

Gazeta dos Caminhos de Ferro

4.º DO 34.º ANNO

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

NUMERO 796

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

Proprietario-director — L. de Mendonça e Costa

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

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

COMPOSIÇÃO

Typog. da Gazeta dos Caminhos de Ferro

IMPRESSÃO

Typ. Beleza L. do Calhariz, 29

LISBOA, 16 de Fevereiro de 1921

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

11, Rua da Horta Seca, 7-1.º

Telephone: Central-27

Collecções encadernadas

Temos já encadernadas as collecções do anno findo as quaes vamos enviar aos nossos assignantes que d'isso nos encarregam.

O preço da encadernação do volume, *sem annexos* é de 3\$50 esc.

SUMMARY

Inquerito necessario, 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.....	54
Locomotivas na America.....	55
Viagens e Transportes.....	56
Carta de Paris XVIII, por Guerra Maio.....	56
Linhas estrangeiras.....	57
Linhas portuguezas.....	57
Malor e melhor cotação mensal e annual.....	58
Parte Financeira.....	58
Carteira dos accionistas.....	58
Boletim commercial e financeiro.....	59
Cotações na Bolsa de Lisboa.....	61

Inquerito necessario

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 veio impor encargos pesadissimos á exploração aggravados 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 maleficia da lei. Não insistiremos em referencias a esse triste episodio, 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 effeitos da depreciação da moeda.

Sahiram quasi todas as nossas linhas do periodo da guerra com o material circulante falto de conservação, em vista dos seus altissimos preços e tendo as maiores difficuldades 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 redução 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 descende 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 alivio d'encargos se o cambio melhorasse. Supponhamol-o 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 redução consideravel nos encargos da exploração, no combustivel, nos oleos, em todas as materias!

Desde logo haveria receitas liquidas que proporcionassem a realisação dos melhoramentos e acquisições de material indispensaveis.

Está chamando as atenções n'este momento o problema das communicações rapidas nos grandes centros. Vae-se realisar 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 materia de passaportes, de formalidades aduaneiras, de bilhetes directos. Será representada n'ella o nosso paiz pelo distincto engenheiro Freire de Andrade, cuja alta competencia é fiador da boa defeza 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 difficuldades 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 rapidos Lisboa-Porto ao horario normal permite á B. A. um serviço directo entre Pampilhosa e a fronteira, pelo qual os passageiros sahidos de Lisboa ás 8,30^m vão alcançar o correio hespanhol poupando assim 11^h,15^m. Em sentido inverso poupam 7^h,30^m.

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

E para se chegar mais tarde a serviços mais perfeitados, 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 machinas 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 commissão nomeada para estudar o assumpto e seguramente se pronunciou pela prompta realisação das obras e aquisições de material necessarias mediante entendimento do Governo com as trez companhias interessadas n'aquelle itinerario.

Nada se fez. Dissiparam-se as ephemerias preocupações de momento. Succederá 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 illusão da acção necessaria?

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

O nosso problema ferroviario não tem sido estudado no seu conjuncto. Não se tem colligido os elementos de informação, que teem 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 differentes empresas interessadas, tanto como o Estado, em que as suas linhas desempenhem cabalmente a funcção economica que lhes pertence.

A portaria publicada no numero anterior constitue uma judiciosa iniciativa, mostrando o proposito 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 indispensaveis para uma exploração regular, as imperfeições dos respectivos contractos, as providencias praticas e possiveis para as remediar.

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

A' Commissão 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 construcção 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 accordo rasoavel acerca das providencias 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

attenções d'essas providencias 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 acceitaveis de reformas praticas susceptiveis de desanuviar o o horisonte no que respeita á acção economica dos caminhos de ferro, parece-nos indispensavel merecendo pois louvor o Ministro que o determinou.

*

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

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 homogenea de 500 kilometros de linhas de via reduzida abrangendo as da Povoia, 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 installações hydro-electricas, no Pavia, no Douro, no Côa, no Mondego, no Tejo, no Guadiana.

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

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

Uma boa parte do custo das installações é representada pelos machinismos, conductores, tubagens metallicas 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 oiro vae agravar enormemente representa um gravame notavel.

Porque se não concede a isenção de direitos? Renuncie o Estado não a receitas actuaes, mas ás que seriam provocadas por novas installações. 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 installações a crear.

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 ideas muito longe de lisongeiras. Pessimismo? Infelizmente elle está nos factos, não em nosso espirito. 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 contracto de 1918. Com isso regularizaria as emissões e ilegalmente 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 augmento na mesma proporção, o novo limite ficaria attingido antes do fim de abril.

O sr. Cunha Leal, discursando acerca da Agencia Financial do Rio, annunciou 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 comessem a produzir os seus fructos desde janeiro.

O orçamento apresentado para 1921-22 já conta com mais 52.000 contos de impostos. Apesar disso, está nelle 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 inevitavel, consiste em declarar francamente a bancarrota do Thesouro. Mas poderia o Estado cessar os pagamentos aos seus funcionarios e credores? Ambos os expedientes já foram possiveis no passado. Hoje o primeiro daria as peores desordens e o segundo traria pelo menos a intervenção dos estrangeiros na gerencia financeira do paiz.

Quando muito se poderia, pois, suspender o pagamento dos juros e amortisações aos portadores da divida interna. Já elles são victimas especiaes da guerra, porque os seus rendimentos conservaram-se os mesmos, apesar da elevação progressiva dos preços. Haviamos de tirar-lhes todos, mesmo a titulo provisorio, lançando decerto muitos na miseria absoluta? Ainda que praticassemos tal violencia, que valeria isso ao Thesouro? Os encargos effectivos 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 possivel. 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 producção, 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 287.339 contos sobre os 277.260 contos que primeiro se tinham calculado! Agora o seu crescimento seria ainda mais vertiginoso pela acção 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 diriamos 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 peor do que a declaração immediata da nossa fallencia.

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

O golpe nas despesas burocraticas e militares, nos desperdícios publicos, nas explorações bancarias e mercantis que devoram o Thesouro e a nação, tem de ser forte, certo, 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 effectivas 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 murmurações. 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 também quasi a unica esphera de acção economica, onde neste momento podemos admitir que seja sacrificado o principio de negar adiantamentos do Thesouro exausto 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 também todos os golpes fundos que possam defender-nos até á epocha da abundancia e da normalidade. O mais certo de todos tem de vir da concorrência offerecida pelas *regies* de cambios e de abastecimentos e pelo cooperativismo de consumo, promovido fortemente pelo Estado.

