

Gazeta dos Caminhos de Ferro

8.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 800

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. Lutz, 1904, medalhas de bronze

Proprietário-diretor — 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, 16 de Abril de 1921

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

SUMMARIO

A estação central e marítima de Lisboa, por J. Fernando de Sousa	113
A decadência da população, por Quirino de Jesus	116
Parte Oficial	117
O movimento do Canal do Panamá	117
As novas tabelias postais	118
O caminho de ferro de Almada 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 alemães depois da revolução	122
A duração da construção de locomotivas nos Estados Unidos	122
Estatísticas do Sul e Sueste	123
Experiências de locomotivas eléctricas trifásicas	124
Combustível 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 materiais e artefactos avolumam de tal modo o capital necessário para qualquer empreendimento, que muitos deles tem de ser adiados e os que se empreendem exigem dispendio tão considerável que o futuro fica seriamente comprometido.

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

Infelizmente não se vê na governação a tendência para uma acção rasgada, inteligente e de largas vistas com o fim de realizar a nossa reorganização financeira e económica. A emissão cada vez mais larga de notas não faz senão aggravar 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 for e embora não seja a hora presente propicia para largos empreendimentos, devemos por isso mesmo estudar attentamente as nossas necessidades económicas, elaborar e discutir projectos, em termos de nos acharmos habilitados a realizar a obra necessária de fomento na hora em que a melhoria da situação cambial torne possível a chamada de capitais, que agora se retraem com razão.

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

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

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

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

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

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

Liga-se com esse bello plano, devido principalmente ao distinto engenheiro Antonio Bello, outro, do maior alcance, que pelo mesmo foi elaborado sob a forma de ante-projecto e que a importante casa bancária H. Burnay se promptifica a executar. Trata-se de transformar radicalmente a faixa marginal da cidade entre a Alfândega 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 transatlânticos atracados ao cais com os comboios rápidos de serviço internacional.

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

Passamos o tempo a encomiar as vantagens económicas do incremento do turismo e menosprezamos os requisitos indispensáveis 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 artísticos, e é esta a mais interessante, como pela dos

viajantes-bolides, que a febre dos negócios arrasta, que atravessam como meteoros os países que se interpõem até ao objectivo dos seus negócios e preocupações.

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

Saltam do vapor para o rápido de luxo e vice-versa, preferindo os itinerários que maior rapidez de viagem lhes facultam. Os melhoramentos destinados a atrair essa corrente de trânsito aproveitam do mesmo modo aos verdadeiros turistas, que apreciam a possibilidade de ganharem tempo em determinadas conjunturas.

Está hoje o porto de Lisboa nas condições que o trânsito internacional exige de um porto de escala? E' acaso a acanhada estação do Rocio, longe da margem, no centro da cidade, à boca d'extenso tunnel no extremo da longa e accidentada linha de circumvalação, 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 independência da viação urbana, de modo que se não embaracem mutuamente; se junto d'ella houver um cais ou estacada para o comodo embarque e desembarque de passageiros, bagagens e malas do correio; se as relações directas com as linhas principais do Norte e Leste derem logar a sensível economia de tempo, realizar-se-á um dos mais importantes melhoramentos da nossa rede ferro-viaria.

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

O respectivo edifício, subordinado ao estylo das edificações pombalinas, terá n'um piso subterrâneo ás vias e plataformas, no pavimento terreo ás diversas instalações 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 nível inferior ao das ruas, passando do lado do Arsenal por baixo de um edifício simétrico 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, reconstruído 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 ali 12" de agua na baixa-mar.

As vias que vão para Santa Apolonia são destinadas á todos os serviços ferro-viários das linhas do Norte e Leste e das que a elas 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 cavaleiro das linhas.

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

No decurso d'esta notícia veremos como é aproveitado o terrapleno da Alfandega, sem que possa haver a mínima apreensão acerca da estabilidade do edifício 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 superfícies disponíveis. Que destino lhes é atribuído no projecto?

Convém 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 edifícios, 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 céu aberto mas em nível inferior, subindo pouco a pouco até ás proximidades de Santos.

A avenida, com as duas vias dos eléctricos ao centro ladeadas de passeios para estacionamento de passageiros e com duas faixas de rolagem lateraes, uma para carruagens e automóveis e outra para carroças, com 44" 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 murete 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 série 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 aumentar a extensão de atracação para transatlânticos, facilmente se pode construir uma estacada ao longo da avenida.

Do edifício 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 sucederia ao jardim do Caes do Sodré ficando em frente d'ele um embarcadouro.

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

O valor dos terrenos assim obtidos compensaria as obras necessárias para a sua conquista. Quanto á estação, seria fácil criar receita para ocorrer aos respectivos encargos.

