

Gazeta dos Caminhos de Ferro

4.º DO 34.º ANNO

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

NUMERO 796

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

Proprietário-diretor — L. de Mendonça e Costa

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

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

COMPOSIÇÃO

Typ. da Gazeta dos Caminhos de Ferro

IMPRESSÃO

Typ. Beleza L. do Catáriz, 29

LISBOA, 16 de Fevereiro de 1921

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

Collecções encadernadas

Temos já encadernadas as collecções do anno findo as quais vamos enviar aos nossos assignantes que d'isso nos encarregam. O preço da encadernação do volume, *sem annexos* é de 3\$50 esc.

SUMMARIO

Inquerito necessário, por J. Fernando de Souza.....	49
Grandes males, grandes remedios, por Quirino de Jesus.....	50
Parte Official.....	52
A actual crise do carvão e problema da força motriz em Portugal, por F. Martins.....	52
Memorias d'outros tempos, VI.....	53
Locomotivas na America.....	55
Viagens e Transportes.....	56
Carta do Paris XVIII, por Guerra Maio.....	56
Linhos estrangeiras.....	57
Linhos portuguezas.....	57
Maior e menor cotação mensal e annual.....	58
Parte Financeira:	
Carteira dos accionistas.....	58
Boletim commercial e financeiro.....	59
Cotações na Bolsa de Lisboa.....	61

Inquerito necessário

E' temerosa a crise com que luctam os nossos caminhos de ferro, mercê das leis imprudentes e da situação cambial.

O famoso horario do trabalho veiu impor encargos pesadissimos á exploração agravados pela falta de adaptação do preceito geral das oito horas ás modalidades do serviço ferroviario. Foram baldadas representações e diligencias para fazer adoptar preceitos regulamentares judiciosos que attenuassem a maleficencia da lei. Não insistiremos em referencias a esse triste episólio, bem conhecido dos nossos leitores.

A crise cambial, junto ás perturbações originadas na vida industrial pela guerra, é sobre tudo nos preços do carvão, oleos e outros materiaes que se faz sentir, influindo ainda pelo aggravamento do custo da vida nos salarios e vencimentos. Não ha sobretaxas que logrem contrastar para os caminhos de ferro efeitos da depreciação da moeda.

Sahiram quasi todas as nossas linhas do periodo da guerra com o material circulante faltos de conservação, em vista dos seus altissimos preços e tendo as maiores dificuldades para obterem o material fixo exigido pela conservação da via.

Chegou o carvão a attingir o preço de 300\$00 por tonelada e excederem as lenhas o de 40\$00!

Felizmente que nos ultimos tempos accentuou-se o abaixamento dos preços tanto do carvão, como dos fretes, tendo já baixado os de Inglaterra a 11 e mesmo a 10 sch. O carvão desceu tambem, mas encontra no horario do trabalho e nos excessivos salarios, exigidos pelos mineiros obstaculo á reducção de preços.

O de 35 sch. para o mercado interno, fixado em Inglaterra é inferior ao preço d'extracção, indo-se buscar a compensação ás exportações por preço mais alto. Assim, pois, não parece que na sua marcha descente os preços do carvão cif. Lisboa ou Porto possam vir a descer abaixo de 60 sch. a não ser para qualidades inferiores! Esse preço representaria já consideravel alívio d'encargos se o cambio melhorasse. Supponhamos a 20 sobre Londres e o carvão a 60 sch. Custaria a tonelada 36\$00.

Sejam ainda mais modestas as nossas aspirações, limitados á desgraçada divisa cambial de 10. O preço do carvão desceria a 72\$00 cif., menos de metade do que actualmente se pode obter. Que reducção consideravel nos encargos da exploração, no combustivel, nos oleos, em todas as materias!

Desde logo haveria receitas líquidas que proporcionassem a realização dos melhoramentos e acquisitions de material indispensaveis.

Está chamando as attenções n'este momento o problema das communicações rápidas nos grandes centros. Vae-se realizar em Barcelona em 10 de março uma conferencia internacional promovida pela Liga das Nações para o estudo d'esse problema e das facilidades a proporcionar em matéria de passaportes, de formalidades aduaneiras, de bilhetes directos. Será representada n'ella o nosso paiz pelo distinto engenheiro Freire de Andrade, cuja alta competencia é fiador da boa defesa dos nossos interesses.

Reune-se tambem no Bussaco em maio proximo a conferencia do trafego franco-hispano-portuguez que antes da guerra se celebrava semestralmente e na qual tomam parte delegados das sete companhias por cujas linhas se faz esse movimento e a dos *Waggons-lits*.

E' mais do que tempo de restabelecer as facilidades de circulação que havia antes da guerra pelo *Sud-Express* e por outros comboios directos que abreviavam e tornavam mais commodo o trajecto entre os nossos portos e a fronteira franceza.

Ha dificuldades grandes que remover, provenientes umas de falta de material circulante e outras da reluctancia de algumas companhias.

Ainda que fosse apenas tri-semanal a principio, o restabelecimento do *Sud-Express* representaria consideravel melhoramento.

Ao mesmo tempo o regresso dos rápidos Lisboa-Porto ao horario normal permitte á B. A. um serviço directo entre Pampilhosa e a fronteira, pelo qual os passageiros saídos de Lisboa ás 8,30th vão alcançar o correio hespanhol poupando assim 11th,15th. Em sentido inverso pouparam 7th,30th.

Quando se poder ter uma carruagem directa Lisboa-Medina, enquanto o não poder ser Lisboa-Hendaya, já o itinerario directo pela Pampilhosa oferecerá sensivel rapidez e commodidade, poupando aos viajantes apressados a demora em Madrid.

E para se chegar mais tarde a serviços mais perfeitos, importa não esquecer a necessidade de completar a segunda via na nossa linha do Norte, de reforçar via e pontes nas da Beira Alta e Salamanca á fronteira, de adquirir máquinas adequadas.

Foram interrompidos esses melhoramentos pela guerra. Ha cerca de anno e meio o movimento de opinião provocado pelos projectos d'estabelecimento da linha directa Paris-Algeciras chamou as atenções para a necessidade de assegurar maiores velocidades pelo itinerario directo Lisboa-Hendaya. Houve uma comissão nomeada para estudar o assumpto e seguramente se pronunciou pela prompta realização das obras e aquisições de material necessárias mediante entendimento do Governo com as trez companhias interessadas n'aquelle itinerario.

Nada se fez. Dissiparam-se as ephemeras preocupações de momento. Sucederá o mesmo agora? Continuaremos a descurar os problemas vitaes da nossa economia, contentando-nos com os accessos de intermitente exaltação declamatoria, que nos dá a ilusão da acção necessária?

O mal vem em grande parte da falta de methodo e da continuidade na acção administrativa.

O nosso problema ferroviário não tem sido estudado no seu conjunto. Não se tem colligido os elementos de informação, que tem de ser forçosamente a base experimental, por assim dizer, das reformas uteis. Não se tem comprehendido a necessidade de proceder a esse estudo em colaboração com as diferentes empresas interessadas, tanto como o Estado, em que as suas linhas desempenhem cabalmente a função económica que lhes pertence.

A portaria publicada no numero anterior constitue uma judiciosa iniciativa, mostrando o propósito de esclarecer por um inquerito elaborado nas devidas condições, a situação da nossa rede.

E' preciso conhecer as necessidades de cada linha, as características da sua exploração, os recursos com que se pode contar, as obras e melhoramentos indispensáveis para uma exploração regular, as imperfeições dos respectivos contractos, as providências práticas e possíveis para as remediar.

Esse trabalho paciente e methodicamente executado linha por linha subministrará ao Governo as bases das reformas necessárias, sem as quais se arrastarão os nossos serviços ferroviários á mercê do empirismo de occasião, sem correspondencia com as necessidades reaes mal estudadas e imperfeitamente conhecidas.

A Comissão de sobretaxas foi incumbida essa ardua tarefa. Os seus vogaes dividiram-na entre si, ficando cada um encarregado do inquerito a determinadas linhas, formando 4 grupos: linhas do Estado, da Companhia Real, da Beira Alta, de via estreita exploradas por Companhias.

E' de esperar que as diversas administrações se compenetrem do alcance d'esse inquerito, sendo de seu proprio interesse assegurar-lhe o mais completo exito. A crise temerosa que a exploração dos caminhos de ferro atravessa é muito complexa e tem lamentaveis repercussões na vida nacional, fazendo esmorecer quaesquer iniciativas de construção de novas linhas.

D'essa situação ha que sahir à custa d'esforços que todos, Governo e Companhias, tem que compartilhar. Como fazel-o sem cabal conhecimento das necessidades que tem de ser attendidas e acordo rasoavel acerca das providências para tanto efficazes?

Até agora a miragem do resgate e de uma grande operação sobre as linhas de via larga, que as englobe sob a acção de uma empresa unica tem desviado as

atenções d'essas providências modestas mas subordinadas a um plano methodico e cuidadosamente estudado.

O inquerito directo a cada linha despido de formulas burocraticas, appellando para o concurso das empresas no empenho de chegar a formulas aceitáveis de reformas praticas susceptiveis de desanuviar o horizonte no que respeita á acção económica dos caminhos de ferro, parece-nos indispensável merecendo pois louvor o Ministro que o determinou.

Sobre outro assumpto que se prende intimamente com o que versámos importa chamar a atenção.

Esperamos muito e com razão do aproveitamento da energia electrica obtida das nossas quedas de agua. E' assim que no Minho se pode crear uma rede homogena de 500 kilometros de linhas de via reduzida abrangendo as da Povoa, de Guimarães, da concessão do Alto Minho, da Lixa e varias outras, com tracção electrica, podendo ser-lhes fornecida a energia electrica pelas quedas de agua do Cavado e Rabagão. Essa electrificação pode abranger as linhas do Minho e Douro.

Estão em estudo importantes instalações hydroelectricas, no Pavia, no Douro, no Côa, no Mondego, no Tejo, no Guadiana.

Está feita a concessão provisória de um trânsito electrico de Aveiro por Ilhavo e Mira a Cantanhede e foi pedida a de uma linha de tracção electrica do Lumiar a Bucelas, Montachique, Mafra e Ericeira.

A iniciativa privada manifesta-se pois e está exercendo louvável esforço. São graves as dificuldades de momento originadas pelo preço ainda elevado dos metais e machinismos e pelo cambio.

Uma boa parte do custo das instalações é representada pelos machinismos, conductores, tubagens metálicas e material diverso similar.

Porque não ha de conceder o Estado a isenção de direitos a esse material, bem como ao destinado á utilização da corrente electrica como força motriz?

O pesado direito que a pauta impõe e que a cobrança em ouro vai aggravar enormemente representa um gravame notável.

Porque se não concede a isenção de direitos? Renuncie o Estado não a receitas actuais, mas ás que seriam provocadas por novas instalações. Tambem não ha prejuizo para a industria nacional, porque não fabrica esses maquinismos.

Sem sacrificio algum pode pois o Estado reduzir consideravelmente o capital preciso para as instalações a criar.

O contrario será grave erro economico.

J. Fernando de Souza

Grandes males, grandes remedios

Sempre que tivermos de ajuizar da situação, o leitor apenas pode esperar de nós exposições e ideias muito longe de lisongeiras. Pessimismo? Infelizmente elle está nos factos, não em nosso espírito. O certo é que o paiz continua a seguir para os ultimos afundamentos.

Logo que chegou ao poder, o sr. Cunha Leal arrancou ao parlamento uma grande receita de arte moderna para governar. O Thesouro foi auctorizado a tirar do Banco de Portugal mais 200.000 contos de

notas, acima de limite marcado pelo contrato de 1918. Com isso regularizaria as emissões e illegalmente feitas desde julho de 1920 e poderia continuar os pagamentos do Estado. Ao mesmo tempo vinha também a permissão de ser alargada em mais 15.000 contos a carteira comercial do Banco.

Poderia assim a circulação fiduciária ir até cerca de 690.000 contos, sempre com a mesma fraca reserva de ouro.

