

Gazeta dos Caminhos de Ferro

12.º DO 34.º ANNO

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

Premiada nas exposições: — Lisboa, 1898, grande diploma de honra
Bruxelas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1895, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata — Antwerpia, 1894, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze

NUMERO 804

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 Junho de 1921

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

SUMMARIO

Na vizinha Hespanha, por J. Fernando de Sousa.....	177
Os cambios, por Quirino de Jesus.....	180
Parte oficial.....	181
O aproveitamento dos nossos carvões mineraes, por F. Martins.....	181
Carris de ferro de Lisboa.....	183
Linhos portuguesas.....	183
Viajens e transportes.....	184
Carta de Paris, por Guerra Maio.....	185
O Banco Nacional Ultramarino.....	186
Parte Financeira:	
Boletim commercial e financeiro.....	188
Cotações na Bolsa de Lisboa.....	189
As grandes companhias francesas.....	190

Na vizinha Hespanha

Novo regimen ferro-viario

Cá e lá más fadas ha, embora sejam bem diversas as condições do meio e a categoria mental dos profissionaes da politica. Em Hespanha, como entre nós, o parlamentarismo bastardo, que de modo algum constitue um genuino governo representativo, dá logar à mais nociva instabilidade ministerial.

Sucedem-se os governos ao sabor das competições partidarias e das rivalidades pessoaes, não havendo sequencia nem constancia de execução nos planos governativos.

E' especialmente no campo do fomento que essa instabilidade mais faz sentir a sua nefasta influencia, e ainda nesse campo é a situação dos caminhos de ferro que d'ella mais se ressentem.

Têm a Hespanha a sua moeda valorizadissima, graças aos recursos proprios e à valiosa exportação effeetuada durante a guerra. A neutralidade poupou-lhe sacrificios e, facilitando-lhe a exportação, enriqueceu-a. Essa valorização da moeda restringe, porém, agora a saída dos productos, determinando uma situação critica no momento em que os paizes de moeda desvalorizada procuram equilibrar a sua balança commercial. Em menor escala, é uma situação semelhante á dos Estados Unidos.

Embora a Hespanha possua valiosos jazigos carboníferos, cuja producção foi muito aumentada, o preço acompanhou a elevação ocorrida no mercado mundial e com o carvão os salarios e as materias primas.

Os movimentos operarios a favor das oito horas de

trabalho e do aumento de salarios tiveram particular repercussão nos caminhos de ferro, cerceando as disponibilidades das companhias e impedindo-as, portanto, de pôrem as suas linhas em condições de darem vasão ao trafego.

Era preciso duplicar a via nas linhas principaes, pois a via dupla nem na linha Madrid-Hendaya se acha completa e figura apenas em curto troço da de Madrid a Sevilha. Fazia-se sentir a necessidade de ampliação de estações, de acquisitiones de material circulante.

Ao mesmo tempo a opinião mostrava-se ferozmente adversa á elevação de tarifas, não tendo conseguido as companhias desde 1913 mais que uma sobretaxa de 15 %, destinada ao aumento de vencimentos do pessoal e mesmo para esse destino insuficiente.

Por outro lado, a constituição pouco methodica da rede e o seu fraccionamento por numerosas companhias; a dificuldade crescente das mais antigas no recurso ao credito á medida que se aproxima o termo da concessão por insuficiencia de prazo para amortisações suaves; a falta de unidade da sua accão, provocaram uma corrente a favor do resgate e da exploração pelo Estado. Muitos que não iam até esse extremo queriam a unificação da rede, preconisando o que chamavam *a accão unica*, formando-se uma entidade exploradora, que absorvesse pela associação do Estado e das companhias as empresas distintas e independentes, que exploram as linhas de interesse geral.

Foi o sr. Cambó o mais caloroso partidario do resgate e para o preparar, quando foi ministro do fomento, mandou elaborar uma obra de alto valor, d'estudo juridico e economico do problema ferro-viario em Hespanha.

Ephemera foi a sua passagem pelo poder.

Não querendo acceder ao aumento de sobretaxas, reclamado pelas companhias como unico meio de proverem ás exigencias da exploração, adoptaram os governos o expediente dos *anticipos* ou adiantamentos ás companhias, fornecendo-lhes material circulante e recursos para attenderem ás exigencias crescentes do pessoal. Era expediente de occasião e não providencia organica susceptivel de resolver o problema.

Ao mesmo tempo, proclamava-se a necessidade de vasta e omnimoda accão de fomento construindo e melhorando estradas, caminhos de ferro e pontes; efectuando consideraveis obras hidráulicas para aproveitamento de energia e irrigações; arborisando as cumeadas e corrigindo as torrentes; completando a iluminação das costas; desenvolvendo a utilização dos recursos mineraes.

Os engenheiros hespanhoes, ao agradecerem a El-Rei D. Affonso uma distincção concedida á corporação na pessoa de um dos seus mais illustres membros, accentuaram a necessidade de grandes obras de fo-

mento realizadas pelas actividades nacionaes, aspiração a que o Soberano deu o seu assentimento.

Após annuncio d'estas rasgadas providencias, deu-lhes corpo o actual governo, apresentando o sr. Cervia, ministro do fomento, uma proposta de que importa dar idéia succinta.

O relatorio que a precede e justifica summarimente declara que a Hespanha atravessa uma intensa crise economica, achando-se paralysada parte da sua industria e os serviços ferro-viarios necessitados de completa reorganisação pela impossibilidade de satisfazerem as exigencias da economia nacional. As estradas encontram-se incompletas e sem sufficiente reparação. Debalde reclamam as povoações obras hidraulicas e arborisação das montanhas e a agricultura e as minas pedem auxilio.

O projecto transforma em annuidades d'emprestimos, que o Governo fica auctorizado a contrahir, as dotações orçamentaes de diversos serviços e obras para lhes poder dar vigoroso impulso.

A parte relativa aos caminhos de ferro é naturalmente a que mais interessa aos leitores da *Gazeta*. Antes de a expor, convém, porém, dar idéia succinta do que em relação aos outros ramos de fomento foi proposto:

Estradas.—Destinam-se 648 milhões de pesetas á construcção de estradas e pontes incluidas no plano geral das que dévem ser feitas pelo Estado, o que se levará a cabo em 10 annos; 493 milhões á reparação das estradas do Estado em 8 annos: 151 milhões á construcção, em 3 annos, de caminhos vicinaes e pontes economicas: total para estradas e pontes, 1.298 milhões.

Obras hidraulicas, faroes e portos.—Destinam-se 900 milhões a obras de irrigação, defeza, canalisação, de abastecimento de povoações, a effectuar no prazo maximo de 25 annos; 60 milhões a faroes e obras de portos; 4 milhões a balizagens; 20 milhões como aval do juro annual d'emprestimos para obras dos grandes portos.

Fomento agricola e florestal.—Destinam-se 110 milhões a dar impulso aos trabalhos de um alto Centro de investigação scientifica, aos estabelecimentos agricolas d'ensino e experimentação, a aquisições de gados, de tractores, de sementes seleccionadas, ao ensino ambulante, á estatistica de producção e consumo, ao mappa agronomico, á formação de viveiros, especialmente de amoreiras, ao fomento da olivicultura, á inspecção de adubos, ao estudo das caracteristicas de vinhos, aos serviços meteorologico-agricolas, a edificio para escola d'engenheiros agronomos.

Destinam-se mais 106 milhões aos trabalhos hydro-logicoo-florestaes, de correcção de torrentes, sementei-ras, ordenamento de matas, fomento de pastagens, depositos de sementes, edificio para escola d'engenheiros florestaes.

Total 216 milhões.

Lavra de minas.—Attribuem-se 44.300.000 pesetas ao fomento mineiro e especialmente a estudos e pesquisas, por conta do Estado, de substancias mineraes não descobertas, ou cuja producção seja insuficiente, sendo 9 milhões para as de saes potassicos, 4,4 para as de petroleo e 10 para as de diversas substancias. Destinam-se 600.000 pesetas ao inventario das riquezas mineraes, 2 milhões a pesquisas de aguas subterraneas a beneficio da agricultura, 8 milhões para sondagens, 5 milhões para um Centro industrial de ensaios de novos processos minero-metallurgicos e distillação de substancias betuminosas; 1.400.000 pesetas em auxilios a empresas de pesquisas; 400.000 pesetas para elaboração de um plano geral de commu-

nicações mineiras: 600.000 para portos de salvação em minas; 2.800.000 para construcção e installação do Instituto geologico nacional.

Assim pois, sem fallar nos caminhos de ferro, propõe-se o dispendio, no prazo de alguns annos, das seguintes dotações :

Estradas, caminhos e pontes.....	1.298.000.000
Obras hidraulicas, faroes, pontes.....	984.000.000
Fomento agricola e florestal.....	216.000.000
Fomento mineiro.....	44.300.000
 Total.....	2.542.300.000

ou 2.542.300 contos ao cambio de 1.000 por peseta!

E esta despesa dividir-se-ha por um periodo médio de 10 annos, o que representa 254.320 contos por anno.

Resta saber se em tal prazo é realisavel tão vasto plano, sob o ponto de vista, quer financeiro — e d'essa exequibilidade não nos permitem duvidar os consideraveis recursos do paiz vizinho — quer de braços e competencias profissionaes exigidas pela rapida execucao de tão colossal tarefa.

E todavia muito maiores proporções tem o empredimento ministerial relativamente aos caminhos de ferro, conforme vamos vêr.

* * *

O artigo do projecto consagrado aos caminhos de ferro auctorisa o Governo a modificar a respectiva legislacão vigente e a promulgar, com caracter de lei, as disposições necessarias para estabelecer o novo regimen a que obrigatoriamente serão sujeitas as actuaes concessões e as empresas que as exploram em conformidade com as bases annexas.

Não pode ser mais lata a auctorisação. Vejamos as bases em que é moldada :

1.^a—E' creado no Ministerio do fomento um organismo permanente, chamado *Conselho Superior de Caminhos de Ferro*, destinado a esclarecer o Governo com as suas informações e a exercer as funcções que as bases lhe attribuem em todos os assumptos referentes á exploração, organisação e regimen dos caminhos de ferro hespanhoses. Terão representação no Conselho as companhias, o pessoal e os interesses geraes do paiz. O Ministro do fomento nomeia os vogaes e as companhias designam os seus representantes pela forma que a lei estatuir. O presidente é nomeado pelo Ministro.

O Conselho informará sobre as questões de interesse commum ás rēdes em materia technica, commercial, administratiya e financeira e especialmente sobre :

Construcção de novas linhas;
Modificações de constituição das actuaes e do seu regimen financeiro;
Projectos de melhoramentos e de aquisição de material circulante;
Electrificação das rēdes;
Regulamentos geraes;
Situacão, regimen de trabalho, remuneração do pessoal;
Policia e segurança dos caminhos de ferro;
Tarifas applicaveis em cada rēde.

2.^a—E' prescripto um consorcio entre o Estado e cada uma das companhias actuaes, mediante o qual cada companhia administra e explora as suas linhas com intervenção de funcionários do Estado designados pelo Ministro para fazerem parte do respectivo Conselho de Administração.

O capital com que entra a Companhia é fixado pela média das cotações das acções nos últimos 10 anos anteriores á lei, com um aumento de 10 %, do valor nominal, quando o valor achado chegou a 75 %, d'elle e diminuindo esse bonus em proporção da diferença entre aquelle valor e o nominal.

Se as acções se não tiverem cotado em Hespanha, ter-se-ão em conta os lucros divididos, ou proceder-se-á a avaliações por peritos.

O Estado entrará como capital com as quantias adiantadas para pessoal e material desde 1 de janeiro de 1920 e com as que successivamente destinar para obras, melhoramentos e aquisição de material.

Esse capital vence o juro de 5 %, considerado despesa da exploração.

3.º — As acções das companhias terão como dividendo fixo durante o Consorcio a média dos lucros obtidos nos 10 últimos annos, levando-se em conta o dividendo e todos os lucros applicados a reservas, com o limite maximo de 30 %, do capital atribuido como entrada da Companhia.

