

Gazeta dos Caminhos de Ferro

7.º DO 34.º ANNO

Contendo uma PARTE OFICIAL dos Ministerios do Commercio
e Comunicações e das Colónias, e dos Caminhos de Ferro de Estado
(Resolução do Conselho de Administração de 6 de Janeiro de 1921)

NUMERO 799

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-director — L. de Mendonça e Costa

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

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

COMPOSIÇÃO

Typog. da Gazeta dos Caminhos de Ferro

IMPRESSÃO

Typ. Beleza L. do Cahariz, 29

LISBOA, 1 de Abril de 1921

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

Ao heroe desconhecido da Grande Guerra

N'uma ideia gentil e delicada do inimitável espirito francez que infelizmente entre nós se traduz tão deturpadamente, a França resolveu glorificar os seus heroes mortos na Grande Guerra, tributando, n'uma apotheose nacional, as maiores honras e distincções ao corpo de um humilde soldado que, dando a sua vida pela Patria, não pôde, contudo, ser identificado para que alguém o reclamasse como sendo da sua família.

Na verdade, a ideia, tão generosa e tão sublime, corresponde bem ao criterio de um povo, que, ainda no meio das suas luctas e paixões politicas, sabe sempre manter vivido o sentimento do patriotismo e a consciencia da sua força nacional.

Glorificar um heroe é, decerto, um dever do paiz a quem elle tinha dado o valor do seu esforço, o brilho das suas acções e o alento da sua vida

Mas a glorificação de um heroe desconhecido, que synthetisa toda a dedicação, todo o sacrificio, e toda a abnegação de alguns milhares de soldados que morreram pela sua Patria, essa é a glorificação do proprio povo que assim afirmou a sua força, o seu patriotismo e a sua vontade de viver independente e respeitado.

Não é um heroe que pertença a uma unica familia, não é um corpo que se restitue aos seus limitados parentes, é o despojo de um soldado da Nação que a todos pertence na grandeza da sua dedicação, que todos devem acolher como se fôsse do seu sangue, e que representa para todos um pouco de alma commun, que é a alma da Patria!

Em volta do seu catafalco, todo o paiz tem o dever de enfileirar, sem distinção de classes nem de opiniões, porque aquelle corpo, que sobre elle foi deposto, poderia bem ser o de qualquer dos presentes ou dos seus parentes, que da guerra teve a felicidade de voltar ao seio da sua familia.

Na glorificação d'aquelle heroe desconhecido cabem as saudades por todos os que ficaram no campo da honra, e acções de graça por todos os que escaparam aos perigos da lucta.

Ao heroe desconhecido não se dirige apenas o pranto de uma familia, nem a prece reconhecida de um só lar.

A elle, a esse soldado que a ninguem pertence, mas que é de todos nós, deve dirigir-se toda a alma de uma nação, todas as preces de um povo, e todo o preito de quem ainda saiba apreciar o que ha de generoso no soldado que dá a sua vida pela Patria.

*

Generosa foi, pois, a ideia que brotou da alma franceza, sempre caracterizada nas suas manifestações nacionaes, por um sentimento de poesia que escapa aos seus maus traductores.

E como incontestavel prova da sua influencia, nós vemos as outras grandes nações aliadas adoptar identico pensamento, e realisar, com a maior pompa, as ultimas homenagens a um soldado desconhecido, symbolo do valor militar e do patriotismo dos seus povos.

Tambem Portugal não podia deixar, n'esta conjunctura, de imitar o espirito patriótico francez, e n'aquillo que de grandioso e respeitavel tem esta homenagem só temos que applaudir tal decisão.

Porem é preciso verificar até que ponto nós, que somos aliás os mais servis imitadores do francez de contrabando, estamos em condições de poder attingir a idealidade d'aquelle generosa manifestação de sentimento nacional.

Ora, entre nós, o sentimento nacional está de ha muito quasi que obliterado, e ha um abismo mais profundo, entre as diversas personalidades politicas, do que entre alguns povos de diferente raça.

No nosso paiz, infelizmente, impera como doutrina predominante o negativismo dissolvente

que tem sido em todas as epochas, a mais poderosa arma para fazer triumphar uma qualquer orientação politica que anceia pelo poder.

Esse negativismo temo-lo encontrado sempre que um partido pretende supplantar outro partido nas regiões da governação publica, ou sempre que uma pretendida corrente politica pretende destruir outra para alcançar a direcção dos negocios do paiz.

Por esse negativismo, anniquilam-se todas as iniciativas, amesquinham-se todos os trabalhos, calumniam-se todos os esforços, e derrubam-se todos aquelles que possam ser obstaculo aos manejos occultos das facções que tentam a escalada do poder.

Baseada essencialmente na nossa inferioridade intellectual, e no consequente atrazo de civilização do nosso paiz, aquella perigosa doutrina tem sempre um fertil campo de acção nas multidões que, entre nós, ainda se deixam subjugar completamente por palavras sem significação, ou por artigos sem grammatica.

Assim, crêmos nós, as imitações que envolvam um conceito subtil de sentimentos delicados, ou uma ideia generosa de ampla fraternidade nacional, não podem nunca entre nós, dar qualquer resultado, porquanto lhes falta o significado politico, que nós tanto apreciamos como manifestação de odio entre partidos ou entre classes.

Pegar no cadaver de um qualquer agitador, morto n'uma refrega das ruas ou n'um incidente politico, e agitá-lo perante a multidões como pendão de revolta e incentivo a violencias e movimentos partidarios, isso sim, isso é que pode encontrar echo nos meios pouco civilizados como o nosso.

Mas, elevar um catafalco a um obscuro militar que cahiu pela sua Patria, e congregar em volta d'esse corpo de um heroe todos as forças de um paiz, n'uma generosa manifestação de solidariedade e de estima, isso crêmos que será estorço demasiado para se realizar, n'esta suffocante atmosphera de indisciplina, de desordem e de odio, que entre nós tão criminosamente se está desenvolvendo.

Para que esse soldado desconhecido tivesse entre nós uma sincera manifestação nacional, condigna das que se realizaram nas grandes nações aliadas, era necessario que houvesse em Portugal um sentimento nacional, o que, crêmos bem, será difficult de encontrar, n'un pais que tão desnacionalizado está já, com a indigesta infusão que lhe teem dado de ideias inglezas, francezas, russas, etc. todas ellas bastante avariadas.

*

Esse heroe desconhecido terà, no entanto, o seu cortejo official, as suas distinções, a sua merecida pompa de um symbolo digno do respeito e das honras de um paiz que se preze.

Mas, ainda essa consagração se não fez, e já ella tem servido de arma e mote para ser glorioso nas luctas de uma politica de odios e de violencias, como é a do nosso paiz, onde tudo é aproveitado para aggredir os partidarios das idejas contrarias, até mesmo um simples cadaver que regressa á sua patria!

Decerto que, como reflexo d'esta odienta alma nacional, aquelle heroe desconhecido não terá a acompanhá-lo, na sua derradeira viagem por este risonho paiz, a representação de alguns que não o julgam da sua politica, de outros que o suspeitam de ter differente maneiras de pensar em assumtos de religião, e de muitos para quem elle politicamente de nada serve, visto como nem já pode votar, nem foi morto em qualquer escaramuça de caracter politico.

Mas, apesar de tudo, o seu cortejo ha-de ser sinceramente triumphal, porque ainda ha-de haver quem, com verdadeiro sentimento lhe vá tributar as homenagens de fé e de patriotismo.

E esse alguém hão-de ser os seus camaradas da França, os seus companheiros da guerra, aquelles que, com elle ali estiveram passando juntos os mesmos sacrificios e os mesmos perigos, commungando na mesma recordação da sua patria e na mesma saudade da familia ausente!

Para esses, para os verdadeiros companheiros que elle ali teve, não é elle um desconhecido, não!

Para esses, elle é o bravo companheiro que tantas vezes ali vimos, que comnosco se achava nos perigos e nas alegrias, e que com todos nós manteve sempre aquella generosa convivencia entre companheiros de guerra, que só conhece quem apreciou e quem a compara com este degladiar de odios que por aqui vai!

Para elle, para o glorioso Heroe Desconhecido, nós somos os seus companheiros, como para nós elle representa o que o Destino poderia ter querido que fosse um de nós. E, levando o nosso preito de homenagem ao seu athaude de soldado portuguez, nós relembraremos ainda uma vez aquelle sentimento generoso e dedicado que a todos uniu, n'aquellos annos passados em terras de França e que para nós representavam a recordação de tudo que aqui tinhamos deixado, a verdadeira expressão da alma de Portugal.

SUMARIO

Ao heroe desconhecido da Grande Guerra, por Raúl Esteves	97
A reforma dos caminhos de ferro em França, por J. Fernando de Souza	99
Parte Official	101
O Sul de Angola, por Quirino de Jesus	104
Lisboa abandonada	103
Viagens e transporte	104
A substituição do carvão nas locomotivas	104
O expresso Lisboa-Medina, por Guerla Maia	105
O bolchevismo nas linhas russas	105
As greves na Austrália	106
O «engulco» da «Gazeta»	107
Evacuação do fumo das locomotivas nas travessias dos tunis	108
Os caminhos de ferro malaios	108
Parte Financeira:	
Boletim commercial e financeiro	108
Gotações na bolsa de Lisboa	109

H reforma dos caminhos de ferro em França

II

Expuzemos no antigo anterior as circunstancias que determinaram a preparação de uma profunda reforma dos contractos de concessão de caminhos de ferro em França, ainda hoje pendente do Senado.

Uma convenção unica abrangeu todas as companhias e a propria Administração dos caminhos de ferro do Estado.

Fructo de estudos demorados, esse projecto foi transmittido ás companhias para que apresentassem as suas observações. A esse proposito declarou o Ministro em dezembro de 1919: "estamos ligados ás companhias por contractos e convenções; ninguem pode pensar no Parlamento em não respeitar os contractos celebrados."

O projecto que foi levado ás Camaras representa, pois, um acordo preparado entre o Estado e as empresas, e destinado a substituir as diversas convenções isoladas, o que constitue um passo consideravel no caminho da unificação. Procura-se melhorar as condições d'exploração, garantindo ao mesmo tempo o respeito dos contractos anteriores.

As empresas são obrigadas a uma cooperação tanto administrativa como financeira.

Para isso cria-se um orgão coordenador, o Conselho Superior de Caminhos de Ferro, constituído por delegados das companhias e do seu pessoal e representantes do publico que utiliza as linhas.

Esse Conselho é consultivo, sendo obrigatorio ouvir-o sobre todas as questões de interesse commun a todas as rôdes em matéria technica, commercial, administrativa e financeira.

Nos casos de litigio das administrações com o pessoal o Conselho exerce as funcções de tribunal arbitral.

