

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

2.º DO 33.º ANNO

Contendo uma PARTE OFICIAL dos Ministerios  
dos Abastecimentos e das Colonias e dos Caminhos de Ferro de Estado  
(Resolução do Conselho de Administração de 7 de maio de 1919)

NUMERO 170

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

Proprietário-diretor L. de Mendonça e Costa

Secretario da Redacção: Alberto Bessa — Do Instituto de Coimbra

REDACTORES: Principal, José Fernando de Sousa, Engenheiro — Mário Ferreira Mendes Engenheiro — Manoel Andrade Gomes

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

COMPOSIÇÃO

Ytor, da Gazeta dos Caminhos de Ferro

IMPRESSÃO

Imprensa Lucas R. Diário de Notícias, 63

LISBOA, 16 de Janeiro de 1920

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

11, Rua da Horta Seca, 13-1.º

Telephone: Central-27

## SUMMARIO

A linha Madrid-Dax — por J. Fernando de Sousa.....	17
Dois annos em França com o batalhão de caminhos de ferro, IV — por M. Ferreira Mendes.....	19
Parte Official — Ministério do Comércio e Comunicações.....	21
As nossas colonias.....	21
O aumento das tarifas em França.....	23
Linhos estrangeiras.....	24
Notas de Viagem IX.....	25
Acções de Bancos e Companhias.....	27
Parte Financeira:	
Boletim comercial e financeiro.....	27
Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras.....	28
Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis.....	28
Material de caminhos de ferro.....	30
A nacionalização dos caminhos de ferro.....	30
Linhos ferreas coloniais.....	31
Arrematações.....	31
Horário dos comboios.....	32



## A linha Madrid-Dax

Para a importantíssima questão das linhas internacionais e de estreitamento da via nas de interesse geral da Península é documento de capital importância a proficiente memoria apresentada ao Congresso de Engenharia de Madrid, pela Comission de Burgos. Começámos na *Gazeta* de 1 de dezembro último a dar idéia resumida d'esse trabalho. Importa completá-la.

O Capítulo IV é consagrado ao problema fundamental da largura da via. N'elle se afirma, em reforço da doutrina exposta na Memoria apresentada em Setembro ao Congresso de Bilbau, a *necessidade absoluta da unidade de largura da via*.

O Capítulo V descreve e analisa o traçado do caminho de ferro directo Paris-Algeciras. Accentua a importância do eixo do sistema ferro-viário espanhol, constituído pela linha Irún-Cádiz por Burgos, Medina, Madrid, Alcazar de S. Juan, Córdova e Sevilha, da qual se destacam as outras linhas. Trocal-o por outro, só é possível depois d'estudo defido que confronte as diversas soluções.

Conforme observou no seu lucido e auctorizado parecer o Conselho de Obras Publicas, deviam-se estudar e confrontar os diversos traçados possíveis, conforme foi pedido pela Comission de Burgos.

Por isso a Memoria propôz que se encarreguem duas comissões: uma do exame das directrizes a

Oeste do traçado oficial e outra dos que ficam a Leste e que sobre todos os traçados se abra um inquerito público dando-se ensejo a todos os interessados se manifestarem, sendo por fim o assumpto submetido a juízo do Conselho de Obras Publicas.

Regista-se em seguida o sophisma da *urgencia* com que se pretende levar de vencida as objecções e fazer adoptar de afogadilho o traçado oficial *Algeciras-Madrid-Alpujades*.

A questão do directo vae sendo na Memoria examinada sob os seus varios aspectos, pondo-se especialmente em relevo a necessidade económica do aproveitamento, quanto possível, das linhas existentes e refutando-se a objecção da insuficiencia, para o tráfego, da linha do Norte, com as suas 67.000 pesetas de custo por kilometro, quando comportaria movimento mais que dobrado, e todavia ainda lhe falta a via dupla entre Miranda e Alsasua e entre Medina e Vilalba.

Na analyse do traçado é feito o confronto das diferentes portellas que podem ser escolhidas para se transpôr as cordilheiras Carpeto-vetónica, Iberica e Pyrenaica e as passagens dos rios cujas bacias ellas separam.

Não acompanharemos a Memoria na sua minuciosa descrição e critica do traçado oficial, bem como do tráfego que lhe é atribuido, chegando-se a uma cifra exagerada de receita de 61.000 pesetas por kilometro.

Depois d'esta analyse afirma a Memoria que se deve tomar por base a linha Madrid-Irun, procurando-se em seguida os encurtamentos vantajosos que podem ser realizados: *Madrid-Somosierra-Burgos, Victoria-Vergara-Zumarraga, Pamplona-S. Sebastian-Irun, Soria-Castejon*.

Os auctores da Memoria, combinando entre si estes diversos encurtamentos, formularam novos, traçado que compararam com o oficial.

Determinaram para cada um os comprimentos reaes e os virtuaes pelo methodo de Baum, determinando para cada um o consumo d'energia por kilometro e total por tonelada, o tempo gasto no percurso, o custo da construcção e dos diversos elementos do confronto foi deduzido o que a Memoria chama *coefficiente de possibilidade*, que é uma synthese por assim dizer, do valor relativo de cada traçado.

Chega-se assim á conclusão de que o mais perfeito, mais rapido e economico é o da linha do Norte com os encurtamentos Madrid-Somosierra-Burgos e Victoria-Zumarraga, tendo ainda a vantagem das boas ligações para Portugal, Galiza, Asturias e Vascongadas.

Põe-se ainda em relevo o facto de constituir o troço Burgos-Irun uma só concessão, resgatável o que asseguraria a independencia da linha directa Madrid-Burgos-Irun.

Acompanham a Memoria um interessante plano hydrographico do estreito de Gibraltar, uma planta chorographica do traçado Madrid-Somosierra, estudado sobre a carta e o respectivo perfil longitudinal, com rampas maximas de 15 m/m. e curvas de 500 m.

O annexo n.º 2 contém as bases do anteprojecto oficial para o calculo de velocidade e consumo de energia, isto é, velocidades admittidas e potencia necessaria para a tracção.

O annexo n.º 4 contém o calculo de velocidades médias nos seguintes trajectos: Madrid-Torralba, Torralba-Castejon, Castejon-Pamplona, Pamplona-Irun por Alsasua, Irun-Dax, Torralba-Soria, Soria-Castejon, Madrid-Irun por Avila, Madrid-Segovia, Burgos-Irun, Madrid-Somosierra, com elementos para o estudo comparativo das diversas directrizes.

A cada troço é consagrado um quadro, organizado á vista da planta e perfil para se chegar á velocidade média.

O annexo n.º 5 é consagrado ao calculo do consumo de energia nos mesmos trajectos.

Finalmente o annexo n.º 6, que é a synthese de todo o estudo, resume n'um mappa sobremodo elucidativo a comparação dos traçados.

Vamos resumil-o n'um quadro synoptico e, para maior commodidade da sua organisação, designaremos por letras, como no mappa, as diferentes directrizes a saber:

### Traçados a Leste

- I—Ante-projecto oficial.
- II—Madrid-Torralba-Castejon-Pamplona-Alsasua-Irun-Dax.
- III—O mesmo que o anterior com a variante de Pamplona-Alduides-Dax.
- IV—Idem com a variante Pamplona-S. Sebastian-Irun-Dax.
- V—Madrid-Torralba-Soria-Castejon-Pamplona-Alduide-Dax.

### Traçados a Oeste.

- VII—Madrid-Irun por Avila-Dax.
- VIII—Madrid-Segovia-Burgos-Dax.
- IX—Madrid-Somosierra-Burgos-Dax.
- X—Madrid-Somosierra-Burgos-Victoria-Vergara-Zumarraga-Dax.
- XI—Madrid-Somosierra-Burgos-Estella-Pamplona-Alduides-Dax.
- XII—Madrid-Somosierra-Burgos-Estella-Pamplona-S. Sebastian-Irun-Dax.

Eis os resultados finais da comparação efectuada:

	Extensão Kilom.	Tempo de percurso em minutos	Energia por tonelada kw-h	Custo milhões de pesetas	Habitantes por kilómetro de linha	Índice de pessoas
I	550,5	8 <sup>h</sup> 30 <sup>m</sup>	14,49	439	164	4,50
II	736,6	8 <sup>h</sup> 46 <sup>m</sup>	17,21	108	543	5,75
III	635,7	8 <sup>h</sup> 3 <sup>m</sup>	14,81	220	425	7,00
IV	691,1	8 <sup>h</sup> 21 <sup>m</sup>	15,84	142	533	7,25
V	636,6	7 <sup>h</sup> 55 <sup>m</sup>	16, 9	241	487	6,75
VI	581,2	7 <sup>h</sup> 35 <sup>m</sup>	14,99	259	359	7,00
VII	726,9	8 <sup>h</sup> 52 <sup>m</sup>	16,98	72	610	6,75
VIII	647,7	8 <sup>h</sup> 2 <sup>m</sup>	16,16	195	508	7,00
IX	645,3	7 <sup>h</sup> 39 <sup>m</sup>	14,75	264	553	8,75
X	626,0	7 <sup>h</sup> 29 <sup>m</sup>	14,26	297	586	9,75
XI	654,6	8 <sup>h</sup> 18 <sup>m</sup>	15,57	522	350	4,00
XII	710,0	8 <sup>h</sup> 35 <sup>m</sup>	16,59	504	464	3,50

Termina a Memoria com um capitulo sobre as linhas ferreas dos portos do Atlântico em que se examinam as comunicações de Vigo, Porto e Lisboa com a rede peninsular.

Preconisa-se a linha Pampilhosa-Medina, como se indicam possíveis encurtamentos na linha Madrid-Lisboa, entre as Portas de Rodam e Garrovillas e entre Madrid e Talavera.

Pugna-se pela construção de directos Vigo-fronteira e Vigo-Madrid.

Para o primeiro é lembrado o que por Leon venha enlaçar em Burgos.

São finalmente formuladas as conclusões que os leitores já conhecem e que referimos no relato do Congresso de Madrid.

SB 31 AOB 81

Poucos dias depois do Congresso, em fins de novembro ultimo, foi a questão das linhas directas levantada no Senado pelo sr. Martinez de Velasco, o qual capitulou o projecto do directo de Algeciras de considerável erro tecnico e economico. Acusou a *Real Orden* de 1914, que o mandou estudar com via de 1<sup>m</sup>,44, de infringir a lei geral de 1878, que estipulou a via de 1<sup>m</sup>,67 para os caminhos de ferro de interesse geral. Só podia pois adoptar outra largura de via para base de estudo mediante lei especial.

Poz em relevo o elevado custo da linha, a falta d'estudo comparativo de outras directrizes possíveis, censurando a precipitação com que se aprovou em 1917 o ante-projecto de Alduides.

Fez depois o confronto de diversos traçados, baseando-se nos trabalhos da *Comision* de Burgos. Mostrou que a introdução da via de 1<sup>m</sup>,44 em algumas linhas teria por consequencia forçosa o estreitamento de toda a rede, computado em 1.000 milhões de pesetas.

Respondeu ao Senador por Burgos o sr. Calderon, ministro do fomento, defendendo a legalidade dos estudos, pois só mediante lei se construiria a linha que d'elles resultasse, visto que o regulamento de 1878 autoriza o Ministro a mandar estudar os ante-projectos que julgue convenientes. Ponderou as aspirações de Espanha a ver unida Madrid com o Centro da Europa por comunicações rápidas e com a África. Ao mesmo tempo deverá ser subvencionada uma linha directa de navegação entre Vigo e New-York, e estudo o caminho de ferro directo de aquelle porto a ligar com o directo Madrid-Paris.

Passou em seguida á analyse, assás banal, da directriz Madrid-Burgos-Irun, preconisada pela *Comision* de Burgos. Com frouxa argumentação contestou que a existencia do directo Paris-Algeciras impozesse a modificação das linhas existentes e prometeu, como sabem prometer os ministros, que a questão seria cuidadosamente estudada attendendo-se todos os interesses dignos de ponderação.

Replicou o sr. Martinez de Velasco, insistindo em que o que pedira era que se estudassem e confrontassem as diversas soluções do problema, apoiando-se para isso no parecer do Conselho de Obras Públicas.

Reiterou a sua afirmação de que os estudos mandados fazer se devem subordinar aos principios geraes da lei, que adoptou a via de 1<sup>m</sup>,67 para as linhas de interesse geral. Recordou a conclusão do Congresso de Bilbau com a necessidade da unidade de tipo de via.

Voltou a falar o Ministro, que na sua breve allocução se limitou a repetir o que antes dissera já. Isto levou o Senador de Burgos a perguntar-lhe concretamente se estava disposto a mandar suspender o estudo Madrid-Algeciras, enquanto se fazem os estudos comparativos de varios itinerarios Madrid-Dax. O Ministro, referindo-se bombasticamente á ligação da África e da Ame-

rica com a Hespanha e Paris, concluiu que não podiam ser interrompidos os estudos e dos outros nada disse, mostrando assim a opinião antecipada a que obedecia. Usou então da palavra o sr. Echevarria, pronunciando-se a favor do projecto oficial.

Fallaram ainda os Senadores Buendia, Cuesta, Ubierna, Escartín e Echavarria pugnando especialmente por interesses regionaes que representam.

D'este torneio parlamentar resalta que nas regiões officiaes ha um proposito de levar por deante a linha directa de 1<sup>o</sup>, 44 Algeciras—Dax, sem ter em conta os ponderosos argumentos que a favor do estudo de outras soluções teem sido aventados.

Por ahí se podem avaliar as dificuldades que a benemerita *Comision de Burgos* tem que vencer para actuar sobre a opinião publica e levar o Governo a respeitá-la.

