

Gazeta dos Caminhos de Ferro

8.º DO 34.º ANNO

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

NUMERO 800

Premiada nas exposições: — Lisboa, 1898, grande diploma de honra — Bruzellas, 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 — Marlo Ferrelra 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 Ca'hariz, 29

LISBOA, 16 de Abril de 1921

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

5, Rua da Horta Seca, 7-1.º

Telephone: Central-27

SUMMARY

A estação central e marítima de Lisboa, por J. Fernando de Sousa	113
A decadência da população, por Quirino de Jesus	116
Parte Official	117
O movimento do Canal do Panamá	117
As novas tabelas postaes	118
O caminho de ferro de Ambaca ao abandono	119
Manual do Viajante em Portugal	119
Receitas dos caminhos de ferro	120
Linhas estrangeiras	120
Viagens e transportes	120
Carta de Paris	121
A electrificação na Alemanha	122
Os caminhos de ferro allemães depois da revolução	122
A duração da construção de locomotivas nos Estados-Unidos	122
Estatísticas do Sul e Sueste	123
Experiencias de locomotivas electricas triphasicas	124
Combustivel sem fumo	124
Parte Financeira	
Boletim commercial e financeiro	124
Cotações na Bolsa de Lisboa	125



A estação central e marítima de Lisboa

Pouco asada é a hora presente para a realização de vastos planos de fomento. A situação cambial e o elevado preço de materiaes e artefactos avolumam de tal modo o capital necessario para qualquer empreendimento, que muitos d'elles tem de ser adiados e os que se empreendem exigem dispendio tão consideravel que o futuro fica seriamente comprometido.

Mesmo as empresas já existentes, como as de caminhos de ferro em exploração, que apenas pretendem melhorar installações, renovar a via, adquirir material circulante, recuam perante a enormidade de despesas aliás inadiaveis e encontram-se assim na mais difficil situação.

Infelizmente não se vê na governação a tendencia para uma acção rasgada, intelligente e de largas vistas com o fim de realizar a nossa reorganização financeira e economica. A emissão cada vez mais larga de notas não faz senão agravar os cambios e com elles a crise ferro-viaria, a que não ha sobretaxas que possam valer. Outras providencias se impõem, não porém como palliativos de occasião, mas como elementos de um plano methodico de acção.

Seja como fôr e embora não seja a hora presente propicia para largos empreendimentos, devemos por isso mesmo estudar attentamente as nossas necessidades economicas, elaborar e discutir projectos, em termos de nos acharmos habilitados a realizar a obra necessaria de fomento na hora em que a melhoria da situação cambial torne possível a chamada de capitaes, que agora se retraem com razão.

Problemas ha que nunca são demais os estudos a elles consagrados. Os projectos successivos vão melho-

rando a solução sobre que incide o necessario trabalho critico, de modo que por aproximações successivas se chega á formula definitiva, preparada para a hora da execução.

E' o que succede com um problema do maior alcance: o plano complementar das obras marginaes de Lisboa.

O trabalho ultimamente apresentado por uma comissão tecnica, em conjugação com os projectos elaborados pela Administração do porto de Lisboa, é um elemento valiosissimo de estudo.

N'elle se dá solução satisfatoria ao problema do melhoramento da estrada de Lisboa a Cascaes, tanto na parte urbana como fóra da cidade, libertando a de passagens de nivel no ramal de Cascaes, alargando-a e aformoseando-a pela substituição de um troço em más condições estheticas e de transito por uma variante de alguns kilometros sempre á beira-mar, tendo na valorisação dos terrenos servidos para edificação base financeira sufficiente para a sua execução sem encargos.

Dentro da cidade a avenida marginal desde a Alfandega a Algés fica nas melhores condições e prevê as futuras obras da 2.ª secção do porto entre Alcantara e a torre de Belem.

Liga se com esse bello plano, devido principalmente ao distincto engenheiro Antonio Bello, outro, do maior alcance, que pelo mesmo foi elaborado sob a forma de ante-projecto e que a importante casa bancaria H. Burnay se promptifica a executar. Trata-se de transformar radicalmente a faixa marginal da cidade entre a Alfandega e Santos, realizando a rectificação da margem segundo a linha do plano geral primitivo das obras do porto, mas dando destino diverso á area conquistada.

O primeiro objectivo que se tem em vista é a ligação directa do ramal de Cascaes com Santa Apolónia por um troço de quadrupla via, no qual se intercale uma estação central digna d'esse nome e em termos de servir ao mesmo tempo de estação marítima, facultando as relações directas dos transatlanticos atracados ao caes com os comboios rapidos de serviço internacional.

Enaltecemos a cada passo a situação incomparavel do porto de Lisboa no extremo occidente da Europa, cujo caes pretendemos que seja nas relações com o Novo Mundo.

Passamos o tempo a encomiar as vantagens economicas do incremento do turismo e menosprezamos os requisitos indispensaveis da realização d'esse *desideratum*.

Como é por demais sabido, o turismo desenvolve-se pela corrente dos excursionistas que vem visitar um paiz com mais ou menos demora para conhecerem e apreciarem as suas bellezas naturaes e thesouros artisticos, e é esta a mais interessante, como pela dos

viajantes-bolides, que a febre dos negocios arrasta, que atravessam como meteoros os paizes que se interpoem até ao objectivo dos seus negocios e preocupações.

Ganhar tempo na viagem de rapidez vertiginosa, sem regatear dinheiro, é a sua unica preocupação.

Saltam do vapor para o rapido de luxo e vice-versa, preferindo os itinerarios que maior rapidez de viagem lhes facultam. Os melhoramentos destinados a atrahir essa corrente de transito aproveitam do mesmo modo aos verdadeiros turistas, que apreciam a possibilidade de ganharem tempo em determinadas conjuncturas.

Está hoje o porto de Lisboa nas condições que o transito internacional exige de um porto de escala? E' acaso a acanhada estação do Rocio, longe da margem, no centro da cidade, á bocca d'extenso tunnel no extremo da longa e accidentada linha de circumvallação, digna da sua missão?

De modo algum. Se á beira do Tejo se poder construir uma estação que reuna em si o serviço de todas as linhas, tanto suburbanas, como de longo percurso; se ás linhas que a servem se assegurar inteira independencia da viação urbana, de modo que se não embarquem mutuamente; se junto d'ella houver um caes ou estacada para o commodo embarque e desembarque de passageiros, bagagens e malas do correio; se as relações directas com as linhas principaes do Norte e Leste derem logar a sensivel economia de tempo, realisar-se-á um dos mais importantes melhoramentos da nossa rêde ferro-viaria.

E' essa estação que o sr. Antonio Bello estudou minuciosamente, propondo a sua construcção no terapleno da Alfandega, á frente do qual prevê a estacada para o serviço marítimo.

O respectivo edificio, subordinado ao estylo das edificações pombalinas, terá n'um piso subterraneo ás vias e plataformas, no pavimento terreo as diversas installações do serviço de bilhetes e bagagens á partida e á chegada, e nos pavimentos superiores repartições administrativas e um hotel-terminus.

As vias seguem para um e outro lado em nivel inferior ao das ruas, passando do lado do Arsenal por baixo de um edificio symetrico em estylo, dimensões e situação do da estação, á frente do torreão do Ministerio da Guerra e destinado aos correios e telegraphos. O feixe de vias fica a descoberto na praça do Commercio e em piso inferior, resguardado por uma balaustrada. Ao muro terminal da praça, reconstruido mais á frente com a disposição actual, encostará um embarcadouro para serviço de pequenos barcos.

A' estacada em frente da estação poderão atracar dois grandes vapores, encontrando alli 12^m de agua na baixa-mar.

As vias que vão para Santa Apolonia são destinadas a todos os serviços ferro-viarios das linhas do Norte e Leste e das que a ellas se ligam.

Para o lado de Santos seguem as duas vias do ramal de Cascaes e as da linha do Oeste, seguindo pelo valle de Alcantara a Campolide. A separação dos dois grupos de linhas faz-se de modo que fiquem independentes. No Caes do Sodré haverá um apeadeiro a cavalleiro das linhas.

D'este modo todos os serviços ferro-viarios de longo e pequeno percurso se concentram na nova estação, situada no ponto mais central da cidade com o accesso facilitado pelas novas avenidas previstas.

No decurso d'esta noticia veremos como é aproveitado o terapleno da Alfandega, sem que possa haver a minima apreensão acerca da estabilidade do edificio que alli se construa.

Rectificada a margem entre a Alfandega e Santos' como era o projecto primitivo do porto, e transferido o Arsenal para a margem esquerda, ficam vastas superficies disponiveis. Que destino lhes é attribuido no projecto?

Convem notar que a avenida marginal que de Santa Apolonia vem até á Alfandega é prolongada entre os torreões da praça do Commercio e os novos edificios, vae ligar-se em curva de grande raio com o alinhamento prolongado da rua 24 de Julho, ao lado da qual segue o feixe de vias, a ceu aberto mas em nivel inferior, subindo pouco a pouco até ás proximidades de Santos.

A avenida, com as duas vias dos electricos ao centro ladeadas de passeios para estacionamento de passageiros e com duas faixas de rolagem lateraes, uma para carruagens e automoveis e outra para carroças, com 44^m de largura total, constitue uma arteria de primeira ordem, assegurando ao intenso movimento marginal todas as facilidades e resolvendo o problema do descongestionamento da rua do Arsenal.

A doca de Santos é fechada por um simples molhe de regularização e no seu topo Leste projecta-se um travessão destinado ao mercado do peixe, tendo de um e outro lado pequenas docas para vapores e barcos de pesca.

Desde a Alfandega até ao Mercado projecta se uma avenida rigorosamente marginal com extensão superior a 1 kilometro, tendo do lado do mar uma serie de taboleiros ajardinados e do outro edificações de aspecto nobre, constituindo assim um lindo passeio á beira do rio na parte central da cidade.

Se houver mais tarde necessidade de augmentar a extensão de atracação para transatlanticos, facilmente se pode construir uma estacada ao longo da avenida.

Do edificio pombalino do Arsenal apenas ficaria a parte que corre ao longo da rua d'esse nome.

O largo do Corpo Santo prolongar-se-ia em avenida até á avenida marginal.

O mesmo succederia ao jardim do Caes do Sodré ficando em frente d'elle um embarcadouro.

Os terrenos entre a Avenida 24 de Julho e a marginal e entre aquella e o edificio do Arsenal são divididos em talhões e destinados a hoteis, bancos, casas commerciaes, etc., com reserva de alguns talhões para Agencias de vapores, Bolsa e Associações, Administração do porto de Lisboa, Posto de desinfecção, etc.

O valor dos terrenos assim obtidos compensaria as obras necessarias para a sua conquista. Quanto á estação, seria facil crear receita para occorrer aos respectivos encargos.

