadilha aos possuidores d'esses titulos, e como embora o titulo seja *externo* a maior parte d'elles está no paiz, calculou-se que não podendo elles mandar cobrar os coupons no estrangeiro, iriam entregar-lhos á Junta recebendo por elles o prato de lentilhas do juro de 3 %, *ao par*, da libra, a 4550 ou do franco a 518 centavos. Era um verdadeiro regimen de exceção.

Mas os Bancos e Banqueiros salvaram a situação, descontando os coupons a 3575 ou seja 12550 por libra, equivalente ao cambio de 19 3/16.

Assim a esperteza oficial só deu em resultado um bocado de nervosismo de vendedores de coupons, que foram numerosos, e um pouco de lucro aos estabelecimentos bancarios.

Mas os possuidores ficaram descontentes, desconfiados do titulo que mais garantia lhes oferece, e não nos surprehenderá se na sexta-feira se produzir uma accentuada baixa d'este papel,

a qual será de deploráveis consequências porque arrastará comigo os outros valores do Estado.

Com estas e outras medidas salvadoras os cambios fizeram durante o anno a seguinte diferença; cotações de 31 de Dezembro

	1919	1920
Londres, cheque comp.	34 3/16	19 1/4
Paris	267	306
Madrid	295	631
Libras ouro	7540	1550

Bolsa. — Durante a quinzena os títulos do Estado tiveram poucas operações, conservado-se com tendência frouxa. O Exterior só, melhorou por motivo da alta dos cambios.

O grupo bancário esteve oscilante, acabando por firmar-se um pouco no fim do mês.

As acções Phosphoros e Tabacos que ultimamente tiveram uma subida notável por se fallar de negociações d'uma fusão das duas companhias, tendo fraquejado um pouco, tornaram a firmar-se e manteem a alta.

As acções da Companhia de Navegação muito animadas, embora soffressem uma baixa de 150 esc mas ficando compradores a este preço sem que appareçam vendedores.

Em todo o caso a febre da grande capitalização continua, e tanto que um simples facto a demonstra: A Companhia do Caminho de Ferro de Benguela tem obrigações em títulos de 1 e de 5. Antigamente, como os de 1 eram mais vendáveis para o pequeno capitalista, estes tinham sempre cotação superior em 550 ou 660 e

crêmos até que chegaram a 1500 esc. mais caros do que os outros. Pois hoje, e desde ha tempos, é o contrario; são os títulos grandes que cotam 113500 esc. enquanto que os pequenos só valem 111500 esc.

No nosso proximo numero daremos, como de costume, o nosso mappa da cotação comparada mensal, durante todo o anno, dos fundos portuguezes, acrescentados e um outro mappa da cotação de todos os fundos, bancários e de companhias, e do gráfico comparativo da cotação do cheque Londres e preço da libra ouro durante todo o anno.

Curso de cambios, comparados

	EM 31 DE DEZEMBRO		EM 15 DE DEZEMBRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque...	19 1/4	19	10 1/2	20 1/4
" 90 d.v.	19 1/2	—	20 13/16	—
Paris cheque....	306	312	277	282
Madrid cheque....	631	641	590	600
Allemanha cheque....	60	70	60	70
Amsterdam cheque....	1240	1260	1170	1190
New York cheque....	3280	3320	2380	2410
Italia cheque....	245	250	188	192
Suissa	587	592	434	439
Libras....	1550	16500	15500	15500