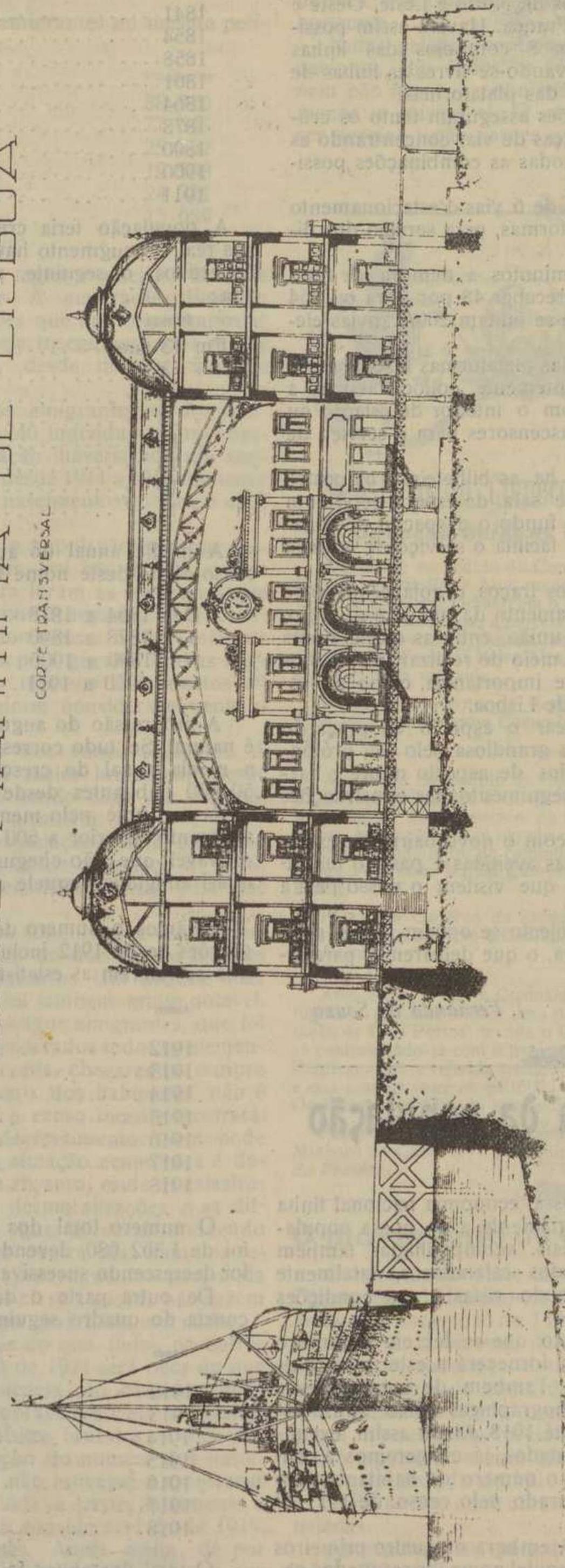
O plano delineado comprehende a possível ligação das linhas do Sul e Sueste com a nova estação por um tunnel de 4.500" d'extensão sob o Tejo, entre a Magueira e Santa Apolonia, obra de contestável exequibilidade e que pode e deve ser considerada á parte do plano de obras da margem direita.

O delineamento da estação, fruto 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 cais duplos e de cruzamentos-junções permite o estacionamento simultâneo de dois comboios ao longo da mesma plataforma nas condições de mais completa independência nas entradas e saídas. Em casos de excepcional comprimento dos comboios funcionam como plataforma simples.

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

GARE MARITIMA DE LISBOA

COTE TRANSVERSAL



A do Norte destina-se aos comboios do ramal de Cascaes; as outras tres aoes 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-juncções 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 eléctricos.

A entrada e a saída 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 40m 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 notável plano de transformação e embellezamento 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 importância, 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 ladear-a em seguimento das construções pombalinas.

Essa parte da cidade com o novo bairro de excelentes construções, 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 também das morais nestes períodos calamitosos, fatalmente haviam de influir de modo nefasto nas condições demográficas do paiz.

O censo da população que se fez em dezembro ultimo só mais tarde nos fornecerá a este respeito os conhecimentos decisivos. Também de outra parte as proprias estatísticas demográficas estão atrasadíssimas. Alcançam apenas até 1918. Ainda assim, examinando os factos ahi registados, já chegaremos à conclusão provável 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	Número 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 aumento haveria sido nos oito períodos respectivos, o seguinte, pela ordem acima estabelecida :

Período	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 aumento 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 aumento cresceu sempre, como é natural. Se tudo corresse com a mesma tendência, 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 aumento superior a 500.000 desde 1911. Pois é bem provável que não chegue aos 6.000.000 que estavam quasi atingidos naquele anno !

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

Anos	Número 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 óbitos no mesmo período consta do quadro seguinte :

Anos	Numeros de óbitos
1912	119.578
1913	124.748
1914	117.967
1915	122.647
1916	129.215
1917	134.691
1918	253.227

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

ve ahí um aumento progressivo, muito considerável.

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

Anos	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 oficiais, nos sete annos, 263.667 individuos. A emigração diminui desde 1914, pelas restrições 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 aumento de 96.940 habitantes desde 1911 a 1918 inclusivé conforme os registos dos nascimentos, obitos e emigrações.

Mas no anno de 1918 a população teve um desfalte 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 dificuldades domesticas e das misérias morais e materiais trazidas pela guerra. Ambas aumentaram enormemente o numero dos mortos ao mesmo tempo que diminuiram 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, crivel 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 tinhamos em 1911.

