

Gazeta dos Caminhos de Ferro

10.º DO 34.º ANNO

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

NUMERO 802

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

Proprietario-director — L. de Mendonça e Costa

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

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

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Typogr. da Gazeta dos Caminhos de Ferro
5, Rua da Horta Seca, 7

LISBOA, 16 de Maio de 1921

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

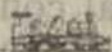
5, Rua da Horta Seca, 7-1.º
Telephone: Central-27

ANNEXOS DESTE NUMERO

Com este numero distribuimos como annexos:

— 3.º Aditamento á classificação geral de mercadorias — Pequena velocidade — (Companhia Portuguesa).

— 1.º Aditamento á tarifa especial n.º 1 pequena velocidade — Transporte de azeite de oliveira, azeite industrial e azeitonas de Barquinha para determinadas estações ou vice-versa. (Companhia Portuguesa).



SUMMARIO

Ainda a questão das sobretaxas, por J. Fernando de Sousa	145
A expropriação nacional, por Quirino de Jesus	148
Os oleos combustiveis nos caminhos de ferro	149
Elementos para el estudio del problema ferro-viario de España	150
A unificação das locomótiyas americanas	151
Fornecimento de carvões	151
Os caminhos de ferro argentinos em 1920	151
Viagens e transportes	152
Carta de Paris, por Guerra Maio	152
O caminho de ferro do Cabo ao Cairo	153
A electrificação das linhas europeias	154
Linhas estrangeiras	155
Linhas portuguezas	155
Serviço combinado de combolos e transatlanticos	155
A gerencia de 1920 na Companhia Nacional	156
Parte Financeira:	
Carteira dos accionistas	156
Boletim commercial e financeiro	156
Cotações na Bolsa de Lisboa	157



Ainda a questão das sobretaxas

Por mais de uma vez nos temos referido á lei n.º 952 de 5 de março de 1920, que veio submeter os nossos caminhos de ferro a um regimen anormal de intervenção do Estado na administração e de participação eventual sua, nas receitas.

A essa lei veio juntar-se uma portaria, que, sem ter igual força juridica, pretende remediar omissões de aquella em pontos imperiantes.

O encarecimento dos materiaes e os inevitaveis augmentos de salarios e ordenados determinados pelo crescente custo da vida resultavam de duas causas: era a primeira a perturbação mundial causada pela guerra e traduzida em diminuição da producção util pelo desvio de milhões de braços dos trabalhos productivos para os campos de combate ou para os labores exigidos pelo estado de guerra; era a segunda a consequente crise de transportes.

A essas causas de acção universal juntava-se entre nós a desordem administrativa e economica dando lugar a crescente desvalorização da moeda.

Não podiam os preços de transporte manter-se sem alteração, quando todos os outros subiam desmesuradamente e como elles se exprimiam em moeda desvalorizada.

Assim succedeu com os transportes por estrada e por via maritima; o mesmo tinha de succeder com os

transportes ferro-viarios, Como era possivel conservar as tarifas sem alteração, quando todos os elementos da exploração subiam de preço incessantemente, a começar pelo combustivel?

E todavia, desde que se fallava em augmentos de tarifas, surgiam os protestos de todos os lados, argumentando-se com a elevação do preço dos generos a que iam dar lugar, graças ao espirito desaforadamente ganancioso do commercio. Por minima e quasi supersceptivel que fosse a parcela do preço dos generos correspondente á elevação das tarifas serviria de pretexto a augmentos consideraveis, indo engrossar os proventos dos intermediarios.

A custo e empiricamente se foram concedendo sobretaxas insufficientes nas condições mais variadas e mais alheias a uma concepção methodica.

A umas empresas concedeu-se a sobretaxa sem condições; a outras que tinham garantia de juro determinou-se que parte da sobretaxa fosse considerada receita fora do trafego, o que falseava a escripta e a estatistica. A outras ainda, como as da Povia e Guimarães, concedeu-se a sobretaxa exclusivamente para augmentos ao pessoal, devendo reverter para o Estado qualquer excesso que houvesse, como se os materiaes não houvessem subido de preço!

N'essa confusa e desordenada maneira de proceder apenas um acto se praticou subordinado a um criterio de ordem e de methodo: foi a revisão e unificação das tarifas confiada uma commissão em que as empresas tinham representação e da qual sahiram a tarifa geral commum e diversas tarifas especiaes vassadas em moldes uniformes.

Essas tarifas implicavam um augmento normal e permanente de taxas, derivado da impossibilidade do regresso da antiga situação economica, mas que tinha de ser completado com sobretaxas temporarias correspondentes á elevação temporaria dos preços.

Negar ás empresas o direito de as applicar era condemnal-as á ruina, sujeitando-as a uma extorsão legal em favor dos que lhes utilizam os serviços.

Importa recordar summariamente os principios economicos que regulam a tarifificação.

O preço de transporte comprehende duas partes: uma que é a remuneração da despesa a que essa operação obriga; a outra, que é uso denominar *portagem*, constitue a remuneração do capital.

O limite maximo é o valor economico do transporte, representado pela vantagem a elle inherente, e resultante, quer da differença do valor venal da mercadoria no ponto de chegada para o da partida, quer do interesse que a viagem offerece ao passageiros que a comprehende.

Desde que o preço de transporte não exceda o seu valor economico, antes fique um pouco abaixo d'elle, de modo que não seja impeditivo de nenhum transporte e constitua incentivo para o fazer, a sua fixação

interessa apenas á divisão d'esse valor entre as entidades que no transporte intervem, isto é entre a empresa transportadora e o possuidor da mercadoria.

Uma redução de tarifa abaixo do limite que não impede o transporte constitue apenas uma cedência feita pela primeira ao segundo.

Assim, se uma mercadoria vale 10 no mercado de origem e 15 no de destino, o valor economico do transporte é 5. Não pode egualal-o e muito menos excedel-o o preço do transporte sem impedir este.

Mas se o preço fôr 4, já o transporte é possível com lucro para o possuidor da mercadoria.

Se o custo do transporte fôr 2, fica outro tanto para o capital, como portagem, dos 4 cobrados pelo transportador. Se este reduzir o preço a 3, o valor economico do transporte não é modificado; continua a ser 5. O transportador reduz a portagem a 1 em beneficio da outra parte, que tem o lucro de 2. E' pois uma variação na divisão de lucros, que não tem nada com o interesse geral.

Se o quinhão da empresa é sufficiente para assegurar uma portagem que remunere o capital, pode o resto ser cedido ao publico sob a forma de redução de tarifas, ou continuar a ser cobrado com applicação aos encargos de linhas supplementares menos productivas, o que é mais conforme com o interesse geral.

O que não pode admittir-se é que o Estado avoque a si, por uma participação de receitas, o que deve ser a rasoavel remuneração do capital, privando-o d'ella. Proceder por essa forma seria um acto de bolchevismo, uma verdadeira espoliação.

O preço da tarifa é pois função, não tanto da distancia, que só influe no custo do transporte, que lhe é proporcional, como da differença de nivel economico, seja-nos licita a expressão, entre o mercado de origem e o de destino.

O custo de transporte por kilometro é sensivelmente o mesmo para os diversos objectos transportados. A portagem varia conforme a riqueza da mercadoria e o valor economico do transporte a comportam, podendo ser reduzida a zero ou quasi para favorecer certos transportes, comtanto que n'outros haja a compensação.

Assim se justifica a multiplicidade de preços e de tarifas conforme o valor da mercadoria e as circumstancias economicas do transporte, de modo que a somma das portagens perfaça, se fôr possível, a justa remuneração do capital.

Seria preciso que este se achasse amortizado para se prescindir da portagem, ou reduzil-a abaixo do que a operação comporta. Ainda n'esse caso seria preferivel crear assim receita a que se desse destino conforme com o interesse geral pela realisação de obras determinadas, como seria a vicinalidade dos caminhos de ferro, isto é, a construcção das linhas secundarias incapazes de remunerar o capital.

Porque a exploração de um caminho de ferro constitue um serviço publico entregue a uma empresa, á qual se confere um monopolio, tem o Estado o direito de intervir na fixação das tarifas, homologando-as previamente, e fixando-lhes limites.

Quando a exploração se torne sobremodo lucrativa, pôde actuar, usando dos meios de influencia que tem sobre uma empresa concessionaria, para fazer applicar a fins de interesse publico, taes como a construcção de linhas complementares, o excesso dos lucros além de uma rasoavel remuneração do capital, ou a uma redução de tarifas a favor de certas mercadorias cujo incremento de trafego interesse á economia geral.

O uso d'este direito deve porém ser exercido com prudente criterio, respeitando-se direitos adquiridos e

evitando-se fazer esmorecer as iniciativas que possam exercer-se na construcção e exploração de caminhos de ferro.

Mais imperioso é esse dever, quando as empresas de caminhos de ferro, longe de nadarem em prosperidades, luctam com difficuldades grandes. Não ha o direito de as obrigar a uma exploração ruinosa, impondo-lhes tarifas inferiores ás que o valor economico dos transportes comporta, a não ser que o Estado tenha de o fazer por motivos imperiosos, cumprindo-lhe então compensar ás empresas o prejuizo que lhes inflige privando-as de remuneração. Muito menos tem o Estado o direito de avocar a si parte da receita que lhes pertence e de que ellas carecem para occorrer aos seus encargos financeiros.

Infelizmente estes principios de sã economia e de honesta equidade nas relações entre o Estado e as empresas foram esquecidos na precipitada redacção da lei n.º 952.

Era preciso obedecer ao mandato imperativo de agentes das linhas do Estado, impondo ao Governo e ao Congresso as suas exigencias sob a ameaça de uma grêve que a lei lhes prohibia. A's companhias eram exigidas pelo seu pessoal concessões que a imprudencia do ministro tornava mais largas do que podiam ser. Só pela auctorisação de novas sobretaxas se podiam obter recursos para esses encargos.

Quiz-se porém evitar que os obrigacionistas do 2.º grau reclamassem uma distribuição de receitas liquidadas, que absorvesse recursos que urgia applicar a obras e aquisições da conta de estabelecimento. Por outro lado havia que contar com o jacobinismo ignaro de elementos parlamentares influentes, cheios de animadversão para com as companhias e que declaravam ser a melhor politica para com estas apressar-lhes a falencia!

D'esta conjuncção de preocupações sahiu por jactos successivos a lei n.º 952, cuja primitiva redacção foi modificada por uma emenda precipitadamente redigida.

Depois de feitas largas concessões aos ferroviarios revoltosos do Estado—o que é sempre facil, pois é o Thesouro e portanto os contribuintes quem salda os deficits da exploração—pozeram-se condições, que os leitores conhecem, á concessão das sobretaxas, cujo producto foi exclusivamente reservado a saldar os deficits d'exploração, os encargos financeiros obrigatorios, e aos trabalhos da conta d'estabelecimento, revertendo o saldo, quando o haja, para o Estado.

E' ocioso repetir criticas já feitas.

Confundiram-se encargos obrigatorios com encargos fixos e entendeu-se erradamente que aquella formula excluia qualquer distribuição ás obrigações de 2.º grau, cujo *coupon*, variavel com as disponibilidades, é tão obrigatorio encargo como o das do 1.º grau, salvo a preferencia e integral pagamento a estas assegurado.

Podia-se dar a preferencia a melhoramentos inadiveis sobre o *coupon* do 2.º grau, pois á concessão das sobretaxas eram adstrictas determinadas condições a que as companhias se sujeitaram para as poder cobrar. O que se não podia fazer sem offensa de direito, era abstrahir de compromissos tomados em convenios sancionados pelo Estado, nem imaginar que bastaria uma referencia a encargos obrigatorios para excluir os das obrigações de 2.º grau. Mais flagrante era o erro, quando o aggravava uma verdadeira usurpação de receitas, um authentic acto de espoliação em favor de Estado, previsto para acalmar os furores bolchevistas de elementos parlamentares irrequietos.