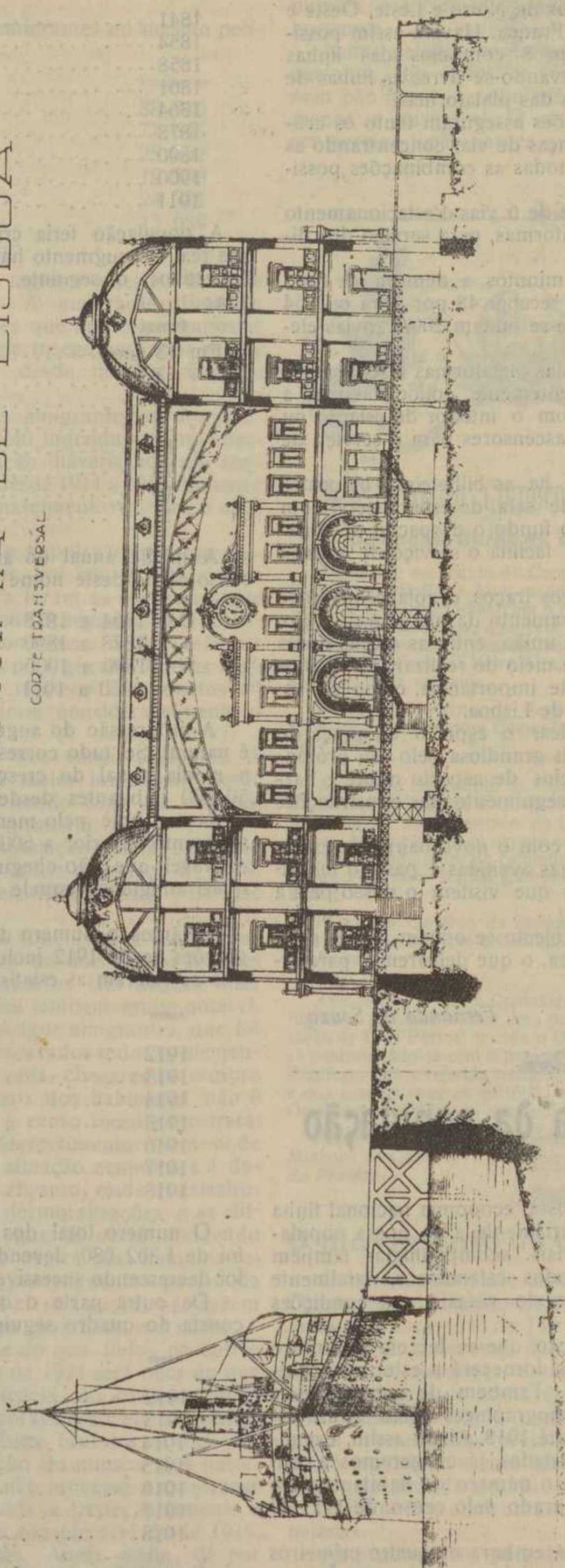
O plano delineado comprehende a possivel ligação das linhas do Sul e Sueste com a nova estação por um tunnel de 4.500^m d'extensão sob o Tejo, entre a Murgueira e Santa Apolonia, obra de contestavel exequibilidade e que pode e deve ser considerada áparte do plano de obras da margem direita.

O delineamento da estação, fructo de aturado e criterioso estudo, é uma das partes mais interessantes do plano. Dispondo-se de grande extensão e convindo por economia restringir a largura, o recurso ás modernas disposições de caes duplos e de cruzamentos-juncções permite o estacionamento simultaneo de dois comboios ao longo da mesma plataforma nas condições de mais completa independencia nas entradas e salidas. Em casos de excepcional comprimento dos comboios funcionam como plataforma simples.

Conta se com 4 plataformas, sendo 3 com 10^m de largo e uma ao centro com 13^m e 320^m de comprimento.

GARE MARITIMA DE LISBOA

CORTE TRANSVERSAL



2 900.000
2 423.182
2 049.750
4 550.000
4 183.410
4 033.230
2 023.410
1 844.110
2 137.103

230.024
373.403
400.030
303.280
123.080
111.020
70.201
107.016

A do Norte destina-se aos comboios do ramal de Cascaes; as outras tres aos de Norte e Leste, Oeste e tranvias de Cintra e Villa Franca. Haverá assim possibilidade de estacionarem 8 comboios das linhas de Leste e Oeste, conservando-se livres as linhas de serviço que ficam entre as das plataformas.

Os cruzamentos-junções asseguram tanto os cruzamentos como as mudanças de via, concentrando as manobras e assegurando todas as combinações possíveis de utilização das vias.

Conta-se com um feixe de 6 vias d'estacionamento ligadas com as das plataformas, para serviço dos diversos comboios.

Computando em 10 minutos a demora de cada comboio, pode a estação receber 48 por hora ou 864 em 18 horas do dia, a que se juntam 200 tranvias electricos.

A entrada e a sahida das plataformas fazem-se por amplas escadas convenientemente collocadas para a comunicação directa com o interior da estação ou com a rua. Prevêem-se ascensores para o serviço de bagagens.

No pavimento terreo ha as bilheteiras, os postos de informações, a grande sala de espera geral com 40^m de largura, tendo ao fundo o despacho de bagagens. Um balcão duplo facilita o serviço de entrega das bagagens á chegada.

Tal é, descripto a largos traços, o notavel plano de transformação e embelezamento da margem do Tejo, complemento e traço de união entre as outras obras a montante e a juzante, e meio de realizar um melhoramento de transcendente importancia, como é a estação central e marítima de Lisboa.

Longe de se prejudicar o aspecto da praça do Commercio, torna-se mais grandiosa pelo seu prolongamento com dois edificios de aspecto nobre e harmonico a ladeal-a em seguimento das construcções pombalinas.

Essa parte da cidade com o novo bairro de excellentes construcções, largas avenidas e passeio marginal, dará aos forasteiros que visitem o nosso paiz a melhor impressão.

Resta ver se a esse projecto se opõem razões ponderosas de ordem technica, o que deixaremos para artigo subsequente.

J. Fernando de Souza

A decadencia da população

A' decadencia da nossa economia nacional tinha de corresponder necessariamente a da nossa população. As misérias, materiais, acompanhadas tambem das morais nestes periodos calamitosos, fatalmente haviam de influir de modo nefasto nas condições demographicas do paiz.

O censo da população que se fez em dezembro ultimo só mais tarde nos fornecerá a este respeito os conhecimentos decisivos. Tambem de outra parte as proprias estatisticas demographicas estão atrazadissimas. Alcançam apenas até 1918. Ainda assim, examinando os factos ahí registados, já chegaremos á conclusão provavel de que o numero de habitantes não é agora superior ao apurado pelo censo de 1911. O desastre é enorme.

Nos censos anteriores, embora os quatro primeiros não merecessem ainda bem tal nome, os resultados obtidos foram os seguintes:

Data dos censos	Numero de habitantes
1841.....	3.737.103
1854.....	3.844.119
1858.....	2.923.410
1861.....	4 035.330
1864.....	4.188.410
1878.....	4.550.699
1890.....	5 049.729
1900.....	5 423.132
1911.....	5 960.056

A população teria crescido em progressão lenta mas real. O augmento haveria sido nos oito periodos respectivos, o seguinte, pela ordem acima estabelecida:

Periodo	Augmento
Em 13 anos.....	107.016
» 4 ».....	79.291
» 3 ».....	111.920
» 3 ».....	153 080
» 14 ».....	362.289
» 13 ».....	499.030
» 10 ».....	373.403
» 11 ».....	536.924

A média anual do augmento desde o primeiro censo digno deste nome foi o seguinte:

De 1864 a 1878.....	25.878
« 1878 a 1890.....	38.634
» 1890 a 1900.....	37.340
» 1900 a 1911.....	48.811

A progressão do augmento cresceu sempre, como é natural. Se tudo corresse com o mesma tendencia, a media anual do crescimento devia ser superior a 50.000 habitantes desde 1911 a 1920. A população devia ter hoje pelo menos 6.500.000 almas, ou um augmento superior a 500.000 desde 1911. Pois é bem provavel que não chegue aos 6.000.000 que estavam quasi atingidos naquele anno!

Vejamos o numero de nascimentos, obitos e emigrações desde 1912 inclusivé, até 1918, ultimo anno a que se referem as estatisticas publicadas.

Annos	Numero de nascimentos
1912.....	207.870
1913.....	199.765
1914.....	193.942
1915.....	196.194
1916.....	193.016
1917.....	190.485
1918.....	181.408

O numero total dos nascimentos nos sete annos foi de 1.362.680, devendo notar-se desde já que elle foi decrescendo sucessivamente.

De outra parte o dos obitos no mesmo periodo consta do quadro seguinte:

Annos	Numero de obitos
1912.....	119.578
1913.....	124.748
1914.....	117.967
1915.....	122.647
1916.....	129.215
1917.....	134.691
1918.....	253.227

O total dos obitos foi de 1.002.073 nos sete annos. Ao contrario, do que succedeu nos nascimentos, hou-

ve ahí um augmento progressivo, muito consideravel.

Por fim o numero dos emigrantes no mesmo periodo foi o seguinte:

Annos	Emigrantes
1912	88.920
1913	77.645
1914	25.722
1915	19.298
1916	24.721
1917	15.689
1918	11.672

Emigraram assim, com registos officiaes, nos sete annos, 263.667 individuos. A emigração diminuiu desde 1914, pelas restricções que lhe foram impostas em virtude da guerra e pela insegurança dos mares e carestia das passagens, desde meados daquelle anno.

Juntando o numero dos emigrantes ao dos mortos temos o total de 1.265.740 individuos. Como nasceram 1.362.680, a população haveria tido um augmento de 96.940 habitantes desde 1911 a 1918 inclusive conforme os registos dos nascimentos, obitos e emigrações.

Mas no anno de 1918 a população teve um desfalque de 71.819 individuos. Foi isto devido a duas causas principais. A primeira foram as epidemias que assolaram o paiz naquelle anno. A segunda foi a accentuação das difficuldades domesticas e das misérias morais e materiais trazidas pela guerra. Ambas augmentaram enormemente o numero dos mortos ao mesmo tempo que diminuíram consideravelmente o dos nascimentos.

Mas ambas subsistiram nos annos seguintes. A segunda d'ellas tomou até maior incremento desde 1919 e os seus efeitos vão sendo cada vez maiores, como a simples observação o mostra.

E', pois, crível que a população tenha tido uma baixa de 150.000 habitantes desde o começo de 1919. Sendo isto assim, ella orçaria hoje apenas pela que tínhamos em 1911.

E' claro que todas estas conclusões estão sujeitas aos correctivos que lhe viriam de dois outros factores que operam em sentidos contrarios. Um delles é o da emigração clandestina, que foi tambem muito notavel. Outro o da repatriação de antigos emigrantes, que foi igualmente importante. Considerados todos os elementos que devem entrar em conta, chegaremos sempre á convicção de que o numero dos habitantes não é superior ao de 1911, o que o censo recente mostrará.