E' claro que todas estas conclusões estão sujeitas aos correctivos que lhe viriam de dois outros factores que operam em sentidos contrários. Um delles é o da emigração clandestina, que foi também muito notável. 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 tendência é para o decrescimento. Nem pode deixar de ser assim. A nossa situação económica é desastrosíssima. Estamos num abysmo, onde as catastrophes são progressivas. As desmoralizações e as dificuldades agravadas pela guerra veem crescendo sempre. Não se empregaram contra elas nenhum remedio. Pelo contrario os procedimentos gerais da politica, da governação e das classes sociais não fazem mais do que aumental-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 effritos 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 considerável 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, económica e social que não vemos ainda apontar no horizonte.

Numa palavra, continuamos em rapida decadência nacional, sob todos os aspectos. Como não ha juiso nem pão nosso, a população acabará por ser bastante menor e miserável. 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 sobrante.

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 parcela 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 sobrante.

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 sobrante 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 construção foram precisas a escavação de 140 milhões de metros cúbicos de terra e a despesa de 1.875 milhões de francos, aumentou consideravelmente no periodo decorrido entre os meses 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 construção.

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 Colônias e Estrangeiro da seguinte forma:

Colônias

	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, expedidos pelas Redacções.	1/4 "	3 "	1.100 "
Impressos, cada 50 gr.	1,5 "	6 "	400 "
Amostras, " 100 ".	1 "	12 "	1.100 "
Manuscritos, 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 "
Amostras, 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 aumentos brutais com que foram sobre carregadas todas as taxas, para se ver até que ponto chegou o exagero de tais 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 aumento 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 beneficia 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 teem que despeser 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 prestal'os se sustenta, como os Bancos e Companhias. D'ahi o augmento do encarecimento da vida.

Dos jornaes que se destinam a uria larga publicidade no Brasil 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 além Pyrineos, para o Brasil e para as Colônias, 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 Colônias? 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 dívida.

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 submergirnos.

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 relatório que precede o decreto, justificar os aumentos 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 liquidações 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 *Diário 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 aplicar aos seus lucros, ou aos seus salarios, os mesmos multiplicadores. Onde iremos parar?!

Para a interesse do turismo, então, as novas tabelas 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 desagradável surpresa será para um frances 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 Colônias e Estrangeiro, o que só redundará em prejuízos 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 mínimo. 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 subrescripto 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 organisada sobre todos os principios de justiça.

Estamos a ver que, d'esta vez, também se organizam cooperativas para expedir correio para o estrangeiro, passando a usar-se o antigo papel-paque, 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 caríssimos; 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 riquíssimos territorios que a nossa província de Angola comprehende, os governos continuam mostrando o desprezo e falta de cuidado costumados, no que respeita a assuntos 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 produtos do interior. Inutilizada, portanto a sua acção, ou mesmo só irregularizada, imediatamente o porto se resente dessa deficiencia, pela falta de concorrencia dos produtos da região interna que, por seu lado, se vê forçada a paralizar a sua produção, impedida como fica de lhe dar saída, por falta de comunicação com o porto de Loanda.

Pois, apesar d'esta grande importancia e dos enormes prejuízos que o mau estado da linha causa em toda a região, ella acha-se actualmente n'un 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 carroagens e vagões acham-se em estado semelhante, pois não só não são substituídos, como, andando continuamente ao serviço em más condições, nem chegam a dar entrada nas officinas de reparação o que ainda mais agrava 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 tráfego, 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 óleo 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 cera, o milho, o feijão, que quasi foram exportados em 1920, por menos de metade das totalidades saídas em 1919.

E este prejuízo deve-se atribuir 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 compleatamente esgotado este livro, cujos ultimos exemplares venderam os livreiros a 10\$00 escudos, e mais, e enquanto se não faz a 5.^a edição, cuja apparição 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 à 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, há tempo, suprimimos a tabella que, desde a fundação desta Gazeta, publicavamos, das receitas approximativas das linhas portuguesas e estrangeiras.

A origem desta suppressão é o facto das direcções das linhas portuguesas terem resolvido só dar a público 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 *Diário do Governo* de 13 do corrente apareceram 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 diligenciar, junto de cada uma das Direcções, obter os esclarecimentos necessarios para voltar a publicar essa tabella, como o fazem as revistas 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 aquelas 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 hespanholas, 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 grande 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 tempo 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 desenvolver um força de 300 cavalos. Nestas condições e visto tratar-se de uma linha de esmerada construção, o trajecto poderá fazer-se com toda a commodidade.

Brazil

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

Linha de Itatinga a Cananéa — Está-se formando nos Estados Unidos uma poderosa companhia que procederá 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 comunicações de Botucatú com o mar. A companhia procederá tambem á construção do porto de Cananéa, que terá um grande 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 há tempo pelas Companhias dos Caminhos de Ferro Portuguezes e da Beira Alta com as Companhias hespanholas de Salamanca á Fronteira de Portugal e de Medina a Salamanca 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 suprir em parte o Sud-Express para as relações com França.

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

Não conhecemos por enquanto detalhes sobre esta tão importante medida, de que já a *Gazeta* se tem ocupado, e estamos certos que á organisação 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 Caldas 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.^o 2301 e 2302 que circulam entre Entroncamento o Badajoz passaram a fazer serviço de passageiros de 2.^a classe em todo o trajecto, limitado a uma carruagem.

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 apetecer 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 algarbeiras, mas um velho habito, de viajar de dia e dormir a noite nos hoteis, levou-nos a preferir o excelente 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 rápidos 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 passada 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 construções.