Das receitas de exploração tiram-se as respectivas despesas, os encargos financeiros, as pensões de reforma e o dividendo assegurado ás acções. Do excesso é atribuido a estas um dividendo supplementar até 2 %. Poderão tambem perceber um premio por boa gerencia (economias e augmentos de receita) até 1 %, do capital. Do mesmo modo poderá ser attribuido um premio ao pessoal.

Depois de pago o dividendo complementar de 2 %, o Estado receberá igual percentagem e o excesso, quando o haja, será dividido entre o Estado e a Companhia na proporção dos respectivos capitais.

4.º — As tarifas são propostas pelas Administrações das companhias, submettidas ao exame do Conselho Superior e aprovadas pelo Ministro. Devem assegurar receita que comporte as despesas d'exploração, os encargos financeiros, as pensões de reforma, o dividendo fixo e o seu complemento de 2 % e o premio de 1 %.

O Conselho de Ministros pode fixar tarifas inferiores ás precisas para cobrir os encargos mencionados, se o julgar necessário para a economia nacional. Nesse caso o Estado salda o deficit, recebendo nos annos seguintes o saldo, até reembolso do adiantamento feito.

5.º — O Estado reserva-se o direito de adquirir as acções das companhias, cuja média de reversão em toda a rede não seja inferior a 30 annos ou que convenha ao Estado reduzir a 30 annos, capitalizando a 5 %, o dividendo médio dos ultimos 10 annos, sem que esse capital possa ser inferior ao valor nominal da acção, nem á capitalização a 5 % do dividendo fixo de 3 %.

Se a média de reversão fôr inferior a 30 annos, far-se-á o resgate dentro do respectivo prazo.

A aquisição é feita parcial ou totalmente e essas acções vão augmentar a parte do Estado.

As demais quantias trazidas pelo Estado em adiantamentos, obras e material, terão o caracter de capital-acções para todos os efeitos legaes, sem prejuizo do direito a receber 5 %, d'essas quantias como despesa de exploração.

As acções das companhias tornar-se-ão nominativas. Só um terço dos membros dos conselhos de administração pode ser de estrangeiros que não poderão desempenhar os cargos principaes.

Todas as companhias serão nacionalisadas e sujeitas ás leis hespanholas.

6.º — É creada uma Caixa especial de valores ferroviarios, dependente do Ministerio da Fazenda, pela qual corre tudo o que respeita ás relações financeiras

do Estado com as Companhias, emissão de dívida especial de caminhos de ferro, construção de novas linhas e respectiva contabilidade.

Haverá distincção das operações d'esta Caixa e dos fundos que figuram no orçamento geral do Estado.

7.º — As obrigações hypothecarias até agora emitidas ficam constituindo encargo commun.

8.º — As companhias, ao entrarem no Consorcio, deverão liquidar todas as dívidas, excepto as hypothecarias, de modo que não pesem sobre o Estado.

9.º — As obras e aquisições de material que o Estado tenha de realizar para melhorar as linhas actuaes e polas em bom estado far-se-ão com intervenção do Estado e das companhias pela forma que o Ministro determinar por proposta do Conselho Superior.

10.º — É auctorizado o Governo a construir directamente os caminhos de ferro estrategicos, secundarios e complementares e os que o Governo determine com audiencia do Conselho Superior.

É igualmente auctorizado a fixar as larguras de via e as condições de cada linha e a aquisição do material necessário, determinando a forma de exploração.

11.º — É auctorizado o Governo a fazer a emissão de dívida perpetua ou a amortisavel necessaria para a execução do plano.

12.º — O resgate das acções implica a transmissão, para o Estado, não só dos direitos da concessão, como das propriedades e direitos affectos á exploração.

O mesmo se entende com as linhas de concessão perpetua.

13.º — Quando as companhias não estejam em condições de se valorisarem as acções, poderão estas ser substituidas pelas obrigações.

14.º — São creados tribunaes especiaes para as reclamações contra as companhias, havendo um por província.

15.º — O material fixo e circulante será de construção nacional, não podendo ser importado senão com auctorização do Governo.

16.º — É auctorizado o Governo a emitir títulos de dívida para construir em 5 ou 10 annos a rede geral de distribuição electrica.

17.º — A nova lei é obrigatoria para todas as companhias, equiparando-se as linhas de concessão perpetua ás de concessão limitada, fixando-se para as primeiras um prazo de 99 annos.

18.º — É concedida a isenção de impostos por aumento do capital, criação de acções, fusões e aquisições de linhas para aperfeiçoar as redes.

19.º — As questões entre as Companhias e os seus agentes serão submettidas á arbitragem do Governo, que resolverá depois de ouvido o Instituto de Reformas Sociaes.

20.º — O Governo publicará no prazo de um mês uma lei, desenvolvendo as bases, e dará d'ella conta ás Camaras.

Resumimos as bases da latissima auctorização pedida pelo Governo hespanhol no projecto de lei, que lhe concede poderes discretionaes, não só para emissões indefinidas, como para construção de linhas, resgates, absorção gradual de linhas, etc.

Que profunda diferença do projecto de convenção commun entre o Estado e as grandes companhias, preparado em França por acordo entre estas e o Governo e minuciosamente definido em todas as suas disposições!

Permanece a mesma divisão da rede em numerosas companhias, cujas linhas se entrelaçam ao sabor dos accidentes das sucessivas concessões.

O Estado torna-se accionista, mas attribuindo a si o quinhão do leão, pois, enquanto reserva dividendos ás companhias do maximo de 3 % (e ainda fazendo intervir na avaliação das acções o periodo anormal dos ultimos tempos), reserva para a sua parte 5 % como despesa d'exploração, o que lhe dá um caracter preferencial.

Incoerente, confuso, arbitrario: tal se nos afigura o projecto hespanhol, revelando o objectivo da absorção das linhas pelo Estado, que lá como em toda a parte, não tem conquistado foros de competencia para exercer funcções industriaes.

Parece-nos pois que o famoso projecto Cierva não passará de vistoso fogo de artificio e que o problema ferro-viario continuará a arrastar-se no vizinho reino sem solução.

J. Fernando de Souza

Os cambios

Desde fins de maio começou uma tendencia consideravel para a melhoria dos nossos cambios. Esta revista mostrará adeante no seu respectivo boletim a evolução seguida pelas diversas divisas nos ultimos dias. Ao começarmos a escrever estas linhas, a de Londres está em volta de 9, o que representa para a libra cheque o valor de 26\$66. E' provavel que dentro de duas ou trez semanas ella chegue a 12, ou 20\$00 a libra. Na degradação enorme a que chegara a nossa moeda, uma tal variação constitue um verdadeiro acontecimento nacional.

Como encaramos este caso que está atraíndo, naturalmente, as atenções do publico? Da maneira que reputamos conforme á realidade das situações e aos superiores interesses do paiz.

Ha circunstancias importantes que podem e devem servir de base a uma grande transformação cambial, favoravel ao valor do nosso escudo.

Temos, em primeiro logar, a indemnização allemã. Segundo as declarações vindas officiosamente a publico, é fóra de duvida que, de acordo com o estipulado na conferencia de Spa, o nosso paiz tem 0,75 % do total que a Alemanha pagar aos Aliados em conta de reparações de guerra. Até o mez de novembro proximo ella terá de entregar-lhes 132 billhões de marcos-ouro em obrigações, pertencendo ahi portanto a Portugal 990 milhões de marcos ou 222.750 contos-ouro. E' muito possivel, no estado actual da Europa, que esse papel seja imediatamente realisavel por qualquer operação financeira adequada. N'estes termos poderá ser liquidada toda a nossa dívida fluctuante externa que ascende a cerca de 20 milhões de libras, ficando ainda sommas importantes para applicações favoraveis ao levantamento da nossa moeda.

Ao mesmo tempo dá-se como fechado o contracto luso-americano para um crédito de 50 milhões de dollars, por meio do qual se pagariam os fornecimentos de trigos, carvão e algodão ao paiz. O reembolso começará apenas no quinto anno, segundo parece. Temos assim um periodo consideravel em que para a aquisição d'aquellas mercadorias essenciaes não será necessário comprar cambiaes nas praças.

De todos estes modos ficamos tendo situações que permitem n'um certo numero de annos fazer o esforço da nossa completa reorganização económica e financeira. Basta que haja uma vida publica e particular bem correspondente á necessidade de se reduzirem ao minimo todas as despesas e de se desenvolverem as receitas com justiça. E para nós é ponto de fé que tudo isto virá, com mais ou menos demora, apesar de

não podermos acreditar que o remedio decisivo dos nossos males venha de governos saídos dos partidos e facções que nos trouxeram até este abysmo e cujos membros são mais ou menos interessados na conservação e prolongamento de todas as nossas desordens.

Deante de tais perspectivas uma outra consequencia é inevitável: Como é sabido, uma boa parte do commercio, da industria e do capitalismo accumulou no estrangeiro, durante os ultimos annos, valores consideraveis de ouro, concorrendo como factores de primeira grandeza para o agravamento da nossa crise cambial. Esses capitais foram collocados lá por fóra, já para se terem lá reservas julgadas seguras, na hypothese de um grande cataclysmo nacional, já para se esperarem momentos de maior valorização das divisas estrangeiras, fazendo-se então a venda com lucros superiores.

Estes capitais depositados lá fóra estão hoje ameaçados de uma desvalorização colossal, se não forem transformados, n'estes primeiros tempos, em moeda portuguesa. Os seus donos já devem ir comprehendendo que se arriscam a ter de vende-los em Portugal um pouco mais adiante a preços muito baixos em relação aos de agora, sendo mesmo verosímil que a libra, das certas circunstancias, venha para 9\$00 e ainda para muito menos. Sendo tal o horizonte, é muito natural que uma grande parte d'elles vão liquidando os seus depósitos e valores externos, por vendas cambiaes que podem e devem ser avultadas nas praças portuguesas.

Consideradas, pois, todas estas situações e circunstancias, vê-se que ha bases notaveis para uma grande melhoria cambial, que sendo bem dirigida pode ser feita com certa rapidez e ir muito longe.

Quasi julgamos ocioso perguntar se isto é um bem ou um mal, em face de possiveis arruinamentos de alguns elementos commerciaes, industriaes e capitalistas cuja vida corrente se acha agora baseada nos cambios desastrosos. Elles enriqueceram fabulosamente, durante esse periodo especulativo dos altos preços, que ainda continua, espoliando a maior parte do paiz, e fazendo diminuir lhe a população em dezenas de milhares de individuos e a riqueza em centenas de milhares de contos por anno. Locupletaram-se, portanto, desforadamente por verdadeiros crimes sociaes que se representam pelo desaparecimento directo e indirecto de muitos cidadãos e pelo empobrecimento systematico dos que ainda conseguem escapar a este vandalismo de nova especie. Se o Estado lhes accudisse para evitar a derrocada das suas ganancias correntes, por soluções que impedissem a devida melhoria cambial, o Estado continuaria a concorrer, agora ainda mais directamente, para as espoliações formidaveis d'estes devastadores nacionaes. Deixa-los ter as perdas apparentes que tiverem. O que é preciso, hoje acima de tudo, é valorizar a nossa moeda para aliviar os encargos do Thesouro, baratear a vida, difficultar cada vez mais aquelles esbulhos feitos na desordem económica, e portanto, para se defender a população e a riqueza decadentes.

Chegamos a uma d'aquellas conjuncturas extraordinarias em que uma reacção heroica é necessaria contra os abusos, os crimes, as tendencias que arrastam uma nação para o abysmo com perdas colossaes em toda a sua economia. Atravez do Governo, e do banco de Portugal e de toda a nossa administração financeira e económica, um verdadeiro banditismo de primeira grandeza rapou deste infelissimo paiz, mais de um milhão de contos em poucos annos, arriscando os destinos da patria. Tem-se de reagir implacavelmente contra todas as causas desta espoliação e deste afundamento.

