

Gazeta dos Caminhos de Ferro

10.º DO 34.º ANNO

Centende uma PARTE OFFICIAL dos Ministerios do Commercio e Comunicações e das Colônias, e dos Caminhos de Ferro de Estado
(Resolução do Conselho de Administração de 6 de janeiro de 1921)

NUMERO 802

Bruxelas, 1897. Porto, 1897. Liège, 1905. Rio de Janeiro, 1908. medalhas de prata — Antwerpia, 1894. S. Luis, 1904, medalhas de bronze

Proprietário-diretor 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

Typog. 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 I 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 óleos combustíveis nos caminhos de ferro	149
Elementos para el estudio del problema ferro-viario de España	150
A unificação das locomotivas 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
Linhos estrangeiras	155
Linhos portuguesas	155
Serviço combinado de comboios e transatlânticos	155
A gerência 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 veiu 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 veiu juntar-se uma portaria, que, sem ter igual força jurídica, pretende remediar omissões de aquella em pontos imperiantes.

O encarecimento dos materiais e os inevitáveis aumentos de salários 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 produção útil pelo desvio de milhões de braços dos trabalhos produtivos 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 accão universal juntava-se entre nós a desordem administrativa e económica 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 sucede com os transportes por estrada e por via marítima; o mesmo tinha de suceder com os

transportes ferro-viários. Como era possível conservar as tarifas sem alteração, quando todos os elementos da exploração subiam de preço incessantemente, a começar pelo combustível?

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

A custo e empiricamente se foram concedendo sobretaxas insuficientes 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 tráfego, o que falseava a escripta e a estatística. A outras ainda, como as da Povoa e Guimarães, concedeu-se a sobretaxa exclusivamente para aumentos ao pessoal, devendo reverter para o Estado qualquer excesso que houvesse, como se os materiais não houvessem subido de preço!

Nessa 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 comissão em que as empresas tinham representação e da qual saíram a tarifa geral commun e diversas tarifas especiais vasadas em moldes uniformes.

Essas tarifas implicavam um aumento normal e permanente de taxas, derivado da impossibilidade do regresso da antiga situação económica, mas que tinha de ser completado com sobretaxas temporárias correspondentes á elevação temporária dos preços.

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

Importa recordar sumariamente os principios economicos que regulam a tarificação.

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 económico do transporte, representado pela vantagem a elle inherente, e resultante, quer da diferença do valor venal da mercadoria no ponto de chegada para o da partida, quer do interesse que a viagem offerece ao passageiros que a emprehende.

Desde que o preço de transporte não excede o seu valor económico, 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 intervêm, isto é entre a empresa transportadora e o possuidor da mercadoria.

Uma reducção de tarifa abaixo do limite que não impede o transporte constitue apenas uma cedencia 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 igualal-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 suficiente para assegurar uma portagem que remunere o capital, pode o resto ser cedido ao publico sob a forma de reducção de tarifas, ou continuar a ser cobrado com applicação aos encargos de linhas suplementares menos produtivas, 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 diferença de nível 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, contanto que n'outros haja a compensação.

Assim se justifica a multiplicidade de preços e de tarifas conforme o valor da mercadoria e as circunstancias 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 amortisado 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 préviamente, 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 aplicar a fins de interesse publico, tales como a construcção de linhas complementares, o excesso dos lucros além de uma rasoavel remuneração do capital, ou a uma reducção de tarifas a favor de certas mercadorias cujo incremento de tráfego 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 difficultades 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 inflinge privando-as de remuneração. Muito menos tem o Estado o direito de avocar a si parte da receita que lhes pertence e de que elles carecem para ocorrer 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 greve que a lei lhes prohibia. As 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 liquidas, que absorvesse recursos que urgia applicar a obras e acquisições 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 saiu por jactos successivos a lei n.º 952, cuja primitiva redacção foi modificada por uma emenda precipitadamente redigida.