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

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

Mas se o não fossem, o que haveria? Mais uma experiencia inefficaz. Os elementos congregados não queriam 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 ruína 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 quilómetros 25,351 e 25,432 da linha ferrea de Guimarães, seja considerado sobranse 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 Cãbril, Vila Gaia e Castello do Bode.

Queda de agua do Cãbril

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 kilometros. As obras a realizar são as seguintes:

- Dique para barragem do rio
- Canal conductor da agua
- Camara de carga
- Canalizações forçadas
- Central hydro-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 kilometros 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 Zezere 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 kilometros.

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 installadas machinas com a potencia de 40.000 cavallos, produzindo 28.330 kilowatts.

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

Queda de agua do Castello do Bode

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

As obras a realizar são as seguintes:

- Dique para barragem do rio
- Canalizações forçadas
- Central hydro-electrica
- Rês 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 installadas machinas com a potencia de 55.000 cavallos, produzindo 38.960 kilowatts.

A rede de transporte e utilização de energia terá 150 kilometros 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
Canalizações.....	220 000\$00
Central.....	980.000\$00
Linhas.....	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
Canalizações.....	800.000\$00
Central.....	3:900.000\$00
Linhas.....	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
Canalizações.....	960.000\$00
Central.....	5:000 000\$00
Linhas.....	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
Canalizações.....	1:120.000\$00
Central.....	6:880.000\$00
Linhas.....	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 actualisados. As obras no Cabril, como já dissemos, iniciaram-se em 27 de Maio de 1918 e tem 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 canalizações 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 effeitos na central hydro-electrica, installada no «terminus» das referidas canalizações.

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 constituídos 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 installação do Cabril cujas obras já estão bastante adiantadas e para a segunda hypothese todas as obras executadas e o rendimento das respectivas installações.

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 apenas 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 sahida 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 do 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 (pessoal, reparações, despesas geraes, 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 sahida 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:

Amortização, em 30 annos, de 36:092.00000.....	1:203.080\$60
Despesas de exploração (pessoal, 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 accumulção no mesmo individuo da chefia de outro serviço, trabalhoso como o do movimento.

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

Dá a medida do ambiente da intigalhada, que sempre envolveu o pessoal das repartições de S. Apolonia, 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 escripturario 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 forção 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 commissões de adhesão ao grandioso e sympathico movimento.

A classe dos empregados de caminhos de ferro teve tambem quem a instigasse a maifestar-se: A convite do citado escripturario 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 civico, e solicitar da Direcção que a inauguração do Ramal de Cáceres, entre Torre das Vargens e Valencia d'Alcantara coincidissem 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 grade estadista hespanhol, comprára as minas de phosphorite proximas de Cáceres, cuja producção era enorme e devia vir embarcar a Lisboa, seu notavel 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 Merida, 73 kilometros a ligar com a de Merida a Sevilha, onde os phosphatos iriam embarcar, com a vantagem de percorrer menos 32 kilomeros 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 sahida.

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 utilização da phosphorite. As minas foram, pouco a pouco, sendo abandonadas, e consequentemente as suas linhas ferreas.

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

Moret influuiu 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 franceza 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 tambem 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 *esper-tesa* dos negociadores que assim asseguravam a uma linha nova, de problematicos productos de trafego numa exploração a 33 %, coeifficiente rarissimo em linhas antigas, de excepcional movimento.

E note-se, ainda, que o excesso de lucros seria applicado ao juro das obrigações de Cáceres e ao de 5 % das acções, ficando a Companhia Real sempre responsavel pelos *deficits*, se os houvesse e pertencendo os saldos disponiveis... 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 visinha.

Quando esta abriu, vincou-se mais fundo que sendo a Companhia Real a fazer a exploração daquelle, 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 Caceres, 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 succedido 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 fallecido 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 rozano de desastres e prejuizos que a nossa Companhia era obrigada a ir soffrendo, pelo seu *comité* francez, não passava desapercibido pelo empregado do Trafego que, encarregado da confecção de tarifas e repartição do producto entre as duas redes, não podia ver sem intimo 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 patriotico 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; assembléa em que foram depostos os administradores francezes, nomeado um novo Conselho, e tomadas resoluções da maior importancia.

Um anno antes fôra convidado pelo distincto engenheiro Pedro Ignacio Lopes, antigo director da Companhia, a coadjuval-o nos calculos 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 encarrgára, 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 bibliotheca, ao lado do, tambem celebre, relatorio á assembléa 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 diametro dos cilindros de 64 centimetros, e o seu comprimento de 75.

As rodas motoras tem o diametro de 1^m, 90; a caldeira que pode resistir a uma pressão de 9 atmospheras, tem uma superficie de aquecimento de 465,^{m2} 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,^{m3} 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* construida para o caminho de ferro de Verginia pela *American Locomotive Company*.

O traçado d'esta linha, no trajecto comprehendido 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 difficil 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 difficil solução o attendender devidamente 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 satisfatoriamente, 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 kilogrammas trabalhando com expansão, e de 80.000 sem ella.

A cabeça do comboio coloca-se uma locomotiva *Mallet*, de 52 200 killogramas 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: diametro a alta pressão: 0,^m 762; idem, a baixa pressão, 1,^m 219; curso dos embolos, 0,^m 813; diametros das rodas motoras, 0,^m 914; caldeira: diametro interno, 2,^m 620; pressão, 97,55 kilogrammas; 4,^m 599 de comprimento; e 2,^m 750 de largura; tubos 381, de 0,^m 057 de diametro 70 de 0,^m 14 e 7,^m 62 de comprimento.

A distancia entre as rodas extremas dos dois grupos de motoras é de 6,^m 045; o comprimento da machina sem tander, de 16,^m 58; e com o tander, de 29,^m 57; o peso em estado de serviço sobre as rodas motoras eleva-se 279,87 toneladas; superficie de aquecimento, 797,^{m2} 40; metros quadrados dere aquecimento, 196,^{m2} 95; grelhas 3,^m 67 de comprimento, 2,^m 75, de largura e 10,^{m2} 10 de area; coeficiente de adherencia 4,^m 19.