A tendencia é para o decrescimento. Nem pode deixar de ser assim. A nossa situação economica é desastrosissima. Estamos n'um abysmo, onde as catastrophes são progressivas. As desmoralizações e as difficuldades agravadas pela guerra veem crescendo sempre. Não se empregaram contra ellas nenhuns remedios. Pelo contrario os procedimentos gerais da politica, da governação e das classes sociais não fazem mais do que augmental-as em grau cada vez maior.

O anno de 1920 foi peor do que todos os outros anteriores a este respeito. O de 1921 será peor do que elle. As condições de existencia são cada vez mais embaraçosas e as misérias Moraes crescem na mesma progressão, tendo os seus effeitos funestos na dos obitos e abortos e na diminuição do numero dos nascimentos. Se a crise mundial não estivesse a escorraçar os nossos emigrantes de toda a parte, fatalmente o exodo, que voltou a ser mais consideravel desde 1919, tomaria proporções enormes. Ainda assim, dê por onde dê, tem de sahir muita gente do paiz, o que somente poderá ser impedido em grande parte se hou-

ver uma poderosissima transformação financeira, economica e social que não vemos ainda apontar no horizonte.

Numa palavra, continuamos em rapida decadencia nacional, sob todos os aspectos. Como não ha juiso nem pão nosso, a população acabará por ser bastante menor e miseravel. O remedio contra isso tinha de ser heroico e não parece que venha por ora.

Quirino de Jesus



Ministerio do Comercio e Comunicações

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Atendendo ao pedido da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta: manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas, que a parcela de terreno, com a área de 4:862 metros quadrados e situada junto da estação de Mangualde, do Caminho de Ferro da Beira Alta, com o qual confronta pelo sul, seja declarada sobranter.

Paços do Governo da República, 31 de Março de 1921. — O Ministro do Comercio e Comunicações, *António Joaquim Ferreira da Fonseca*.

Atendendo ao pedido da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta: manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas, que a parce a de terreno com a área de 2:046 metros quadrados, situada junto do caminho de acesso à estação da Figueira da Foz, com o qual confronta pelo norte, seja declarada sobranter.

Paços do Governo da República, 31 de Março de 1921. — O Ministro do Comércio e Comunicações, *António Joaquim Ferreira da Fonseca*.

Atendendo a que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses pretende alienar uma parcela de terreno próximo da estação de Dois Portos: manda o Governo da República Portuguesa conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas, que a referida parcela, que mede 46 metros quadrados e está situada entre os quilómetros 54,80650 e 54,825 da linha de Oeste, seja considerada sobranter e autorizada a sua venda.

Paços do Governo da República, 31 de Março de 1921. — O Ministro do Comércio e Comunicações, *António Joaquim Ferreira da Fonseca*.

O movimento do Canal de Panamá

O movimento deste canal, que mede de Oceano a Oceano 80,5 kilometros, e para cuja construcção foram precisas a escavação de 140 milhões de metros cubicos de terra e a despesa de 1.875 milhões de francos, augmentou consideravelmente no periodo decorrido entre os mezes de junho de 1919 e 1920,

Enquanto em igual periodo de 1918 e 1919 se serviram d'aquella nova via de comunicação cerca de 2.025 navios com uma tonelagem de 6.131,575 toneladas. no periodo de 1919 e 1920, esse numero subiu a 2.478 navios com uma tonelagem de 8.545,653 toneladas.

As receitas no periodo de 1919 e 1920 foram de 8:800.000 dollars, excluindo o lucro do capital empregado na construcção.

As novas tabellas postaes

Pelo decreto, n.º 7.429 de 31 de março, que já se vê, "entrou immediatamente em vigor" desde 1 do corrente (!) foram inopinadamente elevadas as taxas postaes, para as Colonias e Estrangeiro da seguinte forma:

Colonias	Taxa antiga	Taxa nova	Augmento
Cartas, cada 20 gr.	6 cent.	30 cent.	400 %
Bilhetes postaes	2 "	12 "	500 "
Jornaes, cada 50 gr.	1/4 "	6 "	2.300 "
" idem, expedi-			
dos pelas Redacções.	1/4 "	3 "	1.100 "
Impressos, cada 50 gr.	1,5 "	6 "	400 "
Amostrs, " 100 "	1 "	12 "	1.100 "
Manuscriptos, 250 gr.	6 "	30 "	400 "
Cada 50 gr. mais	1,5 "	6 "	300 "
Estrangeiro (excepto Hespanha)			
Cartas até 20 gr.	7,5 "	60 "	700 "
Cada 20 gr. mais	4,5 "	30 "	566 "
Bilhetes postaes	3 "	36 "	1.100 "
Jornaes, cada 50 gr.	1 "	12 "	1.100 "
Jornaes, para o Brazil,			
cada 50 gr.	1/2 "	12 "	2.300 "
Impressos, cada 50 gr.	1,5 "	12 "	700 "
Amostrs, até 100 gr.	3 "	24 "	700 "
Cada 50 gr. mais.	1,5 "	12 "	700 "

Basta olhar para a ultima columna da comparação supra em que se põem em destaque os augmentos brutos com que foram sobrecarregadas todas as taxas, para se ver até que ponto chegou o exagero de taes feitos, por um simples decreto que veio cahir como um raio sobre todo o publico; que nem foi discutido nas Camaras, nem sobre elle consultado o publico, por todas ou por qualquer das formas porque podia e devia sê-lo, visto tratar-se de um tão consideravel augmento de preço de um serviço official, de que o Estado tem o monopolio e portanto de que não devia abusar para fazer pagar por tão exorbitantes preços o seu serviço.

Nada se estudou, nada se averiguou dos effeitos perniciosos que tal medida representa para o commercio, para o publico em geral, para a imprensa, em especial, que tem que servir jornaes aos seus assignantes no estrangeiro e de um momento para o outro se vê a braços com uma elevação de encargos que lhe torna, de benefica em nociva, a conservação d'essas assignaturas.

Um jornal para França custava um centavo; os nossos collegas diarios que mandam annualmente, pelo menos, 300 jornaes a cada assignante, pagavam por isso, ao correio 3\$60 annuaes, e como as assignaturas são, quasi todas, recebidas no principio do anno, foi essa verba que receberam dos assignantes.

Com as novas taxas tem que despende 43\$20 escudos, isto é, mais do duplo do valor dos jornaes e dos portes.

Casas commerciaes ha que expedem diariamente, para o estrangeiro, 50 e até 100 cartas. A elevação das taxas significa-lhes um encargo annual de 8.000\$00 a 16.000\$00, o que é importante.

O que fará o commercio para se resarcir de tão grande despesa? carregará no preço das suas fazendas, o que vive de vender; ou no dos seus serviços, o que de prestalos se sustenta, como os Bancos e Companhias. D'ahi o augmento do encarecimento da vida.

Dos jornaes que se destinam a uma larga publicidade no Brazil já veio a publico a queixa do *Correio*

da Europa que de 25 escudos que gastava na franquia de cada numero passa a gastar 600\$00 escudos. Uma perfeita brutalidade!

Pela nossa parte, os encargos annuaes sobem-nos, com os jornaes para alem Pyreneos, para o Brazil e para as Colonias, tanto para assignantes como para trocas com os jornaes estrangeiros da especialidade, de 30\$00 escudos annuaes a cerca de 400\$00 esc.

E' um novo encargo com que não contavamos, e nos vem pôr em risco a existencia do jornal, tornada já insustentavel com o augmento da contribuição ao triplo, e de 244\$80 no preço do telephone.

Para evitar quanto possivel o novo encargo postal, que podemos fazer?

Prescindir das assignaturas para França, Inglaterra, Brasil e Colonias? Mas estão cobradas desde janeiro, e não seria correcto, da nossa parte, suspender o serviço do jornal a quem pagou adiantado, embora reembolsando-se-lhe a parte em divida.

Cortar o grande numero de jornaes que enviamos em troca aos collegas estrangeiros. Mas n'este caso, ficamos isolados de toda a informação sobre o movimento mundial ferroviario; e não podemos limitar-nos a noticiar o que se passa restrictamente no nosso paiz.

A situação é desesperada, e como tal teremos que empregar todos os meios para encontrar um cinto de salvação sobre estas encapeladas ondas que ameaçam submergir-nos.

Mas abstraindo do que especialmente nos interessa, que detestavel exemplo — é o proprio Estado que o dá — para o augmento do custo da vida!

Pretende-se, no relatorio que precede o decreto, justificar os augmentos fundando-se em que as Convenções e Accordos do Congresso da União Postal Universal, assignadas em Madrid em 30 de novembro p. passado fixaram o padrão franco-ouro ou a sua equivalencia, para a applicação das taxas e liquidacões de contas entre os diversos paizes; que a moeda ouro só nos Estados Unidos circula, devendo-se, portanto, tomar o preço do franco-ouro n'esse paiz para, convertido á nossa moeda, se fixarem os preços dos serviços postaes; e finalmente que, d'esta forma, resulta que o franco ouro vale 2\$00 escudos, sendo ainda favor (art.º 3.º do decreto) fixal-o provisoriamente em 1\$20 esc.

Isto representa já uma ameaça de que qualquer dia, cada carta para o estrangeiro, passará a pagar 1\$00 esc. os postaes 60 centavos e um jornal 20 centavos, visto que a França, por exemplo, acaba de fixar em 0,50 centimos o porte da carta ordinaria, e o mais em proporção.

Tudo assim será, mas o que se vê, na pratica, é que os novos preços vão produzir os mais desastrosos effeitos.

O publico não lê o *Diario do Governo*; não comprehende, portanto, que haja razão para se elevarem as taxas postaes por uma forma tão extraordinaria, e não deixará de ver que uma carta, passando de pagar 75 reis a pagar 600, foi que o Governo multiplicou aquelle preço por 8; e n'um postal que pagava 30 reis, passando a pagar 360 foi multiplicada a taxa por 12.

Logo, fortalecidos, com este exemplo, de cima, não faltará quem queira applicar aos seus lucros, ou aos seus salarios, os mesmos multiplicadores. Onde iremos parar?!

Para a interesse do turismo, então, as novas tabellas são a pura fatalidade!

Qualquer viajante, ao chegar a um paiz estranho, tem que dirigir, a parentes e amigos que ficaram, dezenas de postaes illustrados.

A França já em vista d'aquellas Convenções, contentou-se em duplicar os portes; o postal para o es-

trangeiro custa, desde ha dias, 20 centimos. Nós não nos contentámos com pouco; taxamo-lo por 12 vezes o que era.

Que desagradavel surpresa será para um francez que chegue a Portugal — se acaso algum raro turista cá vier — e tendo escripto vinte postaes á familia e amigos, tenha que os portear com 7\$20 escudos que, ao cambio actual, mesmo beneficioso para o caso, lhe representa 9 a 10 francos, quando em sentido contrario sabe que só gastaria 4 francos!

As novas taxas vão ter o condão de reduzir consideravelmente o movimento postal com as Colonias e Estrangeiro, o que só redundará em prejuizos para o paiz, que assim mais isolado ficará nas suas relações internacionaes, e para o proprio correio que verá diminuir consideravelmente os seus rendimentos.

