

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

3.º DO 33.º ANNO

Contendo uma PARTE OFICIAL dos Ministerios do Commercio e Comunicações, e das Colônias, e dos Caminhos de Ferro de Estado  
(Resolução do Conselho de Administração de 15 de janeiro de 1920)

NUMERO 771

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

Proprietário-diretor L. de Mendonça e Costa

Secretario da Redacção: Alberto Bessa — Do Instituto de Coimbra

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

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

COMPOSIÇÃO

Impres. da Gazeta dos Caminhos de Ferro  
IMPRESSÃO  
Imprensa Lucas R. Diário de Notícias, 63

LISBOA, 1 de Fevereiro de 1920

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO  
11, Rua da Horta Seca, 13-1.  
Telephone: Central-27

## SUMMARIO

As quedas do Douro, por J. Fernando de Sousa.	33
As restrições do comércio externo por Quirino de Jesus.	36
Dois anos em França com o batalhão de Caminhos de Ferro, V. por M. Ferreira Mendes.	38
A nossa Redacção.	41
Nos nossos assignantes.	40
Viagens e transportes.	41
Notas de Viagem XI.	42
Parte Financeira:	
Boletim commercial e financeiro.	43
Cotações nas bolsas portuguesas e estrangeiras.	45
Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis.	45
Progressos nos sistemas de signalização.	46
Linhas estrangeiras.	46
O tunel sob a Mancha.	47
Arrematações.	48
Horário dos comboios.	48

## As quedas do Douro

Estão n'este momento voltadas as atenções para o aproveitamento da energia que se pode obter das quedas de agua nos nossos rios e especialmente no troço fronteiriço do Douro, tendo-se ocupado largamente a imprensa d'esse grave problema. Poucos ha com effeito que tanto interesseem a salvação do paiz pela reconstituição económica de que carece.

Estamos com os cambios e as finanças avariadas, em regimen de pavoroso *deficit*, tanto do Thesouro como da producção nacional, minados pela febre das estereis agitações políticas e anemiados pela diminuição da productividade do trabalho, faltos de pão e de combustível. Ou procuramos, com energia e perseverança, aproveitar os recursos naturaes e aumentar a producção, ou vamos para o fundo.

Para qualquer lado que nos voltemos é formidável a tarefa que se nos impõe e para cuja realização nos não sobram recursos.

Assim por exemplo, no capitulo de transportes, essencialissimo e que especialmente interessa á *Gazeta*, temos a rede de estradas incompleta e em pessimo estado de conservação. O mesmo podemos dizer dos caminhos de ferro, com a agravante da quasi impossibilidade de adquirir promptamente locomotivas, carruagens, vagões, materiaes para reparação, mesmo aos preços fabulosos que o estado actual dos mercados, a deficiencia da producção mundial e o esmagador encargo dos cambios determinam. Juntem-se a isso as exigencias do pessoal, determinadas em boa parte pelo

encarecimento da vida, a indisciplina latente, a depressão do brio e probidade profissional e avaliar-se-hão as difficuldades que offerece a reorganisação dos nossos caminhos de ferro e mais ainda a construcção necessaria, mas impossivel ao presente, de novas linhas.

E todavia é preciso providenciar com rapidez e energia, não especulando nas bolsas nem fundando novos bancos e companhias de seguros, mas realisando obras uteis.

O problema dos transportes marítimos, pelo bom aproveitamento dos navios que tomámos aos alemaes, pode ter solução prompta e relativamente satisfatoria, se houver o tino de arredar especulações e proceder conforme exige o interesse nacional. E' um caso relativamente simples e facil de resolver.

Outro problema, que é um crime não atacar a valer e já, é o do aumento da producção agricola pela irrigação, que decuplica o valor dos terrenos.

Para poder regar muitas dezenas de milhares de hectares de terreno, basta construir albufeiras, que armazenem as aguas das chuvas, e canaes de derivação, obras que demandam quasi só materiaes e mão d'obra que não é preciso ir buscar fóra do paiz.

Estão projectadas, ou em estudo, tres albufeiras no Maranhão, na ribeira de Tera e na de Sôr, que podem armazenar 200 milhões de metros cubicos, suficientes para regar 40.000 hectares de bons terrenos de alluvião. Com a boa organisação associativa de syndicatos de rega e a colonisação com elles conjugada, podem-se desenvolver as culturas regadas e entre elles a da beterraba saccarina, da qual obteremos assucar em abundancia para desenvolver as industrias do chocolate e das conservas de fructas, optimas colheitas de trigo em alternancia com aquella e polpa para a alimentação do gado. E o milho e o feijão e as forragens, com a consequente producção do leite, carne e estrume? E tudo isto se pode obter em poucos annos, com o dispendio de algumas dezenas de milhares de contos em papel; que para ahi estão a pesar na circulação fiduciaria. O que se poderia conseguir com um bocado de juizo e methodo no trabalho!