Em 29 de Dezembro, data a que se refere o ultimo boletim de 1920, ella estava em 605.500 contos. Crescera a 23.000 contos por mez, em média. Continuando o aumento na mesma proporção, o novo limite ficaria attingido antes do fim de abril.

O sr. Cunha Leal, discursando acerca da Agencia Financial do Rio, anunciou que os 200.000 contos autorizados para o Thesouro estariam esgotados em maio. Deve ser assim. Seria isso ainda antes, se os agravamentos das contribuições directas não começasse a produzir os seus fructos desde janeiro.

O orçamento apresentado para 1921-22 já conta com mais 52.000 contos de impostos. Apezar disso, está n'elle um *deficit* implicito de cerca de 300.000 contos, ou cerca de 24.000 contos por mez. Este calculo joga bem com a sobredita previsão do sr. Cunha Leal. Simplesmente a realidade vae ser ainda mais negra.

Na situação a que chegou o paiz, ha só tres processos governativos a empregar, Infelizmente são bem poucos ainda os que podem reparar n'elles.

O mais simples de todos, que já alguns aconselham como inevitável, consiste em declarar francamente a bancarrota do Thesouro. Mas poderia o Estado cessar os pagamentos aos seus funcionários e credores? Ambos os expedientes já foram possíveis no passado. Hoje o primeiro daria as peores desordens e o segundo traria pelo menos a intervenção dos estrangeiros na gerência financeira do paiz.

Quando muito se poderia, pois, suspender o pagamento dos juros e amortizações aos portadores da dívida interna. Já elles são victimas especiais da guerra, porque os seus rendimentos conservaram-se os mesmos, apesar da elevação progressiva dos preços. Havia de tirar-lhes todos, mesmo a titulo provisório, lançando decreto muitos na miseria absoluta? Ainda que praticassemos tal violencia, que valeria isso ao Thesouro? Os encargos efectivos d'esta parte do orçamento não chegam a 15.000 contos e o *deficit* calculado aproxima se de 300.000.

N'estes nossos tempos, nenhum Estado vae para a declaração da fallencia. Esta é apenas invocada como perigo que urge affastar com auctorização para mais emissões de notas, como fez o sr. Cunha Leal.

Vamos assim cahir no segundo processo governativo possível. Consiste pura e simplesmente em se fazer, pela força do erro, pelo poder da inercia, aquillo que se vem fazendo.

Tudo se resume em trabalhar e produzir menos e em gastar e encarecer mais, pondo a circulação fiduciária indefinidamente ao serviço d'esta vida contraria á natureza.

Sejam quaes forem os agravamentos que venham ahi nas contribuições directas e indirectas, pelos actuaes caminhos, tudo será prejudicado pela diminuição cada vez maior do trabalho, do capital e da produção, e pelas desvalorizações progressivas do escudo. Também o será, em proporções identicas ou superiores, pela inchação das despesas publicas. Não se esqueça que entre a previsão de 1920 e a de 1921 ellas cresceram 287.389 contos sobre os 277.260 contos que primeiro se tinham calculado! Agora o seu crescimento seria ainda mais vertiginoso pela accão dos

preços, dos cambios e das desordens. Não é exagerado suppor que marchariam para 1 000.000 contos e que a nossa pobre moeda valeria por fim apenas tanto como a da Austria: 1 % em relação ao dollar!

O mais simples, o mais facil, quasi diríamos o mais natural para a indole portugueza, seria continuar-se por ahi alem n'esse despenhadeiro até os ultimos afundamentos. Chegariamos assim, quasi imperceptivelmente, á ruina, á miseria, á insufficiencia de vida que vemos na Austria. A liquidação, no cabo de tudo, seria infinitivamente peior do que a declaração imediata da nossa fallencia.

Que resta, pois, diante do espirito reflectido e prudente? Apenas o terceiro processo: uma accão de força maior nas finanças e na economia do paiz. Sem o extraordinario não se pode vencer esta situação tambem excepcional, em que os perigos são mortaes.

O golpe nas despesas burocraticas e militares, nos desperdicios publicos, nas explorações bancarias e mercantis que devoram o Thesouro e a nação, tem de ser forte, certeiro, decisivo. D'ahi teem de desviar-se para a actividade productiva, seja como fôr, numerosos elementos que hoje são agentes de ruina.

A reivindicação de uma grande parte dos lucros de guerra para o Thesouro tem de fazer-se finalmente com energia superior a todas as resistencias. Não ha outro ponto de partida para as tributações effetivas que pretendam attingir todo o capital e todo o trabalho acima de limites bem escolhidos.

A remodelação de todas as *regies* existentes e a formação de outras em cooperação harmonica do Estado e do capitalismo, sem desembolsos do Thesouro, para os grandes melhoramentos publicos, teem de ser feitas com vigor e com ouvidos surdos ás murmuracões. Meis algumas dezenas de milhares de contos de receitas se tem de trazer dahi com rapidez. Mais ainda se devem conseguir por ahi os fomentos principaes de que depende o progresso economico e portanto a regeneração financeira.

A producção agricola, unica susceptivel de se desenvolver largamente e de nos salvar neste abismo, tem de receber impulsos de primeira grandeza, ainda que se tenha de modificar o exercicio do direito de propriedade. É tambem quasi a unica esphera de accão económica, onde neste momento podemos admitir que seja sacrificado o principio de negar adiantamentos do Thesouro exhausto em favor de quaesquer empresas e iniciativas particulares. A nossa necessidade suprema é tirar pão da nossa terra.

As especulações que aviltam cada vez mais a moeda, que elevam os preços e que difficultam ou impossibilitam a vida, teem de receber tambem todos os golpes fundos que possam defender-nos até á epocha da abundancia e da normaliuade. O mais certeiro de todos tem de vir da concorrença offerecida pelas *regies* de cambios e de abastecimentos e pelo cooperativismo de consumo, promovido fortemente pelo Estado.

Só uma gavernação bem extraordinaria poderá tomar estas posições transformadoras, diante de tantos e tantos problemas e perigos acumulados. Tudo que não for isso representará de qualque modo a continuação de uma catastrophe nacional.

Poderá aquella vir por meios de accordos entre os partidos e facções que hoje estão em concorrença? Inclinamo-nos a crer que elles são impossiveis, tão grande é ahi a desorganisação.

Mas se o não fossem, o que haveria? Mais uma experientia inefficaz. Os elementos congregados não quereriam reformas verdadeiras, porque elles mesmos, ou os seus correligionarios seriam sacrificados. Pelo contrario, cada grupo quereria em seu favor, como se

tem visto, maiores despesas: a continuação da ruina publica,

Assim, a governação capaz de uma violencia de salvação tem de vir por cima de todos esses agentes da destruição nacional. Resta saber quem a poderá crear, impor e manter com a indispensavel força de opinião.

Quirino de Jesus



Ministerio do Comercio e Comunicações

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Atendendo a que a Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães pretende alienar uma parcela de terreno proxima da estação de Vizela:

Manda o Governo da Republica, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas, que a referida parcela, que mede 2694 metros quadrados e está situado entre os quilometros 25,351 e 25,432 da linha ferrea de Guimarães, seja considerado sobrante e autorizada a sua venda.

Paços do Governo da Republica, em 10 de Fevereiro de 1921.
—Antonio Fonseca.

A actual crise do carvão e problema da força motriz em Portugal

(Continuação)

No nosso artigo, inserto no ultimo numero da "Gazeta", estão indicadas as instalações necessarias para o aproveitamento da queda de agua de Alvaro, uma das quatro quedas que, no rio Zezere, a Companhia Nacional de Viação e Electricidade se propõe utilizar para a producção de energia electrica. Vamos, a seguir, mencionar detalhadamente os trabalhos a realizar nas três quedas de agua restantes, que no sentido norte-sul, são as de Cabril, Vila Gaia e Castelo do Bode.

Queda de agua do Cabril

O dique a construir n'um ponto em que o rio serve de limite entre a freguezia de Pedrogam Pequeno, concelho de Certã e a de Pedrogam Grande, concelho d'este mesmo nome, represará um volume de agua util de 132.300.000 metros cubicos, constituindo uma albufeira com a extensão approximada de 33 kilómetros. As obras a realizar são as seguintes:

- Dique para barragem do rio
- Canal conductor da agua
- Camara de carga
- Canalizações forçadas
- Central hidro-electrica
- Redes de transporte e utilização da energia
- Compra de terrenos

O dique terá 75 metros de altura e o volume de cerca de 186.000 metros cubicos.

O canal de levada terá o comprimento de 3.077 metros, sendo a camara de carga, no "terminus" do canal, destinada á decantação da agua e partida das canalizações forçadas.

As canalizações forçadas serão em numero de 6, tendo o diametro de 1,90 e o comprimento de 108 metros.

A central hidro electrica terá instaladas machinas com a potencia de 30.000 cavalos produzindo 21.250 kilowatts.

As redes de transporte e utilização da energia terão 85 quilometros de extensão, sendo apreciavel a area dos terrenos ocupados por estas instalações e pela agua represada.

Queda de agua de Villa Gaia

No local onde deverá ser construido o respectivo dique, serve o rio de limite entre as freguezias de Dornes, concelho de Ferreira do Zêzere e Sernache do Bomjardim, concelho de Certã, sendo aqui o volume de agua util represada de 45.000.000 metros cubicos, constituindo uma albufeira com a extensão de cerca de 31 quilometros.

As obras a realizar n'esta queda são as seguintes :

- Dique para barragem do rio
- Canal conductor da agua
- Camara de carga
- Canalizações forçadas
- Central hydro-electrica
- Linhas de transporte e utilização da energia
- Terrenos para obras.

O dique com 56 metros de altura, terá o volume de 168.000 metros cubicos.

O canal de levada terá 2.930 metros de comprimento, destinando-se a camara de carga, no «terminus» do canal, á decantação da agua e partida das canalizações forçadas.

As canalizações forçadas, em numero de 5, terão cada uma o diametro de 2^m,60 e o comprimento de 118 metros.

A central hydro-electrica terá instaladas machinas com a potencia de 40.000 cavalos, produzindo 28.330 kilowatts.

As rēdes de transporte e utilização de energia terão cerca de 120 quilometros, attingindo algumas dezenas de quilometros quadrados a superficie dos terrenos necessarios para as instalações e reprezagem da agua.

Queda de agua do Castello do Bode

O dique a construir em um ponto em que o rio serve de divisoria entre as freguezias de S. Pedro da Beberriqueira, concelho de Thomar e Martinchel, concelho de Abrantes, reprezará um volume de agua util de 94.500.000 metros cubicos, constituindo uma albufeira com a extensão approximada de 44 quilometros.

As obras a realizar são as seguintes :

- Dique para barragem do rio
- Canalizações forçadas
- Central hydro-electrica
- Rēdes de transporte e utilização da energia
- Compra de terrenos.

O dique terá 56 metros de altura e o volume de cerca de 165.000 metros cubicos.

As canalizações forçadas serão em numero de 6, tendo cada uma d'ellas o diametro de 2^m,60 e o comprimento de 82 metros.

A central hydro-electrica terá instaladas machinas com a potencia de 55.000 cavalos, produzindo 38.960 kilowatts.

A rede de transporte e utilização de energia terá 150 quilometros de extensão, sendo igualmente consideravel a superficie dos terrenos que estas instalações e a agua represada ocuparão.