Assim o estudo directo do Madrid-Algeciras está sendo feito em condições de afastamento de todos os centros, inclusivé de Cordova, por uma directriz extravagante, menos directa do que seria a linha actual com o encurtamento *Puertollano-Cordoba*.

Cumpre-nos ir seguindo o movimento d'idéas que em Hespanha se manifeste. Daremos por isso noticia, n'outro artigo, de duas conferencias, uma do engenheiro D. José Valenti de Dorda, feita em Madrid por occasião do Congresso de Engenharia e a outra do antigo director do M. Z. A., Mr. Suss, feita na *Société des ingénieurs civils de France*.

Esta ultima é um trabalho erudito, sensato e pratico, em que o problema é encarado sob todos os seus aspectos.

J. Fernando de Souza.

## Dois annos em França com o Batalhão de Caminhos de Ferro

Depoimento d'um official expedicionario a França

IV

### Um episodio... como muitos

Depois de oito dias no acampamento do comando, em que recebemos a instrução devida e adequada ao meio em que começavamos a viver, em que aprendemos a usar o horrível monstro que se chama a mascara anti-gaz e em que travámos conhecimento com o não menos asqueroso capuz, succedaneo d'aquella, tomámos posições no nosso acampamento de guerra onde certamente bons e maus momentos íamos passar, e onde,—quem o sabia?—alguns de nós talvez se despedisse desta vida, que n'aquella occasião nos parecia tão boa como hoje nos parece má.

Amigo alemão foi amavel; festejou a nossa chegada, a que assistiu, de longe é verdade, mas com aqueles seus olhos—*les saucisses*—bem attentos em nós, e cumprimentou-nos amavelmente com algumas das suas granadas de 22 e 28 durante toda a noite da nossa chegada.

Infelizmente não pudemos agradecer, o que de resto sempre aconteceu pelas condições especiaes em que estávamos, coactos de manifestações amistosas como desejariamos.

Habituámo-nos ás suas manifestações de regosijo ou de raiva; começámos a conhecer se os seus cumprimentos eram realmente para nós ou para alguns vizinhos, não sei se incolores se cõr de Kaki (nunca cheguei, durante dois annos de França, á conclusão do

tom dos nossos amigos inglezes), e emfim toda a linguagem que verdadeiramente se não pôde chamar muda (os meus ouvidos que o digam), empregada por tão honestos vis-a-vis.

Tão amavel, tão atencioso, o amigo Fritz, que festejou comosco o S. João!

Era lér as cartas dos meus homens. Dos quarenta homens do meu pelotão, seguramente trinta e oito não deixavam de dizer ás suas mulheres, ás suas conyadas, a todos a quem escreviam (e para desgraça minha, que lhes censurava as cartas, escreviam bastante) como foi divertido aquelle S. João do anno de 1917 da graça de Deus:

“O dia de S. João passámos muito divertidos; houve foguetes de todas as cōres, até mesmo foguetes de lagrimas, bombas que rebentavam e uma tal quantidade de fogo que eu fiquei parvo; era melhor do que no arraial de S... da nossa terra...”

E realmente pelas confidencias dos camaradas das trincheiras soube que os grandes dias foram sempre festejados; foi n'um primeiro de janeiro que rebentou sobre as linhas do sector portuguez um dos maiores bombardeamentos que sofreram os nossos infantes.

Mas bem se diz que o habito é uma segunda natureza. Quando camarada alemão não sahia dos moldes habituaes—no trabalho, bombardeamentos em dias claros, no acampamento, saudações á hora de jantar e da meia noite em deante—a nossa vida corria mansamente como a do mais pacato cidadão.

Fosse alguém dizer-nos que, ao sentarmo-nos á nossa meza de terra batida, não viriam do lado de lá algumas “ameixas de conserva” como era habito. Até aposto que alguém mais insofrido chegaria a insultar o eeu, a terra e até o inimigo invisivel por aquella falta de cortezia!

Verdade seja que eu muitas vezes perguntei a mim proprio, sem obter resposta, porque rasão o nosso jantar era a horas diferentes das delle; parecia-me mais logico e sobretudo mais asseado termos as mesmas horas de refeição: pois frequentemente se estragavam os produtos culinarios do nosso afamado cosnheiro com as nuvens de terra que aquellas desagradaveis granadas atiravam sobre o aparatoso aparelho de jantar que ali se ostentava magnifico!

E isto começava sempre á hora do rancho dos soldados. Formatura feita, era fatal: como um castello de cartas lá se derrubava tudo. Muito deve custar fazer castellos no ar!

Assim fomos passando muitos vagorosos dias; muito trabalho, explendida disposição, seja dito em abono da verdade—dias mais accidentados uns do que outros e o desejo de não cahirmos em peor.

Na verdade fomos assistir ao fim da ofensiva inglesa de Messines, continuação de Ypres, e para inicio ficava-nos a impressão de que não deveria ser nada, absolutamente nada agradavel, estar do lado de lá, ou que os papeis se invertesseem. Os alemães ainda nos bombardeavam com medida, mas os inglezes, Santo Deus, eram bem menos amaveis.

Feito o nosso trabalho — desvio, para posições de peças pesadas e outros, de sociedade com os nossos aliados — outro nos foi apresentado um pouco mais á direita, junto a um bosque, então em moda, terror dos nossos amigos e aliados inglezes.

Recebida ordem lá se fez n'um dia a mudança.

E' interessante notar a frequencia com nós as faziamos; as tropas de caminhos de ferro pareciam, pelo seu modo de trabalho, tratando-se de mais a mais de companhias de construção, que teriam um caracter de estabilidade; arranjavam acampamentos, alindavam-nos muitas vezes; com o soldado de engenharia, que é geralmente habil creava-se um certo numero de pe-

quenas coisas necessarias para o conjunto; pois pouca gente haverá que mais vezes tenha mudado de poiso!

Uma aprendizagem pelo menos se fez na guerra: a de moço de frétes.

Lá nos mudámos, dizia eu.

A mudança foi aparatoso. Camions proprios para condução de pessoal, camions e viaturas hipomoveis para material, enfim o campo onde íamos estabelecer o acampamento teve um movimento desusado n'aquelle dia. Quasi se teve de organizar uma polícia especial para a entrada e saída dos carros carregados ou descarregados.

O inimigo viu tudo. Viu... e tomou nota.

Apesar de deixarmos já com saudade o nosso antigo acampamento, onde tínhamos passado alguns meses e onde já estávamos habituados, a impressão que o novo nos deixou foi das melhores. O medico, primeira pessoa a observar com tempo e paciencia os nossos novos dominios, estava radiante. Pois se até havia ao pé, ali do outro lado da estrada, uma casa com mulheres e crianças! Mulheres e crianças! Mas isto era, na opinião d'elle, um céu aberto! Começavamo de novo a convencer-nos de que não havia só no mundo as nossas humildes pessoas, e ingleses, ou suas variações: canadienses, australianos, escocezes, etc. Decididamente a providencia protegia-nos.

Armado o acampamento para essa noite, comido um rápido jantar que se improvisou, dispuzemo-nos a tomar posse da nossa propriedade.

Mas o homem põe... e o alemão dispõe.

Começou a cair sobre nós uma chuva de shrapnells, granada que rebenta no ar e é destinada especialmente a tropas. Não havia que duvidar; a direcção era bem legível. Infelizmente não tínhamos um cartão de visita para agradecer.

Umas forças montadas inglesas que passavam na estrada formaram as primeiras victimas. Como ornamento da entrada do campo ficámos com um cavalo a estrebuxar, depois morto. os intestinos a sahir, estriado e nogento.

Ía certamente começar uma dança macabra.

Depois dos shrapnells a granada vulgar. Bombardamento feito com metodo: batidos primeiro os arredores; todas as estradas até trez kilometros de distancia em volta do campo; prejudicava-se assim a marcha de tropas e columnas de munições para a frente e imobilisavam-se aquelles poucos cízentos a quem era preciso dar uma lição. A guerra deve ser científica no seculo XX. De vez em quando uma dose de shrapnells, não fossemos nós esquecer nos da solemnidade do dia.

Apesar de tudo resolvi deitar-me ao abrigo da minha barraca de lona; uma prevenção á sentinelha para avisar quando os rebentamentos de granadas fossem perto e eis-me em preparativos de passar uma noite como muitas.

Começava a entregar-me nos braços de Morfeu, como é de uso dizer-se nas narrações românticas, quando a diligente sentinelha avisou para a barraca de oficiaes, que mais perto estava, da aproximação das granadas.

E' que o metodo se desenvolvia correctamente; o bombardamento ia-se aproximando do alvo escolhido; a zona batida apanhava já as cavallariças.

A morte é má, concordo, mas o tal senhor Morfeu é tão bom companheiro!... Não me resolvi ainda a levantar-me; conferenciei apenas com o meu companheiro de barraca, que estava também como o burro entre dois molhos de feno. O resultado da conferencia foi... nova granada mais perto e nova advertencia do soldado.

Não havia que duvidar; algum capitão, coman-

dante de bateria, tinha recebido más notícias da sua cara metade e estava de mau humor. Muito custa aturar as dissensões conjugais mesmo que sejam dos outros!

Era preciso levantarmo-nos; assim fizemos; o meu companheiro, mais lesto, vestiu-se e saiu; eu fiquei a acabar a minha toilette, que só tinha de complicada na parte que dizia respeito ás minhas incomensuráveis botas e ainda aos mais incomensuráveis atacadores que as apertavam.

O tal illustre capitão teve novo acesso; nova granada estoura tão perto que julguei ter sido para mim (não percebo muito bem o papel que eu desempenhava na tragedia conjugal).

A casinha com mulheres e crianças, que ficava fronteira á minha barraca, tinha apanhado a sua conta; os seus habitantes, que tanta alegria tinham dado ao nosso doutor, só com a sua presença, gritavam desesperadamente. Tive a impressão de que ia encontrar um montão de ruinas quando sahi a accudir ao que pudesse.

Na escuridão soube apenas que o dono da casa, já septuagenario estava gravemente ferido; um dos oficiaes tinha-o feito recolher no acampamento.

Ao aproximar-me da casa sinto-me agarrado por mãos de mulher, uma rapariga nova que chorava, gritava, gesticulava sem orientação. Poude verificar que não estava ferida e tinha ao colo uma criança também illesa.

Quiz levar-a para o acampamento; o seu amor ao lar paterno, tão acentuado n'aquelle gente do Norte da França, trabalhadora, como poucas, não a deixava. Queria procurar dentro da casa arruinada o seu dinheiro, o pé de meia a que provavelmente a liberalidade da tropa tinha dado vulto.

Na escuridão da noite, ao passar a valeta da estrada caiu com a criança que levava; eu caí também. E n'aquelle momento tive apenas a noção do ridículo e não do tragico da situação. Passou-me pela ideia o que seria se por uma mutação de revista se fizesse luz n'aquelle momento e aparecessem ali todas as pessoas minhas conhecidas de Lisboa. Creio que me ri.

Meia hora passei depois na estrada, esperando um auto-ambulancia, que por acaso passasse por ali; a minha boa estrela fez como que avistasse um e conseguisse com o meu inglez de exportação que o conductor levasse o pobre velho para um hospital avançado; para tratamento.

Do que foi o resto da noite tenho uma ideia confusa: na escuridão procurei, com outros, entre os quaes o pobre tenente Costa Allemão, bravo como poucos, nosso exemplo e nossa emulação, os feridos que houvesse entre os soldados. O que foi esse passeio não é facil de dizer; não sei contra quantas arvores esbarrei, em quantas poças me atolei e quantas vezes mudei de sentido no meu caminho.

Aquelle movimento, que se ensina mas que também é intuitivo, de nos abaixarmos, a rastejar, á aproximação d'uma granada, deixei de o fazer. Tive a impressão de que os estilhaços, tantos eram, que não havia tempo de fazer todos os movimentos necessários para me livrar delles. Andei, corri por meio de tudo, e quando me convenci de que nada mais tinha a fazer no meio d'aquelle convulsão, sentei-me filosóficamente, encostado a um monte de terra, que devia alguma vez ter sido um abrigo, a fazer cálculos sobre a zona batida e a zona perigosa, sobre que a experiência não tinha dado resultados muito nitidos.

Incontestavelmente a teoria vale muito!



## Ministério do Comércio e Comunicações

### Direcção Geral de Obras Públicas

#### 1.º Repartição

#### Aviso

Tendo sido requerida pela Sociedade Industrial do Norte, Limitada, proprietária da Estância do Monte de Santa Luzia, em Vianna do Castello e com sede no Porto, licença para, nos termos da carta de lei, de 21 de Abril de 1906, estabelecer um caminho de ferro eléctrico nos leitos das estradas nacionais n.º 25, 26 e 3, e ramal da Estrada Nacional n.º 4, servindo Vianna do Castello, Monte de Santa Luzia, Ponte de Lima, Ponte da Barca e Arcos de Valdevez, e ligando também Ponte de Lima com Braga, está aberto por esta Repartição um inquérito administrativo de utilidade pública, por espaço de trinta dias, afim de para os efeitos da condicção 4.º da referida lei, serem ouvidas as entidades e corporações interessadas da região servida por aquele caminho de ferro.

1.º Repartição da Direcção Geral de Obras Públicas, 2 de Janeiro de 1920.—Pelo Engenheiro, Chefe da Repartição, A. Cascaes.

#### Aviso

Tendo sido requerida pela Câmara Municipal do concelho de Braga licença para, nos termos da carta de lei de 21 de Abril de 1906, estabelecer um caminho de ferro eléctrico nos leitos das seguintes estradas:

Estrada Nacional n.º 3, entre Famalicão, Braga, Villa Verde, Ponte da Barca e Arcos de Valdevez;

Estrada Nacional n.º 27, entre Ponte de Lima, Prado, Braga, Taipas e Guimarães;

Estrada Nacional n.º 28, entre Braga, Pinheiro e Povoa de Lanhoso.