E não são só as albufeiras da bacia do Sorraia que podem ser feitas. Ha outros pontos onde a irrigação se impõe. No valle de Sacavem, por exemplo, ás portas de Lisboa, com optimo mercado para todos os productos, podem-se regar 2.000 hectares de excellente terreno mediante obras relativamente baratas. Nem o estudo proposto foi ordenado por motivos que é vergonha referir!

O sr. dr. Fernandes de Oliveira, a quem se deve a organisação do Ministerio da Agricultura, creado por Sidonio Paes, occupou-se com disvelo do problema da irrigação e se não fosse tão curta a sua passagem pelo poder, ter-lhe ia dado conveniente solução. E' um crime continuar votando-o ao abandono.

O outro problema, que mais directamente interessa os caminhos de ferro, é o da produção de energia electrica barata, pelo aproveitamento das quedas de agua de que o paiz dispõe e da qual se podem obter algumas centenas de milhares de cavallos.

A electrificação de muitas das nossas linhas tornar-se-ha possível em concomitancia com a transformação industrial determinada pelo emprego de motores electricos em larga escala.

No Cavado, no Rabagão, no Lima, no Tamega, no Paiva, no Douro, no Côa, no Vouga, no Mondego, no Alva, no Tejo, no Zezere, no Guadiana, ha possibilidade de captação d'energia, nalguns pontos já em realisação.

E' sobre tudo o troço internacional do Douro, desde Paradella até á Barca de Alva, o que nos pode dar quasi tanta energia como todos os outros rios juntos.

Importa por isso acompanhar a imprensa diaria no exame do assumpto, que se encontra na tela da discussão.

A mais importante parcela é a que do troço internacional do Douro pode provir, graças ao enorme desnivel desde Paradella, onde começa, até á Barca de Alva, onde se interna em territorio portuguez.

Segundo o direito internacional as obras ali realizaveis dependem de acordo dos dois paizes ribeirinhos, nos termos que estipularem convenções especiaes, para que ambos usufruam uma riquesa natural, que a ambos pertence.

Desde 1866 que os interesses e direitos de Portugal estão acautelados e reconhecidos. Com effeito o art. 6.<sup>o</sup> do annexo 1, de 4 de novembro de 1866, ao tratado de limites entre Portugal-Hespanha, de 29 de setembro de 1864, estabelece que *nenhuma concessão pode fazer a Hespanha nos rios que servem de fronteira internacional sem previa comunicação do pedido ao Governo portuguez e sem que este dê o seu expresso assentimento.*

Eis o diploma fundamental, á luz do qual o assumpto deve ser apreciado.

Nenhum dos dois paizes pode fazer concessões sem acordo previo do outro; os que não satisfizerem a este requisito essencial são pois juridicamente nulos e iusubsistentes. E' como se não existissem.

E' de notar que se não previa ao tempo a enorme importancia que poderia atingir de futuro o aproveitamento das aguas dos rios em quedas criadas para captação de energia.

Os progressos da electrotechnia rasgaram novos horizontes a este genero de trabalhos hydraulicos. Era preciso pois regular o uso da energia captavel nos troços internacionaes dos rios peninsulares, a distribuição d'ella pelos dois paizes e as normas a que as concessões deviam ser subordinadas.

Após varias negociações celebrou-se o accordo diplomatico de 1912, que é, com o Annexo de 1866 ao tratado de 1864, o documento basico do assumpto.

Esse accordo foi publicado oficialmente sob a forma de notas trocadas entre o representante da Republica em Madrid e o Ministro d'Estado da Monarchia hespanhola (que é o dos negocios estrangeiros).

A nota do sr. José Relvas, de 9 de agosto de 1912, declara que as conclusões firmadas em 10 de agosto de 1910 pelos delegados dos Governos José Cecilio da Costa e D. Emilio Orduño, encarregados de formularem as regras de aproveitamento industrial das aguas dos rios limitrophes *e que devem ser consideradas como additamento regulamentar do tratado de 1864 e do seu annexo 1<sup>o</sup>* são as seguintes:

1.<sup>o</sup> — As duas nações terão nos lanços fronteiriços os

mesmos direitos e, por consequencia, poderão dispôr respectivamente d' metade do caudal da agua nas diversas epochas do anno.