Nem só os obrigacionistas eram prejudicados. Os accionistas eram tambem esbulhados do direito a um

dividendo, quando as receitas liquidas o comportem. Pois não tem o seu capital direito a remuneração? Como se quer chamar capitaes á obra necessaria do desenvolvimento da nossa rêde de caminhos de ferro, se aos que já n'ella estão immobilisados se negam direitos, que são transferidos para o Estado?

Os contractos, decretos e alvarás de concessão deram o direito d'exploração, attribuindo ás empresas a propriedade das receitas cobradas mediante tarifas que o Estado homologa. As sobretaxas que vieram approximar os preços de transporte dos que correspondem á desvalorisação da moeda para que a encargos maiores coincidam com maiores receitas, acham-se nas mesmas condições que as taxas normaes.

Pode o Estado impôr que se attenda de modo especial aos melhoramentos indispensaveis da exploração por obras complementares e por aquisições de material circulante, não porem exigir que para elle reverta uma receita que por titulo juridico algum pode ser sua.

Se ao menos se tivesse reservado a situação financeira das companhias anteriormente á guerra, de modo que ellas podessem dar ás obrigações de 2.º grau e ás acções o *coupon* ou o dividendo distribuido em 1913, não seria tão flagrante a espoliação.

Veu depois aggravar-a, com excellentes intenções aliás, uma portaria posterior, a que em tempos nos referimos, attribuindo ao Estado a propriedade, não só das installações fixas, — o que era ocioso estatuir, pois todos os contractos as attribuem ao dominio do Estado —, como do material circulante, que segundo esses contractos pertence ao dominio das empresas.

Não podia uma portaria infirmar disposições de leis e para mais de leis especiaes sancionando contractos. E' discutivel se essa condição podia ser posta á concessão de sobretaxas pela lei n.º 952, mas a poder sel-o, era mister para tanto uma lei.

Que razões determinaram a publicação da portaria?

Aventou-se manifestamente um possivel resgate em futuro mais ou menos proximo, julgando-se inadmissivel que um material comprado pelas forças das sobretaxas, pelo Estado auctorisadas, tivesse que ser pago por este quando resgatasse as linhas. Equivalia a pagar-o duas vezes, pois a compra do material seria feita com dinheiro que sem ella engrössaria o saldo pertencente ao Estado.

E' palpavel o vicio do raciocinio, baseado: 1.º, em ver-se nas sobretaxas uma cessão de receitas graciosamente feita pelo Estado e não a justa rectificação do preço de transporte em harmonia com a desvalorisação da moeda; 2.º, em suppor-se legitima a reversão dos saldos para o Estado.

Assim pois, não só este chama a si receitas de onde podiam sahir remuneração para o capital das companhias, como ainda declarar seu material circulante que pelos contractos ás companhias pertence. Nem ao menos essa compensação da falta de remuneração para o capital-acções?!

E todavia enquanto as companhias estão quasi todas em situação angustiosa, o Estado aufere enorme juro das quantias com que contribuiu para a construção das linhas.

Se sommarmos as subvenções das linhas do Leste e Norte e Beira Alta com os addiantamentos feitos para complemento de juro garantido a linhas do continente, chegamos a um total de cerca de 30.000 contos.

Pois bem: o Estado recebeu em 1920, só de imposto de transito e sello em caminhos de ferro, mais de 2.000 contos, não contando o sello da Assistencia.

A essa quantia haveria que juntar o valor, muito superior: 1.º dos transportes postaes gratuitos; 2.º das

reduções usufruidas pelos transportes de serviços publicos militares e civis. Não erramos reputando muito por baixo em 5.000 contos annuaes o proveito directo que o Estado tirou em 1920 dos caminhos de ferro explorados por companhias, com os quaes dispendeu até agora 30.000, em parte reembolsaveis. E' um juro de 16 %.

Além d'isso o patrimonio do Estado foi accrescentado com cerca de 60.000 contos.

Entretanto, as Companhias, que immobilisaram 47.000 contos, nem o *coupon* das suas obrigações podem pagar integralmente.

Pois é para o Estado que teem de reverter o saldo, se o houver, da receita de sobretaxas!

Como se querem atrahir capitaes para a obra tão necessaria do desenvolvimento da rêde, se com tal semceremonia e desrespeito de direitos assegurados pelos contractos são tratadas as empresas a que se deve o melhor da nossa rêde?

Vamos buscar um exemplo recente.

O sr. Fausto de Figueiredo emprehendeu com a mais rasgada iniciativa a grande obra da criação de uma estancia de turismo e balnear de primeira ordem no Estoril. Era elemento essencial da obra a electrificação da linha de Cascaes, que vae transformar as condições de aquella importante zona suburbana.

A Empresa Estoril arrendou o ramal de Cascaes para o explorar com tracção a vapor, enquanto se não effectuasse a electrificação.

Subiram as despesas e por isso reccorreu, como as outras empresas, ás sobretaxas.

E' com o rendimento da linha que conta para occorrer aos encargos do capital que immobilisar e parte do qual será representado por acções.

Como fazel-o porém, se lhe contestarem o direito a essa applicação do valor das sobretaxas depois de saldado o deficit de exploração?

Quanto ás obrigações que emittir, nenhuma duvida pode haver.

O seu *coupon* será um encargo financeiro obrigatorio.

E enquanto a emmissão se não faça, o saldo das sobretaxas pode e deve ficar em reserva para ser gasto nas obras de conta d'estabelecimento, como o são manifestamente os trabalhos de electrificação.

E' preciso porém que ao capital-acções, cujo dividendo não é propriamente encargo financeiro, se possa dar dividendo, quando caiba no saldo das receitas. E' possivel obter parte do material pago em acções, não porém se a estas se negar dividendo, porque o Estado avoca a si a propriedade dos saldos.

Pode haver maior iniquidade que a de uma lei que tal situação cria?

Pelo que respeita ao material circulante, todo o que a Empresa adquirir tem que ser por ella entregue á Companhia Real no fim do arrendamento.

E' pois a esta e não á Sociedade Estoril que interessa a portaria de maio de 1920 que reivindica illegalmente para o Estado a propriedade do material circulante adquirido pelas forças das sobretaxas.

A lei n.º 952 carece portanto de ser revista, eliminando-se a clausula da reversão para o Estado do saldo do producto das sobretaxas.

Quanto ás obrigações de 2.º grau e aos dividendos de acções, não podem ser excluidos da participação n'esse saldo, devendo-se dar a preeendencia ás despesas inadiaveis da conta de estabelecimento, de modo que se possa assegurar uma exploração regular. Essa preeendencia deve ser prudentemente regulada para se não esbulhar o capital da remuneração a que tem direito.

J. Fernando de Souza

A expropriação nacional

A imprensa noticiou que o sr. Anselmo de Andrade em acção da Cruzada Nun'Alvaras, assignaria um manifesto ao pais, onde o illustre economista diz que o valor da nossa riqueza nacional foi já absorvido pelo da nossa divida publica.

Não chegámos ainda a esta situação mas para lá marchamos com rapidez. A nossa divida nacional estará em 1.600.000 no fim d'este anno economico. A nossa riqueza era de 3.200.000 contos antes da guerra devendo agora estar talvez em 2.600.000 contos, pela moeda antiga, pois de então até hoje consumiram-se ou destruíram-se algumas centenas de milhares de contos da fortuna preexistente, computados da mesma forma. A relação da primeira paracom a segunda é já, pois, superior a 60 %. Como o *deficit* galopa cada vez mais por centenas de milhares de contos annulamente, é claro que por estes despeñadeiros em que vamos tudo estaria sobrepujado pela divida dentro de pouco tempo, se acaso fosse possivel esta derrocada sem mais graves cataclysmos de que resulte o remedio ou o aniquilamento.

Os economistas, e entre elles o sr. Anselmo de Andrade, andam principalmente occupados com a idea de que é preciso desenvolver-se a produção. Ninguém deixa de collocar no primeiro plano essa necessidade, que acima de tudo o é no ramo fundamental da agricultura. Todos os erros e loucuras nos encaminharam para circumstancias taes que estamos na insufficiencia progressiva daquillo que serve para a nossa alimentação, vestuario e calçado, sem haver tambem ouro para comprar fora o que nos falta. A população vae diminuindo e a que subsiste n'esta decadencia pavorosa é cada vez mais famelica e esfarrapada.

Mas essa nova produção indispensavel é absolutamente impossivel sem a resolução do problema financeiro, o qual tambem o é sem uma operação inversa da expropriação de explorados por exploradores, em que temos vindo desde 1914, com as desordens do Thesouro, do Banco de Portugal e de todo o mercantilismo. Não temos duvida em asseverar que esta necessidade, tão saliente como a de conseguir da terra a nossa alimentação natural e civil, está sendo desattendida, não dizemos só pelos políticos, mas tambem pela quasi totalidade dos nossos economistas. E é precisamente para ahi que as vistas iniciaes devem convergir com intensidade e efficacia.

Em 1 de julho de 1914 a divida publica estava em 648.143 contos. Era de 181.321 contos a externa e de 466.822 a interna.

No fim do corrente anno economico, a primeira estará em cerca de 253.000 contos, a segunda em cerca de 1.356.000 contos e o total em cerca de 1.600.000. Este quadro que devia estar na mente de todos, põe em evidencia numerosas realidades tragicas. Mas uma das principaes é a de que já forem absorvidos por diversos elementos nacionaes valores correspondentes a 42 % da nossa fortuna antiga. Pelo caminho em que vamos, essa absorpção contra a natureza e a justiça estará em cerca de 50 % no fim de 1921. Em curtos annos chegaria aos 100 %, se isto fosse possivel sem complicações de outra especie.

Quere isto dizer que a nação inteira deve já a uma pequena parte dos seus membros 42 % daquillo que ella possuía em 1914. Essa relação deve mesmo ser já de 50 %, visto a riqueza nacional, calculado o valor pela moeda antiga, estar já apenas em 2.600.000 contos approximadamente.

Não offerece duvida que a divida interna de 1.356.000 contos é de ouro, embora praticament a refiramos ao papel depreciado.

Se amanhã voltarmos á situação cambial de 1914, a importancia de 1.500.000 contos ou mais que o Thesouro deve aos portugueses será em moeda de ouro, que é aliás a indincada nos bilhetes do banco. Assim, ao passo que a nossa fortuna teria diminuido intrinsecamente em algumas centenas de milhares de contos de velho padrão, uns tantos elementos do proprio paiz teriam sobre esta um crédito superior a 50 % daquella. Talvez até mais de metade da riqueza nacional pertenceria a elles, no seu valor, *só por factos posterior a 1916*, visto que então era apenas de 466.000 contos a divida interna.

Não se objecte que difficilmente e só mui tarde se chegará ao par cambial, se acaso lá chegarmos. E' bem positivo que pelos nossos modos actuaes de vida nunca realizaremos esse idial. Mas tambem o é que este deve estar e está na mente de todos. E no fim de tudo, o mal de que se trata é sempre de primeira grandeza, ainda que o mesmo crédito anomalo seja algum tanto inferior, por differenças de moeda.

Como succedeu e continua a succeder tudo isto? Por uma verdadeira expropriação nacional feita em favor do menor numero de portugueses com prejuizo dos restantes e dos proprios destinos do pais.

Nos sete annos, contados até julho próximo, o augmento da divida interna terá sido de 900.000 contos. No fim de 1921 terá ido a 1.100.000 contos e depois a muito mais, com intensidade progressiva, pelas tendencias existentes.

Foi para desenvolver a riqueza da nação? De modo nenhum: ella, pelo contrario, diminuiu em centenas de milhares de contos antigos. Foi para muitos irem vivendo e outros accumulando fortuna, á custa dos restantes e dos descendentes de todos. Quasi tudo do que o Estado gasta pelo novo systema de ruina passa para a mão de certas minaoias exploradoras da política, do commercio e de serviços restrictos.

A expropriação fez-se e faz-se com enormes effeitos actuaes e futuros.

A população já vae baixando a algumas dezenas de milhares de cabeças por anno e agora sob a influencia exclusiva dos factores financeiros, economicos e moraes d'esta desordem colossal. Baixará cada vez mais, continuando as causas. A gente que fica ou apparece é cada vez menos bem alimentada e vestida, é cada vez mais fraca e cheia de miserias de todas as naturezas.