Estrada Nacional n.º 29, entre Barcellos, Gamil e Braga.

Estrada distrital n.º 10, entre Prado, Soutelo e Ponte do Bico, e estrada de ligação da estrada nacional n.º 27 com a estrada nacional n.º 3 por Dume; está aberto por esta Repartição um inquérito administrativo de utilidade pública, por espaço de trinta dias, afim de, para os efeitos da condicção 4.º da referida lei, serem ouvidas as entidades e corporações interessadas da região servida por aquele caminho de ferro.

1.º Repartição da Direcção Geral de Obras Públicas, 2 de Janeiro de 1920.—Pelo Engenheiro Chefe da Repartição, A. Cascaes.



## As nossas colónias

Caiu o ministério; outro lhe sucede.

Vae passar-se um período de algumas semanas—tempo perdido—em cumprimentos aos novos ministros, em manifestações de sympathia, de adhesão, contumelias, saudações, etc.

Depois, como é costume, quando os salamalequistas deixarem os novos ministros começar a trabalhar, será a occasião da entrada dos pedinchistas que assaltarão as antecâmaras dos vários ministérios a pedir coisas, encaixes para si e para a família, preferências a outros mais amigos que não devem ser atendidos... porque são do partido contrário, ou porque não são dos nossos amigos, enquanto nos cerebros ministeriais vão avolumando as ideias da nossa total remodelação da administração pública, alte-

rando tudo quanto estava feito, desde a situação dos funcionários até à collocação das mesas e das secretárias.

Se a um ministerio novo, com gente nova e novas ideias governativas tudo se pede e todos pedem, não se estranharia que nós vamos também, precedendo a onda dos pedinchistas, metter o nosso requerimento.

Tanto mais que ha muito que elle anda por ahi a correr mundo, por sobre a mesa de todos os ministros, sem cuidar se eram monarchicos ou se republicanos; se pertenciam, quando começámos a pedir, ao partido A ou B e quando continuámos a sollicitar se elles sahiram do partido Y ou Z.

Resume-se a nossa pretenção em que os nossos ministros pensem um pouco menos em política, e muito mais nas questões de administração pública, sciencia de que ha tanto tempo vemos afastados todos os que teem governado o nosso malfadado paiz.

E tanto e tão exclusivamente se tem tratado de política que nem mesmo, por coherencia, se tem, dentro della, tratado de administrar o que anda a matroca.

As nossas colónias são as victimas mais martyrisadas d'esta maneira de ver.

Portugal é a metropole; é mesmo o Terreiro do Paço apenas; fora d'este quadrilongo é muito longe, não ha tempo para se pensar n'isso.

Loanda, Benguela, Moçambique, Lourenço Marques—sim, são umas colónias que pertencem ao paiz, mas depois trataremos d'ellas; agora precisamos estudar a fórmula de admitir mais cincuenta amigos cá para a secretaria.

E assim, mez a mez, dia a dia, os nossos dominios ultramarinos vão-se compenetrando do abandono a que a mãe-pátria os vota, e as manifestações do seu mau humor já se esboçam de forma caracterizada e até certo ponto alarmante.

Já aqui tratámos do abandono em que se acha o porto de Lobito, sem um cais de embarque, sem um melhoramento, senão os que alli teem feito a Companhia do Caminho de ferro de Benguela, que até de agua está fornecendo a cidade, que só a tinha de pessima qualidade.

Como todos sabem e teem visto, todas as ideias, decretos, organizações, etc., do dezembrismo, teem sido anulados, postos de parte, substituídos, desde que esse partido deixou o poder.

Pois o que se refere a decretos sobre as nossas colónias, onde verdadeiramente a ação desse governo cometeu erros e graves—isto ficou de pé.

Por mais que a colónia reclame e com ella até as próprias autoridades que o governo lá tem, contra o mal pensado decreto de 30 de Junho de 1918, que, impossibilitando a Companhia dos caminhos de ferro de fazer uma emissão de obrigações, a impediu e continua impedindo de adquirir o material que lhe falta e continuar a construção da linha, com grave perigo de tudo se perder do que está feito, e enormíssimos prejuízos para o comércio de toda a região, por não poder exportar as suas mercadorias, e não menores dificuldades da metropole, que não recebe milhares de toneladas de cereais e outros generos, que deixam de vir de lá por falta de transporte até ao porto de embarque, por mais, repetimos, que as reclamações sejam geraes, contra tal decreto, elle—avis rara entre tantos que teem sido anulados só porque foram promulgados em dictadura sidonista—conserva se de pé!

Um numero da «Tribuna de Benguela», que nos foi enviado pelo ultimo vapor, diz-nos coisas interessantes a este respeito. Transcreveremos alguns períodos:

«Existem actualmente nas estações ao longo da linha ferrea 17.000 toneladas de mantimentos que, juntas às que se encontram no litoral, perfazem um total de 30.000 toneladas. Além d'estas, ha compras feitas de milho, feijão e fuba, que sobem a mais de 12.000 toneladas, generos estes que hoje se encontram em viagem para as

povoações ao longo da linha ou ainda nas feitorias onde foram negociados.

«O commercio do Distrito tem immobilisada em mantimentos a somma enorme de 6.000 contos, a qual, accrescida do valor dos generos ricos em seu poder, eleva a 8.000 contos o total dos stocks accumulados e sem probabilidade de saída rapida para os mercados consumidores. Esta elle portanto, n'uma das mais perigosas phases da sua vida, correndo um risco de que não é possivel encobrir a gravidade, e está o desenvolvimento do Distrito seria mente ameaçado, devido à falta de attenção com que os governos tem seguido o seu colossal esforço e o seu admiravel trabalho.

«A falta de transportes maritimos agravada pela de material ferro-viario, se não for promptamente debellada, levará o commercio do Distrito senão à ruina total, porque algumas casas haverá ainda cujos poderosos recursos as salvarão, embora muito mal feridas, do desastre inevitável;—mas pelo menos a uma derrocada completa da maioria daquelas que hoje tem todo o seu capital e até muito mais que elle, empregado em centenas de toneladas de milho e feijão, que se vae deteriorando irremediavelmente, antes que o caminho de ferro e os navios as possam levar ao seu destino».

Se da costa occidental lançamos o olhar para a oriental, tambem outro jornal, *O Independente*, nos diz o que por lá vae nos seguintes termos:

«Moçambique, a valiosa colonia da outra costa, tem feito ouvir, como nós, os seus protestos e repetiu, passo a passo, todo o movimento que aqui se desenvolveu e paralysou ante as solemnes promessas do decreto 5.787, que creou os altos Commissarios, mas que até hoje não entrou em effectivação.

«As Camaras Municipaes de toda a província, a Câmara do Commercio, a Associação Commercial, a Associação dos Logistas, a Associação dos Empregados do Commercio e Industria, a Associação dos Funcionarios Publicos, a Associação dos Proprietarios e os jornaes *Africano*, *Guardian* e o *Jornal do Commercio*, n'uma sessão magna, resolvaram, por unanimidade, empregar esforços para que seja nomeado e siga urgentemente para a província o alto Commissario, nos termos do decreto 5.787, conferindo-se imediatamente ao actual governador todos os poderes consignados no mesmo decreto; que seja posta desde já em discussão, em Conselho do Governo, a carta organica da colonia, de forma a fazê-la vigorar tanto quanto possivel em harmonia com as bases já aprovadas e publicadas na colonia, e finalmente, que sejam consideradas de carácter interino todas as nomeações de pessoal feitas pelo ministro depois do decreto 5.787, até que o Conselho do Governo sobre elles se pronuncie, conforme a capacidade financeira da província, deixando assim de embarcar para Moçambique o pessoal que em tais condições se encontra na metropole.»

E já que estamos em maré de transcrições preferindo-as às nossas talvez mal informadas ideias, porque são de penas competentes e nos fornecem elementos de apreciação do malbarato em que andam os nossos domínios ultramarinos, que é util pôr em foco deante dos olhos do novo titular das colónias, copiaremos, com a devida vénia, nada menos de dois primorosos artigos sobre Moçambique que o nosso collega *«O Economista»* publica no seu ultimo numero. Firmam o primeiro que se intitula «O desastre da convenção luso-transvaliana» as iniciaes do distinto director d'aquella folha, o sr. Quirino de Jesus, e o artigo é o seguinte:

«Moçambique precisa de salvar-se e de prosperar pela sua propria agricultura e commercio. Por isso todos querem unanimemente que desapareça de vez a lastimável

politica adoptada na Convenção, que ainda vigora entre essa província e a União sul-africana.

De várias maneiras ella está condemnada pelos próprios factos. A sua falência é, porém, especialmente desastrosa com a derrocada do sistema exclusivista a que ligámos os ideais de engrandecimento de Lourenço Marques.

O trâfego comercial da costa marítima, na zona de competência, é dividido pela Convenção em dois grupos. A Lourenço Marques pertence em ambos os casos um mínimo de 50 e um máximo de 55 por cento. Não foi cumprido isto nos últimos cinco anos. Lourenço Marques foi sacrificado aos portos ingleses da África do Sul. Mas, ainda mesmo que se tivesse observado o disposto na Convenção, o nosso porto apenas teria agora cerca de 25 % o que teve, de 1909 a 1911. O numero de toneladas de mercadorias desembarcadas baixou enormemente por toda a parte. Assim o mostra o quadro seguinte:

### 1.º grupo

Anos	Lourenço Marques	Natal	Cabo	Total	Percentagem de Lourenço Marques sobre o total
1909	213.924	73.626	39.868	327.418	65
1910	255.505	102.911	45.763	404.179	63
1911	185.334	106.203	49.001	340.538	54
1912	153.630	106.343	47.291	307.364	49
1913	142.099	90.876	46.813	279.488	50
1914	105.951	77.289	39.978	223.218	47
1915	73.502	96.107	46.897	216.506	34
1916	66.653	101.123	51.246	219.022	30
1917	56.109	66.570	38.357	161.036	35
1918	26.292	68.742	31.106	126.140	20

### 2.º grupo

Anos	Lourenço Marques	Natal	Cabo	Total	Percentagem de Lourenço Marques sobre o total
1909	125.152	39.358	14.246	178.756	70
1910	151.883	44.065	16.558	212.506	71
1911	141.134	46.619	17.485	204.938	69
1912	114.806	43.835	18.283	176.924	65
1913	88.295	68.480	21.541	178.316	49
1914	73.448	49.068	22.025	144.541	50
1915	46.257	48.337	19.984	114.578	40
1916	36.710	58.567	17.125	112.402	32
1917	38.533	56.962	10.753	106.248	36
1918	30.277	39.645	7.050	76.972	39

A África do Sul, obrigada a dar o máximo de 55 %, a Lourenço Marques, excedeu o seu compromisso, até 1910 no 1.º grupo e até 1912 no segundo. Como havia abundância de tonelagem, as condições geográficas e as leis económicas reagiam contra uma convenção que, em troca de grandes concessões nossas, garantia-nos menos do que tínhamos antes.

As diferenças desde 1912 a 1914 são insignificantes. Mas de 1915 poi diante a Convenção deixou de ser cumprida. Faltaram-nos, sucessivamente, 16, 20, 15 e 30 por cento no primeiro grupo e 10, 18, 14 e 11 por cento no segundo. Não concorreu apenas para isso a legislação intervencionista, que durante a guerra, ditou condições ao comércio marítimo na África do Sul como em quasi todo o mundo. Ainda mais influiu no caso a própria depressão da tonelagem. Como esta era pouca, a África do Sul quis a maior parte para si. A Convenção era francamente posta de lado.

Mas ainda o mais importante é a própria decadência da tonelagem do trâfego geral. Começou já antes da guerra, em 1911. Tendo havido 506.174 em 1909 e 616.685 em 1910, houve apenas 545.476 em 1911, 484.288 em 1912, 457.804 em 1913 e 367.759 em 1914. A baixa precipitou-se velozmente durante a guerra, chegando-se a 203.112 em 1918.

Em 1913 tínhamos já apenas 67 %, do que tiveramos em 1909 e 57 %, do que tiveramos em 1910. Em 1914

as duas relações baixaram a 49 e 43 por cento. Depois, foram diminuindo cada vez mais, até serem de 16 e 13 por cento em 1918. Seriam então de 29 e 25 por cento ainda na hipótese de nos terem dado 50 %, do tráfego total.

De onde vem esta decadência do comércio exterior do Transvaal? Principalmente do grande desenvolvimento industrial e agrícola que ali se vem acentuando com rapidez assombrosa. Ela tornou desnecessária uma grande parte da antiga importação.

A este facto devemos dedicar atenções especiais, porque até diante disso cae pelos fundamentos a política da Convenção.»

O seguinte artigo que não vem assignado, mas que é evidentemente também da pena do mesmo auctor, intitula-se «Regime do ouro em Moçambique» e diz assim:

Na sua sessão de 10 de novembro último, o Conselho do Governo de Moçambique aprovou por unanimidade uma proposta para que se pedisse ao Governo Central o estabelecimento imediato do regime de ouro naquela província. A opinião pública de Moçambique vem, desde há muito, proclamando a necessidade de tal providência.

Não oferece dúvida que esta pode ser adoptada nos termos do contracto de 4 de agosto de 1919 entre o Governo e o Banco Nacional Ultramarino.

Pela cláusula 5.ª, a circulação de notas de todas as espécies pode ir a 30.000 contos, e a mais ainda depois dos primeiros cinco anos, se o desenvolvimento colonial o exigir e o Governo o autorizar.