Porque muitissimas cartas vão deixar de ser expedidas; cada qual estudará o meio de reduzir o seu correio internacional ao minimo.

Unicamente lucrará com isso o pessoal dos correios que, nas novas tabellas achará motivo para exigir maiores ordenados (se não os exigiu já) e, por outro lado, terá o trabalho reduzido ao minimo. E' esse o *tertios gaudens* do novo decreto. Mais dinheiro e menos trabalho. Um ideal!

Conta-nos, em carta, o nosso sollicito correspondente de Paris, que na sua pequena aldeia natal, Freixeda do Torrão, se usava antigamente, quando o porte das cartas para o Brasil era 130 reis, juntarem-se 4 pessoas, e cada uma apresentava a sua carta para o parente que tinha no Rio de Janeiro. Trez d'ellas pagavam 35 reis cada, e a quarta fornecia o subscripto grande em que as quatro cartas iam, e era o seu parente que, lá no Rio, mandava as trez cartas a destino; por isso pagava só 25 reis. Como se vê era uma cooperativa postal organizada sobre todos os principios de justiça.

Estamos a ver que, d'esta vez, tambem se organizam cooperativas para expedir correio para o estrangeiro, passando a usar-se o antigo papel-paquete, para reduzir o peso da carta ao minimo, a fim de irem varias com um só porte. E' o meio de nos defendermos; meio legal e perfeitamente praticavel.

Da mesma forma que, para o serviço interno, dentro de Lisboa, desde que o correio quadruplicou o preço dos seus serviços, muitas casas estão usando o envio por proprio, que sae mais barato, é mais rápido, e mais seguro.

Postaes, a 6 centavos, simples bilhetes de cumprimentos, a 3 centavos (sendo seis vezes o que era) isso acabou-se. Nem os recebemos nem os expedimos; tanto mais que cartões e sobrescriptos estão carissimos; vae-se perdendo o costume.

O correio verá, no fim do anno, com a applicação das novas taxas, como elle conseguiu acabar com os bilhetes de boas festas, e pela quebra enorme de receitas, reconhecerá que esticou de mais a corda...



O Caminho de Ferro de Ambaca ao abandono

Em contrario de todos os planos e promessas de exploração colonial e de valorização dos riquissimos territorios que a nossa provincia de Angola comprehende, os governos continuam mostrando o desprezo e falta de cuidado costumados, no que respeita a assumptos de verdadeiro interesse colonial.

E' sabido que o caminho de ferro de Loanda a Melange é agente imprescindivel do desenvolvimento da região interna que liga com Loanda e consequen-

temente, do aumento de tráfico n'este porto, passagem obrigatória dos productos do interior. Inutilizada, portanto a sua acção, ou mesmo só irregularizada, immediatamente o porto se resente dessa deficiencia, pela falta de concorrência dos productos da região interna que, por seu lado, se vê forçada a paralizar a sua produção, impedida como fica de lhe dar sahida, por falta de comunicação com o porto de Loanda.

Pois, apezar d'esta grande importancia e dos enormes prejuizos que o mau estado da linha causa em toda a região, ella acha-se actualmente n'um estado verdadeiramente lastimoso que tem sido mais e mais aggravado desde que o governo tomou para si os encargos da exploração, anteriormente entregues a uma companhia particular.

A linha encontra-se completamente coberta de capim em grandes extensões, com as travessas apodrecidas, não substituidas, com as agulhas encravadas ou funcionando mal. As carruagens e vagões acham-se em estado semelhante, pois não só não são substituidos, como, andando continuamente ao serviço em más condições, nem chegam a dar entrada nas officinas de reparação o que ainda mais aggrava o seu mau estado.

De todo este abandonado conjunto resulta, naturalmente um serviço irregularissimo e deficiente, como seja a paragem ou volta para traz de comboios de passageiros por, em qualquer altura, não terem agua; a suspensão da marcha dos de mercadorias para alijar carga etc.

Evidentemente toda esta desorganização se tem feito sentir no trafego, que no anno passado diminuiu consideravelmente.

Assim o café que no anno de 1919, tinha sido exportado pelo porto de Angola na quantidade de 3.612.043 kilogrammas, apenas atingiu, em 1920, 1.976.147 kilogrammas. O oleo de palma, exportado em 1919 na totalidade de 2.070.740, baixou no anno seguinte para 825.120 kilogrammas.

E esta diminuição de exportação que n'estes artigos se fez sentir em tão assustadora proporção, como os numeros mostram, abrange tambem todos os outros productos, como o algodão, a cêra, o milho, o feijão, que quasi foram exportados em 1820, por menos de metade das totalidades sahidas em 1919.

E este prejuizo deve-se attribuir quasi exclusivamente á falta de meios de comunicação, visto que nem a produção diminuiu nem foi menor a affluencia de navios ao porto de Loanda, que viu largarem das suas aguas muitos que a ellas tinham vindo, sem levarem o que tinham vindo buscar.



Manual do viajante em Portugal

Depois de completamente esgotado este livro, cujos ultimos exemplares venderam os livreiros a 10\$00 escudos, e mais, e emquanto se não faz a 5.^a edição, cuja appareição ainda está demorada, por varias circunstancias importantes, conseguiu o editor, aproveitando folhas de sobras que tinha e reimprimindo o que faltava, completar 25 exemplares dos quaes um resto está á venda unicamente n'esta Redacção onde pode ser pedido, ao preço de 10\$00 escudos preço que não parecerá extraordinario desde que se saiba que só a cartonagem, que antigamente era feita, n'uma das principais officinas de Lisboa, por 12 centavos, custa agora, n'uma casa mais modesta, 3\$50 escudos.

Esgotados estes, não haverá outros antes da futura edição cujo preço não poderá, talvez, ser muito inferior a este, visto o elevado custo do material e mão d'obra.

Receitas dos Caminhos de Ferro

Os nossos leitores, antigos, terão notado que, ha tempo, suprimimos a tabella que, desde a fundação desta Gazeta, publicavamos, das receitas approxima-tivas das linhas portuguezas e estrangeiras.

A origem desta supressão é o facto das direcções das linhas portuguezas terem resolvido só dar a pu-blico a nota do producto das suas receitas definitivas, e como o apuramento d'estas leva alguns meses, resulta que só poderíamos publicar essas tabellas com grande atraso, tornando-se, assim, de muito pouco interesse.

Como exemplo citaremos que, só no *Diario do Governo* de 13 do corrente appareceram as receitas dos Caminhos de ferro do Estado alcançando só até 30 de Setembro do anno findo, isto é, 6 meses de atraso.

As receitas definitivas n'esse mez foram:

No Sul e Sueste	1:052.517\$09
Minho e Douro	911.055\$65
Total	1:963.584\$74

e não nos diz, a nota publicada, qual o total desde 1 de janeiro, e tão sómente desde 1 de julho (começo do anno economico) que foi:

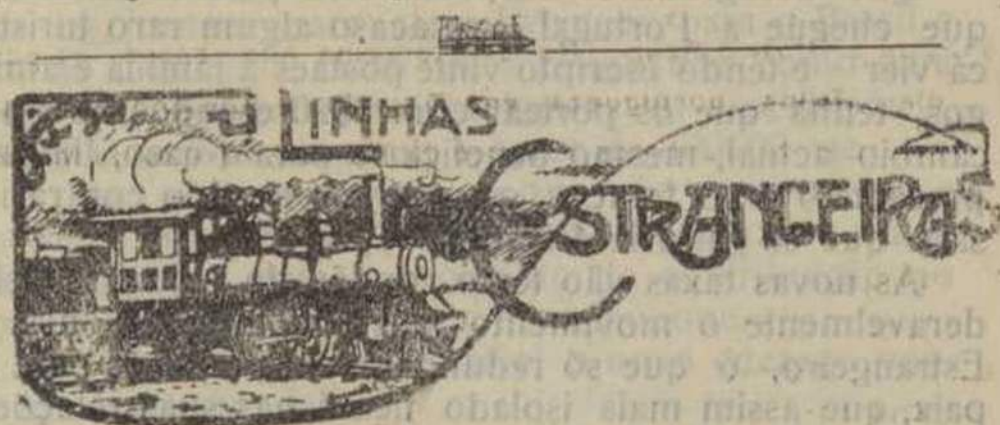
Sul e Sueste	2:876.441\$65
Minho e Douro	2:546.085\$67
Total	5:422.526\$32

Vamos, todavia deligenciar, junto de cada uma das Direcções, obter os esclarecimentos necessarios para voltar a publicar essa tabella, como o fazem as revis-tas similares estrangeiras e sempre aqui o fizemos, durante cerca de 33 annos de publicação da nossa folha.

A publicidade do rendimento das linhas ferreas, como a dos productos da venda de tabacos, servem lá fóra, de bussola para a valorização dos respectivos titulos nos mercados de fundos. Entre nós, teem aquel-las menor interesse porque os fundos dos caminhos de ferro não são objecto de grande movimento nas Bolsas.

Todavia, repetimos, para não faltar aos costumes

e mesmo para publicar o que se refere ás linhas hes-panholas, de que muito regularmente recebemos os boletins de receitas, vamos tratar de restabelecer a publicação d'essa secção.



Hespanha

Ramal Candas-Avilez—Estão-se fazendo com gran-de actividade os trabalhos de prolongamento do ramal Candas-Avilez. Como não ha grandes declives será possivel uma velocidade minima de 50 kilometros á hora. Como a linha de Candas a Gijon se acha, ha tem-po já, em exploração, resultará entre Avilez e Gijon um precurso de 28 kilometros.

A tracção será electrica e as machinas, de 16^m de comprimento e 30 toneladas de peso, poderão desen-volver um força de 300 cavalos. Nestas condições e visto tratar-se de uma linha de esmerada construc-ção, o trajecto poderá fazer-se com toda a commodi-dade.

Brazil

Linha de Cuyabá a Aguas Claras—Formou-se já uma grande Companhia, com um capital total de con-tos 100 000 para a construcção d'uma linha ferrea en-tre Cuyabá e Aguas Claras, cujos trabalhos serão ini-ciados no proximo mez de maio.

Linha de Itatinga a Cananéa— Está-se formando nos Estados Unidos uma poderosa companhia que pro-cederá á ligação por caminho de ferro entre a cidade de Itatinga e o porto de Cananéa, o que encurtará em mais de 100 kilometros as communicações de Botuca-tú com o mar. A companhia procederá tambem á construcção do porto de Cananéa, que terá um gran-de pontilhão, avançando pelo mar dentro, destinado a atracar os navios.



VIAGENS E TRANSPORTES

Expresso Lisboa-Medina

Segundo as informações que temos vão em bom caminho as negociações encetadas ha tempo pelas Companhias dos Caminhos de Ferro Portuguezes e da Beira Alta com as Companhias hespanholas de Sala-manca á Fronteira de Portugal e de Medina a Sala-manca para o estabelecimento de um comboio rapido de Lisboa a Medina.