As grandes linhas da política ferroviaria tanto nacional como internacional são traçadas por elle. O numero de vogais é de 48, um verdadeiro parlamento, sendo 18 representantes das direcções das rôdes, 6 do respectivo pessoal e 24 dos interesses geraes, sob cuja denominação se comprehenderão não só os do Estado, delegados dos ministerios competentes, como os 6 representantes das forças economicas do paiz no commercio, industria e agricultura.

O presidente tem lugar no Conselho como Comissario do Governo. O Ministro pode não se conformar com as deliberações do Conselho e resolver em ultima instancia.

Os 6 delegados do pessoal são nomeados pelo Ministro, sendo 1 por cada rôde.

Além dos seus membros pode o Conselho ouvir, como colaboradores, profissionaes de qualquer categoria na actividade do serviço.

Além do Conselho Superior ha um Comité de direcção, orgão de gerencia composto de 18 membros, 3 por cada rôde, escolhendo entre si o presidente e o vice-presidente. Fazem parte d'elle o director e 2 administradores por cada rôde, que no Conselho tem um voto, segundo uma formula verdadeiramente federativa. Essa Comissão tem a seu cargo a applicação das normas postas pelo Conselho e as decisões sobre os assumptos de interesse commun. O commissario do Governo assiste ás sessões, estabelecendo a ligação com o Conselho Superior.

A decisão suprema em matéria de tarifas pertence ao Ministro, ouvido o Conselho Superior. Em matéria de tarifas a homologação ministerial é substituída por um direito de iniciativa que as concessões vigentes não comportavam.

Pode ainda o Ministro impor *ex-officio* trabalhos julgados de interesse publico.

No relatorio de Mr. Lorin, que vamos resumindo, põe-se em relevo, como parte vital da reforma a coordenação financeira, que tem por orgão central o fundo commun, que substitue a garantia de juro.

Pelo art. 14.^o da convenção unica é instituido um fundo commun destinado a realizar a solidariedade financeira das grandes rôdes, a assegurar o equilibrio das suas receitas, despesas e encargos, fazendo-lhes, quando necessário, os adiantamentos necessarios.

O fundo é alimentado pelos excedentes da receita de cada rede.

Para esse efecto, das respectivas receitas brutas de qualquer natureza que entram na conta de exploração deduzem-se:

a) as despesas d'exploração, conforme são definidas pelas convenções vigentes;

b) os encargos efectivos do capital social e dos emprestimos contraídos, com dedução dos reembolsos e annuidades devidas pelo Estado, departamentos, comunas ou particulares;

c) as insuficiencias de participações das participações financeiras e das explorações annexas e quaisquer outros encargos que incumbem á rede.

d) uma determinada quantia para cada rede correspondente ao dividendo garantido;

e) um premio d'exploração tendente a interessar a companhia e o seu pessoal no desenvolvimento do tráfego e na reducção das despesas.

O excesso que houver reverte para o fundo commun, que por seu turno provê ás deficiencias.

Esse premio é de 0,^r40 por tonelada carregada pela companhia ou de 0,^r30 por tonelada carregada pelo publico ou por outra rede além de certo minimo e 0,^r002 por unidade kilometrica de tráfego, toneladas e passageiros, tambem acima de certo minimo.

O total d'estas quantias dividido pelo coefficiente d'exploração (quociente da divisão das despesas de exploração pelas receitas incluindo o producto das sobretaxas) constitue o premio.

Se algum dos minimos não é atingido, a insuficiencia deduz se do excesso resultante dos outros. As insuficiencias totaes n'un exercicio são ulteriormente deduzidas dos premios.

A divisão do premio faz-se na proporção de $\frac{1}{3}$ para a administração e $\frac{2}{3}$ para o pessoal, sendo a repartição entre este feita segundo bases fixadas por decisão ministerial sobre proposta do Conselho Superior.

Se o premio excede para uma rede o terço do divi-

dendo reservado, metade do excesso reverte para o fundo commun.

Se no fim de 6 annos o premio médio fôr inferior a 5 % do dividendo reservado, a companhia pode pedir a revisão dos minimos e se esta lhe fôr recusada pode exigir o resgate.

Se os excessos de receitas que revertem para o fundo commun são insuficientes, as tarifas são aumentadas e em caso de necessidade o Thesouro faz adiantamentos para serem ulteriormente reembolsados

As despesas da conta de estabelecimento com obras novas, aquisição de material circulante e com abastecimentos sahem do producto de emissão de obrigações amortisaveis no prazo maximo de 60 annos. O Estado toma sobre si o respectivo encargo das que não estejam amortisadas no fim da concessão.

Logo que o novo regimen entre em vigor, as tarifas serão revistas de modo que se consiga o equilibrio financeiro das receitas e encargos, e serão ulteriormente aumentadas quando seja necessário restabelecer o equilibrio do fundo commun ou preencher deficits anteriores, de modo que os adiantamentos do Thesouro estejam reembolsados no prazo maximo de dois annos.

Por este sistema as receitas dos transportes devem ocorrer aos encargos, incluindo a remuneração do capital.

Se ha excedentes no fundo commun, constitue-se com elles uma reserva cujo maximo é fixado pelo Ministro.

Os excedentes da reserva revertem para o Estado. Se essa reversão se dá em tres annos consecutivos, as tarifas poderão ser reduzidas.

Os resgates serão feitos segundo as convenções vigentes, não entrando porem em linha de conta os resultados de 1914 a 1920 e entrando no calculo do produto liquido as quantias recebidas do fundo commun ou a elle entregues. O material circulante e todo o material móvel é pago como no fim da concessão.

São interessantes as disposições relativas ás novas consfruccões, emprehendidas mediante parecer do Conselho.

Salvo convenções especiaes as despesas repartem-se entre o Estado e a rête interessada na proporção de 41.

O Estado pode pedir á rête que lhe adiente os fundos necessarios, ficando á sua conta os respectivos encargos.

O programma das obras complementares para cada rête é por ella proposto ao Conselho.

A convenção regula equitativamente a liquidação das dívidas entre o Estado e as companhias. Deviam estas 1.640 milhões de complementos de garantias. Essas dívidas anteriores a 1914 deixam de vencer juro e sómente são exigíveis no fim da concessão ou no caso de resgate.

As dívidas por garantia desde 1914 até á vigencia do novo regimen são annulladas.

O Estado obriga-se a repor a parte das rês e do material deteriorado pela guerra no estado anterior.

Em troca d'essas concessões do Estado as companhias dão por findos os litigios pendentes, sujeitam-se ao regimen do fundo commun, á participação do Estado.

A cooperação das Companhias e do Estado assegura a execução de novas construções, aproveitando em beneficio d'este o credito de aquellas. Na formula financeira remedieia-se o principal inconveniente das concessões, quando se aproxima o seu termo e as empresas não teem já diante de si prazo suficiente para uma amortisação d'empréstimos.

E' de notar o espirito d'equidade com que se res-

peitam os direitos das Companhias, os legítimos interesses dos captaes que elles representam e se procura ampliar a acção do Estado e realizar uma certa unidade d'exploração sem atropellos.

Convém enumerar os assumtos da competencia do Conselho Superior, além dos de interesse commun a todas as rês em materia technica, commercial, administrativa e financeira :

Concessões de novas linhas;
modificações da contribuição das rês;
providencias acerca da modificación do regimen financeiro das rês;
programmas de obras complementares;
programmas de electrificação;
programmas de ligações das rês entre si, com os portos, as vias aquáticas e quaisquer outras vias de comunicação;
programmas de aquisição de material circulante e uniformisação dos tipos de material e consistencia dos parques das rês;
regulamentos geraes d'exploração e methodos uniformes de signalisação;
medidas acerca da polícia, segurança e uso das linhas ferricas;
modificações periodicas nos serviços dos comboios;
tarifas, sua applicação uniforme a todas as rês e sua revisão que assegure o equilibrio das receitas e despesas;
auctorizações de emissão de obrigações;
estatuto, regras de trabalho, de remuneração e instituições de reforma do pessoal.

i
No seu lucido relatorio Mr. Lorin põe em relevo a preocupação havida de não pôr as companhias na situação de *régie désintéressée*, em que nada lucram nem perdem com a exploração.

Quanto ao premio ao pessoal, que abrange 461.000 agentes, para que individualmente fosse apreciavel, teria de atingir quantias enormes. Por isso alvitra o relator que a parte do premio attribuida ao pessoal seja applicada a instituições corporativas e profissionaes, como escolas, asilos, cooperativas.

A criação do fundo commun é providencia de grande alcance, subordinada ao respeito dos legítimos interesses e das situações adquiridas de cada companhia, que tem direito á remuneração do seu capital. Assim se lhes mantem o credito, que o Estado utiliza, servindo-se d'ellas como intermedio para obter os recursos necessarios ao desenvolvimento da rête. Mais ainda: robustece-se esse credito, dando o Estado por continuador nas responsabilidades financeiras quando termine o prazo das concessões.

A convenção de 17 de maio de 1920 resultou de longas negociações e representava um projecto de acordo com as companhias. Em vista das modificações alvitradadas pelas commissões parlamentares novos accordos intervieram.

Tratando-se de contractos bilateraes, entendeu-se e bem que só por entendimento das partes contractantes podiam ser modificados.

O capital invertido em accões e obrigações de caminhos de ferro sofreu de 1897 a 1912 uma depreciação de 6 bilhões e outro tanto no periodo de 1912 a 1920.

O incremento das receitas aproveitou ao Estado, ao publico e ao pessoal sem que d'elle revertesse uma parte a favor do capital.

O Estado recebe sob a forma de imposto e d'economias realisadas em transportes mais do triplo do que reverte para os accionistas.

A seguinte estatística de 1919 é sobremodo ilustrativa:

Divisão das despesas d'exploração em 1919, incluindo impostos cobrados para o Estado e participação d'este nas sobretaxas

por %.

Administração	0,02
Pessoal	40,93
Estado	10,56
Obrigações	14,02
Acções	3,02
Combustivel, conservação, reparações, indemnizações ao público, etc.....	31,45

Na parte dos accionistas ha que distinguir 1,05 % de juro do capital e 1,97 % de participação nos lucros.

Convém observar que as acções e obrigações se acham divididas por numerosíssimos proprietários, que sommam 27.500 para as acções e 47.800 para as obrigações. O capital de caminhos de ferro é pois o património de muitíssimas famílias e instituições de utilidade social e tem jus a que os seus direitos sejam respeitados.

E' puro bolchevismo a tendência para os menos-prezar, negando-lhe justa remuneração, com a aggravante de confiscar em proveito do Estado o saldo das receitas que legitimamente lhe devia ser atribuido.

A convenção francesa, já votada na Camara dos deputados, respeitou esses direitos e resultou de negociações, sem que o Estado se arrogasse poderes majesticos para decidir sem ouvir a outra parte contractante.

Ficou assente que um transporte é uma operação industrial, que deve ser remunerada segundo o seu justo valor por aquelles que a utilizam.

Ao mesmo tempo attendeu-se ao interesse geral, unificando quanto possível a exploração da rede nacional e estabelecendo uma reversão de recursos das zonas ricas a favor das menos productivas.