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 portuguesa, 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 mercias importantes, Lyon da mesma maneira tem uma larga folha de serviços prestados á civilização francesa.

Acaba de se fazer em França um novo senso da população e os marselhezes, com o animo da seu entusiasmo esperam esmagar os seus rivais com o resultado. Mas a avaliar pelas estatísticas provisórias de algumas regiões, a população francesa continua pavilhosa 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, porém, 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 propósito devemos dizer que os resultados até agora, trazem apavorados os economistas franceses que veem afundar o paiz com a sua despopulação.

* * *

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, tornando 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 aumento não se fez sentir na população.

* * *

A parte central da cidade tem de notável apenas o *Palais de Longchamps*, edificio notável pela admirável 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 byzantino, 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 portugueses, Vasco da Gama e Fernão de Magalhães.

Os outros seis são. Colombo, Americo Vespuicio, Cook, o holandez Tasman, e os navegadores franceses 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 hoteis, baixa de clientes é claro, porque a gente hoteliera tem este criterio: antes levavam caro 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 dessa maneira obtive no grande Hotel de la Poste um razoavel quarto por cinco francos!

A época agora é assim.

Guerra Maio

A electrificação na Alemanha

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

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

O cálculo de economia do serviço eléctrico em relação ao da tração a vapor, tem de ser feito tomando em consideração as possibilidades de utilizar as energias disponíveis com o máximo de economia que fôr possível atingir.

Ora como as forças hidráulicas da Alemanha são escassas, véem-se forçados a queimar com o máximo aproveitamento os combustíveis de que dispõem, ainda que as despesas de instalação e funcionamento sejam elevadas.

Nestas condições, é fácil de verificar que a tração eléctrica é preferível à tração a vapor, pois que, nas fábricas geradoras de electricidade para serviços ferroviários, podem ser aproveitados quasi totalmente todos os combustíveis ainda mesmo os de infima qualidade, ao passo que na locomotiva a vapor o desperdício de combustível é permanente e intenso, porque alem da combustão incompleta, o fumo que se espalha pela atmosfera contém muitos elementos de combustão, ainda aproveitáveis.

As condições que da guerra advieram para a indústria carbonifera alemã, principalmente caracterizadas por uma grande incerteza no que respeita á riquíssima bacia do Rhur, agora ocupada militarmente pelos aliados, fez, naturalmente, convergir as atenções sobre o aproveitamento de combustíveis de qualidades inferiores como sejam: as linhites, turfas, carvões schistosos etc., Ora a combustão destes elementos sob a caldeira da locomotiva, se não impossível, seria, certamente, muito difícil e pouco proveitosa.

Evidentemente que o consumo de combustíveis nas fábricas geradoras será muito grande, chegando a preocupar mais as despesas com a obtenção destes materiais do que as de instalação. Assim, a gazeificação do carvão é tida como uma das formas que permitirão obter energia eléctrica numa 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 produtos secundários eliminados são aproveitados.

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

O gaz pode ser aproveitado no aquecimento de caldeiras ou em motores a gaz, conforme as circunstâncias, 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 potência quasi illimitada.

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

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

Acham-se já projectadas duas fábricas geradoras de electricidade por meio da gazeificação, para funcionamento das linhas ferreas berlinesas, nas quais a carga constante será produzida por motores a gaz, sendo a carga máxima 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 alemães depois da revolução

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

Anteriormente à guerra e à revolução, os caminhos de ferro alemães, apezar de sobrecarregados com um alto coeficiente de exploração, possuíam um serviço regular, em que se fazia sentir beneficamente a disciplina militar, em que mais ou menos, todos os alemães 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 regionais que as possuíam, uma indústria destinada a sustentar o orçamento, a serem, sob a administração *sozialdemokrate*, um campo de experiência social, destinado a ampliar certas teorias ou a satisfazer certas reivindicações.

Claro que o orçamento foi o primeiro a resentir-se desta 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 annuais, subiu imediatamente para 11 milhões, em consequencia dos enormes aumentos de salários que operários reclamaram. Simultaneamente apareceu um novo gênero de reclamações: o pedido formulado ao governo pelos cinco principais sindicatos ferro-viários, de que as nomeações para os postos superiores fossem previamente levadas à aprovação dos representantes dos operários e o de que aos secretários dos sindicatos 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 construção de locomotivas nos Estados Unidos

Os Estados Unidos tem conseguido, nos últimos anos, completar a construção das locomotivas encomendadas em períodos de notável 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 máquinas, sendo contractada a construção 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 meses depois. É mesmo curioso notar que grande parte das peças das locomotivas inglezas, como cilindros e outras, eram de procedência norte-americana.

Um pedido de 25 locomotivas de 125 toneladas feito pelo governo romano em abril de 1920 estava completamente satisfeita 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 úteis concluíram-se 10 máquinas 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 pronta em 17 de fevereiro seguinte, tendo já todas saído da fábrica 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 notícias á americana.

Recife

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 exercício de 1918.

Deixando para mais minuciosa análise, que d'estas estatísticas costuma fazer todos os anos o nosso Redactor Principal, aos numerosos e interessantes esclarecimentos que este excelente trabalho do intelectuado e competentíssimo 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 exercício, 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

Descrevendo 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 aumento em 1918, 41 %, da receita de 1917.