A potencialidade de produção diminui rapidamente, não só por todos essas graves circumstancias; mas precisamente porque os recursos que a podiam manter, já nem dizemos augmentar, são devoradas pelo proprio systema de explorar política e mercantilmente.

Como querem que se produza mais? E' absolutamente impossivel com menos habitantes a mais devoradores fazer esse milagre.

Não ha remedio? Ha só um, que só nós e poucos mais temos a franqueza de declarar. E' acabar de vez com o systema expropriante, começando tambem pela expropriação de uma grande parte daquillo que já foi expropriado. N'uma palavra, o principio da obra é cortar mais de 150.000 contos na despesa, exigir com justiça quantia não inferior ás fontes de receita normaes e reivindicos para o Estado em curto periodo algumas centenas de milhares de contos dos novos ricos. Então nos lembraremos todos efficaçmente de que é myster cultivar a terra e haverá um Estado com auctoridade, força e recursos para nos ajudar.

Não querem o que manda a penitencia do erro, a rudeza da verdade, a energia da justiça? A natureza continuará a saber tomar vingança. Já temos menos 500.000 habitantes do que devíamos n'este momento. Amanhã teríamos menos 1.000.000 e não ficaríamos ainda por ahí. Só cresceria o numero dos esfomeados, dos rotos, dos corruptos, dos revoltados de todas as especies.

Quirino de Jesus

Os oleos combustíveis nos caminhos de ferro

Num numero recente registámos que a Companhia Portugueza tinha realisado experiencias coroadas de exito com uma locomotiva adaptada para queimar oleo em lugar de carvão. D'esde então tivemos o ensejo de examinar a locomotiva em questão observando-a em funcionamento e considerámos que os nossos leitores teriam interesse em conhecer alguns detalhes tecnicos do systema empregado.

Notaremos primeiro que a natureza especial de uma locomotiva apresenta certas difficuldades á adaptação para o consumo de oleo e a preparação d'uma fornalha apropriada a este fim exige um cuidadoso estudo.

Enumeremos estas difficuldades, a saber:

- 1.º O espaço restricto disponivel para a applicação do injector.
- 2.º O volume restricto para a combustão na caixa de fogo.
- 3.º As grande variações de carga e tiragem.

Para vencer estas difficuldades e assegurar com qualquer carga completa combustão do oleo sem a producção de fumo, é necessario:

a) Um injector conveniente.

b) Uma disposição de orificios para ingresso do ar na caixa de fogo cuidadosamente estudada.

Na locomotiva n.º 327 da Companhia Portugueza o systema do combustor d'oleo empregado é o da "The Scarab Oil Burning Company, Limited", uma Companhia Inglesa que tem estudado esta especialidade e tem instalado o seu systema em grande numero de locomotivas de todos os txpos.

O injector "Scarab" é muito simples e efficiente.

E' composto de uma espatula com a boca approximadamente de 100 mm de largura apresentando umas pequenas saliencias. O oleo combustivel, a passagem do qual é regulada pelo fogueiro por meio de uma valvula situada na plataforma da locomotiva, alimenta esta espatula, espalhando-se pela superficie da mesma e transbordando pela boca num fino jacto. As saliencias a que nos referimos servem para manter uniforme a espessura do jacto de oleo.

Logo abaixo e um pouco atraz da boca da espatula encontra-se uma fenda estreita na mesma extensão da bocca, por onde se faz passar vapor á pressão de 1 kilograma por cm², approximadamente.

O vapor, encontrando o jacto do oleo, reduz-o a infimas particulas, isto é pulverisa-o. E' esta a primeira operação essencial para queimar oleo, pois só com êle neste estado se pode manter a combustão. Quando este jacto pulverizado se inflama resulta uma chama larga, a intensidade da qual depende da quantidade de oleo que passa pelo injector. E' evidente que este injector possui a vantagem de ser extremamente simples, e não tendo passagens estreitas pelas quaes o

oleo tenha de passar, não está sujeito a ficar entupido com residuos de carbone. Esta vantagem é de grande importancia no caso de uma locomotiva em que não é possivel linpar ou regular o injector durante a viagem. Regulando a valvula do oleo, o injector "Scarab" anite uma chama do tamanho que se desejar, desde a sufficiente para somente manter a pressão até á necessaria quando a locomotiva reboca um comboio pesado a grande velocidade.

Occupando-nos em seguida da disposição do injector na caixa de fogo, observaremos que o systema "Scarab" consiste em collocar o injector o mais baixo possivel na frente da caixa de fogo, debaixo do anel de fundação. O cinzeiro empregado quando a locomotiva consome carvão é modificado para servir de descanso ao injector, ou se fôr necessario, colloca se um novo cinzeiro. A chama é projectada na direcção da parede posterior da fornalha d'onde é distribuida pela parte superior e paredes lateraes a caminho dos tubos de fumo. O cinzeiro possui um fundo falso coberto de barro refratario, por cima do qual opera a chama. N'este fundo falso fazem-se uns furos para a passagem de ar regulados por abafadores. Logo acima do injector uma abobada de tijolo refratario é construida de forma que, quando o jacto de oleo pulverizado se inflama primeiramente e se está procedendo á necessaria mistura de ar, a chama é concentrada e a combustão encontra-se já adiantada antes da chama atingir as superficies relativamente frias da caixa de fogo. Esta abobada prolonga-se por metade da caixa de fogo em direcção á porta d'esta. Os lados do cinzeiro, a parte inferior e a parede posterior da caixa de fogo onde chama é primeiramente projectada, como se disse, são protegidas por barro refratario. Uma segunda abob da acima da primeira e inteiramente separada d'esta, é construida na fornalha. Esta abobada forma um angulo com o eixo horizontal da caldeira e produz o effeito de reduzir a precipitação da chama em direcção aos tubos de fumo, assegurando a uniformidade da sua distribuição por toda a superficie de aquecimento da caixa de fogo.

Uma vez em laboração, a caixa de fogo fica completamente cheia de uma massa de chama branca massica, observando-se um fumo cinzento pallido sahindo da chaminé. Quando se consome oleo combustivel, tanto o fumo negro, como a completa ausencia de fumo, indica que a combustão não se está efetuando satisfatoriamente.

O primeiro caso é a evidencia de que uma grande proporção de vapor de oleo se está escapando sem ser queimado, devido á insuficiencia de ar; o segundo que se está admitindo ar em excesso o que faz baixar a temperatura da caixa de fogo, provocando assim a perda de preciosas unidades calorificas no ar que se escapa sem se queimar.

Como se deprehe, o trabalho do fogueiro é incomparavelmente mais leve do que exige uma locomotiva queimando carvão. Obtem-se uma completa ausencia de faulhas da chaminé e a caixa de fogo encontra-se sempre apta a acomodar-se ás exigencias que se lhe façam. A locomotiva depois de alguns dias de trabalho não necessita de remoção de cinzas e de limpeza de tubos e caixa de fumo, e este facto em conjunto com a economia de tempo necessario para levantar vapor quando se consome oleo, deve necessariamente resultar em grandes economias nas despesas dos depositos de locomotivas.

Effectuando o armazenamento em condições convenientes, o fornecimento de oleo a uma locomotiva para um dia de trabalho é uma operação tão simples como o fornecimento de agua, sem ocupar mais tempo. Por este meio torna-se possivel uma grande economia

de trabalho sobre o systema actualmente empregado em abastecer os tenders de carvão por meio de trabalho manual. O consumo de oleo é approximadamente metade do de carvão para o mesmo percurso com a mesma carga, e tomando em consideração que o oleo occupa sómente 2/3 do espaço occupado por egual quantidade de carvão, é evidente que se torna possível uma enorme economia no espaço destinado ao combustivel.

Ao contrario do carvão, o oleo combustivel não soffre deterioração com o tempo e não está sujeito a combustão espontanea. Mas ainda, sendo facil o seu transporte por meio de bombas, pode o oleo ser armazenado em condições que não serviriam de forma alguma para o carvão.



«Elementos para el estudio del problema ferro-viario de Espana»

Por amavel offerta do distincto capitão de engenharia hespanhola Snr. D. Rafael Marim del Campo y Peñalvez, um dos cooperadores desta obra, foi-nos ofrecido o ultimo volume, o VI, desta importantissima publicação que o antigo ministro do Fomento d'aquelle paiz snr. D. Francisco de Cambó y Batlle, fez executar por um grupo de escolhidos entre os mais competentes collaboradores, os Snrs:

D. Antonio Valenciano y Mazerres, engenheiro chefe de Caminhos, Canaes e Portos e advogado, chefe da Direcção de Concessão e Construcção de Caminhos de ferro do ministerio de Fomento;

D. José Maria de Zumalacarregui y Prat, doutor em Direito, Philosophia e Letras, Professor da Economia e Fazenda Publica da Universsidade de Valencia;

D. Pedro Paulo de Alarcón y Contreras, engenheiro de Caminhos Canaes e Portos;

D. Raphael Marim del Campo, a que acima nos referimos;

D. Felix Escalas y Chamení, doutor em direito, vice secretario da Camara do Commercio de Barcelona;

D. José Torino y Guinot, ajudante de Obras publicas, chefe de Repartição, official de Concessão e Construcção de Caminhos de ferro do Ministerio do Fomento;

D. Julio Alvarez y Buznego, Professor Mercantil, official do Corpo de Professores mercantis ao serviço da Fazenda Publica; e

D. João Baptista Martinez de Diego, official da Repartição de Concessão e Construcção de Caminhos de ferro.

Este VI tomo é um folio de 404 paginas, primorosamente impresso em rico papel velino; os 5 tomos anteriores teem respectivamente 172, 170, 266, 428 e 519 paginas, com 4 mappas, 91 graphics e 208 quadros fóra do texto.

Isto, pelo que se refere á parte puramente material da obra, o que já nos dá um indicio da sua importancia.

E não podemos deixar em claro uma nota excepcional e que demonstra quanto e como bem se trabalha lá fóra:—este 6.º volume contendo 404 paginas, composto e impresso na maxima perfeição nas Officinas Graphics Reunidas, foi executado apenas em 14 dias de trabalho ordinario, e não tem um unico erro!

Mas folheando-a, lendo aqui e alli varios dos seus capitulos, compulsando o indide geral dos 6 volumes que este ultimo volume publica, vê-se que o modesto

titulo de elementos para estudo do problema ferroviario hespanhol cobre um estudo completo da situação dos caminhos de ferro, durante a guerra e no começo da post-guerra, estudo documentado com todos os elementos de apreciação, ainda os de mais recente data, porque, tendo-se acabado de imprimir no ultimo dia de fevereiro p. p. já ahi se encontraram os principaes dados estatisticos das grandes companhias hespanholas em 1919.

E' interessantissimo o «Resumo geral do objectivo da obra» que é feito, em 61 paginas pelos collaboradores d'este monumental trabalho e o Epilogo, escripto, como o Prologo, pelo illustre estadista que o mandou fazer, epilogo em que se passa em revista, de uma forma, a um tempo sucinta e clara, tudo o que da reunião de tantos elementos resulta, não só pelo que se refere á actual situação ferroviaria no paiz visinho como em todo o mundo.

O Snr. Cambó mandou fazer este trabalho com o fim de facilitar o exame e a discussão, por parte do Parlamento e da opinião publica, do projecto de lei que se propunha apresentar para o resgate, pelo Estado, de toda a rede ferroviaria hespanhola, conforme o expoz no seu livro «Ocho meses em el Ministerio de Fomento» publicado um anno depois de ter abandonado o poder.

Ahi, a solução a que o Snr. Cambó chega é a de que o Estado, resgatando as linhas, deve crear um conselho ou Commissão ferroviaria com attribuições de adminitração superior, entregando a exploração á industria privada. E', nos seus traços geraes, a situação das vias ferreas italianas.

No tomo V vemos que, tratando-se de paizes que adoptaram o systema mixto de exploração ferroviaria, pelo Estado e por companhias, se fazem quaisquer referencias a Portugal.