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

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. Aparte algumas modificações de redacção nas condições dos seus quatro capitulos — *Taxa de segurança* (antigamente designada de *garantia*) — *Reembolsos* — *Comboios especiaes 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 incluída uma disposição dando ás empresas a faculdade de desdobrar os comboios quando as conveniencias do serviço o exigiam.

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 assignaladas 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.

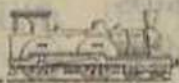
Tambem não prevê a Tarifa o caso de se effectuarem comboios especiaes de vehiculos, o que se nos affigura inconveniente, pois que já não seria a primeira vez que tal caso se daria senão nas linhas do Sul e Sueste pelo menos em Linhas de outras empresas onde já se tem effectuado comboios de camiões automoveis.

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 ellas trabalham constantemente. E se tomarmos em consideração a eterogeneidade dos assumptos que em quatro capitulos 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.ºs 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.



Carta de Paris

XVIII

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

Dia a dia, os caminhos de ferro francezes, caminham 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 mezes 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

d'um certo numero de tarifas, annulladas 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 permittir, durante oito ou quinze dias, percorrer-se toda a rede belga, por um preço insignificante.

Com este systema 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 francezes, 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 rapidos, que são tudo o que ha de mais comodo e moderno. E como amostra, bastará dizer que nos com-

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 *canalisar* 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 Lille, 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 ancia de apanhar um lugar; os soldados saltam por cima de tudo, como se quizessem galgar uma trincheira.

A muito custo conseguimos lugar n'um 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 differença 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 annullado, 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 redução regulamentar.

Isso não foi porem annullado, 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 soldadesca que não esteve na guerra, mas que se aproveitava dos seus beneficios...

Guerra Maio



Russia

Socialisação da via terrea.—Os efeitos 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 precursos de 1.118 kilometros entre Petrogrado e Varsovia 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

suspensão desde que se declarou a guerra, será restabelecido provavelmente na próxima primavera. Espera-se que, nessa ocasião entrem em vigor novas tarifas internacionais de bilhetes simples e de ida e volta, visto já terem ficado resolvidas, na ultima conferencia sobre o trafego Hispano-Franco-Português, realisada em Paris, as difficuldades que as linhas hespanholas oppunham.

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

Muitas senhoras.—Nos ultimos concursos realisados na Companhia Portuguesa tem sido grande a affluencia 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 idade.

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, 24.900.000\$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 uteis a começar em 16 do corrente das 10 ás 12 e das 13,30 ás 14,30 horas; (aos sabados 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,

Titulos	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	22,505	22,500	21,570	21,550	21,550	21,550	21,560	21,560	21,560	21,550	21,560	21,560
" " 4 1/2 % 88-89 c.	58,550	58,500	58,550	58,530	60,400	59,500	59,520	58,560	60,500	59,550	60,500	60,500
" " 4 % 1890	51,500	51,500	52,500	51,550	55,500	52,500	51,500	50,550	51,500	51,500	52,500	52,500
" " 4 1/2 % 1905	82,500	81,550	82,500	82,500	81,500	81,500	81,550	81,550	81,550	81,550	81,550	79,520
" " 5 % 1909	76,550	76,550	77,550	77,500	77,550	76,550	76,550	76,500	77,500	77,500	79,520	78,500
" " 4 1/2 % 1912	130,500	125,500	141,500	140,500	165,500	150,500	160,500	155,500	—	—	160,500	160,500
" " 1917	78,500	76,500	77,580	77,500	77,500	75,500	76,500	75,500	76,500	76,500	76,550	75,500
" Externa 3 % 1. ^a serie	110,550	103,500	115,550	109,500	137,500	116,500	129,500	113,500	140,500	125,550	139,550	136,500
" " 3 % 2. ^a "	105,500	104,500	107,500	106,500	139,520	110,500	120,500	120,500	135,500	130,500	—	—
" " 3 % 3. ^a "	112,550	103,550	116,550	105,500	140,500	117,550	129,500	113,500	140,500	130,500	139,500	136,500
Obrigações da Companhia dos Tabacos ..	—	—	140,500	140,500	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções do Banco de Portugal	305,500	297,500	304,500	300,500	319,550	293,500	330,500	315,500	335,500	327,500	334,500	320,500
" " Nacional Ultram. ^o coup.	328,500	317,500	320,550	308,500	317,500	303,550	319,500	307,550	325,500	315,500	320,550	301,500
" " " " ass.	324,500	315,500	315,500	308,500	315,500	295,500	318,500	302,500	318,500	310,500	312,500	294,500
" " " Portuguez e Brasileiro ..	214,500	200,500	215,500	205,500	217,500	194,500	205,500	200,500	206,500	197,500	201,500	197,500
" " " Commercial de Lisboa ..	302,500	235,500	275,500	275,500	233,550	231,500	235,500	232,500	257,500	245,500	257,500	256,500
" " " Lisboa e Açores	246,500	195,500	229,500	215,500	215,550	215,500	225,500	214,500	236,500	233,550	234,500	227,550
" " " Economia Portugueza ..	133,500	129,550	133,500	125,550	125,550	118,500	125,500	122,500	128,500	124,500	128,500	125,500
" da Comp. ^a de Credito Predial ..	44,580	39,580	43,550	42,500	43,550	42,550	43,550	41,500	44,550	43,500	43,550	42,580
" " " Gaz e Electric.	—	—	58,500	43,500	38,550	34,500	36,500	34,500	—	—	—	—
" " " das Aguas	71,500	69,500	72,550	71,500	71,500	59,550	71,500	69,500	72,500	72,500	70,500	69,550
" " " da Ilha do Principe ..	237,500	204,550	221,500	205,500	220,500	215,500	226,500	214,500	226,550	217,500	226,500	219,550
" " " Colonial do Buzi	29,580	24,590	36,520	27,550	38,550	32,500	36,500	34,560	48,500	35,500	67,500	53,550
" " " Industrial Port. e Col.	249,500	233,500	242,500	232,550	235,500	220,500	231,500	218,500	225,590	220,500	224,500	218,500
" " " dos Phosphoros coupon ..	71,550	70,550	71,550	69,550	93,500	72,500	89,500	83,500	94,550	88,550	90,560	85,550
" " " Cam. de Fer. Port.	38,500	35,550	37,500	36,500	—	—	36,500	36,500	37,500	37,500	40,500	40,500
" " " Tabacos, coupon ..	181,500	176,550	178,500	176,500	179,550	176,550	179,500	176,500	180,500	176,550	175,550	156,500
" " " Nacional de Naveg. ^o ..	279,500	177,500	290,500	251,550	279,550	258,500	285,500	272,550	286,500	275,500	290,500	269,550
Obrigações da Companhia das Aguas ..	80,500	78,550	80,500	76,500	80,500	75,550	79,520	75,550	80,500	79,500	81,500	76,500
" Prediaes 5 % antigas	92,550	90,550	91,550	90,550	91,550	91,550	92,500	90,500	91,550	91,550	92,550	92,550
" " 5 % serie A	90,550	90,550	92,510	90,500	—	—	90,500	89,500	—	—	92,500	92,500
" " 4 1/2 % serie A	—	—	—	—	88,500	88,500	89,500	89,500	—	—	—	—
" " 4 %	—	—	—	—	—	—	101,550	101,550	—	—	—	—
" da Campanha Ind. Port. e Col.	106,500	104,500	109,550	100,500	120,570	100,550	101,550	101,500	102,550	102,500	102,500	102,500
" do Banco Nac. Ult. 4 1/2 ass ..	80,500	80,500	85,500	80,500	—	—	—	—	—	—	81,500	81,500
" " " " 4 1/2 ouro	100,500	100,500	100,500	100,500	—	—	—	—	—	—	104,500	104,500
" " " " 6 % Hyp.	95,500	93,550	94,550	91,500	96,580	90,500	98,500	97,520	97,550	97,550	99,500	98,500
" da Comp. Cam. de Fer. de Amb.	94,550	92,510	90,550	90,500	94,500	90,500	97,500	94,500	115,500	95,550	124,500	115,500
" " " Nac. Cam. de Fer. 1. ^a s ..	72,500	72,500	73,500	73,500	75,550	73,500	74,500	73,500	75,500	75,500	74,500	73,550
" " " " " 2. ^a s ..	67,500	67,500	68,500	67,500	67,500	67,500	67,550	67,550	—	—	67,500	67,500
" dos Cam. de Fer. Port. 3 % 1. ^a gr ..	74,500	69,500	69,500	69,500	71,550	68,500	72,550	70,540	72,500	67,550	75,500	72,500
" " " " " 3 % 2. ^a gr ..	30,500	29,500	28,520	27,550	28,550	27,550	35,500	28,540	30,510	29,550	29,530	28,550
" Cam. de Fer. Beira Alta 1. ^a gr ..	—	—	—	—	—	—	—	—	29,550	29,550	—	—
" " " " " 2. ^a gr ..	13,550	13,550	14,500	13,550	—	—	16,550	15,500	15,500	14,500	16,500	14,550
" " " " Benguella tit 1.	—	—	118,500	118,500	124,500	124,500	—	—	—	—	—	—
" " " " " 5.	117,500	108,500	120,500	117,550	150,550	121,500	134,500	119,500	152,500	136,500	152,500	147,500