Boas e títulos	Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — DEZEMBRO											
	17	18	19	22	23	24	26	29	30	31	—	—
Lisboa: Dívida interna 3% assentame. to	43,20	42	—	43,20	42	43,20	42,20	42,90	43,10	43,10	—	—
Dívida interna 3% coupon...	44	42,83	—	—	43,95	—	42,70	—	—	—	—	—
" 4% 1888, c/p remios...	—	—	58500	—	—	—	—	58500	—	58500	—	—
" 4 1/2% 1888/9 c...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4% 1890 c.c...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 3% 1905 c/premios...	10550	10550	10550	10550	10550	10550	—	10550	—	—	—	—
" 5% 1905, (C.º de F.º E.) c...	84500	81800	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 1909, ob. (C.º de F.º E.) c...	—	—	—	—	—	—	—	78500	—	—	—	—
" 54% 1912, ouro...	—	—	—	—	129500	—	—	—	—	—	—	—
externa 3% coupon 1.ª serie...	109500	109500	109500	109500	109500	109500	109500	109500	109500	109500	—	—
" 3 1/2% 2.ª serie...	—	—	104500	—	102500	—	102500	—	101500	101500	—	—
" 3 1/2% 3.ª serie...	109500	—	110500	—	109500	—	109500	109500	109500	109500	—	—
Obrigações dos Tabacos 4% (1891)...	290500	290500	290500	290500	—	—	291500	—	292500	—	—	—
Acções Banco de Portugal...	315500	224500	224500	—	—	224500	—	—	—	—	—	—
" Commercial de Lisboa...	315500	316500	317500	320500	319500	318500	318500	318500	317500	317500	—	—
" Nacional Ultramarino...	—	—	192500	192500	192500	—	—	193500	193500	194500	—	—
" Lisboa & Açores...	194500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Tabacos, coupon...	179500	180500	180549	180500	179550	179500	179550	178500	175500	175500	—	—
Companhia dos Phosphoros, coupon...	70500	70500	70530	70550	—	70500	70550	70550	70550	70550	—	—
Obrig. Companhia Através d'Africa...	94500	—	93550	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia C. F. de Benguela tit. 1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" tit. 5	113500	113500	113500	—	—	—	—	107500	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3% 1.º grau...	—	70500	70500	70500	69550	—	72500	70500	—	70500	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3% 2.º grau...	—	—	28580	29500	—	29510	—	30500	—	30500	—	—
Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3% 2.º grau...	—	—	—	—	60500	—	72500	72500	—	72500	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª serie...	—	—	80500	—	80500	—	80500	—	—	—	—	—
Companhia das Aguas de Lisboa...	—	—	91550	—	—	—	—	—	—	—	—	—
prediaes 5%...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4 1/2%...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris: 3% portugues 1.ª serie...	—	—	66	—	—	—	—	67	67	—	—	—
" 3% 2.ª...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Companhia Cam. F. Port...	—	235	230	235	238	235	235	235	—	—	—	—
Obrig. Comp. Cam. F. Port. 3% 1.º grau...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Comp. Cam. F. Port. 4% 1.º grau...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Comp. Cam. F. Port. 3% 2.º grau...	—	90	95	—	91	—	—	92	—	—	—	—
" Companhia da Beira Alta...	48%	47%	47 1/2	47%	47 1/2	42 1/4	—	43%	43%	—	—	—
Londres: 3% portugues...	48%	47%	47 1/2	47%	47 1/2	42 1/4	—	43%	43%	—	—	—

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhóis

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAIS						MEDIA KILOMETRICA	
--------	------------------------------	------------------	--	--	--	--	--	-------------------	--

Livros recebidos

Anuario de ferrocarriles, por *Enrique de la Torre*. Anno XXVII, 1919. — Com a costumada e sempre amavel dedicatoria do seu auctor, um distincto funcionario superior do Norte de Hespanha, recebemos mais este volume da sua obra, já volumosa e sempre de uma utilidade extraordinaria para todos que precisem conhecer o estado actual dos caminhos de ferro da Peninsula.

Foi assim que o Governo hespanhol já de ha muito reconheceu o *Anuario* como *livro de utilidade publica*, e oficialmente foi recommended ás compagnias ministrar ao seu compilador todos os elementos para completar e melhorar a sua obra.