Segundo a cláusula 5.ª, podem elas ser de ouro desde 2 escudos e desde uma libra esterlina. Nesse caso, pela cláusula 7.ª, deverá existir uma reserva de ouro igual a um terço da sua importância total.

No contracto não está, nem podia estar, nenhuma disposição que limite ao poder público a faculdade soberana de mudar no todo, ou em parte, o regime monetário das colónias. Pelo contrário, a própria alínea e) da cláusula 10.ª expressamente prevê a possibilidade de serem feitas nesse quaisquer modificações.

Parece também indubitável que a província reúne condições económicas e financeiras para ser feita a mudança desejada sem inconvenientes públicos ou particulares, e antes com vantagens prováveis para todos.

É verdade que antes da guerra a exportação de Moçambique orçava apenas por metade da importação, no comércio especial. Poderia parecer que não havia ouro suficiente para se adoptar o padrão monetário solicitado.

Mas a produção agrícola e industrial da província cresceu durante a guerra e tende a tornar-se cada vez maior. Embora não disponhamos ainda das estatísticas dos tempos mais recentes, é crível que as entradas e as saídas marchem para maiores aproximações. Nem devemos esquecer que na exportação os valores verdadeiros excedem muito mais os declarados do que na importação.

Mas o principal de tudo é que Moçambique tem vantagens de outra procedência na balança dos seus pagamentos. O ouro abunda sempre na província. Bastar-lhe-ia para isso a proximidade do Transvaal, com todas as relações económicas estabelecidas entre Moçambique e esse paiz iníneo.

O ouro dessa proveniência continuará a ser abundante, ainda depois de cessar o actual regime de recrutamento dos nossos indígenas para o Transvaal. E' fóra de dúvida que ainda com as restrições e dificuldades que temos de pôr desde este ano à emigração, esta se fará ainda em proporções consideráveis. Depois, as diminuições que houver por esse lado serão sobejamente compensadas pelos resultados económicos do desenvolvimento industrial e agrícola de Moçambique.

Também financeiramente parece que nada se pode recuar da substituição monetária que se deseja em Moçambique.

Pouco importa que a Província tenha de pagar tudo em ouro, se receber tudo nesse metal. Desde que elle abunda e as receitas crescem na proporção das despesas, a mudança deixa seguros os caminhos fiscaes.

Já a Província cobra parte dos seus créditos em ouro, que depois vende com lucro do ágio, em favor do seu orçamento. O Conselho de Administração do Porto e Caminhos de Ferro de Lourenço Marques, na sua relativa autonomia, acaba de resolver que todas as suas receitas e despesas se liquidem e paguem em ouro. Como aquellas excedem estas, não haverá ahi contratempos orçamentaes se a decisão for confirmada. Simplesmente uma tal providência, quando isolada, determina agravamentos parciaes na proporção das diferenças de cambio. Ela sómente pode ser geral para ser justa e para que não sejam afectados interesses limitrofes, que descarregariam sobre outros as adversidades, e assim sucessivamente numa ondulação de perturbações.

Em Moçambique a vida vai-se tornando extremamente difícil aos funcionários públicos e aos particulares, por causa dos ágios de mais de 100 % que pesam sobre o preço de todos os artigos de consumo. Uma tal situação é inconveniente, por muitos motivos, ao pé da União Sul Africana, onde são bem diferentes as condições de existência. Não é remédio, mas sim agravamento desse mal e de outros, aumentar também progressivamente os ordenados, os vencimentos e os salários. E' grave que por cá tenha de ir sucedendo isso, no desenrolar das calamidades. Em Moçambique seria peor o caso. Não parece que se possam levar muito longe ali as desorganizações económicas.

P. S.—Acabamos de saber que o sr. Alfredo Rodrigues Gaspar nomeou há pouco uma comissão especial para estudar o problema do regime monetário de Moçambique...

O nosso requerimento ahi fica:

Ponha o governo, por isso que é novo e de novos, os olhos de vér na situação que *toda* a nossa África atravessa, e afirme por medidas sensatas e justas que se propõe fazer boa administração, e conquistará com isso os louvores do paiz e a satisfação propria por lhe prestar o maior dos serviços.

## O aumento das tarifas em França

Depois d'um interminável dia de acalorados debates, uma discussão começada de manhã e só concluída à noite, o Parlamento francês aprovou o projecto sobre o aumento das tarifas de caminho de ferro.

Os sr. Claveille respondeu à maioria que na véspera criticava o projecto, expondo a situação das Companhias. Para o ministro, a crise actual resulta sobretudo da qualidade do carvão empregado, da inexperiencia do pessoal, composto por 40 % d'individuos que tem menos de 6 meses de serviço, e do estado do material. Para valer a esta situação, elaborou-se um programma. Para o realizar, acrescenta o ministro, é preciso dinheiro.

E acrescentou: «É indispensável tranquilisar os diretores das rôdes e os dois milhões de portadores de títulos antes d'exigir d'elles novos sacrifícios. Procurou-se simplificar as tarifas e unificar as condições d'aplicação sobre todas as rôdes. O ministro lançou mão d'esta tarefa e realizou o projecto de dar 30 paginas em vez de 1.800 no livreto Chaix (Applausos). De vinte e nove tarifas especiais, dez foram homologadas após consulta da Câmara de Comércio, sobre o aviso do Comité consultivo dos caminhos de ferro».

O sr. Dutreil, relator, disse que o que inquieta um pouco a opinião commercial, é que o aumento das tarifas de base, resultante desta simplificação, pode tender

para um levantamento total muito considerável, especialmente para os produtos de primeira necessidade.

O sr. Claveille explicou então: «Eu apeuas homologuei dez tarifas sobre vinte e nove e a avaliação média mais elevada foi de 70 %...»

Os preços firmes devem ser suprimidos, acrescenta o ministro, e as tarifas devem applicar-se em Alsacia-Lorena. Conclue affirmando que se esforçará por não aggravar o transporte de generos de primeira necessidade.

Mas, da sua carteira, o sr. Aristide Briand observa que o essencial é melhorar a exploração das rôdes e faz votos para que ao projecto actual não se ligue a questão do reforço de controlo.

Depois d'uma troca d'observações sobre as consequências das novas tarifas, no que diz respeito ao transporte de certas mercadorias, e sem que o sr. Noblemarie tenha podido tranquilisar os seus collegas ácerca das garantias que admittirá a revisão das tarifas, o artigo 1.º foi aprovado. Ficou, entretanto, entendido que a avaliação não influirá sobre os abonos actualmente estabelecidos aos operarios, empregados e alumnos das escolas, o que é agradável aos representantes das povoações parisienses.

Quanto à proposta do professor Pinard, também igualmente ficou resolvida uma redução. Sobre a intervenção do sr. Baron resolveu-se uma exoneração de 50 % em favor dos viajantes de commercio, e sobre a iniciativa do sr. Maginot, as reduções são permittidas aos mutilados.

Mas estas resoluções levantaram por vezes renhidas discussões e alguns incidentes tempestuosos.

Finalmente, com algumas modificações, o projecto foi aprovado.

No começo da sessão o Parlamento tinha votado um credito d'um milhão para a installação da embaixada de França em Berlim.



*Ainda a greve dos mineiros.* — Uma resenha mais completa dos resultados e sobretudo das perdas ocasionadas por essa greve nos chegam.

A greve durou 40 dias; 400.000 mineiros abandonaram o trabalho, o que corresponde a uma perda de salários de 50 milhões de dollars.

A producção de carvão por semana, que era de 12 milhões de toneladas, desceu a 5, ao passo que o consumo no paiz é de 8 milhões, o que fez com que se tivesse de entrar pelas reservas. D'ahi um desequilíbrio que algum tempo levará a desaparecer.

A ordem que indicámos no nosso ultimo numero, do administrador dos combustiveis, M. Garfield, sobre o fornecimento de carvão aos navios estrangeiros ancorados nos portos dos Estados Unidos, subsistirá ainda por algum tempo.

Parece, ao mesmo tempo, que as medidas restritivas para as industrias e particulares foram quasi todas já revogadas.

#### As linhas persas

A Persia, é, como se sabe um protectorado britânico, tendo de superficie 1.645.000 kilometros quadrados e uma população estimada em 10 a 15 milhões d'habitantes, é o paiz mais desprovido de caminhos de ferro, tendo apenas uma pequena linha, entre Téhéran (a capital) e Chab-Abd-Asim, aberta em 1888 e pertencente a uma com-

panhia belga. O acordo politico assignado em 1919 prevê o desenvolvimento das vias de comunicação e regula a cooperação dos governos britânico e belga n'esse sentido.

#### Japão

No estreito de Simono-Seki entre a ilha do Kioušion e o Japão, que hoje é atravessado em ferry-boat, vae ser perfurado um tunnel que porá em facil comunicação as linhas do Estado japonês com aquella grande ilha que forma o sul do paiz.

#### Inglaterra

O Ministro dos Transportes occupa-se de acelerar a repatriação do material circulante que foi utilizado em França, durante a guerra.

Por «ferry-boats» podia-se fazer regressar ao paiz 500 wagons por semana, mas o ministro espera activar este serviço de forma a attingir 900 wagons ou cerca de 4000 por mez, o que permittiria concluir todo o transporte em seis mezes.

O material que pertence às companhias vae-lhes sendo devolvido; o restante, que foi construido pelo Estado será tambem repartido entre elles, em substituição do que se inutilizou e segundo a falta de wagões, que se nota de uma forma inquietante em quasi todas as redes inglezas.

*O augmento das tarifas.* — Também por lá se trata de elevar o preço dos transportes, em todas as vias ferreas.

Para as mercadorias, o augmento é de 50 por cento, tanto em pequena como em grande velocidade.

O Ministro dos Transportes nomeou uma comissão «Rates Advisory Committee» que vae entrar em funcções imediatamente, tendo por missão dar o seu parecer sobre o augmento das taxas applicaveis às mercadorias, tendo em vista compensar os maiores encargos da exploração, e procedendo, para isso, a um inquerito minucioso sobre a situação dos caminhos de ferro.

Uma das providencias que, se diz, será adoptada attingirá por meio de grande elevação as taxas de detenção do material, de forma a que os transportadores não demorem os wagões á sua disposição.

#### Russia

*A producção de carvão de 1915 a 1919.* — Extractamos d'um interessante artigo da «Iron and Coal Trades Review» alguns dados sobre a industria do carvão n'aquelle paiz, que são muito elucidativos.

Evidentemente que é dificil, (já o dissemos uma vez e está no nosso conceito geral) fazer um estudo serio sobre toda a Russia, sob qualquer ponto de vista, mercê das circunstancias especiaes em que aquelle paiz está. A tarefa poder-se-ha levar a cabo talvez no Sul e no que diz respeito ao carvão no Donetz.

N'esta região as minas encontram-se submetidas a duas influencias diferentes: uma parte, que comprehende em geral as minas antracitosas, está situada na província autonoma dos cossacos do Dow; a outra parte está sob o dominio do exercito de voluntarios anti-bolchevistas.

Antes da guerra a producção de carvão no sul da Russia desenvolvia-se d'uma maneira considerável: uma média de 2.030.000 toneladas por mez no primeiro semestre de 1913; 2.120.000 no 2.º semestre e 2.350.000, tambem por mez, no primeiro semestre de 1914.

Nos primeiros tempos da guerra, antes da revolução, a producção continuou a crescer, salvo em 1915, em que houve uma pequena diminuição, atingindo o maximo no primeiro trimestre de 1917, nas proximidades da revolução: a média mensal n'este ultimo lapso de tempo foi de 2.450.000 toneladas.

Após a revolução a producção diminuiu progressivamente, chegando a 1.870.000 toneladas em novembro de 1917.

A primeira invasão bolchevista data dessa época e es-

tende se a maio de 1918; o carvão extraido n'este anno foi de 440.000 toneladas. Coincide este desgraçado estado da industria de carvão com as tentativas de socialisação, e nacionalisação das minas.

Em seguida aparece-nos o regimen allemão, que vae de Maio de 1918 a Outubro d'esse anno, a que corresponde um augmento: 800.000 toneladas em Outubro.

A sahida dos allemães sucedeu-se a ditadura de Petiuwa (Novembro e Dezembro de 1918); foram extraídas respectivamente 770.000 e 720.000 toneladas de carvão, producção que traduz bem o estado indeciso da população e do governo, com um exercito que empregava a ociosidade na pilhagem e que á proximação da 2.ª invasão bolchevista em fins de Desembro de 1918, fugiu deixando o exercito vermelho senhor da situação. N'esta como na primeira dictadura vermelha, o rendimento foi pequeno: 240.090 toneladas em Junho de 1919!

Foi este o periodo mais critico para as populações da região, periodo que terminou com a ocupação pelo exercito de voluntarios, fazendo sentir em seguida a sua influencia benefica: uma elevação para 280.000 toneladas em Julho, 330.000 em Agosto e approximadamente 400 e 490.000 em Setembro e Outubro.

As principaes causas da reducção de producção podem enunciar-se:

a revolução com as suas consequencias;  
a desorganisação dos serviços ferro-viarios;  
a reducção da mão d'obra.

Antes da guerra a producção annual por trabalhador era de 143 toneladas em media, o que equivale a 12,3 por mez; nos primeiros tempos desta baixou em virtude da qualidade de individuos empregados, prisioneiros, chineses, mulheres e creanças, etc., e por ultimo, depois da revolução chegou a 3,8 em Junho de 1917 e 1,97 no mez correspondente de 1919!

Os stocks de hulhas gordas teem diminuido em virtude da fraca producção: de 800.000 toneladas no principio de 1919 a 400.000 no mez de Agosto ultimo.

O stock de antracites é muito mais importante, sobretudo na província dos cossacos do Dow.