Espera-se que em breve seja uma realidade esse comboio, o qual se destina a supprir em parte o Sud-Express para as relações com França.

Assim esse comboio transbordará em Medina os passageiros destinados a França para o comboio ra-pido Madrid-Irun, e n'esta ultima para o rapido para Paris.

Não conhecemos por emquanto detalhes sobre esta tão importante medida, de que já a *Gazeta* se tem occupado, e estamos certos que á organização do

horario presidirá o melhor criterio de forma a que as companhias portuguezas que tanto teem trabalhado para levar a cabo o estabelecimento d'este comboio, só merecerão os mais justos louvores.

Passageiros entre Caldas e Alfarellos e entre Entroncamento e Badajoz

Os comboios 2551 e 2552 que, como informámos no nosso ultimo numero, passaram a fazer serviço de passageiros de 2.^a classe desde 25 de março entre Cal-das e Alfarellos, começaram no dia 5 do corrente a fazer tambem serviço de 1.^a e 3.^a classes, limitado a uma carruagem mixta.

Tambem desde o dia 5 d'este mez os comboios n.^{os} 2301 e 2302 que circulam entre Entroncamento o Ba-dajoz passaram a fazer serviço de passageiros de 2.^a classe em todo o trajecto, limitado a uma carrua-gem.

Carta de Paris

XXI

Viagem à «Côte d'Azur» Paris a Marselha, nove expressos por dia. Telha portugueza em Marselha — Um enorme passeio por 40 centimos — Vasco da Gama e Fernão de Magalhães.

Desde ha muito que eu tinha phantasiado uma viagem a *Côte d'Azur*. Motivos de ordem varia me tinham impedido de a fazer, e um d'elles, talvez o mais importante, era o magnifico tempo que, desde começos de fevereiro, tem feito em Paris, que não fazia apeteecer viajar para regiões mais amenas. O inverno já este anno tinha sido dôce, apenas em novembro tinham cahido umas amostras de neve, até que em começos de fevereiro um lindo sol, constante veio aquecer Paris, como ha muitos annos não acontecia.

Resolvida a viagem, consultamos o horario e ficamos embaraçados na escolha do comboio, pois nada menos de nove expressos circulam entre Paris e Marselha, primeira detenção prevista na jornada. Ali ha comboios para todos os gostos e para todas as algibeiras, mas um velho habito, de viajar de dia e dormir a noite nos hotéis, levou-nos a preferir o excellente rapido das 8 horas que chega a Marselha ás 21-40.

E' este mesmo o melhor comboio do P. L. M., pois fez o percurso em menos tempo que os rapidos de luxo da *Côte d'Azur*. Sem dificuldade obtive lugar, e a viagem fez-se sempre á tabela, apesar da carga do comboio ser a maxima, nada menos de 12 grandes carruagens de quatro eixos.

A paisagem até Lyon é triste e banal, e só passa-da Valencia é que ella se modifica pelo aspecto, ás vezes bucolico do Rhodano, e p las cidades um tanto peninsulares que se nos deparam no caminho. E até aqui se nota uma coisa curiosa. Nós em Portugal, um dia fartos de tradição e avidos de estrangeirismo, rompenos com a velha telha nacional, que cobria as nossas casas, e adoptamos a de Marselha que tão pouco se quadra ás nossas construcções.

Pois bem, eu pensava que na região marselhesa só havia a telha que entre nós tem o seu nome; mas agora tive o desengano, pois todo o casario é coberto á velha maneira portugueza, sendo raro o telhado marselhez!

Marselha disputa hoje, com Lyon, o titulo de segunda cidade da França, pois a população de ambas andava no ultimo senso, por 550.000 habitantes. Marselha arroga-se com a importancia do seu admiravel porto de mar, e Lyon com as suas grandes fabricas de sedas e outros tecidos. Marselha tem tradições com merciaes importantes, Lyon da mesma maneira tem uma larga folha de serviços prestados á civilização franceza.

Acaba de se fazer em França um novo senso da população e os marselhezes, com o animo da seu entusiasmo esperam esmagar os seus rivaes com o resultado. Mas a avaliar pelas estatisticas provisórias de algumas regiões, a população franceza continua pavorosamente a descer, como nos departamentos de Creuse, cuja diminuição em relação a 1911 é de 47.590 almas, na de Indre, de 29.346, no do Loire inferior, de 21.744 etc.

Não é, porem, natural que Marselha cante victoria, da sua rival, pois os resultados obtidos dão-lhe

600.000 habitantes ou seja apenas mais 50.000 que ha 10 annos.

Dará Lyon, *deficit*? Veremos.

A proposito devemos dizer que os resultados até agora, trazem apavorados os economistas francezes que veem afundar o paiz com a sua despolação.

Tinha destinado dois dias para Marselha, e logo na primeira manhã em que atirei os passos para a Canebière, vi que se elles não eram demais eram pelo menos sufficientes.

Marselha pouco tem que ver, no entanto uma manhã consagrada ao cais não é demasiado, porque o aspecto maravilhoso do porto artificial, com a sua immensa esplanada do lado do mar, são motivos sufficientes para se gastarem quatro a cinco horas.

Ali se encontram navios de todas as precedencias e de todas as nacionalidades; lá encontrámos o nosso paquete *Lourenço Marques*, vindo d'Africa Oriental, abarrotado de carga e de passageiros.

A parte da tarde pode consagrar-se á subida a N. S. da Guarda, d'onde se descobre um panorama maravilhoso, sobre a cidade, derramada a seus pés e sobre o mar azul, que se avista numa grande extensão.

Outro passeio interessante é o do Prado, que se faz por um carro electrico que sae da Canebière, tornejando o monte de N. S. da Guarda, indo pela costa maritima, e voltando pelo bairro novo do Prado, sempre com aspectos interessantes, e todo este passeio em que se gastam 1 hora e 20 minutos custa 40 centimos.

A viação electrica de Marselha, como, de resto, de todas as cidades francesas, alterou os seus preços entre 100 e 150 %, o que equivale a dizer que o augmento não se fez sentir na população.

A parte central da cidade tem de notavel apenas o *Palais de Longchamps*, edificio notavel pela admiravel beleza das suas linhas, e pelo seu rico museu de pintura, onde se encontram telas de grande valor; e a cathedral nova, grandiosa e elegante, dominando a cidade, é um bello edificio em estylo bysantino, e cujas naves interiores, despidas de decorações, são d'uma severa simplicidade.

O Palacio da Bolsa, tambem de construção moderna, domina, pelas suas linhas elegantes, a famosa rua Canebière, e tem para nossa satisfação, no alto da fachada, oito medalhões com o nome de navegadores, dois dos quais portuguezes, Vasco da Gama e Fernão de Magalhães.

Os outros seis são. Colombo, Americo Vespuccio, Cook, o holandez Tasman, e os navegadores francezes Lapérouse e Durville.

Estes dois, é claro, fazendo as honras da casa, visto as suas façanhas não hobrearem, nem por favor, com os quatro primeiros gigantes do mar.

Em Marselha nota-se tambem a vaga da *baixa* nos hotéis, baixa de clientes é claro, porque a gente hoteleira tem este criterio: antes levavam cáro porque os viajantes eram muitos e não olhavam a preços, agora não baixam o preço porque os viajantes são poucos e se o fizessem os lucros sofreriam ainda maior corte.

No entanto o meu processo, aliaz de muita gente, de abanar a cabeça quando nos dizem o preço do quarto, deu em Marselha excelente resultado, e d'essa maneira obtive no grande Hotel de la Poste um razoavel quarto por cinco francos!

A epoca agora é assim.

Guerra Maio

A electrificação na Allemanha

Antes de iniciar os trabalhos de electrificação das suas linhas mais importantes a Allemanha estudou as vantagens economicas que d'ahi poderiam vir e o systema de corrente a adoptar.

No segundo ponto acharam-se os especialistas brevemente de accordo optando pela corrente monophásica, com uma tensão de 15.000 volts e 16.666 períodos por segundo.

O calculo de economia do serviço electrico em relação ao da tracção a vapor, tem de ser feito tomando em consideração as possibilidades de utilizar as energias disponiveis com o maximo de economia que fôr possível attingir.

Ora como as forças hydraulicas da Allemanha são escassas, vêem-se forçados a queimar com o maximo aproveitamento os combustiveis de que dispõem, ainda que as despesas de instalação e funcionamento sejam elevadas.

Nestas condições, é facil de verificar que a tracção electrica é preferivel á tracção a vapor, pois que, nas fabricas geradoras de electricidade para serviços ferroviarios, podem ser aproveitados quasi totalmente todos os combustiveis ainda mesmo os de infima qualidade, ao passo que na locomotiva a vapor o desperdicio de combustivel é permanente e intenso, porque alem da combustão incompleta, o fumo que se espalha pela athmosphera contem muitos elementos de combustão, ainda aproveitaveis.

As condições que da guerra advieram para a industria carbonifera allemã, principalmente caracterizadas por uma grande incertesa no que respeita á riquissima bacia do Rhur, agora occupada militarmente pelos alliados, fez, naturalmente, convergir as atenções sobre o aproveitamento de combustiveis de qualidades inferiores como sejam: as linhites, turfas, carvões schistosos etc., Ora a combustão d'estes elementos sob a caldeira da locomotiva, se não impossivel, seria, certamente, muito difficil e pouco proveitosa.

Evidentemente que o consumo de combustiveis nas fabricas geradoras será muito grande, chegando a preocupar mais as despesas com a obtenção d'esses materiaes do que as de instalação. Assim, a gazeificação do carvão é tida como uma das formas que permitirão obter energia electrica n'uma relativa modicidade de custo.

O fim da gazeificação do carvão é o aproveitamento total deste material pela sua transformação completa em gaz, adoptando um processo em que todos os productos secundários eliminados são aproveitados.

Se fôr queimada uma tonelada de linhite na fornalha de uma instalação de turbinas a vapor, só serão obtidos 385 kilowats-hora, enquanto que se fôr gazeificada previamente e o gaz produzido queimado em machinas apropriadas, se poderão obter 498 kilowats, alem de 35 kilogramas de alcatrão e 10 kilogramas de sulfato de amonio.

O gaz pode ser aproveitado no aquecimento de caldeiras ou em motores a gaz, conforme as circunstancias, principalmente no que se refere ás despesas de exploração; o motor a gaz trabalha mais economicamente, mas, por outro lado, as turbinas a vapor exigem menores despesas de instalação e são capazes de fornecer, por unidade, uma potencia quasi illimitada.

Para se fazer uma ideia da importancia que tem para a Allemanha a gazeificação dos combustiveis consumidos em todas as suas linhas ferreas, basta considerar que esse serviço utilizava, antes da guerra, 11 % da sua producção total de carvão e que, pela gazeificação dos combustiveis poderão economizar-se

cerca de 45 % se apenas se continuar empregando hulha de boa qualidade, economia que se tornará ainda mais notavel, se fôr determinado o aproveitamento dos combustiveis de qualidade inferior, que anteriormente a 1914 quasi nunca eram utilizados.