Certamente muito resumido será o que sobre nós ahi se diz, motivado pela falta de elementos.

Realmente, quem quizer fazer a historia dos caminhos de ferro em Portugal, encontrar-se-ha com a difficuldade de reunir elementos que andam dispersos por publicações que ficaram incompletas, como a «Legislação» de Correia Fino, que apenas alcança 1914, pela morte do seu coordenador; terá a impossibilidade de obter a obra de Frederico Pimentel, «Apontamentos para a historia dos Caminhos de ferro», hoje rarissima, terá, emfim, que compulsar todos os 33 volumes de anno da nossa *Gazeta* onde lastimará que tambem o estudo começado pelo distincto engenheiro, Alberto d'Oliveira, em começo ficasse, pelo fallecimento do auctor. A nossa tão modesta estatistica official anda quatro annos atrasada, havendo, sim a especial do Sul e Sueste, trabalho perfeito de Snr. Carlos de Vasconcellos Porto, e a das varias companhias, que só as publicam para seu uso; mas nada existindo ha muito sobre a importante rede do Minho e Douro, pertencente, como a do Sul, ao Estado.

Coisas nossas!

Voltando á obra a que nos estamos referindo, não deixaremos de notar que ella é tudo que de mais notavel se tem produzido no mundo, que o saibamos, e apesar do seu preço ser caro, relativamente ao cambio da nossa praça sobre Madrid, ella devia ser adquirida não só pelas nossas trez principaes bibliothecas publicas como pelas Direcções Geraes que se occupam dos Caminhos de ferro, Associação de Engenheiros etc.

Pomos o volume que recebemos á disposição de quem o quizer consultar, n'esta Redacção, e se convencerá, por elle, do que acima dizemos, e pomos os serviços dos nossos estimaveis correspondentes em Madrid tambem ao dispôr de quem desejar adquirir a obra.

De resto, talvez as repartições officiaes possam obter a, em melhores condições, dirigindo-se oficialmente ao Ministerio do Fomento, em Madrid.

Agradecemos penhorados a offerta que nos fez o nosso amigo Snr. D. Rafael del Campo, e satisfazendo ao seu pedido estamos reunindo quantos trabalhos e elementos possamos obter para o estudo da vida dos nossos caminhos de ferro, o que será um dupplo prazer para nós, por attendermos aos seus ensejos e por facilitar, no possivel, que o nosso paiz seja estudado na sua industria ferroviaria.



A unificação das locomotivas americanas

O projecto de tipos unificados de locomotivas foi um dos primeiros trabalhos da *Railroad Administration*, quando o governo americano a collocou á frente dos serviços ferro-viários, como consequencia da sua resolução, como medida de guerra, de intervir nos serviços de caminhos de ferro.

Apesar de uma tenaz opposição a tal medida, muitas machinas se tem já construido segund os modelos adoptados, que foram seis, impossivel como é, tentar o emprego de um unico modelo de locomotivas em todas as linhas e em todos os serviços. Cada um d'estes tipos tem um modelo ligeiro e outro pesado o que praticamente dá um total de 12 deversidades de machinas.

Não se tentava, portanto, a substituição das antigas e differentes locomotivas por outras, dum só typo, mas sim, da unificação de certas locomotivas e certas peças comuns a todas as locomotivas, a redução da diversidade existente a um pequeno numero de tipos normaes, contendo peças applicaveis a todas ellas.

A unificação reflecte-se principalmente nas fabricas constructoras. Uma officina que, em 5 semanas, poderia produzir 163 locomotivas de um typo unificado, não daria mais de 104, de tipos differentes. Uma outra casa comunicou que estava habilitada a construir, segundo um typo unificado, uma tonelagem superior em 30 % á que poderia produzir, em igual tempo e com machinas do mesmo peso, se tivessem planos differentes.

A commissão elaborou a unificação das dimensões de numerosas peças, não sendo necessario que sejam do mesmo typo nem adquiridas nos mesmos fornecedores, para, unificadas as suas dimensões, serem intersubstituiveis. Esta unificação applicou-se, por exemplo, aos injectores, aos lubrificadores, ás valvulas de segurança, ás mudancas de marcha automaticas, etc, abrangendo um total de 1.297 peças. Todas as caldeiras tem a mesma disposição geral, os sobreaquecedores são do modelo de colector superior, os tubos, pequenos ou grandes, não são de mais de quatro comprimentos.

Todos os tubos aquecedores tem 140 centimetros de diametro e todos os tubos ordinarios de fumo 57 millimetros para as locomotivas de linha e 51 para as machinas de manobras.

A unificação das dimensões de fornalhas permite a troca de peças da caldeira e do cinzeiro. O mesmo comprimento de fornalha se emprega em cinco e tres tipos; trez larguras bastam para os 12 tipos.

Trez dos tipos de locomotivas tem rodas motoras de 1.^{ma} 448 de diametro, e as outras trez tem-nas de 1.^{ma} 600. Os cubos das rodas e os aros são em grande parte intertrocaveis. Os eixos conjugados de certos tipos pesados são os eixos motores de outros tipos. O mesmo succede com as caixas de ensebamento destes eixos, e com os seus elementos constitutivos. Todas

as *bogies* de frente são intersubstituiveis, excepto no modelo Mallet pesado, e todas as porteriores tem os mesmos coxins e eguaes caixas.

Um unico modelo de embolo serve para oito tipos de machinas e numerosas peças de mecanismo são applicaveis em 2 ou mais tipos differentes. Só são precisos trez tipos de *tenders*, com caixas de agua de 30, 38 e 45 metros cubicos de capacidade.

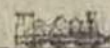
Tambem nos vagões de mercadorias foi possivel unificar varios orgãos. Assim, 3 modelos de vagões sobre *bogies*, correspondentes ás tonelagens de 20, 25 e 35 toneladas, servem para 17 classes de vagões.

As instrucções fornecidas á Commissão referiam-se á elaboração de modelos de peças para 12 locomotivas, devendo ella occupar-se especialmente da criação de modelos para as peças mais facilmente sujeitas a deterioração e a frequentes substituições, de modo que, no limite em que isso é compativel com a economia e a boa marcha do serviço, essas pudessem ser adaptaveis a tantos tipos de machinas quantos fôssem possiveis.

O mesmo aconteceu com o material mobil. Até 17 classes de vagões, compreendendo vagões cobertos, vagões de animaes, refrigerantes, vagões-cisternas etc. foram estudadas de diversas dimensões, capacidades e construcções e contudo foi possivel, não só construi-los de maneira que não se necessitam mais do que trez tipos de *bogies*, mas tambem se realizou a construcção e em alto grau de perfeição.

A medida de exito é o serviço que se possa exigir a uma locomotiva ou a um vagão. Se, graças a redução de tempo gasto nos depositos e nas officinas, se puder augmentar em 1 % o tempo disponivel para o serviço, ter-se-ha, na realidade, juntado uma unidade a cada 100 locomotivas ou vagões.

Ora uma addição deste genero não augmenta em nada os gastos de estabelecimento, nem custa nada de reparações, nem produz gastos de amortização.



Fornecimento de carvões

O Colliery Investment Trust of America, incorporated, 291, Broadway, New York et 171, Queen Victoria Street, Londres, está em condições de expedir immediatamente carvões para gaz e para aquecimento que dão na analyse resultados excepcionaes. Estes carvões gosam de grande reputação nos Estados Unidos e tem sido empregados em larga escala pela marinha americana e pelas fabricas de gaz.



Os caminhos de ferro argentinos em 1920

Damos em seguida alguns numeros traductores do movimento ferro-viario na Argentina, durante a anno de 1920, pondo entre parenthesis os numeros respectivamente correspondentes em 1919,

Extensão da rede: 35,291 kilometros (35,257); estações: 3.359 (3.356); locomotivas: 3.910 (3.824), carruagens: 6.008 (6.150) vagões para mercadorias: 80.000 (79.446).

A tonelagem transportada foi de 44.323 milhares (38.973, em 1919), e o numero de passageiros conduzidos de 82.280.000, contra 68.547.200 em 1919 o que representa um augmento de 14 % para trafico de de 20 % para a circulação de viajantes.

As receitas brutas foram calculadas em 226.866 milhares de pesos-ouro; as despesas em 174.738 milhares de pesos, ficando o lucro de 52.127.

VIAGENS E TRANSPORTES

Conferencia do Bussaco

Trafego entre Portugal e França

Nos dias 24 e 25 d'este mez deve reunir no magnifico hotel do Bussaco a conferencia sobre trafego internacional a que já nos referimos, a qual será presidida pelo Director da Companhia Portuguesa o Engenheiro snr. Ferreira de Mesquita.

Alem d'este snr. são delegados da Companhia Portuguesa á conferencia os snr. Alvaro de Lima Henriques Engenheiro chefe da exploração, Vasco de Souza e Vasconcellos, chefe do Serviço do trafego e Manuel Rueda, Engenheiro sub chefe do mesmo serviço.

A Companhia de Salamanca á fronteira de Portugal nomeou delegados á conferencia os snrs. Engenheiros Luiz Novaes, Director interino da Exploração e José Fernando de Souza, Inspector Geral Técnico; a de Medina a Salamanca o snr. D. Victor Nô Hernandez, Engenheiro adjunto á Exploração, e a do Norte de Hespanha o snr. Alfredo Gerald, Engenheiro addido á exploração.

As companhias francezas do Midi e de Paris a Orleans fazem-se representar, respectivamente, pelos srs. Charron, Inspector Chefe adjunto á Exploração, e os srs. Bloch, Engenheiro Chefe da Exploração e Jacquot, Inspector dos Serviços Commercias.

Estes senhores fazem-se acompanhar de suas esposas, excepto e o snr. Novaes que vem com uma sua irmã viuva.

Em seguida á reunião os senhores delegados estrangeiros tencionam fazer alguma excursões no nosso paiz.

Serviço na estação do Rocio

Devido ao grande augmento de quantidade de remessas que diariamente afflue á estação do Rocio, a Companhia Portuguesa vê-se na necessidade de passar

para a estação de Santa Apollonia uma parte do serviço que actualmente se faz n'aquella estação.

Por este motivo a Companhia pediu auctorização ao Governo para restringir o serviço no Rocio ao seguinte:

Expedição de volumes em g. v., para qualquer destino, de peso não superior a 10 kilogramas, e animaes vivos quando taxados a peso em conformidade com o artigo 52 da Tarifa geral; volumes de peso não superior a 200 kilogrammas para a linha de Cascaes, e quaisquer remessas de g. v. com destino a França.

Recepção de remessas de grande velocidade de qualquer procedencia constantes de fructos, criação, ovos, hortaliças e lacticinios, cujos volumes não excedam o peso de 200 kilogramas, quaesquer remessas de grande velocidade procedentes de França e animaes vivos quando taxados a peso nas condições do art.º 52 da Tarifa geral.

Tambem acceitará para expedir para a linha de Cintra pelos comboios tramways que partem entre as 5 e as 10 horas, volumes com peixe transportados por vendedores ambulantes.

Cargas e descargas de vagões na estação de Vizeu

Os caes da estação de Vizeu da Companhia dos Caminhos de Ferro do Valle de Vouga já difficilmente satisfazem as exigencias do trafego que afflue a essa estação; por esse motivo e para facilitar as cargas e as descargas de vagões, a Companhia publicou um aviso segundo o qual é permittido que fóra das agulhas da estação e até ás agulhas do Serviço de Tracção, se façam essas operações nas condições do art.º 5 da Tarifa de despesas accessórias e mediante o pagamento por manobras suplementares de \$20 por cada tonelada indivisivel com sujeição ao minino de cobrança de 2\$00 por vagão.

Esta taxa é sujeita á sobretaxa em vigor.



Carta de Paris

XXIII

De Nice a Monte Carlo - Villefranche e Cap Ferrat - O grande Casino de Monte Carlo - Jogadores - Os jardins do Casino - Cannes vista a correr - O Primelro de maio em Paris.