Para que se faça ideia de quanto de util o *Anuario* contém, reproduziremos o summario do presente volume, que é o seguinte:

Primera parte. — Invenciones sobre ferrocarriles. — Bibliografia de ferrocarriles. — Equivalencia de monedas. — Tarifas de correos y Telégrafos. — Datos sobre extensión de los ferrocarriles y tranvías en todo el mundo. — Producción y comercio, navegación, accidentes, distancias y velocidades. Comercio exterior de España. — Material de ferrocarriles importado. — Estadísticas de Correos y Telégrafos. — Subvenciones pagadas a los ferrocarriles. — Recaudación por el Tesoro por impuesto de transportes. — Personal de Obras públicas en el Ministerio de Fomento. — Negociados de Tráfico y Aduanas. — Divisiones de ferrocarriles. — Escalafones de Ingenieros Mecánicos y de Interventores del Estado.

Segunda parte. — Domicilio social, Capital, Consejeros y alto personal de cada Compañía. — Productos y gastos de cada línea, clasificados por velocidades y conceptos. — Material móvil. — Ferrocarriles en construcción. — *Ferrocarriles secundarios*.

Tranvías. — Capital, productos de cada línea comparados en los dos últimos años. — Personal y material de los mismos. — Tranvías en construcción. — Ferrocarriles de Francia y Portugal. — Sociedad de empleados de ferrocarriles.

Tercera parte, legislación. — Extracto de cuantas lees, decretos, Reales órdenes y reglamentos se han dictado respecto a los ferrocarriles el año último sobre concesión de líneas, transferencias, cambio de motor, estudios y asuntos varios. — Índice legislativo de ferrocarriles — Índice de nombres contenidos en el *Anuario*.

Acompanha os exemplares um mapa de 60 por 50 centimetros, com todos os caminhos de ferro em exploração de Espanha e Portugal, indicando as linhas que correspondem ás distintas Companhias.

O seu preço, cartonado em imitação de pelle é, para Portugal, 4,25 pesetas, podendo ser adquirido por pedido acompanhado d'esta importancia e mais 0,75 para porte e seguro ou seja um total de 5 pesetas.

Complilação de diversos documentos relativos á Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, por *Pedro Diniz*, volume VI. — Com a competencia de um recopilador de documentos e um velho pratico de caminhos de ferro, tem-se o snr. Pedro Diniz ocupado, por encargo do snr. Mello e Sousa, presidente da Comissão Executiva da Companhia, de reunir todos os documentos dispersos por publicações officiaes, e outros que, sem sahirem das secretarias para a publicidade, não menos importantes são, respeitantes á vida da Companhia desde o inicio dos seus trabalhos, ainda os do gabinete, até a actualidade.

A obra vae já no seu VI volume que abrange o quinquenio de 1876 a 1880, um dos periodos mais movimentados da administração da Companhia, porque n'elle se inaugurou a ponte Maria Pia, ligando a cidade do Porto com o sul do paiz; o rainal de Cáceres, ligando por forma mais directa a capital de Portugal com a Hespanha; se fizeram os contractos da linha de Cáceres e da Sociedade de Phosphatos, e os respectivos estudos e projectos d'aquella; se reformaram as tarifas geraes, effectuaram-se quatro emissões de obrigações sommando 240.000; fizeram-se varios suprimentos ao Governo, etc.

É uma publicação intima da Companhia, que lhe substitue, com vantagem, volumosos archivos de documentos que n'este repositorio ficam transcriptos, facilitando-se-lhes

a consulta por meio de dois bem organisados indices, um chronologico e outro alphabetic.

É livro que preciosamente conservamos na nossa bibliotheca.

O volume seguinte abrangerá outro quinquenário, de 1881 a 1885. Agradecemos a remessa.

Almanach Bertrand, por *Fernandes Costa*, 21.^º anno, 1920. — Quasi que não sabemos já que dizer deste livro, porque nem elle precisa de reclamo pois que apenas se publica está logo esgotado—e tanto que, para não nos faltar com a offerta que todos os annos nos faz o seu amavel editor, a livraria *Almanach Bertrand*, teve que privar-se nos seus archivos do exemplar que nos mandou—nem temos novos termos com que possamos dar a impressão agradavel que a sua leitura nos causa.