A seguir vão indicadas as despesas totaes a fazer com estas obras:

Quedas de agua do Alvaro

Dique.....	1:470.000\$00
Canalisações.....	220 000\$00
Central.....	980 000\$00
Linhos.....	380 000\$00
Terrenos.....	68 000\$00
Total.....	3:118 000\$00

Queda de agua do Cabril

Dique.....	2:760.000\$00
Canal.....	670 000\$00
Camara de carga.....	94 000\$00
Canalisações.....	800 000\$00
Central.....	3:900.000\$00
Linhos.....	950 000\$00
Terrenos.....	170 000\$00
Total.....	9:344.000\$00

Queda de agua de Villa Gaia

Dique.....	2:620.000\$00
Canal.....	750 000\$00
Camara de carga.....	120 000\$00
Canalisações.....	960 000\$00
Central.....	5:000 000\$00
Linhos.....	1:320.000\$00
Terrenos.....	270 000\$00
Total.....	11:040 000\$00

Queda de agua do Castello do Bode

Dique.....	2:400.000\$00
Canalisações.....	1:120.000\$00
Central.....	6:880.000\$00
Linhos.....	1:870.000\$00
Terrenos.....	320.000\$00
Total.....	12:590.000.00

Resumindo:

Queda de agua de Alvaro.....	3:118 000\$00
" " " do Cabril.....	9:344.000\$00
" " " de Villa Gaia	11:040.000\$00
" " " do Castello do Bode.	12:590 000\$00
Total.. ..	36:092.000\$00

Todos estes orçamentos estão actualizados. As obras no Cabril, como já dissemos, iniciaram-se em 27 de Maio de 1918 e teem desde aquella data continuado sem interrupção, achando-se em via de conclusão o canal conductor da agua, cujo comprimento vem alem de 3 kilometros, bem como a camara de carga donde partirão as canalisações forçadas. Estas serão constituídas por 6 enormes tubos de aço com o diametro de quasi 2 metros e o comprimento de 108 metros e é por ellas que se distribue e segue o consideravel volume de agua que, vindo pelo canal e entrando na camara da carga, ali se precipita até fazer os seus efeitos na central hydro-electrica, installada no «terminus» das referidas canalisações.

A construcção do canal de levada, muito embora iniciada em meados de 1918, não se pode dizer que tenha sido feita com morosidade, attendendo ás dimensões do canal e a que este atravessa terrenos bastante accidentados e constituidos quasi exclusivamente por camadas de rocha.

A construcção do respectivo dique, enorme muro de 75 metros de altura e para o qual são necessarios 186.000 metros cubicos de alvenaria, vae ser iniciada na proxima primavera, e estando já encomendadas no estrangeiro as competentes machinas, deve a central

do Cabril começar a produzir energia em meados de 1922.

Para o estudo da questão, sob o ponto de vista financeiro, prevê a Companhia Nacional de Viação e Electricidade duas hypotheses, sendo a primeira para as despesas e rendimentos da instalação do Cabril cujas obras já estão bastante adiantadas e para a segunda hypothesis todas as obras executadas e o rendimento das respectivas instalações.

Primeira hypothese—Central do Cabril

A central pode trabalhar permanentemente, mas conte-se apenas com o coefficiente de utilização de 50 %, o que corresponde a ter as machinas trabalhando a plena força apena 12 horas por dia.

Os alternadores na Central produzirão 21.250 kilowatts, que em 12 horas são 255.000 kilowatts-hora. Dando 7,5 % para perdas na Central (rendimento dos alternadores e transformadores elevadores de tensão), teremos no fim das mesmas 12 horas, á saída da central, 235.870 kilowatts-hora e em 360 dias teremos 84.915.000 kilowatts-hora. Dando mais 10 % de perda para o transporte de energia electrica, desde a central até aos centros de consumo e sua transformação, teremos annualmente 76.423.500 kilowatts-hora, que ao preço de \$05 (preço 16 vezes inferior ao que vigora em Lisboa na venda ao publico) dá a importancia de 3.821.175\$00.

As despesas annuaes, calculadas largamente, serão as seguintes :

Amortização, em 30 annos, de 9:344.000\$00.....	311.467\$00
Despesas de exploração (peso- soal, reparações, despesas ge- raes, etc.)	360.000\$00
Total.....	671.467\$00

Deduzindo esta importancia do rendimento da energia, ficam liquidos 3.149.708\$00 ou sejam 33,7 % para remuneração ao capital empatado.

Segunda hypothese — Centraes de Alvaro, Cabril, Villa Gaia e Castello do Bode

As centraes podem trabalhar permanentemente, mas conte-se apenas com o coefficiente de utilização de 50 %, o que corresponde a ter machinas trabalhando a plena força apenas 12 horas por dia.

Os alternadores das diversas centraes produzirão 93.540 kilowatts que em 12 horas são 1.222.480 kilowatts. Dando 7,5 % para perdas na central (rendimento dos alternadores, transformadores elevadores de tensão), teremos no fim das mesmas 12 horas 1.038.294 kilowatts-hora, á saída da central; em 360 dias teremos 373.785.840 kilowatts-hora. Dando mais 10 % de perda para o transporte de energia electrica desde a Central até aos centros de consumo, e sua transformação, teremos annualmente 336.407.256 kilowatts hora que ao preço de \$05 (preço 16 vezes inferior ao que vigora em Lisboa na venda ao publico), dá a importancia de 16.820.362\$80.

As despesas annuaes, calculadas largamente, são as seguintes:

Amortisação, em 30 annos, de 36:092.0000.....	1:203.080\$60
Despesas de exploração (peso- soal, reparações, despesas geraes, etc.)	1:400.000\$00
Total.....	2:603.070\$00

Abatendo esta importancia ao rendimento da ener-

gia ficam liquidos 15:217.292\$00 ou sejam 39,3 % para remuneração ao capital empatado.

Pelo que fica exposto se verifica que, em pouco mais de 2 annos, o rendimento das quatro quedas de agua chegará para amortisar as despesas feitas em todas as suas instalações.

(Continua)

F. Martins



Memórias d'outros tempos

VII

Separam-se os serviços. — Inauguração da Ponte Maria Pia. — O Centenario de Camões. — O ramal e a linha de Cáceres. — A directa Lisboa-Madrid. — O 13 de setembro.

E 1 de janeiro de 1887 separarava-se em dois o Serviço de Movimento e Trafego, ficando o do Movimento a cargo do antigo Inspector no Norte, o doutor Pedro Rebello Carneiro e continuando Miguel Queriol com o do Trafego, cujo desenvolvimento requeria toda a atenção de um chefe intelligente e pratico como o velho mestre, e não se compadecia com a accumulação no mesmo individuo da chefia de outro serviço, trabalhoso como o do movimento.

Para este, ia também, como sub-chefe, Miranda Monteiro, já condecorado do serviço; no Trafego ficava, como sub-chefe, o Inspector-chefe de Repartição Souza Vasconcellos, e uma especie de secção de tarifas, sem chefe, ficava a cargo do escripturário de 1.^a classe a que nos temos referido, auxiliado por José Rangel de Lima, hoje redactor principal do *Diario de Notícias*, ao qual continua a ligar-nos a velha amisade d'esses tempos, e por Eduardo Rebello d'Andrade, já falecido.

Dá a medida do ambiente da intigaliada, que sempre envolveu o pessoal das repartições de S. Apolónia, o facto dos repetidos avisos que tivemos para que evitassemos a camaradagem com este excelente rapaz, pelo facto de elle ser sobrinho do chefe da repartição. Despresámos os *judiciosos* avisos, e sempre nos demos bem, os dois; nada influindo o facto do seu parentesco em quem era leal e correcto, como elle.

Em 4 de novembro d'esse anno por occasião da inauguração da ponte Maria Pia e 5.^a secção da linha do Norte, entre Gaia e Porto, foram auctorizados os chefes de Serviço a conceder passe a um ou dois dos seus empregados que mais o merecessem pela sua applicação, para irem assistir a essa festa. Foi muito lisonjeiro para o modesto escripturário do Trafego que o seu nome fosse escolhido, e assim realizou a sua primeira viagem á capital do Norte, e passou a grande ponte portuense no primeiro comboio, em seguida ao comboio real, na primeira carruagem junto ao forgado de cabeça e no primeiro banco do primeiro compartimento.

Em 1880 projectavam-se as festas do centenario de Camões, e todas as classes se moviam organizando comissões de adhesão ao grandioso e sympathico movimento.

A classe dos empregados de caminhos de ferro teve também quem a instigasse a maifestar-se: A convite do citado escripturário do Trafego, obtida a previa licença superior, reuniram-se, n'uma dependencia da estação, empregados de varias cathegorias, accordando em fazer-se representar no prestito cívico, e solicitar da Direcção que a inauguração do Ramal de Cáceres, entre Torre das Vargens e Valencia d'Alcantara coicidisse com os dias das festas, ao que a Direcção accedeu, realisando-a em 6 de junho.

Estava, então, em plena florescencia a idea de que este ramal ia ser a fortuna da Companhia.

Moret y Prendergast, o grande estadista hespanhol, comprára as minas de phosphorite proximas de Cáceres, cuja producção era enorme e devia vir embarcar a Lisboa, seu notável porto de mar, para o que o mesmo grande influente hespanhol obtivera já a concessão da linha ferrea a ligar Cáceres com a nossa fronteira.

E era urgente a construcção destas duas linhas, de 98 kilometros em Hespanha e 72 em Portugal, porque, tambem pela sua parte, a Companhia de M. Z. A. construia a toda a pressa a linha de Cáceres a Mérida, 73 kilometros a ligar com a de Mérida a Sevilha, onde os phosphatos iriam embarcar, com a vantagem de percorrer menos 32 kilometeros em caminho de ferro, mas não lhes offerecendo o porto do Guadalquivir tantas facilidades como o do Tejo.

Com effeito, aberta a nossa linha, os comboios de mineral sucediam-se, e a ponte de Snt.^a Apolonia mal dava vasão á sua saída.

Mas esta aura de prosperidade, que o era, com effeito, para a Companhia Portuguesa como para a de Cáceres, em breve se dissipou. A descoberta, pela America, da preparação dos super-phosphatos veio fazer pôr de parte, na Europa, a utilisação da phosphorite. As minas foram, pouco a pouco, sendo abandonadas, e consequentemente as suas linhas ferreas.

D'ellas, porém, surdira uma nova ideia; ligar Lisboa com Madrid por um trajecto mais directo do que por Ciudad-Real, destacando uma linha, de Arroyo pelo valle do Tejo.

Moret influiu com o comité da Companhia Real, em Paris, para que esta Companhia mettesse hombros á obra; obtida a adhesão do grupo financeiro que dominava a Companhia sem que este se lembrasse da phrase tão francesa com que se classificava a phantasia de architectar fabulosos projectos sem resultados praticos — *batir des chateaux en Espagne* — a construcção começou e concluiu-se rapida por enormes que fossem os encargos tomados pela companhia Portuguesa.

Mas como não havia de ser assim, se os administradores da então Sociedade dos Caminhos de Ferro de Cáceres á Fronteira portugueza e a Malpartida de Placencia eram os mesmos do comité de Paris da Companhia Real, e o proprio Moret também foi eleito administrador desta em 1882?

Assim, em 21 de julho de 1877 foram realizados em Paris, pelo comité da Companhia Real e os mesmos individuos que representavam a sociedade hespanhola, dois contractos; um, pelo qual aquella se obrigava a occorrer ás despesas da construcção destas, trocando mensalmente obrigações suas pelas da companhia hespanhola; outro, obrigando-se a Companhia Real a tomar conta da exploração da linha hespanhola até 1959, por uma empreitada geral e por sua conta e risco, fornecendo á sua custa o material circulante, pelo preço firme de 3.000 pesetas (54\$000 reis) por kilometro, enquanto o rendimento bruto não excedesse 9 000 pesetas (1.620\$000 reis) ficando, depois, com 33 % de producto bruto para despesas de exploração.

A simples leitura destes algarismos mastra a esperança dos negociadores que assim asseguravam a uma linha nova, de problematicos productos de trafego numa exploração a 33 %, coefficiente rarissimo em linhas antigas, de excepcional movimento.

E note-se, ainda, que o excesso de lucros seria aplicado ao juro das obrigações de Cáceres e ao de 5 % das acções, ficando a Companhia Real sempre responsável pelos deficits, se os houvesse e pertencendo os saldos disponíveis... á companhia hespanhola.

Assim, as propriedades, os haveres da Companhia

Portuguesa foram alienados á sua afilhada, mais que filha, erdeira de tudo quanto de aquem fronteira lhe podia ser sugado, em beneficio dos empresarios da famosa rede da Extremadura vizinha.