Um dos primeiros princípios a que devemos obedecer sob a impressão de tal necessidade é o de que o Estado não pode nem deve interessar-se mais pelos destinos transitorios de classes, de grupos, de companhias, de fabricas, de pequenos elementos que se julguem arriscados de qualquer maneira com a marcha dos acontecimentos economicos e financeiros. Quem tiver de fallir por não achar nas suas relações particulares e familiares amparo preciso, vá para a fallencia, o que é decerto lamentavel, mas não queira safar-se dahi á custa da nação inteira, assim arrastada para as maiores degradações e perigos.

A missão do Estado, no assumpto dos cambios, não é moderar a marcha da melhoria, como os especuladores e bandidos desejam, mas, pelo contrario, fazer tudo o que seja possível para a melhoria ser intensa, rapida e progressiva. O phenomeno contrario deu a diminuição de população e de riqueza, com todas as derrocadas moraes e sociaes concomitantes. Nada pode justificar ahi uma intervenção do Estado que permitta o prolongamento d'essa espantosa desgraça nacional. O que elle deve fazer é a operação inversa, porque essa infalivelmente assegura o aumento de habitantes e da producção do paiz.

Mas, por isso mesmo que tudo é assim, queremos fallar de um grande perigo a que nos sujeita a evolução cambial a que vimos assistindo. Uma parte da reacção que se está fazendo contra a alta das divisas estrangeiras, pode esconder um proposito de grave natureza. Pode querer-se provocar uma grande valorisação do nosso escudo para fazer, por essa maneira, a bons preços um açambarcamento colossal dos cambiais que viessem á praça pelo receio de maiores perdas posteriores. Os açambarcadores teriam maneiras efficazes de produzir depois situações ficticias e até reaes em que a libra subisse outra-vez para alturas enormes. Ganhariam elles fortunas immensas, continuando a sua espoliação gigantesca e portanto a devastação criminosa da população e riquesa de Portugal.

Isto mostra a necessidade absoluta de haver uma intervenção mais directa do Estado na regularização do nosso mercado cambial, como sempre temos suscitado. Elle teria então todos os elementos de fiscalisação indispensaveis para impedir todos os açambarcamentos, e as maquinacões a que nos referimos.

Mais uma vez se disse agora que o Estado ia entregar algumas funcções d'essa natureza ao Banco de Portugal. O resultado será mais do que nullo: contraproducente, como na experencia expressiva do Consorcio Bancario, por elle presidido. A organisação e funcionamento do Banco de Portugal estão intimamente ligados, de varios modos, com as engrenagens e especulações de bancos, de grupos e de negocios que fizeram e fazem superiormente a grande destruição demographica, financeira e economica da nação. Entregar serviços de reforma cambial ao Banco emissor, ou a um Consorcio Bancario, ou directamente aos espoliadores da fortuna e arruinadores da população do paiz, é tudo o mesmo. Não podemos fugir á necessidade de insistirmos n'esta verdade que sempre vimos com claresa.

Ha ahi um meio de reduzirmos ao minimo os males e elevarmos ao maximo possivel os bens no importantissimo campo das operações cambiaes. E' constituir com estas um monopólio transitorio, entregando-o a um organismo do Estado e portanto com preocupações sociaes e nacionaes, e não capitalistas e particulares. Nem é preciso criá-lo de novo, pois já temos um, n'essas condições: a Caixa Geral de Depositos

Quirino de Jesus



Ministerio do Comercio e Comunicações

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Atendendo ao pedido da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses: manda o Governo da Republica Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas, que seja declarada sobrante a parcela de terreno, com a area de 47, m² 93 situada entre os quilometros 203,112 e 203,183 da linha do Norte.

Paços do Governo da Republica, em 31 de Maio de 1921. — António Joaquim Granjo.

Tendo o Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado comunicado que o troço da linha entre Amarante e Gatao devia ficar concluido até ao fim do mez findo:

Manda o Governo da Republica Portuguesa, pelo Ministerio do Comercio e Comunicações, que uma Comissão composta dos engenheiros Antonio José Dantas, Alvaro Aurelio de Sousa Rego e Carlos Antonio Pinto Machado, proceda com urgencia á vista-ria do referido troço.

Paços do Governo da Republica, em 1 de Junho de 1921. — Antonio Joaquim Granjo.

O aproveitamento dos nossos carvões mineraes

II

O que se passou com a celebre mina de Santa Suzana é assombroso! Da imprensa diaria quasi todos os jornaes se ocuparam então do caso, chegando um individuo muito conhecido no nosso meio industrial e que, pela profissão que exerce, é conhecedor da materia, a dizer a um redactor de um jornal da noite que estava resolvida a questão do carvão em Portugal. Os ferro-viarios do Sul e Sueste fizeram do facto de não se proceder á exploração immediata e intensa d'este jazigo, um dos motivos justificativos da greve que depois se declarou. Mas afinal, de toda esta celeuma e entusiasmo, o que resultou? O resultado foi a annullação da concessão feita ao sr. Manoel Vicente Ribeiro e a paralysação por completo dos trabalhos na mina.

A descoberta do jazigo de que se trata, que foi celebrada como um grande acontecimento, era atribuida a um empregado dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, mas por fim veiu a reconhecer-se que não havia nada que descobrir, pois que lá estavam as galerias mandadas abrir ha tempos pelo sr. Vicente Ribeiro, sendo os trabalhos mandados executar por este senhor, com o dispendio de importantes capitais, que puzeram a descoberto a camada do carvão que o pessoal do Sul e Sueste ardente mente desejava lhe fosse fornecido.

Ao sr. M. Vicente Ribeiro, homem emprehendedor e dos que mais tem trabalhado para o desenvolvimento da industria carbonifera em Portugal, estava a mina muito bem entregue, porquanto, além de pôr a descoberto a camada que procurava, na extensão de 2.000 metros e a 50 de profundidade, mandou, depois de muitos esforços para a fazer sahir de Portugal, uma porção de carvão para Inglaterra, a fim de ser

analysado, sob o ponto de vista industrial e adquiriu tambem no estrangeiro um aparelho para sondagens a grandes profundidades e com o qual contava prosseguir nos trabalhos de pesquisas.

Estavam as coisas encaminhadas para se continuarem os estudos e pesquisas indispensaveis para a preparação da mina e eis que é o proprio Estado que tudo vem contrariar! A imprensa e os ferro-viarios não mais se ocuparam do assumpto e o carvão lá continua no subsolo, como se fosse mais util para a nação a continuaçao da importação d'este valioso combustivel.

Se a administração do Estado não fosse o que nós sabemos, seria preferivel que os jazigos carboniferos, a energia hydraulica, etc., fossem explorados directamente por elle, em grande parte, porque assim poderia o Estado ser o regulador dos preços dos respectivos productos e obter-se-hiam importantes receitas para os depauperados cofres da nação. Mas, entre nós, é inutil e até contraproducente pensar-se n'isso.

De tudo isto se conclue que foi um grave erro a medida tomada com respeito a este jazigo, tanto mais que se deveria ter em consideração que o capital portuguez em regra não se emprega em explorações d'esta natureza; prefere negocios menos arriscados, de mais lucros immediatos e de... menos trabalho.

Entretanto e já que fallamos em serviços publicos, devemos narrar aqui os trabalhos que o antigo concessionario da mina passou para mandar para Inglaterra uma pequena porção de carvão com o fim de ser analysado. Para este efecto mandou construir quatro ou cinco tambores de ferro dentro dos quaes seria transportado o carvão; e estava tudo pronto para o embarque, quando surge um despachante da Alfandega a declarar que era prohibido exportar carvão, como se fosse admissivel agora e mesmo n'um futuro ainda muito distante a exportação de carvão de pedra de Portugal para Inglaterra! Foi uma verdadeira tragedia e só depois de quatro mezes de trabalhos e desesperos é que conseguiu romper as rotinas da nossa Alfandega.

Quasi o mesmo sucede com a sonda a que acima nos referimos, em que foram precisos trez mezes para a fazer despachar na Alfandega.

Tendo em vista o que se passou com o sr. Vicente Ribeiro, quem é que se abalançará hoje a procurar as camadas de hulha que tudo indica existirem em uma larga faixa que vae do Bussaco ao Alemtejo?

Bem sabemos que para se fazer uma exploração mineira são precisos trabalhos de longa duração e o dispendio de muitos capitais. Mas, pelo que entre nós se tem passado, conclue-se que nunca chegará a epocha em que poderíamos colher os beneficios d'esta importante industria, visto que, logo que se esboça qualquer iniciativa arrojada, imediatamente se dá um conjunto de circunstancias inexplicavel que tudo contraria. Se fossemos inclinados á superstição concluiríamos que tudo isto é devido á nossa má sina.

Mas não chegaremos a tais conclusões. Havendo por parte dos governos e dos nossos industriaes uma decidida boa vontade, a questão do carvão em Portugal resolve-se e cremos bem que com menos dificuldades do que aquellas que á primeira vista parece haver.

Não ignoramos que ha no paiz, especialmente na alta finança e no commercio, entidades a quem não convém a exploração dos nossos carvões e outras, porque isso é prejudicial aos seus interesses. Mas o que valem os interesses de algumas dezenas de individuos comparados com os interesses geraes na nação, do atrofiamiento da qual elles vivem e enriquecem?

O essencial, sobretudo, é a boa vontade dos governos, mas de governos fortes que possam e saibam promover e defender os interesses da nação; e n'esta hora grave em que escrevemos e em que, depois de lamentaveis acontecimentos, se está procedendo á organisação de mais um governo, para elle vae a nossa esperança de que alguma cousa fará no sentido do aproveitamento dos nossos carvões fosseis.

* * *

Um politico em evidencia, dos que mais se tem dedicado ao estudo da nossa situação sob o ponto de vista economico e financeiro, nas ultimas conferencias realizadas em publico, preconisou a queima dos nossos carvões em motores thermicos, installados no local das minas, para a produçao da energia electrica. Em principio estamos de acordo em que isto se faça, especialmente no que diz respeito ás lenhites, a algumas anthracites dos jazigos existentes ao norte do Vouga e a outros carvões reconhecidamente inferiores. Por outro lado, tambem se poderão obter bons resultados com a destillação das lenhites, pois conteem productos secundarios alguns dos quaes de valor quasi igual ao da hulha.

Entretanto, deve ter-se em consideração que com a acquisição dos machinismos necessarios para a produçao de energia electrica, a sua installação e a da respectiva rede de distribuição e transporte de energia dispender-se-hão importantes capitais, tratando-se, além d'isso, de uma obra para execuçao da qual são precisos alguns annos.

Segundo o nosso modo de vêr, o interesse imediato da nação está em se obter aqui carvão que possa ser utilizado nos machinismos existentes, da mesma forma como o tem sido o carvão recebido do estrangeiro. Das minas em exploração, está n'estas condições o carvão do Cabo Mondego, cuja extracção tem ultimamente tido um certo desenvolvimento e bem assim alguns carvões das minas da região entre Alcobaça e Leiria.

Em todo o caso, melhores resultados ainda se poderiam obter se estes carvões fossem devidamente escohidos e tratados pela lavagem mechanica, o que só se pode fazer com o carvão grosso, attendendo a que em algumas minas o carvão extrahe-se quasi em pó.

Quanto ao mais somos de opinião que se deve procurar, quanto antes, a hulha na região ao sul do Vouga, na faixa que passando pelo Bussaco, Arganil, Pampilhosa da Serra e Sardoal, vae até ao Alemtejo. Comtudo, a zona carbonifera parece que não fica por aqui, pois que, ao que consta, ha registos de minas no concelho de Lagoa (Algarve).

Encontradas as camadas de hulha a que nos vimos referindo e estudos e preparados os respectivos jazigos, ter-se-hia então resolvido, de uma maneira definitiva, a questão do carvão em Portugal, com o que muito lucrariam as nossas industrias, especialmente os caminhos de ferro e a navegação e, acima de todas ellas, o paiz em geral pela valorisação que tão importante ramo da actividade industrial lhe acarretaria.