Metade do caudal do Douro, a partir do ponto em que se torna fronteiriço, pertence-nos, pois, seja qual for. Grande ou pequeno, avolumado pelas chuvias de inverno ou diminuido pela estiagem, modificado ou augmentado por obras de regularização em Hespanha, o volume de aguas que no seu leito corre no troço internacional é igualmente compartilhado pelos dois paizes.

Pode a Hespanha arborisar as cumeadas, tazer albufeiras de regularização, efectuar obras hydraulicas no interesse da sua economia interna e augmentar assim o caudal na estiagem. Metade d'elle, desde a entrada até á saída do troço fronteiriço, pertence a Portugal para os possiveis aproveitamentos.

E' essa a significação iniludivel da conclusão 1.<sup>a</sup>. E para contrastar quaequer artificios que possam prejudicar os nossos direitos estipula o seguimento da referida conclusão:

Nas condições de aproveitamento de uma queda de agua a posição relativa dos seus elementos acha-se comprehendida nos casos seguintes :

- a) a toma de agua e a sua devolução no rio fazem-se no mesmo lanço fronteiriço;
- b) toma de agua em Hespanha e a sua devolução no lanço fronteiriço;
- c) toma de agua em Hespanha e devolução em Portugal;
- d) toma de agua no lanço fronteiriço e devolução em Portugal.

Todas as hypotheses estão acauteladas para que se não tente defraudar Portugal, mediante obras realizadas no territorio hespanhol, de metade do caudal que lhe pertence.

Continuemos transcrevendo o accordo:

2.<sup>a</sup> — A entidade que pretende um aproveitamento de uma queda de agua apresentará a ambas as Nações, com o pedido de concessão, o projecto technico.

3.<sup>a</sup> — Antes de ser outorgada a concessão, uma comissão internacional, composta de dois engenheiros, fixará as condições em que se devem fazer as obras.

4.<sup>a</sup> — Os direitos dos particulares ficarão ao abrigo da legislação vigente em cada Paiz.

5.<sup>a</sup> — A inspecção e vigilancia das obras em construção e em exploração ficarão a cargo das duas Nações.

6.<sup>a</sup> — A concessão feita por uma das duas Nações não obriga a outra a fazel-a também.

A nota acrescenta que "fica entendido que as Altas Partes Contractantes formularão, de mutuo acordo, as regras complementares que forem necessarias para execução d'estas disposições".

A nota hespanhola, de 2 de setembro de 1912, firmada pelo sr. Garcia Prieto, Ministro d'Estado, é, *mutatis mutandis*, identica ao texto do sr. Relvas.

Foram publicadas nos Diarios oficiaes. São pois o complemento do annexo de 1866 e do tratado de 1864.

A Convenção determina que antes de ser outorgada uma concessão pedida nos termos do art. 2.<sup>o</sup>, sejam fixadas, por uma comissão internacional composta de dois engenheiros, as condições em que se devem fazer as obras.

A intervenção de uma comissão d'essa natureza é pois um facto particular e connexo d' um pedido de concessão.

Depois de seis artigos e sem numeração especial encontra-se a declaração, que nada tem aliás com o

art.<sup>o</sup> 6.<sup>o</sup>, de que fica entendido que os dois governos formularão de commum acordo as regras complementares necessarias para a execução das convenções. Nada se estipula sobre a forma de negociar esse acordo, ao qual se não refere evidentemente o art.<sup>o</sup> 3.<sup>o</sup>.

Poderiam pois entabolar-se negociações por intermedio das Legações, ou encarregal-as a delegados especiaes, ouvindo sobre os seus trabalhos as estações consultivas competentes, como se fez em 1910 e é lógico, antes de se chegar á nova convenção diplomática estabelecendo a regulamentação complementar.

E assim é necessário, vista a complexidade e a importancia do problema tecnico e juridico.

A sua importancia deriva da principal e quasi exclusiva utilisação do Douro internacional na producção d'energia e da elevada potencia industrial, que esta representa.

Essa energia é producto de dois factores: o caudal do rio na estiagem, minimo que é a base do valor industrial sem dependencia d'estações thermicas subsidiarias e a queda utilisavel, n'uma só installação ou n'uma série que realisse utilisações parciaes escalonadas no lanço internacional.