O coupon n.º 17, das acções ao portador, é também pagavel 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 FINANCEIRO

Lisboa, 14 de Fevereiro de 1921.

Ao começarmos a escrever este boletim continua a complicar-se a crise politica e portanto a situação economica, 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 tem's visto, e, peor ainda, o que temos de ver neste novo anno funesto, que mal acaba do 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 apparecido, se houvesse boa administração. Já que appareceu devia ter sido objecto de uma condemnação parlamentar rapida entregando-se a Camara ao estudo das grandes problemas finan-

ceiros e economicos. Mas era preciso um mez para se chegar á simples conclusão a que desde logo chegamos: á de que a Agencia deveria ser contida á Caixa Geral de Depósitos!

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

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 graphicos 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 espiritos 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 oscillação durante a queda formidavel como a descida do cheque, em maio, de 17 ³/₈ em 5 a 10 ¹/₈, 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 abysmo. O essencial é que as proprias cousas 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	Dezembro	41.20
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	Março	41.20
21.515	21.515	21.515	20.500	19.550	19.500	19.570	19.530	19.555	19.520	21.500	19.550	Janeiro	22.505	Setembro	19.500
60.550	60.500	60.500	57.500	60.520	57.570	58.500	55.500	55.500	55.500	56.500	55.500	Julho	60.550	Out. Nov. e Dez.	55.500
52.500	52.500	52.500	51.560	55.500	52.500	52.500	52.500	48.550	48.500	-	-	Março e Set.	55.500	Novembro	48.500
81.500	81.500	80.500	80.500	-	-	-	-	80.500	80.500	81.500	73.500	Jan. e Fev.	82.500	Dezembro	73.500
78.500	78.500	77.500	77.500	78.500	77.550	76.500	73.500	73.500	73.500	73.500	72.500	Junho	79.520	"	72.500
152.500	152.500	150.500	140.500	-	-	165.500	165.500	168.500	165.500	180.500	171.500	Dezembro	180.500	Janeiro	125.500
76.550	75.580	77.500	75.500	76.500	74.550	73.500	68.550	68.570	67.500	70.500	63.500	Janeiro	78.500	Dezembro	63.500
136.500	128.500	128.500	120.550	127.500	120.500	137.500	125.500	143.550	133.500	164.500	143.500	Dezembro	164.500	Janeiro	103.500
-	-	135.500	135.500	118.500	117.500	127.550	121.500	137.500	130.500	152.500	130.500	"	152.500	"	104.500
136.500	128.500	130.500	126.500	128.550	125.500	138.550	129.500	145.500	133.500	168.500	145.500	"	168.500	"	103.500
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Fevereiro	140.500	Fevereiro	140.500
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	Março	293.500
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	Dezembro	1.1500
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	"	185.500
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	"	83.500
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	Novembro	205.500
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	Janeiro	195.500
126.550	105.500	120.500	103.500	170.550	101.500	101.500	99.500	96.500	88.550	92.510	81.500	Jan. e Fev.	1.3500	Dezembro	81.500
43.500	42.500	41.550	37.550	39.500	37.550	38.500	37.500	37.560	36.550	36.580	36.500	Janeiro	44.580	"	36.500
-	-	38.500	38.500	-	-	-	-	-	-	30.500	30.500	Fevereiro	58.500	"	30.500
71.500	69.550	70.550	70.550	-	-	68.500	65.500	61.500	61.500	62.500	61.500	"	72.550	Março	59.550
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	Dezembro	151.500
60.510	43.550	47.500	40.500	54.500	34.500	48.500	46.550	47.550	46.500	47.550	41.500	Junho	67.500	Fevereiro	27.590
220.500	187.500	200.500	188.500	198.500	177.500	170.500	170.500	80.500	80.500	86.550	70.500	Janeiro	249.500	Dezembro	70.500
92.500	80.500	90.500	83.500	90.500	87.550	88.550	71.500	92.500	75.500	87.550	75.500	Maio	94.550	Fevereiro	69.550
50.500	50.500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Julho	50.500	Janeiro	35.550