Depois de feitas largas concessões aos ferrovários 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 exclua 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 inadiáveis 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 authentico 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 líquidas o comportem. Pois não tem o seu capital direito a remuneração? Como se quer chamar capitais à obra necessária do desenvolvimento da nossa rede de caminhos de ferro, se aos que já n'ella estão immobilizados se negam direitos, que são transferidos para o Estado?

Os contractos, decretos e alvarás de concessão deram o direito d'exploração, atribuindo 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 desvalorização 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 jurídico algum pode ser sua.

Se ao menos se tivesse reservado a situação financeira das companhias anteriormente á guerra, de modo que elles 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.

Veiu depois aggraval-a, com excellentes intenções aliás, uma portaria posterior, a que em tempos nos referimos, atribuindo ao Estado a propriedade, não só das instalações 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 auctorizadas, tivesse que ser pago por este quando resgatasse as linhas. Equivalia a pagar duas vezes, pois a compra do material seria feita com dinheiro que sem ella engrissaria o saldo pertencente ao Estado.

E' palpável 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 d'transporte em harmonia com a desvalorização 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

reducções usufruidas pelos transportes de serviços públicos 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 dispenderá 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 capitais para a obra tão necessaria do desenvolvimento da rede, se com tal semceremonia e desrespeito de direitos assegurados pelos contractos são tratadas as empresas a que se deve o melhor da nossa rede?

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 recorreu, como as outras empresas, ás sobretaxas.

E' com o rendimento da linha que conta para ocorrer 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 emitir, nenhuma duvida pode haver.

O seu *coupon* será um encargo financeiro obrigatorio.

E enquanto a emissão 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 porem 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 crie?

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 ilegalmente 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 preeedencia ás despesas inadiaveis da conta de estabelecimento, de modo que se possa assegurar uma exploração regular. Essa precedencia deve ser prudentemente regulada para se não esbulhar o capital da remuneração a que tem direito.

A expropriação nacional

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

Não chegámos ainda a esta situação mas para lá marchamos com rapidez. A nossa dívida nacional estará em 1.600.000 no fim d'este anno económico. 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 destruiram-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 anualmente, é claro que por estes despenhadeiros em que vamos tudo estaria sobrepujado pela dívida dentro de pouco tempo, se acaso fosse possível 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 ocupados com a idea de que é preciso desenvolver-se a produção. Ninguem 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 circunstancias taes que estamos na insuficiencia progressiva daquelle 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 pavonosa é cada vez mais famelica e esfarrapada.

Mas essa nova produção indespensavel 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 politicos, 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 dívida publica estava em 648.143 contos. Era de 181.321 contos a externa e de 466.822 a interna.

No fim do corrente anno económico, 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 absorção contra a natureza e a justiça estará em cerca de 50 %, no fim de 1921. Em curtos annos chegaria aos 100 %, se isto fosse possível sem complicações de outra especie.

Quere isto dizer que a nação inteira deve já a uma pequena parte dos seus membros 42 % daquelle que ella possuia 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 dívida interna de 1.356.000 contos é de ouro, embora praticamente 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 posteriores a 1910, visto que então era apenas de 466.000 contos a dívida 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 diferenças de moeda.

Como sucede 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 paiz.

Nos sete annos, contados até julho próximo, o aumento da dívida interna terá sido de 900.000 contos. No fim de 1921 terá ido a 1.100.000 contas 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 sistema de ruina passa para a mão de certas minaoias exploradoras da política, do commerce 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 aparece é cada vez menos bem alimentada e vestida, é cada vez mais fraca e cheia de miserias de todas as naturesas.

A potencialidade de produção diminui rapidamente, não só por todos essas graves circunstancias; mas precisamente porque os recursos que a podiam manter, já nem dizemos aumentar, são devoradas pelo proprio sistema 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 sistema expropriante, começando tambem pela expropriação de uma grande parte daquelle que já foi expropriado. Numa 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 efficazmente 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 vigância. Já temos menos 500.000 habitantes do que devíamos n'este momento. Amanhã teríamos menos 1.000.000 e não ficariamos 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 realizado 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 sistema empregado.