A Belgica que, como se sabe, é um paiz mais pequeno que o nosso e soffreu duramente os horrores da guerra pela occupação do seu territorio pelos allemaes, já reorganisou os seus serviços mineiros e está prestes a attingir a mesma produçao de carvão de antes da guerra, ou sejam cerca de 22 milhões de toneladas por anno, achando-se apta a fornecer carvão á propria Inglaterra que d'elle necessita pela paralysaçao do trabalho nas minas, devido á greve. E, para não irmos mais longe, citaremos a nossa vizinha Espanha que de cerca de 2 milhões de toneladas de car-

vões que produzia antes da guerra passou a 8 milhões de toneladas por anno.

Estes paizes não são tributarios do estrangeiro como nós, visto que possuem combustiveis para as suas industrias, altos fornos para a producção do ferro e aço e d'este modo os respectivos caminhos de ferro, a navegação e todas as suas demais industrias desenvolvem-se e prosperam, e isto pela simples razão de que trabalham e sabem cuidar a serio dos seus interesses.

Nós, estando pouco mais ou menos nas mesmas condições do que aquelles paizes, para progredirmos e nos valorisarmos, nada fazemos! Discutimos política, sem nobreza e elevação, a baixa política de campanario em que só se trata de interesses de grupelhos, como se fosse a rhetorica que nos ha de dar de comer e vestir, a nós e aos nossos descendentes a quem nos compete preparar o futuro, honrando a memoria dos antepassados.

Muito mau tem sido o caminho seguido e, para terminar, citaremos as palavras proferidas por um alto espirito da nossa terra que muito bem conhece a questão dos carvões, a proposito d'este mesmo assumpto: "Oxalá que tão maus habitos desappareçam, senão continuaremos como os burros da nôra a arrastar o nosso fatalismo n'um circulo eterno".

F. Martins

Carris de ferro de Lisboa

Registrarmos apenas factos, porque a exiguidade de espaço, nas condições em que é publicado este numero, não nos permite mais:

Em 3 d'este mez declarou-se a greve do pessoal d'esta Companhia, greve que continua á data em que fechamos este numero.

A Camara reunia em 6, para apreciar o novo relatorio da sua comissão de viação resolvendo-se que elle fosse publicado na integra. Assim se fez, e d'elle temos presente um exemplar que termina pela moção seguinte que foi aprovada por unanimidade:

Considerando que do relatorio presente á Camara pelo vereador sr. José dos Soutos, resultante do estudo minucioso e criterioso do mesmo vereador sobre certas yerbas e elementos que lhe foram fornecidos pela Companhia Carris de Ferro, se prova que esta, pagas todas as despesas de exploração, ainda terá lucros que calculados sobre dados manifestamente favoraveis á Companhia em vista das condições economicas actuaes — lhe podem servir para fazer face a alguma melhoria dos salarios do seu pessoal;

Considerando que a Companhia Carris de Ferro gosa de um verdadeiro monopolio de viacão mechanica para transporte collectivo de passageiros que explora e explorará ainda durante 66 annos, sem concorrência de especie alguma, visto que até o transporte collectivo de passageiros por tracção animal foi por ella absorvido;

Considerando que a exploração de uma industria em monopólio, se garante arrecadar lucros, também implica sujeição a perdas, a que aliás todo o negocio está sujeito;

Considerando ainda que, se os prejuizos allegados pela Companhia são em grande parte devidos á má administração, como se prova com o caso do contracto para a queima dos oleos combustiveis, ainda menos é justo fazer recahir sobre a cidade o encargo de cobrir esses prejuizos;

Considerando que as condições economicas do paiz estão evidentemente em via de ser melhoradas e que, portanto, a Companhia poderá em curto prazo resarcir-se de quaisquer prejuizos que a caso possa ter tido momentaneamente em virtude de baixas de cambio;

Considerando que a Camara não pode estar a consentir constantemente na elevação de tarifas, em relação com as baixas fortuitas do cambio, para o effeito de garantir lucros por assim dizer fixos á Companhia, em prejuizo manifesto da população laboriosa da cidade cujos proventos não oscillam em relação a cambios;

A Camara Municipal de Lisboa, lamentando a paralysação

dos serviços de viação electrica que tanta transtornos está causando á vida da cidade; affirmando a sua sympathia pelas classes operarias, cujos interesses afinal está tambem defendendo; convencida de que interpreta a opinião da grande maioria dos municipais:

Resolve manter a sua resolução anterior de não consentir na elevação das tarifas actuaes da Companhia Carris de Ferro e solicitar do governo que, pelos meios ao seu alcance, procure garantir a viação em Lisboa.

Lisboa, Sala das Sessões, 6 de Junho de 1921.—João Esteves Ribeiro da Silva.

Apenas commentaremos:

A Companhia diz que teve um prejuizo de 174 contos em janeiro e fevereiro; o que corresponderia a 1.044 contos por anno. Mas nos seis meses de verão elle deve ser muito menor porque o movimento de passageiros aumenta bons 50 % sem correspondencia nos gastos.

Acreditemos, todavia, nos 1.044 contos de prejuizo actuaes:

Para se cobrir, pede o aumento de 10 centavos em cada bilhete.

Ora o numero d'estes em janeiro a março d'este anno foi de 16.383.346. Calculando o anno todo e mais 50 % no verão, temos sem exagero, que esse numero se eleva a 81.916.730 bilhetes — 82 milhões, numeros redondos.

Cobrando ella mais 10 centavos em bilhetes, só isso lhe renderá 8.200 contos (!) que ella pretende estorquir ao publico da cidade, para 1.044 contos de prejuizo que diz ter; lucrando, apenas, 7.156 contos.

Isto é, aceitando mesmo todos os calculos da Companhia.

O leitor fará os commentarios.



Caminho de ferro de Portimão a Lagos.—Acham-se paralysados os trabalhos de construção d'esta linha, o que originou estarem sem trabalho perto de 300 operarios.

Fitas para machinas

Mandámos vir, pelo cambio de 950 o franco, uma pequena porção de fitas, de duas cores, para fornecer aos nossos assignantes.

Sahiram-nos a 4780 escudos, preço porque as vendemos, por duzias ou meias duzias, porque nunca pretendemos tirar lucro, tendo só em mira servir os nossos subscriptores.

A' venda n'esta Redacção:

Rua da Horta Sêcca, 7, 1.º = Lisboa

VIAGENS E TRANSPORTES

Rápidos Lisboa-Medina

Conforme fora resolvido na Conferencia do Bussaco o primeiro comboio no sentido Lisboa-Medina realizou-se no dia 9, e regressou no dia 11a Lisboa-Rocio o rapido no sentido inverso.

Estes rápidos partem de Lisboa-Rocio aos dominigos, terças e quintas-feiras ás 20 horas, tendo paragem em Entroncamento, Coimbra-B., Pampilhosa, Fuentes d'Onoro e Salamanca; e partem de Medina ás segundas, quartas e sextas-feiras, para chegarem a Lisboa nos dias seguintes, tendo paragem n'aquellas mesmas estações e também na de Alfarellos.

Estes comboios teem ligação em Medina com os comboios n.º 9 e 10 da Companhia do Norte de Espanha que por sua vez ligam em Hendaya com os rápidos de Paris.

Para a utilização d'estes comboios, os passageiros teem de pagar além do seu bilhete de 1.ª classe e do supplementar para a Companhia dos Wagons-Lits, a sobretaxa de velocidade.

Nas agencias da Companhia Internacional dos Wagons-Lits vendem-se, para estes comboios, bilhetes para as estações hespanholas de Medina, Valladolid, Burgos, San Sebastian, Bilbau, Pamplona, e francezas de Hendaya, S. Jean de Luz, Biarritz-Ville, Bayonna, Bordeaux-S. Jean e Paris-Quais d'Orsay.

Nas estações intermedias do trajecto da Companhia Portugueza, onde estes comboios teem paragem, é facultada, quando haja logares disponiveis, a entrada de passageiros munidos de bilhetes para as estações francezas acima indicadas, isto no sentido ascendente, sendo a cobrança dos supplementos dos Wagons-Lits e sobretaxa de velocidade feita em transito; e no sentido descendente para o restante trajecto, cobrando-se também em transito as referidas sobretaxas.

Como dissemos no nosso ultimo numero, estes comboios destinam-se a suprir a falta do comboio Sud-Express que, como foi resolvido na Conferencia do Bussaco, começará a circular no mez de outubro proximo.

Apeadeiro de Matta

O apeadeiro de Matta situado na linha de Leste, vae brevemente ser ampliado a todo o serviço de grande e pequena velocidade, interno e combinado, com excepção de metallico, valores e reembolsos, podendo os portes ser pagos á partida ou á chegada nas condições das tarifas em vigor.

Logares de luxo nas carroagens da Companhia dos Wagons-Lits

A Companhia Portugueza publicou o 3.º additamento á sua tarifa especial n.º 5 de grande velocidade estabelecendo as actuaes *cobranças supplementares*, para a ocupação de logares de luxo nas carroagens da Companhia Internacional dos Wagons-Lits que circulam nas suas linhas.

O custo d'esses supplementos é o seguinte por cada passageiro.

De Lisboa-Rocio a Valencia de Alcántara ou vice-versa.....	Frs. 33,00
De Lisboa-Rocio a Pampilhosa ou vice-versa	" 34,20

Alem do preço de cada supplemento, a Companhia dos Wagons-Lits cobra por cada logar marcado com antecedencia na sua Agencia de Lisboa, a taxa especial de 3 francos.

O preço de cada supplemento não comprehende o imposto de sello de recibo e, no que respeita ás cobranças a effectuar em Portugal, será pago em francos ou em moeda portugueza ao cambio do dia, sendo isento da sobretaxa que onera as tarifas em vigor.

Serviço de mercadorias na estação de Lisboa-Rocio

O serviço de mercadorias em grande velocidade vae em breve ser levemente modificado passando a ser o seguinte:

Recepção e expedição de ou para qualquer estação da C. P. e suas combinadas de volumes de peso não superior a 10 kilos, animaes vivos quando taxados a peso em conformidade do art. 52.º do Tarifa Geral; remessas de ou para França (serviço P. H. F.), e expedição de volumes de peso ate 200 kilos para a linha de Cascaes da "Sociedade Estoril".

Recepção de remessas de quaisquer procedencias de fructas, criação, ovos, hortaliças e lacticinios cujos volumes não excedam 200 kilos.

Não recebe remessas de castanha, azeitonas e batatas.

Expedição de volumes de peixe fresco com destino á linha de Cintra para expedir pelos comboios tramways que partem entre as 8 e as 10 horas, quando transportados por vendedores ambulantes.

Remessas de vagão completo para Campanhã

A partir do dia 1 do proximo mez de julho só se aceitam remessas de vagão completo para Porto-Campanhã quando a operação de descarga seja efectuada por pessoal dos consignatarios e de sua conta e risco.

Os expedidores devem declarar nas notas de expedição que a operação de descarga fica a cargo do consignatario.

Esta medida foi tomada em virtude de, como já tivemos occasião de referir, a estação de Campanhã lutar com falta de espaço nos caes para effectuar as descargas e o consequente congestionamento da estação.

Tarifa especial n.º 1 de grande velocidade do Valle do Vouga

Entrou em vigor no dia 1 d'este mez a nova tarifa interna n.º 1 de grande velocidade da Companhia do Valle do Vouga.

Como a sua similar da C. P. tem os seus preços que constam de uma tabella annexa á tarifa, divididos em trez paragraphos, o 1.º para recovagens, de que são exceptuadas as mercadorias de facil deterioração dinheiro, valores, objectos d'arte, animaes vivos, transportes funebres, vehiculos e caixas de vehiculos, matérias inflammaveis, perigosas ou infectas, e mercadorias que pesem menos de 100 kilos por metro cubico; o 2.º para generos frescos, criação, fructas, biscoitos, bolachas, ovos, flores naturaes, hortaliças, etc.; e o 3.º para carne congelada, gelo, mariscos frescos, e peixe fresco, salgado, salpicado, em gelo ou secco.