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	Junho	156.500
284.500	239.500	247.500	200.500	205.500	170.500	197.500	187.500	195.550	172.500	171.550	150.500	Fev. e Junho	290.500	Dezembro	15.500
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	"	64.500
90.500	90.500	91.500	90.500	91.500	90.500	92.500	91.550	89.500	89.500	89.500	89.500	Jan. e Junho	92.550	Nov. e Dez.	89.500
91.500	91.500	91.500	90.550	-	-	-	-	-	-	-	-	Fevereiro	92.510	Abril	89.500
90.500	88.550	93.500	93.500	88.550	88.550	90.500	88.500	90.500	88.500	-	-	Agosto	93.500	Mar. e Out. e Nov.	88.500
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Abril	101.550	Abril	101.550
102.500	101.500	97.500	97.500	97.500	96.500	97.500	97.500	96.550	96.550	96.550	95.500	Março	120.500	Dezembro	95.500
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Fevereiro	85.500	Jan. e Fev.	80.500
-	-	-	-	-	-	100.500	100.500	99.500	99.500	-	-	Junho	104.500	Novembro	99.500
99.550	96.500	98.500	95.500	98.500	96.500	96.500	95.500	96.500	95.550	94.500	93.500	Julho	99.550	Fevereiro	91.500
121.500	110.500	115.500	105.500	1.4500	100.500	110.500	92.500	98.500	94.500	96.550	91.500	Junho	124.500	Fev. e Mar.	90.500
67.500	67.500	73.550	73.550	73.550	73.500	-	-	-	-	70.500	67.500	Março	75.550	Julho e Dez.	67.500
66.500	66.500	67.500	67.500	67.500	67.500	-	-	-	-	-	-	Fevereiro	68.500	Julho	66.500
73.500	72.500	-	-	70.500	70.500	70.500	70.500	76.500	71.500	87.500	71.500	Dezembro	87.500	Maio	67.550
28.500	26.500	25.500	23.500	24.560	23.560	23.500	21.530	23.550	22.500	22.590	20.550	Abril	35.500	Dezembro	20.550
-	-	-	-	-	-	-	-	20.550	20.500	-	-	Maio	29.550	Novembro	20.500
17.500	15.550	16.500	16.500	16.580	16.500	16.500	16.500	20.500	16.550	20.500	18.500	Nov. e Dez.	20.500	Jan. e Fev.	13.550
-	-	-	-	-	-	-	-	172.500	172.500	187.550	187.550	Dezembro	187.550	Fevereiro	118.500
146.500	139.500	147.500	138.550	151.500	146.550	161.500	147.500	172.550	157.500	193.500	178.500	"	193.500	Janeiro	108.500

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

O commissario 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 alfândegas 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 agricola, industrial e commercial que seja remate de uma poderosa actividade economica. 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 politica e uma administração de abastecimentos de outra maneira a expropriação dos explorados pelos exploradores avançará também até as ultimas consequências: Estas acabarão por ser a miseria, a fome, a ruina e a revolução.

Mas depois de tantos annos de anormalidade e de intervencionismo, continuamos ainda sem ideas definidas e sem organizações efficazes neste grande serviço de salvação 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 systema da fiscalização das multas e dos castigos, não só vá até ás maiores severidades, mas também tenha por detraz de si a força de uma vontade tenaz como a do actual governador civil de Barcelona, que, alem de heroe contra o syndicalismo revolucionario também o é contra os que abusam no commercio.

Em taes 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 inevitavel 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.

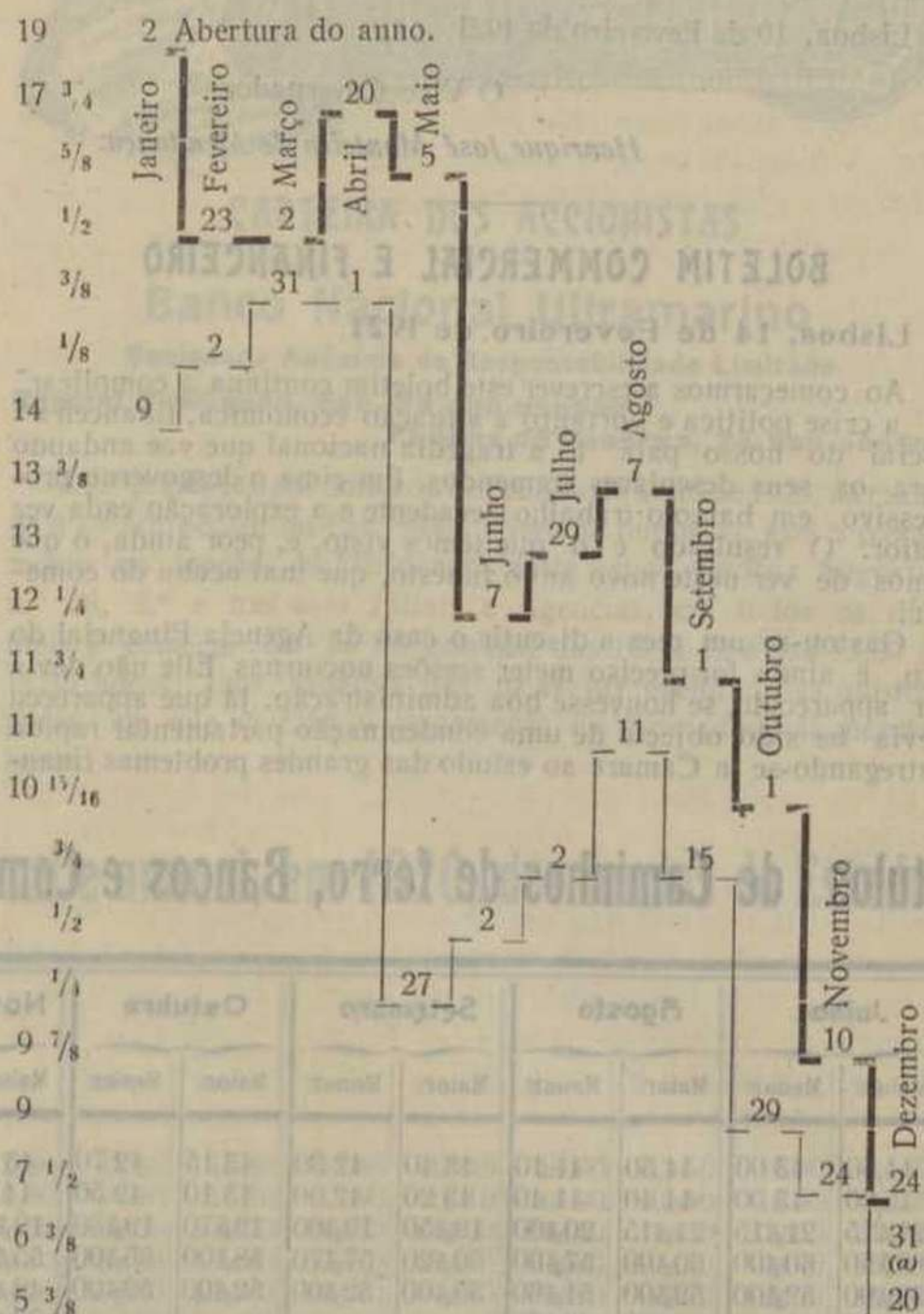
Compreendemos que neste assumpto haja quem sustente a inconveniencia ou inutilidade da intervenção do Estado. O que não compreendemos é que, admitida ella, como nós o admitimos transitoriamente, por tristes necessidades extremas, não se vá até as ultimas consequências. Ou isto, com toda a amplitude e rigor, ou nada. O meio termo só é efficaz no desprestigio 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 quer fazer tudo o que é preciso para a encarecer cada vez mais: alargamento de despesas, desvalorização da moeda, augmento de salarios, diminuição de trabalho, agravamento de taxas e direitos que pesam sobre o consumo. Onde está o plano de conjuncto, o desejo sincero e esclarecido de achar solução para o problema nacional?