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

Enumeremos estas diffículdades, a saber:

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

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

- 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 sistema do combustor d'oleo empregado é o da "The Scarab Oil Burning Company, Limited", uma Companhia Ingleza que tem estudado esta especialidade e tem instalado o seu sistema em grande numero de locomotivas de todos os tipos.

O injector "Scarab" é muito simples e efficiente.

E' composto de uma espátula com a boca approximadamente de 100^{mm}/m de largura apresentando umas pequenas saliencias. O oleo combustível, a passagem do qual é regulada pelo fogueiro por meio de uma valvula situada na plataforma da locomotiva, alimenta esta espátula, 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 atras da boca da espátula encontra-se uma fenda estreita na mesma extensão da boca, por onde se faz passar vapor á pressão de 1 kilograma por cm², aproximadamente.

O vapor, encontrando o jacto do oleo, reduze-o a infimas partículas, 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 possue 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 resíduos de carbono. Esta vantagem é de grande importancia no caso de uma locomotiva em que não é possivel limpar 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 suficiente para sómente manter a pressão até á necessaria quando a locomotiva reboca um comboio pésado a grande velocidade.

Occupando-nos em seguida da disposição do injector na caixa de fogo, observaremos que o sistema "Scarab" consiste em collocar o injector o mais baixo possível 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 for necessário, coloca-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 possue 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 abobada acima da primeira e inteiramente separada d'esta, é construída na fornalha. Esta abobada forma um angulo com o eixo horizontal da caldeira e produz o efecto 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 massiça, observando-se um fumo cinzento pallido sahindo da chaminé. Quando se consome oleo combustível, 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 deprehende, 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 sistema actualmente empregado em abastecer os tenders de carvão por meio de trabalho manual. O consumo de óleo é aproximadamente metade do de carvão para o mesmo percurso com a mesma carga, e tomando em consideração que o óleo ocupa sómente 2/3 do espaço ocupado por igual quantidade de carvão, é evidente que se torna possível uma enorme economia no espaço destinado ao combustível.

Ao contrário do carvão, o óleo combustível não sofre deterioração com o tempo e não está sujeito a combustão espontânea. Mas ainda, sendo fácil o seu transporte por meio de bombas, pode o óleo ser armazenado em condições que não serviriam de forma alguma para o carvão.

titulo de elementos para estudo do problema ferroviário 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 último dia de fevereiro p. p. já ali se encontraram os principais dados estatísticos das grandes companhias hespanholas em 1919.

E' interessantíssimo o "Resumo geral do objectivo da obra" que é feito, em 61 páginas pelos colaboradores d'este monumental trabalho e o Epílogo, escrito, como o Prologo, pelo ilustre estadista que o mandou fazer, epílogo 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 ferroviária no paiz vizinho como em todo o mundo.

O Sr. Cambó mandou fazer este trabalho com o fim de facilitar o exame e a discussão, por parte do Parlamento e da opinião pública, do projecto de lei que se propunha apresentar para o resgate, pelo Estado, de toda a rede ferroviária hespanhola, conforme o expõe 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 Sr. Cambó chega é a de que o Estado, resgatando as linhas, deve criar um conselho ou Comissão ferroviária com atribuições de administração superior, entregando a exploração á indústria privada. E', nos seus traços geraes, a situação das vias ferreas italiane.

No tomo V vemos que, tratando-se de países que adoptaram o sistema mixto de exploração ferroviária, pelo Estado e por companhias, se fazem quaisquer referências a Portugal.