Quando esta abriu, vincou-se mais fundo que sendo a Companhia Real a fazer a exploração daquella, era ella a verdadeira explorada pela linha hespanhola.

As receitas do trafego combinado eram divididas, sempre por ordem do comité de Paris (commum ás duas redes) de forma a beneficiar Cáceres, em detrimento da linha portuguesa.

Assim ella foi passando de distribuir pelos seus accionistas dividendos de 6 por cento, a 5, a 4 e nada por fim, como tem sucedido até hoje — ou melhor, até 1909 porque em 1910 houve um leve dividendo que continuaria, pelo menos até 1914, se as exigencias do pessoal não lhe augmentassem prodigiosamente os encargos.

Em anno e meio estava construido o nosso ramal, em que tão levemente se andou, na approvação do traçado, que em 71,849 kilometros elle tem 21,795 em curvas do 300 metros de raio, 4,806 em curvas de 350, 4,062 em rampas e declives de 15 a 18 e 3,447 de 18 a 18,5: de forma que ha n'elle só 27,830 kilometros em recta e 18,536 em patamar!

Isto resulta, talvez, da predilecção do falecido empreiteiro Bartissol, constructor d'aquella linha, pelo que elle chamava «curvas elegantes»! São, com effeito muito elegantes os 64 kilometros de curvas do ramal . . .

Todo este rozario de desastres e prejuízos que a nossa Companhia era obrigada a ir soffrendo, pelo seu comité frances, não passava desapercebido pelo empregado do Trafego que, encarregado da confecção de tarifas e repartição do producto entre as duas redes, não podia ver sem íntimo protesto — platonico porque tinha que obedecer a ordens superiores — que assim se prejudicasse o nosso paiz em beneficio de estrangeiros.

Foi, portanto, com verdadeiro interesse patriótico que elle viu desencadear-se, na celebre assembleia geral de 13 de setembro de 1884, a tempestade que já começara a rumorejar na assembleia de junho antecedente, e de que, em verdade, elle já tinha conhecimento, pelas suas relações com dois dos influentes d'esse movimento, o grande jornalista Marianno de Carvalho e o seu ainda felizmente hoje querido amigo Adrião de Seixas, actual secretario do Conselho do Banco de Portugal; assemblea em que foram depositos os administradores franceses, nomeado um novo Conselho, e tomadas resoluções da maior importancia.

Um anno antes fôra convidado pelo distinto engenheiro Pedro Ignacio Lopes, antigo director da Companhia, a coadjuval-o nos cálculos e reunião de documentos para um relatorio sobre a vida da mesma desde a origem dos caminhos de ferro em Portugal até fim de 1882, e que a Direcção o encarragara, tambem ahi, o referido empregado conheceu muito dos acontecimentos que caracterizaram os ultimos annos da exploração da rede portugueza.

Esse relatorio, facto interessante, não agradou, pela sua sinceridade, ao comité de Paris que, logo que o leu, mandou, por telegramma, requisitar todos os 50 exemplares, para . . . os queimar, como consta que, com effeito, o fez.

Mas ao auto de fé sempre escaparam uns 4 exemplares — unicos que existem — um dos quaes enriquece a nossa biblioteca, ao lado do, tambem celebre, relatorio á assembleia geral de 28 de março de 1885, importante documento para a historia dos nossos caminhos de ferro.

Locomotivas na America

O Engineer de Nova York descreve, n'um dos seus ultimos numeros as novas locomotivas de grande potencia, postas recentemente a serviço nos caminhos de ferro americanos, construidas nas importantes officinas Angus, do Monte Real, Canada.

Estas locomotivas, com o tander correspondente, tem um peso total de 250 toneladas, sendo o diâmetro dos cilindros de 64 centimetros, e o seu comprimento de 75.

As rodas motoras teem o diâmetro de 1^m, 90; a caldeira que pode resistir a uma pressão de 9 atmospheras, tem uma superficie de aquecimento de 465, "² achando-se dotada de dispositivo para o reaquecimento do vapor e para poder dar á machina cerca de 50 000 toneladas de força de tracção.

O tander pode conter 12 toneladas de carvão e 36, "³ de agua.

Alem disto dispõem estas locomotivas de cabines cobertas, e podem traccionar um numero de vagões duplo dos que arrastavam as machinas empregadas anteriormente.

Apesar da sua grande potencia as novas locomotivas, não são ainda de tão elevada potencia como as locomotivas Compound Mallet construída para o caminho de ferro de Verginia pela American Locomotive Company,

O traçado d'esta linha, no trajecto compreendido entre Elmar e Clark's Gap, é de 22,5 kilometros de extensão approximadamente, apresentando nos 4 ou 5 primeiros kilometros, rampas de 5 por 100, enquanto no restante da linha o declive é de 2,07 por 100, sendo este trajecto, em que existem 5 tuneis, o mais difícil de toda a linha por ser passagem obrigada de toda a tonelagem do citado caminho de ferro.

Por este motivo e por o trafego ter augmentado notavelmente, era um verdadeiro problema de difícil solução o attendender deviamente ás exigencias da exploração.

Em vista disto, desde 1909 que se tem utilizado locomotivas Mallet, cada vez de maior potencia, sem que, apesar disso, se conseguisse fazer o serviço satisfactoriamente, por causa do incessante augmento do trafico.

Isto justifica a construcção das gigantescas locomotivas a que nos estamos referindo os quaes poderão desenvolver uma força de Tracção de 66 800 kilogramas trabalhando com expansão, e de 80.000 sem ella.

A cabeça do comboio coloca-se uma locomotiva Mallet, de 52 200 kilogramas de potencia, e na cauda mais duas que trabalham com expansão, desenvolvendo portanto, entre as trez um esforço total de 15 800 kilogrammas, o que permite a formação de comboios de 78 carruagens, de 75 toneladas cada uma, ou seja um peso total de 5.850 toneladas,

Os principaes caracteristicos destas locomotivas são os seguintes:

Cilindros: diâmetro a alta pressão: 0, " 762; idem, a baixa pressão, 1, " 219; curso dos embolos, 0, " 813; diâmetros das rodas motoras, 0, " 914; caldeira: diâmetro interno, 2, " 620; pressão, 97,55 kilogrammas; 4, " 599 de comprimento; e 2, " 750 de largura; tubos 381, de 0, " 057 de diâmetro 70 de 0, " 14 e 7, " 62 de comprimento.

A distancia entre as rodas extremas dos dois grupos de motoras é de 6, " 045; o comprimento da machine sem tander, de 16, " 58; e com o tander, de 29, " 57; o peso em estado de serviço sobre as rodas motoras eleva-se 279,87 toneladas; superficie de aquecimento, 797, " 40; metros quadrados dere aquecimento, 196, " 95; grelhas 3, " 67 de comprimento, 2, " 75, de largura e 10, " 10 de area; coeficiente de adherencia 4, " 19.

Por ultimo o volume de agua do tander é de 59,06 metros cubicos, e o peso do carão, de 12 tonelados.

VIAGENS E TRANSPORTES

Nova tarifa dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste

Com o presente numero distribuimos aos nossos leitores a nova tarifa especial interna n.º 2 de grande e pequena velocidade da Direcção do Sul e Sueste que entrou em vigor no dia 10 do corrente em substituição do Complemento á Tarifa Geral que vigorava desde abril de 1920.

Em pouco difere a nova tarifa do antigo Complemento á Tarifa Geral. Á parte algumas modificações de redacção nas condições dos seus quatro capítulos — *Taxa de segurança* (antigamente designada de *garantia*) — *Reembolsos* — *Comboios especiais de mercadorias* e *Mercadorias destinadas a embarques para exportação* — as alterações ás disposições que estavam em vigor consistem no seguinte :

A *taxa de segurança* estabelecida para os casos de incendio é sempre cobrada nas remessas de dinheiro e valores, salvo quando os expedidores renunciem á applicação.

No que respeita ao *comboio de mercadorias* em pequena velocidade acelerada, foi incluida uma disposição dando ás empresas a faculdade de desdobrar os comboios quando as conveniencias do serviço o exigam.

A taxa de aceleração foi elevada de \$01 a \$04 por tonelada e kilometro isenta de qualquer sobretaxa, sendo applicavel pelo total da carga e pelo percurso maximo do comboio, como até aqui, mas em sujeição ao minimo de 300\$00 em vez de 150\$00.

O deposito feito para o fornecimento do comboio foi elevado de 50\$00 a 300\$00, isento de sobretaxa.

Para as *mercadorias destinadas a embarque para exportação* que no antigo complemento tinham assinaladas a taxa suplementar de \$02 por tonelada e kilometro para expedição do minério de um vagão ou pagando como tal, estabelece a nova tarifa a taxa de \$04 por tonelada e kilometro quando se trata de remessas no regime de vagão completo, e a de \$10 quando se trata de remessas de detalhe.

Como se vê o principal fim da nossa Tarifa foi a necessidade de actualisar algumas taxas que no antigo Complemento á Tarifa Geral estavam estabelecidas ; mas, já que houve necessidade de fazer uma nova pu-

blicação, poder-se-hia ter aproveitado a oportunidade para se prever o peso a tomar por cada vagão quando se trate de comboios especiaes de gado, visto que sendo este pela Tarifa taxado por cabeça ou por vagão, não se pode calcular a taxa de aceleração a cobrar.

Tambem não prevê a Tarifa o caso de se efectuarem comboios especiaes de vehiculos, o que se nos affigura inconveniente, pois que já não seria a primeira vez que tal caso se daria senão nas linhas do Sul e Sueste pelo menos em Linhas de outras empresas onde já se tem effectuado comboios de camiões automoveis.

Quanto a fazer-se d'um Complemento á Tarifa Geral uma tarifa especial, não vemos grande vantagem, antes pelo contrario achamos pouco conveniente estar-se a mudar a designação a publicações d'esta natureza por dar lugar a confusões da parte das entidades que, como o pessoal das estações, com elles trabalham constantemente. E se tomarmos em consideração a eterogeneidade dos assumptos que em quatro capítulos se amalgamaram sob a designação de tarifa especial interna n.º 2 de grande e pequena velocidade, dando assim a impressão que já existe uma tarifa especial n.º 1 de grande e pequena velocidade, quando tal se não dá, pois apenas existe uma tarifa 1 de grande e outra 1 de pequena, e uma tarifa A de grande e pequena velocidade, chegamos á conclusão de que melhor seria conservar-lhes o antigo titulo de complemento á Tarifa geral, para não se entrar no caminho do regime de confusão que existia antes da reforma de 1920, e para o qual vemos que já se pretende caminhar. Mas, enfim, cada qual lá tem o seu modo de . . . fazer as coisas e não provirá d'isso maior mal para o mundo ferroviario.

Lugares de luxo nos comboios entre Lisboa e Porto

No dia 10 do corrente começou a circular nos comboios correios entre Lisboa e Porto (n.º 8 e 15) uma carruagem com lugares de sophás-camas.

Este importante melhoramento representa uma grande commodidade para o publico, pelo que não regatearemos o nosso louvor á C. P. que está procurando restabelecer quanto possivel as commodidades que offerecia antes da guerra.



d'um certo numero de tarifas, annuladas durante a guerra.

A Belgica, onde a intensificação de serviços se vem manifestando tambem dia a dia, acaba de restabelecer, antigas tarifas, entre as quaes uma que dava consideraveis vantagens ao publico, por permitir, durante oito ou quinze dias, percorrer-se toda a rede belga, por um preço insignificante.

Com este sistema de bilhetes, ou por melhor, com este "passe de circulação", toda a gente que fosse á Belgica, visitava tudo, não esquecendo pequenas terras, o que os numerosos comboios permittiam fazer, sem grande fadiga e sem perda de tempo.

Por outro lado, todos os caminhos de ferro franceses, principalmente o *Midi*, *P. L. M.* e *Estado* estão tratando de restaurar o material arruinado pela guerra; e tambem de novas construcções, pondo esta ultima rede umas novas carruagens nos comboios rápidos, que são tudo o que ha de mais comodo e moderno. E como amostra, bastará dizer que nos com-

Carta de Paris

XVIII

Grandes melhorias nos caminhos de ferro franceses. — No P. L. M. restabelecimento do serviço anterior á guerra. — Soldados enchendo comboios como durante a guerra. — Gosam uns dos sacrifícios dos outros.