Assim se procedesse entre nós!

J. Fernando de Souza



Ministerio do Comercio e Comunicações

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Por despacho ministerial de 9 do corrente:

Adiado, para quando se anunciar, o concurso para a construção e exploração do caminho de ferro de Setil a Peniche que se devia realizar no dia 15 do corrente.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 9 de Março de 1921.—António José Dantas.

Atendendo a que a conta da liquidação de juro da linha ferroviária de Salamanca à Barca d'Alva e a Vilar Formoso apresentada pela Companhia das Docas do Porto e Caminhos de Ferro Peninsulares, relativa ao segundo semestre do ano de 1920, está nos termos de ser aprovada.

Manda o Governo da República, pelo Ministerio do Comercio e Comunicações, que á mesma Companhia seja paga a quantia

de 135 000\$000 (cento e trinta e cinco mil escudos) como liquidação desta garantia de juro

Paços do Governo da República, em 19 de março de 1912. — Antonio Fonseca.

8.º Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Pública

DECRETO N.º 7:426

Com fundamento no artigo 6.º da lei n.º 1:122, de 27 de Fevereiro último: hei por bem, sob proposta do Ministerio do Comércio e Comunicações, tendo ouvido o Conselho de Ministros, decretar que da importância total autorizada pela referida lei para ocorrer às despesas do Ministério do Comércio e Comunicações, no corrente mês de Março, se inscrevam no capítulo 24. «Caminhos de Ferro do Estado», do projecto de orçamento do mesmo Ministério, para o corrente ano económico, as quantias de 125.000\$ e 546.944\$52, respectivamente no artigos 317.º «Fundo especial dos caminhos de ferro» e 318.º «Subvenção por deficiência das receitas de exploração».

O Presidente do Ministério e Ministro do Interior e, interino, da Agricultura e os Ministros das demais Repartições assim o tenham entendido e façam executar. Paços do Governo da República, 29 de Março de 1921. ANTONIO JOSÉ DE ALMEIDA — Bernardino Luis Machado Guimarães — Artur Alberto Camacho Lopes Cardoso — António Maria da Silva — Alvaro Xavier de Castro — Fernando Brederode — Domingos Leite Pereira — António Joaquim Ferreira da Fonseca — António de Paiva Gomes — Júlio do Patrocínio Martins — José Domingues dos Santos:

O sul de Angola

Os que se ocupam da nossa África teem ligado uma importância muito especial ao sul de Angola. Conseguiram fazer quasi popular a ideia de que podemos lançar uma colonização prospéra no planalto de Huilla. Nem é pouco decerto o que a nossa raça expansiva tem feito n'aquelle extremo da província, apesar das muitas adversidades que ella encontrou e dos muitos erros que ella commeteu.

Mas o sul de Angola está hoje ameaçado de ficar sem indígenas e sem condições económicas para o desenvolvimento de uma população branca. Este caso, menos previsto do que o de uma intrusão estrangeira, é quasi tão grave como ella o seria. Chamaremos para isso a atenção pública, voltando antes os olhos para a situação que durante longo tempo mais preocupou o Estado e que está a caminho de se regularizar definitivamente.

Pela Convenção luso-allemã de 30 de dezembro de 1886, a linha de raia seguiria o curso do Cunene, desde a embocadura, até as cataratas que o mesmo rio apresenta ao sul do Humbe, ao atravessar a serra de Caná. Deste ponto por diante correria pelo paralelo, até encontrar o Cubango. Atingido este rio, prolongar-se-ia pelo seu curso, até o lugar de Andara, que pertenceria á esfera dos interesses germanicos. D'ahi seguiria em direitura aos rápidos de Catima no Zambeze.

Esta última secção da fronteira foi modificada pela sentença arbitral do rei de Itália no litígio do Barotze, para execução do tratado luso-inglez de 11 de junho de 1891. A linha tirada de Andara, conservando a mesma direcção, vai apenas até o Cuando. Entre este rio e o Zambeze e n'uma vasta zona para o norte e para oeste, perdemos uns poucos de graus quadrados de territórios.

Para esse fim as manobras dos missionários e negociantes britânicos tinham trazido para dentro da nossa província o limite occidental do reino indígena do Barotze, que era a nossa fronteira convencionada

com a Inglaterra. O facto consumado foi aceito contra nós pelo rei de Italia.

A linha meridional de Angola seguiria, pois, em grande parte, o curso do Cunene e do Cubango. Mas entre esses dois rios, e também entre o segundo e o Cuando, ficariam por determinar coordenadas geográficas, numa extensão total de mais de 500 quilómetros.

A Alemanha manifestara mais de uma vez o propósito de penetrar no sul da nossa província. Traficavam por lá com os nossos indígenas os seus comerciantes. Acima de tudo tratavam de avançar os seus missionários. Os Oblatas de Maria, católicos germanicos, chegavam a passar o Cuango, estabelecendo-se por algum tempo na margem portuguesa. A sociedade protestante alemã *Baseler Mission* firmava-se entre os nossos Cuanhamas. A tentativa suprema ia ser feita depois pela diplomacia de Berlim, entendida então com a de Londres, na partilha universal das influências e dominios em territórios alheios. Se não fosse a guerra, o sul de Angola estaria na dependência económica e afinal política da Alemanha, com a anuência da Inglaterra e seu proveito na Mesopotâmia e na Persia.

Havia no meio de tudo isso um pleito manso entre Portugal e a Alemanha acerca do trecho de fronteira que vai do Cunene ao Cubango. Portugal sustentava com todo o direito que o paralelo devia ser determinado pela grande catarata encontrada do lado da foz do Cunene. A Alemanha pretendia que fosse tomado nas primeiras cachoeiras ao sul do Humbe. No fim propuzera uma solução menos desvantajosa: far-se-ia o traçado com diagonais tiradas de ambos os rios, dividindo-se entre as duas partes o que era nosso na zona litigiosa.

Agora a Damaralandia e o Ovampo estão sob a influência da Inglaterra. Esta concordou por último com a mencionada interpretação portuguesa do tratado luso-germânico de 1886. Partiram já para Angola os nossos representantes que hão de fazer a demarcação, nessa conformidade, juntamente com os da Inglaterra.

Hoje está feita já com imensos trabalhos e sacrifícios a ocupação militar das regiões fronteiriças de Angola.

A nordeste, levada a capital da Lunda para Saurimo, ficava essencialmente consolidada a situação. A antiga linha de postos, que bifurcava no Camaxilo, ia por fim ter valor decisivo com a outra que, por sistema análogo, avançava de Minungo, mais de dois graus abaixo. Em pouco tempo attingiamos finalmente o Chicapa, o Luachimo, o Chiumbue e o próprio Cassai.

A leste, no *hinterland* de Benguela, o distrito militar de Moxico teve mais cedo uma existência real. A sua acção efectiva estende-se regularmente ao Luena, ao Alto Zambeze e ao Lungué-Bungo.

A sudeste creava-se recentemente o distrito militar do Cubango, com séde em Cuito-Cuanavale. A sua ocupação devia irradiar com rapidez para Longa, Nuconde, Cuando médio, Mucola e baixo Cuando. Já n'este momento a execução do plano deve estar muito adiantada, se não concluída.

No sul as necessidades obrigaram-nos a fazer trabalho mais importante e decisivo. Tivemos que entrar em guerra com os indígenas e os alemães entre o Cunene e o Cubango. Ficámos estabelecidos militarmente em Roçadas, Balruganga, Damequero, Naulila, Otoquero, Namacundo, Ompanda e Cafima. A rede de postos devia completar-se com Evale, Morgua e outros pontos de além Cunene. E' provável também

que já esteja mais desenvolvida. Mais a leste, na outra linha de penetração que baixara pelo Cubango, o sr. João de Almeida fixara o nosso domínio efectivo no Cuangar e no Dirico.

Ao passo que na Lunda, no Moxico e no distrito do Cubango o avanço e a consolidação da soberania de Portugal se faziam com recursos limitados e sem conflitos importantes, um pequeno trecho da margem esquerda do Cunene obrigava-nos a expedições e despesas notáveis e a guerras com dois povos indígenas e com os alemães. De onde resultou a diferença? Porque tivemos no sul episódios tão complicados e dolorosos?

Não se explique isso pela indole atrabiliária dos Cuanhamas e dos Cuamatós. Havia no fundo da situação uma causa económica e política de estrangeiros que exploravam para além da nossa fronteira as minas de Otavi, queriam trabalhadores da nossa província, pretendiam expansões comerciais e no fim ambicionavam alargamentos para a influência e domínio da sua raça. Os instrumentos de intriga e de maquinações dentro da nossa própria esfera de soberania eram as missões protestantes de Mupanda, Namacunde e Ngiva. Mais uma vez elas serviram para minar e agitar o coração dos pretos o robustecer e até armar as cobiças dos brancos seus mandantes ou cúmplices contra Portugal.

Poder-se-ha esquecer mais este grave precedente? Julgar-se-ha extinto ali o mal, por termos implantado o domínio militar, por terem desaparecido as três missões dos alemães e por terem estes perdido a sua colónia do Sudoeste africano? Depois veremos que esta suposição apenas seria digna de coroar as imprevidências anteriores.

Que valor tinha para nós esse território do Cuanhamá, do Cuamato e do Evale, onde consumimos tantas vidas e tantos milhares de contos? Geograficamente quasi nenhuma, porque pouco além vae de dois graus quadrados. Agrícola, industrial e comercialmente quasi nenhum também: pois é um areal sem água e sem productividade. Aquelas tribus viviam do bandidismo e da depredação. Eram o terror dos Ambuellas e Ganguellas ao norte, onde as suas devastações e roubos se tornaram celebres.

A ocupação tinha porém ali para nós uma certa importância política e no fim também económica. Tinhamos de sustentar e defender a nossa fronteira do sul, para além da qual outros europeus tratavam de expandir o seu domínio e o seu gênio. Convinha civilizar aquelle gentio vivo, irrequieto e salteador, derivando as suas faculdades para a agricultura, para o pastoreio e para o negócio: deslocando-o talvez em parte para o Chimporo. Convinha servir-se dele e dos Humbes e Gambos para as grandes lavouras possíveis nas bacias do Cunene e do Caculovar. Convinha fazer de todos estes povos uma suficiente barreira humana entre os brancos lançados no Ovampo e na Damaralandia e uma grande colonização portuguesa que pretendíamos realizar nos planaltos de Huilla e de Benguela. Só tudo isto podia justificar os sacrifícios que fizemos naquella região ingrata.

A situação apresenta hoje bons auspícios em tais sentidos? Infelizmente não. Vamos ver que só está de pé a nossa ocupação militar e a certeza de uma fronteira pelo paralelo da grande catarata; mas que essas vantagens correm o risco de serem annulladas pela morte do ideal de fixar um indigenado progressivo entre a cordilheira da Chella e o Cubango, ao sul do meridiano de 16° e de tornar grande e prospera a nossa raça no planalto de Huilla.