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

Realmente, quem quiser fazer a história dos caminhos de ferro em Portugal, encontrar-se-ha com a dificuldade 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 história dos Caminhos de ferro", hoje rariSSima, terá, enfim, que compulsar todos os 33 volumes de anno da nossa *Gazeta* onde lastimarã que também o estudo começado pelo distinto engenheiro, Alberto d'Oliveira, em começo ficasse, pelo falecimento do autor. A nossa tão modesta estatística oficial anda quatro annos atrasada, havendo, sim a especial do Sul e Sueste, trabalho perfeito de Sr. 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 notável 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 principais bibliotecas públicas como pelas Direcções Geraes que se ocupam 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 estimáveis correspondentes em Madrid tambem ao dispôr de quem desejar adquirir a obra.

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

Por amavel offerta do distinto capitão de engenharia hespanhola Sr. D. Rafael Marim del Campo y Peñalvez, um dos cooperadores desta obra, foi-nos oferecido 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 colaboradores, os Snrs:

D. Antonio Valenciano y Mazeret, engenheiro chefe de Caminhos, Canaes e Portos e advogado, chefe da Direcção de Concessão e Construção 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 Pública da Universidade 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 Chameni, doutor em direito, vice secretario da Camara do Commercio de Barcelona;

D. José Torino y Guinot, ajudante de Obras públicas, chefe de Repartição, official de Concessão e Construção 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 Pública;

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

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

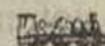
Isto, pelo que se refere á parte puramente material da obra, o que já nos dá um indicio da sua importância.

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

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

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 duplo prazer para nós, por attendermos aos seus ensejos e por facilitar, no possível, que o nosso paiz seja estudado na sua industria ferroviaria.



A unificação das locomotivas americanas

O projecto de typos 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 oposição a tal medida, muitas machinas se tem já construído segundo os modelos adoptados, que foram seis, impossível como é, tentar o emprego de um unico modelo de locomotivas em todas as linhas e em todos os serviços. Cada um d'estes typos 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 diferentes 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 typos normaes, contendo peças aplicaveis a todas ellas.

A unificação reflecte-se principalmente nas fabricaçōes constructoras. Uma officina que, em 5 semanas, poderia produzir 163 locomotivas de um typo unificado, não daria mais de 104, de typos diferentes. 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 diferentes.

A commissão elaborou a unificação das dimensões de numerosas peças, não sendo necessário 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 teem 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 typos; tres larguras bastam para os 12 typos.

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

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

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

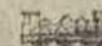
Tambem nos vagões de mercadorias foi possível unificar varios orgāos. Assim, 3 modelos de vagões sobre *bogies*, correspondentes ás tonelagens de 20, 25 e 35 toneladas, servem para 17 classes de vagões.

As instruções fornecidas á Comissão referiam-se á elaboração de modelos de peças para 12 locomotivas, devendo ella ocupar-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 typos de machinas quantos fôssem possíveis.

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 construções e contudo foi possível, não só construi-los de maneira que não se necessitam mais do que trez typos de *bogies*, mas tambem se realizou a construção 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 aumentar 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 aumenta 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 imediatamente 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 aumento 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 despezas 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 Portugueza o Engenheiro snr. Ferreira de Mesquita.

Alem d'este snr. são delegados da Companhia Portugueza á conferencia os snrs. 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 adjuncto á Exploração, e a do Norte de Hespanha o snr. Alfredo Gerald, Engenheiro addido á exploração.

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

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

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 Apolonia uma parte do serviço que actualmente se faz n'aquelle 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, creaçao, ovos, hortaliças e lacticinios, cujos volumes não excedam o peso de 200 kilogrammas, quaisquer remessas de grande velocidade procedentes de França e animaes vivos quando taxados a peso nas condições do art.º 52 da Tarifa geral.

Tambem aceitará 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 despezas acessórias e mediante o pagamento por manobras suplementares de \$20 por cada tonelada indivisivel com sujeição ao minimo de cobrança de \$200 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 Primeiro 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 eletrico que durante duas horas gema 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, comodos e confortaveis, e que vencem os 20 kilometros que separam Nice de Monte Carlo em trez quartos d' hora.