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

Houve, porém, aumento de tráfego o que prova que não foi unicamente devido ao acréscimo 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 "	913.307	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 1918
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 nulo o movimento de festas em 1918 como se depreende de quadro abaixo:

BILHETES ESPECIAIS DE IDA E VOLTA

	Em 1918	Em 1917	A mais em 1918
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 quilómetro, 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 acréscimo de tonelagem tanto nos comestíveis, como na mercadoria diversa, o que explica juntamente com o aumento de tarifas a duplicação da importância cobrada em 1918, comparada com a de 1917.

A receita bruta por tonelada e quilómetro, 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 à demora, como ao mau anno agrícola, que se fez sentir em todos os seus productos e industrias annexas. Foi também muito importante o decrescimento na expedição do minério.

Do quadro comparativo abaixo, se vê:

	1918	1917	A mais em 1918
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 "
Minérios.....	10.017 "	39.932 "	29.915 "
Gado suíno.....	62.156 cab.	99.689 cab.	37.533 cab.

A receita bruta média por tonelada e quilómetro 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 Itália as primeiras experiencias de 6 locomotivas electricas triphasicas tipo 4-6-4, encommendadas em 1914 pelos caminhos de ferro Italianos do Estado á casa milaneza *Construzioni Meccaniche di Saronno* e cujo material electrico foi fornecido pela *Oerlikon Works Company*.

As carateristicas d'estas machineas são: comprimento total de 13, " 370; 6 pares de rodas conjugadas com o diametro de 1, " 630 e rodas em *bogie* de 9, " 960; 10, " 600 de comprimento de base sobre as rodas mas sómente 3, " 600 de base rigida, o que lhes permite fazer as curvas em grande velocidade; 92 toneladas de peso total das quais 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 atingir num maximo de 500 segundos, o que corresponderia a uma acceleracao de 0, " 042 por segundo, mas a que chegou apenas em 322 segundos, o que representa uma acceleracao de 0, " 065.

As experiencias de duração foram realizadas em seis viagens de ida e volta entre Genova e Savona, nas quais 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 kiloemetros 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 horizontaes cilindricas de 6" 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 obtém, macio e quebradiço.

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

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

Devez em quando aparecem 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 possuimos. 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 agricolalemente 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 proprio das crises abandonadas ás suas tendencias funestas.

O cambio de Londres continua a oscilar entre os 5 e os 6 pontos, sendo inevitável que venha abajo dos 5 novamente, e não se sabe até onde. Porquê? Porque apezar de diminuir a nossa importação, com muitos inconvenientes, a que não podemos fugir a exportação tambem vai decrescendo sempre, e a nossa producção de subsistencias, como acabamos de dizer, é cada vez menor. Este desequilibrio, ou antes esta miseria, é a causa economic fundamental da desvalorização 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 dificitarias 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 atrasados, 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 cambio?

N'este regime de illusões e desorganização em que, vivemos, apareceu 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 informacão.

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 económica e financeira que pezasse consideravelmente no valor internacional do escudo, pois de curto intervallo as circunstancias seriam mais adversas, porque o empréstimo viria trazer mais exigencias ao Thesouro.

O sr. dr. Affonso Costa, ao proceder-se á collocacão 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 Notícias* 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, além da quattativa compensação material. Por ter havido uma guerra tremenda na Europa, sim, é que a vida se tornou mais cara, as despesas aumentaram as subvenções sobre carregaram 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 potências, n'esta consagração aos Soldados Desconhecidos; a segurança do nosso patrimônio colonial que antes de nella participarmos, corria grande risco, e que se perderia inteiramente se nella não colaborasse nos utilmente, aparecendo na Flandes, onde a guerra era mais ardente; o alargamento da nossa marinha colonial pela encorporação dos navios allemaes que só de fretes (quanto á parte arrendavel ao Governo Ingles e não a qualquer entidade) produziram mais de 4 milhões de libras, a que ha juntar uma importante somma de seguros que o governo Ingles ainda tem que dar ao nosso governo; o producto da liquidacão de todos os bens allemaes e dos pertencentes aos outros ex-inimigos, como começo do pagamento das reclamações por actos anteriores á declaracão da guerra, nos termos do § 4 annexo ao art. 298 do tratado de Versailles; 0,75 % da metade do que pagarem os allemaes e mais 0,75 %, do que pagarem os outros ex-inimigos.

"Sobre esta questao, 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-

Spa, que espero que elle se executará integralmente, qualquer que seja a apreciação da comissão de reparação sobre a data em que começou a nossa belligerância e sobre diversos outros pontos da nossa reclamação.

E' claro que podemos e devemos discordar de algumas das opiniões expressas ao trecho transcripto. O que mais nos feriu a atenção foi o que está dito no começo e no fim: Quer-nos parecer que o sr. dr. Affonso Costa, apesar de tudo, tratou de preparar um pouco os espíritos para a realidade de que se não pode contar com importantes compensações pela nossa entrada na guerra como sempre temos inculcado.

Quando à percentagem que teoricamente nos caberá na indemnização alemã segundo o acordo Spa, haverá erro na exposição do Diário de Notícias? Sempre se disse que ella era de 0,75 do total e agora apareceu transformada em 0,75 da metade.