Ora, segundo se affirma, pode ser elevado a 100 metros cubicos por segundo o caudal minimo do Douro, pertencendo-nos, pois, 50, segundo a convenção de 1912. Esse volume de agua tem deante de si, no lanço internacional até à barca de Alva, cerca de 400<sup>m</sup> de desnivel, o que representa, pois, mais de 500:000 cavallos d'energia potencial bruta, ou metade para cada paiz, isto é, 250:000 cavallos, ou 184:000 kilowatts, reduzidos pelas perdas, calculadas em 40%, a 110:000.

Que enorme valor não representa essa potencia utilisavel e transportavel a installações industriaes, que a aproveitem na tracção electrica, na illuminação, na electro-chimica, na electro-metalurgia, em motores de machinas-ferramentas?

Temos direito a metade do caudal do Douro no lanço internacional. Designemos esse caudal por Q.

Como o seu valor economico é porém representado pela energia potencial, ou possibilidade de trabalho, graças ao desnivel de 400<sup>m</sup> entre os extremos do lanço fronteiriço, designando esse desnivel por H e a energia disponivel por E, será

$$E = Q \times H$$

Esta formula torna mais frisante o caso.

Como nos pertence metade do caudal, o mesmo é dizer que temos direito a metade da energia sendo o nosso quinhão.

$$\frac{1}{2} E = \frac{1}{2} Q \times H = \frac{1}{2} Q \times \frac{1}{2} H$$

Quer isto dizer que tanto podemos effectuar a partilha pela divisão da agua, como pelo fraccionamento da queda.

Reparte-se a agua à entrada do lanço e cada paiz utiliza-a na sua margem, levando-a por um canal de derivação até ao ponto onde se crie a queda e ahi por tubagem ás turbinas da officina geratriz da corrente electrica?

Divide-se o lanço em troços por açudes e em cada um faz-se a divisão do caudal de modo que para cada paiz a officina geratriz unica seja substituida por tantas quantos os açudes?

Toma cada paiz conta da totalidade do caudal em determinados açudes e o outro nos restantes para evitar divisão de aguas, fazendo-se essa distribuição de modo que o total dos dois quinhões d'energia seja equivalente, isto é:

$$Q_h + Q_{h_1} + \dots = Q_{h_2} + Q_{h_3} + \dots ?$$

Finalmente, toma um dos paizes conta de todo o caudal, installa as officinas de transformação de energia e entrega ao outro o quinhão que lhe pertence sob a forma de corrente electrica?

Admitte-se que provisoriamente e enquanto cada paiz não attinge a phase do aproveitamento industrial de toda a energia que lhe pertence, d'ella ceda parte ao outro, mediante renda convencional?

Importa não esquecer que se não trata apenas do Douro, embora seja esse o rio fronteiriço em que o caso attinge capital importancia.

Sem falar no Minho, temos o rio de Castro Laboreiro, o Rabaçal, a ribeira de Maçãs, o Agueda e a ribeira de Larouco, sua afluente, o Erges, o Tejo, o Sever, o Caia, o Guadiana, o Chança, em todos os quaes ha lanços fronteiriços e possibilidade de aproveitamento industrial das aguas, minusculo n'uns, relativamente importante n'outros.

A regulamentação complementar da convenção de 1912, que a todos abrange, deve, pois, ser applicável a todos os rios fronteiriços, cumprindo-lhe ainda prever os casos especiaes, em que o estabelecimento de açudes em troço internacional ou abaixo d'elle eleve o nível das aguas acima da sua cota de entrada ou de saída, a que augmentaria no primeiro caso e diminuiria no segundo a queda n'elle disponivel.

Como se vê, a questão é complexa e tem muitos aspectos economicos, jurídicos, e até politicos no sentido o mais elevado do termo, no que respeita á salvaguarda dos direitos e da autonomia de cada paiz.

Ha, no entanto, para a sua resolução principios fundamentaes e incontestaveis, que importa assentar:

1.<sup>o</sup> A independencia económica dos dois paizes deve ser iniludivelmente assegurada. Não é, pois, admissivel qualquer solução que a afecte, como seria a installação das officinas no territorio de um para entregar ao outro sob a forma de corrente electrica o seu quinhão d'energia.

No caso de conflicto, as industrias n'esse criadas ficariam assim á mercê de uma interrupção, casual ou propositada, da corrente.

A applicação d'esta á tracção electrica, especialmente nos caminhos de ferro, deixal-os-ia na dependencia do paiz fornecedor da corrente. Comprehende-se o formidavel alcance de tal situação sob o ponto de vista militar.