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

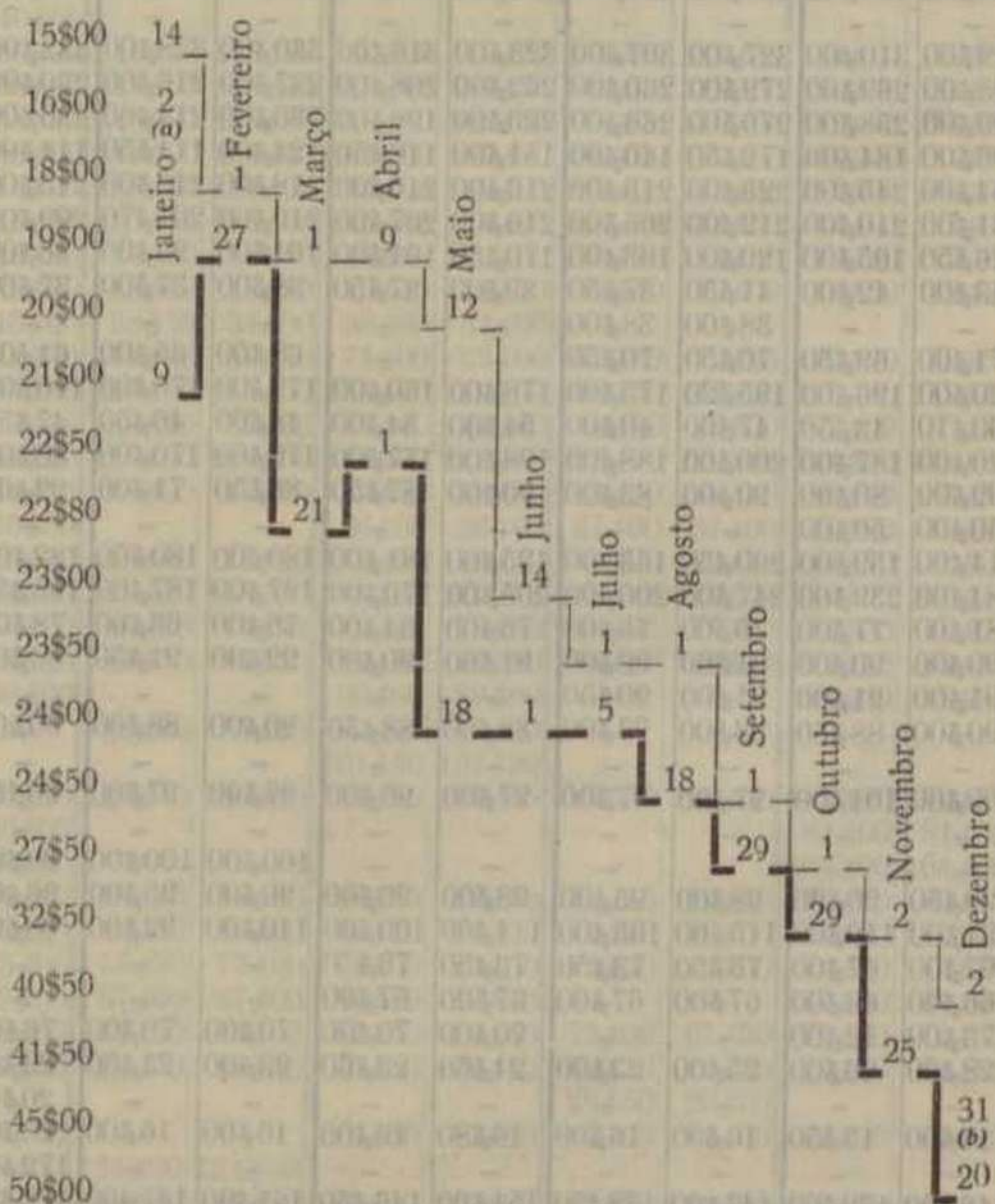
Assim chega a ser ridiculo combatel-o com formulas de abastecimentos, ou se fique nestas a meio, ou se vá até onde a necessidade do processo o impozer. O principal de tudo é uma politica de reorganização economica e financeira, que tenha em vista equilibrar o orçamento, defender com tenacidade a fazenda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

Cotações máximas e mínimas, do cheque Londres (vendedor), no mercado de Lisboa em 1920, nos dias de cada mez indicados na respectiva columna.