A viagem é extremamente agradavel; 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 franceses, 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 explorão 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 caiu 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 quase todas as mesas dos cafés estarem cheias de gente, ha ali uma certa tranquilidade; 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 amarrado, 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 mōaconezes 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 bacarat. 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 sucedem-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 palpitações do coração d'aquella gente muda, que sem um mu'murio se vê caminhar para a ruina. 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 impassíveis cujo olhar não se modifica, com a perda ou com o ganho; é-lhes tão indiferente perder um milhão, como ganhar trez ou quatro. A satisfação suprema era levar a banca á glória, o que lhe daria mais celebriade que a conquista de duas Cecilias.

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

* * *

Tinha tambem no programma d'essa tarde a ida a Monaco, atrahido, 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 apetecer, retiveram-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 en 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 resplandecendo 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.

Cierra 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 trânsito parasse, e que quem quisesse comer que comesse em casa. Nada disto sucedeu, 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. apeiada do seu prestigio, os seus mandatarios reduzidos a ínfima 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 comícios, 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 poderíamos chamar pitoresca e que encontramos no trabalho do sr. T. Datrebil.

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 explendor 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 espíritos.

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 vagões.

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

pacatio campesino no começo do emprego das machinas a vapôr,—que "os bois iam dentro da machina".

Pois, quarenta séculos depois de aparecer a civilização immortal entre os homens, projecta-se a empreza 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 séculos.

Que dificuldades encontrariam na empresa estes homen 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 nível 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 ensurcedor 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 imediatamente 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 diferença 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, alem 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, compromettendo varias ve-

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

Os leões fizeram grandes estragos. Em quanto se formou a linha de Uganda, desappareciam 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 poude 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 vitoriosamente com as forças da natureza, com a torrente avassaladora, com o elephante gigantesco, com o leão real, com o rhinoceronte formidavel, acabaram por sucumbir ante um inimigo minusculo e irrisório: o mosquito do sono.



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 realização, porem, ainda dependente da execução duma projectada e já em parte realizada, 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, alem 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 sistema da tracção, e como resenha fornecida pelas proprias Companhias sobre as vantagens económicas que serão consequencia da electrificação.

Na Inglaterra constitui-se a *Electrification of Railways advisory Committee* 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 servico 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 jágos italianos.

Na Austria, a falta de carvão decidiu o governo a constituir grandes centros electricos no Danubio, perto de Vienna; assim como no Fischa e Kehrenbach, para electrificação dos caminhos de ferro dos Alpes. Acham-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 hidráulicas e duas a vapor para reserva.

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

Em vista d'isto foi decretada a electrificação das linhas Goteboy-Alingsas e Stocholmo-Märsta. Só na primeira d'estas linhas a economia foi, no primeiro anno, de 60.000 kilowatts, tendo aumentado com o tráfico.

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

Na Alemanha foi onde se esboçaram os primeiros ensaios de electrificação, sendo bem conhecidos os trabalhos d'este género 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 acentuadíssimo na America e principalmente nos Estados Unidos.



Brasil

Electrificação da linha Jundiah-Campinas.—Está já encomendado á Westinghouse Electric International Company todo o material necessário para a electrificação da linha da Companhia Paulista, entre Jundiah e Campinas, sendo electrificados de seguida 45 quilometros 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 troieis 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 utilizam o mesmo circuito, sendo a sua velocidade de 64 quilometros á hora.

Linha de Magé.—Esta linha que partindo da estação do Rosario na linha do Norte e passando por Suruhy, Iruy e Magé, ligará em Porto das Caixas, com a linha de Cantagal, está já quasi completamente construída desde Inhamerim até Magé, que ficará ligada ao Rio de Janeiro, com o percurso, via Entroncamento (Linha do Norte), logo que os trabalhos se concluam, 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 Guapé e no aterro para ligação dos troços já construídos.

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 Antofagasta, o que porá as províncias do Norte da Argentina em comunicação directa com o Pacífico.