Lisboa abandonada

Longe vae o tempo em que, quem ia de Lisboa á capital do paiz vizinho, comparando as duas cidades achava que, apesar de Madrid ser mais movimentada, ter maiores edificações, maior população, mais ricas equipagens nas ruas, mais animação nos cafés, Lisboa era-lhe superior, na elegancia das suas novas avenidas, na rasoavel pavimentação das ruas, na commodidade dos trens (que em Madrid ainda são maus) na alegria do seu céu azul, no aspecto pittoresco das suas sete montanhas sobre as quaes se espreguiça a cidade, na actividade de todo esse conjunto que constituia a manifestação do seu viver, a um tempo modesto e feliz, com um povo trabalhador e honesto, e um clima acariciador que lhe insuflava instinctos de bondade.

Era a edade do ouro da nossa vida portugueza, a que outras se seguiram sempre com tendencias decadentes a que bem se pode hoje applicar a quintilha de Francisco Sá de Menezes :

"Foi sem malicia e sem erro
A boa edade dourada
Seguiu logo a prateada
Não tardou muito a de ferro
Que tudo passou á espada"

Com que saudades, os velhos de hoje recordam esse tempo em que, apesar de tudo, apesar da cidade ir gradualmente progredindo sob o impulso benefico e energico de um honrado comerciante que presidia a Camara Municipal — e n'isso gastou a vida e a fortuna, tendo, por unico premio deixar o nome vinculado a uma rua de somenos importancia — apesar de tudo, diziamos, ainda nos queixavamos de que a Camara não correspondia aos nossos desejos.

Outras vieram e . não vieram senão peores.

Mas enfim, ainda havia uns restos de bom criterio, de boa vontade, e o impulso energeticamente dado ia tendo certa continuação nas vereações que se seguiram, embora as oscilações do pendulo fossem sendo atenuados pela atracção do centro da terra, levando-o as tendencias de uma total paralysação.

Esta tinha que dar-se, e a ella estamos assistindo, tristes mas convictos de que era fatal — tinha que ser.

Nunca a cidade chegou ao estado em que hoje se acha, é uma grande verdade! E' um burgo absolutamente abandonado de todos os cuidados dos dirigentes, em que tudo é prova do mais imperdoavel desmazelo administrativo, desde o pavimento das ruas, em que não se concerta uma cova ha alguns annos, até a illuminação, em que os candieiros não dão luz ha muito tempo. Uma demão, mal dada, de vassoura, de dias a dias; uma rega, não diaria, nas plantas dos jardins; um regador d'agua nos sumidores, e eis tudo.

Bem entendido que não falamos no anniquilamento do Rocio, que isso foi um verdadeiro crime de lesa-historia, que só n'uma cidade habitada por inconscientes e governada por vandals podia levar-se a efecto.

As ultimas vereações, antes da actual, ainda deixaram de si signaes de vida na sua passagem pelas caideas municipaes. Concluiram-se algumas avenidas; chegou-se a accordo com os herdeiros do Marquez da Graciosa para a compra pela Camara dos terrenos que deviam juntar-se para a conclusão do parque Eduardo VII; realizou-se a negociação com o ministerio da Guerra para a aquisição, pela Camara, de outros terrenos destinados ao mesmo fim e á regularização, por alinhamento, da rua Bramcamp.

Ahi a Camara, por uma teimosia inconcebivel, e inexplicavel, entendeu dever deixar sem seguimento, até ao Parque, a rua Mousinho da Silveira quando, do outro lado da praça do Marquez de Pombal, a rua

Camilo Castello Branco, que faz pendant áquella, até ao Parque segue.

Mas ha mais: A Camara actual, utilizando a trabalho das suas antecessoras, vendeu os terrenos, ganhando quantiosa somma, e . . . nada fez, isto é nem mandou impedir os tantos metros da rua em que fez o desatterro, dando em resultado que, ella, alli ao pé da Avenida principal, é, no inverno, um perfeito atoleiro e no verão um caminho de cabras de onde a poeira se levanta em nuvens suffocantes, que até dentro de casa perseguem os moradores. Mas ha mais: A Camara presidida pelo sr. doutor Levy Marques da Costa fez uma boa negociação com o Sr. Conde de Fontalva, para o alargamento e nivelamento tão necessário da travessa de São Mamede.

Como se sabe esta travessa, que liga a rua da Escola Polytechnica com a do Salitre, serve para o transito de carros electricos obrigando-os a circular em via unica, por falta de largura da rua, e a subir uma rampa até á corcunda que a rua faz no meio, para descer depois para o outro lado.

Ao seu lado norte pertencia o terreno ao jardim d'aquelle titular que muito amavelmente accedeu a em vender á Camara, por um preço economico, uma facha desse jardim destinada ao alargamento e nivelamento da rua.

Levantou-se logo entre os sabios, que os ha na Camara para prejudicar o trabalho alheio, a questão: se, para não prejudicar alguns predios do lado sul se devia manter, alargando a rua, o actual "espinhaço de cão" que ella faz no meio, ou se, como se faz em toda a parte — até n'alguns boulevards de Paris — devia nivelar-se a rua, deixando para serviço dos actuais predios, uma pequena passagem, junto d'elles, devendo, mais tarde, quando n'estes se fizessem obras importantes, ser obrigados a construir no novo nível.

Assim ficou resolvido, como era logico; mas a actual Camara, não só nunca mais tratou da obra, não mandando construir o muro que tem que sustentar os terrenos do jardim Fontalva, como está consentido que do lado sul se construa mais um predio, completamente novo desde as fundações a nivelar com a rua actual!

Isto é, a Camara, não só nada faz de util á cidade como ainda está deixando perder o trabalho dos outros, porque quando amanhã se queira levar a effeito aquella obra, tão necessaria, haverá mais um predio a deixar empoleirado na passagem em socalco, ou mais uma oposição a que o nivelamento se faça.

De antes, quando ainda não se proclamara a intangibilidade d'essa bella theoria chamada autonomia municipal, ainda havia recurso para o snr. Governador Civil ou para o Ministerio do Reino, que, um ou outro, chamavam, por vezes, as vereações a bom caminho. Agora já não ha d'isso. O disparate pode imperar á vontade levando pelo braço a incuria e diante de si os pequenitos — a ignorancia e o desmazelo,

Que bonito quadro de familia!

Hora legal em Hespanha

Dizem-nos de Madrid, que a Hespanha, como já fez no anno passado, não altera este verão a sua hora legal.

Caminho de Ferro do Norte do Brazil

Por julgamento de 17 do mez passado, o Tribunal de Commercio do Sena, declarou em estado de fallencia, aberta em Paris, a Companhia de Caminho de Ferro do Norte do Brazil.

VIAGENS E TRANSPORTES

Estação de Porto-Campanhã

Ha bastante tempo que a estação de Campanhã está luctando com falta de espaço para a carga e descarga de mercadorias que em grande quantidade alli affluem das linhas do Minho e Douro e da Companhia Portugueza.

Acontece com Companhã o mesmo que com outras estações que quando foram construidas não se podia prever que n'um relativamente pequeno espaço de tempo, o tráfego tomasse tão grande incremento.

D'ahi o não haver o espaço sufficiente nos caes para a descarga de mercadorias, nem armazens sufficientes para as depositar, nem mesmo linhas de resguardo bastantes que possam comportar todo o material que chega carregado, difficultades estas que ainda mais se aggravam com a falta de material com que os caminhos de ferro se vêem a braços.

Para obviar em parte a essas difficultades, parece que se pensa em restringir o serviço de mercadorias por vagão completo para aquella estação, apenas ás remessas cujas operações de carga ou de descarga sejam feitas por conta, risco e pessoal dos expedidores ou consignatarios.

Embora essa medida não resolva por completo a questão, que só se poderá solucionar no dia em que se possa construir mais uma estação para o serviço da Companhia Portugueza, deve contudo contribuir para evitar demoras nas descargas e portanto facilitar o descongestionamento da estação.

Serviço de passageiros entre Caldas e Alfarellos

Desde o dia 25 do mez findo foi restabelecido o serviço de passageiros em 2.^a classe, entre Caldas da Rainha e Alfarellos, pelos comboios de mercadorias n.^o 2521 e 2552 que ha tempos tinham sido suspensos.

Estes comboios teem bastante utilização na zona por elles servida, razão porque a noticia do restabelecimento do serviço foi recebida com jubilo pelos povos da região.

Trafego entre Portugal e França

No proximo mez de maio deve reunir no Bussaco a conferencia annual sobre trafego internacional Portugal-Hespanha-França, á qual assistirão delegados das empresas de caminhos de ferro dos tres paizes, a cujos percursos interessa esse trafego.

A deliberação da reunião ser feita este anno no Bussaco foi tomada na conferencia realizada em Paris no anno findo, por proposta dos delegados portugueses.

O local não podia ser melhor escolhido, e certos estamos de que os delegados hespanhóes e franceses que nos dêem a honra de por essa occasião ser nossos hóspedes, se não arrependerão da resolução tomada, ao contemplarem a grandiosa belleza d'aquelle encantador rincão portuguez.

Alli poderão com tranquillidade, ao abrigo d'um clima suave, ocupar-se dos importantes assumptos que tanto interessam aos tres paizes, taes como o restabelecimento de tarifas regulando os transportes de mercadorias entre Portugal e França em transito por Hespanha e outros que com esse se prendam.

Para nós é sempre motivo de regozijo a vinda ao nosso paiz de figuras como as que aqui virão representar os caminhos de ferro da França e da Hespanha, não só pelo prazer da sua visita que muito nos

honra, como ainda mais por terem occasião de apreciar com os seus próprios olhos as bellezas naturaes em que o nosso paiz é tão prodigo, e a nossa vida interna que, felizmente, com orgulho o afirmamos, nos não envergonha e não é nada d'aquillo que alguns nossos inimigos se comprazem em propalar pelo estrangeiro.

A substituição do carvão nas locomotivas

Em vista dos enormíssimos preços que tem atingido o carvão, de ha muito que todas as companhias veem tentando a sua substituição, na esperança de encontrar outro combustivel de aquisição menos onerosa e que permittisse dispensar aquelle.

O primeiro combustivel empregado foi a lenha com o qual se julgou muito ao principio, resolver a questão, e nós mesmos tivemos durante grande parte do periodo de guerra, quasi todos os comboios, a queimarem lenha.

Em pouco tempo porem, a experientia mostrou que não poderia ser esse o substituto do carvão, não só por ser de resultados deficientes como tambem, porque o grande gasto que delle se fez, originou uma tão rapida e desmusurada elevação de preço, que se calculou, e bem, que a continuar a sér empregado assim pelos caminhos de ferro, alcançaria num curto espaço de tempo, um custo verdadeiramente exorbitante e disparatado, que faria desaparecer a rasão do seu emprego.