(a) Cotação do fecho do anno.

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



(a) Cotação da abertura do anno.
(b) Cotação do fecho do anno.

O dividendo é de 1470

O dividendo foi de 1570 incluído os 3 1/2 já distribuídos.

	EM 15 DE FEVEREIRO		EM 28 DE JANEIRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque...	6 ³ / ₁₆	6 ¹ / ₁₆	6 ³ / ₈	6 ¹ / ₄
" 90 d.v....	6 ⁷ / ₁₆	—	6 ⁵ / ₈	—
Paris cheque.....	718	725	685	710
Madrid cheque.....	1395	140	1355	1385
Allemanha cheque....	170	180	170	180
Amsterdam cheque....	3395	3520	3297	3365
New York cheque.....	9900	10200	9700	9950
Italia cheque.....	362	376	362	372
Suissa	1620	1670	1555	1590
Libras.....	45500	47500	44500	47500

Cotações na bolsa de Lisboa - FEVEREIRO	
Ultima cotação	Bolsas e títulos
	1 2 3 4 9 10 11 14 15
	Fundos do Estado:
42,40	Interna 3 % coupon.....
43,00	" " assentamento.....
10\$85	" 3 % 1905.....
20\$00	" 4 % 1888.....
48\$00	" 4 % 1890.....
54\$50	" 4 1/2 % 1888/89 assent....
54\$50	" 4 1/2 % 1888 89 coupon...
81\$00	" 4 1/2 % 1905.....
77\$00	" 5 % 1909.....
180\$00	" 4 1/2 % 1912 ouro.....
70\$00	" 5 % 1917.....
153\$00	Externa 1.ª serie.....
140\$00	" 2.ª serie.....
154\$50	" 3.ª serie.....
160\$50	Obrig. da Provincia de Angola..
140\$00	" " Comp. Tabacos de 189..
	Ações dos Bancos e Comp.:
360\$00	Banco de Portugal.....
211\$00	" Nac. Ultramarino, coup.
198\$00	" " ass..
198\$00	" Portuguez e Brasileiro ..
239\$70	" Commercial de Lisboa..
238\$00	" Lisboa & Açores.....
91\$00	" Economia Portuguesa...
72\$00	" Commercial do Porto...
36\$50	Companhia do Credito Predial..
30\$00	" Gaz e Electricidade
71\$00	" das Aguas
164\$00	" Ilha do Principe...
43\$00	" Colonial do Buzi..
86\$10	" Indust. Port. e Col.
77\$00	" Phosphoros, coup..
89\$00	" Cam. Fer. Portug..
176\$00	" Tabacos, coupon ..
160\$00	" Nac. de Navegação
	Obrigações:
74\$00	Companhia das Aguas.....
89\$00	Prediaes 5 % antigas.....
86\$00	" 5 % serie A.....
90\$00	" 4 1/2 % serie A.....
85\$00	" 4 %
96\$50	acional de Moagem
40\$20	Nsuc. de Moçambique.....
81\$00	Banco Nac. Ultram. 4 1/2 % ass..
99\$00	" " " 4 1/2 % ouro.
93\$00	" " " 6 % Hypot.
94\$00	Cam. de Ferro de Ambaca.....
67\$00	Nc. de Cam. de Ferro, 1.ª serie
67\$00	" " " " 2.ª "
63\$00	Cam. de Fer. Portug. 3 % 1.ª gr.
23\$50	" " " " 3 % 2.ª gr
20\$80	" " " Beira Alta, 1.ª gr.
18\$00	" " " " 2.ª gr.
187\$50	" " " Benguella, tit. 1..
196\$00	" " " " 5..
48\$00	Docas do Porto.....
88\$00	Municipal ou Distrital 6 %
90\$00	" " " 5 %
52\$00	Panificação Lisbonense
92\$00	Empresa das Aguas de Vidago..

COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO

Sociedade Anonima de responsabilidade Limitada

Serviços regulares entre a metropole e as colonias africanas

Frota da Companhia

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

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

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

Em Lisboa: Escritorio 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.

Saques sobre o paiz e estrangeiro.

Descontos e transferencias.

Operações financeiras.

Fundos publicos nacionaes e estrangeiros.

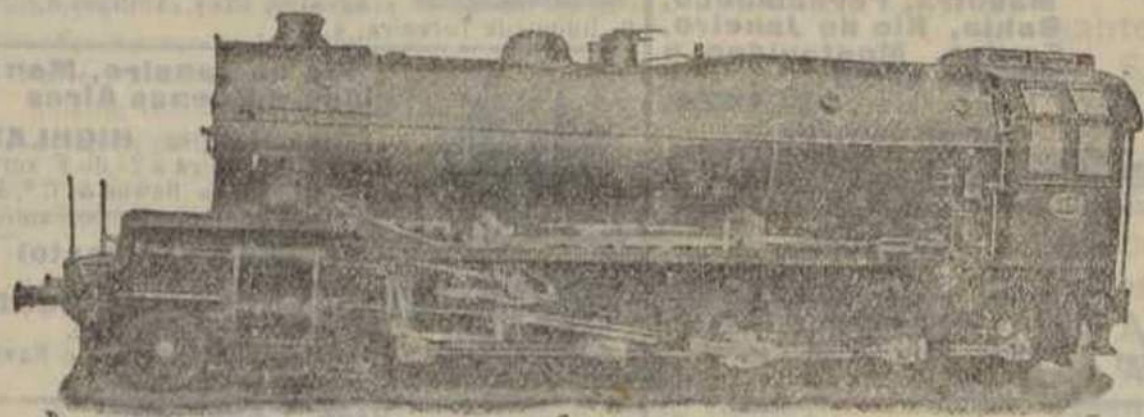
Sociedade Portuguesa de Administrações

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.**SUPLENTE:** 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.**SUPLENTE:** 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 agricolas****Guarda e administração de quaisquer valores e titulos de credito****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 fallando senão das mais recentes, com o GRAND-PRIX nas de St. Louis, 1904; Liège, 1905; Milão, 1906; Madrid, 1907; Buenos Ayres, 1910; Bruxellas, 1910; Turim, 1911 e Gand, 1913).