Suiça

Tunel do Simplón — Teem avançado rapidamente as obras determinação do duplo tunel do Simplón, achando-se já concluidos os trabalhos da vertente meridional numa extensão de 8.790 m e na vertente septentrional em 8.781 m.

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

Salvo qualquer circunstancia 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 transatlânticos

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

A gerencia de 1920 na Companhia Nacional

Publicado para apresentação e apreciação na assembleia geral ordinaria d'esta Companhia, que deve ter reunido em 12 do passado mês, se tivesse havid o numero de accionistas necessário, 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 socorros	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'Obrigacionistas

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

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 mês 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 notário; e as dos rēsidentes em França pelo «maire» da sua residência, ou por notário.

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.^a

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. 22 dos Estatutos e de trez membros efectivos e de dois suplentes para o Conselho Fiscal.

As procurações dos accionistas residentes em Portugal devem ser legalizados por notário, e as dos residentes em França pelo «maire» da sua residência ou por notário. O recibo do depósito servirá para a admifssão 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 económica e financeira, sempre abandonada à fatalidade da acção de todos os factores da nossa desorganização nacional. Não temos estatísticas, porque tudo se atraza e se esconde cada vez mais, mas o que aparece á vista de todos é por demais significativo.

A paralisação do commercio vai aumentando 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 efecto 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 auxílio á progressão do *deficit*, que presentemente com diferenças cambiaes de cerca de 900 %, já vai galgando pelos 400.000 contos alem.

Não bastava que tudo isto fosse assim e que se viesse semeando cada vez menos. Caiu-nos em cima uma estiagem formidável, 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 produçao agricola, que positivamente veiu decrescendo sempre através da guerra e ainda mais depois della vai 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 aceitaveis. 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 económica 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 aumento pavotoso das despezas 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 sistema geral de banditismo estabelecido. Uma parte do funcionalismo de finanças entende-se espoliantemente com os contribuintes em prejuízo 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 trapaceis 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 espírito 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 aí com mais impostos. Os que se votaram no fim de 1920 dariam mais 50.000 contos por ano, se as circunstâncias o permitissem. Agora o ministro das finanças propõe uma nova contribuição de registo. Ela 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 quaisquer pessoas. Seria de 10% nas transmissões por título oneroso. Seja o que for que se faça, uma grande parte do bolo fica sempre pelo caminho. Mais do que nunca esta contribuição é falsificada na prática, enganando-se até muitos dos exactores com os contribuintes para dividirem entre si a quasi totalidade daquilo que pertenceria ao Estado.

E para que são os augmentos de receita que o Tesouro chega a ter? Para a voragem de um *deficit*, cujo augmento será sempre em proporção muito superior. Para um *deficit* que vai 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, economicamente 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
" 90 d/v.....	5 7/8	—	5 7/8	—
Paris cheque.....	955	978	800	822
Madrid cheque.....	1400	1436	1468	1501
Allemânia cheque.....	200	210	160	166
Amsterdam cheque.....	4025	4130	3695	3780
New York cheque.....	14150	14430	10360	10800
Italia cheque.....	637	653	513	525
Suissa	1995	2015	1845	1887
Libras.....	45550	47550	53500	52500

Última cotação	Bolsas e títulos	Cotações na bolsa de Lisboa - MAIO									
		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	
48,20	" " 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% 1909.....	—	—	—	—	—	—	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 Província de Angola.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
140\$00	" " Comp. Tabacos de 189.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Acções dos Bancos e Comp.:											
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 Brazileiro ..	—	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\$500	" Lisboa & Açores.....	—	280\$00	280\$00	280\$00	280\$00	280\$00	280\$00	280\$00	280\$00	
94\$00	" Economia Portugueza.....	—	92\$50	—	94\$00	93\$00	91\$50	—	94\$00	94\$00	
72\$00	" Comercial do Porto.....	—	—	73\$00	72\$00	—	—	—	—	—	
37\$00	Companhia do Crédito 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 Príncipe.....	—	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 1/2% 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. 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.....	—	—	—							

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

Rua do Commercio

AGENCIA EM LISBOA

Caes do Sodré

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

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

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, Viana do Castello, V. Real de St Antonio, V. Real de Traz-os-Montes, Vizeu.