A tarifa concede o transporte das taras em retorno ou precedendo o cheio das remessas nas condições dos paragraphos 2.º e 3.º, dentro do prazo de 15 dias seguintes ao da chegada, mediante o pagamento de \$15 por cada rotulo, incluido o imposto de sello, registo e aviso de chegada, sendo necessarios tantos rotulos quantas as taras a devolver.

As demais condições são analogas ás das tarifas similares em vigor nas outras linhas.

Carta de Paris

XXV

Trez aspectos curiosos de Strasburgo. — O Antigo, o Moderno e o Modernizado. — O famoso relogio astronomico. — A cidade moderna — Edificios monumentaes. — Khel. — Portes do correlo mais caros para França que para o estrangeiro. — A organização operaria da Alsacia.

Strasburgo é uma cidade moderna por excelencia. Nada alli falta. Arruamentos magnificos; serviços publicos com a melhor disposição de conforto possivel; uma bem equilibrada rede de viação electrica; jardins enormes; cathedral grandiosa, como talvez não haja outra em França; e um asseio completo.

A cidade divide-se em trez partes, a antiga, admiravelmente conservada, a moderna, formando um baixo grandioso, e a modernizada, a mais importante, pois é n'ella que está o grosso do commercio, os grandes cafés e a vida da cidade.

Curioso é, porem, notar que a modernização do arruamento não impediu que alguns edificios fossem religiosamente conservados, como a velha casa Kammerzell, construida em 1589, com um rez-do-chão de 1467, tudo completamente restaurado em 1883, já sob o domínio alemão. E' uma curiosa edificação estylo alsaciano antigo, com seis andares, trez dos ultimos a espreitar do telhado, bastante vertical, por causa dos gelos, como, de resto, é o de todas as casas da Alsacia antiga.

A construcção é quasi toda de madeira lavrada, dando pelos andares mais salientes que o rez do-chão, o aspecto das nossas casas de Alfama. Mas a maior curiosidade de Strasburgo é, sem duvida, o seu relogio astronomico, que é visivel ao meio dia, mediante o pagamento de um franco de entrada.

A's onze e meia já se encontra á porta, uma massa de gente esperando para entrar. Era domingo e havia na cidade muita gente, tinham-se acabado os bilhetes, e se não fosse uma dama, velha matrona de fitas negras na cabeça, que, temendo ficar esmagada n'aquelle onda de povo, me cedeu o logar, não tinha eu visto o famoso relogio.

Lá dentro não se respirava. O guarda chamou a silencio, e o relogio poz em movimento as suas habilidades. Na parte superior figuras symbolicas começam a mover-se: as quatro phases da vida que se inclinam em frente da morte (são os quartos d' hora). Depois os doze apostolos, symbolizando as horas, passam em frente de Christo, que os abençõa levantando a mão direita. Um galo, lá no alto, bate as azas, cantando trez vezes. Os dias da semana, são marcados pelas figuras de cada uma das divindades que os definem; os mezes idem.

Batida a ultima badalada, o guarda annuncia, que quem quizer ouvir as explicações do funcionamento do relogio tem de pagar mais cincoenta centimos; metade da gente vai-se embora, e eu atravesso a grade que nos separa do relogio, e fico.

O homem então pausadamente, explica tudo: a data da construcção de 1838 a 1842, o auctor, o celebre strasburguense Schwilqué, o modo do funcionamento, que é engenhoso, e pelo qual o grande mostrador marca os dias, os mezes, os annos, as phases da lua, etc. E bem assim a mudança que o relogio faz não só dos mezes de 30 para 31 dias, dos annos bissextos etc. sem que pessoa alguma o auxilie, como de fevereiro para março em que salta de 28 ao 1 e nos annos bissextos de 28 ao 29.

Varias estatuas ornam Strasburgo, entre as quaes, na principal praça da cidade, a do famoso general Kleber, que em 1800 foi assassinado no Cairo, e cujo cadaver está enterrado na base da estatua; a de Gutenberg, o celebre inventor da typographia, e que esteve exilado em Strasburgo de 1434 a 1450 em que partiu para Mayence onde veio a morrer 18 annos depois.

A estatua tem um modesto pedestral, com baixos relevos, tendo o famoso inventor estendida na mão uma folha impressa onde se lê: *Et la lumière fut!*

Mas o que mais me interessava era a parte moderna, onde passei uma tarde deliciosa, visitando o Palacio da Justiça, o Palacio ex-imperial, o Conservatorio, o grandioso edificio dos Correios, e a Universidade. Descreve-los é impossivel, tanto mais que o que elles teem de notavel é a grandiosidade e a beleza, das suas linhas modernas e elegantes. Qualquer d'estes palacios faz inveja aos edificios similares das grandes cidades da Europa.

A disposição da cidade moderna, toda cortada de bellas avenidas e praças, com farto arvoredo, é do mais apurado gosto, aliaz um tanto pesado, como de resto o de todas as construções alemaes.

O jardim publico, *Orangerie*, é um vasto parque, com magnificas sombras, e um lago grandioso, com a sua cascata, tudo admiravelmente conservado, e como todas as ruas de Strasburgo com um asseio irreprehensivel. Unicamente na *Orangerie* . . . não ha laranjas . . .

De volta ao centro da cidade restou-me ainda um bocado da tarde para ir ao porto do Rheno, que antes da guerra tinha uma consideravel importancia, e que está apetrechado de todos os requisitos necessarios á navegação maritima e fluvial.

Ao lado do porto, ficam as duas grandiosas pontes sobre o rio, que conduzem á Khel, em frente, ou seja á primeira cidade alemã, hoje ocupada pelas armas aliadas. A passa em é facil: um empregado põe um visto no passaporte e a gente pode atravessar sem mais dificuldades.

Khel é uma pequena cidade sem beleza alguma, a não ser um edificio de correios, elegante e vasto, como as sédes de districto em Portugal não possuem, e onde entramos a comprar postaes. Um empregado alemão fallando rasoavelmente frances, recebeu-nos amavelmente. Comprados os postaes, o digno funcionario, pergunta se são todos para o estrangeiro, ou apenas para a França. Como lhe dissemos que eram para Paris, elle pegou n'elles e pôs-lhes mais 40 pfennigs.

A nossa surpresa levou-nos a perguntar ao homem porque era aquella diferença, de 40 pfennigs para a França, aqui ao lado, que era o dobro do porte para a China.

O empregado perguntou-me se era frances, e como lhe declarasse a nacionalidade, fez uma venia e disse: *Ah! de Portugal, o sr. é d'um paiz encantador. Bom sol, bons portos, colonias magnificas...*

E sorrindo com ironia, acrescentou: *V. pode escrever para as suas colonias da India e de Timor por 40 pfennigs* (elle até sabia que temos colonias na Oceania) *mas para França custa o dobro.* De resto tudo na Alemanha custa o duplo do que se paga em território frances.

As tarifas dos hoteis são elevadas em 100 por cento á simples declinação de nacionalidade francesa; o commercio em geral faz tambem pagar o dobro por todos os artigos comprados por franceses.

No regresso a Strasburgo assistimos a um espetáculo curioso e interessante, que bem demonstra o poder organizador dos elementos operários alsacianos.

Havia um torneio qualquer em Strasburgo; e de todas as cidades e villas da Alsacia-Lorena, tinham vindo associações operárias e rurais, com a sua banda de música, os seus estandartes, e a sua alegria.

Durante uma hora esse cortejo desfilou pelas ruas principais, numa ordem perfeita, sem vivas e sem outra manifestação que não fosse a da sua força colectiva.

Interrogei o primeiro espectador, que não me compreendendo, foi amavelmente arrancar do seu *boch* no terraço d'um café, um seu amigo, ou um seu parente, para se entender comigo. Era um rapaz novo, 25 anos, franzino, olhar vivo e inteligente. Falla o francês com dificuldade, mas comprehende-se. Aquelle cortejo que passava, era a força mais poderosa da Alsacia. Tinham uma organização perfeita. Escolas, theatros, hospitais. Nos seus centros faziam-se conferências educativas, organizavam-se torneios desportivos, excursões, e cada um concorria com a unidade da sua força e do seu trabalho.

Perguntei-lhe se essa massa de gente organizada não seria um foco de greves.

—Ah! não! Na Alsacia raro se fazem greves; o operário, não faz, nem ouve discursos; elle sabe bem o que vale o seu trabalho, e não pede o que se lhe não pode dar.

Cierra Maio

niaes, dos cultores das ciências económicas, etc. Não eram modestas ovelhas de Panurgio que aclamavam por que lho indicassem, eram competentes e conscientes que comprehendiam quanto ouviam e sabiam o que praticavam.

Pelas 2 horas da tarde o vice-presidente sr. Francisco Mantero, constituiu a mesa, presidindo-a e nomeando para secretários os srs. dr. Alfredo Mendes da Silva e Nuno Saldanha Bandeira, estando presente o comissário do governo, sr. dr. Malva do Valle, e os srs. dr. João Ulrich, conde de Caria, Henrique José Monteiro de Mendonça e conde de Monte Real, do governo do Banco; e os srs. dr. Pereira de Sousa, João de Sousa Rodrigues e Balthasar Cabral, do Conselho Fiscal. Da gerência só faltam os srs. Rola Pereira e Júlio Schmid, que se encontram ausentes do país em serviço do Banco.

Achando-se representados mais de cinco por cento do capital dos accionistas, iniciaram-se os trabalhos, lendo o sr. Nuno Bandeira o relatório e as contas da gerência sendo postas à votação as propostas respetivas do Conselho Fiscal.

Os onus, encargos, liquidações e prejuízos diversos que elle suportou, tanto na séde como nas dependências do Ultramar, metrópole e estrangeiro, ascendem à importância de 22.397.490\$68,7. Mau grado este gasto dispendio, restou-lhe ainda um saldo de 8.986.143\$00,2, captivo dos seguintes pagamentos: Ao Estado, a renda fixada no contrato de 4 de agosto de 1919, a verba de 1.357.748\$80,8, e as contribuições gerais, na importância de 1.215.022\$45,9. As obrigações de 4 1/2% pagam-se os juros respeitantes ao 2.º semestre de 1919 e ao 1.º semestre de 1920, na importância de 42.662\$70. Estes encargos somam 2.615.433\$96,7, o que reduz o saldo a 6.370.709\$03,5. Para esta disponibilidade propõe a gerência a aplicação seguinte: Para fundo de *Reserva Permanente*, 700.000\$00; para *Fundo de Reserva Variável*, 400.000\$00; para os *Titulos de trabalho*, 55.049\$40; para Subsídio à Caixa de reformas e Aposentações dos Empregados, 61.046\$67,5; para dividendo de 20% às ações, incluindo os 12% já distribuídos e ficando de conta do Banco o imposto de rendimento e respectivas avenças de contribuição de registo e imposto de sello, 4.800.000\$00. O saldo para conta nova fica, assim, sendo de esc. 354.612\$96.

O balanço geral mostra que a Reserva Permanente é agora de 20.800.000\$00 e a Reserva Variável de 4.100.000\$00, e que em títulos cotados em moeda nacional possue o Banco 3.243.489\$25,5 e cotados em moeda estrangeira 2.691.492\$66.

O Conselho Fiscal propõe, no seu parecer, o destino das disponibilidades indicado pela gerência, e, no fim do documento, o comissário do governo declara que pela gerência, fielmente foram cumpridos os preceitos estatutários e os diplomas correlativos.

O sr. dr. João Ulrich expõe como o Banco atravessou a crise financeira de 1920

Lido o relatório, o presidente, sr. Francisco Mantero, dá a palavra ao governador do Banco, sr. dr. João Ulrich. O ilustrado financeiro faz a leitura de um relatório que elaborou para desenvolver o da gerência e para explicar, descrevendo, todos os esforços e ações efectuadas no sentido de manter o prestígio bancário da instituição.