Mas, seja como fôr, o certo é que Portugal, como todas as outras nações, tem de esperar dos seus recursos a sua reorganização. A base é uma política de equilíbrio orçamental, de fornecimento e de trabalho. Ora o que vemos é sempre o contrário do que é preciso.

Nunca mais ouvimos falar do propósito de se entregar o monopólio das operações cambiais ao Banco de Portugal. Em compensação está finalmente decidido pelo governo que se entregue a Agência Financeira do Rio à Caixa Geral de Depósitos. Para esse fim foi apresentada há poucos dias uma proposta de lei ao parlamento.

Ainda há quem empregue esforços para que vá por diante a proposta de lei pela qual se criaria um Banco Industrial de capitalistas para a distribuição de 100.000 contos do Estado em créditos á indústria e também á agricultura. Este assunto que é muito delicado exige um demorado exame. Supondo que o Estado deva fazer tal fornecimento de créditos, a função distributiva deve ser exercida por um banco do Estado, a Caixa Geral de Depósitos, e não por um Banco velho ou novo de capitalistas, que nada tem com isso.

Q. J.

Curso de cambios, comparados

	EM 15 DE ABRIL		EM 31 DE MARÇO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	5 1/4	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
Allemânia 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

Última cotação	Bolsas e títulos	Cotações na bolsa de Lisboa - ABRIL											
		1	4	5	6	7	8	11	12	13	14	15	
Fundos do Estado:													
43,50	Interna 3 1/4%, 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 1/4% 1905.....	12\$00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
22\$00	" 4 1/2% 1888.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
50\$00	" 4 1/2% 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 1/2% 1909.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	72\$00	72\$00	
198\$00	" 4 1/2% 1912 ouro.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
69\$50	" 5 1/2% 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\$00	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 Província de Angola..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
140\$00	" Comp. Tabacos de 189.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Acções 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 Brazileiro ..	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 Portugueza ..	91\$00	90\$00	90\$00	89\$50	90\$00	91\$00	91\$50	92\$00	92\$00	92\$00	92\$10	
72\$00	" Commercial do Porto ..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
39\$50	Companhia do Crédito 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 Príncipe	223\$00	222\$50	223\$00	—	—	218\$00	219\$00	220\$60	—	222\$00	219\$50	
53\$50	" Colonial do Buzi ..	53\$30	52\$30	53\$20	53\$20	53\$50	55\$00	56\$10	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\$80	108\$00	108\$50	
85\$50	" Phosphoros, coup..	—	—	8\$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	217\$00	207\$00	208\$00	208\$00	212\$00	
155\$00	" Nac. de Navegação ..	155\$00	159\$00	158\$00	158\$00	160\$00	160\$00	160\$00	159\$00	—	159\$50	159\$00	
Obrigações:													
74\$50	Companhia das Aguas.....	—	—	74\$50	—	—	—	—	74\$00	—	—	—	
73\$00	Prediaes 5 % antigas.....	—	—	—	—	—	—	—	73\$00	—	—	—	
86\$00	" 5 % serie A.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
92\$50	" 4 1/2 % serie A.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
85\$00	" 4 %	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
92\$00	Nacional de Moagem	92\$50	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	" " 6 % Hypot	93\$00	—	—	—	—	93\$00	—	—	—	—	—	
105\$50	Cam. de Ferro de Ambaca.....	105\$00	106\$00	105\$00	105\$50	105\$50	105\$50	105\$59	105\$00	105\$5			

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****WAGONS em serie****Caldeiras e MAQUINAS a vapor****CAMIIONS****ADOLF BLEICHERT LEIPZIG-GOHLIS****TRANSPORTADORES AEREOS****Vias suspensas para carga, descarga e baldeação de mercadorias****UNICOS REPRESENTANTES:****ESTABELECIMENTOS HEROLD E. DR.****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 — Cândido Sotto Mayor****Conselho Técnico: José Serra Lynce, António Miguel de Sousa Fernandes, António Alves de Meira, José António de Oliveira Soares e Dr. Joaquim Nunes Mexia.****Administração: — EFECTIVOS: Dr. Domingos Pinto Coelho, António Vieira Pinto, José dos Santos Lima.****SUPLENTES: Dr. Gabriel Vitor Bugal o Pinto, Dr. Francisco Serra de Sousa e Lynce e Paulo de Artagão Correia Leite.****Conselho Fiscal: — EFECTIVOS: José António 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****Correspondentes em todo o país e no estrangeiro****Administração de bens moveis e imoveis no país, colônias Brasil e Estrangeiro****COMPRA E VENDA DE PROPRIEDADES RUSTICAS E URBANAS****Transacções sobre productos agrícolas****Guarda e administração de quaisquer valores e títulos de crédito****Cobrança de rendimentos, juros, dividendos, amortizações, conversões****A Sociedade aceita todo e qualquer mandato, forense ou não, relacionado com as suas operações****Condições convencionais****BANQUEIROS: — Pinto & Sotto Mayor — Banco Colonial Português — Banco Português do Brasil**

SOCIÉTÉ FRANCO-BELGE de Matériel de Chemins de Fer

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

Capital: 10.000.000 de francos

Sede social e Direcção Geral:

5, Rue La Boëtie — PARIS

OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO:

em Raismes (Norte-França) e La Croyère (Belgica)