Em consequencia disto pensou-se no aproveitamento do petroleo, principalmente na America, onde mais ou menos abundam os jazigos deste combustivel. Nos Estados Unidos desde ha muito tempo, mesmo, que nalgumas linhas elle era já empregado com os mais satisfatórios resultados.

As companhias da America do Sul encontraram como maior difficultade a transformação que era necessário operar nas machinas para o emprego do novo combustivel, a qual se tornava difícil e dispendiosa em consequencia da escassez e carestia dos materiais necessários.

Apesar de tudo, tres grandes Companhias argentinas arriscaram-se a êsses gastos, e resolveram fazer a adaptação das antigas machinas ao petroleo, visto que reunidas, a Companhia do Caminho de Ferro do Sul, a Companhia dos Caminhos de Ferro de Buenos Ayres ao Pacifico e a Companhia dos Caminhos de Ferro de Oeste de Buenos Ayres, realizaram ha pouco um contracto que lhes confere o completo domínio sobre as propriedades duma companhia petrolifera de Comodoro, Rivadaria, durante dez annos e com o direito de renovação por mais trinta.

Por seu lado as trez Companhias ferro-viarias obtinham-se á construção de 20 poços nos 3 primeiros annos e de 3 em cada um dos 7 restantes.

Em vez do petroleo tem se tentado ainda empregar varios oleos combustiveis propositadamente fabricados para esse fim, do que, ainda ha bem pouco tempo as experiencias se estenderam ao nosso paiz, onde como noticiamos a locomotiva n.^o 357 da Companhia Portugueza depois de convenientemente adaptada á combustão de oleos da "The Lisbon Coal and Fuel Company", tem andado em serviço entre Lisboa e Porto, tanto nos trens de mercadorias como no rapido, nas melhores condições de regularidade e economia.

O expresso Lisboa-Medina

Visto o restabelecimento pelas companhias francesas do rapido *Côte d'Argent*, a que me referi na minha ultima *Carta de Paris*, a circulação que se desejava do *Sud-Express* pode considerar-se posta de parte. De resto já na ultima conferencia de Paris, ficou resolvido o restabelecimento d'esses comboios de luxo para d'aqui a dois annos.

Visto isto, e segundo mesmo os jornais já informaram, pensa-se em Portugal na circulação do famoso expresso Lisboa-Medina, que tantas vezes tem estado na *ordem do dia*, mas que até agora não tem sido possível pôr em circulação.

Duas palavras, pois, ácerca d'esse comboio, que, segundo consta, as companhias interessadas pensam em fazer apenas com carruagens de luxo, com prejuizo dos passageiros de 1.^a e 2.^a classe.

Não é segredo para ninguém que o Norte de Hespanha se tem opposto á criação d'esse comboio, sob varios pretextos, e um d'elles é a impossibilidade em offerecer logares em Medina, aos passageiros vindos de Portugal, do que resultou a Companhia de Wagons-Lits, prestar-se a reservar no salão de luxo, que circula nos comboios n.^o 9 e 10, os logares necessários para os passageiros vindos de Lisboa, o que equivale a dizer que o salão virá fechado desde Madrid, visto este ter 36 assentos, e as duas carruagens de luxo previstas na composição do rapido Lisboa-Medina, disporem de 32 lugares.

E se nós persistimos em fazer o nosso comboio *treze vezes por semana*, o referido salão só em quatro dias da semana estará á disposição dos passageiros de Madrid. E por isso bem facil é avaliar que esta resolução maiores prejuizos vai crear ao Norte de Hespanha.

Ha pois uma solução mais prática, embora ella nos traga, no começo, maiores encargos; fazer o rapido Lisboa Medina *diariamente*, com uma carruagem mixta de 1.^a e 2.^a classe e uma de luxo.

Desta maneira o affluxo de passageiros em Medina do rapido n.^o 9 do Norte, seria absolutamente regular, e o Norte com um ou dois compartimentos de 1.^a classe, e um de 2.^a (como já fazia antes da guerra) que nos reservasse, e com os lugares vagos deixados pelos passageiros que descessem em Segovia e Medina, e os dos que fossem desembarcar em Valladolid poderia dar aos nossos passageiros lugar garantido.

Oppõr-se ha o Norte á realização d'este comboio? Crêmos absolutamente que não, pois não lhe traz os embaraços resultantes da invasão, em certos dias, em Medina, d'uma onda de passageiros, e n'outros ne nhum. Será demasiado o encargo ás quatro companhias interessadas no trafego Lisboa-Medina? Talvez, mas não tão grande como se supõe. Como se trata d'un comboio nocturno, não ha necessidade de o fazer com marcha muito acelerada, e por isso partindo de Lisboa cerca das oito horas da noite (hora portugueza) ha até Medina 17^h,30 para um percurso, que o *Sud Express* fazia em 13 horas. E desta maneira, podem as companhias aproveita-lo para o trafego interno. A C. P. ficaria com um excelente comboio para o serviço de passageiros, das estações de Santarem, Payallvo, Figueira e Coimbra. A B. A., alem de lhe facultar uma interessante viagem aos seus passageiros Lisboa-Bussaco Lisboa-Guarda podia aproveitar a tracção disponivel para vagões completos de generos frescos, e a Companhia de Salamanca fazendo o percurso de dia podia tambem aproveita-lo para o serviço interno, fazendo-o por isso parar nas estações mais importantes.

Aqui, em França, existe em quasi todas as linhas o sistema de fazer comboios nocturnos de passageiros a grande velocidade, com paragem apenas nas estações mais importantes, mas cuja marcha sommada é maior do que a dos comboios omnibus diurnos, que param em todas as estações.

E' uma bella maneira de illudir o publico que assim toma os comboios expressos, quando, na verdade elles não passam de mixtos.

De resto, sabemo-lo por experientia, aliaz bem comprovada; não ha nada que mais arrelie o passageiro, como a paragem do comboio a horas mortas, em estações insignificantes, onde não embarca ninguem; e nada ha que mais fatigue o pessoal das estações, que a passagem d'esses comboios, que param muitas vezes, só para ouvir, no silencio da noite, o apito dorminhoco do chefe da estação.

Paris, março

(Guerra Maio)

O bolchevismo nas linhas russas

As duas ideias fundamentaes e directrizes de Lenine na questão económica eram: suprimir primeiramente todos os antigos organismos; nacionalizar em seguida tudo o que restasse da actividade económica, para o o que teve de aceitar o principio do *contrôle de baixo*, isto é a gerencia por via syndical e electiva.

Afinal este simples *contrôle* que Kerensky já tinha iniciado nas oficinas do Estado com os concelhos de fabrica, tornou-se uma gerencia completa, soberana e discricionaria por parte desses *comités*. E o caso é que sem dirigentes nem tecnicos a industria russa decaiu rapidamente.

A aplicação do *contrôle* ao serviço ferro-viario deu os peores resultados. Comitês executivos, eleitos pelos syndicatos de operarios, apoderaram-se da direcção. Considerações politicas prevaleceram sobre as considerações de competencia e todos e se julgarem autorizados a meter-se no serviço. Nunca mais houve a menor vista de conjunto e cada collegio governava exclusivamente em seu proprio interesse. Muitas estações apropriavam-se das receitas e os viajantes tinham que tomar bilhete de estação para estação.

Por fim Krassine anunciou nestes termos a volta ao sistema anterior á revolução: "Considero impossivel a realização da reforma regionalista destinada a substituir o antigo sistema de gerencia. E' preciso suspender em toda a parte as medidas tendentes a esse resultado e retirar para a antiga posição. E' necessário reintroduzir em tudo o sistema da responsabilidade pessoal dos funcionários. O sistema syndical é o sistema da irresponsabilidade.

A nacionalização — segunda *étape* do bolchevismo — operou-se ao acaso, ora obra dos operarios, ora trabalho do governo.

Theoricamente toda a vida económica da Russia está centralizada e é dirigida pelo conselho economico superior. Mas Lenine continua victima dos principios anarquicos que ele proprio proclamou ao tomar conta do governo.

Os soviets locaes que a principio favoreceu combatem agora o poder central e guerreiam-se entre si.

Em semelhante regimen, é impossivel existir, e muito menos desenvolver-se, a minima amostra de consciencia do interesse geral. A confusão de poderes condiciona a desordem e o saque.

De 1917 a 1920 o numero de locomotivas passou de 17.000 a 3.000.

As greves na Australia

Acabam pela indignação geral

A Australia atravessou no principio d'este anno um periodo de agitação operaria, produzido por constantes greves que nasceram umas das outras e mutuamente se agravaram cujos maus efeitos se tem feito sentir principalmente nos transportes.

Já em principios de dezembro do anno passado os carregadores dos caes se negaram a descarregar 6 000 toneladas de açucar, com o pretexto de que os sacos em que vinham distribuidos continham 220 libras, em vez de 200. No fim de certas conversas retomaram o trabalho, mediante um pequeno pagamento suplementar, devido á ajuda dum reforço pessoal, do governador federal que se negou terminantemente ás condições que os grevistas exigiram.

Como a Australia meridional arriscasse com este atraso a perder a sua colheita de fructos, os cultivadores ofereceram-se para tomar a seu cargo o descarregamento do açucar.

Pouco dias depois viam-se estes a braços com os *stewards* que reclamaram o dia de 8 horas trabalho no serviço de mar o que a companhia estavam dispostas a conceder, não o tendo feito porque, querendo elles reservar-se o direito de espaçar essas 8 horas num periodo de 15 horas e exigindo os *stewards* que apenas fossem por 13 horas e meia, resolveram as companhias não fazer concessão alguma, cingindo-se rigorosamente á sentença de arbitragem pronunciada pela Camara federal, que fixara em 10 horas o dia de trabalho.

Assim á medida que iam chegando os vapores aos portos australianos ai se iam imobilizando, a ponto de o numero de navios assim empataados e que era, em 18 de dezembro, de 16 com um total de 70.000 toneladas, subir no principio de janeiro a 62 com 200.000 toneladas.

Esta situação foi ainda aggravada pela comunicação recebida em 31 de dezembro, da Nova Zelândia, anunciando que os *stewards* dos serviços destinados á Australia tinham abandonado o trabalho, o que dava o resultado de ficarem sem comunicação os dois paizes.

Para melhorar um pouco esta situação foram postos em serviço alguns navios do Estado federal.

Mas a interrupção mais prejudicial foi a do serviço de cabutagem principalmente, para o Estado da Victoria porque possuindo apenas uma mina de hulha — a de Marwell — que costuma fornecer um quinto do combustivel necessário aos caminhos de ferro do Estado, sofre, com a paralisação das comunicações uma estagnação em toda a sua vida.

Por outro lado, o facto de não ter podido o Estado de Victoria, pôr em execução o plano que o libertaria da dependencia dos outros estados em matéria de transportes, pela utilização dos seus numerosos jazigos de linhite na fabricação de energia electrica, permitiu que os mineiros de carvão de Newcastle (Nova-Gales do Sul) sentindo-se mais fortes, ameaçassem, em meados de dezembro, fazer cessar a exploração se não lhes concedessem augmentos sensivelmente superiores aos que lhes tinham sido atribuidos dois meses antes pelo tribunal federal.