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

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

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

INDIA—Mormugão, Nova Goa.

CHINA—Macau.

TIMOR—Dili.

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

CAMIIONS

ADOLF BLEICHERT LEIPZIG-GOHLIS

TRANSPORTADORES AEREOS

Vias suspensas para carga, descarga e baldeação de mercadorias

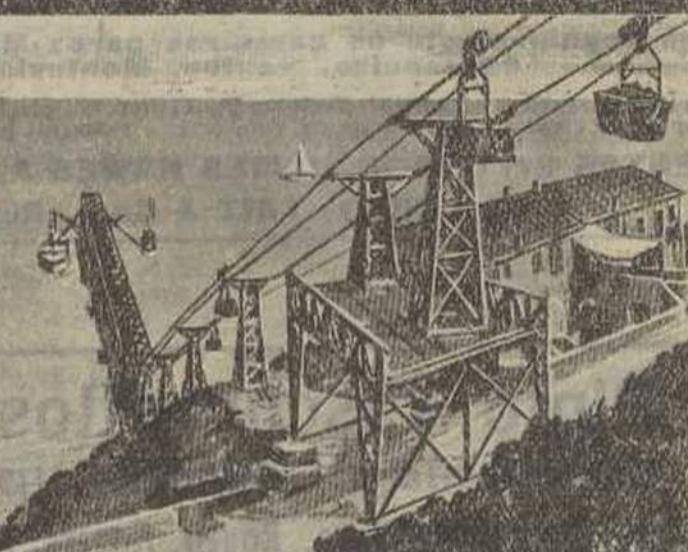
UNICOS REPRESENTANTES:

ESTABELECIMENTOS HEROLD L.^{DR}

LISBOA — Rua da Prata, 14

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

Uma experiecia de mais de quarenta annos na construccion de installacões 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. Instalações para carregar e descarregar navios.

REPRESENTANTES: ESTABELECIMENTOS HEROLD L.DA — Rua da Prata 4 — LISBOA

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 Bélgica

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

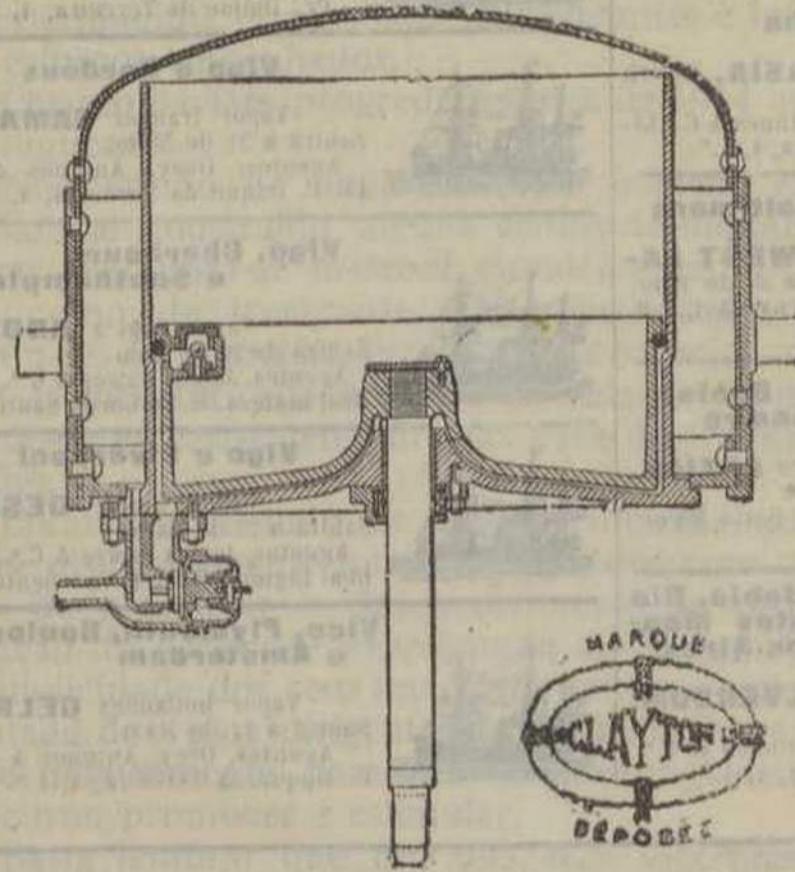
para grandes comboios de passageiros e mercadorias