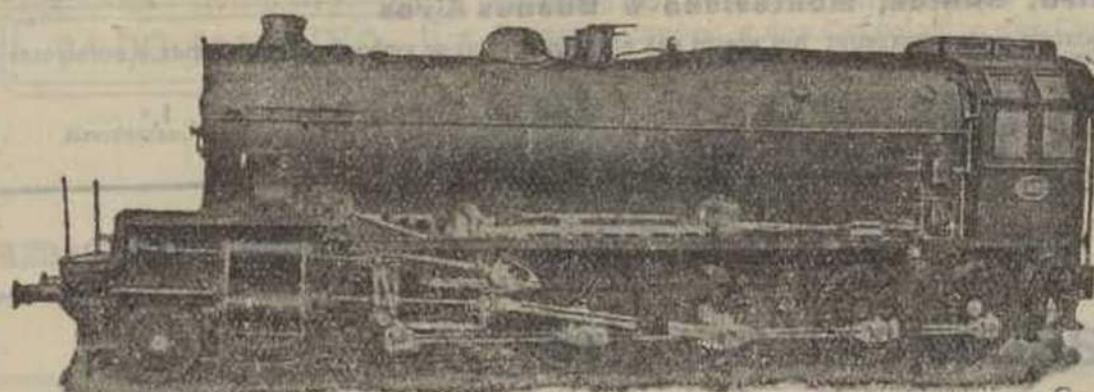
Material de Caminhos de Ferro e de Tramways.

Locomotivas, tenders,

carruagens, vagões para todas as vias.

Agentes gerais para Portugal e Colônias:

BELLO & BRAVO — Rua Augusta, 177, I.º D.



PÓS DE
KEATING
MATAM

MORTOS
TODOS
MORTOS

DEPOSITO PARA REVENZA

103, Rua dos Fanqueiros, 10
TEL-C. 1717 LISBOA.

Companhia de Seguros «FIDELIDADE»

FUNDADA EM 1835

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

Telef: Central-Direcção, 1719 — Expediente, 388

Endereço telegraphico: "FIDELIDADE"

Capital emitido ...	1.844.000 \$00	Réserve ...	883.748 \$98
Capital desembolsado ...	67.200 \$00	Prejuízos pagos ...	4.892.636 \$63

Effectua seguros marítimos e terrestres na sede e nas correspondências

OLYMPIA

MATINÉES ELEGANTES

todos os dias às 2 horas

RENDEZ-VOUS MUNDANO

O grande sucesso cinematographico

O Thesouro cubicado

Nova série de William Duncan

PREMIOS NAS EXPOSIÇÕES
MEDALHAS D'OURO: Universal de Paris, 1878; International de Londres 1885; Universal de Paris, 1889. GRAN PRIX: Universal de Paris, 1900. FORA DE CONCURSO. Membro do Jury: International de Milão, 1906.

COMPANHIA DO

DIRECÇÃO — PARIS, RUA DE MADRID, 15

Para Portugal, Espanha, França e Belgica

FREIO DO VACUO

Freios contínuos automáticos e não automáticos para caminhos de ferro e tremvias a vapor