O longo e pormenorizado documento que impressionou extraordinariamente a assembleia, e foi repetidas vezes interrompido por aplausos, contém todos os elementos justificativos d'essa tarefa colossal, bitulada por um conceito de honorabilidade a que todos os accionistas renderam preito.

• • •

No regresso a Strasburgo assistimos a um espetáculo curioso e interessante, que bem demonstra o poder organizador dos elementos operários alsacianos.

Havia um torneio qualquer em Strasburgo; e de todas as cidades e villas da Alsacia-Lorena, tinham vindo associações operárias e rurais, com a sua banda de música, os seus estandartes, e a sua alegria.

Durante uma hora esse cortejo desfilou pelas ruas principais, numa ordem perfeita, sem vivas e sem outra manifestação que não fosse a da sua força colectiva.

Interrogei o primeiro espectador, que não me compreendendo, foi amavelmente arrancar do seu *boch* no terraço d'um café, um seu amigo, ou um seu parente, para se entender comigo. Era um rapaz novo, 25 anos, franzino, olhar vivo e inteligente. Falla o francês com dificuldade, mas comprehende-se. Aquelle cortejo que passava, era a força mais poderosa da Alsacia. Tinham uma organização perfeita. Escolas, theatros, hospitais. Nos seus centros faziam-se conferências educativas, organizavam-se torneios desportivos, excursões, e cada um concorria com a unidade da sua força e do seu trabalho.

Perguntei-lhe se essa massa de gente organizada não seria um foco de greves.

—Ah! não! Na Alsacia raro se fazem greves; o operário, não faz, nem ouve discursos; elle sabe bem o que vale o seu trabalho, e não pede o que se lhe não pode dar.

Cierra Maio

O Banco Nacional Ultramarino

Demos, no Boletim Financeiro do nosso numero passado os principais tópicos do relatório da gerência d'este Banco em 1920, e o facto da sua assembleia geral ter tido lugar no dia 28, sendo o 29 um domingo, não nos permitiu dispôr de espaço para noticiar os factos que nessa reunião se deram e que revestem tal importância que, à vista d'elles, é bem merecido que se diga que a existência de uma instituição de tão alto valor como o Banco Ultramarino e a notável direcção que foi dada aos seus negócios constituem uma honra para o país e um elemento de crédito financeiro que nos deve valorizar nos mais notáveis centros da finanças mundiais.

Foi essa prodigiosa força e essa criteriosa direcção que a actua que fizeram e tem feito que o Banco tenha vencido entraves e malquerenças que a inveja e a inimizade teem por vezes semeado na sua carreira, salvando-se brilhantemente de todas as tentativas e campanhas de tão mal disfarçadas quanto injustificáveis desconfianças com que tem sido combatida a sua correcta conducta.

A assembleia de 28 de maio foi mais que a reunião de uma grande maioria de accionistas para discutirem os seus interesses; constituiu uma consagração unânime da enorme prosperidade d' aquela instituição bancária e uma homenagem merecida do trabalho persistente, sabiamente orientado da sua direcção, durante esse período.

Não houve discussão porque não havia que discutir, visto que todos estavam conformes em reconhecer estas verdades, à vista do elucidativo relatório, em que se expõem factos, por meio de algarismos que não necessitam de palavras que os expliquem.

E note-se que a sala estava repleta de accionistas representantes da mais alta finança, do comércio, da agricultura, dos mais prestigiosos e abastados colo-

E' difícil dar um resumo d'esse notável e extensissimo documento, que condensa a historia de um esforço enorme, revelador de faculdades de intelligencia, serenidade, bom senso e tacto financeiro que ninguem excederia e que tiveram a maior e melhor consagração nos aplausos que a assembleia a todo o momento lhe tributou.

N'elle se faz a historia economica do anno de 1920, que teve o seu natural e terrível reflexo na função bancaria, começando por se referir á Conferencia de Bruxellas, ás dificuldades crescentes e ás circumstancias criticas d'um fim de anno apavorante.

Portugal não podia eximir-se ao alcance da crise e foi tambem tomado do panico que a questão cambial ievou a toda a parte. Essa questão, que era o problema primordial a resolver, causou perturbações que attingiram o Banco, mas que não puderam vencel-o. Houve então uma campanha de diffamação, de que elle soube tambem sahir illeso, pela sua conducta de energia, de productividade e de equilibrio. Evitou certas transacções que ás colonias principalmente não interessavam, mas não deixou de prestar ao paiz e ás suas praças todo o concurso que sempre lhes consagrou.

O Banco luctou contra a situação grave que complicou a vida economica mundial; e, devido á grande clientella que lhe é affecta, ia fazendo um numero avultante de operações, com que contraprova a aleivosa guerra que se lhe movia. As contingencias da crise não podia esquivar-se; mas, se isto era certo, não o era menos que com golpes adversarios de descredito é que não podia normalizar-se a situação economica das praças. Restabelecer e estimular a confiança geral — era o que cumpria fazer; e a gerencia do Banco fê-lo com as mais solidas bases — as do credito. Uma das allegações aleivasas era a de que orçava por muito o debito em esterlino que sobre o Banco pesava. O sr. dr. João Ulrich prova a falta de fundamento d'essa asserção e a todas as suas provas dá a comprovação dos numeros, que em varios detalhes estatisticos vae apresentando ao auditorio.

Para robustecimento dos Fundos e Reservas — continua o relatorio — serviu-se de uma boa parte dos lucros, com o que sempre tem concordado a assembleia geral. E' que o animava a plena vida que o Banco affirmava, apesar da crise que no ultimo semestre suportou. Assim, o seu movimento de 1920 excede o de 1919, provando-se que o auxilio que dispensou ao commercio continental e ultramarino assumiu numeros consideraveis. Refere os bens immoveis e outras posses do Banco e allude ás suas dependencias, que eram no anno anterior em numero de 59 e agora são de 73. Este accrescimo foi determinado pelo incremento do commercio ultramarino, que o Banco sempre acompanha com as maiores provas de estímulo.

As agencias do Banco, no Ultramar, ilhas e estrangeiro

Fez-se sentir bem a acção providencial das agencias ultramarinas. A' apavorante situação de fome em Cabo Verde correspondeu o Banco abrindo creditos ao governo e proporcionando, assim, os alimentos, e mandando á filial aberta em Nova York, que promovesse e facilitasse o envio de recursos offerecidos pelos caboverdeanos residentes na America.

A agencia da Guiné actua com importantes companhias de fomento colonial, que o Banco auxilia; a de S. Thomé e Príncipe promove a generalização da moto cultura e tomou a seu cargo as succursaes da Companhia Nacional de Navegação; a de Cabinda presta á agricultura serviços inestimaveis; e, emfim, a todo o fomento da riquissima província de Angola o Banco está estructuralmente ligado, pois participa

de todas as empresas importantes que o propulsionam e garantem.

O Banco tenciona tambem estabelecer relações no Congo, montando agencias em Boma e em Matadi, campo de acção que muito ha de interessar aos seus recursos bancarios.

Refere-se depois, o relator, ás intenções do commercio e do funcionalismo de Moçambique, que contrariam os legítimos interesses do Banco e do Estado n'aquella possessão. Do patriotismo do Alto Commissario que ora a rege espera o Banco o correctivo de tais intenções. Um vice-governador do Banco, o sr. Rola Pereira, encontra-se alli para proceder contra elles. As pretensões dos commerciantes e dos empregados cifram-se no estabelecimento do régimen monetario de ouro, que é absolutamente contrario ás condições economicas da província, e que seria lá a ruina da agricultura e faria subir favorosamente o custo geral da vida. Esta pretensão obstinada é animada pelos Bancos ingleses, que lançam os montantes das suas notas sem fiscalização do Estado e em prejuizo dos privilegios concedidos ao Banco, que é o unico organismo emissor legal para aquella possessão.

Descreve, o estado satisfactorio das delegações de Novo Gôa, dos Armazens Geraes de Macau e da representação propria do Banco, em Hong-Kong, e anuncia que vão montar-se agencias em Cantão e Shanghae. A organisação insular e metropolitana das filiaes do Banco é tambem perfeita, e a agencia do Brazil vae seguindo o seu caminho garantido de exito, apesar da má situação que alli foi creada ao commercio e ás finanças estrangeiras.

O illustre governador do Banco descreve, seguidamente, o concurso que a gerencia prestou ao commercio com o estrangeiro, promovendo as melhores condições e situações da exportação e importação. Passa a louvar depois a magnifica disposição de productividade que continua a encontrar da parte de todo o pessoal do Banco e diz que a verba que se gastou com a sua remuneração — 5.000 contos — é, em numeros redondos, igual áquella com que se remunerou o capital dos accionistas, o que representa, a dentro de um estabelecimento capitalista, a mais effec-tiva pratica de principios que o socialismo advoga.

Com quanto o Banco Ultramarino seja, em comparação com outros Bancos portuguezes, o que peor remunera os seus dirigentes, combateu uma proposta para augmento dos interesses da gerencia e Conselho Fiscal.

Conclue dizendo que, vencidas as dificuldades naturaes e inevitaveis da epocha que vamos atravessando, ao Banco está reservado um largo e prospero futuro, cabendo-lhe uma importante acção na alta tarefa do ressurgimento patrio.

Falam varios oradores. — Vibrante homenagem ao Banco e ao sr. dr. Ulrich. — Uma isolada dessidencia.

Falla o sr. dr. Vieira Machado, que acha que se devia publicar e espalhar largamente pelo paiz o notável documento que acaba de ouvir lêr, para, de todo, se pulverizarem os effeitos da campanha que se murmurou contra o Banco. E' que ha muita gente ainda ignorando que a crise que o attingiu lavrou em toda a parte, quando, apurando-se bem, se vê que foi elle um dos mais poupadados por essa crise, pois que o seu rendimento foi de 20 por cento, ao passo que o dos franceses, por exemplo, foi muito inferior. Tambem se deve reflectir que nenhum dos outros Bancos tem a dispersão geographica do Ultramarino. Depois de alguns alvitres sobre o alargamento da sua missão bancaria, o orador presta a mais calorosa homenagem á forma intelligente, providencial e audaz como a geren-

cia cumpriu a sua missão. A esta homenagem associa-se toda a assembleia n'uma ovação dirigida ao sr. dr. Ulrich.

O sr. Saint Maurice, pretende provar que a situação do Banco não é satisfactoria. A assembleia declara tal accionista como um inimigo do Banco e o sr. dr. Ulrich, prova que o interesse que move a sua maledicencia é o de uma questão pessoal affecta ao Tribunal do Commercio, de cujo "veredictum" o Banco vem esperando a confirmação de que áquelle senhor nenhuma razão assiste. Os srs. Dias da Silva, Moreira de Almeida e Mario de Carvalho oppõem, os mais convincentes argumentos contra as diffamações produzidas pelo accionista, o que todo o auditorio applaude freneticamente. O sr. Moreira de Almeida propõe que fique bem consignada na acta, não restar duvida de que ninguem aceita as affirmações do sr. Saint Maurice. E' aprovado.

O sr. dr. Ulrich acha que do seu relatorio deve apenas ser publicado um resumo, com concisão, e na maior importancia dos seus elementos.

O sr. dr. Malva do Valle, como commissario do governo do paiz declara-se, no relatorio do Banco, solidario com a gerencia, affirma que, n'aquelle estabelecimento, se teem respeitado os estatutos e a lei; no entanto, pede ao sr. Saint Maurice que o informe, com provas, de qualquer transgressão que elle saiba ter ocorrido nas colonias, onde a fiscalização do commissario não pode chegar com effectividade. O sr. Saint Maurice só responde, porém, reeditando as algações anteriores.