Estando-se em Nice, o passeio a Monte Carlo é obrigatorio. E nada menos de trez meios de transporte estão á disposição dos passageiros. Ha o carro electrico que durante duas horas geme nas curvas e contra-curvas da estrada ondeante, e que custa apenas um franco; ha o caminho de ferro, com numerosissimos comboios e ha o bello serviço de auto-omnibus, magnificos autos turistas, commodos e confortaveis, e que vencem os 20 kilometros que separam Nice de Monte Carlo em trez quartos d'hora.

A Viagem é extremamente agradável; sempre á beira mar, aquelle mar tão azul que parece o de Portugal, dá-nos continuamente aspectos de verdadeira fantasia, sobre tudo essa bahia tranquila de Villefranche, onde estavam dois grandes couraçados francezes, carancudos e sinistros, contrastando com o casario alegre da costa, que se debruça quasi a escorregar na praia, e essa caprichosa Cap-Ferrat deliciosamente verde, que avança pelo mar como o exporão d'uma galera.

A entrada é revestida de lindas vivendas, garridamente abertas ao sol, com os seus jardins tropicaes envoltos d'uma paz tranquila e doce.

Antes de Monte Carlo, avista-se á direita Monaco erguido num promontorio sobre o mar, com o seu casario velho e triste, d'onde apenas resalta o bello palacio do Príncipe de Monaco.

O automovel vae deixar os passageiros no jardim de Monte Carlo, junto mesmo ao Casino.

A impressão, ao descer-se do carro é que se cahiu num verdadeiro Eden. Dum lado o Casino, verdadeira maravilha d'arte, do outro o jardim e os terraços dos cafés com uma vida mundana inegualavel.

Apesar do bulício da tarde, e de quasi todas as mesas dos cafés estarem cheias de gente, ha ali uma certa tranquillidade; conversa-se sem ruido, lembrando aquillo mais um sanatorio de repouso que um passatempo.

O jardim tratado com um grande esmero, é de perfeita flora oriental, e o asseio é ali tão perfeito, que quem fizesse o sacrilegio de deitar para o chão o envelope de uma carta amarrotado, veria logo um empregado pressuroso ir apanhá-lo.

A entrada no Casino não é porem facil. Logo á porta é-nos indicada uma grande sala onde se reque-

sita o bilhete de admissão que é gratuito e onde enchem de perguntas os visitantes. Pedem o passaporte, conferem-lhe todos os dizeres, exigem-nos a indicação do hotel onde estamos, e passado dez minutos dão o desejado bilhete. Isto, é claro, só para a primeira vez, depois não tem mais que se trocar o bilhete por outro: A gente da terra, e do principiado é-lhe rigorosamente interdita a entrada. Os monaqueses são excluídos de toda a espécie de imposto—o jogo paga tudo—tem o direito de ser deputado do principiado—e elles são tantos que quasi não cabem no parlamento,—mas não podem entrar no Casino e arriscar cinco francos á roleta, ou ao baccarat. Mesmo a gente das localidades proximas, na França ou na Italia, que não seja rica, da mesma forma não lhe é permitida a entrada, o que torna o Casino, o verdadeiro *fructo prohibido* d'aquelle paraíso que é Monte Carlo.

Entremos pois no Casino. As salas teem a severidade d'un templo, tal é a imponencia das suas linhas, e a riqueza dos seus tetos d'onde pendem pesados candelabros cujas lampadas electricas, produzem pela sua multiplicidade verdadeiros jorros de luz.

As mesas de jogo succedem-se umas ás outras, cada qual com mais gente em redor, que n'uma ancia pacata olha o voltar da roleta, cujo resultado é ás vezes n'uma vertigem, uma grande fortuna.

O silencio é ás vezes profundo; sente-se o saltitar da pequena bola sobre as concavidades da roleta, abate-se a respiração; ha rostos que fazem contracções, sentem-se as palpações do coração d'aquella gente muda, que sem um murmurio se vê caminhar para a ruína. Mas ao pé d'essas almas estranguladas na agonia d'uma derrocada, ha mulheres que sorriem, sentindo-se felizes em perder *luizes* ás dezenas—o dinheiro não é seu!—e ha homens impassiveis cujo olhar não se modifica, com a perda ou com o ganho; é-lhes tão indifferente perder um milhão, como ganhar trez ou quatro. A satisfação suprema era levar a banca á glória, o que lhe daria mais celebridade que a conquista de duas Cecílias.

Poucos porem o teem conseguido, e justamente por que isso é difficil, maior é o desejo de o realisar.

Tinha tambem no programma d'essa tarde a ida a Monaco, atraindo, é claro, pelo famoso muzeu oceanographico, organizado pelo Principe, esse grande amigo de Portugal, mas não tive coragem de abalar. Aquelles jardins que envolvem o Casino, com aquella sombra deliciosa, que um sol, já forte, fazia apeteecer, refizeram-me até quasi á noite.

Esquecido pois Monaco, era preciso regressar a Nice; as noites eram frias, e a doçura do sol tinha-me dispensado de agasalho. Desta vez preferi o comboio, o que tambem não deixa de ser interessante, pois os varios tuneis do trajecto, alguns tão pequenos que quasi não guardam todo o comboio, mostram ao viajante uma serie de quadros, qual d'elles mais variado.

Mas o que é bom acaba depressa, e uma demora em Nice de mais dois dias de que estava previsto, impediu-me de me deter em Cannes, esse fóco de luxo de recato aristocratico internacional.

No entanto a beleza dos seus hoteis refulgindo ao sol, do casino e das vivendas ricas escondidas entre as palmeiras, mais me animou o desejo de alli me demorar, n'uma outra viagem e se não uma temporada pelo menos uns dias.

(Guerra Maio)

P. S.—Na *Gazeta* de 16 de janeiro d'este anno, referindo-me á questão operaria, disse que o proximo

1.º de maio marcaria a temperatura das forças dos elementos dirigentes das classes trabalhadoras.

E assim foi; em 1919, a famosa C. G. T. ordenou que não trabalhasse ninguem, que os restaurantes e cafés tivessem as portas encerradas, que todo o transito parasse, e que quem quisesse comer que comesse em casa. Nada disto succedeu, afinal.

Em 1920 esta medida foi ainda mais ampliada, com a paralisação dos caminhos de ferro, e com a ameaça d'uma greve revolucionaria, mas cujos resultados burlescos a *Gazeta* referiu ha um anno. Agora, a C. G. T. apeitada do seu prestigio, os seus mandatarios reduzidos a infima condição de pregadores de moral-avariada, não ousaram fazer paralisar a vida, com receio, é claro, que a *ordem* não fosse acatada.

Tudo correu normalmente, e o *Excelsior* publicando umas photographias dos comicios, onde entraram meia duzia de pessoas, mostram bem que a paralisação-festiva do *Primeiro de maio* é uma questão acabada. Chão que deu uvas e já nem parras dá.

G. M.

O caminho de ferro do Cabo ao Cairo

Varias vezes temos fallado da construção desta linha que ha-de estender-se por 9.000 kilometros, mais da quinta parte da circumferencia do globo, e que reunirá no seu percurso elementos variadissimos pela natureza e civilização, que até agora não tinham sido ligados entre si!

Vamos tratar da parte desta empresa que poderiamos chamar pitoresca e que encontramos no trabalho do sr. T. Datreuil.

O caminho de ferro atravessará—ou para melhor dizer atravessa, porque a linha do Egypto está já concluída—a terras dos Pharaós. Note-se, pois, que, por uma casualidade imprevista, este caminho de ferro que ha-de atravessar pela primeira vez terras completamente virgens de civilização, terras onde a barbaria humana vive em plena selvajaria e luta com os animaes ferozes das selvas, tem o seu ponto de partida no lugar onde a cultura se manifestou pela primeira vez na história e se manifestou com um esplendor proporcionalmente nunca ultrapassado.

Dir-se-hia que os constructores deste caminho de ferro audaz e monstro tiveram o capricho de tornar realidade um sonho; quizeram partir do Cabo da Boa Esperança, esperançados, e, passando pela barbaria mais completa e primitiva que se conhece, chegar ás terras egypcias, ás terras onde o homem construiu edificios e esculpiu estatuas que ainda hoje resistem á observação mais escrupulosa e exigente, e deter-se em Alexandria, o lugar da terra onde, segundo parece, foi utilizada pela primeira vez, graças ao engenho do homem, a força expansiva do vapor.

Effectivamente no anno II de J. C. vivia em Alexandria um sábio mathematico chamado Heran, e tambem "Heran o antigo", que inventou um machinismo com o qual as portas do templo se fechavam e abriam sozinhas, graças ao vapor. O povo cria, então, que ellas se moviam pelos espiritos.

Dois mil annos depois, quando se construiu um caminho de ferro no coração de Sudão, os arabes criam, ante a machina a vapor, exactamente o mesmo: um chefe chegou a dizer ao engenheiro da companhia constructora, que era crueldade encerrar um espirito numa machina tão pequena e obriga-lo a arrastar tantos vagoes.

No extremo do continente africano os indigenas do paiz de Matalles criam igualmente—como qualquer

pacasio campesino no começo do emprego das machinas a vapor,—que “os bois iam dentro da machina”.

Pois, quarenta seculos depois de apparecer a civilização immortal entre os homens, projecta-se a empresa de percorrer em algumas horas, levados pelo vapor, um territorio que começa nas terras do maior atraso e termina nas do primeiro adeantamento.

A machina a vapor parte das serras da ignorancia completa—pelo menos em materia de progresso scientifico-industrial—e vai entrar triunfante, no final do seu percurso conquistador, na cidade da sua avó. O homem que percorrer em caminho de ferro o trajecto do Cabo ao Cairo, poderá figurar-se sem grande esforço de imaginação, que viaja no tempo e não no espaço e que percorre, não a terra mas a historia da civilização atravez 60 seculos.

Que difficuldades encontrariam na empresa estes homens emprehendedores? Que territorio queriam dominar? Até que ponto exigia o seu proposito decisão e tenacidade?

O trabalho de menos importancia nesta empresa estava na magnitude da obra, facilmente concebivel; o grave edifficil estava em que todos os trabalhos se tinham que fazer num meio hostil. Tinham que se defrontar no terreno, com os lagos, alguns quasi tão grandes como a Grã-Bretanha, outros a 990^m acima do nivel do mar; atravessar o magestoso Zambeze e galgar as incomparaveis cascatas de Victoria, onde o sol forma com a agua pulverizada um arco iris constante, desde o nascer até se pôr. Tinham que atravessar bosques profundos e selvas invioladas onde habita o leão. Tinham que defrontar-se com hipopotamos e rhinocerontes e crusar as planicies onde a hyena e o chacal, roem os esqueletos das girafas que anteriormente devoraram.

Um dos troços já terminados é o de Uganda. Parte de Bombasa, no sudoeste e dirigindo-se para o norte termina nas margens do enorme mar interior que é o lago de Nyassa e que conta 42 kilometros quadrados.

As cascatas de Victoria despenham-se numa extensão de mais de kilometro e meio de largura e duma altura de 122 metros. A agua produz um estrondo ensurdecedor e levanta uma verdadeira nuvem de gotas.

Por cima deste abysmo houve necessidade de lançar uma ponte. Começou-se por instalar uma fabrica de electricidade junto da cascata que fornecia a energia motriz necessaria. Depois com a ajuda de um cabo de aço, estendido por cima do abysmo, foram os materiais transportados a pouco e pouco.

Peça por peça, foi transportada pelo cabo uma locomotiva; e immediatamente se começou a construção da ponte em ambas as margens ao mesmo tempo. Começada em Outubro de 1904, com regularidade e continuamente, foram as duas partes crescendo uma para a outra, até que, ao cabo de desanove semanas de trabalho, se encontraram as duas metades, que coincidiam tão perfeitamente que nem uma differença de um quarto de centimetro se encontrou. A ponte mede 198 metros de comprimento e passa sobre as aguas a 127 metros de altura.

Não foi esta a unica ponte que tiveram de construir; quando depararam com o rio Kafu tiveram de lutar, além de tudo, com os indigenas que se negavam a trabalhar debaixo d'agua, dentro das campanulas submersas. Como desta vez não dispunham de cabo por cima do rio, tiveram que fazer passar uma locomotiva, já armada, sobre um enorme pontão.