Interessante, curioso, instructivo, agradavel, indispensavel, um bello livro para familia, que está tão bem sobre a mesa de um escriptorio como no *boudoir* da mais elegante dama; leitura que lança um doce balsamo de bem-estar no espirito da creança como no do ancião; livro para todos, por todos querido—tudo isto já lhe dissemos e afinal aqui o repetimos... nada mais.

Para o anno que vem já temos a receita: diremos apenas que «recebemos e agradecemos» e pedimos ao leitor que volte a ler as noticias dos annos passados. Singular antithese! dizer sempre a mesma coisa de um livrinho que todos os annos vem recheado de coisas novas!



O problema ferro-viário no Brasil

Uma conferência interessante

O snr. dr. Alencar de Lima realizou recentemente, no salão da Bibliotheca Nacional do Rio de Janeiro, uma interessantissima conferência sobre o thema que serve de titulo a esta noticia. Tratando-se de um assumpto em demasia vasto, pois envolve questões de ordem technica, legal e economica, não poderia, disse o conferente, dar mais do que ideias geraes, ocupando-se em primeiro logar do que são as linhas ferreas brasileiras e quaes as sugestões que d'ahi se pôdem tirar para dar-lhes o devido valor.

Na Republica do Brazil teem sido construidos, até Março do anno de 1919, achando-se em pleno trafego, trinta mil kilometros de caminho de ferro; achando-se em construcção adeantada cerca de mil kilometros, e em projecto não se sabe ao certo quantos caminhos de ferro. Ferreiros de imaginação, projectaram os brasileiros ligações de todos os Estados entre si, linhas de Pirapora e Belém, Bahia a Maranhão, rôdes salvadoras das zonas flagelladas, ligações para o Paraguay, Bolivia e Peru, grandes linhas para entroncamento com a Pan-Americana, etc.

Mas sobre o serviço desses trinta mil kilometros efectivos, com excepção de algumas dezenas, ouve-se um clamor unisono: são linhas que nunca deram para remuneração vantajosa dos capitais empregados e que vivem em regimen de deficits apezar dos preços elevados com que fazem o transporte. D'este todos se queixam como caro, moroso e insufficiente em crise, e continua a asphyxiar a producção nacional.

Esta é a situação real. O estudo das leis de concessões das linhas, das condições da sua construcção e das zonas atravessadas, dos regulamentos pelos quaes se deviam reger e ser exploradas, demonstra que coincidem os effeitos dessas deficiencias com as varias causas provindas dos enganos, e erros até, que desde a origem dos primeiros kilometros, até ao trafego de hoje, se teem infelizmente, commetido, no afan, alias patriotico, de construir o mais possivel.

Desse estudo resulta que as condições especiaes que

teem contribuido para esta situação podem ser enumeradas em trez categorias:

1.^a) Deficiencia de capacidade de transporte, pelas más condições technicas da construcção das linhas e pela sua ruim apparelhagem.

2.^a) Falta de renda productiva, mesmo para manutenção, por causa das zonas de seus traçados e de seu regimen tarifario.

3.^a) Falhas de toda a ordem na legislação relativa á construcção e exploração das linhas, desde o seu primeiro estabelecimento até á propria ligação entre si e a outros meios de viação terrestre, fluvial ou maritima.

Depois de afirmar que o seu estudo não havia sido feito com intuito de depreciação, e por isso, para que do exame d'esses trez generos de necessidades do problema resulte algum valor pratico, procuraria indicar, a par dos defeitos que se notem, as providencias que se tornam necessarias, a seu ver, tendentes a modificar a situação.

Em primeiro logar tratou das razões de origem technica que motivam a deficiencia da capacidade do trafego ferroviario, dizendo que os caminhos de ferro do Brazil são uma verdadeira malha de pequenos trechos, que mal cobrem uma orla insignificante da região litoral.

O surto da sua construcção foi, em parte, impedido pelos grandes obstaculos naturaes a transportar entre a costa e o interior do paiz, separados, de norte a sul, por extensissima cordilheira. Transposta essa orla, novas regiões montanhosas, recortadas de contrafortes e de cursos de agua tornaram ainda difficil o traçado das linhas. E, vencidas essas difficuldades, as linhas procuraram os valles dos grandes rios, alias alguns em condições de navegabilidade, e paralellas ás suas sinuosidades foram construidas, na sua maioria.