Capital: 10.000.000 de francos**Séde social e Direcção Geral:****5, Rue La Boétie — PARIS****OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO:****em Raismes (Norte-França) e La Croix (Belgica)****Material de Caminhos de Ferro e de Tamways.****Locomotivas, tenders,****carruagens, vagons para todas as vias.****Agentes geraes para Portugal e Colonias:****BEILBO & BRAVO — Rua Augusta, 177, 1.º D.**

CASA BANCARIA

NUNES & NUNES L.ª**Rua Azeiteira, 95 e 97—LISBOA****Telephone:** Central 2108—End. telegr. DOISNUNES

Compram e vendem cambiaes, descontam letras sobre o país e estrangeiro, compram e vendem papeis de credito nacionaes e estrangeiros, coupons, notas e moedas estrangeiras.

Correspondentes em todo o país 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 magnificas accommodações para passageiros. Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, comida á portugueza cama, roupa, proprias a creados e outras despesas. Para carga e passagens trata-se com os

AGENTES EM LISBOA: **JAMES RAWES & C.** — 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, Amsterdam, Rotterdam, Hamburgo, Dantzig e outros portos do Mediterraneo.

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

PORTO—52, Rua do Bomjardim—Tel. 746

Vapores a sahir do porto de Lisboa

 <p>Africa Occidental Vapor portuguez PORTUGAL. Sahirá a 25 de Fevereiro. Companhia Nacional de Navegação. Rua do Commercio.</p>	 <p>Madeira e Açores Vapor portuguez S. MIGUEL. Sahirá a 20 de Fevereiro. Empresa Insulana de Navegação, C. Sodre, 84, 2.º</p>	 <p>Pará, Manaus e Pernambuco Vapor italiano GONZAGA. Esperado em principios de Março. Agentes, Pinto & Sotto Mayor. Rua do Ouro, 24</p>
 <p>Africa Oriental (via Canal do Suez) Vapor inglez GRANTULLY CASTLE. Sahirá a 21 de Fevereiro. Agentes, E. Pinto Ba to & C.ª Lt. Caes do Sodre, 64, 1.º</p>	 <p>Madeira e Canarias Vapor inglez ARDEOLA. Sahirá a 19 de Fevereiro. Agentes, Garland Laidley & C.ª T. do Corpo Santo, 10, 2.º</p>	 <p>Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos Vapor brasileiro POCONÉ. Esperado a 28 de Fevereiro. Agentes, Pinto & Sotto Mayor. Rua do Ouro, 24</p>
 <p>Alger e Marselha Vapor francez BRITANNIA. Sahirá a 16 de Fevereiro. Agentes, Orey, Antunes & C.ª P. Duque da Terceira, 4, 1.º</p>	 <p>Madeira e Canarias Vapor inglez ANDORINHA. Sahirá a 26 de Fevereiro. Agentes, Garland Laidley & C.ª T. do Corpo Santo, 10, 2.º</p>	 <p>Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires Vapor hollandez DRECHTERLAND. Sahirá a 17 de Fevereiro. Agentes, Orey, Antunes & C.ª P. Duque da Terceira, 4, 1.º</p>
 <p>Anvers Vapor belga SYRIER. Sahirá a 22 de Fevereiro. Agentes, Henry Burnay & C.ª R. dos Fanqueiros, 10.</p>	 <p>Madeira, Pará e Manaus Vapor inglez HILDEBRAND. Sahirá a 24 de Fevereiro. Agentes, Garland Laidley & C.ª T. do Corpo Santo, 10, 2.º</p>	 <p>Providencia e New York com escala por Ponta Delgada, Angra e Horta Vapor francez BRAGA. Sahirá a 19 de Fevereiro. Agentes, Orey, Antunes & C.ª Lt. P. Duque da Terceira, 4, 1.º</p>
 <p>Bordeus e Anvers Vapor norueguez HIRD. Sahirá a 20 de Fevereiro. Agentes, Pinto da Vasconcellos Lt. Caes do Sodre, 52</p>	 <p>Madeira, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires Vapor inglez ARLANZA. Sahirá a 22 de Fevereiro. Agentes, James Rawes & C.ª Mala Real Ingleza. R. do Corpo Santo, 47.</p>	 <p>Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires Vapor inglez HIGHLAND ROVER. Sahirá a 21 de Fevereiro. Agentes, James Rawes & C.ª Mala Real Ingleza. R. do Corpo Santo, 47</p>
 <p>Brazil, Argentina e Uruguay Vapor belga PAYS DE WAES. Sahirá a 20 de Fevereiro. Agentes, Henry Burnay & C.ª R. dos Fanqueiros, 10.</p>	 <p>New York Vapor brasileiro IGUASSU. Sahirá a 20 de Fevereiro. Agentes, Henry Burnay & C.ª R. dos Fanqueiros, 10.</p>	 <p>S. Thomé (directo) Vapor portuguez DONDO. Sahirá a 20 de Fevereiro. Companhia Nacional de Navegação. Rua do Commercio</p>
 <p>Costa Occidental e Oriental Vapor portuguez AFRICA. Sahirá a 22 de Dezembro. Companhia Nacional de Navegação. Rua do Commercio</p>	 <p>New York Vapor brasileiro BARBACENA. Sahirá a 25 de Fevereiro. Agentes, Henry Burnay & C.ª R. dos Fanqueiros, 10.</p>	 <p>Vigo, Cherbourg e Southampton Vapor inglez ALMANZOA. Esperado a 16 de Fevereiro. Agentes, James Rawes & C.ª Mala Real Ingleza. R. do Corpo Santo, 47</p>
 <p>Las Palmas, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires. Vapor hollandez LIMBURGIA. Sahirá a 28 de Fevereiro. Agentes, Orey, Antunes & C.ª P. Duque da Terceira, 4, 1.º</p>	 <p>Orientis Vapor hollandez MEDAN. Sahirá a 28 de Fevereiro. Agentes, Henry Burnay & C.ª R. dos Fanqueiros, 10</p>	 <p>Vigo, Plymouth, Boulogne e Amsterdam Vapor hollandez BRABANTIA. Sahirá a 27 de Fevereiro. Agentes, Orey, Antunes & C.ª Lt. P. Duque da Terceira, 4, 1.º</p>

Chemins de Fer du Midi

Société des Chemins de Fer de Montagne 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

Sa son 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 Meridional 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.