2.<sup>o</sup> Da condição imprescindivel d'essa independencia económica de cada paiz deriva a inconveniencia da alienação, mesmo temporaria, de uma parte da energia que lhe pertence, e somos nós os que mais podemos sofrer.

E' manifesta a enorme superioridade da actual situação económica da Hespanha, com excellente balança commercial, cheia de oiro, tendo uma industria desenvolvida. Mais facil lhe será, do que a nós, aproveitar rapidamente o seu quinhão de energia dos rios internacionaes. Poderá até arrendar-nos temporariamente parte do nosso, assim valorizado com aparente vantagem mutua.

E depois, quando chegar a nossa hora de utilizarmos em territorio portuguez essa energia que arrendamos?

Fecham as fabricas que em Hespanha se fundaram para a aproveitar? Interrompem-se as illuminações com ella installadas? Param os caminhos de ferro electrificados com a energia que cedemos?

Quem os indemnisa? Quem terá a força para rea-

lisar como facto o que se arrisca a ficar apenas direito platónico?

Não convém que seja o Estado quem faça as obras, sendo preferível recorrer a um regime rasoavel de concessões.

Como fazer essas concessões? A que principios devem ser subordinadas, além dos que já recordámos, isto é:

*Partilha da energia basada na igualdade de direitos dos dois paizes, cabendo a cada um a metade da energia total utilisavel;*

*Localisacão, em cada paiz, dos canaes de derivação e officinas hydro-electricas que o hão de servir;*

*Internacionalisação dos açudes e nacionalisação dos canaes e officinas;*

*Consumo do respectivo quinhão de energia exclusivamente no paiz que a produz sem alienação permanente nem temporaria no todo ou em parte.*

O regime de concessões que se adopte deve ser rigorosamente subordinado ás normas do Annexo de 1866 ao tratado de limites de 1864.

Convém transcrever o seu art. 6.º:

Art. 6.º — Quando um subdito de qualquer dos dois Estados considere necessário ou útil construir nos rios uma determinada obra, já para defender as suas propriedades contra inundações, já para melhorar os seus interesses ou beneficiar as suas propriedades, sem prejuizo, em nenhum caso, para o publico, nem para terceiro, deverá, antes de executar trabalho algum, solicitar e obter a licença correspondente. Para este efeito, dirigir-se-ha, por meio de requerimento, ao chefe superior da circunscripção administrativa (actualmente governador civil do distrito em Portugal, governador civil de província em Hespanha), no qual requerimento exporá a sua pretenção e as circunstancias que a justifiquem, devendo juntar um esboço da obra que intentar construir e bem assim o plano da correspondente secção do rio, comprehendendo uma e outra coisa o necessário para se poderem apreciar os resultados provaveis da obra projectada.

O governador civil, depois de consultar, por informação, o administrador do concelho (ou alcaide) a que a povoação pertencer, e de ouvir os technicos e peritos que julgar conveniente, julgará conformemente a estas informações e pareceres. Sendo que a obra se considere prejudicial, ou no presente ou no futuro, quer para os interesses dos povos marginaes, quer para o uso communum do rio, negará a licença solicitada. Dado, pelo contrario, que da obra não pareça aos consultados derivar dano publico nem particular, remeterá copia do processo ao governador civil da circunscripção administrativa fronteira. Este, colhendo, por sua vez, as informações necessarias, e procedendo como cumpre entre vizinhos que teem interesses communs, responderá, manifestando o seu parecer, ou seja prestando assentimento à construção da obra, quando efectivamente se reconheça inofensiva para todos, ou seja negando tal assentimento, com as razões que façam reputar inconveniente à mesma obra. No primeiro caso, o governador civil a quem tenha sido endereçado o requerimento deferirá e transmitirá ao interessado a licença pedida; no segundo, negará essa licença. Numa e noutra hypothese dar-se-ha com isto por terminado o processo, sem ulterior recurso.

Sobre o modo de fazer os concursos fazemos nossas as judiciosas reflexões de um engenheiro conhecedor da materia, o sr. Bettencourt Ferreira:

Salvaguardar-se-ha o interesse do Estado por diversas maneiras, conforme é usual e a lei vigente prescreve, devendo ser licitado, no concurso, um *bonus* sobre o preço da energia destinada aos serviços publicos do Estado

ou dos Municipios, ou determinando-se mesmo um quantitativo que o concessionario teria de entregar gratuitamente.