Dia a dia, os caminhos de ferro franceses, caminhiam para a sua regularização e quiçá para o restabelecimento dos serviços anteriores á malfadada guerra, e assim já um dos directores da Companhia do P. L. M. declarou outro dia em Lyon, que dentro de seis meses os comboios da sua importante rede, retomariam as antigas marchas, e dentro em pouco, novas e vantajosas tarifas seriam creadas.

Parece tambem que as outras companhias, no proximo serviço de verão, porão em marcha novos comboios, e estuda-se n'este momento o restabelecimento

partimentos de 1.^a e 2.^a classe as janellas que olham para a linha do lado opposto ao corredor foram substituidas por uma só vidraça, de levantar, que pode ser movida pela mão mais debil, sem grande esforço.

Isto a nosso ver tem duas grandes vantagens o poder-se mais facilmente ver a paysagem e evitar-se que os passageiros se julguem no direito de abrir a sua *janella*, sem se importar com o mal que isso vae fazer aos companheiros de viagem.

Desde ha tempos que se vem reclamando o resgate das linhas ferreas francezas, e uma administração directa do Estado, a exemplo da Belgica, para que desapareça essa *fronteira* que existe entre o limite das linhas das varias companhias. E queixam-se de que as varias empresas apenas se limitam a *canalizar* passageiros para Paris.

E' preciso que haja comboios directos e expressos entre Lyon e Toulouse entre a Bretanha e Normandia, entre a Normandia e a Flandres, etc.

Somos tambem da mesma opinião, mas para isso não é necessario alargar a acção, sempre inhabil, do Estado.

E' de crer que em breve essas *barreiras* desapareçam, uma vez posto em vigor o novo regimen ferroviario francez, prestes a começar. No entanto alguma coisa se tem feito ultimamente, como sejam os novos comboios expressos entre o Havre, Amiens e Lile, Rouen a Caen e Rennes, etc.

Hontem de regresso do Havre, como quizemos parar em Rouen, tomámos alli o expresso de Amiens-Lille, magnifico comboio, com carruagens das trez classes e todas de *bagies*, e tivemos occasião de verificar como estes comboios de ligações interiores são aproveitados, pois grande era o numero de passageiros que seguiam n'elle, ao nosso desembarque em Rouen.

Ao chegarmos a esta cidade lá vimos novamente as obras da nova estação—que ficará uma das mais amplas e elegantes da rede franceza—que prosseguem com uma lentidão, assim parecida com as da estação do Porto, que durante muitos anos foram as "obras de Santa Engracia" do norte de Portugal.

No regresso esperávamos pelo rapido das 8,39 da noite que em duas horas nos traria a Paris. Meia hora antes, já a estação transbordava de passageiros, na sua maior parte soldados em goso de licença, o que dava á plataforma o aspecto da partida d'uma expedição.

A's oito e meia o comboio apparece no tunel, que precede á estação. Toda aquella gente se comprime e se precipita na aancia de apanhar um lugar; os soldados saltam por cima de tudo, como se quizessem galgar uma trincheira.

A muito custo conseguimos lugar n'un compartimento onde viajava um empregado superior dos Caminhos de ferro, com quem entabolámos conversação, e nos fez umas curiosas revelações, d'uma actualidade flagrante.

O que eu acabára de ver, passava-se em quasi todos os comboios expressos que das cidades próximas, se dirigem a Paris. Os soldados de hoje julgam-se com os direitos do heroico *poilu*, e por isso não teem a menor consideração pelo publico.

Como viajam com 75 por cento de desconto e como a diferença do preço do bilhete nas pequenas

distancias não vae alem de dois ou trez francos da terceira para a segunda classe, o soldado de hoje não viaja senão em segunda.

N'esta altura interroguei o meu companheiro, se antigamente os soldados não podiam só viajar com tarifa reduzida em 3.^a classe como em Portugal.

— Sim isso era antes da guerra, mas foi anulado, pois não era logico que aos defensores da França fosse imposto o mais ligeiro sacrificio, e para mais completar as facilidades, resolveu-se que a sua simples apresentação nas bilheteiras daria direito á reducção regulamentar.

Isso não foi porem anulado, e cá estão as empresas ferroviarias a supportar esse pesado encargo transportando legiões de soldados que aproveitam todas as horas vagas para passear, arreliando os outros passageiros e arruinando as companhias.

O nosso interlocutor tinha razão; pois na gare de Saint Lazaire a multidão despejada no caes, expresso do Havre, quasi desaparecia entre os magotes de soldados que não esteve na guerra, mas que se aproveita dos seus beneficios...

Guerra Maio



Russia

Socialização da via terrea.—Os effeitos praticos do bolchevismo no serviço de caminhos de ferro ficam bem patentes na leitura dos seguintes dados em que os numeros são a melhor prova e a mais indiscutivel, da desorganisação em que o regimen maximalista pos o grande imperio dos Czares.

As contas que em 1913 tinham sido fechadas com um saldo positivo de 475 milhões de rublos, tem actualmente um deficit de muitos milhares de milhões.

Os numerosos rapidos que até aquella data faziam percursos de 1.118 kilometros entre Petrogrado e Varsavia com a velocidade de 63 kilometros á hora; de 652 kilometros entre Petrogrado e Moscou, a 62 kilometros á hora; de 8.839 entre Petrogrado e Vladivostock a 40 kilometros á hora, acham se hoje substituidos por um comboio por dia, por semana ou por mez, conforme as linhas, em que o publico só pode viajar mediante uma actorisação, passada pelo respectivo soviet.

O numero de locomotivas em serviço, que em 1916 era de 16.000, desceu em 1920 a 3.000, ou seja um abatimento de 81 %.



Sud-Express Lisboa-Paris.—O serviço de Sud-Express entre Lisboa-Paris e vice-versa, que foi

suspensa desde que se declarou a guerra, será restabelecido provavelmente na proxima primavera. Espera-se que, nessa occasião entrem em vigor novas tarifas internacionais de bilhetes simples e de ida e volta, visto já terem ficado resolvidas, na ultima conferencia sobre o tráfego Hispano-Franco-Português, realizada em Paris, as dificuldades que as linhas hspanholas oppunham.

Horarios de comboios.—Finalmente daremos no nosso proximo numero o horario das linhas portuguesas, que tivemos de deixar de publicar durante algum tempo, em consequencia da irregularidade destes serviços nos ultimos meses.

Muitas senhoras.—Nos ultimos concursos realizados na Companhia Portuguesa tem sido grande a afluencia de concorrentes femeninas, e numerosas, tambem, as admissões naquelles escriptorios onde attinge já cerca de 400 o numero de empregadas, na totalidade, entre 18 e 25 annos de edade.

Repartições ha, mesmo, em que o sexo fraco está em maioria.



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Banco Nacional Ultramarino

Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada

Capital Realizado, Esc. 24.000.000\$00

Fundos de Reserva, 24.000.000\$00

A 2.ª prestação por conta do dividendo do anno de 1920, na razão de 6% por acção, ou Esc. 5\$40, livre de impostos, está a pagamento na secção de Dividendos deste banco, na Rua Augusta, n.º 28, 2.º e nas suas Filiais e Agencias, em todos os dias úteis a começar em 16 do corrente das 10 ás 12 e das 13,30 ás 14,30 horas; (aos sábados das 10 ás 12) excluindo as quintas feiras, em que se fará o pagamento de atrasados, ás mesmas horas.

Maior e menor cotação mensal e annual, em 1920, dos fundos do Estado,

Títulos	Janeiro		Fevereiro		Março		Abril		Maio		Junho	
	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor
Divida interna 3% coupon	43,80	42,1	43,90	43,60	43,80	42,00	44,50	43,55	46,00	43,50	46,00	44,25
" " 3% assentamento.....	44,00	42,10	43,40	43,00	43,10	41,20	43,00	42,10	46,00	43,50	45,50	45,00
" " 4% 1888.....	22,805	22,800	21,870	21,850	21,850	21,850	21,860	21,860	21,860	21,860	21,860	21,860
" " 4 1/2% 88-89 c.....	58,550	58,500	58,550	58,500	60,300	59,00	59,20	58,60	60,500	59,50	60,500	60,500
" " 4 % 1890.....	51,800	51,800	52,800	51,850	51,800	52,300	51,800	50,850	51,500	51,800	52,800	52,800
" " 4 1/2% 1905.....	82,800	81,850	82,800	82,800	81,800	81,850	81,850	81,850	81,850	81,850	81,850	79,820
" " 5 % 1909.....	76,850	76,850	77,850	77,850	76,850	76,850	76,850	77,800	77,800	79,820	78,800	
" " 4 1/2% 1912.....	130,800	125,800	141,800	140,800	165,800	150,800	160,800	155,800	-	-	160,800	160,800
" " 1917.....	78,800	76,800	77,880	77,800	75,800	76,800	75,800	76,800	76,800	76,800	76,800	75,800
Externa 3% 1.ª serie.....	110,850	103,800	115,850	109,800	137,800	116,800	129,800	113,800	140,800	125,850	139,850	136,800
" " 3% 2.ª "	105,800	104,800	107,800	106,800	139,820	110,800	120,800	135,800	130,800	-	-	
" " 3% 3.ª "	112,850	103,850	116,850	10,800	140,800	117,850	129,800	113,800	140,800	130,800	139,800	136,800
Obrigações da Companhia dos Tabacos..	-	-	140,800	140,800	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções do Banco de Portugal.....	305,800	297,800	304,800	300,800	319,850	293,800	330,800	315,800	335,800	327,800	334,800	320,800
" " Nacional Ultram.º coup.	328,800	317,800	320,850	308,800	317,800	303,850	319,800	307,850	325,800	315,800	320,850	301,800
" " " ass.	324,800	315,800	315,800	308,800	315,800	295,800	318,800	302,800	318,800	310,800	312,800	294,800
" " " Portuguez e Brazileiro.	214,800	200,800	215,800	205,800	217,800	194,800	205,800	200,800	206,800	197,800	201,800	197,800
" " " Commercial de Lisboa.	302,800	235,800	275,800	275,800	233,850	231,800	235,800	232,800	257,800	245,800	257,800	256,800
" " " Lisboa e Açores.....	246,800	195,800	229,800	215,800	215,850	215,800	225,800	214,800	236,800	233,850	234,800	227,850
" " " Economia Portugueza..	133,800	129,850	133,800	125,850	125,850	118,800	125,800	122,800	128,800	124,800	128,800	125,800
da Comp.º de Credito Predial	44,880	39,880	43,850	42,800	43,850	42,850	43,850	41,800	44,850	43,800	43,850	42,880
" " " Gaz e Electric..	-	-	58,800	43,800	38,850	34,800	36,800	34,800	-	-	-	-
" " " das Aguas.....	71,800	69,800	72,850	71,800	71,800	59,850	71,800	69,800	72,800	72,800	70,800	69,850
" " " da Ilha do Príncipe	237,800	204,850	221,800	205,800	220,850	215,800	226,800	214,800	226,850	217,800	226,800	219,850
" " " Colonial do Buzi....	29,880	24,890	36,820	27,850	38,850	32,800	36,800	34,860	48,800	35,800	67,800	53,850
" " " Industrial Port. e Col.**	249,800	233,800	242,800	232,850	235,800	220,800	231,800	218,800	225,890	220,800	224,800	218,800
" " " dos Phosphoros coupon	71,850	70,850	71,850	69,850	93,800	72,800	89,800	83,800	94,850	88,850	90,860	85,850
" " " Cam. de Fer. Port.	38,800	35,850	37,800	36,800	-	-	36,800	36,800	37,800	37,800	40,800	40,800
" " " Tabacos, coupon..	181,800	176,850	178,800	176,800	179,850	176,800	179,800	176,800	180,800	176,850	175,850	156,800
" " " Nacional de Naveg.º	279,800	177,800	290,800	251,850	279,850	258,800	285,800	272,850	286,800	275,800	290,800	269,850
Obrigações da Companhia das Aguas..	80,800	78,850	80,800	76,800	80,800	75,850	79,820	75,850	80,800	79,800	81,800	76,800
" " Prediaes 5% antigas.....	92,850	90,850	91,850	90,850	91,850	91,850	92,800	90,800	91,850	91,850	92,850	92,850
" " 5% serie A.....	90,850	90,850	92,810	90,800	-	-	90,800	89,800	-	-	92,800	92,800
" " 4 1/2% serie A.....	-	-	-	-	88,800	88,800	89,800	89,800	-	-	-	-
" " 4 %	-	-	-	-	88,800	88,800	89,800	89,800	-	-	-	-
" " da Campanhia Ind. Port. e Col.	106,800	104,800	109,850	100,800	120,870	100,850	101,850	101,800	102,850	102,800	102,800	
" " do Banco Nac. Ult. 4 1/2 ass	80,800	80,800	85,800	80,800	-	-	-	-	-	-	81,800	81,800
" " " " 4 1/2 ouro	100,800	100,800	100,800	100,800	-	-	-	-	-	-	104,800	104,800
" " " " 6% Hyp.	95,800	93,850	94,850	91,800	96,880	90,800	98,800	97,820	97,850	97,850	99,800	98,800
" " da Comp. Cam. de Fer de Amb.	94,850	92,810	90,850	90,800	94,800	90,800	97,800	94,800	115,800	95,850	124,800	115,800
" " " Nac. Cam. de Fer. 1.º s	72,800	72,800	73,800	73,800	75,850	73,800	74,800	73,800	75,800	75,800	74,800	73,850
" " " " 2.º s.	67,800	67,800	68,800	67,800	67,800	67,800	67,850					