A' lucta com o terreno e com os homens, havia que juntar a lucta com as feras de todas as especies e tamanhos.

A feroz formiga branca roeu os postes do telegrapho e as travessas da linha, comprometendo varias ve-

zes a segurança dos trabalhos. Os elephantes e rhinocerontes causaram tambem varios prejuizos, chegando mesmo, segundo afirma o sr. Datrebil, um dos primeiros a atacar de noite uma locomotiva de trabalho, tombando-a.

Os leões fizeram grandes estragos. Enquanto se formou a linha de Uganda, desapareciam por noite, um ou dois homens, arrebatados por uma parelha de leões que rapinavam pelas redondezas do acampamento, zombando de todas as precauções e armadilhas. Se acendiam fogo, crusavam-no; se levantavam estacadas, saltavam-nas. Muitos operarios tinham assim desaparecido, quando por fim, o coronel Patterson recorreu a um estratagema efficaz: atou a uma arvore um cavallo e escondeu-se elle proprio na ramagem. Os leões acercaram-se, atraídos pela presa, e então ponde aquelle official matá-los a tiro. Tratava-se de dois grandes leões já velhos a que faltava a agilidade para a caça das selvas e que acharam no acampamento uma presa mais facil.

Por fim, muitos daquelles homens que se defrontaram victoriosamente com as forças da natureza, com a torrente avassaladora, com o elephante gigantesco, com o leão real, com o rhinoceronte formidavel, acabaram por succumbir ante um inimigo minusculo e irrisório: o mosquito do somno.



A electrificação das linhas europeias

Por toda a parte do mundo se estuda actualmente o movimento de substituição do vapor pela energia electrica, nos caminhos de ferro.

Na Suissa, o plano completo de electrificação aprovado pela Federação acha-se a caminho de realisação, porem, ainda dependente da execução duma projectada e já em parte realisada, rede de energia electrica que fornecerá a energia.

Na França, um plano analogo, resultado do estudo tecnico, económico e financeiro do assunto, intimamente relacionado com uma rede nacional de energia electrica, começou já a ser executado.

Ultimamente foi publicado pela Comissão um volume que, além de plantas, mappas, etc. contem os projectos de electrificação das tres linhas do Midi, de Orléans e de Paris-Lyon-Mediterraneo; a opinião da Comissão sobre o systema da tracção, e como resenha fornecida pelas proprias Companhias sobre as vantagens económicas que serão consequencia da electrificação.

Na Inglaterra constituiu-se a *Electrification of Railways advisory Comitee* que se tem encarregado de estudar o assunto, trabalho em que não tem descansado, conseguindo publicar ultimamente o resultado dos seus estudos e as suas conclusões entre os quaes se notam a imposição duma unificação quasi absoluta de systemas com alguma excepção muito rara, imposta pelas circunstancias de momento.

A Comissão encarregada do assumpto na Belgica encaminhou os seus primeiros trabalhos para a electrificação das linhas de Bruxellas-Amberes, Nord-Midi e Luxemburgo. A primeira começará pela electrificação dos serviços de passageiros entre Bruxellas-Norte e Antverpia-Centro.

Ao contrario a electrificação da linha do Luxemburgo começará pelo serviço de mercadorias nas linhas de Arlon-Schaerbrek, Arlon-Ronet, Arlon-Athus, Marbehan-Virton-Lamorteau, Marlois-Kinkempois e Liège-Guillemiu, para o trafico de mineraes.

Na Itália os trabalhos de electrificação, começados ha mais de 15 annos, continuam progressivamente,

tendo ultimamente sido adaptado um plano mais geral e intenso.

A linha de Giovi deverá ficar electrificada de Ranco a Novi até fins de 1921 e da Novi a Alexandria em fins de 1922.

Será também electrificada a linha de Susa-Turin, prolongamento da do Monte Cenis e o ramal Trofarello-Chieri. Ao mesmo tempo emprende-se-ha o rápido Milão-Genova. Estão se já transformando as linhas da Companhia do Norte de Milão que liga esta cidade com os jagos italianos.

Na Austria, a falta de carvão decidiu o governo a constituir grandes centros electricos no Danubio, perto de Vienna; assim como no Fischbach e Kehrenbach, para electrificação dos caminhos de ferro dos Alpes. Acha-se já em construção uma central de 44.000 kilowatts, em Krems; e outra em Zillings e mais tres sobre o Mur que darão de 66.000 a 80.000 kilowatts.

A Suécia foi um dos países onde mais cedo se pensou na electrificação dos caminhos de ferro. Assim já em 1907 o Estado comprou um certo numero de quedas de agua, e organizou um plano completo de electrificação para 2.000 km de linhas, com cinco centraes hydraulicas e duas a vapor para reserva.

O primeira anno deu uma economia de mais de um milhão de kilowatts. Então resolveu-se electrificar a linha de Kiruna a Rihsgården, hoje em plena actividade e com admiraveis resultados.

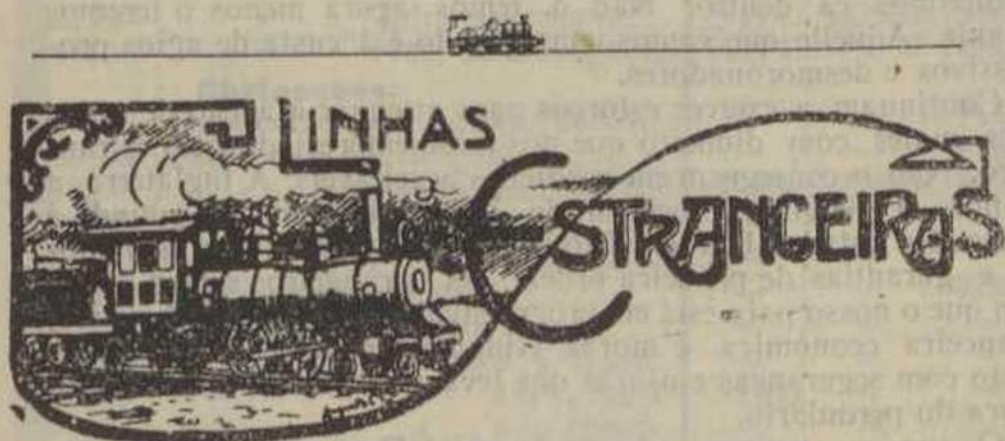
Em vista d'isto foi decretada a electrificação das linhas Goteborg-Alingsås e Stocholmo-Märsta. Só na primeira d'estas linhas a economia foi, no primeiro anno, de 60.000 kilowatts, tendo augmentado com o trafico.

Na Noruega, a electrificação, por conta do Estado, começou-se pela linha de Christiania a Drammen.

Na Allemanha foi onde se esboçaram os primeiros ensaios de electrificação, sendo bem conhecidos os trabalhos [dêste genero nos caminhos de ferro da Prussia.

E já depois da guerra se começaram construindo as grandes centraes do Noroeste de Berlim e de Lubbenau.

Este movimento, que se não tem só desenhado na Europa, é acentuadissimo na America e principalmente nos Estados Unidos.



Brasil

Electrificação da linha Jundiahy-Campinas.—Está já encomendado á Westinghouse Electric International Company todo o material necessario para a electrificação da linha da Companhia Paulista, entre Jundiahy e Campinas, sendo electrificados de seguida 45 kilometros e posteriormente os restantes 115.

As locomotivas para comboios de passageiros são de 2.000 H. P., por hora e tem o peso de 121 toneladas. A força motriz será transmitida com troleis por um circuito aereo de 3.000 volts, corrente contínua.

As locomotivas para serviço de mercadorias são de 1.500 cavallos por hora, pesam 87 toneladas e utili-

zam o mesmo circuito, sendo a sua velocidade de 64 kilometros á hora.

Linha de Magé.—Esta linha que partindo da estação do Rosario na linha do Norte e passando por Surubhy, Iruy e Magé, ligará em Porto das Caixas, com a linha de Cantagallo, está já quasi completamente construida desde Inhamerim até Magé, que ficará ligada ao Rio de Janeiro, com o percurso, via Entroncamento (Linha do Norte), logo que os trabalhos se concluem, o que se espera realizar no final do corrente anno.

O troço entre Rosario e Inhamerim tem já a construção iniciada. Entre Magé e Porto das Caixas, estão terminados os troços, de Magé ao km. 29.500 e de Porto das Caixas ao Km. 26 300; e trabalha-se na construção de duas pontes uma sobre o rio Macacú e outra sobre o Guapy e no aterro para ligação dos troços já construidos.

Argentina

Foram já iniciados pelas Administração dos caminhos de Ferro do Estado os trabalhos de construção do primeiro troço da linha de Salta a Huaytiquina, que ligará com a que o Governo chileno construirá desde este ponto até ao porto de Antofagosta, o que porá as provincias do Norte da Argentina em comunicação directa com o Pacifico.

Suissa

Tunello Simplón—Teem avançado rapidamente as obras determinação do duplo tunel do Simplón, achando-se já concluidos os trabalhos da vertente meridional numa, extensão de 8.796m e na vertente septentrional em 8.781m.

Na prefuração empregam se actualmente 350 operarios que, em média, produzem um avanço de 200m por mez.

Salvo qualquer circumstancia imprevista, espera-se inaugura-lo em Junho proximo.



Caminhos de ferro nos Açores—Para fornecimento de energia para um caminho de ferro que ligará entre si os varios concelhos da ilha de S. Miguel, já estão terminados os estudos e projectos de aproveitamento das aguas da Ribeira dos Tambores.

A linha ferrea será, segundo se espera, inaugurada por todo o anno que vem.

Serviço combinado de combois e transatlanticos

Na conferencia franco-hispano-portuguesa que este anno se deverá realizar no Bussaco, para tratar de assumptos relativos á comunicação e commercio entre os trez países, será tentada a ligação de serviço dos comboios rapidos e de luxo com os de portos escala da navegação transatlantica.

A gerencia de 1920 na Companhia Nacional

Publicado para apresentação e apreciação na assembleia geral ordinaria d'esta Companhia, que deveria ter reunido em 12 do passado mês, se tivesse havido o numero de accionistas necessario, recebemos o *Relatorio* referente á gerencia de 1920, que finalmente, só foi discutido na sessão realizada em 7 do corrente.

As receitas, por linhas, foram de 183:301\$330 reis para Mirandela; 170:791\$950 para Bragança e de 228:486\$600 para Vizeu.

O numero de kilometro percorridos foi de 171.749 e o de toneladas rebocadas de 13.846.890.

O saldo da conta de Ganhos e Perdas que é de 32:432\$825, propõe-se a Direcção applica-lo segundo o quadro seguinte:

Para o Fundo de reserva, 5 por cento sobre 31.369\$01.....	1.568\$45
Para os corpos gerentes, 12 por cento sobre 31.369\$01.....	3.768\$28
Para completar o Fundo de reserva em 65.000\$.....	2.160\$59
Para dividendo de $2\frac{2}{3}$ por cento ou \$35 por acção, líquido de impostos ...	21 801\$85
Para donativos á Caixa de aposentações e soccorros	2.000\$00
Para contribuições e conta nova....	1.133\$65,5
Total	32.432\$82,5



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta

Assembleia Geral ordinaria d'Obrigaçionistas

Em observancia aos artigos 51, 52 e 53 dos Estatutos, é convocada a Assembleia Geral ordinaria dos portadores d'obrigações de 1.º e 2.º grau d'esta Companhia, que possuirem, pelo menos dez d'estes titulos, para as 15 horas de segunda feira 31 de Maio p. f. na sede do comité, em Paris, 19, Rue de Millan.

Esta reunião tem por fim, conforme preceituam os artigos 22 e 52 dos Estatutos, a eleição de dois Administradores.

O deposito d'obrigações para esta Assembleia deverá ser feito até o dia 16, inclusivé, do mesmo mez de Maio, em Paris, no Comptoir National d'Escompte, 14, Rue Bergère; em Lisboa, na Casa Henry Burnay & C.ª, 10, Rua dos Fanqueiros; e no Porto, no Banco Alliança.