Ha igualmente que fixar a *tarifa maxima* para venda da energia ao publico, que constitue um dos meios indirectos de impedir a intromissão da especulação no emprehendimento.

E, d'uma maneira geral, a concessão ou concessões não devem ser feitas a entidade que não mostre encontrar-se na plena posse dos meios financeiros indispensaveis para a execução completa e cabal desempenho das instalações e dos encargos da respectiva exploração.

Deverá ser marcado um prazo limite para o inicio das obras, estipulando-se desde logo quais as causas de força maior admissíveis para o caso de justificação de demora.

Na regulamentação do Convenio, que abrangerá não só o Douro, mas a parte fronteiriça de muitos outros rios, podem e devem ser prescriptos tanto a elaboração previa ao plano geral de aproveitamento de cada rio e respectiva partilha de energia, como as bases do concurso internacional, quando por essa entendam os dois paizes que as concessões devem ser dadas.

O que é indispensavel, n'um e n'outro caso, é exigir garantias muito sérias de idoneidade technica e financeira para contrastar especulações bolsistas de caçadores de concessões e assegurar a realização de obras que demandam enorme esforço.

E' pois incontestavel que qualquer convenção complementar da de 1912 só tem que formular regras de carácter permanente, sem se ocupar de casos concretos e individuaes ocorridos fóra dos principios de direito e como tales insubstinentes. A cada um d'elles será posteriormente aplicada a regra generica e de carácter permanente baseada nos principios de direito.

Vae longo este artigo. No proximo numero concluirmos o estado de tão importante assumpto.

J. Fernando de Souza.

## As restricções do commercio externo

Terminada a guerra, parecia a quasi todos os espíritos, que deviam acabar absolutamente as restricções do commercio exterior e entrar-se resolutamente no regimen da liberdade. Para ahí se foi andando por toda a parte, não faltando até a suposição de que d'isso resultaria a concorrencia e d'esta a melhoria dos preços de todos os productos necessarios ao consumo.

Dois grandes factos adversos, porém, derivaram d'essa nova situação, que o armistício e a paz vieram permitir. Por um lado, cresceram enormemente as importações, não só de artigos de necessidade geral, mas tambem de objectos de luxo. Por outro, o encarecimento da vida continuou a flagellar as nações, com a inevitável consequencia de se multiplicarem as *grèves*, de se aumentarem os salarios e de se avançar, portanto, cada vez mais no caminho da desorganização económica e social.

Neste momento já se sabe que o *deficit* commercial de 1919 foi pavoroso na França, na Italia e na Inglaterra, estando mesmo calculadas as suas cifras com suficiente approximação. Qual foi elle em Portugal? Não é facil responder.

Andam ahi a computar em 300.000 contos a nossa importação e em 120.000 a nossa exportação em 1919. De modo que haveríamos tido um *deficit* commercial de 180.000 contos.

Julgamos isto mais do que improvavel. Para havermos tido um tal *deficit* haveria sido necessario que os paizes estrangeiros tivessem aberto a Portugal creditos sobre o exterior para os 300.000 contos de importação, para os encargos normaes do Thesouro e das companhias e particulares lá fóra, para a desenfreada jogatina dos marcos e para as transferencias parciaes de fortunas, que se vieram realizando livremente com o regimen de porta aberta para todas as loucuras imaginaveis. Haveria fatalmente a falta enorme de ouro que acima inculcamos. Mas tambem é positivo que não houve no estrangeiro abertura de creditos commerciales avultados, continuando-se geralmente, no regimen de prompto pagamento. Aquelles sómente poderiam ser obtidos com intervenção do Governo e de consorciós bancarios, e ella não existiu.

A nosso vêr deve ter ficado muito longe de 300.000 contos a nossa importação especial. Além d'isso, no ponto a que se chegou, para uma conveniente apreciação económica, devem-se diminuir nos seus valores, quaesquer que elles sejam, dois outros que devem ter sido bem altos. Um é o dos artigos das nossas colonias, que vieram para nosso consumo. Outro é o das mercadorias da mesma procedencia que reexportamos para o estrangeiro.

Depois de feitas estas duas operações, hoje fundamentaes, ainda restaria fazer, entre outras, duas grandes correccões. A primeira é a eliminação dos frétes da nossa marinha mercante, que pesam nos valores da importação, e que foram muito consideravis. Representam muitos milhares de contos. A segunda é o alargamento de todos os valores declarados da exportação nacional e reexportação colonial, os quaes mais do que nunca são muito superiores aos dos registos officiaes.