Nos principios de janeiro os mineiros de linhite de Victoria, pretenderam que lhes fossem tambem concedidos os 16 shilings diarios que o tribunal especial, em setembro anterior, tinha concedido ás outras categorias de mineiros, o que não era de modo nenhum justo, porquanto a linhite se extraia a ceu des-

coberto, ao passo que as galerias dos outros mineiros são cavadas a grandes profundidades.

Para apoiar as suas reivindicações os mineiros da Nova-Gales do Sul detinham as expedições de carvão que se dirigiam ao Estado de Victoria.

Tudo isto originou um regimem de restrição no Estado, principalmente sobre a luz e força motriz, que a partir de 27, foram sujeitas a uma rigorosa regulamentação.

Assim Melbourne, a capital, que conta cerca de 700 000 habitantes, viu desde 5 de Janeiro parar o serviço de tramways ás 7 horas da tarde, e não se realizar nenhum aos domingos; o gaz e a electricidade limitados a determinadas horas. Muitas fabrícias fecharam e chegou-se a prever um total de 20 000 desempregados.

Como se tudo isto ainda fosse pouco, os machinistas e fogeiros dos caminhos de ferro do Estado de Australia Occidental, abandonaram á meia noite de 31 de dezembro as suas máquinas, pedindo um ordenado fixo de 383 libras por ano, sendo os domingos pagos a dobrar,

Com isto ficaram os transportes completamente paralyzados e o paiz ameaçado com a fome, não encontrando os grevistas bom acolhimento nem sympathia, não só na população geral, como até noutrios syndicatos que se viam arriscados a ficar, por seu lado, sem trabalho.

Simultaneamente produzia-se nos caminhos de ferro de Queensland uma ameaça de greve, occasionada pelo descontentamento do pessoal a respeito duma parte da sentença da camara de arbitragem.

Logo desde o começo da greve dos *stewards*, a Federação dos seus colegas ingleses prometeu-lhes o seu apoio e a 7 de dezembro a União dos trabalhadores de Transportes de Sydney solidarizou-se com êles o que indicava que a greve se ia estender a outras corporações.

Sem duvida os grevistas achavam-se dispostos a entrar em negociações, não aceitando porém a condição dos armadores que se negavam a qualquer conversa sem que êles voltassem ao trabalho.

Reunidos e Sydney os *stewards* resolveram não voltar a trabalhar sem serem inteiramente satisfeitos e no dia seguinte os homens de mar, tinham por seu lado um comicio com o fim de se colocarem ao lado dêles e trazer consigo todas as corporações filiadas.

Os *stewards* queriam dirigir-se ao Primeiro Ministro para que êle nomeasse um tribunal encarregado de resolver o conflito, o que não pôde ser levado a efecto porque a lei exige que tal requerimento seja feito pelas duas partes ao mesmo tempo, e os armadores negavam-se a isso.

As organizações syndicais, que tinham convocado para 12 de janeiro um congresso de todos os trabalhadores de transportes da Australia, compreendendo os das docas e do mar, a fim de examinar toda a questão da greve de *stewards* e de mineiros, tentaram uma nova entrevista com o Primeiro Ministro para o decidir a receber deputações que preparassem uma conferencia com os patrões. Mas Mr. Hughes achava-se ausente.

A convocação feita pelo Presidente da Camara para uma conferencia *obrigatoria*, os machinistas e fogeiros dos Caminhos de Ferro do Estado da Australia Occidental, recusaram-se claramente a submeter as suas reivindicações á arbitragem.

Assim permaneceram as coisas, só se esperando que os grevistas se inclinassem, em vista da geral de aprovação e antypathia que toda a população votava ao movimento.

Foi, na verdade o que aconteceu, retomando o tra-

ballio os *stewards* de Melbourne e Sydney, em 24 de Janeiro e logo em seguida os marítimos.

Pela primeira vez, ha bastantes annos, as reclamações dos syndicatos marítimos da Australia ficaram por attender, em frente da sua manifesta exorbitancia e sem razão, que causou em todo o país a maior indignação.

Diz o proverbio luso-hespanhol "quem muito quer, muito perde". Foi o que sucedeu aos grevistas australianos.

Trecho

O «enguiço» da «Gazeta»

Não somos dados a superstícões, credices e outros prejuízos que preocupam os espíritos inferiores ou entretem os ociosos, á falta de melhor emprego de tempo; mas é certo que, desde a fundação deste jornal se estabelecerá aqui um princípio imutável de ordem e disciplina, e que se temia com certa razão que fosse alterado qualquer vez, como que tomadosse isso por um mau preságio de que, uma vez quebrado o encanto, esse princípio sofreria grande abalo.

Referimo-nos á saída do jornal invariavelmente no seu dia, logo de manhã, que era para nós como que uma lei *basilar* (como só agora dizer-se) da sua existencia, um característico mesmo da nossa *Gazeta*, que não só nos agradava, a nós que a fazemos, como aos nossos assignantes que tinham já como certo receberem a *Gazeta* nas manhãs de 1 e 16 de cada mez, em Lisboa, e pelos primeiros correios destes dias, fóra da capital. Era, para nós, como que um culto á regularidade, uma afirmação de ordem, de disciplina, que assim se fizesse sempre.

E tão longe levavamos a nossa crença de que assim tinha que ser, e assim seria sempre, que, taes como o legislador romano que não introduziu no seu código castigo para o matricidio, por não admittir que houvesse alguém capaz de matar a propria mãe, também aqui não se pensava que a *Gazeta* pudesse deixar de sahir, ou que o mundo pudesse continuar a girar no seu eixo se uma vez a *Gazeta* não saisse no seu devido dia, logo de manhã.

Todos os periodicos sahiam á luz em epochas incertas; os mais regulares raro se publicavam com menos de dois dias de atraso; havia tal que saia semanas depois; meses mesmo. O nosso nunca; era a nossa divisa, o nosso capricho, a nossa lei — cumpria-se á risca.

Houve duas gréves de typographos, e a *Gazeta* saiu, apesar de mais nenhum outro jornal se publicar. Houve uma noite de tão grande borrasca que as ruas estavam innundadas, ninguem podia transitar, e eram 5 da manhã, manhã tenebrosa em que a chuva caia torrencialmente; como havia de ir para o correio a tiragem que prompta desde as 3 horas esperava uma *aberta* que nunca vinha? Pois descobriu-se um providencial trem de praça que ia buscar passageiros ao comboio do norte que então chegava ás 6, e rapidamente os massos da *Gazeta* foram n'elle levados ao Terreiro do Paço.

Uma noite — o jornal era sempre impresso depois das 10 horas e dobrado cosido e expedido até ás 2 ou... até estar prompto — faltou á ultima hora o velho Rodrigues e seus dois filhos, pessoal encarregado da dobragem. O velho, coitado, adoecera, e os filhos esqueceram-se. Era caso sério mas tudo se remediou: trabalharam os typographos, o director e sua familia vieram para a officina, o trabalho dividiu-se por mais gente porque havia menos pratica, e ao romper da

aurora a *Gazeta* era entregue no correio, prompta a expedir!

Só duas vezes o obstaculo foi invencivel

De uma, foi a quebra de quatro paginas, ao entrar na machina; de outra foi o excesso da embriaguez de um machinista: O jornal sahia então das officinas do *Commercio de Portugal* e o impressor tendo bebido demaziadamente, foi accostado de um verdadeiro excesso de loucura, tentando, de navalha em punho, agredir toda a gente. Até o proprio Visconde de Melicio, dono da casa, teve que se barricadar no escriptorio, com medo do possesso! Da typographia fugiram todos, apavorados, deixando as portas abertas e as luzes acesas!

A' parte estes casos, saiu tambem com dois dias de atraso o numero commemorativo da inauguração da estação do Rocio, para celebrar este facto tão importante para os nossos caminhos de ferro.

A par d'essa força de vontade, d'essa tenacidade inquebravel que mantinhamos para a regularidade da saída do jornal, havia em nós uma certa presuposição, uma voz intima que nos dizia que se um dia a *Gazeta* perdesse esses bons costumes estaria perdido o encanto, e o vicio do — deixa andar — lhe entraria no organismo.

Em 1919 deu-se a saída do antigo pessoal e a sua substituição por outro sem pratica. O Director, precisando ausentar-se de Lisboa para tratar da sua saude, tudo deixou providenciado; mas, apesar d'isso o jornal começou a sahir com um ou dois dias d'atraso.

Realisaram-se as nossas previsões:

Desde então entrou o "enguiço" cá na casa, e por mais exorcismos que lhe tenhamos feito, por mais aromaticas hervas que lhe tenhamos queimado — o que, dizem as bruxas, é muito bom para afastar o mal-olhado — não ha meio de o afugentar.

Uma vez é a doença de typographos, outra a morte de paes d'estes á ultima hora; foi a quebra de duas paginas, n'um numero; foi a queima do motor da machina onde fazemos a tiragem; varias vezes a falta da corrente electrica; ainda no numero passado a interrupção da corrente, em todo o bairro, por dia e meio.

N'esse numero, e ainda n'este, a doença do nosso Director, mais teimosa do que era de esperar, tambem nos tem causado certos embaraços.

Todas as tropelias possiveis e imaginaveis nos tem sucedido; de forma que, o que mantivemos durante 32 annos não o temos conseguido desde ha anno e meio, e poucos teem sido os numeros que teem sahido com a antiga pontualidade.

Se, enfim, as desgraças alheias de alguma coisa nos desculpassem as nossas, podíamos notar que, depois da guerra, ou peior, depois da paz, todo o mundo anda fora dos eixos. Os jornaes de informação, que antigamente recebímos ás 8 da manhã, agora chegam por vezes a nossa casa ás 1, e 2 da tarde.

A correspondencia do correio, esta nunca a temos completa antes das 5 da tarde e ás vezes com um dia ou mais d'atraso.

Emfim! vai-se andando, em moletas, como se pode, e o tempo já não permite esperar resultado certo de grandes energias.

Um raio de esperança vemos despontar no horizonte: termos em andamento regular a nossa machina de impressão. Para isso "não nos temos poupadado a despesas nem a fadigas" como costuma dizer-se nos programas de touradas.

Horrá desta? No proximo numero o veremos. Até lá, façamos cruzes ao mafarrico, não seja o caso que elle meta ainda a ponta da cauda nas engrenagens da machina, fazendo-a rebentar.

Evacuação do fumo das locomotivas na travessia dos tuneis

Entre Cincinnati e Chattanooga a *Southern Railway*, atravessa um certo numero de tuneis, que apesar de não serem muito extensos, são de tal modo quentes e desagradáveis que os machinistas se vêem forçados a resguardar a cara com mascaras. Desde que, porém a Companhia pôs em serviço nesta linha as grandes machinas «Santa Fé», isso não foi mais precaução suficiente, porquanto elas enchiam de fumo os tuneis de tal modo e produzindo tão elevadas temperaturas que a situação se tornou completamente insustentável para os operarios, que se arriscavam a ser asfixiados.