FREIO PRIVILEGIADO DE ALTA PRESSÃO PARA COMBOIOS DE GRANDE VELOCIDADE

Freio de acção rápida

para grandes comboios de passageiros e mercadorias

Signaes de alarme combinados com os friose

CONSTRUCÇÃO SIMPLES

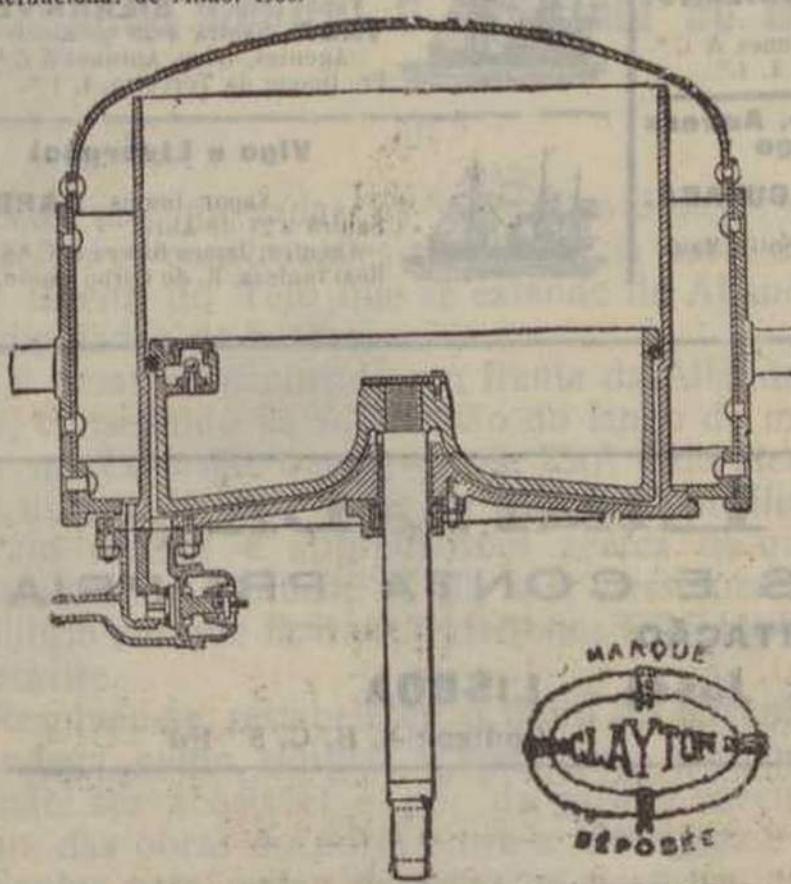
ACÇÃO MODERNA

CONSERVAÇÃO QUASI NULLA

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

Continente: Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes — Caminhos de Ferro do Minho e Douro — Caminhos de Ferro do Sul e Sueste — Companhia da Beira Alta — Companhia de Guimarães — Companhia do Porto à Povoa e Famalicão — Companhia Nacional — Companhia do Vale 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 inclui-se vinho de pasto, comida à portuguesa, cama, roupa, propinas a criados e outras despesas. Para carga e passageiros trata-se com os

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

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

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

Agentes da Norwegian Steamships Line Standard

Carreiras regulares para Londres, Liverpool, Havre, Rouen, Anvers, Amsterdam, Rotterdam, Hamburgo, Dantzig 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 PENINSULAR. Sairá a 27 de Abril. Companhia Nacional de Navegação. Rua do Comércio



Anvers

Vapor belga GALLICIER. Sairá a 20 de Abril. Agentes, Henry Burnay & C.º, R. dos Fanqueiros, 10.



Bordeus e Anvers

Vapor no neguez TRIUMF. Sairá a 27 de Abril. Agentes, Pinto Vasconcellos Lt. Caes do Sodré, 52.



Funchal, Tenerife, Las Palmas, Ferando Po, Libreville, Gabinda, Lanova, Boma, Maadi e mais portos de Angola

Vapor alemão WIGBERT. Sairá em 3 de Maio. Agentes, Marcus & Harting Rua o. 50



Guiné

Vapor português BOLAMA. Sairá a 24 de Abril. Companhia Nacional de Navegação. Rua do Comércio



Londres

Vapor inglês CORTES. Sairá de 18 a 19 de Abril. Agentes, E. Pinto Basto & C.º Lt. Caes do Sodré, 64, 1.º



Londres e Rouen

Vapor norueguês PAN. Sairá a 22 de Abril. Agentes, Pinto de Vasconcellos Lt. Caes do Sodré, 52.



Madeira e Açores

Vapor português S. MIGUEL. Sairá a 20 de Abril. Empresa Insulana de Navegação, R. Sodré, 84, 1.º



Madeira e Canárias

Vapor inglês ARDEOLA. Sairá a 29 de Abril. Agentes, Garland Laidley & C.º Lt. do Corpo Santo, 10, 2.º



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



Vapor inglês AVON. Sairá a 19 de Abril. Agentes, James Rawes & C.º Rua Real Ingleza, R. do Corpo Santo, 47



Marselha

Vapor francês BRITANNIA. Sairá a 27 de Abril. Agentes, Orey, Antunes & C.º Lt. P. Duque da Terceira, 4, 1.º



New York

Vapor americano BALSAM. Sairá a 25 de Abril. Agentes, Henry Burnay & C.º R. dos Fanqueiros, 10.



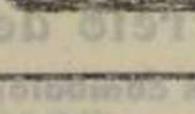
Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires



Vapor holandês GOOLAND. Sairá a 28 de Abril. Agentes, Orey, Antunes & C.º P. Duque da Terceira, 4, 1.º



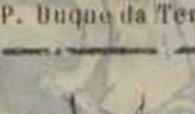
Plymouth, Havre, Anvers e Hamburgo



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



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



Vapor francês BRAGA.

Sairá a 18 de Abril. Agentes, Orey, Antunes & C.º Lt. P. Duque da Terceira, 4, 1.º



Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires.

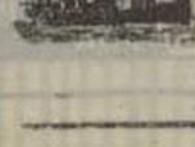


Vapor francês MASSILIA.

Sairá a 26 de Abril. Agentes, Orey, Antunes & C.º Lt. P. Duque da Terceira, 4, 1.º



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



Vapor alemão WINFRIED.

Sairá a 23 de Maio. Agentes, Marcus & Harting Rocio, 50



Vigo, Cherbourg e Southampton



Vapor inglês ALMANZORA.

Sairá de 19 a 20 de Abril. Agentes, James Rawes & C.º Rua Real Ingleza, R. do Corpo Santo, 47

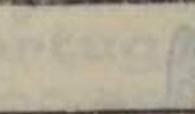


Vigo e Bordeus

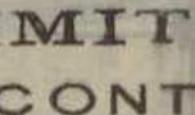


Vapor francês SIERRA VEN-TANA.

Sairá a 29 de Abril. Agentes, Orey, Antunes & C.º Lt. P. Duque da Terceira, 4, 1.º



Vigo e Liverpool



Vapor inglês DARRO.

Sairá a 21 de Abril. Agentes, James Rawes & C.º Rua Real Ingleza, R. do Corpo Santo, 74

GOES DIAS, LIMITADA
COMISSÕES, CONSIGNAÇÕES E CONTA PRÓPRIA
IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO

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

Endereço telegraphico: HERCULA

Código: A. B. C. 5.º Ed