A seguir, o Dr. Alencar de Lima tratou dos regimens adoptados para as construcções de standes, que são os de garantia de juros e o de subvenção kilometrica, dadas na maioria dos casos, a companhias estrangeiras.

O primeiro regimen—da garantia—de autemão dava que as administrações das linhas não se interessassem pelo seu trafego, pois que ao Governo cabia a obrigação de dar-lhes, dos capitaes nella empregados, a compensação necessaria. Para essa gente, já por si estranha á nação, os negocios eram mais com o Thesouro do que propriamente com o paiz.

O segundo regimen—da subvenção kilometrica—foi o negocio de estender carris a mais não poder ser, por encostas de meias laranjas, por montes e valles, a augmentarlhes o recurso tanto mais rendoso para os constructores, quanto maior fosse o numero de kilometros construidos. Era ainda o negocio da empreitada sem attender ás necessidades do trafego futuro.

Essas ideias capitaes, que presidiram ás primitivas construcções, os interesses locaes das politicas dominantes, fazendo as linhas passar por pontos obrigados, intervindo na construcção directa por parte do Governo, protegendo espertos empreiteiros e acquisições de materiaes de má qualidade, foram, em conjunto de circumstancias, a causa das primeiras deficiencias das linhas do paiz,—as da origem da sua pessima construcção.

Disse em seguida que quem viaja nas linhas brasileiras, abstrahindo as linhas-tronco de S. Paulo e da Central, sente o trajecto longo entre pontos pouco distantes, a montanha russa das declividades, o balanço das curvas e contra-curvas, a morosidade enervante, e o desconforto formidavel da viagem, em pessimas carroagens, asphyxiante de pó, causticante de fagulhas, torturante de solavancos, a percorrer dezenas de kilometros em trens roncereiros, appellidados de expressos. Eis ahi um dos resultados da construcção da bitola de um metro d'esse typo de linhas de montanhas, adoptado como norma para o Brazil.

Passe-se do trem de passageiros para o de carga e o que se encontrará? Locomotivas de tão pequeno poder de

tracção pela bitola estreita, pelas condições apertadas das linhas, pela insuficiencia de peso dos carris destas, que rebocam, quando muito, trens de duzentas toneladas uteis. Vagões de capacidade reduzida, com tárás tão exageradas que o peso morto iguala ao da carga util. E tales condições de um e outro material são tão precarias, acrescentou, porque os Governos jámais se lembraram de exigir especificações severas e uniformes para a sua aquisição, sobre a qual o concessionario ou constructor ganhou sempre no seu fornecimento defraudado e ruim.

E continuando na sua opinião talvez demasiado pessimista, asseverou que exceptuados alguns trens da Paulista, da S. Paulo Railway, da bitola larga da Central, nos demais do territorio brazileiro, essa é a expressão absoluta da verdade.

Passou á segunda cathegoria de razões da pequena efficiencia ferro-viaria—a motivada pela falta de renda suficiente para a propria manutenção das linhas das zonas, de seus traçados e do seu regimen tarifario.

Antes de assignaiar o verdadeiro circulo vicioso em que vivem as linhas ferreas brazileiras fallou das suas altas tarifas dizendo serem muito caras para poderem fazer renda do seu diminuto trafego.

Sobre este, disse que é reduzido porque a tarifa atrofia a producção; as zonas atravessadas na maior parte não teem producção propria, os productos a transportar de longinquas paragens, pagam, portanto, preços exorbitantes, o material insuficiente para os tempos de colheita é excessivo ou não utilisavel nos periodos de falta de producção, o trafego extenso e difficil estraga o material e o excasseia, a renda da linha raro dá para o seu custeio, e como consequencia incoherente, eleva-se o preço de transporte na aancia de obter compensações. Nesse verdadeiro maremagnum de alternativas incongruentes nunca a linha está apparelhada para o seu destino, queixam-se todos com razão, donos das linhas por um lado e por outro o publico, dos prejuizos que o transporte de facto lhes dá.