Votações do relatorio, do parecer do Conselho Fiscal e de outras propostas

São, em seguida, votados o relatorio e contas e as conclusões do Conselho Fiscal, manifestando-se todos os accionistas no mais absoluto louvor ao modo como a gerencia cumpriu o seu mandato, o que é aprovado que seja consignado de forma bem expressa na acta.

Por fim o sr. dr. Ulrich apresenta á aprovação uma proposta, concebida nos termos seguintes:

"Attendendo á interpretação que, pelas estações fiscaes se vem dando á doutrina da verba 305 da tabella annexa ao decreto 4:699, de 14 de julho de 1919, e á que, para as agencias e succursaes dos Bancos estrangeiros estabelecidos em Portugal, e essa verba tem de ser atribuida pelo decreto de 23 de setembro de 1918, que os considerou como Bancos com séde no paiz; e attendendo a que não é admissivel que se exerça desegualdade de tratamento entre os Bancos nacionaes e estrangeiros; proponho que, para servir de base a possiveis futuras reclamações sobre as collectas de contribuição industrial lançada ás filiaes d'este Banco, o capital desembolsado da séde para as filiaes seja o seguinte:

Angra do Heroismo, 50.000\$00; Aveiro, 100.000\$00; Barcelos, 50.000\$00; Beja, 100.000\$00; Braga, 100.000\$00; Bragança, 100.000\$00; Castello Branco, 100.000\$00; Chaves, 100.000\$000; Coimbra, 100.000\$000; Covilhã, 100.000\$00; Evora, 100.000\$00; Extremoz, 50.000\$00; Faro, 100.000\$00; Figueira da Foz, 100.000\$00; Funchal, 100.000\$00; Guarda, 100.000\$00; Guimarães, 100.000\$00; Lamego, 100.000\$00; Leiria, 100.000\$00; Olhão, 50.000\$00; Ovar, 50.000\$00; Penafiel, 50.000\$00; Ponta Delgada, 100.000\$00; Portalegre, 100.000\$00; Portimão, 100.000\$00; Porto, 1.000.000\$00; Regoa, 50.000\$00; Santarem, 100.000\$00; Silves, 50.000\$00; Torres Vedras, 50.000\$00; Vianna do Castello, 100.000\$00; Villa Real, 100.000\$00; Vizeu, 100.000\$00; Elvas, 50.000\$00. Somma, 3.750.000\$00."

Esta proposta é aprovada.

Em seguida finda a assembleia geral ordinaria, efectua-se a assembleia geral extraordinaria, convocada, especialmente, para duas propostas apresentadas pelo governo do Banco. Visam elles a que o numero de vice-governadores do estabelecimento, que era de cinco, se eleve a oito, e a que o prazo de convocação da assembleia geral extraordinaria seja intervallado de 15 dias e não de trez meses. Ambas as propostas são unanimemente aprovadas. Encerrados assim os tra-

balhos, os accionistas, um a um, abraçam o sr. dr. Ulrich como grata demonstração de solidariedade com a sua attitude, o seu zelo na gerencia do Banco, e a victoria alcançada n'aquellas assembleias, em que ficou bem marcado o triumpho da sua obra e o prestigio da instituição que dirige.

PARTE FINANCEIRA

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 13 de Junho de 1921.

Confirmia-se que está fechado o contracto de credito de 50 milhões de dollars na America para a aquisição das mercadorias principaes que importamos do estrangeiro, sem necessidade de recorrer á compra de cambiaes na praça. Ao mesmo tempo, como noutro lugar dizemos, já se dá como certo que teremos 0,75 na indemnisação total da Alemanha. Na falta de informações officiaes sobre tão importante assumpto, vamos reproduzir o que recentemente foi revelado a tal respeito pelo snr. Domingos Pereira, que acabava de ser ministro dos estrangeiros.

N'uma entrevista com o *Diario de Notícias*, aquelle homem publico disse que a nossa conta de reclamações fôra de 2:244.070 contos ouro. Mas a Comissão excluiu d'ahi 812.866 contos, que se referiam a prejuízos sofridos em Angola, por terem sido anteriores á data em que a Alemanha nos declarou a guerra. A cifra das nossas reclamações ficou assim reduzida a 1.423.848 contos em ouro. Mas isso é mais teoria do que prática. O mais essencial é a parte final das declarações do snr. Domingos Pereira:

"Em quanto a resultados praticos immediatos note o seguinte:

A dívida fixada aos alemães e na qual está a nossa parcella de 1.423.848 contos, foi de 132 billhões de marcos-ouro.

A Portugal foi fixado, pelo accordo de Spa, 0,75 % do que a Alemanha pagar.

Ora a Alemanha vai entregar em 1 de julho obrigações da serie A negociaveis ao portador, no valor de 12 billhões de marcos-ouro e a Portugal cabem desde logo 90 milhões de marcos-ouro ou sejam 20.250 contos-ouro.

E no dia 1 de novembro fará entrega da sua serie B no valor de 38 billhões de marcos-ouro, cabendo a Portugal 285 milhões d'esse papel, ou seja 64.125 contos-ouro.

Na mesma data terá lugar a entrega da 3.ª serie de obrigações, no valor de 82 billhões de marcos-ouro, cabendo a Portugal mais 615 milhões, ou sejam 138.375 contos-ouro.

Temos assim garantidos, desde já 990 milhões de marcos-ouro, ou seja o melhor de 222.750 contos-ouro, quantia que pode e deve servir como base de uma grande operação em que se filie a nossa restauração económica e financeira.

Assim houvesse juizo n'este paiz.."

Ao contrario, as tendencias continuam a ser em grande parte para a continuação das desordens financeiras e economicas. Vejamos alguns exemplos da actualidade.

Vimos ainda há pouco a elevação escandalosissima das tarifas dos telephones assumpto a que se referio esta revista, fazendo excepção quasi unica no silencio e cumplicidade geral. Pois n'este momento, apesar de todas as perspectivas de melhoria cambial, a Companhia dos electricos e o seu pessoal estão em greve, para obterem elevações de tarifas que vão em alguns pontos a 100 %, das vigentes, que representam já elevações anteriores.

A Companhia das Aguas anda á perna do Governo para que lhe permitta igualmente grandes augmentos de preços, como se aquelle liquido fosse fornecido mais caro pela natureza.

A Companhia dos Tabacos pretende elevações de preços, por meio dos quaes se dariam uns miseraveis 4.000 contos ao Thesouro, acima das participações e rendas anteriores apanhando ella mais 15.000 contos de novos lucros, segundo informações divulgadas no estrangeiro, apesar de já se ter locupletado com elevações precedentes, que permitem maiores salarios, maiores vencimentos e dividendos de 20 %.

Os viticultores do Douro, que enriqueceram prodigiosamente de 1915 a 1918, porque teem armazenada grande parte da colheita de 1919 e de 1920 em virtude da falta de exportação—que ameaça prolongar-se—solicitam um emprestimo de muitos milhares de contos sobre essa mercadoria em desvalorisação e risco progressivos, querendo que o Estado o faça por qualquer modo, ainda que não seja senão por meio de um aval prestado á operação realizada com intervenção de um consorcio bancario.

Pois bem. Estes e outros factos, combinados com a necessidade partidaria d' ser continuada a desordem administrativa, burocratica e militar de que resulta um deficit de 400.000 contos apenas vencível por uma governação de carácter extraordinario, mostram claramente que de todos os lados quer no Estado, nas administrações municipaes e na vida geral do paiz continua a confusão dos destinos nacionais com os dos particulares, concorrendo-se cada vez mais para os males financeiros, economicos e sociaes e para o encarecimento da vida.

Para toda essa gente que para ahi se borburinha na faina

lonca de se equilibrar e de viver á custa do proximo é já de certo heresia o dizermos que o Estado não deve fazer concessões nenhuma de aumentos de farifas e de preços, nem prestar o seu aval ou responsabilidade em operações favoraveis a quaisquer grupos, classes, ou regiões, por mais respeitaveis que sejam esses interesses como no caso do Douro. Pois a verdade, apesar de tudo, está do nosso lado, sendo absolutamente preciso chegar-se

ao imperio da doutrina de que todos aquelles que se achem em dificuldades financeiras devem resolve-las em casa e com sens parentes e amigos e entidades das suas relações economicas, entrando porfim, em fallencia quem não poderem salvar-se por esse caminho. O Estado que tome conta das massas fallidas quando o interesse publico o exigir. Tudo o mais é meter a nação no fundo.

Q. J.

Cambios

Praça de Lisboa

	PAR	14 DE MAIO	31 DE MAIO	1 DE JUNHO	2 DE JUNHO	3 DE JUNHO	4 DE JUNHO	6 DE JUNHO	7 DE JUNHO	8 DE JUNHO	9 DE JUNHO	11 DE JUNHO	13 DE JUNHO	14 DE JUNHO	15 DE JUNHO
Londres cheque.....	53 1/3	5 1/4	6 1/8	6 5/16	5 7/8	6 1/16	6	6 1/4	7 3/8	7 3/4	7 7/8	8 5/8	8 5/8	8 3/16	8
Paris	180	990	830	850	880	852	856	817	685	686	643	588	590	620	637
Suiça	180	2.050	1.763	1.785	1.840	1.782	1.800	1.730	1.470	1.470	1.373	1.250	1.250	1.308	1.334
Belgica	180	995	830	850	882	852	852	818	685	687	642	585	588	618	632
Italia	180	655	527	536	554	534	529	514	416	410	410	362	368	397	411
Alemanha	210	220	162	166	168	162	162	156	133	132	125	110	108	110	116
Hofanda	370	4.130	3.480	3.610	3.615	3.600	3.461	3.395	2.880	2.880	2.689	2.450	2.450	2.571	2.629
Madrid	180	1.430	1.320	1.331	1.354	1.344	1.346	1.294	1.103	1.105	1.034	960	950	1.007	1.632
New-York	925	11.450	10.132	10.315	10.445	10.190	10.085	9.860	8.550	8.585	8.068	7.430	7.420	7.835	7.966
Libras, ouro	4.500	51.000	44.000	44.000	45.000	44.000	44.000	42.000	35.000	35.000	38.000	33.000	30.000	32.000	32.000
Rio s/Londres.....	26,66	—	8 13/16	8 3/8	8 3/8	8 3/8	8 3/16	8 1/4	—	8 1/8	8 1/8	8 1/8	8 1/8	—	8 1/8