Acham-se já projectadas duas fabricas geradoras de electricidade por meio da gazeificação, para funcionamento das linhas ferreas berlinenses, nas quais a carga constante será produzida por motores a gaz, sendo a carga maxima completada, em parte, por turbinas a vapor alimentadas por caldeiras aquecidas a gaz.

Estas duas fábricas formarão o centro de uma rede de caminhos de ferro electrificados, em torno de Berlim, devendo em seguida estender-se nas direcções Leste e Oeste, afim de aproveitar os jazigos de linhite e turfa existentes nessas regiões.



Os Caminhos de Ferro allemães depois da revolução

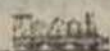
A primeira manifestação dos revolucionarios do novo regimen nos caminhos de ferro, foi a sua aquisição pelo governo central, medida prevista até na constituição.

Anteriormente á guerra e á revolução, os caminhos de ferro allemães, apesar de sobrecarregados com um alto coeficiente de exploração, possuíam um serviço regular, em que se fazia sentir beneficemente a disciplina militar, em que mais ou menos, todos os allemães tinham sido educados.

Desde que a revolução triunfou, as coisas mudaram por completo de aspecto, passando as linhas ferreas, que anteriormente constituíam, para os governos regionaes que as possuíam, uma industria destinada a sustentar o orçamento, a serem, sob a administração *sozialdemokrate*, um campo de experiencia social, destinado a ampliar certas theorias ou a satisfazer certas reivindicações.

Claro que o orçamento foi o primeiro a resentir-se d'esta mudança. O deficit da exploração que, quando o *Reich* negociou a compra das linhas ferreas, foi calculado pelo ministro das finanças em 7 milhões de marcos annuaes, subiu imediatamente para 11 milhões, em consequencia dos enormes augmentos de salarios que operarios reclamaram. Simultaneamente appareceu um novo genero de reclamações: o pedido formulado ao governo pelos cinco principaes sindicatos ferro-viários, de que as nomeações para os postos superiores fossem previamente levadas á approvação dos representantes dos operários e o de que aos secretários dos syndicatos fossem concedidos lugares na administração.

O que seria a transformação dos caminhos de ferro *nacionalizados*, em propriedade particular do pessoal. Como se vê são d'um desinteresse absoluto estes cavalheiros *nacionalizadores*.



A duração da construcção de locomotivas nos Estados-Unidos

Os Estados Unidos teem conseguido, nos ultimos annos, completar a construcção das locomotivas encomendadas em periodos de notavel rapidez de que achamos curioso mostrar alguns aos nossos leitores.

Em março do anno passado, foram encomendadas a varias casas americanas, pelo governo belga, 300 machinas, sendo contractada a construcção de outras 200

em Inglaterra. Pois uma das casas adjudicatarias, a quem tinham ficado confiadas 75, deu-as todas promptas a 27 de junho, ao passo que as primeiras entregues pelas casas inglezas só o foram cinco mezes depois. E' mesmo curioso notar que grande parte das peças das locomotivas inglezas, como cilindros e outras, eram de procedencia norte-americana.

Um pedido de 25 locomotivas de 125 toneladas feito pelo governo romaino em abril de 1920 estava completamente satisfeito em fins de julho.

A ordem de encomenda de 2 locomotivas de tipo *Mogul*, classe 2-6-0, passada em maio de 1920 pela *Sociedad General Azucarera de España*, encontrava-se de todo satisfeita em 28 do julho. Duas outras locomotivas fabricadas para a *Agricola Industrial Navarra*, foram-no em cinco semanas de trabalho. Em 45 dias uteis concluíram-se 10 machinas para a *Minero Siderúrgica de Ponferrada*.

Com data de 26 de janeiro de 1920 tomou uma casa americana o encargo de fornecimento de 9 locomotivas do tipo *Consolidation*, pesando aproximadamente 110 toneladas cada uma, a primeira das quais estava por completo prompta em 17 de fevereiro seguinte, tendo já todas sahido da fabrica poucos dias depois, em 23.

Isto nos diz um jornal americano, dos qual o transcrevemos com todas as reservas com que se devem acolher estas neticias á americana.



Estatística do Sul e Sueste

Acabamos de receber, em esmerada edição da Imprensa dos Caminhos de ferro do Estado, a Estatística do Sul e Sueste respeitante ao exercicio de 1918.

Deixando para mais minuciosa análise, que d'estas estatisticas costuma fazer todos os annos o nosso Redactor Principal, aos numerosos e interessantes esclarecimentos que este excellente trabalho do intelligente e competentissimo Chefe do Serviço de Fiscalização e Estatística, Sr. Vasconcellos Porto, nos fornece, não nos furtamos a transcrever as breves e elucidativas palavras em que o Snr. Porto compendia e explica os resultados do exercicio, da seguinte forma:

«A receita geral de exploração foi:

Em 1918...	5:067.683\$90
" 1917...	3:579.819\$78

A mais em 1918. 1:487.864\$42

Descriminando as receitas, temos:

	Em 1918	Em 1917	A mais em 1918
Passageiros	1.439.963\$98	1.162.610\$03	277.353\$95
Grande velocidade	1.109.997\$23	532.774\$90	587.222\$33
Pequena velocidade	2.517.722\$69	1.894.434\$85	623.287\$84
Total...	5.067.683\$90	3.579.819\$78	1.487.864\$12

Representa o augmento em 1918, 41 % da receita de 1917.

Em 1 de Maio de 1918 foi publicada uma nova Tarifa Geral, que abrangia tambem as tarifas especiais até então em vigor e que representa um acrescimo médio de 40 %, sobre a sobretaxa imposta em 1917.

Houve, porém, augmento de tráfego o que prova que não foi unicamente devido ao accrescimento de tarifas que a receita subiu.

PASSAGEIROS

O número de passageiros que transitaram foi, segundo os resumos gerais:

	Em 1918	Em 1917	A mais em 1918
1.ª classe.....	59.207	55.547	3.660
2.ª "	238.660	223.523	15.137
3.ª "	913.317	876.472	36.835
Total.....	1.211.174	1.155.542	55.632

Baixou, contudo, muito em 1918 a venda de meios bilhetes e dos especiais (ida) como se vê pelos quadros abaixo:

MEIOS BILHETES

	Em 1918	Em 1917	A mais em 1918	A mais em 1917
1.ª classe.....	20.947	25.272	—	4.325
2.ª "	43.160	35.103	8.057	—
3.ª "	90.292	108.819	—	18.527
Total .	154.399	169.194	8.057	22.852

BILHETES ESPECIAIS DE IDA

	Em 1918	Em 1917	A mais em 1917
1.ª classe.....	1.213	1.250	37
2.ª "	17.632	20.207	2.575
3.ª "	72.184	117.773	45.589
Total.....	91.029	139.230	48.201

Foi quasi nullo o movimento de festas em 1918 como se depreende do quadro abaixo:

BILHETES ESPECIAIS DE IDA E VOLTA

	Em 1918	Em 1917	A mais em 1917
1.ª classe.....	—	406	406
2.ª "	551	6.068	5.517
3.ª "	6.913	23.280	16.367
Total.....	7.464	29.754	22.290

A receita média por passageiro e kilómetro, foi:

Em 1918.....	\$01,6
" 1917.....	\$01,2
A mais em 1918.....	\$00,4

GRANDE VELOCIDADE

A tonelagem expedida foi:

Em 1918.....	52.927 ton.
" 1917.....	43.881 "
A mais em 1918.	9.046 "

Houve acrescimo de tonelagem tanto nos comestiveis, como na mercadoria diversa, o que explica juntamente com o augmento de tarifas a duplicação da importancia cobrada em 1918, comparada com a de 1917.

A receita bruta por tonelada e kilómetro, foi:

Em 1918.....	\$12,9
" 1917.....	\$07,9
A mais em 1918.....	\$05

PEQUENA VELOCIDADE

O peso transportado foi:

em 1918.....	522.453 ton.
" 1917.....	624.393 "
A mais em 1917.....	101.940 "

A baixa de tonelagem é não só devida a ser transportada em grande velocidade muita mercadoria, que costumava ser expedida em pequena velocidade, preferindo uma maior despesa á demora, como ao mau anno agricola, que se fez sentir em todos os seus productos e industrias annexas. Foi tambem muito importante o deccrescimo na expedição do minério.

Do quadro comparativo abaixo, se vê:

	1918	1917	A mais em 1917
Azeite.....	10.956 ton.	12.136 ton.	1.180 ton.
Adubos.....	42.709 "	49.143 "	6.434 "
Cereais.....	32.524 "	34.873 "	2.349 "
Fructas.....	22.658 "	28.457 "	5.799 "
Cortiça.....	26.121 "	31.101 "	4.980 "
Minéreos.	10.017 "	39.932 "	29.915 "
Gado suino....	62.156 cab.	99.689 cab.	37.533 cab.

A receita bruta média por tonelada e kilómetro foi:

Em 1918.....	\$03,28
" 1917.....	\$02,01
A mais em 1918.....	\$01,27

Experiencias de locomotivas electricas triphasicas

Com uns resultados excelentes, realizaram-se em Italia as primeiras experiencias de 6 locomotivas electricas triphasicas tipo 4-6-4, encomendadas em 1914 pelos caminhos de ferro Italianos do Estado á casa milaneza *Costruzioni Meccaniche di Saronno* e cujo material electrico foi fornecido pela *Oerlikon Works Company*.

As carateristicas d'estas machinas são: comprimento total de 13,^m 370; 6 pares de rodas conjugadas com o diametro de 1,^m 630 e rodas em *bogie* de 9,^m 960; 10,^m 600 de comprimento de base sobre as rodas mas sómente 3,^m 600 de base rigida, o que lhes permite fazer as curvas em grande velocidade; 92 toneladas de peso total das quaes 42,7 cabem ao material electrico.

As experiencias officiaes incidiram primeiro sobre a potencia motora, consistindo em pôr em marcha uma locomotiva e faze-la andar com uma velocidade de 75 kilometros por hora, num declive de 1/6 2,5 e com uma carga util de 270 toneladas, velocidade que ella deveria attingir num maximo de 500 segundos, o que corresponderia a uma acceleração de 0,^m 042 por segundo, mas a que chegou apenas em 322 segundos, o que representa uma acceleração de 0,^m 065.

As experiencias de duração foram realizadas em seis viagens de ida e volta entre Genova e Savona, nas quaes a distancia de 516 kilometros foi percorrida, com uma carga de 407 toneladas, em vinte e duas horas tendo variado a velocidade entre 37,5 e 75.

Posteriormente a estas experiencias cujos resultados foram deveras agradaveis e satisfatórios, procedeu-se tambem a umas outras com um único ventilador refrigerante, tendo sido posto em marcha, n'essas condições, um trem de 322 toneladas que alcançou num declive de 1/83,5 uma velocidade de 50 kiloemtros á hora.