E' lamentavel que as estatísticas do nosso commercio, como todas as outras, andem tão atrasadas. As ultimas publicadas são de 1916, o que é verdadeiramente inadmissivel n'uma nação moderna. Já deviamos ter as de 1917 e 1918, e, de modo global, as de 1919.

Quando se disposer d'estas ultimas vêr-se-ha que o desequilibrio da nossa balança mercantil, mesmo pelo sistema adoptado para o nosso *commercio especial*, ficará muitissimo distante da cifra pavorosa de 180.000 contos. Feitas as devidas rectificações, pelo processo que indicámos, ainda estará um pouco longe de metade d'aquella importancia.

Mas o que é positivo é que devemos achar ahí um *deficit* real de muitas dezenas de milhares de contos. Ao mesmo tempo, é certo que vão crescer as necessidades irreductiveis de ouro para os encargos da maior dívida externa do Thesouro e para machinaria e matérias da nossa reconstituição económica na metropole e nas colonias.

O Thesouro precisava de perto de 100.000 contos em ouro para os seus encargos annuaes no estrangeiro, antes da guerra. Irão a mais do dobro com as anuidades do futuro emprestimo de consolidação dos adeantamentos feitos pela Inglaterra e com os augmentos sucessivos das outras despezas geraes. As machininas, utensilios e materiaes para a nossa restauração e fomento vão exigir-nos muitas centenas de milhares de contos, ouro, que devem ser distribuidos por bem poucos annos, se quizermos avançar depressa, como o exige a salvação nacional. Ao mesmo tempo será ainda inevitável irmos adquirindo no estrangeiro uma grande quantidade de artigos verdadeiramente necessarios para a nossa alimentação, vestuario e usos esenciaes da vida.

Quer isto dizer que de varias maneiras vamos precisar de muitas centenas de milhares de contos ouro,

em curto espaço de tempo, como condicão irreductivel da nossa conservação e desenvolvimento. Salta aos olhos que não chegarão para isso os valores da nossa exportação nacional e nacionalizada e reexportação colonial, e os de todas as restantes remessas externas de ouro e creditos do paiz sobre o estrangeiro. Ninguem já tem mesmo duvidas a tal respeito. Por isso de todos os lados se diz, instinctivamente, que é absolutamente indispensavel ir-se outra vez para as grandes restricções no commercio exterior. Reclama-o a opinião publica em Portugal, como na França, como na propria Inglaterra, embora não falte, cá e lá, contra isso uma certa reacção de interesses limitados, que não podem ser, de modo nenhum, sobrepostos aos geraes.

E' urgentissimo restringir a importação ao minimo possivel. Tem de ser prohibida formalmente a de artigos que não sejam de verdadeira necessidade para a nossa manutenção e desenvolvimento.

Não basta onerar com sobretaxas pesadissimas os objectos chamados de luxo e outros semelhantes, que entrem pelas alfandegas. Com isso ainda mais agravariamos a procura do ouro e a situação cambial, porque as mercadorias viriam da mesma forma. Por todo o preço as compram os que veem tendo lucros avultados com todas as circunstancias creadas pela guerra. Sobra-lhes o dinheiro para todas as prodigalidades e loucuras, porque o Estado ainda nada lhes exigiou para a obra da restauração.

Nessa parte o remedio a applicar deve ser radical: prohibição de entrada a tudo o que não fôr preciso. Complete-se o golpe com as providencias indispensaveis. Umas são as que impeçam de todas as maneiras a saída de ouro, para que os freguezes do luxo e da superfluidade se vão abastecer directamente no estrangeiro. Para esse fim será necessário levar ás ultimas consequencias as prevenções adoptadas no decreto que instituiu o Conselho fiscalizador do Commercio Geral e Cambios. Outras são as que tendem a remediar as crises parciaes e temporarias de trabalho provocadas pela cessação de algumas das entradas que de novo se iam tornando habituas.

Este ponto merece alguma atenção. Estavam-se importando, em quantidades cada vez mais consideraveis, por causa da prodigalidade e do luxo trazidos pelos ganhos da guerra, artigos que não só alimentaram o negocio altamente lucrativo de muitos comerciantes e industriaes, mas tambem davam ensejo á ocupação de empregados e empregadas, operarios e operarias, como sucede, por exemplo, nas casas e lojas de confecções. O Governo tem absolutamente o direito de impedir, até o bem publico o exigir, a entrada d'essas mercadorias, para pôr ordem na economia nacional e defender o valor da nossa moeda, sem que a situação de taes negociantes e industriaes possa causar-lhe preocupações. Mas se lhes quizerem crear dificuldades, com a gente que á sombra d'elles vive de misteres hoje muito relacionados com a importação desnecessaria, não lhe faltará maneira de remedial-os. O mal será felizmente muito mais pequeno do que já tratam de inculcar alguns dos interessados na conservação do existente. De mais a mais estes poderão sempre continuar suficientemente a vida dos seus estabelecimentos com productos do paiz.