X (1)

**Nancy triste.** — Efeitos da guerra. — Um bom serviço d'autos — Excursão ao front. — As trincheiras allemãs. — Como elles se tratavam — Cidades destruidas. — Verdun, a heroica.

Começa propriamente em Nancy a parte na nossa excursão a que não pode chamar-se "uma viagem de prazer".

Durante a guerra e depois d'ella, já assignado o armistício, amigos nos incitaram a ir visitar os campos da batalha, as povoações devastadas, as ruinas materiaes com que essa grande desgraça, unica no mundo, deixou assinalada a sua passagem; e sempre lhes respondemos que não iríamos. Faltava-nos a disposição para ir vêr cidades, villas e logares que conhecemos alegres, cheios de animação, de vida, de prosperidades e de luz, reduzidas a escombros tenebrosos;

(1) O artigo anterior veio com o numero VIII; por erro, deve ser IX.

rostos que viramos sorrir com aquella graça que caracteriza os franceses, assombrados pelo martyrio de quatro longos annos de sofrimento; vestes em que outr'ora se admirava a elegancia e a garridice, substituidas pelos trajes do luto e da pobreza; olhares de que irradiava a vivacidade amortecidos pelo correr das lagrimas pelos entes queridos; campos que consolava vêr productivos, cultivados com esmero, revividos, estereis, pelos obuses, e onde, sob cada pedra se advinhava um resto d'um ser humano, uma poça de sangue; arvoredos que conhecemos carregados de fructo, arrazados pela chuva de granadas, cortados pelo machado devastador, para que onde o inimigo pôz o pé nada fique de útil, ou queimados pelas nuvens de gizes e de fogo!

A destruição, a desolação por toda a parte!

Mas, como já dissemos, o facto de termos ido tão perto d'esse enorme palco da colossal tragedia, fez-nos mudar de disposição, e... fomos

Para quem vai do sul, Nancy é bem o vestibulo d'esse theatro, onde nos preparamos para as fortes emoções que nos prometem; e mesmo para quem não conheceu, antes, a bella cidade, ao visitá-la agora comprehende, na transformação dos seus costumes, a grandesa do seu sacrificio.

Uma das mais bellas cidades da França, com um movimento intenso, um commercio enorme, bellezas artisticas, jardins maravilhosos, praças das quaes a de Stanislau é unica no mundo, pela sua rica e original decoração; e tudo isto mergulhado n'um banho de tristeza, de desanimação, que impressionava.

Quem por lá andou no anno fendo, quem nos acompanhou n'essa excursão, que se lembre, que nos diga, se n'esses hoteis e restaurantes em que jantámos, n'essas avenidas que percorremos, nos bellos jardins da *Pepinière*, ou no grande café do hotel d'Inglaterra, ouviu uma gargalhada, uma falla mais alta, um trocar de ditos de espirito, um symptoma de alegria: gente por toda a parte e toda triste.

Theatros, salão, concertos, modistas, cinematographos, até tudo fechado. A's 10 da noite a vida citadina paralysára; as ruas estavam desertas, como se todos fossem para casa a chorar os seus mortos ou lastimar o seu negocio paralysado.

Nas ruas, de dia, numerosas pessoas de luto, pelos que lhes morreram na guerra ou em virtude d'ella; e alguns dos logares proximos, mesmo pelos seus lares destruidos.

Eis o espectaculo que Nancy offerecia ao visitante em Setembro de 1919, e que, estamos certos, não se terá modificado hoje, quatro meses depois.

E' de Nancy que se vae visitar uma das regiões mais interessantes da fronteira franco allemã, as margens do *Meuse* e do *Meurthre*, onde se deram as grandes batalhas de 1914 a 1917; é d'ahi que se vae até Verdun e mesmo até Metz.

Duas ou tres empresas de automoveis offerecem os seus serviços, facultando, segundo uns itinerarios fixos, a visita dos pontos mais notaveis, como trincheiras, cidades destruidas, fortres e cemiterios, por preços mais caros ou mais economicos.

Mas tratando-se d'uma excursão d'este genero e com este fim especial, ha que escolher o melhor, embora seja o mais caro, porque é mister não só que a viagem se faça com toda a segurança, em bons carros, não sujeitos a avarias, que fariam perder o tempo e a paciencia, e poriam em risco os ossos dos passageiros, como que se vá com toda a commodidade, porque o percurso, indo só até Douaumont, é de 250 kilometros, sendo mais de metade por estradas ainda não reparadas dos buracos que n'ellas fizeram os pesados camions dos transportes militares.

Ha, pois, que preferir, absolutamente, a garage Peerlers, que tem uma organização verdadeiramente modelar para este fim, dirigida intelligentemente por um competente, mr. Guillaume. Carros solidos e com todas as condições de conforto; pessoal experimtado, conhecendo as estradas metro a metro, para nos evitar o menor solavanco; serviço perfeitamente estudado e calculado para que se possa fazer a excursão, por completo, n'um só dia.

Porque, ha que notal-o, este serviço não é feito, como outros, em grandes auto-cars de 20 e mais logares, mas em autos de *garage*, elegantes, bellos torpedos de 5 logares, em que se vae com a maxima commodidade.

Assim fomos, guiados por um *chauffeur* competente e attencioso, Brouart, de quem aqui registramos o nome em reconhecimento pelo excellente serviço que fez.

O itinerario escolhido comprehendia, como dissemos, um precurso de 250 kilometros, dos quaes 200 eram sobre o *front* da batalha, indo-se por Beaumont, Apremont-la-Forêt, Campo des Romains, Saint Mihiel, Forte de Troyon, Verdun, Forte de Douaumont, L'Ossuaire, Trincheiras de Thiaumont, Ravina da Morte, Côte du Poivre, Bras; e regressando por les Eperges, Fresnes-en-Wevre, Saint-Hilaire, Thiaucourt, Pont-à-Mousson, a Nancy, proximo das 8 da noite.

Eram 7 horas da manhã quando tomámos logar no carro que suavemente deslisou pela estrada ao norte, caminho de Metz, abandonando-a depois, a uns 15 kilometros, em Marbcache, para nos dirigirmos a oeste, onde stavamos deante de Beaumont, a primeira cidade devastada que vimos.

Emoção singular! O dia estava quente, o céu explendido, uma manhã de verão acariciadora e... nós sentimos um calafrio pela espinha, como o sentimos já n'aquelle manhã de abril de 1908, em que visitámos Benavente, a nossa villa ribatejana, demolida por um tremor de terra.

O efecto é o mesmo. Uma povoação toda em ruínas, completamente em ruínas; nem uma casa de pé! nem um habitante - ruínas e deserto! Nem um, não; sobre am montão de pedras, uma creança esqualida; andrajosa, olha-nos espantada, como se, nos seus olhos tristes quizesse dizer-nos: - vês? estou só no mundo; a derrocada sepultou-me pae e mãe e todos da terra, e eu vivo alli, sob aquellas ruínas onde a queda de um tecto contra uma parede deixou formada uma cabana. Atirámos-lhe uma pequena moeda e mandámos seguir pensando no drama enorme que se devia ter desenrolado n'aquelle pequenino cerebro!

O nosso bom humor, o nosso sorriso estancaram-se aqui.

D'este ponto em deante uma nuvem de tristeza apoderou-se do nosso espirito. Lembramo-nos de que tencionavamos não vir visitar estes horrores e quasi que tivemos pena de ter quebrado o nosso proposito, apesar do interesse que a excursão nos inspirava.

E quanto mais nos espera...

Apremont -- eis-nos no local onde os allemaes tiveram as suas trincheiras e casas-matas desde a batalha do Marne até ao armisticio. Tiveram, portanto, tempo para transformar o monte n'uma habitação confortavel, que vamos visitar.

Escadas de pedra abertas no rochedo, dão acesso a um terraço ajardinado e atapetado d'areia fina; para o qual abre as portas e janellas dos aposentos dos officiaes, abertos em tocas, nas montanhas, illuminados por electricidade, com leitos de molas, espelhos bisoutados, casa de banho, aquecimento e até as portas guarneidas de tiras de lã para evitar a passagem do frio. Adeante mais, a cosinha, onde existia, disséram-nos, um grande e bello fogão.

Subindo-se escadas de madeira, encontram-se, por toda a encosta as habitações dos soldados, tambem abertas na montanha, e preparadas com relativas commodidades.

Continuando a excursão atravessámos o sitio onde era a grande floresta de Apremont, da qual hoje quasi que nada existe mais que troncos de arvores desprovidas da folhagem ou cortadas a machado; e eis-nos em face de San Mihiel, antiga cidade de 9.600 habitantes, destruída tambem, o que a guerra explica, por ser a séde de uma importante guarnição militar. Da estrada vê-se bem o quartel do 160 de infantaria, que tinha quatro andares de 25 janellas de frente, do qual só existe parte da parede da fachada.

O auto segue para o norte em direcção a Verdun, passando por Lacroix, Troyon, Dieye e Haudinville, onde não nos detémos, nem podíamos fazel-o; se tudo está destruído!

N'uma d'estas vilas ainda tentámos entrar; impossível; as ruas estavam totalmente entulhadas pela derrocada das casas.

Ao meio-dia eis-nos em Verdun, a cidade heroica, a cidade martyr, cujo nome será sempre um trophéu da gloria da França.

D'ella não resta um só edificio incolum, e dos que estão de pé, uns estão já em apressada reparação, outros condenados a ser demolidos.

Era uma bella praça forte de 21.700 habitantes, na margem esquerda do Meuse, dominada por uma cittadella, tendo por missão defender as margens d'este rio e a grande planicie que a separa de Metz, a sua rival, da Lorena.

A nossa emoção sobe de ponto ao pormos pé na invencível cidade. Como que sentimos as sensações fortes dos dias horríveis que alli se passaram; como que temos o desejo de apertar a mão, de abraçar cada um dos habitantes que encontramos no nosso pequeno passeio pelas ruas, já hoje desafrontadas dos destroços que as entulhavam.

Alli choveram balas, granadas, de todos os calibres, alli morreram heroicamente soldados de todos os paizes; aquelle céu que hoje nos cobre como um manto azul da Virgem estava todo em chamas, chovendo d'elle balas incendiarias, elevando-se até elle as labaredas dos edificios que o fogo devorava.

Ao centro da cidade, a rua Maril, a de maior movimento, a mais larga e com melhores edificações, como a do collegio Resvigny e outras, a rua des Rouviers, que lhe corre paralela, as avenidas dos caes do Meuse, estão todas demolidas. No angulo d'aquellas com a rua de S. Pedro, uma explosão de granada arrancou por completo um candiêiro da iluminação publica, projectando-o á altura do telhado onde ficou preso nos fios electricos em posição de estar ainda a olhar para o sitio de onde saiu.

Entre aquellas duas ruas era um dos principaes hoteis o *Coq Hardi*, nome verdadeiramente de singular coincidencia: o *coq*, o gallo, symbolo da raça gaulesa, e *hardi*, atrevido, ousado, corajoso, predicados de que o heroico povo verdunez pode bem orgulhar-se.

O nosso amavel *chauffeur* conduz-nos a um restaurante improvisado n'uma loja, de tectos especados porque sobre elles cahiram os andares superiores, e caixilhos nas janellas em que os vidros foram substituidos por um papel especial, azeitado, para ser mais diaphano, e tendo palha misturada na massa, para o tornar mais consistente, onde nos serviram um almoço razoavel, depois do qual partimos para, n'uma pequena excursão ao norte ir ver mais horrores, mais impressionantes scenas d'esta hecatombe, que continuamos a considerar o suicidio da Europa, cuja descrição deixamos para o proximo artigo.