Última cotação	Bolsas e títulos	Cotações na bolsa de Lisboa - MAIO									
		1	2	3	6	7	8	9	13	14	15
Fundos do Estado:											
44,20	Interna 3 %, coupon.....	43,15	44,50	44,50	44,00	44,00	44,00	44,00	—	—	44,00
44,00	" " assentamento.....	—	44,00	44,00	43,80	43,80	43,80	44,00	44,00	44,00	48,20
12\$00	" 3 %, 1905.....	—	—	11\$90	11\$60	11\$30	11\$50	11\$50	—	11\$00	11\$00
21\$50	" 4 %, 1888.....	—	21\$50	—	—	21\$00	—	—	—	20\$50	20\$00
59\$50	" 4 %, 1890.....	—	49\$50	—	—	—	—	—	—	—	—
54\$50	" 4 1/2 %, 1888/89 assent....	—	—	—	55\$00	—	—	—	—	—	—
54\$50	" 4 1/2 %, 1888/89 coupon...	—	—	—	—	54\$00	—	—	—	—	—
81\$00	" 4 1/2 %, 1905.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
72\$00	" 5 %, 1909.....	—	—	—	—	70\$00	—	—	—	—	—
195\$00	" 4 1/2 %, 1912 ouro.....	—	195\$00	—	195\$00	—	—	—	—	—	—
67\$60	" 5 %, 1917.....	—	—	67\$30	—	67\$00	—	—	67\$60	68\$00	—
177\$50	Externa 1.ª serie.....	178\$00	185\$00	184\$50	184\$00	168\$00	—	141\$50	127\$80	140\$50	142\$00
210\$00	" 2.ª serie.....	170\$00	—	—	—	—	—	—	—	—	—
174\$00	" 3.ª serie.....	178\$00	184\$00	—	180\$00	168\$00	150\$00	140\$00	132\$50	143\$00	141\$00
160\$50	Obrig. da Província de Angola.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
140\$00	" " Comp. Tabacos de 189.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções dos Bancos e Comp.:											
436\$00	Banco de Portugal.....	—	—	—	422\$00	—	418\$00	437\$00	—	—	—
266\$00	" Nac. Ultramarino, coup.....	259\$00	258\$00	257\$00	249\$00	245\$00	245\$00	243\$50	—	239\$00	232\$00
251\$00	" " ass.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
128\$00	" Portuguez e Brazileiro ..	128\$30	128\$00	126\$50	128\$50	129\$20	129\$50	129\$10	127\$80	—	128\$00
270\$00	" Commercial de Lisboa.....	270\$50	269\$50	270\$00	270\$00	270\$00	270\$00	—	—	260\$50	262\$00
282\$00	" Lisboa & Açores.....	282\$00	280\$00	280\$00	280\$00	280\$00	—	—	—	—	—
92\$50	" Economia Portugueza.....	93\$50	92\$50	92\$50	93\$00	93\$50	93\$50	—	—	—	93\$00
72\$00	" Commercial do Porto.....	—	—	—	71\$00	—	—	—	—	—	—
36\$50	Companhia do Credito Predial.....	36\$80	36\$80	36\$70	—	36\$80	36\$80	36\$80	—	—	37\$00
29\$00	" Gaz e Electricidade das Aguas	—	—	—	30\$00	30\$00	30\$00	—	—	33\$00	—
70\$00	" Ilha do Principe.....	—	—	—	67\$00	—	—	67\$50	—	—	—
203\$00	" Colonial do Buzi.....	207\$00	204\$00	204\$00	203\$00	293\$00	194\$00	191\$00	181\$00	—	191\$00
53\$00	" Indust. Port. e Col.....	51\$50	52\$50	52\$10	57\$30	49\$50	—	49\$00	—	—	48\$50
91\$30	" Phosphoros, coup.....	91\$00	91\$00	90\$00	89\$50	—	—	90\$00	—	—	88\$00
85\$00	" Cam. Fer. Portug.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
230\$00	" Tabacos, coupon	227\$00	225\$00	—	226\$50	224\$00	220\$00	221\$00	220\$00	—	220\$00
124\$50	" Nac. de Navegação	122\$30	121\$00	—	120\$00	120\$00	119\$50	118\$50	124\$00	113\$00	115\$00
Obrigações:											
76\$00	Companhia das Aguas.....	75\$00	—	—	—	—	—	—	75\$00	—	—
81\$00	Prediaes 5 %, antigas.....	—	81\$00	—	81\$00	81\$00	—	—	—	—	81\$00
81\$00	" 5 %, serie A.....	—	80\$00	—	—	—	—	—	—	—	—
92\$50	" 4 1/2 %, serie A.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
85\$00	" 4 %.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
92\$00	Nacional de Moagem	93\$00	93\$50	93\$50	—	—	—	—	—	94\$00	94\$00
40\$20	As										

As grandes companhias francesas

O periodo 1913-1920 pode ser estudo nas seis grandes linhas francesas: Estado, Norte, Leste, Paris-Lyão-Mediterraneo, Orléans e Sul, pelas contas definitivas referentes os annos 1913-1919 que foram recentemente publicadas, e pelas provisorias relativas a 1920, unicas disponiveis.

O quadro seguinte resume apertadamente o movimento effectuado pelos saldos annuaes, desde 743,6 milhões de francos positivos em 1913 até 1.579.900.000 negativos em 1920;

Annos	Receitas totaes (em milhões de francos)	Despesas de exploração	Produto liquido
1913.....	2.020,1	1.276,5	743,6
1914.....	1.733,1	1.196,9	536,2
1915.....	1.815,5	1.214,0	601,5
1916.....	2.233,2	1.559,2	674,0
1917.....	2.433,8	1.812,0	621,8
1918.....	2.969,2	3.433,4	534,8
1919.....	3.851,0	4.137,3	286,3
1920.....	5.393,1	6.973,0	1.579,9

E' necessário notar que neste quadro não estão incluidas as "subvenções excepcionaes de tempo de guerra" e os diversos "suplementos temporarios para encargos de familia", que subiram em 1919 e 1920 a 1.081 milhões, e que, em virtude da lei de 10 de janeira de 1919, foram pagos pelo thesouro, constituindo um encargo para este, visto que só em muito pequena quantidade foram cobrados pelos impostos sobre os transportes.

Os coefficientes da exploração são os seguintes: 63,2 % em 1913; 69,1 em 1914; 66,7 em 1915. 69,8 em 1916; 74,4 em 1917; 81,9 em 1918; 107,4 em 1919; 129,3 em 1920.

Como causas principaes d'esta coefficiencia podem-se apontar: a subida das materias primas e dos salarios; o aumento dos effectivos e, apesar d'isso, uma mão d'obra inferior; a redução das horas de trabalho.

As despesas de combustivel, que, em 1913, apenas attingiam 175 milhões de francos para as 6 redes, subiram a 691 milhões em 1919 e a 1.991 milhões em 1920. Maior ainda foi o aumento com as despesas do pessoal, que attingiram—sem contar com as subvenções atraç mencionadas e cobertas pelo thesouro—2.380 milhões de francos em 1919 e 3.125 em 1920, quando em 1913 não iam alem de 745 milhões. Este aumento foi resultado, não só do aumento de salario, como do aumento dos effectivos, que passaram de ter 345.000 unidades em 1913 a 485 000 em dezembro de 1920.

De tudo isto resulta que, entre 1913 e 1920, as despesas aumentaram na proporção de 447 %, enquanto as receitas não aumentaram mais do que 167 %, apesar dos dois agravamentos de tarifas, concedido em 1919 e 1920.

Ora alem das despesas de exploração e pessoal, estas companhias teem ainda que satisfazer grandes encargos derivados da necessidade de remunerar os enormes capitais que lhe foram confiados, encargos estes que se teem indo augmentando em consequencia dos numerosos emprestimos mais recentes. Assim estes encargos, que em 1913 não eram superiores a 822 milhões, passaram, no anno passado, a 1.192 milhões.

Por ultimo, como, na realidade, estes encargos se devem juntar aos prejuicos de exploração, temos que o *deficit* total das seis companhias, nos oito annos indicados foi como segue:

Annos	Produto liquido	Encargos de capital	Deficit total
1913.....	743,6	822,9	79,3
1914.....	536,2	847,9	311,7
1915.....	601,5	873,5	272,0
1916.....	674,0	891,2	217,2
1917.....	621,8	909,0	287,2
1918.....	534,8	982,9	448,1
1919.....	286,3	1.074,6	1.360,9
1920.....	1.579,9	1.192,1	2.772,0

Fóra d'este *deficit* colossal fica ainda a dívida contraída com o Estado, como garantia de lucros das cinco companhias, e que é de 2.555.885.561 francos.

COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO

Sociedade Anonima de responsabilidade Limitada

Serviços regulares entre a metropole e as colonias africanas

Frota da Companhia

Moçambique, Africa, Beira, Mossamedes, Portugal, Zaire, Loanda, Peninsular, Loabo, Manica, Chinde, Ambriz, Ibo, Bolama, Mindelo

Vapores só para carga: "Dondo" e "Extremadura"

Reboeadores no Tejo: "Cabinda," "Tejo" e "Congo"

Em Lisboa: Escriptorio da Companhia: Rua do Commercio, 85.

Porto: Succursal da Companhia: Rua da Nova Alfandega, 76, 1º

OLEOS E GORDURAS MINERAES

Vacuum Oil Company

"OS QUE MAIS LUBRIFICAM"

Oleos especiaes para lubrificação de MACHINAS MARITIMAS E INDUSTRIAS

Oleos especiaes para Motores electricos; Motores a gaz d'ulha; Motores a gaz pobre; Motores a petroleo; Motores a gazolina; Oleos combustiveis; Dynamos — Transformadores — Frigorificos — Eixos de carros, trens, vagões evagonetas Oleos para curtimento de cabedaes e para lavagem de lás. Oleos e gorduras para machinas agricolas. Oleo insecticida contra a Iceria, Pulgão Lanigero e outros insectos que atacam as plantas Oleos e gorduras especiaes para AUTOMOVEIS

Vacuum Oil Company

LISBOA

Rua da Horta Secca, 39

TELEPHONES

Central 3980, 3981, 3982, 3983 e 3984

Endereço
telegraphico
VACUUM

Vacuum Oil Company

PORTO

Rua Infante D. Henrique, 87

TELEPHONE: 92

SOCIEDADE TORLADES

LIMITADA

32, Rua Aurea — LISBOA

AGENTES DA

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

CORRESPONDENTES:

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

Em New-York — Brown Brothers & C.º.

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

Em Bordeos — Lloyds Bank (France) Limited.

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

• E em todas as principaes cidades



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

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

Os vapores leem magnificas accommodações para passageiros. Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, comida à portuguesa cama, roupa, prropinas a creados e outras despesas. Para carga e passagens trata-se com os

AGENTES EM LISBOA: JAMES RAWES & C. — 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

Africa Occidental e Oriental



Vapor alemão USARAMO. Sahirá a 25 de Junho. Agentes, Marcus & Harting Rocio, 50.

Africa Oriental



Vapor francês VILLE DE REIMS. Sahirá a 16 de Junho. Agentes, Henry Burnay & C. R. dos Fanqueiros, 10.

Anvers



Vapor belga GALICIER. Sahirá a 20 de Junho. Agentes, Henry Burnay & C. R. dos Fanqueiros, 10.

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



Vapor francês LIGER. Sahirá a 30 de Junho. Agentes, Orey, Antunes & C. P. Duque da Terceira, 4, 1.º.

Funchal, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos e Rio Grande do Sul



Vapor brasileiro CUYABA. Sahirá a 28 de Junho. Agentes, Pinto & Sotto Maior. Rua do Ouro, 24.

Leixões e Liverpool



Vapor inglez AIDAM. Sahirá a 30 de Junho. Agentes, Garland Lajaley & C. R. do Corpo Santo, 10, 2.º.

Londres e Rouen



Vapor norueguês PAN. Sahirá a 20 de Junho. Agentes, Pinto de Vasconcellos Lt. Caes do Sodré, 52.

Madeira e Açores



Vapor português S. MIGUEL. Sahirá a 20 de Junho. Empresa Insulana de Navegação, C. Sodré, 84, 2.º.

Marselha



Vapor francês BRITANNIA. Sahirá a 19 de Junho. Agentes, Orey, Antunes & C. P. Duque da Terceira, 4, 1.º.

New York



Vapor americano EGREMONT. Sahirá a 20 de Junho. Agentes, Henry Burnay & C. R. dos Fanqueiros, 10.

New York



Vapor americano JOHN ADAMS. Sahirá a 31 de Junho. Agentes, Henry Burnay & C. R. dos Fanqueiros, 10.

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



Vapor holandês GAASTERLAND. Sahirá a 22 de Junho. Agentes, Orey, Antunes & C. P. Duque da Terceira, 4, 1.º.

Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires.



Vapor francês MASSILIA. Sahirá a 20 de Junho. Agentes, Orey, Antunes & C. P. Duque da Terceira, 4, 1.º.

Santander, Havre, Londres, Anvers e Hamburgo



Vapor brasileiro POCONÉ. Sahirá a 26 de Junho. Agentes, Pinto & Sotto Maior. Rua do Ouro, 24.

Vigo e Bordeus



C vapor francês LUTETIA. Sahirá a 30 de Junho. Agentes, Orey, Antunes & C. P. Duque da Terceira, 4, 1.º.

Vigo, Bordeus, Dunkerque e Anvers



Vapor norueguês TRIUMF. Sahirá a 22 de Junho. Agentes, Pinto Vasconcellos Lt. Caes do Sodré, 52.

VAGO