Este perigo originou a colocação sobre a caldeira, dum cano suplementar de aço, de 4, 8^m de espessura, saindo da chaminé e terminando já atraç da *cabine* do pessoal. Ao ar livre a machina funciona ordinariamente, com a chaminé livre.

A entrada dum tunel, uma calote que normalmente está um pouco á frente da chaminé é desviada para traz por um embôlo movendo-se num cilindro de ar comprido, ficando assim a chaminé tapada, resultando daqui que os gases escapados são levados para traz, pelo cano suplementar, até sahirem pela outra extremidade do cano, aberta por cima da cabine.

Para melhorar ainda a situação dos machinistas, impedindo que os gases entrem pela retaguarda da *cabine*, adaptou se à plantaforma um ventilador rotativo, de cada lado da machina, o qual funcionando por meio de pequenas turbinas a vapor capta o ar, já fora dos *rails*, por cima das travessas, indo-o lançar na parte posterior da cabine, junto dos logares do machinista e do fogueiro. Este jacto de ar frio que entra na cabine origina uma corrente para a atmosfera, donde resulta a permanencia da cabine sempre livre de gases e fumo, e a uma temperatura agradavel.

Os caminhos de ferro malaios

O boletim anual referente a 1919, ha pouco publicado, presta-se a algumas considerações interessantes.

Naquela região, como de resto em toda a parte, a alta de preços do material, o aumento das despesas de exploração e dos salários, produziram uma diminuição de rendimento, que redundará, provavelmente, dentro de pouco tempo, uma elevação geral das tarifas.

Contudo, a actividade que diminuiu bastante durante a guerra, tem-se levantado desde que esta cessou, tendo-se organizado um serviço nocturno entre Tampin e Malacca, em correspondencia com os grandes expressos da noite que chegam ou partem de Tampin. O progresso mais importante foi o estabelecimento duma ligação entre a colonia e o reino de Sião, que deu um grande desenvolvimento ao trafico.

A extenção das tres novas linhas exploradas era, em 31 de Dezembro de 1919, de 1,612 kilometros.

O numero de viajantes aumentou, em relação a 1918, em 819 149, que deram uma receita superior em 129.980 libras: As receitas de mercadorias sofreram em relação ás de 1918, um aumento de 3,04 %.

As despesas de combustivel aumentaram menos do que quaisquer outras, devido, por um lado a uma baixa de preço do carvão, e por outro á diminuição da importação de combustivel.

Durante a guerra tomaram posse de 14 locomotivas que haviam encomendado á casa americana Baldwin, de Philadelphia, e deram para a Inglaterra ordens para a construção de mais 10.

Foram levados a effeito grandes progressos pela Companhia *East Coast Railway*, principalmente com a construção duma linha entre Timpat e Kuala Lipis (Pahang) e doutra de ligação entre Pasir Mas e a rede seameza.

O numero total de passareiros transportados durante 1919 foi superior a 10 milhões.



BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 28 de Março de 1921.

Conforme temos sempre previsto, a nossa catastrophe cambial continua a avançar pavorosamente. A divisa de Londres, ao escrevermos estas linhas, chegou já a 5 7/8. O agio do ouro, comparada a nossa moeda com o dollar, passa de 1.200 por cento. A derrocada é já medonha, mas, a nosso ver, tem de continuar ainda por algum tempo. Sempre temos sustentado que todos os nossos males tem de ir mais longe, até serem tão esmagadores que elles mesmos obriguem esta nação inerte ao emprego dos remedios extraordinarios para a sua salvação possivel.

O sr. Antonio Maria da Silva tem tido reuniões nos ultimos dias com elementos bancarios e financeiros da praça para o estudo de tão grave situação cambial. Apareceu na imprensa a informação de que segundo elles essa verdadeira desgraça nacional não tem uma importancia extrema. Esta noticia deve ser mais ou menos aproximada da verdade. Os exploradores da miseria publica tem nas circunstancias de agora tudo o que mais lhes parece onvir para sugar o sangue do paiz. As reformas, quando vierem, necessariamente lhes tem de impedir essa desvatação e de lhes exigir as dívidas restituições ao Estado.

A imprensa annunciou tambem que o sr. ministro das finanças, estava estudando varias propostas que pretende levar á Camara para acudir á situação gravissima do paiz. Depois veremos o que elles são e exporemos sinceramente o nosso parecer. Diz-se que por uma dellas se tratará de crear a *régie* das operações cambiais. Ella entregue ao Banco de Portugal.

Desde 1918, e muito principalmente desde que se principiaram a adoptar providencias especiais com o intuito de atalhar a derrocada cambial, previmos tambem sempre que fatalmente se marcharia para aquella *régie* por necessidade publica irreductivel. Quando se criou o Conselho fiscalizador do Comercio geral e Cambios e especialmente quando apareceu o Consorcio Bancario de ridicula memoria, abertamente dissemos que era impossivel esperasse dos proprios agiotas a accão contra os agios de que elles se abarrotam, arruinando o paiz. Accrescentámos que inevitavelmente se chegaria a prohibir aos estabelecimentos bancarios e aos cambistas a realização de operações cambiais, devendo estas acabar por ser um monopolio do Estado.

Ahi vemos a fatalidade de desgraças nacionais a impor o que previmos, quando já dezenas e dezenas de milhares de contos de prejuízos publicos e particulares vierem pelo adiamento da providencia indispensavel. Pois vamos fazer agora outra previsão uma vez que o Banco de Portugal, não é do Estado, mas de accionistas, e toda a sua ingrenagem está intimamente ligada com as de todos os especuladores da praça a começar pelos dos mais responsaveis pelas nossas tremendas catastrophes. O monopolio cambial que seja agora dado ao Banco de Portugal inevitavelmente lhe será tirado um dia para ser exercido directamente pelo proprio Estado, ou por qualquer estabelecimento a elle pertencente. A não ser que o proprio Banco de Portugal, venha a ser do proprio Estado, solução para a qual trabalharam os erros e os crimes de todos os mercantilismos que veem devastando e devorando este infelizissimo paiz.

Não tenhamos, porém, illusões a respeito dos effeitos imediatos da *régie* dos cambios. O remedio principal para os nossos males formidaveis, neste mesmo assumpto não pode vir dahi.

Temos de cortar mais de 150\$000 contos de despezas num gramento, cujo deficit, neste momento, é já superior a 300.000 contos, apesar de se esperarem mais 52.000 contos de receitas pelos agravamentos tributarios,

Temos de aumentar os rendimentos publicos, em sommas não inferiores á da redução da despesas, se quisermos chegar ao equilíbrio orçamental, o que supõe a aplicação de um vasto plano financeiro.

Temos de reparar e desenvolver, toda a economia nacional e de promover especialmente com rapidez o desenvolvimento das nossas colheitas agrícolas, acabando-se com esta enorme decadência da nossa produção geral e da nossa população, o que exigirá uma vastíssima acção pública e particular de carácter extraordinário.

Mas também por isso mesmo continuamos a proclamar que todas estas reformas e iniciativas são impossíveis sem uma governação excepcional que não pode vir dos partidos e fracções que nos trouxeram até aqui.

Q. J.

Curso de cambios, comparados

	EM 31 DE MARÇO	EM 15 DE MARÇO	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque.....	5 5/16	5 3/16	5 5/16	5 3/16	—	—
" 90 d.v.....	5 7/16	—	5 7/16	—	—	—
Paris cheque.....	800	825	805	835	—	—
Madrid cheque.....	1600	1650	1590	1645	—	—
Allemanha cheque.....	181	191	180	190	—	—
Amsterdam cheque.....	3950	4100	3960	4100	—	—
New York cheque.....	11400	11750	11450	11950	—	—
Italia cheque.....	475	490	420	440	—	—
Suissa	1980	2050	1950	2020	—	—
Libras.	55\$00	56\$00	51\$00	52\$50	—	—