**Acções de Bancos e Companhias**  
**Cotações em 31 de Dezembro de 1919**

Capital Contos	Capital realizado Contos	Nominal de cada acção	Desembolso de cada acção	Quantidade de acções emitidas	Último dividendo	Data do último dividendo	ACÇÕES	Cotação actual	Cotação anterior
4.000	2.400	100\$	60\$	40.000	1.5500 1.º s.º 1919	Banco do Alemtejo.....	76,55	76,5	
600	600	50\$	50\$	12.000	1.5500	Banco Alliança.....	66,55	66,5	
800	800	50\$	50\$	16.000	1.5250 2.º s.º 1918	Banco Agricola I. V. Real.....	48,5	48,5	
144,3	144,3	50\$	50\$	2.887	1.5400 Anno 1918	Banco de Bragança.....	30,5	30,5	
400	400	50\$	=	8.000	1.5500 1.º s.º 1919	Banco de Chaves.....	54,55	54,5	
375	875	50\$	50\$	7.500	6750 1.º s.º 1919	Banco da Covilhã.....	27,5	27,5	
400	400	60\$	60\$	6.862 <sup>2</sup>	1.5500 1.º s.º 1919	Banco do Douro.....	43,5	43,5	
4.000	4.000	100\$	100\$	40.000	1.5000 1.º s.º 1919	Banco Commer. de Lisboa.....	224,55	223,5	
3.000	3.000	40\$	40\$	75.000	1.5200 1.º s.º 1919	Banco Commer. do Porto.....	62,55	62,5	
550	550	50\$	50\$	11.000	3.5000 1.º s.º 1919	Banco Eborense.....	55,5	55,5	
4.500	4.500	100\$	100\$	45.000	3.5500 1.º s.º 1919	Banco Lisboa & Açores.....	193,5	194,5	
250	250	50\$	50\$	5.000	1.5000	Banco Mercantil de Vianna.....	32,5	32,5	
600	600	100\$	100\$	6.000	3.5000	Banco do Minho.....	245,5	240,5	
300	180	50\$	50\$	3.600	1.5000	Banco Mutuário.....	54,5	54,5	
24.000	12.000	90\$	90\$	60.000	1.5500 1.º s.º 1919	Banco Nacional Ultramarino.....	318,5	322,5	
13.500	13.500	100\$	100\$	135.000	1.5000 1.º s.º 1919	Banco de Portugal.....	291,5	297,5	
3.600	3.600	90\$	90\$	40.000	=	Cam. de F. Atravez África.....	40,5	40,5	
300	300	100\$	100\$	3.000	6.5000 Anno 1918	Cam. de F. de Guimarães.....	115,5	115,5	
1.600	1.600	100\$	=	16.000	6.5000	Cam. de F. Meridionaes .....	5,5	5,5	
545	545	100\$	100\$	545	=	Cam. de F. P. P. e Famalicão.....	38,5	38,5	
7.000	5.000	100\$	100\$	70.000	2.5000 Anno 1918	Comp. das Aguas de Lisboa.....	69,5	69,5	
1.800	1770,05	100\$	100\$	18.000	3.5000	Comp. das Aguas de Loanda.....	56,5	56,5	
450	450	45\$	45\$	10.000	2.5250 Anno 1918	Comp. Agricola de S. Thomé.....	36,5	36,5	
1.650	1.650	50\$	50\$	33.000	1.5500 1.º s.º 1919	Comp. Assucar Moçambique.....	86,5	90,5	
360	153.300	100\$	100\$	=	20.5000 Anno 1918	Comp. Aurifícia.....	300,5	300,5	
2.880	450	72\$	11,525	40.000	6.675 1.º s.º 1919	Comp. Credito Predial.....	39,55	39,5	
540	369.500	100\$	100\$	2.700	6.5000 Anno 1918	Comp. Fabril do Cavado.....	70,5	70,5	
300	300	100\$	100\$	3.000	12.5000 Anno 1918	Comp. Fabril Salgueiros.....	160,5	160,5	
900	900	100\$	100\$	4.000	=	Comp. Fiação de Crestuma.....	50,5	20,5	
375	375	100\$	100\$	3.750	7.5000 Anno 1918	Comp. Fiação Portuense.....	70,5	70,5	
300	300	100\$	100\$	3.000	14.5000 Anno 1918	Comp. F. Tec. Alcobaça.....	180,5	180,5	
300	300	100\$	100\$	3.000	15.5000	Comp. F. Tec. Fafe.....	120,5	120,5	
350	350	100\$	100\$	3.500	15.5000 Anno 1918	Comp. F. Tec. Guimarães.....	160,5	160,5	
1.000	1.000	100\$	100\$	10.000	10.5000	Comp. F. Tec. Lisboa.....	30,5	30,5	
200	200	100\$	100\$	2.000	6.5000 Anno 1918	Comp. F. Tec. Porto.....	90,5	80,5	
9.900	6.012	45\$	45\$	220.000	1.5575 Cp. n.º 28	Comp. Gaz Lisboa, assentam.....	36,5	36,5	
1.440	1.440	45\$	45\$	32.000	1.5575	Comp. Gaz Lisboa, coupon.....	41,5	41,5	
9.900	9.900	100\$	100\$	99.000	5.5000 Anno 1918	Comp. Ilha Príncipe.....	232,5	235,5	
360	360	100\$	100\$	36.000	7.5000 Anno 1918	Comp. Papel Prado.....	100,5	95,5	
5.932	5.932	=	=	65.915	Frs. 8.55 Cp. n.º 1	Comp. C. Ferro Português.....	35,5	38,5	
200	200	100\$	100\$	2.000	6.5000	Comp. de Lanifícios Chemina.....	80,55	80,55	
=	=	=	=	500,5	22.5000 2.º s.º 1918	Comp. Lezírias Tejo e Sado.....	2.800,5	2.250,5	
990	990	4,55	4,55	220.000	531,5	Comp. Luábo.....	5,56	5,56	
250	250	100\$	100\$	2.500	=	Comp. Moagens Harmonia.....	120,5	120,5	
3614,9	4422,3	4,55	4,55	803.332	5 % Anno 1917	Comp. Moçambique.....	8,57	9,505	
934:365	934:365	15\$	15\$	62.291	5.300 Anno 1918	Comp. Nacional C. Ferro.....	5,5	5,5	
328:500	322:492,5	=	=	73.000	=	Comp. Ouro Manica.....	5,5	5,5	
250	250	50\$	50\$	5.000	5.5000 Anno 1918	Comp. Pedras Salgadas.....	75,5	75,5	
4.500	4.500	45\$	45\$	100.000	2.5550 2.º s.º 1918	Comp. Phosphoros, coupon.....	70,55	67,55	
=	=	=	=	=	=	Comp. Phosphoros, assentam.....	69,5	67,55	
500	500	100\$	100\$	5.000	=	Comp. Portuguesa Moagens.....	121,5	121,5	
500	500	100\$	100\$	5.000	=	Comp. Seguros A Nacional.....	55,5	55,5	
500	500	100\$	100\$	5.000	2.5000 Anno 1918	Comp. Seguros Argus.....	35,5	33,5	
500	50	100\$	10,5	5.000	5.5000 Anno 1917	Comp. Seguros Atlantica.....	15,5	15,5	
500	50	100\$	10\$	5.000	2.5000 Anno 1918	Comp. Seg. A Commercial.....	40,5	40,5	
500	50	500\$	50\$	1.000	20.5000 Anno 1917	Comp. Seg. A Portuense.....	180,5	180,5	
1.568	94.080	200\$	12\$	7.810	7.5000 Anno 1918	Comp. Seg. Bonança.....	149,5	150,5	
810	810	1.000\$	100\$	810	20.5000	Comp. Seg. Confiança.....	200,5	200,5	
1.000	100	1.000\$	100\$	1.000	25.5000 Anno 1918	Comp. Seg. Douro.....	302,5	302,5	
1.340	67,20	1.000\$	50\$	1.344	60.5000 Anno 1918	Comp. Seg. Fidelidade.....	1.475,5	1.480,5	
1.000	60	1.000\$	60\$	1.000	12.5000 Anno 1918	Comp. Seg. Garantia.....	300,5	300,5	
1.000	100	1.000\$	100\$	1.000	15.5000 Anno 1918	Comp. Seg. Indemnizadora.....	200,5	200,5	
600	60	50\$	5\$	12.000	1.5200 Anno 1918	Comp. Seg. Probidade.....	30,5	30,5	
1.000	50	1.000\$	50\$	1.000	10.5000 Anno 1918	Comp. Seg. Segurança.....	295,5	295,5	
1.200	50	100\$	10\$	5.000	15.5000 Anno 1918	Comp. Seg. Tagus.....	140,5	150,5	
400	80	100\$	20\$	4.000	2.5000 Anno 1918	Comp. Seg. Tranquilidade.....	44,5	44,5	
340	34	500\$	50\$	680	5.5000 Anno 1918	Comp. Seg. Urbana Port.....	50,5	50,5	
320	34,74	100\$	10\$	3.200	5.600 Anno 1917	Comp. Seg. Portugal.....	40,5	40,5	
2.000	2.000	1.000\$	1.000\$	2.000	40.5000 Anno 1917	Comp. Agr. Com. V. Porto.....	580,5	580,5	
500	60	10\$	12,5	5.000	1.5200 Anno 1918	Comp. Seg. Prosperidade.....	15,5	15,5	
9.000	5.500	90\$	45\$	100.000	1.5620 2.º s.º 1918	Comp. Tabacos, assentam.....	160,5	160,5	
1.200	1.200	200\$	200\$	6.000	16.5000 Anno 1917	Comp. Tabacos, coupon.....	178,5	174,55	
300	300	60\$	60\$	5.000	5.5000 Anno 1918	Comp. União Fabril Lisboa.....	600,5	600,5	
688									

# Os telephones

É um côro de queixumes contra o mau — o pessimo — serviço que esta Companhia está prestando, parece que apostada a peoral-o cada dia

As empregadas, ou por poucas para o serviço, ou por inexperientes, levam tempo enorme a dar attenção ás chamadas; depois, ligam, se ligam, e não tocam para o subscriptor com quem se quer fallar, ou ligam errado, tendo que se desligar de novo — no que levam outro immenso tempo — e chega-se até a fallar com variadas pessoas, com quem não queremos fazel'o, antes que consigamos fallar para onde desejamos.

Muitos attribuem estas faltas ás empregadas, supondo até que elles se distrahem a conversar em vez de fazerem serviço. Não o julgamos assim. A's horas de maior movimento, entre as 10 e as 6 da tarde, a faina deve ser extenuante, sabendo-se que os subscriptores são mais de 4000, a maior parte dos quaes a essas horas se comunicam entre si, e alguns repetidas vezes.

O defeito deve ser de continuos toques de fios que ha; de deficiencia de pessoal e imperficiencia d'esse, que troca os numeros, e em geral, de uma provada desorganização na administração da companhia, muito para admirar sob uma direcção em que predomina o elemento inglez.

Tem-se d'esse paiz como principio que *time is money*; pois parece que para a direcção da "Anglo-Portuguese Telephone Company Lim." este proverbio traduz-se por "o tempo, dos outros, é zero para nós".

A's vezes mesmo dão-se peripécias com o bello serviço telephonico, que chegam a ser interessantes; como n'este momento acaba de nos suceder.

Precisando fallar com um subscriptor, achámos singular que, apenas pedido o numero, uma voz nos respondesse, perguntando-nos quem fallava. Respondemos e a mesma voz com entono zangado diz-nos: — não queria fallar para ahi.

Parecendo-nos conhecer a voz perguntámos quem fallava e, oh! surpreza! era justamente a pessoa com quem queríamos comunicar, que estava havia dez minutos ao telephone a pedir um certo numero que não o nosso; pois as *meninas* ouviram o pedido e não ligaram, de forma que quando nós pedimos aquelle numero elle estava livre e ligaram para lá.

Ha tempo tambem nos sucedeu outro facto original.

Pretendendo, de um hotel, fallar para o nosso escriptorio, a prevenir que se lá fosse uma pessoa a quem havíamos marcado uma conferencia para essa hora, lhe fosse pedido para esperar uns minutos a nossa chegada, ouvimos que quem nos respondia era a propria pessoa a quem nos referímos, que também pedira comunicação para a nossa redacção para nos pedir tambem que esperassemos por ella. Quer dizer que na estação, não podendo ligar ao mesmo tempo duas pessoas para um só numero, acharam mais logico ligar as duas entre si, e assim o pessimo serviço resultou, d'esta vez, um bom serviço. *A quelque chose malheur est bon.*

Depois d'esta noticia escripta, facto mais importante se deu com o serviço telephonico.

O pessoal estava ameaçando com a greve por, já se vê, pedir mais salario; estando a companhia a exemplo da sua *collega*; a "Carris de Ferro", muito disposta a afitende-lo, contanto que o Govêrno a auctorizasse a elevar ainda mais as tarifas, para que o publico sul subscriptor pagasse os aumentos ao pessoal... e a ella.

E note-se que ella está tão pobresinha, a coitada, que anda tratando da compra do theatro da Trindade

para installar a sua central e os escriptorios, por 500 contos; uma miseria!

Mas na quarta-feira 14, de manhã, um grupo de mascarados armados de revolvers, apresentou-se na Central e na estação Norte, ameaçou os guardas e roubou os dynamos (?) o que é puro Rocambole ou "mão fatal". de americana invenção.

Confessamos que a nossa ignorancia não percebe que os dynamos ou outros mecanismos de uma central telephonica tão importante sejam coisa tão arrancavel do seu logar e tão leve, que dois ou tres homens transportam nos braços e ainda correndo pela rua para não mais serem vistos.

Dizia um jornal, com uma ingenuidade invejável, que um polícia sagaz ainda perseguiu os malfeiteiros, guiado por pingos de óleo que dos apparelhos iam cahindo.

Muito singular tudo isto.

A nota da Companhia não diz como essa mascarada se apresentou, ao mesmo tempo, nas duas estações, uma na rua da Conceição, outra na avenida Antonio Augusto d'Aguiar, distante bons tres kilómetros, ou se foram duas mascaradas; nem como é que n'aquelle deserto, junto á rua Aurea, andam ás 7 da manha homens mascarados sobrancando grossos volumes — sem serem vistos e perseguidos.

Quanto aos taes *pingos* crêmos que a polícia se enganou com a procedencia. Gostaríamos que nos dissessem que original apparelho era que pingava pelo caminho; afigurando-se-nos que seriam provenientes de alguma bilha de petroleo, rôta, ou de algum bichano assustadiço que alguém tivesse escondido.

Emfim, a Companhia apressa-se a assegurar que não foi o seu pessoal o autor do roubo, e este confirma o caso.

Mas tambem não se percebe como, não tendo sido gente de lá, e dizendo a Companhia que, se os apparelhos não aparecerem, estaremos sem telephones 6 meses (continuando o prazo das assinaturas a correr?) o pessoal se responsabilisa "se as suas reclamações forem attendidas, a vér todos os apparelhos a funccionar immediatamente".

Então é bico ou cabeça? Que figura faz, n'este negocio o engenheiro da Companhia, provando que nada percebe?

Quem falla verdade? a Companhia ou o pessoal? Ou ninguem?

Uma embrulhada que ninguem entende. Ou que se entende demais.



BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 15 de Janeiro de 1920.

O canto do cisne do ministro das Finanças demissionario foi muito melhor do que tudo que este estadista fez durante a sua gerencia.

O decreto organisando o chamado "Consortium Bancario" quanto represente um expediente de momento, teve o condão de pôr uma barreira á desenfreada descida do nosso cambio.