Combustivel sem fumo

Ha já algum tempo que se inventou na America do Norte um combustivel sem fumo, designado em inglez por *carbocoal*, o qual é obtido pela carbonização da hulha, pulverizada á temperatura de cerca de 480 centigrados. A hulha pulverizada é colocada em retortas horisontaes cylindricas de 6^m de comprimento por 2 de diametro, onde, durante a carbonização, é constantemente revolvida por uma serie de palhetas rotativas, montadas em eixos que vão dum extremo ao outro da retorta.

Este processo produz duas vezes mais alcatrão do que os processos ordinarios, sendo porem o semicoque que se obtem, macio e quebradiço.

E' este producto que se pulveriza, e se reduz a pães misturado com breu, os quaes se calcinam durante umas 6 horas, o que os faz endurecer, constituindo então o *carbocoal* que arde sem fumo.

do se annunciou, estavam sendo elaboradas pelo sr. Antonio Maria da Silva Assim se vai passando o tempo, assim vão cahindo uns após outros os ministerios, e nunca se chega a ter uma nova legislação que tenda a pôr em ordem o Thesouro e o Orçamento. Não vemos factos nenhuns que justifiquem a menor mudança na opinião que sempre temos sustentado de que é absolutamente impossivel com ministerio sahidos dos grupos parlamentares e politicos actuaes fazer executar as reformas impostas pela situação gravissima do paiz.

Devez em quando apparecem vozes a dizer que os males estão muito longe de ser formidaveis e que necessariamente nos vamos levantar depressa, pela grandeza dos recursos naturaes que possuímos. E' verdade que os temos, felizmente. Mas é evidentissimo tambem que os não aproveitamos, que vamos vivendo miseravelmente á custa dos capitaes preexistentes e dos saques sobre o futuro, produzindo-se agricolamente cada vez menos o que hoje constitui, mais do que nunca, uma anomalia terrivel. Estamos a afundar-nos sempre, e cada vez com mais intensidade, como é próprio das crises abandonadas ás suas tendencias funestas.

O cambio de Londres continua a oscillar entre os 5 e os 6 pontos, sendo inevitavel que venha abaixo dos 5 novamente, e não se sabe até onde. Porquê? Porque apesar de diminuir a nossa importação, com muitos inconvenientes, a que não podemos fugir a exportação tambem vae decrescendo sempre, e a nossa produção de subsistencias, como acabamos de dizer, é cada vez menor. Este desequilibrio, ou antes esta miseria, é a causa economica fundamental da desvarolização internacional da nossa moeda. A outra de ordem financeira, que está na mesma altitude é a emissão de notas a jacto continuo para as despesas deficitarias do Estado e para as especulações das praças, a mais de 20.000 contos por mez em media. Os balancetes do Banco de Portugal continuam a vir a'razados, systematicamente, para se conhecer o mais tarde possivel a verdadeira situação e se ir assim tentando colher das mystificações algumas vantagens. Mas é positivo que estão quasi exgotados os creditos fiduciarios de mais 200.000 contos que o parlamento concedeu no fim de 1920. Já se falla em autorizações para os alargar outra vez em mais outras centenas de milhares de contos. Lá chegaremos inevitavelmente pelos actuaes caminhos. Uma das propostas do sr. ministro das finanças deve ter esse objectivo. E para onde querem que vá o o cambio?

N'este regime de illusões e desorganização em que, vivemos, appareceu na imprensa o boato de que os banqueiros do praça, de acordo com o Governo, trabalham para conseguir no estrangeiro uma operação financeira importante, por meio da qual o Estado obteria ouro a 10 % para as suas necessidades externas de modo que não teria de concorrer á compra de cambiais. O valor da nossa moeda melhoraria, portanto, segundo a informação.

Dinheiro a 10 % para impedir que se vá comprar cambiais para o Thesouro na praça! Quanto tempo duraria assim a melhoria cambial, supondo que viesse? Nem mesmo acreditamos que elle pudesse ser importante. O fim da operação e os encargos della não justificariam esperanças de uma situação economica e financeira que pezasse consideravelmente no valor internacional do escudo, pois de curtissimo intervallo as circunstancias seriam mais adversas, porque o emprestimo viria trazer mais exigencias ao Thesouro.

O sr. dr. Affonso Costa, ao proceder-se á collocação dos restos dos dois soldados desconhecidos no mosteiro da Batalha, fez lá um discurso a respeito da nossa entrada na guerra. Do extracto publicado no *Diario de Noticias* trasladamos o trecho seguinte:

"As nossas dores e as nossas dificuldades não resultaram de termos participado na guerra, e muito menos de termos participado na guerra da Europa, mas, pelo contrario, sendo devidas á guerra geral, ficaram por esse facto, em que devemos encontrar uma base de ressurgimento, alem da qu tativa compensação material. Por ter havido uma guerra tremenda na Europa, sim, é que a vida se tornou mais cara, as despesas augmentaram as subvenções sobrecarregaram os orçamentos; mas isso não se deu só nos países que se bateram. A guerra trouxe-nos, ao contrario, o respeito e a admiração dos outros povos, como o demonstram as altas representações das grandes potencias, n'esta consagração aos Soldados Desconhecidos; a segurança do nosso patrimonio colonial que antes de nella participarmos, corria grande risco, e que se perderia inteiramente se nella não collaborasse nos utilmente, apparecendo na Flandes, onde a guerra era mais ardente; o alargamento da nossa marinha colonial pela incorporação dos navios allemães que só de fretes (quanto á parte arrendavel ao Governoinglez e não a qualquer entidade) produziram mais de 4 milhões de libras, a que ha juntar uma importante somma de segnos que o governo inglez ainda tem que dar ao nosso governo; o producto da liquidación de todos os bens allemães e dos pertencentes aos outros ex-inimigos, como começo do pagamento das reclamações por actos anteriores á declaração da guerra, nos termos do § 4 annexo ao art. 298 do tratado de Versaillies; 0,75 % da metade do que pagarem os allemães e mais 0,75 % do que pagarem os outros ex-inimigos.

"Sobre esta questão, devo dizer, como signatario do accordo de



BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 13 de Abril de 1921

Ao começarmos a escrever este boletim, não foram ainda apresentadas ao parlamento as propostas financeiras, que segun-

Q. J.

	EM 15 DE ABRIL		EM 31 DE MARÇO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	5 ³ / ₈	5 ¹ / ₄	5 ⁵ / ₁₆	5 ³ / ₁₆
" 90 d.v.	5 ⁵ / ₈	—	5 ⁷ / ₁₆	—
Paris cheque	812	832	800	825
Madrid cheque	1590	1628	1600	1650
Allemanha cheque	180	181	181	191
Amsterdam cheque	3959	4053	3950	4100
New York cheque	11441	11714	11400	11750
Italia cheque	552	570	475	490
Suissa "	1975	2022	1980	2050
Libras.	52500	55500	55500	56500

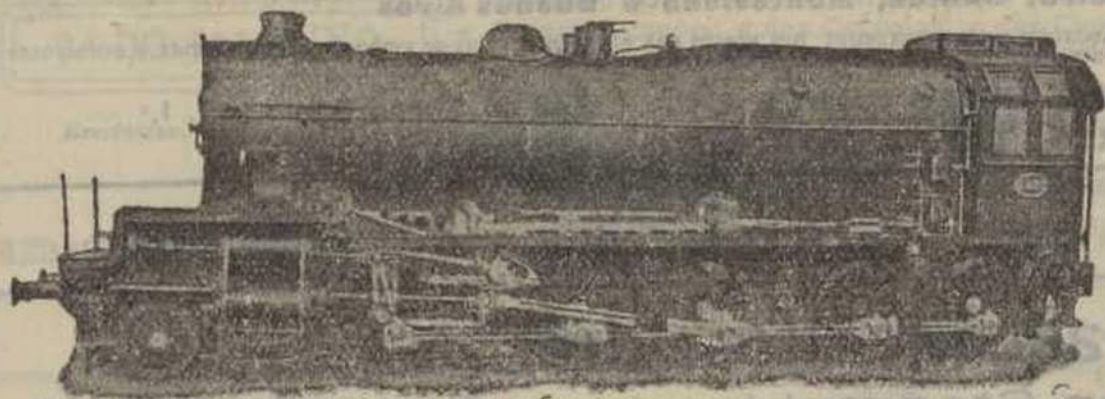
Ultima cotação	Bolsas e titulos	1	4	5	6	7	8	11	12	13	14	15
	Fundos do Estado:											
43,50	Interna 3 % coupon.....	43,40	—	43,50	—	—	—	—	43,40	43,40	—	—
43,50	" " assentamento.....	43,50	43,30	43,55	43,50	43,60	—	43,50	43,40	43,40	—	43,40
12\$00	" 3 % 1905.....	12\$00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22\$00	" 4 % 1888.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
50\$00	" 4 % 1890.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
57\$00	" 4 1/2 % 1888/89 assent....	—	—	—	—	—	56\$00	55\$00	—	—	—	—
55\$00	" 4 1/2 % 1888/89 coupon...	—	—	54\$00	—	—	—	—	—	—	54\$00	—
81\$00	" 4 1/2 % 1905.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
71\$50	" 5 % 1909.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	72\$00	72\$00
198\$00	" 4 1/2 % 1912 ouro.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
69\$50	" 5 % 1917.....	—	68\$00	68\$00	—	—	—	68\$00	68\$00	68\$00	—	—
183\$00	Externa 1.ª serie.....	183\$50	184\$00	183\$50	183\$50	183\$50	183\$50	183\$50	183\$00	183\$00	183\$00	183\$00
163\$00	" 2.ª serie.....	165\$00	—	—	—	—	—	—	—	170\$00	—	—
183\$00	" 3.ª serie.....	183\$50	183\$00	183\$50	—	183\$50	183\$50	183\$50	183\$00	183\$00	183\$00	183\$00
160\$50	Obrig. da Provincia de Angola..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
140\$00	" " Comp. Tabacos de 189.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Ações dos Bancos e Comp.											
402\$00	Banco de Portugal.....	—	—	405\$00	405\$00	410\$00	—	—	426\$00	426\$00	429\$00	432\$00
256\$00	" Nac. Ultramarino, coup.	257\$00	252\$00	252\$00	252\$50	—	—	—	254\$50	254\$50	255\$00	256\$00
235\$00	" " " ass..	—	238\$00	238\$00	—	—	—	—	—	—	236\$00	—
122\$50	" Portuguez e Brasileiro ..	122\$50	—	122\$00	122\$00	123\$50	124\$50	124\$00	124\$00	126\$00	125\$70	125\$50
264\$00	" Commercial de Lisboa..	261\$00	262\$50	262\$50	262\$50	265\$00	265\$50	264\$00	265\$00	266\$00	255\$00	267\$00
280\$00	" Lisboa & Açores.....	—	—	—	—	—	280\$00	280\$00	280\$00	—	—	280\$00
91\$50	" Economia Portuguesa...	—	91\$00	90\$00	90\$00	89\$50	90\$00	91\$00	91\$50	92\$00	92\$00	92\$10
72\$00	" Commercial do Porto...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
39\$50	Companhia do Credito Predial..	—	—	—	—	—	—	37\$50	—	—	37\$50	37\$50
30\$00	" Gaz e Electricidade	30\$00	—	28\$50	—	—	—	—	—	—	—	—
64\$80	" das Aguas	64\$80	—	—	—	—	—	—	—	63\$00	—	—
225\$00	" Ilha do Principe...	223\$00	222\$50	223\$00	—	—	218\$00	219\$00	220\$00	—	222\$00	219\$50
53\$50	" Colonial do Buzi..	53\$30	52\$30	53\$20	53\$20	53\$50	55\$00	56\$00	56\$00	54\$90	54\$30	53\$90
111\$00	" Indust. Port. e Col.	110\$00	111\$40	111\$20	111\$20	114\$50	114\$50	106\$00	106\$50	107\$00	108\$00	108\$50
85\$50	" Phosphoros, coup..	—	—	—	80\$00	—	—	80\$50	—	80\$00	80\$50	—
89\$00	" Cam. Fer. Portug..	85\$00	—	80\$00	—	—	—	—	—	—	—	—
216\$00	" Tabacos, coupon.	—	218\$00	—	217\$00	217\$50	217\$50	207\$00	207\$00	208\$00	208\$00	212\$00
155\$00												