O coupon n.º 17, das acções ao portador, é também pagável em Paris no Credit Mobilier, e em Londres e Rio de Janeiro, ao cambio do dia, nas Filiais do Banco.

Lisboa, 10 de Fevereiro de 1921.

O Vice-Governador
Henrique José Monteiro de Mendonça.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCIERO

Lisboa, 14 de Fevereiro de 1921.

Ao começarmos a escrever este boletim continua a complicar-se a crise política e portanto a situação económica, financeira e social do nosso paiz. É a tragedia nacional que vae andando para os seus desenlaces tremendos. Em cima o desgoverno progressivo, em baixo o trabalho decadente e a exploração cada vez maior. O resultado é o que temos visto, e, peor ainda, o que temos de ver neste novo anno funesto, que mal acaba de começar.

Gastou-se um mez a discutir o caso da Agencia Financial do Rio, e ainda foi preciso meter sessões nocturnas Elle não devia ter aparecido, se houvesse boa administração. Já que apareceu devia ter sido objecto de uma condenação parlamentar rapida entregando-se a Camara ao estudo das grandes problemas finan-

ceiros e económicos. Mas era preciso um mez para se chegar á simples conclusão a que desde logo chegaramos: á de que a Agencia deveria ser confiada á Caixa Geral de Depoitos!

No entretanto, continuam a crescer todos os nossos males publicos, entre os quais destacamos, os do Thesouro, a que nos referimos noutro lugar, e os dos cambios e os da vida cara e insuportável.

Anda em volta de 6 a cotação do nossa divisa Londres, Ha de vir para baixo, pelos actuaes caminhos. Pois se trabalhamos e produzimos cada vez menos e se temos cada vez mais circulação fiduciaria!

Os graficos que hoje publicamos da cotação da libra ouro e do cheque sobre Londres durante o anno de 1920 são mais do que expressivos para os espíritos reflectidos. Olhe para elles o leitor e veja a grandeza e rapidez da queda!

A libra vem de 15\$00 em 14 de janeiro até 50\$00 no tragico dia 20 de dezembro, ficando a 45\$00 no fim do anno. O cheque sobre Londres correu de 19, em 2 de janeiro, para 5 3/8 em 20 de dezembro, estando a 6 3/8 em 31 do mesmo mez.

Houve movimentos bruscos de oscilação durante a queda formidavel como a descida do cheque, em maio, de 17 3/8 em 5 a 10 1/2, em 27, e em janeiro 5 pontos, logo na primeira semana. Determinados por factos accidentaes, por influencias psychologicas, especialmente pelas especulações, não tem significado nenhum diante do resultado geral. O importante é que viemos aos trambolhões tremendos na descida para o abysso. O essencial é que as proprias causas dessa catastrophe continuam a accentuar-se, na politica, nas finanças, na economia publica e na

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

Julho		Agosto		Setembro		Outubro		Novembro		Dezembro		Durante o anno	
Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor
44,50	43,00	44,50	41,10	43,40	42,30	43,15	42,70	43,60	43,10	43,40	41,20	Maio e Junho	46,00
45,00	43,00	44,40	41,40	43,20	42,00	43,10	42,50	44,90	43,00	45,70	43,00	Maio	46,00
21,15	21,15	21,15	20,00	19,50	19,50	19,50	19,50	19,55	19,50	21,00	19,50	Janeiro	22,50
60,50	60,00	60,00	57,00	60,20	57,50	58,00	55,00	55,00	55,00	56,00	55,00	Julho	60,50
52,50	52,50	52,50	51,50	55,50	52,50	52,50	52,50	48,50	48,50	-	-	Março e Set. ^o	55,50
81,50	81,50	80,50	80,50	-	-	-	-	80,50	80,50	81,50	73,50	Jan. ^o e Fev. ^o	82,50
78,50	78,50	77,50	77,50	78,50	77,50	76,50	73,50	73,50	73,50	73,50	72,50	Junho	79,50
152,50	152,50	150,50	140,50	-	-	165,50	165,50	168,50	165,50	180,50	171,50	Dezembro	180,50
76,50	75,50	77,50	75,50	76,50	74,50	73,50	68,50	68,50	67,50	70,50	63,50	Janeiro	78,50
136,50	128,50	128,50	120,50	127,50	120,50	137,50	125,50	143,50	133,50	164,50	143,50	Dezembro	164,50
-	-	135,50	135,50	118,50	117,50	127,50	121,50	137,50	130,50	152,50	130,50	"	152,50
136,50	128,50	130,50	126,50	128,50	125,50	138,50	129,50	145,50	138,50	168,50	145,50	"	168,50
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Fevereiro	140,50
329,500	310,500	327,500	307,500	323,500	316,500	330,500	328,500	332,500	325,500	343,530	330,550	Dezembro	343,530
308,500	269,500	279,500	260,500	262,500	208,500	237,500	216,500	230,500	210,500	218,500	191,500	Janeiro	328,500
300,500	258,500	270,500	266,500	225,500	196,500	230,500	214,560	230,500	205,500	215,500	185,500	"	324,500
206,500	184,500	172,550	140,500	151,500	110,550	124,500	114,550	114,500	95,500	112,500	83,500	Março	217,500
254,500	245,500	225,500	215,500	216,500	216,500	218,500	215,500	215,500	205,500	239,500	210,500	Janeiro	302,500
231,500	210,500	212,500	205,500	216,500	207,500	210,500	207,570	209,500	205,500	237,500	209,500	"	246,500
126,550	105,500	120,500	103,500	170,550	101,500	101,500	99,500	96,500	88,500	92,510	81,500	Jan. ^o e Fev. ^o	1,350
43,500	42,500	41,550	37,550	39,500	37,550	38,500	37,500	37,500	36,500	36,580	36,500	Janeiro	44,580
-	-	38,500	38,500	-	-	-	-	-	30,500	30,500	30,500	Fevereiro	55,500
71,500	69,550	70,550	70,550	-	-	68,500	65,500	61,500	61,500	62,500	61,500	"	72,550
220,500	196,500	195,520	175,500	178,500	160,500	179,500	170,500	170,500	148,500	162,500	151,500	Janeiro	237,500
60,50	43,550	47,500	40,500	54,500	34,500	48,500	46,50	47,50	46,50	47,550	41,500	Junho	67,500
220,500	187,500	209,500	188,500	198,500	177,500	170,500	170,500	80,500	80,500	86,550	70,500	Janeiro	249,500
92,500	80,500	90,500	83,500	90,500	87,550	88,500	71,500	92,500	75,500	87,550	75,500	Maio	94,550
50,500	50,500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Julho	50,500
214,500	159,500	200,550	163,500	195,500	181,500	180,500	180,500	182,500	174,500	170,500	157,500	"	214,500
284,500	239,500	247,500	200,500	205,500	170,500	197,500	187,500	195,50	172,500	171,550	150,500	Fev. ^o e Junho	290,500
81,500	77,500	76,500	75,500	76,500	64,500	76,500	63,500	78,500	63,500	77,550	64,500	Junho e Jul.	81,500
90,500	90,500	91,500	90,500	91,500	90,500	92,500	91,50	89,500	89,500	89,500	89,500	Jan. ^o e Junho	92,550
91,500	91,500	91,500	90,500	-	-	-	-	-	-	-	-	Fevereiro	92,510
90,500	88,550	93,500	93,500	88,550	88,550	90,500	88,500	90,500	88,500	-	-	Agosto	93,500
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Março	101,550
102,500	101,500	97,500	97,500	97,500	96,500	97,500	97,500	96,500	96,50	96,550	95,500	Março	120,500
-	-	-	-	-	-	100,500	100,500	99,500	99,500	-	-	Fevereiro	85,500
99,550	96,500	98,500	95,500	98,500	96,500	96,500	95,500	96,500	95,50	94,500	93,500	Junho	104,500
121,500	110,500	115,500	105,500	1,4,500	100,500	110,500	92,500	98,500	94,500	96,550	91,500	Julho	99,550
67,500	67,500	73,500	73,500	73,50	73,50	-</							

vida social, sendo, pois, inevitável que, n'estes resvaladouros, o males cambiaes, continuem a crescer, com todas as suas consequencias.

O comissario dos abastecimentos reclamou ao Governo do sr. Liberato Pinto, que, para o cumprimento da sua missão, lhe desse o poder de intervir directamente nos serviços dos Caminhos de ferro dos transportes marítimos dos caes, dos entrepostos, das alfandegas e das administrações civis. Sem isso nada podia fazer senão ir-se embora.

No fim, tudo ficou naturalmente nos meio termos em que tudo acaba quando as grandes crises são arrastadas por governações banaes.

Se exceptuarmos a Russia e a Austria, talvez nenhum paiz precise ainda tanto como o nosso de uma intervenção larga e interna do Estado no aprovisionamento da população. E' que fora d'aquelles dois em nenhum outro a desvalorização da moeda e o encarecimento da vida avança tanto como em Portugal. Acresce que nós apenas somos sobrepujados pela Russia na decadencia do trabalho e da produção.

E' certo que o barateamento definitivo e solido da vida apenas pode vir de uma livre concorrência agrícola, industrial e commercial que seja remate de uma poderosa actividade ec nómica. Mas estando longe de tudo isso, reinando ainda a escassez, a desordem, a especulação desalmada, forçoso é continuar a haver ainda por algum tempo uma política e uma administração de abastecimentos de outra maneira a expropriação dos explorados pelos exploradores avançará também até as ultimas consequencias: Estas acabarão por ser a miseria, a fome, a ruina e a revolução.

Mas depois de tantos annos de anormalidade e de interventionismo, continuamos ainda sem ideias definidas e sem organizações efficazes neste grande serviço de salvacão publica. A verdade é que a interferencia, enquanto indispensavel, tem de ser mais energica e forte do que a de hontem e a de hoje.

O tabelamento, em certos casos, é uma necessidade e deve dar bons resultados. Tudo depende de que o sistema da fiscalisação das multas e dos castigos, não só vá até ás maiores severidades, mas tambem tenha por detrás de si a força de uma vontade tenaz como a do actual governador civil de Barcelona, que, alem de heroe contra o syndicalismo revolucionario tambem o é contra os que abusam no commercio.