E teve a, não porque fizesse brotar um caudal de abundancia no paiz ou diminuir a sua carencia de ouro, mas porque assustou os possuidores do precioso metal e dos cambiaes, que não se faziam d'esses valores á espera sempre de que elles subissem — e com efeito iam subindo vertiginosamente cada dia — e que re-

ceando a corrente da baixa vieram com elles ao mercado, produzindo elles proprios a baixa effectiva.

E interessante a comparação das taxas do cheque Londres e do preço da libra nos dias 2 até hoje compradores:

	Cambio	Lisboa
2	19 1/4	15.500
3	19 1/8	15.570
5	18 3/4	16.500
6	18	16.500
7	16 3/4	17.500
8	15 1/2	18.500
9	14 1/2	20.500
10	14 3/4	18.550
12	16 1/2	16.500
13	17	15.500
14	17 1/2	14.500
15	17 1/2	14.500

O cambio sobre Madrid tambem, consequentemente, melhorou, cotandose em 2 a peseta a 635, subindo ate 840 em 9, para bajar ate 675 em 12, firmando-se de novo um pouco ate ficar hoje a 700.

As cotações d'esta semana são caracteristicas. Dia a dia os preços baixaram, fazendo a cotação de hoje, em relação á do sábado 10 uma diferença de 2 pontos, e o preço da libra ate 6.50.

A affluencia aos Bancos e Banqueiros a vender cambiaes ouro e coupons pagaveis em ouro foi enorme, trabalhando os empre-

gados sem descanso e havendo occasões de verdadeira *bicha* junto dos balcões.

Bem dissémos nós, n'este logar que a subida do cambio era devida ao *pé de meia* que se reservava sempre esperando cotação maior. O decreto espantou-o e pode contar-se por muitos milhões o ouro e valores ouro que entraram no mercado n'estes quatro dias.

Casas houve que, também receiosas de que a baixa se accente muito mais, se recusavam a comprar, a não ser com grande margem da cotação official. Ouvimos mesmo offerecer, na quarta feira 12.500 por coupons ouro, estando o cambio a 17 1/2 que corresponde a 13.571 esc.

#### Curso de cambios, comparados

		EM 15 DE JANEIRO		EM 31 DE DEZEMBRO	
		Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	17 1/2	16 1/2	19 1/4	19	—
" 90 d.v.	17 7/8	—	19 1/2	—	—
Paris cheque	325	345	306	312	—
Madrid cheque	700	744	631	644	—
Allemanha cheque	63	73	60	70	—
Amsterdam cheque	1365	1448	1240	1260	—
New York cheque	3650	3873	3.80	3320	—
Italia cheque	272	289	245	250	—
Suissa	647	637	587	592	—
Libras	14.500	15.500	15.500	16.500	—

#### Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — JANEIRO

Bolsas e títulos	2	5	6	7	8	9	10	13	14	15	—	—	—
<b>Lisboa:</b> Dívida interna 3% assentame=to- dvida interna 3% coupon	43,10	43,10	42,10	42,50	—	42,30	42,30	42,30	42,60	—	—	—	—
4% 1888, c/ premios	42,10	42,10	42,50	42,50	42,70	42,70	42,70	42,80	42,90	43	—	—	—
4 1/2% 1888/9 c	58.500	58.500	—	—	—	58.500	58.500	—	—	—	—	—	—
4 1/2% 1890 c.c.	—	—	—	51.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3% 1905 c/ premios	10.500	—	—	—	10.500	10.500	10.500	10.500	10.500	—	—	—	—
5 1/2% 1905, (C.º de F.º E.) c	—	—	82.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5 1/2% 1909, ob. (C.º de F.º E.) c	—	—	76.500	—	—	—	—	—	—	76.500	—	—	—
5 1/2% 1912, ouro	—	—	—	125.500	125.500	—	—	130.500	130.500	—	—	—	—
externa 3% coupon 1.ª serie	103.500	104.500	104.500	107.500	110.500	112.500	—	105.500	104.500	103.500	—	—	—
3% 2.ª serie	104.500	—	103.500	104.500	—	111.500	112.500	—	104.500	104.500	103.500	—	—
3% 3.ª serie	—	103.500	104.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Portugueses dos Tabacos 4 1/2% (1891)	297.500	298.500	299.500	299.500	299.500	299.500	299.500	299.500	299.500	—	—	—	—
Acções Banco de Portugal	297.500	298.500	299.500	299.500	299.500	299.500	299.500	299.500	299.500	—	—	—	—
Commercial de Lisboa	—	—	—	—	—	235.500	—	—	236.500	—	—	—	—
Nacional Ultramarino	317.500	318.500	319.500	—	320.500	320.500	320.500	319.500	321.500	322.500	—	—	—
Lisboa & Açores	195.500	196.500	197.500	198.500	200.500	205.500	205.500	208.500	209.500	221.500	—	—	—
Companhia Cam. F. Port	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Tabacos, coupon	176.500	177.500	179.500	179.500	179.500	179.500	179.500	—	—	—	—	—	—
Companhia dos Phosphoros, coupon	—	70.500	70.500	71.500	71.500	71.500	71.500	71.500	71.500	71.500	—	—	—
Companhia Através d'Africa	—	92.500	—	92.500	92.500	92.500	92.500	93.500	93.500	93.500	—	—	—
Companhia C. F. de Benguela tit. 1 tit. 5	108.500	108.500	110.500	—	112.500	—	—	116.500	115.500	114.500	—	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3% 1.ª gran	—	—	—	70.500	—	71.500	—	—	—	70.500	—	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3% 2.ª gran	—	—	—	—	—	—	—	30.500	—	—	29.500	—	—
Companhia da Beira Alta 3% 1.ª gran	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3% 2.ª gran	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª serie	—	72.500	72.500	—	72.500	—	—	72.500	—	72.500	—	—	—
Companhia Nacional coupon 2.ª serie	—	67.500	72.500	67.500	—	78.500	78.500	—	79.500	—	—	—	—
Companhia das Aguas de Lisboa prediaes 6%	—	72.500	—	78.500	—	—	92.500	—	—	79.500	—	—	—
5% 4%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris: 3% portuguez 1.ª serie	—	—	66	—	—	—	—	67	67	—	—	—	—
3% 2.ª	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Companhia Cam. F. Port	235	230	235	238	235	235	235	235	235	—	—	—	—
Obrig. Comp. Cam. F. Port. 3% 1.ª gran	—	235	230	235	238	235	235	235	235	—	—	—	—
Comp. Cam. F. Port. 4% 1.ª gran	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Comp. Cam. F. Port. 3% 2.ª gran	—	95.50	95	—	91	—	—	92	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta	48.50	47.50	47.50	47.50	47.50	42.50	—	43.50	43.50	—	—	—	—
<b>Londres:</b> 3% portuguez	48.50	47.50	47.50	47.50	47.50	42.50	—	43.50	43.50	—	—	—	—

#### Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	1919 Kil.	PRODUCTOS TOTAES		1919	1918	Diferença em 1919
Totais	1918 kil.						

<tbl

## Material de caminhos de ferro

### A Sociedade Francó-Belga

A Sociedade Franco-Belga de material de Caminhos de Ferro é uma empreza solida e de bom nome, que data de 1881. Sofreu durante annos o desequilibrio nos seus benefícios por causa das circumstancias economicas. Dez annos antes da guerra, a situação d'inventario era magnifica, distribuindo-se regularmente um dividendo de 50 francos. Durante a guerra a fabrica foi invadida.

Os accionistas só em julho ultimo puderam tomar conhecimento das contas do exercicio de 1913-14, por isso que as officinas da sociedade estavam installadas no começo da guerra em territorio ocupado, e o proprio Conselho d'Administração havia, em parte, ficado na Belgica.

As contas que foram apresentadas na assembleia de 23 de julho demonstravam apenas um interesse retrospetivo. Saldaram se por um lucro de 2 milhões 397.857 francos.

O Conselho aproveitou a reunião da assembleia para expôr d'uma maneira completa os acontecimentos que se deram depois de 1914, e que se resumem ao seguinte:

As classes antigas, não tendo podido ser mobilisadas na Belgica, fizeram com que a fabrica de La Croyère funcionasse até dezembro de 1915, data em que ella foi posta sob sequestro, apóz a recusa de trabalhar para os allemães. Então, todo o pessoal, com pequenas excepções, abandonou a fabrica. Graças á necessidade que os allemães tinham d'estes *ateliers*, não houve a sua completa destruição, antes os pouparam muito. Contudo os armazens foram assaltados, destruídos todos os utensilios e muito material roubado, mas a assignatura do armistício, que apareceu subitamente, pôz termo a mais barbaridades.

Não aconteceu o mesmo com os *ateliers* de Raismes. Estes conservaram-se em actividade relativa até ao dia em que Valenciennes foi invadida. Desde o principio de abril de 1915 que a fabrica tinha sido ocupada militarmente, e assim ficou até ao armistício.

Tudo o que os allemães não aproveitavam era roubado. Emfim, em 12 de outubro de 1918, os allemães fizeram fogo sobre a fabrica, destruindo a estação central d'electricidade e uma parte dos escriptorios.

Logo apóz o armistício, a Sociedade entregou-se á obra da reconstrução. Em fevereiro conseguiu a reparação do material circulante para a Companhia do Norte.

A seguir, entraram a ser reconstruidos activamente varios *ateliers*. As officinas de Raismes tem ao seu serviço perto de 700 operarios e espera ter alli antes do fim de 1920 o seu antigo pessoal, composto de 2.400 homens.

A fabrica de La Croyère está igualmente posta em movimento e ocupa já mais de 700 operarios, sobre os 1.200 que empregava antes da guerra. E a verdade é que actualmente poderia produzir como outr'ora, se lhe não escasseassem as indispensaveis matérias primas.

Felizmente para ella, a Sociedade tinha a maior parte dos seus fundos disponíveis em Paris, no momento da declaração da guerra. Enviou para Raismes, durante os primeiros dias da guerra, uma centena de mil francos, e gastou cerca de 800.000 francos para sustentar o seu pessoal.

O grupo francês do Conselho de Administração subscreveu largamente nos empréstimos nacionais e contribuiu para a fundação d'uma sociedade destinada a um fim de utilidade nacional: «O Material Circulante».

A medida de precaução tomada pela assembleia, decidindo transportar os lucros de 1913-14, impunha-se em virtude da incerteza em que se encontra a Sociedade em quanto ás indemnisações que ella reclamaria do governo, as matérias primas e as ferramentas roubadas não tendo

ainda sido collocadas nos seus logares, e os *ateliers* de Raismes cujas reparações não estão ainda concluidas.

O balanço de 30 de junho de 1914 accusava 7.904.231 francos de immobilisações, 2 milhões 3.971 francos de mercadorias armazenadas, 5.019.244 fr. de trabalhos em mão, 1.590.879 fr. de fundos e valores e 6.992.384 fr. de devedores diversos. No passivo estavam inscriptos 3.450.000 fr. de reservas, 4.553.852 fr. de credores varios e 3.109.000 fr. de provisões diversas.

Para fazer face ás despesas que necessita a reparação dos diferentes *ateliers*, a Sociedade conseguiu, em setembro ultimo, auctorização para emitir 40.000 obrigações em Bonus.

## A nacionalização dos caminhos de ferro em França

Informa o jornal *Le Messager de Paris* que o sr. Albert Thomas, no manifesto eleitoral do partido socialista francês, reclama a nacionalização dos caminhos de ferro. E continua o mesmo jornal: «Ha immensas maneiras de idear a nacionalização. Em França, o Estado é proprietário das vias ferreas e as companhias não tem d'ellas senão o usofructo com a concessão temporaria da sua exploração. Por outro lado, não ha capitais mais franceses do que aquelles que são applicados nos caminhos de ferro, nem companhias mais francesas, pela nacionalidade e sentimentos dos seus dirigentes, do que as nossas companhias de caminhos de ferro.

Por consequencia, a que pode aspirar esse projecto de nacionalização, e d'onde provém esse cuidado patriótico mal comprehendido pela parte d'um socialista que se estimula em frente do internacionalismo?

Se Albert Thomas entende substituir a exploração do Estado pelas companhias, cremos ser iunti insitir sobre a questão do Estado industrial. Os numeros são bastante eloquentes por si proprios. Basta a comparação da gerencia, durante a guerra, das duas rédes: a de Orleans e a do Oeste rasgadas. A primeira accusa um deficit de 194 milhões, a segunda um deficit de 738 milhões. Em 1918 o coeficiente de exploração da primeira, isto é, a relação entre a despesa e a receita, foi de 85 %; elevava-se, em relação á segunda, a 128 %.

Isto quer dizer que, por 100 francos de receita a rede do Estado dispende 128 francos, sem que entre em conta a remuneração do capital.

O sr. Thomas, calculando todas estas objecções, diz que os socialistas querem uma gerencia industrial. Esta gerencia industrial, affirma o sr. Thomas, será realizada pela «Administração das coisas». Conviria lançar um bocejo de luz sobre esta formula ligeiramente obscura».

E o sr. Albert Thomas continua ainda: «É immoral eniquo que uma pequena oligarchia d'administradores sejam os chefes de grandes serviços publicos como os caminhos de ferro e não tenham outra política além daquella que tem por fim fazer subir as acções».

A prova tem sido muitas vezes feita, demonstrando que tales afirmações são absolutamente contrarias á realidade dos factos.

*Nos vinte ultimos annos, as acções baixaram de 31 para 51 % segundo as rédes. As obrigações subiram a uma depreciação de 27 a 32 %.*

*Ora, durante o mesmo periodo, as receitas aumentaram 120 %.*

Quaes seriam, pois, os beneficiados da gerencia das companhias? O Estado primeiro que tudo, graças aos impostos por elle creados, mas sobretudo o publico, em virtude dos melhoramentos levados a effeito pelas companhias e das diminuições de tarifas.