Signaes de alarme combinados com os friose

CONSTRUÇÃO SIMPLES

ACÇÃO MODERNA

CONSERVAÇÃO QUASI NULLA



Lista dos caminhos de ferro de Portugal que 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 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\$00 || Reservas 883.748\$98

Capital desembolsado 67.300\$00 || Prejuizos pagos 4.892.636\$63

Efectua seguros marítimos e terrestres na séde e nas correspondencias

OLYMPIA

MATINÉES ELEGANTES
todos os dias às 2 horas

RENDEZ-VOUS MUNDANO

O grande sucesso 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 teem magnificas accommodações para passageiros. Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, comida à portuguesa cama, roupa, prorrinas a creados e outras despesas. Para carga e passageiros trata-se com os

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

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

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

Agentes da Norwegian Steamships Line Standard

Carreiras regulares para Londres, Liverpool, Havre, Rouen, Anvers, Amsterdã, Rotterdam, Hamburgo, Dantzig e outros portos do Mediterraneo.

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

PORTO — 52, Rua do Bomjardim — Tel. 746

Vapores a sahir 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 & Soito Maior.
Rua do Ouro, 24.



Bordeus
Vapor hispanhol **SUEVIA**.
Sahirá em 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 Sodré, 64, 1.^o



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



Leixões e Liverpool
Vapor inglez **ANSELM**.
Sahirá a 20 de Maio.
Agentes, Garland Laidley & C.^a Lt.
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 Sodré, 64, 1.^o



Londres e Rouen
Vapor norueguez **PAN**.
Sahirá a 16 de Maio.
Agentes, Pinto de Vasconcellos
Lt. Caes do Sodré, 52.



Madeira e Açores

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



Madeira e Canárias

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



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

Vapor inglez **ARAGUAYA**.
Sahirá a 31 de Maio.
Agentes, James Rawes & C.^a Lt.
Real Inglesa, R. do Corpo Santo, 47



Marselha

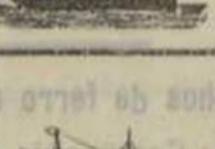
Vapor frances **ASIA**.
Sahirá a 18 de Maio.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a Lt.
Pr. Duque da Terceira, 4, 1.^o



New York e Baltimore
Vapor americano **WEST LASHAWAY**.
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 mês.
Agentes, Pinto & Soito Mayor.
Rua do Ouro, 24



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires
Vapor holandez **HILVERSUM**.
Sahirá a 28 de Maio.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a Lt.
Pr. Duque da Terceira, 4, 1.^o



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

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



Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires

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



Vigo e Bordeus

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



Vigo, Cherbourg e Southampton

Vapor inglez **ANDES**.
Sahirá a 29 de Maio.
Agentes, James Rawes & C.^a Lt.
Real Inglesa, R. do Corpo Santo, 47



Vigo e Liverpool

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



Vigo, Plymouth, Boulogne e Amsterdam

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

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

Rua Alves Correia, 15, 3.^o (S. José)

Endereço telegraphico: HERCULA

LISBOA

Código: A. B. C. 5.^o Ed