M. A. N.**Maschinenfabrik Augsburg Nuernberg****ALLEMANHA****CONSTRUÇÕES METALLICAS em todo o genero****GUINCHOS, CABREAS para portos, fabricas, etc.****Legitimos motores DIESEL a oleos pesados****MOTORES a GAZ POBRE****Caldeiras e MAQUINAS a vapor****WAGONS em serie****CAMIONS****ADOLF BLEICHERT LEIPZIG-GOHLIS****TRANSPORTADORES AEREOS****Vias suspensas para carga, descarga e baldeação de mercadorias****UNICOS REPRESENTANTES:****ESTABELECIMENTOS HEROLD L. DA****LISBOA — Rua da Prata, 14**

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 Technico: 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 pais e no estrangeiro****Administração de bens moveis e imoveis no pais, 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, 1914; 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 Tramways.
Locomotivas, tenders,
carruagens, vagoes para todas as vias.

Agentes geraes para Portugal e Colonias:

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

PÓS DE KEATING
MATAM

FORMIGAS BARATAS PERCEVEJOS PULGAS TRACAS

DEPOSITO PARA REVENDA
103, Rua dos Fanqueiros, 1.
TEL. C. 1717 LISBOA.

Companhia de Seguros «FIDELIDADE»

FUNDADA EM 1835

Séde — Largo do Corpo Santo, 13, 1.º — LISBOA

Telef: Central-Direcção, 1719 — Expediente, 388

Endereço telegraphico: «FIDELIDADE»

Capital emitido	1.344.000\$00	Reservas	883.748\$98
Capital desembolsado	67.200\$00	Prejuizos pagos	4.892.636\$63

Effectua seguros maritimos e terrestres na séde e nas correspondencias

OLYMPIA

MATINÉES ELEGANTES

todos os dias ás 2 horas

RENDEZ-VOUS! MUNDANO

O grande successo cinematographico

O Thesouro cubicado

Nova série de William Duncan

PREMIOS NAS EXPOSIÇÕES

MEDALHAS D'OURO: Universal de Paris, 1878; Internacional de Londres, 1883; Universal de Paris, 1889. GRAN PRIX: Universal de Paris, 1900. FORA DE CONCURSO. Membro do Jury: Internacional de Milão, 1906.

COMPANHIA DO

DIRECÇÃO — PARIS, RUA DE MADRID, 15

Para Portugal, Hespanha, França e Belgica

FREIO DO VACUO

Freios continuos automaticos e não automaticos para caminhos de ferro e tremvias a vapor

FREIO PRIVILEGIADO DE ALTA PRESSÃO PARA COMBOIOS DE GRANDE VELOCIDADE

Freio de acção rapida

para grandes comboios de passageiros e mercadorias

Signaes de alarme combinados com os friose

CONSTRUÇÃO SIMPLES

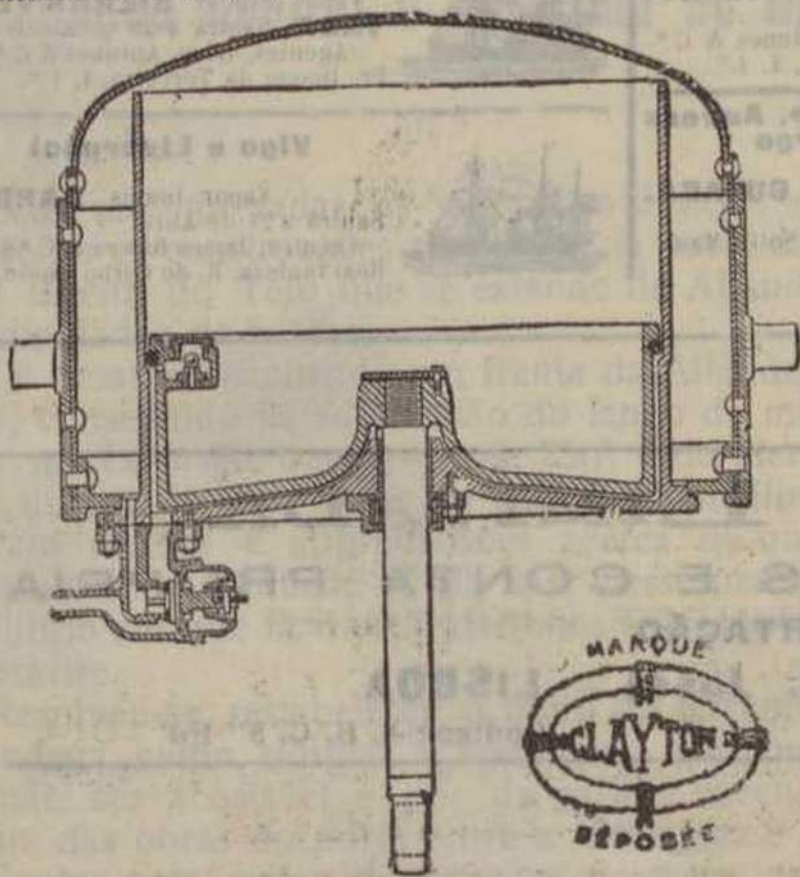
ACÇÃO MODERNA

CONSERVAÇÃO QUASI NULLA

Lista dos caminhos de ferro de Portugal que tem adoptado este freio:

Continente: Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes — Caminhos de Ferro do Minho e Douro — Caminhos de Ferro do Sul e Sul e Sueste — Companhia da Beira Alta — Companhia de Guimarães — Companhia do Porto á Pova e Famalicão — Companhia Nacional — Companhia do Valle do Vouga.

Ultramar: Lourenço Marques ao Transvaal.





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 include-se vinho de pasto, comida à portuguesa, cama, roupa, propinas a credos e outras despesas. Para carga e passagens trata-se com os

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

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

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

Agentes da **o rwegian 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

Africa Occidental

Vapor portuguez **PENINSULAR**. Sahirá a 27 de Abril.
Companhia Nacional de Navegação. Rua do Commercio

Anvers

Vapor belga **GALLICIER**. Sahirá a 20 de Abril.
Agentes, Henry Burnay & C.^a. R. dos Fanqueiros, 10.

Bordeus e Anvers

Vapor norueguez **TRIUMF**. Sahirá a 2.^a de Abril.
Agentes, Pinto Vasconcellos Lt. Caes do Sodre, 52.

Funchal, Tenerife, Las Palmas, Fernando Po, Libreville, Gabinda, Langa-na, Boma, Maadi e mais portos de Angola

Vapor allemão **WIGBERT**. Sahirá em 3 de Maio.
Agentes, Marcus & Harting Roc. o, 50

Guiné

Vapor portuguez **BOLAMA**. Sahirá a 24 de Abril.
Companhia Nacional de Navegação. Rua do Commercio

Londres

Vapor inglez **CORTES**. Sahirá de 18 a 19 de Abril.
Agentes, E. Pinto Basto & C.^a Lt. Caes do Sodre, 64, 1.^o

Londres e Rouen

Vapor norueguez **PAN**. Sahirá a 22 de Abril.
Agentes, Pinto de Vasconcellos Lt. Caes do Sodre, 52.

Madeira e Açores

Vapor portuguez **S. MIGUEL**. Sahirá a 20 de Abril.
Empresa Insulana de Navegação, C. Sodre, 84, 1.^o

Madeira e Canarias

Vapor inglez **ARDEOLA**. Sahirá a 29 de Abril.
Agentes, Garland Laidley & C.^a T. do Corpo Santo, 10, 2.^o

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

Vapor inglez **AVON**. Sahirá a 19 de Abril.
Agentes, James Rawes & C.^a Mala Real Ingleza. R. do Corpo Santo, 47

Marselha

Vapor francez **BRITANNIA**. Sahirá a 27 de Abril.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a Lt. P. Duque da Terceira, 4, 1.^o

New York

Vapor americano **BALSAM**. Sahirá a 25 de Abril.
Agentes, Henry Burnay & C.^a R. dos Fanqueiros, 10.

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

Vapor holandez **GOOILAND**. Sahirá a 28 de Abril.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a P. Duque da Terceira, 4, 1.^o

Plymouth, Havre, Anvers e Hamburgo

Vapor brasileiro **CUYABÁ**. Sahirá a 30 de Abril.
Agentes, Pinto & Sotto Maior Rua do Ouro, 24.

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

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

Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires.

C vapor francez **MASSILIA**. Sahirá a 26 de Abril.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a Lt. P. Duque da Terceira, 4, 1.^o

Tenerife, Las Palmas, Mouravia, Loanda, Lobito, Mossam es, Cidade do Cabo e Lourenço Marques

Vapor allemão **WINFRIED**. Sahirá a 23 de Maio.
Agentes, Marcus & Harting Rocio, 50

Vigo, Cherbourg e Southampton

Vapor ingl z **ALMANZORA**. Sahirá de 19 a 20 de Abril.
Agentes, James Rawes & C.^a Mala Real Ingleza. R. do Corpo Santo, 47.

Vigo e Bordens

Vapor francez **SIERRA VENTANA**. Sahirá a 29 de Abril.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a Lt. P. Duque da Terceira, 4, 1.^o

Vigo e Liverpool

Vapor inglez **DARRO**. Sahirá a 21 de Abril.
Agentes, James Rawes & C.^a Mala Real Ingleza. R. do Corpo Santo, 74

GOES DIAS, LIMITADA

COMMISSÕES, CONSIGNAÇÕES E CONTA PROPRIA
IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO

Rua Alves Correia, 15, 3.^o (S. José) - LISBOA

Endereço telegraphico: HERCULA

Codigo: A. B. C. 5.^a Ed.