É assim que a economia realizada pelo publico, sob a

forma de diminuição de tarifas, foi em 1913, em relação a 1892, 230 para os viajantes e 411 milhões para as mercadorias.

Será isto o que o sr. Albert Thomaz chama «a exploração dos consumidores?»

O sr. Albert Thomaz afirma também que «os caminhos de ferro não teem podido servir a defesa nacional por se encontrarem sob a autoridade directa do Estado. Não podem funcionar hoje se não pelos sacrifícios repetidos do Estado.»

Ter-se-hia esquecido, o sr. Thomaz, da situação financeira das companhias antes da guerra!

Não saberá elle que estas mesmas companhias não viram aumentar os seus encargos, assim como no dia em que sujeitas à requisição, não serão mais senhoras da sua gerência?

## Linhos ferreas coloniaes

### Caminhos de Ferro Beira-Zambeze

Realizaram-se recentemente, em Londres, segundo lêmos no *Lourenço Marques Guardian*, a 25.ª assembleia anual dos accionistas da companhia concessionaria d'esta importante linha ferrea colonial, proferindo o respectivo presidente, sr. N. B. Dichson, um largo discurso elucidativo, fazendo salientar que se nota um aumento importante nas receitas, aumento de approximadamente £23:000 que foi em grande parte devido ao tráfego feito por conta do Governo e proveniente das operações militares que se realizaram em virtude da Campanha da África Oriental. Da receita total de £85:865 quantia não inferior a £49:209 teve esta proveniencia. A despesa aumentou de £31.199 para £52:794 devido ao elevado preço de todos os materiais, armazens comedorias e mão de obra, bem como ao facto de ter sido elevado de 10.000 para £20.000 o fundo destinado a renovações. O preço dos «rails» e do material circulante aumentou de tal modo desde 1914 que uma locomotiva que então podia ser comprada em Inglaterra por £3.600 só pode ser adquirida agora por um preço que varia entre 8.000 e 9.000.

A linha em referência transportou 43.425 toneladas de carga em lugar de 29.072 e deste total coube à parte do Governo não menos de 30.318 toneladas, que foram transportadas com desconto de 50 % sobre as tarifas ordinárias. Quanto aos produtos particulares vê-se que houve um aumento de 520 e 389 toneladas respectivamente em tabaco e algodão. O numero de passageiros aumentou de 20.000 para 62.000. Este aumento é principalmente devido às operações militares mas, ao mesmo tempo, o movimento de indígenas que iam e vinham das propriedades assucareiras da Zambezia também contribuiu de um modo notável para este aumento.

Durante o anno concluiu-se a construção da estação terminal da Central Africa Railway Company, na margem norte do Zambeze, trabalho que foi feito em nome d'essa companhia.

Quanto à situação no anno decorrente, (o de 1919) tem havido uma considerável diminuição de receitas devido à conclusão das operações militares, e, a expectativa para o resto do anno não era prometedora. O comércio de importação tem estado praticamente estacionário durante alguns meses, devido a ter o governo aberto mão na colónia de cerca de 250.000 libras de produtos de que não necessitava e a estarem as firmas comerciais receosas de importar grandes quantidades de produtos, dados os preços elevadíssimos do mercado na metrópole, no momento actual.

Muitos agricultores teem adquirido propriedades na região e muitos outros procuram terreno em que se estabeleçam, e não ha a mais ligeira dúvida de que dentro de poucos annos se ha de dar um grande aumento de

produção em algodão, tabaco, sisal e outros produtos. As plantações de sisal estão-se fazendo agora em larga escala e isto principalmente nos terrenos que ladeiam o caminho de ferro entre Port-Herald e Sankuluni. No decorrer dos próximos dois ou três annos este produto trará um aumento importante ao tráfego do caminho de ferro.

Com respeito à Beira-Zambeze Railway Company, as negociações estão já muito adiantadas e esperava que dentro de muito pouco tempo se chegue uma conclusão satisfatória. Uma vez concluído este ramal, ligando assim por linha ferrea o Nyasaland ao mar, tinha a certeza que a prosperidade futura do Protectorado é absolutamente segura.

O Governo do Nyasaland está igualmente fazendo diligências para começar a construção da sua linha para o Lago Nyassa, tendo ficado assente que será começada de Luchenza, no kilometro 80.

A abertura da linha Beira-Zambeze, poderá, por acaso melhorar materialmente o desenvolvimento futuro da sua propriedade.

Presentemente o único combustível de que se dispõe é a madeira, cuja aquisição se torna de anno para anno um problema mais difícil, facto que de futuro mais se accentuará em virtude da quantidade que se torna necessária para o tratamento do tabaco; porém logo que esta linha esteja concluída, devemos ter esperança de que as minas de carvão da Zambezia se tornem de utilidade prática assegurando assim o fornecimento desse combustível.

## ARREMATAÇÕES

### Caminhos de Ferro do Estado

#### DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Ramal de Sines - 1.º Lanço de Ermidas a S. Bartholomeu da Serra

No dia 9 de Fevereiro de 1920, pelas 15 horas, na sala da Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, Rua de S. Mamede n.º 63, ao Caldas, Lisboa, se ha-de proceder à arrematação das seguintes empreitadas de execução de terraplenagens e obras d'arte, do 1.º lanço das Ermidas a S. Bartholomeu da Serra, do Ramal de Sines:

N.º 1. - Base de licitação	- 1.854.555	- Depósito provisório	71.537
» 2. - » » »	- 8.454.522	» » »	21.535
» 3. - » » »	- 8.654.517	» » »	21.636
» 4. - » » »	- 7.671.500	» » »	19.157
» 5. - » » »	- 8.943.582	» » »	22.560

Os depósitos provisórios, devem ser efectuados na Tesouraria dos mesmos Caminhos de Ferro, até às 12 horas do referido dia 9.

Os programas dos concursos e cadernos de encargos, estão patentes na Secretaria do Serviço de Estudos e Construção, com sede na Direcção dos referidos Caminhos de Ferro, na Secretaria da Construção do Ramal de Sines, com sede em Grandola e nas Ermidas, onde podem ser examinados todos os dias úteis, das 10 às 16 horas.

#### DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

No dia 28 de Janeiro próximo pelas 13 horas se ha-de proceder, perante a Direcção d'estes Caminhos de Ferro na estação do Porto, ao concurso público para o fornecimento de 60.000 travessas de pinho, sem preparação, para via larga.

As propostas poderão ser para a totalidade do fornecimento ou para lotes de 10.000 travessas.

O depósito provisório, para ser admittido como licitante, poderá ser feito em qualquer das Tesourarias das Direcções dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste ou do Minho e Douro, até às 15 horas da véspera do dia em que o concurso tiver lugar, e será de 300.000 para lotes de 10.000 travessas.

O depósito definitivo, que também poderá ser feito em qualquer das Tesourarias, será de 5 % da importância da adjudicação.

As propostas serão apresentadas durante o tempo em que a praça estiver aberta, podendo ser enviadas, em carta fechada, ou à Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, até às 11 horas do dia fixado para o concurso, ou ainda à do Sul e Sueste até às 11 horas da véspera do referido dia, perdendo os propONENTES, nos dois últimos casos, o direito de tomar parte na licitação verbal, se a houver, e de fazer qualquer reclamação sobre os actos do concurso.

## Chemins de Fer du Midi

## LES STATIONS THERMALES PYRENEENSES

*Amelie les bains*—Rhumatismes—Voies respiratoires, etc.  
*Argeles-Grzoste*—Peau—Voies respiratoires—Scrofule-tuberculose infantiles.  
*Ax-les-Thermes*—Rhumatismes—Peau—Voies respiratoires—Lymphatisme.  
*Bagnères-de-Bigorre*—Neuro-Arthritismo—Voies respiratoires.  
*Bareges*—Blessures—Rhumatisme—Lymphatisme, etc.  
*Biarritz-Salins*—Lymphatisme—Scrofule—Maladies des femmes.  
*Capverne*—Maladie de la Vessie et du Rein, etc.  
*Cauterets*—Voies respiratoires—Rhumatismo.  
*Dax*—Rhumatisme—Goutte—Lymphatisme et Scrofule, etc.

*Eux Bonnes*—Voies respiratoires—Prétuberculose pulmonaire.  
*Eaux Chaudes*—Maladies des femmes—Rhumatisme.  
*Lamalou les bains*—Atexie—Paralysie—Epnissement nerveux.  
*Le Boulou*—Maladies de l'Intestin, du Foie et de l'Estomac.  
*Luchon*—Voies respiratoires—Rhumatisme—Peau.  
*St Sauver*—Maladies des femmes—Maladies nerveuses.  
*Salies de Bearn*—Maladies des femmes—Lymphatisme et Scrofule infantiles.  
*Vernet les Bains*—Rhumatisme—Voies respiratoires—Convalescences, etc., etc.

## Freios para caminhos de ferro a vapor e electricos

Amortecedores de choques para os ganchos de engate dos caminhos de ferro  
Signaes electro-pneumaticos

## WESTINGHOUSE

ÉTABLISSEMENTS DE FREINVILLE  
SÉVRAN (S. & O.) FRANÇA

## HORÁRIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 16 DE JANEIRO DE 1920

COMPANHIA PORTUGUEZA		PART	CHRG	PART	CHRG	SUL E SUESTE			MINHO E DOURO			PART	CHRG	PART	CHRG		
Coimbra		Figueira		Coimbra					Porto	Braga		Porto					
7 15		8 57		6 30		7 12			7 27	9 18	4 5	6 53					
10 20		13 30		10 20		12 4			8 25	10 59	5 54	8 13					
16 35		18 18		14 55		18			10 32	13 15	8 11	10 19					
0 6		4 5		23 20		0 48			17 9	19 10	11 32	11 10					
				1 58		4 5			19 25	22 37	17 12	19 45					
									*	0 22	2 29	22 38	0 35				
Coimbra		Louzã		Coimbra					11 30	12 10	12 20						
11 25		13 45		8 35		10			13 40	13 20	14						
12 15		19 20		11 58		17			14 35	15 5	13 45						
Lisboa-R		Figueira		Lisboa-R					17	17 40	16 35	17 35					
8 3		10 51		16 50		0 25			18 40	19 25	18 10	18 50					
Lisboa-R		Alfarelos		Lisboa-R					20	20 40	20 10	20 55					
8 5		16 51		16 50		0 25			1 23 30	0 15	22 10	22 55					
C. Sodré		Cascaes		C. Sodré					h 1	1 45							
6 10		7 59		5 55		7 2			Lisboa	Setubal	Lisboa						
9		10 2		7 37		8 44			8	9 46	8 10	10 5					
10 30		11 31		8 34		8 27			11 30	13 20	10 30	12 20					
13		11 6		a 9 31		10 15			17	18 51	17	18 58					
f 14 15		15 24		b 10 30		11 27			20	21 45	20 55	22 35					
16		17 4		b 12 15		13 45			Lisboa								
c 17 30		18 38		15 45		16 50			Setubal								
a 18 20		19 1		b 17 50		18 50			Lisboa								
18 35		19 39		b 19 45		20 45			8	9 46	8 10	10 5					
19 30		20 35		22 30		23 31			11 30	13 20	10 30	12 20					
b 22 30		23 31		0 15		1 16			17	18 51	17	18 58					
0 40		1 38							20	21 45	20 55	22 35					
Lisboa-R		V. Franca		Lisboa-R					Lisboa	Molte	Lisboa						
7		8 13		6 27		7 49			14 35	15 43	16 20	17 35					
8 50		10 17		8		9 20			Lisboa	Aldegallega	Lisboa						
11 30		13 44		8 10		9 42			8	9 46	8 10	10 5					
17 30		18 50		11 20		12 45			11 30	13 20	10 30	12 20					
b 18 20		19 28		15 10		16 34			17	18 51	17	18 58					
20 15		21 31		19 23		20 40			20	21 45	20 55	22 35					
0 25		1 39							Lisboa								
Lisboa-R		Sacavem		Lisboa-R					Setubal								
b 22				22 40					8	9 46	8 10	10 5					
Mais os de Villa Franca									11 30	13 20	10 30	12 20					
Lisboa-P		E. Prata		Lisboa-P					17	18 51	17	18 58					
c 7 65		8 3		c 7 20		7 30			20	21 45	20 55	22 35					
c 17 25		17 30		c 9 15		9 25			Lisboa								
				c 17 30		18 5			Aldegallega								
Lisboa-R		Setil		Lisboa-R					8	9 46	8 10	10 5					
7		8 53							11 30	13 20	10 30	12 20					
Lisboa-R		Santarem		Lisboa-R					17	18 51	17	18 58					
20 5		22 40							20	21 45	20 55	22 35					
Lisboa-R		Entrone		Lisboa-R					Lisboa	Beja	Lisboa						
18 20		21 50		5 30		10 23			8	14 28	9 30	13 45					
Lisboa-R		Porto		Lisboa-R					20	0 32	2 35	8 5					
a 8 40		n 16 2		6 40		17 45			Lisboa	Evora	Lisboa						
10		22 21		a 15 49		o 23 20			20	2 32	2 35	8 5					
a 21 15		7 59		20		6 45			Lisboa	Montemor	Lisboa						
Alfarelos		V.N.Gaya		Alfarelos					8	13	10 50	13 45					
6 45		14 36		10 50		16 42			20	23 45	22	8 5					
Figueira		Amieira		Figueira					Lisboa	Vila Viçosa	Lisboa						
16 34		16 56		15 45		16 6			8	17 30	8 15	13 45					
Alfarelos		Figueira		Alfarelos					16 30	0 30	15 45						
16 30		17 41		11 45		12 25			Lisboa	Móra	Lisboa						
19 20		19 58		18 18		18 53			8								