Em tais momentos ainda é mais indispensavel o Estado fazer concorrência ao negocio livre, talvez não tanto pelos armazens de sua administração, como pela multiplicação de cooperativas de consumo auxiliadas com adiantamentos ou creditos do Thesouro. Então é inevitável que isto se faça com o direito de requisição de productos e com o poder de sujeitar aos fins pretendidos os serviços de que depende o andamento de todas as soluções adoptadas.

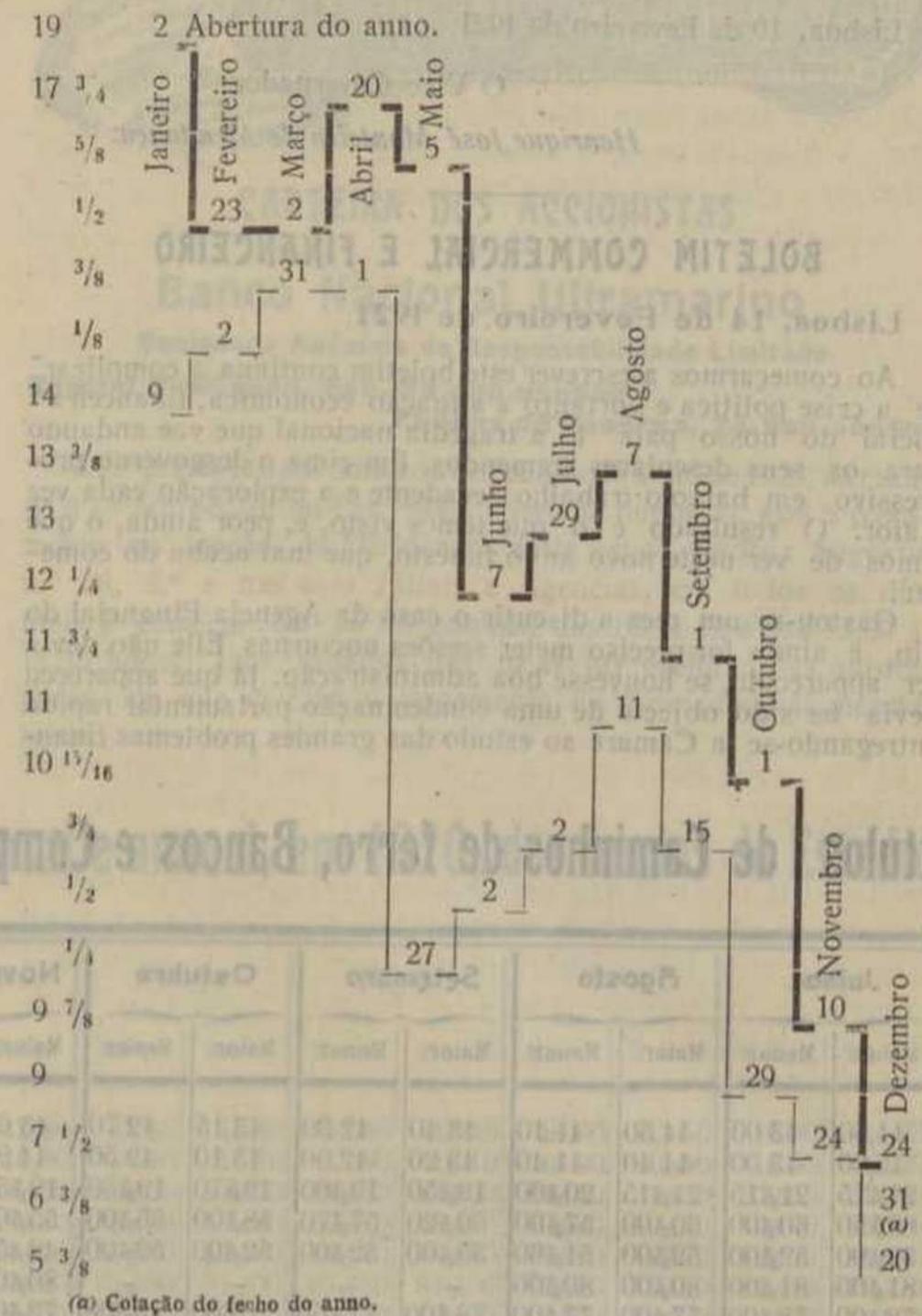
Compreendemos que neste assumpto haja quem sustente a inconveniencia ou inutilidade da intervenção do Estado. O que não compreendemos é que, admitida ella, como nós o admitimos transitoriamente, por tristes necessidades extremas, não se vá até as ultimas consequencias. Ou isto, com toda a amplitude e rigor, ou nada. O meio é só é efficaz no desprestígio e na ruina.

Mas ainda menos compreendemos que se tenha uma politica de aprovisionamento publico, a titulo de baratear a vida, quando de outra parte se faz ou se quere fazer tudo o que é preciso para a encarecer cada vez mais: alargamento de despesas, desvalorização da moeda, aumento de salarios, diminuição de trabalho, agravamento de taxas e direitos que pesam sobre o consumo. Onde está o plano de conjunto, o desejo sincero e esclarecido de achar solução para o problema nacional?

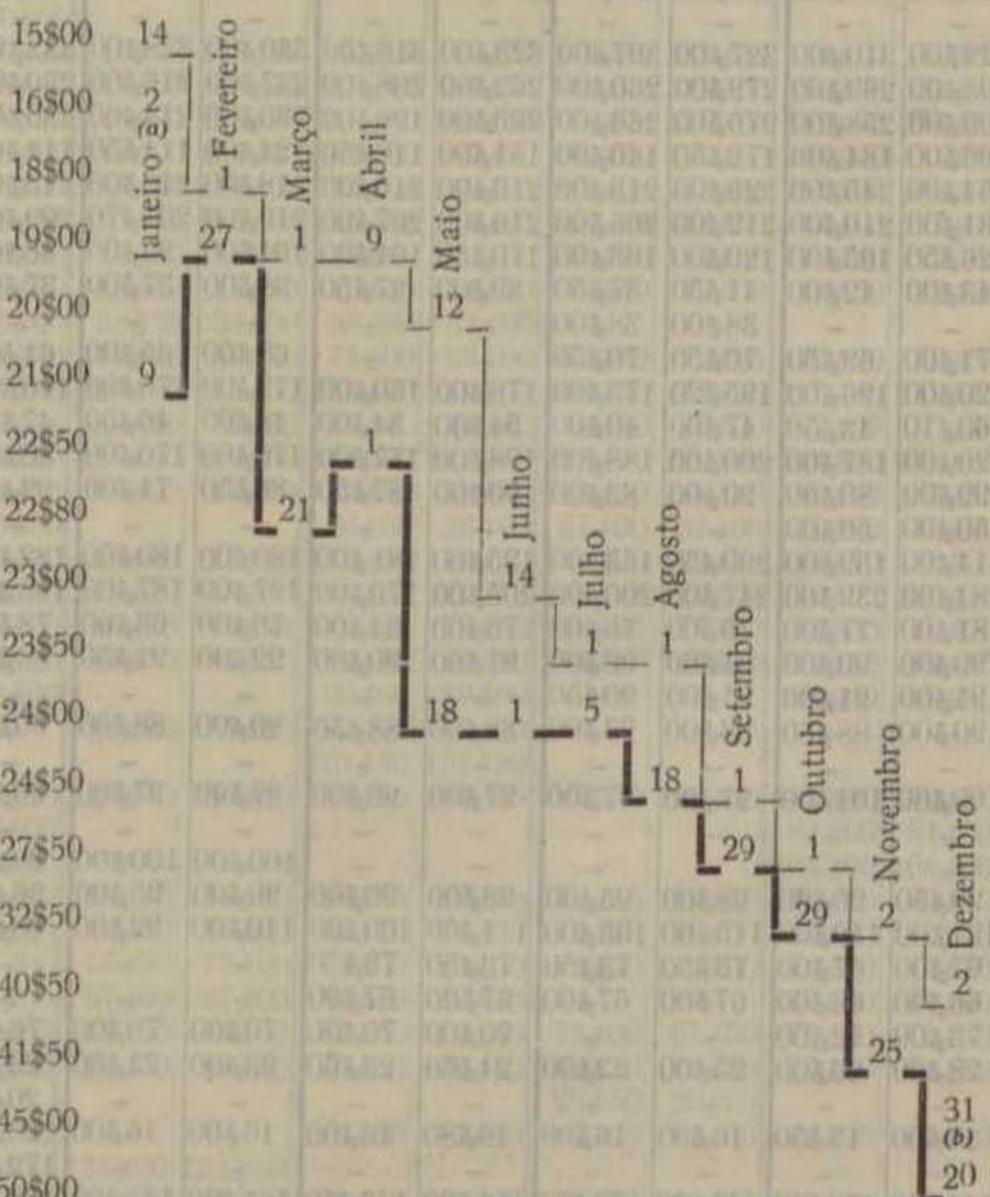
Nos despenhadeiros politicos e sociaes onde estamos, de que serve adoptarem formulas interventionistas para proteger as classes menos favorecidas, com tabelas de preços de generos e com armazens publicos? Tudo isto é anulado pelas proprias accões e omissões governativas e particulares que vão levando por diante a desorganização financeira e económica do paiz. Os maiores gastos, desperdicios e salarios, as novas emissões fiduciarias, os peores cambios, as menores sementeiras e produções agravarão sempre o mal que se pretendia remediar.

Assim chega a ser ridículo combatel-o com formulas de abastecimentos, ou se fique nestas a meio, ou se vá até onde a necessidade do processo o imponer. O principal de tudo é uma politica de reorganização económica e financeira, que tenha em vista equilibrar o orçamento, defender com tenacidade a fazenda publica, melhorar as condições da moeda e dos cambios e desenvolver o trabalho, a producção, a justiça e a paz social. Tambem isso mesmo é impossivel sem as classes capitalistas e operarias entrarem no esforço de reconstituição com todo o espírito de ordem e de solidariedade, devendo tambem concorrer para tal resultado o impulso inteligente, poderoso e harmonico de uma gpvernação elevada acima de todas as confusões e illogismos em que nos vamos afundando tragicamente.

^a Cotações maximas e minimas, do cheque Londres (vendedor), no mercado de Lisboa em 1920, nos dias de cada maz indicados na respectiva columna.



Preços minimos e maximos da Libra-ouro (Vendedor) no mercado de Lisboa em 1920, nos dias de cada maz indicados na respectiva columna.



Banco Commercial de Lisboa.—Reuniu-se a sua assembleia geral presidida pelo conselheiro sr Ernesto Schröeter. Houve grande discussão sobre alterações a introduzir nos estatutos resolvendo-se que uma assembleia geral extraordinaria seja convocada para esse fim.

O sr. Mello e Sousa pronunciou um notavel discurso sobre finanças e agradeceu as palavras elogiosas que ouviu por occasião de se votar o louvor que a assembleia lhe deu pela boa direccão dos negocios

Foram aprovadas as contas da direcção e o parecer do conselho fiscal.

O dividendo é de 1470

Banco Lisboa & Açores.— Sob a presidencia do sr. Pedro Gomes da Silva, no impedimento do sr. Manuel Francisco Vargas, realizou-se no dia 9 a assembleia geral dos acionistas desse Banco tendo sido apresentados o relatorio de contas da direccão, o parecer do conselho fiscal, votos de louvor á direccão ao director

sr. Ernesto Mendonça e ao conselho fiscal e pessoal do banco, e um voto especial pelas melhorias do sr. conselheiro Vargas.

Também foram eleitos os novos corpos gerentes para 1921.

O dividendo foi de 1570 iucluido os $3\frac{1}{2}$ já distribuidos.