Cotações na bolsa de Lisboa - MARÇO

Última cotação	Bolsas e títulos	16	17	18	21	22	2	28	29	30	31
Fundos do Estado:											
43,50	Interna 3 % coupon.....	—	43,50	43,50	43,50	43,50	43,50	43,50	43,50	43,50	—
42,50	" " assentamento.....	—	43,50	43,50	43,50	43,50	43,50	43,50	43,50	43,30	—
12\$00	" 3 % 1905.....	12\$20	12,30	—	—	—	—	12\$00	12\$00	—	12\$00
21\$00	" 4 % 1888.....	21\$50	22,00	—	—	—	—	22\$00	—	—	—
50\$00	" 4 % 1890.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
56\$00	" 4 1/2 % 1888/89 assent....	56\$00	56,50	—	—	57\$00	—	57\$00	—	—	—
55\$00	" 4 1/2 % 1888 89 coupon...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
81\$00	" 4 1/2 % 1905.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
71\$00	" 5 % 1909.....	—	71\$50	—	72\$00	72\$00	—	—	71\$50	—	—
178\$00	" 4 1/2 % 1912 ouro.....	180\$00	—	—	—	—	—	—	—	190\$00	—
71\$00	" 5 % 1917.....	—	71\$00	—	—	—	—	—	69\$50	—	—
168\$00	Externa 1.ª serie.....	172\$00	175\$00	177\$00	—	178\$00	182\$00	182\$00	182\$50	183\$00	183\$00
150\$00	" 2.ª serie.....	160\$00	155\$00	160\$00	—	160\$00	162\$00	163\$00	—	—	—
168\$00	" 3.ª serie.....	171\$00	—	177\$00	177\$00	178\$50	183\$00	184\$00	184\$50	184\$00	183\$00
160\$50	Obrig. da Província de Angola.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
140\$00	" " Comp. Tabacos de 189.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções dos Bancos e Comp.											
402\$00	Banco de Portugal.....	—	400\$00	400\$00	399\$00	401\$00	401\$00	401\$00	—	402\$50	402\$00
271\$00	" Nac. Ultramarino, coup.	269\$00	—	256\$00	251\$00	247\$00	247\$00	249\$00	263\$00	256\$00	256\$00
250\$00	" " ass.....	—	252\$00	240\$00	234\$00	230\$00	—	230\$00	233\$00	235\$0	—
145\$00	" Portuguez e Brazileiro ..	133\$00	130\$00	—	123\$00	121\$00	121\$00	125\$00	126\$50	126\$00	122\$50
283\$00	" Commercial de Lisboa..	289\$00	—	275\$00	265\$00	260\$00	260\$00	263\$00	265\$50	264\$00	—
285\$00	" Lisboa & Açores.....	285\$00	—	280\$00	—	280\$00	275\$00	280\$00	280\$00	280\$00	—
96\$00	" Economia Portugueza...	96\$00	—	96\$00	95\$50	95\$00	94\$50	—	93\$00	93\$00	91\$50
72\$00	" Commercial do Porto...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
40\$00	Companhia do Credito Predial..	40\$00	—	—	39\$50	39\$20	39\$50	39\$50	—	—	—
30\$00	" Gaz e Electricidade	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65\$00	" das Aguas	65\$00	65\$00	—	—	—	—	64\$00	64\$80	—	64\$80
235\$00	" Ilha do Principe...	—	225\$00	220\$00	—	218\$00	218\$50	226\$00	228\$60	227\$50	225\$00
54\$50	" Colonial do Buzi..	54\$00	53\$00	51\$00	53\$00	53\$50	54\$00	53\$50	53\$00	53\$50	53\$50
118\$00	" Indust. Port. e Col,	114\$50	113\$00	115\$00	116\$00	116\$50	116\$50	116\$00	115\$00	113\$50	111\$00
82\$00	" Phosphoros, coup..	84\$00	84\$0	—	—	—	85\$00	—	—	—	85\$50
89\$00	" Cam. Fer. Portug..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
218\$00	" Tabacos, coupon ..	218\$00	218\$00	218\$00	—	218\$00	218\$00	219\$00	217\$00	216\$00	216\$00
186\$00	" Nac. de Navegação	176\$50	170\$0	170\$00	167\$00	—	163\$00	160\$00	157\$00	155\$00	—
Obrigações:											
73\$00	Companhia das Aguas.....	—	74\$00	—	—	74\$00	74\$00	74\$00	74\$00	74\$50	—
73\$00	Prediaes 5 % antigas.....	—	—	—	—	—	—	73\$00	—	—	—
84\$50	" 5 % serie A.....	—	84\$50	—	—	84\$50	84\$50	—	—	84\$00	86\$00
92\$50	" 4 1/2 % serie A.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
85\$00	" 4 %	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
91\$00	Nacional de Moagem	91\$00	—	—	—	—	—	92\$00	92\$00	—	—
40\$20	Asuc. de Moçambique.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
81\$00	Banco Nac. Ultram. 4 1/2 % ass..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
99\$00	" " 4 1/2 % ouro.	93\$00	—	—	—	—	—	—	—	—	—
93\$00	" " 6 % Hypot.	—	—	—	93\$00	—	—	—	—	—	—
105\$00	Cam. de Ferro de Ambaca.....	108\$50	109\$00	109\$00	109\$00	—	106\$00	106\$00	105\$50	105\$00	105\$50
67\$00	Ne. de Cam. de Ferro, 1.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
67\$00	" " " 2.ª	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
78\$00	Cam. de Fer. Portug. 3 % 1.º gr.	78\$00	—	—	78\$00	—	—	79\$00	—	—	—
21\$50	" " " 3 % 2.º gr	21\$50	—	—	22\$00	22\$00	21\$80	21\$60	21\$60	21\$60	21\$50
20\$80	" " Beira Alta, 1.º gr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21\$00	" " " 2.º gr.	—	20\$00	20\$00	20\$00	—	20\$50	20\$50	—	21\$00	21\$00
187\$50	" " Benguela, tit. 1..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
200\$00	" " " 5	201\$00	—	—	202						

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 e 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 agricolas

Guarda e administração de quaisquer valores e titulos 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

Banco Nacional Ultramarino

Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada

CAPITAL SOCIAL

Esc. 48.000:000\$00

FUNDOS DE RESERVA

Esc. 24.900:000\$00

CAPITAL EMITIDO

Esc. 24.900:000\$00

BANCO EMISSOR NAS COLONIAS PORTUGUEZAS

FUNDADO EM 1764

AGENCIA EM LISBOA

SÉDE EM LISBOA

Rua do Commercio

Caes do Sodré

CODIGOS: RIBEIRO, A. B. C. (5th EDITION), LIEBER'S, PIBCO, BENTLEY'S, IMPERIAL, PETETSON'S

ENDERECOS TELEGRAPHICOS: COLONIAL & EM LONDRES, PARIS, NEW-YORK E KINSHASSA ULTRANACIO

Dependencias:

INGLATERRA—Londres, 27, Throgmorton Street

FRANÇA—Paris, 8, Rue du Helder

ESTADOS UNIDOS—New-York, 91, Liberty Street

BRAZIL—Rio de Janeiro, Campos, S. Paulo, Santos, Bahia, Pernambuco, Parahyba do Norte, Pará, Manaus

CONTINENTE Aveiro, Beja, Braga, Bragança, Castello Branco, Coimbra, Covilhã, Evora, Extremoz, Faro, Figueira da Foz, Guarda, Guimarães, Lamego, Leiria, Olhão, Portalegre, Portimão, Porto, Santarem, Setubal, Silves, Tavira, Torres Vedras, Vianna do Castello, V. Real de St Antonio, V. Real de Traz-os-Montes, Vizeu.

ILHAS ADJACEETES—Funchal (Madeira), P. Delgada (S. Miguel-Açores), Angra do Heroismo (Açores).

AFRICA OCCIDENTAL—S. Vicente e S. Thiago (Cabo Verde), Bissau e Bolama (Guiné), Kinshassa (Congo Belga), S. Thomé, Príncipe, Cabinda, Loanda, Malange, Novo Redondo, Lobito, Benguela, Belmonte (Bihé), Mossamedes, Lubango.

AFRICA ORIENTAL—Lourenço, Marques, Inhambane, Beira, Chinde, Tete, Quelimane, Moçambique, Ibo.

INDIA—Mormugão, Nova Goa.

CHINA—Macau.

TIMOR—Dili.

JOSÉ HENRIQUES TOTTA & C.^a
BANQUEIROS

Rua do Ouro, 69 a 79—LISBOA

Depositos à ordem e a prazo.

Contas correntes em moeda nacional e estrangeiras.

Saque sobre o paiz e estrangeiro.

Descontos e transferencias.

Fundos publicos nacionaes e estrangeiros.

Agentes da Companhia de Seguros GARANTIA

Banco Popular Portuguez

Séde no Porto:

46, Rua do Loureiro, 50

Filial em Lisboa:

56, Rua Aurea, 60

Depositos á ordem e a praso;

Contas correntes em moeda nacional e estrangeira;

Cambios, Papéis de crédito e cheques;

Saque, transferencias e descontos;

Operações Financeiras.

Participações em empresas de fomento economico
na metrópole e nas colónias

SOCIEDADE TORLADES

LIMITADA

32, Rua Aurea — LISBOA

AGENTES DA

Compagnie des Messageries Maritimes, Furness,
Withy & Ltd. Bureau Veritas

CORRESPONDENTES:

Em Londres Lloyds Bank Limited; London County & Westminster Bank Limited; Brown, Shipley & C.^a; Hambro & Son; Baring Brothers & C.^a.

Em New-York — Brown Brothers & C.^a.

Em Paris—Crédit Lyonnais, Banque de l'Union Parisienne, Banque Française pour le Commerce et l'Industrie, Société Marsellaise de Crédit Industriel et Commercial, Lloyds Bank (France) Limited.

Em Bordeos — Lloyds Bank (France) Limited.

No Brazil e Rio da Prata — The British Bank of South America Limited.

E em todas as principaes cidades



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

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

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

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

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

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

Africa Occidental



Vapor português ZAIRE. Sahirá a 7 de Abril. Companhia Nacional de Navegação, Rua do Comércio.

Africa Occidental



Vapor português PENINSULAR. Sahirá a 15 de Abril. Companhia Nacional de Navegação, Rua do Comércio.

Anvers



Vapor belga CATALONIER. Sahirá brevemente. Agentes, Henry Burney & C.^a, R. dos Fanqueiros, 10.

Bissau e Bolama



Vapor português BOLAMA. Sahirá a 22 de Abril. Companhia Nacional de Navegação, Rua do Comércio.

Costa Ocidental da África



Vapor norueguês NORDFIELD. Sahirá a 3 de Abril. Agentes, Marcus & Harting, Rocio, 50.

Glasgow



Vapor inglês BARON SIM-PILL. Sahirá de 3 a 4 de Abril. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a Lt. Caes do Sodré, 64, 1.^o

Londres



Vapor inglês MATAMA. Sahirá de 3 a 4 de Abril. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a Lt. Caes do Sodré, 64, 1.^o

Londres



Vapor inglês EIDER. Sahirá de 4 a 5 de Abril. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a Lt. Caes do Sodré, 64, 1.^o

Londres, Rouen, Havre e Dunkerque



Vapor norueguês PAN. Sahirá a 12 de Abril. Agentes, Pinto de Vasconcellos Lt. Caes do Sodré, 52.

Madeira e Açores



Vapor português FUNSHAL. Sahirá a 5 de Abril. Empresa Insulana de Navegação, C. Sodré, 84, 1.^o

Madeira e Canárias



Vapor inglês AGUILA. Sahirá a 10 de Abril. Agentes, Garland Laidley & C.^a T. do Corpo Santo, 10, 2.^o

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



Vapor inglês ANDES. Sahirá a 5 de Abril. Agentes, James Rawes & C.^a Lt. Real Ingleza, R. do Corpo Santo, 47.

Pará e Manaus



Vapor inglês ANSELM. Sahirá a 10 de Abril. Agentes, Garland Laidley & C.^a T. do Corpo Santo, 10, 2.^o

Pará Manaus e Pernambuco



Vapor italiano FAJERNES. Sahirá brevemente. Agentes, Pinto & Sotto Maior, Rua do Ouro, 24.

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



Vapor francês BRAGA. Sahirá a 18 de Abril. Agentes, Orey, Antunes & C.^a Lt. Duque da Terceira, 4, 1.^o

Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires



Vapor francês MASSILIA. Sahirá a 26 de Abril. Agentes, Orey, Antunes & C.^a Lt. Duque da Terceira, 4, 1.^o

Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires



Vapor holandês GELRIA. Sahirá a 11 de Abril. Agentes, Orey, Antunes & C.^a Lt. Duque da Terceira, 4, 1.^o

Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires



Vapor inglês DEMERARA. Sahirá a 13 de Abril. Agentes, James Rawes & C.^a Lt. Real Ingleza, R. do Corpo Santo, 47.

Vigo e Bordes



Vapor francês MASSILIA. Sahirá a 7 de Abril. Agentes, Orey, Antunes & C.^a Lt. Duque da Terceira, 4, 1.^o

Vigo, Cherbourg e Southampton



Vapor inglês ARLANZA. Sahirá a 6 de Abril. Agentes, James Rawes & C.^a Lt. Real Ingleza, R. do Corpo Santo, 47.

Vigo, Plymouth, Boulogne e Amsterdam



Vapor holandês IMBURGIA. Sahirá a 10 de Abril. Agentes, Orey, Antunes & C.^a Lt. Duque da Terceira, 4, 1.^o

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 nacionais e estrangeiros, coupons, notas e moedas e queiras.

Correspondentes em todo o paiz e estrangeiro.

Recebem dinheiro á ordem e a prazo.