Passando á terceira cathegoria de causas do desvalor das linhas ferreas do seu paiz, concluiu a interessante conferencia, da qual damos apenas um resumido extracto, dizendo que se do serviço de construcção se passar á analyse de serviço de exploração, estudada a legislação actual, se verifica uma lastimavel penuria de elementos de defesa da população contra o arbitrio, a má vontade, a desidia e até para que não dize-lo, a dishonestade dos emprezarios de linhas, quanto ás responsabilidades que teem de assumir como encarregados do transporte.

Responsabilidade civil das linhas se existem em lei, na practica ainda é um verdadeiro mytho no Brazil.

Qual a linha que já foi responsabilizada pelos danos que causa com os seus trens á industria pastoril e á lavoura?

Nas regiões de plantações de canas são frequentes os incendios em extensos cannaviaes; qual o lavrador que já recebeu a necessaria indemnização do dano causado?

Nas zonas de criação em que as linhas, com flagrante desrespeito dos regulamentos vigentes, não teem as suas linhas cercadas, quantas e inumeras são as difficuldades para se apurar a responsabilidade das mortes do gado produzida pelos trens?

Acha que o essencial, antes de novos arrojos visando a grandes emprezas, será corrigir definitivamente o que o Brazil já possue, e que representa todo um passado de sacrificios, de esforços e de trabalho, em que, se ha muita cousa perdida, ha tambem muito valor individual indevidamente apreciado.

E já que, infelizmente, de um modo geral, não podia dizer muito bem das cousas existentes, servia-lhe, ao menos, de consolo, esperar que o Governo lance as suas vistas para a desorganização reinante e que promova, com mão forte, a sua reconstituição no que ha ainda de aproveitavel.

OLEOS E GORDURAS MINERAES

— DA —

Vacuum Oil Company

“OS QUE MAIS LUBRIFICAM”

Oleos especiaes para lubrificação de MACHINAS MARITIMAS E INDUSTRIAES

Oleos especiaes para Motores electricos; Motores a gaz d'ulha; Motores a gaz pobre;

Motores a petroleo; Motores a gazolina; Oleos combustiveis;

Dynamos — Transformadores — Frigorificos — Eixos de carros, trens, vagões e vagonetas.

Oleos para curtimento de cabedaes e para lavagem de lâs. Oleos e gorduras para machinas agricolas.

Oleo insecticida contra a Iceria, Pulgão Lanigero e outros insectos que atacam as plantas

Oleos e gorduras especiaes para AUTOMOVEIS

Vacuum Oil Company

LISBOA

Rua da Horta Secca, 39

TELEPHONES

Central 3980, 3981, 3982, 3983 e 3984

Endereço

telegraphico

VACUUM

Vacuum Oil Company

PORTO

Rua Infante D. Henrique, 87

TELEPHONE: 92

HORÁRIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 1 DE JANEIRO DE 1920

COMPANHIA PORTUGUEZA

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Cintra	Lisboa-R	20
6 10	7 22	6 27	7 30
10 10	11 20	b 8 31	9 28
b 12 4	19 1	12 6	12 11
19 22	20 32	19 44	20 48
0 35	1 45	23 45	0 47

Lisboa-R V. Franca Lisboa-R

7 8 15 6 25 7 49

8 50 10 17 8 36

13 50 14 11 8 10 9 45

17 30 18 50 11 20 12 45

b 18 20 19 28 15 10 16 31

20 15 21 31 19 21 20 40

0 25 1 39 —

Lisboa-R S. Romão Lisboa-R

b 22 22 40

Mais os de Villa Franca.