Curso de cambios, comparados

	EM 15 DE FEVEREIRO			
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	6 3/16	6 1/8	6 3/8	6 1/4
» 90 d v	6 7/16	—	6 5/8	—
Paris cheque	718	725	685	710
Madrid cheque	1395	14 0	1355	1385
Allemânia cheque	170	180	170	180
Amsterdam cheque	3395	3520	3290	3365
New York cheque	9900	10200	9700	9950
Italia cheque	362	376	362	372
Suissa *	1620	1670	1555	1590
Libras	43\$00	47\$00	44\$00	47\$00

Cotações na bolsa de Lisboa - FEVEREIRO

COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO

Sociedade Anónima de responsabilidade Limitada

Serviços regulares entre a metrópole e as colónias africanas

Frota da Companhia

Moçambique, África, Beira, Mossamedes, Portugal, Zaire,
Loanda, Peninsular, Loabo,
Manica, Chinde, Ambriz, Ibo, Bolama, Mindelo

Vapores só para carga: "Dondo" e "Extremadura"

Reboadeiros no Tejo: "Cabinda," "Tejo" e "Congo"

Em Lisboa: Escriptorio da Companhia: Rua do Commercio, 85.

Porto: Succursal da Companhia: Rua da Nova Alfandega, 76, 1.^o

Pinto & Sotto Maior

BANQUEIROS

LISBOA — Rua do Ouro, 18, 22

PORTO — Praça da Liberdade, 28, 29

Representantes em Portugal do

BANCO PORTUGUEZ DO BRAZIL



Depositos á ordem e a prazo.

Contas correntes em moeda nacional e estrangeira.

Saque sobre o paiz e estrangeiro.

Descontos e transferencias.

Operações financeiras.

Fundos publicos nacionaes e estrangeiros.

Sociedade Portuguesa de Administrações

Capital autorizado 5.000 contos

Capital emitido 1.000 contos

SÉDE—Calçada do Sacramento, 14, 1.º—Lisboa

PRESIDENTE HONORARIO—**Candido Sotto Mayor**

Conselho Técnico: José Serra Lynce, Antonio Miguel de Sousa Fernandes, Antonio Alves de Meira, José Antonio de Oliveira Soares e Dr. Joaquim Nunes Mexia.

Administração:—EFFECTIVOS: Dr. Domingos Pinto Coelho, Antonio Vieira Pinto, José dos Santos Lima.

SUPLENTES: Dr. Gabriel Vitor Bugal o Pinto, Dr. Francisco Serra de Sousa e Lynce e Paulo de Artagão Correia Leite.

Conselho Fiscal:—EFFECTIVOS: José Antonio de Oliveira Soares, Dr. Carlos Pinto da Cruz e Melo, Dr. Afonso de Melo Pinto Veloso.

SUPLENTES: Sebastião Marques d'Almeida, Alvaro de Miranda Pinto de Vasconcelos e Henrique Augusto Ferreira.

Delegação no Porto:

Pinto & Sotto Mayor

Agente geral no Brasil:

Banco Português do Brasil

Correspondentes em todo o país e no estrangeiro

Administração de bens moveis e imoveis no país, colonias Brasil e Estrangeiro

COMPRA E VENDA DE PROPRIEDADES RUSTICAS E URBANAS

Transacções sobre productos agrícolas

Guarda e administração de quaisquer valores e títulos de crédito

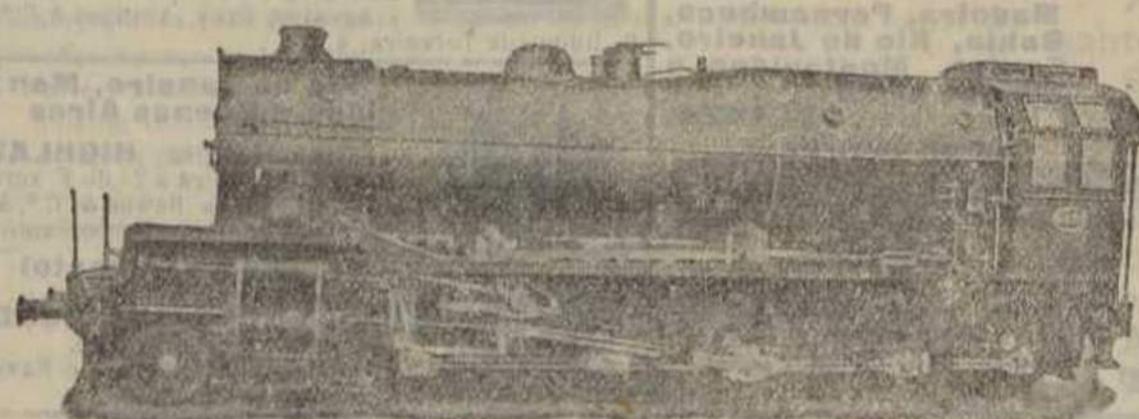
Cobrança de rendimentos, juros, dividendos, amortizações, conversões

A Sociedade aceita todo e qualquer mandato, forense ou não, relacionado com as suas operações

Condições convencionais

BANQUEIROS:— Pinto & Sotto Mayor — Banco Colonial Português — Banco Português do Brasil

SOCIÉTÉ FRANCO-BELGE de Matériel de Chemins de Fer



(Premiada em todas as exposições e especialmente, não faltando senão das mais recentes, com o GRAND-PRIX nas de St. Louis, 1914; Liège, 1905; Milão, 1906; Madrid, 1907; Buenos Ayres, 1910; Bruxellas, 1910; Turim, 1911 e Gand, 1913).

Capital: 10.000.000 de francos

Sede social e Direcção Geral:

5, Rue La Boëtie — PARIS

OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO:

em Raismes (Norte-França) e La Crayère (Bélgica)

Material de Caminhos de Ferro e de Tamways.

Locomotivas, tenders, carruagens, vagons para todas as vias.

Agentes geraes para Portugal e Colônias:

BEIRÃO & BRAVO — Rua Augusta, 177, 1.º D.

CASA BANCARIA

NUNES & NUNES L.^{DA}

Rua Aurea, 95 e 97 — LISBOA

Telephone: Central 2108 — End. telegr.: DOISNUNES

Compram e vendem cambiais, descontam letras sobre o paiz e estrangeiro, compram e vendem papéis de crédito nacionaes e estrangeiros, coupons, notas e moedas estrangeiras.

Correspondentes em todo o paiz e estrangeiro.

Recebem dinheiro á ordem e a prazo.



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

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

Os vapores tem magníficas accommodações para passageiros. Nos preços das passagens inclui-se vinho de passo, comida à portuguesa, cama, roupa, propriedades a creados e outras despesas. Para carga e passageiros trata-se com os

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

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

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

Agentes da Norwegian Steamships Line Standard

Carreiras regulares para Londres, Liverpool, Havre, Rouen, Anvers, Amsterdã, Rotterdam, Hamburgo, Danzig e outros portos do Mediterrâneo.

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

PORTO — 52, Rua do Bomjardim — Tel. 746

Vapores a sahir do porto de Lisboa

África Ocidental



Vapor português PORTUGAL. Sairá a 25 de Fevereiro. Companhia Nacional de Navegação. Rua do Comércio.

África Oriental (via Canal do Suez)



Vapor inglês GRANTULLY CASTLE. Sairá a 21 de Fevereiro. Agentes, E. Pinto Ba to & C.º Lt. Caes do Sodré, 61, 1.º

Alger e Marselha



Vapor francês BRITANNIA. Sairá a 16 de Fevereiro. Agentes, Orey, Antunes & C.º P. Duque da Terceira, 4, 1.º

Anvers



Vapor belga SYRIER. Sairá a 22 de Fevereiro. Agentes, Henry Burnay & C.º R. dos Fanqueiros, 16.

Bordeus e Anvers



Vapor norueguês HIRD. Sairá a 20 de Fevereiro. Agentes, Pinto de Vasconcellos Lt. Caes do Sodré, 52.

Brazil, Argentina e Uruguai



Vapor belga PAYS DE WAES. Sairá a 20 de Fevereiro. Agentes, Henry Burnay & C.º R. dos Fanqueiros, 10.

Costa Ocidental e Oriental



Vapor português AFRICA. Sairá a 22 de Dezembro. Companhia Nacional de Navegação. Rua do Comércio.

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



Vapor holandês LIMBURGIA. Sairá a 28 de Fevereiro. Agentes, Orey, Antunes, & C.º Pr. Duque da Terceira, 4, 1.º

Madeira e Açores



Vapor português S. MIGUEL. Sairá a 20 de Fevereiro. Empresa Insulana de Navegação, C. Sodré, 84, 2.º

Madeira e Canárias



Vapor inglês ARDEOLA. Sairá a 19 de Fevereiro. Agentes, Garland Laidley & C.º T. do Corpo Santo, 10, 2.º

Madeira e Canárias



Vapor inglês ANDORINHA. Sairá a 26 de Fevereiro. Agentes, Garland Laidley & C.º T. do Corpo Santo, 10, 2.º

Madeira, Pará e Manaus



Vapor inglês HILDEBRAND. Sairá a 21 de Fevereiro. Agentes, Garland Laidley & C.º T. do Corpo Santo, 10, 2.º

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



Vapor inglês ARLANZA. Sairá a 22 de Fevereiro. Agentes, James Rawes & C.º Mata Real Ingleza, R. do Corpo Santo, 47.

New York



Vapor brasileiro IGUASSU. Sairá a 20 de Fevereiro. Agentes, Henry Burnay & C.º R. dos Fanqueiros, 10.

New York



Vapor brasileiro BARBACENA. Sairá a 25 de Fevereiro. Agentes, Henry Burnay & C.º R. dos Fanqueiros, 10.

Oriente



Vapor holandês MEDAN. Sairá a 28 de Fevereiro. Agentes, Henry Burnay & C.º R. dos Fanqueiros, 10.

Pará, Manaus e Pernambuco



Vapor italiano GONZAGA. Esperado em princípios de Março. Agentes, Pinto & Sotto Maior. Rua do Ouro, 24.

Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos



Vapor brasileiro POCONÉ. Esperado a 28 de Fevereiro. Agentes, Pinto & Sotto Maior. Rua do Ouro, 24.

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



Vapor holandês BRECHTERLAND. Sairá a 17 de Fevereiro. Agentes, Orey, Antunes & C.º Pr. Duque da Terceira, 4, 1.º

Providence e New York com escala por Ponta Delgada, Angra e Horta



Vapor francês BRAGA. Sairá a 19 de Fevereiro. Agentes, Orey, Antunes & C.º Lt. Pr. Duque da Terceira, 4, 1.º

Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires



Vapor inglês HIGHLAND ROVER. Sairá a 21 de Fevereiro. Agentes, James Rawes & C.º Mata Real Ingleza, R. do Corpo Santo, 47.

S. Thomé (directo)



Vapor português DONDO. Sairá a 20 de Fevereiro. Companhia Nacional de Navegação. Rua do Comércio.

Vigo, Cherbourg e Southampton



Vapor inglês ALMANZO. Espera a 16 de Fevereiro. Agentes, James Rawes & C.º Mata Real Ingleza, R. do Corpo Santo, 47.

Vigo, Plymouth, Boulogne e Amsterdam



Vapor holandês BRABANTIA. Sairá a 27 de Fevereiro. Agentes, Orey, Antunes & C.º Lt. Pr. Duque da Terceira, 4, 1.º

Chemins de Fer du Midi

Société des Chemins de Fer de Monfagne Et Hotels Aux Pyrenees

FONT-ROMEU

(Les Pyrénées-Orientales) à 1800 mètres d'altitude

La plus belle et la plus élevée station climatique de l'Europe

Saison d'Hiver - 1920 - 1921

Font-Romeu situé au centre de la Cerdagne-Française, au dessus d'un plateau formant un immense cirque encadré des hauts sommets est, par sa position même et ses alentours, la station hivernale la plus propice à la pratique des sports d'hiver.

Outre un séjour des plus confortables à une altitude où l'air pyrénéen est d'une pureté remarquable, dans un paysage où le soleil Méridional met toujours la note de gaieté, les amateurs de ski, de luggs, de bobsleigh trouveront à leur disposition d'immenses champs de neige aux pentes variées qui leur offriront les conditions les plus favorables pour la pratique de leurs sports favoris; les amateurs de patinage y trouveront une vaste patinoire aménagée sur le terrain même de l'établissement.

Le grand Hôtel de Font-Romeu sera ouvert pour la saison d'hiver 1920 - 1921.