As procurações dos Obrigacionistas residentes em Portugal deverão ser legalizadas por notario; e as dos residentes em França pelo «maire» da sua residencia, ou por notario.

O recibo do deposito servirá para a admissão na Assembleia Geral.

Paris, 23 d'Abril de 1921.

O Comité de Paris.

Assembleia Geral Ordinaria de Accionistas

De conformidade com os art.ºs 39, 40 e 41 dos Estatutos, é convocada a Assembleia Geral ordinaria dos Accionistas d'esta Companhia, portadores de, pelo menos, vinte acções, para as 14 horas de segunda-feira, 23 de Maio p. f. na sede social da Companhia, em Lisboa, rua Victor Cordon n.º 1, 2.º

O deposito de acções ao portador deverá ser feito, conforme preceitua o art. 39, quinze dias antes da reunião, em Lisboa, na

Casa Henry Burnay & C.ª, 10, Rua dos Fanqueiros, no Porto, no Banco Alliança. e em Paris, no Comptoir National de Escompte, 14, Rue Bergère.

Esta reunião tem por fim; — a) Apresentação do Balanço e contas do Exercício de 1920; — b) Discussão e votação do Relatório do Conselho d'Administração sobre o mesmo Exercício e respectivo parecer do Conselho Fiscal; — c) Eleição d'um administrador, conforme o art.º 22 dos Estatutos e de três membros effectivos e de dois suplentes para o Conselho Fiscal.

As procurações dos accionistas residentes em Portugal deverão ser legalizados por notario, e as dos residentes em França pelo «maire» da sua residencia ou por notario. O recibo do deposito servirá para a admfssão na Assembleia Geral.

Lisboa, 17 d'Abril de 1921.

O Conselho d'Administração

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 12 de Maio de 1921.

Só podemos continuar a registar factos característicos da nossa tragica situação economica e financeira, sempre abandonada á fatalidade da acção de todos os factores da nossa desorganização nacional. Não temos estatisticas, porque tudo se atraza e se esconde cada vez mais, mas o que aparece á vista de todos é por demais significativo.

A paralização do commercio vae augmentando sempre. A nossa exportação de vinhos, de cacau, de cortiça, de conservas, em decadencia crescente, arrasta naturalmente a importação cada vez mais para baixo, sendo apenas grande e até cada vez maior a do trigo o que é ainda um signal da enorme desgraça deste paiz. Todo o commercio se queixa da diminuição de transacções. O mal repercute-se logo em todas as outras classes sociaes.

Como consequencia necessaria devem estar baixando consideravelmente as receitas alfandegarias. Este effeito pode aparentemente, ser algum tanto modificado pelo facto de serem pagos em ouro os direitos em grande parte. Mas isso faz-se á custa do maior depauperamento nacional e ainda assim não poderá impedir que diminuam os rendimentos aduaneiros. E' mais um auxilio á progressão do deficit, que presentemente com diferenças cambiaes de cerca de 900 %, já vae galgando pelos 400.000 contos alem.

Não bastava que tudo isto fôsse assim e que se viesse semeando cada vez menos. Cahiú-nos em cima uma estiagem formidavel, como não temos ha muito e que tem causado os seus tristes effeitos por todo o paiz, mas especialmente do Mondego para baixo. Nesta vasta zona do sul uma grande parte das hortas e das cearas está perdida. A nossa producção agricola, que positivamente veiu decrescendo sempre atravez da guerra e ainda mais depois della vae ser desastrosa em 1921. Os effeitos desta grande calamidade já se estão sentindo, mas depois hão de ser tragicos. O caso não seria gravissimo, se as restantes circunstancias fossem normaes. Mas estes males chegam-nos depois de arruinamentos colossaes feitos durante sete annos de loucuras, de imprevidencias e devastações que de mais a mais não cessam, antes se agravam sempre. Onde está o ouro para se comprar no exterior o que não produzimos cá dentro? Não o temos agora menos o teremos adiante. Aquelle que vamos conseguindo é á custa de agios progressivos e desmoronadores.

Continuam a exercer esforços para attenuar a acção de todos estes males com dinheiro que nos fosse emprestado pelo estrangeiro. Não o conseguem em condições accetaveis. A Inglaterra, a França, a Belgica, precisam de todo o que tenham e ainda é pouco. Os Estados Unidos só o emprestavam com juros esfoladores e garantias de primeira ordem. Os estrangeiros sabem muito bem que o nosso paiz está em progressiva desorganização politica, financeira economica e moral. Ninguem acode a um dissipador senão com seguranças e usuras que levam o resto da fortuna e da honra do perdulario.

O que se continua a fazer no paiz? Duas cousas principalmente. Uma é o augmento pavoroso das despesas publicas pelas subvenções e pelos agios. Outra é a exploração desaforada, ignobil e ruinosa de todos os valores ainda existentes, em execução cada vez mais feroz do systema geral de banditismo estabelecido. Uma parte do funcionalismo de finanças entende-se espoliamente com os contribuintes em prejuizo cada vez maior do Estado. Quando todos aquelles que vendem mercadorias ou serviços de alto a baixo, tratam apenas de ver como devoram o alheio, com preços esfoladores, com trapac's na quantidade, no peso, na medida, na qualidade. O regimen do furto é geral não só nas cidades mas tambem nos campos, o que é ainda mais significativo. O espirito de falsificação enche toda a nossa vida. O leite é vendido com mistura de urina, que deixa subsistir a densidade. Miseravel e repelente sociedade: que insignificantes e maus administradores não foi preciso para se chegar a tal objecção!

O parlamento nada faz nem pode fazer. E' mesmo delle e dos partidos que sabe a importancia de todos os governos. De

vez em quando atiram para ahi com mais impostos. Os que se votaram no fim de 1920 dariam mais 50.000 contos por anno, se as circumstancias o permittissem. Agora o ministro das finanças propõe uma nova contribuição de registo. Ella iria até 11 % a favor de descendentes, 15 % a favor de ascendentes, 23 % entre conjuges, 31 % entre irmãos, 44 % entre parentes collateraes no terceiro grau e 55 % entre outras quaesquer pessoas. Seria de 10 % nas transmissões por titulo oneroso. Seja o que for que se faça, uma grande parte do bolo fica sempre pelo caminho. Mais do que nunca esta contribuição é falcificada na pratica, entendendo-se até muitos dos exactores com os contribuintes para dividirem entre si a quasi totalidade daquillo que pertenceria ao Estado.

E para que são os augmentos de receita que o Thesouro chegue a ter? Para a voragem de um *deficit*, cujo augmento será sempre em proporção muito superior. Para um *deficit* que vae crescendo pavorosamente com despezas de pessoal e com agios.

O que se está pois, fazendo? Sempre a destruição nacional. E' triste que tenhamos de estar sempre a dizer que nos estamos

afundando financeira, economica e socialmente. Mas podemos deixar de dizer o que vemos?

Q. J.

Curso de cambios, comparados

	Em 14 de Maio		Em 30 de Abril	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque.....	5 3/8	5 1/4	5 3/4	5 5/8
" 30 d/v.....	5 7/8	—	5 7/8	—
Paris cheque.....	955	978	800	822
Madrid cheque.....	1400	1436	1468	1501
Allemanha cheque.....	200	210	160	166
Amsterdam cheque.....	4025	4130	3695	3780
New York cheque.....	11150	11430	10560	10800
Italia cheque.....	637	653	513	525
Suissa ".....	1995	2015	1845	1887
Libras.....	45550	47550	53500	52500

Última cotação	Bolsas e títulos	2	4	5	6	9	10	11	12	13
Fundos do Estado:										
43,50	Interna 3 % coupon.....	43,50	—	—	43,55	43,55	44,00	44,00	—	44,00
43,20	" " assentamento.....	43,50	—	—	43,30	43,75	—	43,90	44,00	—
12\$00	" 3 % 1905.	—	—	—	—	12\$10	—	—	12\$00	—
21\$50	" 4 % 1888.....	22\$00	—	22\$00	—	—	22\$00	22\$00	—	—
50\$00	" 4 % 1890.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—
53\$00	" 4 1/2 % 1888/89 assent....	—	—	—	—	54\$00	54\$00	54\$50	54\$00	—
54\$00	" 4 1/2 % 1888 89 coupon..	—	—	54\$00	—	—	—	54\$30	—	—
81\$00	" 4 1/2 % 1905.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—
72\$00	" 5 % 190 9.....	—	—	—	—	—	—	72\$00	—	—
195\$00	" 4 1/2 % 1912 ouro.....	—	200\$00	200\$50	—	—	207\$00	207\$00	210\$00	—
67\$00	" 5 % 1917.....	—	67\$70	—	—	—	68\$00	68\$00	68\$00	68\$50
200\$00	Externa 1.ª serie.....	197\$00	207\$00	205\$00	206\$00	210\$00	210\$00	213\$00	214\$00	215\$50
190\$00	" 2.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	—	—	197\$00
200\$00	" 3.ª serie.....	197\$00	202\$00	205\$00	207\$00	209\$00	210\$00	213\$00	214\$00	214\$50
160\$50	Obrig. da Provincia de Angola.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
140\$00	" " Comp. Tabacos de 189	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações dos Bancos e Comp.ª										
440\$00	Banco de Portugal.....	—	437\$00	—	437\$00	438\$00	—	437\$00	437\$00	437\$00
257\$00	" Nac. Ultramarino, coup.	257\$00	258\$50	259\$50	258\$00	259\$00	264\$50	266\$50	270\$50	271\$50
245\$00	" " " ass..	250\$00	—	240\$00	236\$00	—	242\$00	245\$00	250\$00	250\$00
127\$50	" Portuguez e Brasileiro ..	—	126\$50	126\$00	126\$00	125\$50	125\$00	124\$00	123\$00	123\$00
282\$00	" Commercial de Lisboa..	280\$00	280\$00	280\$00	—	279\$00	278\$00	276\$00	276\$50	—
282\$00	" Lisboa & Açores.....	—	280\$00	280\$00	280\$00	280\$00	280\$00	280\$00	280\$00	280\$00
94\$00	" Economia Portuguesa...	—	92\$50	—	94\$00	93\$00	94\$50	—	94\$00	94\$00
72\$00	" Commercial do Porto...	—	—	73\$00	72\$00	—	—	—	—	—
37\$00	Companhia do Credito Predial..	—	37\$00	37\$20	37\$20	37\$50	—	—	37\$20	37\$50
29\$00	" Gaz e Electricidade	—	—	—	—	—	—	—	—	—
62\$00	" das Aguas.....	—	62\$50	63\$50	63\$50	—	65\$00	—	—	—
211\$00	" Ilha do Principe...	—	210\$00	210\$00	210\$50	210\$00	210\$00	210\$00	210\$00	—
53\$30	" Colonial do Buzi..	54\$00	54\$30	54\$50	57\$00	57\$00	56\$50	56\$60	55\$10	54\$80
104\$50	" Indust. Port. e Col.	108\$00	107\$80	107\$50	106\$50	105\$00	106\$00	105\$90	105\$50	106\$40
85\$00	" Phosphoros, coup..	85\$50	86\$50	87\$50	87\$00	95\$00	97\$00	95\$00	93\$50	—
85\$00	" Cam. Fer. Portug..	—	—	—	—	—	—	—	—	—
227\$50	" Tabacos, coupon..	234\$00	232\$00	231\$00	230\$00	231\$50	232\$00	232\$00	232\$00	232\$00
148\$00	" Nac. de Navegação	148\$50	148\$00	148\$00	145\$00	143\$00	139\$00	132\$00	122\$00	130\$00
Obrigações:										
74\$00	Companhia das Aguas.....	—	—	75\$00	75\$00	—	—	—	—	—
80\$00	Prediaes 5 % antigas.....	—	—	81\$00	81\$00	—	81\$00	—	—	—
79\$00	" 5 % serie A.....	79\$00	70\$50	80\$00	—	—	—	—	—	79\$50
92\$50	" 4 2/ % serie A.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—
85\$00	" 4 %.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—
91\$00	Nacional de Moagem.....	—	—	92\$00	92\$00	—	—	—	—	—
40\$20	Asuc. de Moçambique..	—	—	—	—	—	—	—	—	—
81\$00	Banco Nac. Ultram. 4 1/2 % ass..	—	—	—	—	—	—	—	—	—
98\$00	" " " 4 1/2 % ouro.	98\$00	—	—	—	—	—	—	—	—
94\$00	" " " 6 % Hypot.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
107\$00	Cam. de Ferro de Ambaca....	107\$00	106\$50	107\$00	107\$00	107\$20	107\$00	106\$50	106\$50	—
70\$00	Nc. de Cam.ª de Ferro, 1.ª serie	70\$00	—	—	—	—	—	—	—	—
66\$00	" " " " 2.ª " "	—	—	—	—	—	—	—	—	—
78\$00	Cam. de Fer. Portug. 3 % 1.º gr.	79\$00	79\$00	79\$50	80\$00	81\$00	82\$00	—	—	81\$50
21\$30	" " " " 3 % 2.º gr	21\$30	21\$30	21\$50	21\$50	—	—	21\$50	—	21\$50
20\$80	" " " Beira Alta, 1.º gr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21\$50	" " " " 2.º gr.	—	—	21\$50	—	—	—	—	—	21\$00
187\$50	" " " Benguella, tit. 1..	—	—	—	—	—	—	—	—	—
222\$00	" " " " 5..	223\$00	225\$00	225\$00	—	225\$50	225\$50	225\$00	—	227\$00
48\$00	Doca s do Porto.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—
88\$00	Municipal ou Distrital 6 %.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—
90\$00	" " " 5 %.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52\$00	Panificação Lisbonense.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—
92\$00	Empresa das Aguas de Vidago..	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Banco Nacional Ultramarino

Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada

CAPITAL SOCIAL
Esc. 48.000:000\$00

FUNDOS DE RESERVA
Esc. 24.900:000\$00

CAPITAL EMITIDO
Esc. 24.900:000\$00

BANCO EMISSOR NAS COLONIAS PORTUGUEZAS

FUNDADO EM 1764

SÉDE EM LISBOA

AGENCIA EM LISBOA

Rua do Commercio

Caes do Sodré

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

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

Dependencias:

INGLATERRA—Londres, 27, Throgmorton Street

FRANÇA—Paris, 8, Rue du Helder

ESTADOS UNIDOS—New-York, 91, Liberty Street

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

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

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

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

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

INDIA—Mormugão, Nova Goa.

CHINA—Macau.

TIMOR—Dili.

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

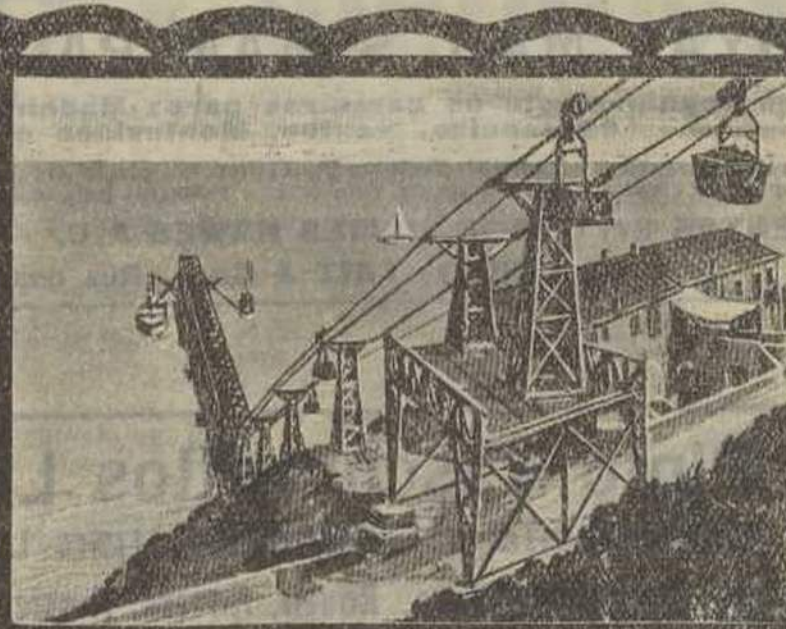
UNICOS REPRESENTANTES:

ESTABELECIMENTOS **HEROLD L.**

LISBOA — Rua da Prata, 14

A mais antiga e a maior fabrica de funiculares aereos e de linhas electricas suspensas.

Uma experiencia de mais de quarenta annos na construcção de installacoes de transporte.



Adolf Bleichert & Co Leipzig

Cabos aereos para transporte de materiaes em grande escala, sobre terrenos intransitaveis. Cargas isoladas até 4,5 tons; potencia até 500 tons. de transporte-hora.

Caminhos de ferro aereos electricos, para serviço de altos fornos e officinas diversas.

Grevas de cabo, transportadoras [de cangirões. Correias transportadoras.] Installações para carregar e descarregar navios.

REPRESENTANTES: ESTABELECIMENTOS HEROLD L.^{DA} — Rua da Prata 4^a — LISBOA

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

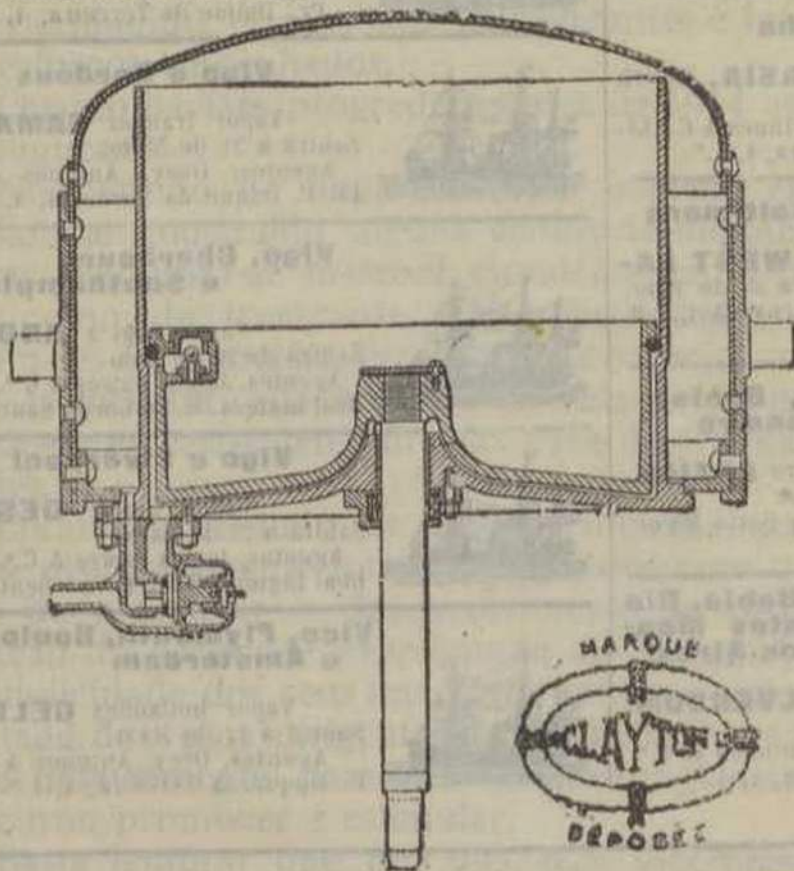
para grandes comboios de passageiros e mercadorias

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 à Póvoa e Famalicão — Companhia Nacional — Companhia do Valle do Vouga.

Ultramar: Lourenço Marques ao Transvaal.

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\$000 || 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 CONDENADO

DE AFFONSO GAIO



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

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

Os vapores tem magnificas accommodações para passageiros. Nos preços das passagens include-se vinho de pasto, comida á portugueza cama, roupa, proprias a creados e outras despesas. Para carga e passagens trata-se com os

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

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

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

Agentes da Norwegian Steamships Line Standard

Carreiras regulares para Londres, Liverpool, Havre, Rouen, Anvers, 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 sair do porto de Lisboa



Anvers

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



Barcelona, Marselha, Livorno e Genova

Vapor italiano **GONZAGA**.
Sahirá a 20 de Maio.
Agentes, Pinto & Sotto Maior.
Rua do Ouro, 24.



Bordeus

Vapor hespanh l **SUEVIA**.
Sahirá a 20 de Maio.
Agentes, Henry Burnay & C.^a R. dos Fanqueiros, 10.



Glasgow

Vapor inglez **BARON KELVIN**. Sahirá a 25 de Maio.
Agentes, E. Pinto Basto & C.^a Lt.
Caes do Sodre, 64, 1.^o



Inglaterra

Vapor inglez **GRANTULLY CASTLE**. Sahirá no fim do mez.
Agentes, E. Pinto Basto & C.^a Lt.
Caes do Sodre, 64, 1.^o



Leixões e Liverpool

Vapor inglez **ANSELM**.
Sahirá a 20 de Maio.
Agentes, Garland Laidley & C.^a T. do Corpo Santo, 10, 2.^o



Londres e Anvers

Vapor inglez **ALVARADO**.
Sahirá a 22 de Maio.
Agentes, E. Pinto Basto & C.^a Lt.
Caes do Sodre, 64, 1.^o



Londres e Rouen

Vapor norueguez **PAN**.
Sahirá a 16 de Maio.
Agentes, Pinto de Vasconcellos Lt. Caes do Sodre, 52.



Madeira e Açores

Vapor portuguez **S. MIGUEL**.
Sahirá a 20 de Maio.
Empresa Insulana de Navegação,
C. Sodre, 84, 2.^o



Madeira e Canarias

Vapor inglez **AGUILA**.
Sahirá a 20 de Maio.
Agentes, Garland Laidley & C.^a T. do Corpo Santo, 10, 2.^o



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

Vapor inglez **ARAGUAYA**.
Sahirá a 21 de Maio.
Agentes, James Rawes & C.^a Mala Real Ingleza. R. do Corpo Santo, 47.



Marselha

Vapor francez **ASIA**. Sahirá a 18 de Maio.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a Lt. Pr. Duque da Terceira, 4, 1.^o



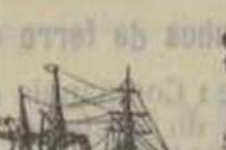
New York e Baltimore

Vapor americano **WEST LA-SHAWAY**. Sahirá a 30 de Maio.
Agentes, Henry Burnay & C.^a R. dos Fanqueiros, 10.



Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro

Vapor brasileiro **CAXIAS**.
Sahirá no fim do mez.
Agentes, Pinto & Sotto Maior.
Rua do Ouro, 24.



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

Vapor hollandez **HILVERSUM**.
Sahirá a 28 de Maio.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a P. Duque da Terceira, 4, 1.^o



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

Vapor francez **BRITANNIA**.
Sahirá a 14 de Maio.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a Lt. P. Duque da Terceira, 4, 1.^o



Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires.

C vapor francez **LUTETIA**.
Sahirá a 24 de Maio.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a Pr. Duque da Terceira, 4, 1.^o



Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

Vapor holandez **BRABANTIA**.
Sahirá a 23 de Maio.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a Pr. Duque da Terceira, 4, 1.^o



Vigo e Bordous

Vapor francez **SAMARA**.
Sahirá a 21 de Maio.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a Lt. P. Duque da Terceira, 4, 1.^o



Vigo, Cherbourg e Southampton

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



Vigo e Liverpool

Vapor inglez **DESNA**.
Sahirá a 22 de Maio.
Agentes, James Rawes & C.^a Mala Real Ingleza. R. do Corpo Santo, 74.



Vigo, Plymouth, Boulogne e Amsterdam

Vapor hollandez **GELRIA**.
Sahirá a 22 de Maio.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a P. Duque da Terceira, 4, 1.^o

GOES DIAS, LIMITADA

COMMISSÕES, CONSIGNAÇÕES E CONTA PROPRIA
IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO

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

Endereço telegraphico: HERCULA

Código: A. B. C. 5.^a Ed.