Lisboa-P B. Prata Lisboa-P

c 7 40 c 7 20 7 36

c 17 20 17 39 c 9 15 9 25

— c 17 55 18 5

Lisboa-R Setil Lisboa-R

8 55 — —

Lisboa-R Santarem Lisboa-R

— 20 5 22 40

Lisboa-R Entrone. Lisboa-R

18 20 21 50 5 30 10 23

Lisboa-R Porto Lisbon-R

a 8 40 n 16 2 6 10 17 45

10 22 21 a 15 49 o 23 20

a 21 15 7 59 20 6 45

Alfarelos V.N.Gaya Alfarelos

6 45 11 56 10 50 18 42

Figueira Amieira Figueira

16 31 16 55 15 45 16 6

Alfarelos Figueira Alfarelos

10 50 17 51 11 45 12 25

19 20 19 58 18 18 18 53

COIMBRA Figueira Coimbra

7 15 8 57 6 30 8 12

10 20 13 39 g 10 20 12 4

16 35 18 18 14 35 18

0 6 4 5 23 20 0 43

— 1 50 4 5

Coimbra Louzã Coimbra

11 55 15 45 8 35 10 4

18 15 19 30 11 58 17

Lisboa-R Figueira Lisboa-R

8 5 16 51 16 51 0 25

Lisboa-R Alfarelos Lisboa-R

8 5 16 51 16 50 0 25

Caldas Alfarelos Caldas

21 25 7 13 35 23 17

Lisboa-R Caldas Lisboa-R

17 11 21 6 25 10 10

Porto Aveiro Porto

6 40 9 45 4 55 7 49

13 10 16 41 18 45 21 25

17 40 20 10

Porto Ovar Porto

5 55 7 33 8 5 9 38

Mais os de Aveiro.

Porto Espinho Porto

16 40 17 37 18 5 19 5

Mais os de Ovar e Aveiro.

Lisboa-R Vai. d'Ale. Lisboa-R

10 12 18 50 8 30 17 45

15 50 21 43 a 9 39 0 15 13

Lisboa-R Badajoz Lisboa-R

18 20 7 20 9 45

Lisboa-R Guarda Lisboa-R

11 20 10 20 o 17 31 9 45

Entrone. T. Vargens Entrone.

7 50 14 3 16 25 21 45

Lisboa-R C. Branco Lisboa-R

10 21 47 15 35 6 45

C. Branco Covilhã C Branco

h 17 45 22 16 h 5 56 10 10

Lisboa-R Santarem Lisboa-R

— 20 5 22 40

Lisboa-R Entrone. Lisboa-R

18 20 21 50 5 30 10 23

Lisboa-R Porto Lisbon-R

a 8 40 n 16 2 6 10 17 45

10 22 21 a 15 49 o 23 20

a 21 15 7 59 20 6 45

Alfarelos V.N.Gaya Alfarelos

6 45 11 56 10 50 18 42

Figueira Amieira Figueira

16 31 16 55 15 45 16 6

Alfarelos Figueira Alfarelos

10 50 17 51 11 45 12 25

19 20 19 58 18 18 18 53

SUL E SUESTE

PART. CHEG. PART. CHEG.

Lisbon Barreiro Lisbon

e 0 15 6 55 6 33 7 10

8 40 7 22 8 3

10 40 9 25 10 5

12 10 11 19 12 20

13 40 13 20 14

14 33 15 5 15 3 15 45

17 40 17 40 16 55 17 35

18 40 18 25 18 10 18 50

20 20 20 10 20 20 55

23 30 0 15 22 10 22 55

h 1 1 145 —

Lisbon Setubal Lisbon

8 9 46 8 10 10

13 20 10 33 12 20

17 17 18 51 18 50

21 21 21 45 20 55

Barreiro Pinhal Novo Barreiro

6 1 6 35 7 1 7 41

8 22 8 10 8 19 45

13 26 13 58 19 45

Vianen Valençoa Vianen

16 44 19 35 7 24 10 9

Ianna Monsao Vianen

7 50 10 31 4 48 7 29

19 55 22 26 16 20 19

Porto Penafiel Porto

21 54 23 46 4 58 6 33

Porto Marco Porto

9 49 12 40 13 37 17 38

Porto Pego Porto

18 45 0 10 3 20 8 16

Porto Tua Porto