Mas não bastará ainda restringir no mais alto grau possivel a importação estrangeira. E' preciso impedir a exportação de tudo o que nos fôr necessário ao consumo nacional. Tambem aqui está uma das maneiras de fazer vir para baixo a importação. De modo nenhum faz sentido que nas circunstancias de hoje se deixe ir para fóra aquillo que pode ser consumido cá dentro, e que se d'aqui sahir fatalmente deve ser substituido por algum producto comprado no estrangeiro.

Não faltarão contra isso objecções dos interessados em vender a estranhos o que temos. Lembrarão que todos estamos a proclamar que o remedio principal dos nossos males é o aumento notável da exportação para termos todo o ouro exigido pelos pagamentos do Thesouro e do paiz no estrangeiro. Simplesmente é verdade também que se exportarmos aquillo de que precisamos para nós mesmos, fatalmente havemos de importar aquillo que no caso contrario não importariamos. Deve-se com effeito, desenvolver o mais possível a exportação, mas não á custa do consumo, senão pelo aumento esforçado da nossa producção na metropole e nas colonias. Applique-se a esta obra o dinheiro que anda hoje nas muitas e variadas desordens da nossa economia nacional e ver-se-ha uma exportação muito superior á que temos, sem deixarmos sahir nada do que nos é indispensavel para a nossa propria vida.

O problema é, porém, tão complexo que logo de tudo isso resulta um novo perigo de carácter grave. E' o de aumentarem abusivamente os acambaramentos e os preços. Quanto aos primeiros continue-se a perseguil-os com todo o rigor, sem haver excepções nenhuma a favor dos maiores e peores, como sempre de facto houve, por terem maneira de illudir o crime com a propria necessidade do consumo. Quanto aos segundos, temos de cahir fatalmente mais adeante no regimen parcial das taxações, mas acompanhado de uma severidade que nunca existiu. Isto será inevitável sob pena de irem os preços, os salarios, as misérias e os desesperos, para graus tão altos que o vulcão por fim ha de rebentar por algum lado da montanha, seja elle qual fôr.

A nossa catastrophe não foi durante a guerra, nem mesmo no periodo do armisticio, tão cheio de illusões e de simplicidades. Começou com a paz e vae desenvolver-se ainda mais com ella. A maior parte do paiz ignora que está no meio de uma tragedia nacional, mas nem por isso esta deixa de ser uma realidade. A formidavel queda dos cambios foi o primeiro grande terramoto economico, embora tambem quasi todos desconheçam o significado inteiro d'esses abalos e desmoronamentos. Não faltarão outras sacudidelas e derrocadas, porque o *deficit* acumulado de mais de 700.000 contos, e o annual de mais de 100.000 que tenderia a haver, não sómente no Thesouro, mas na propria economia portugueza, operando em conjugação com todos os outros factores de ruina, multiplicaram por todos os lados as cavernas de pilares instáveis que hão de abater.

Estamos diante do extraordinario, do grave e do perigoso, levados ás suas maiores expressões, embora já todos se vão habituando a isto, por condicção de natureza humana. Como poderão, pois, ser communs os processos de acção governativa contra os males verdadeiramente espantosos que nos flagellam? Como se não ha de ir outra vez e com maior intensidade ás restrições de importação, e exportação e de preços e ás severidades contra os que se não submettam ás leis de salvação ou tentem illudil-as, pondo em risco a nossa propria existencia nacional?

As necessidades legitimas de ouro para todas as exigencias da nossa conservação e robustecimento serão enormes como acima se viu. Inevitavelmente havemos de recorrer aos creditos e emprestimos exteriores, logo que as circunstancias o permittam. Vamos precisar de auxílios financeiros extraordinarios de outros paizes, para sahirmos do abyssmo em que estamos e assegurarmos o nosso proprio destino. Mas sem dúvida nos será immensamente difficult obtel-os, tão

grave é a situação de todas as potencias da Europa e tão pequena confiança merece esta, hoje, á America. Para lá chegarmos podia ser um dos caminhos continuar-se ahi a importar desregradamente o superfluo?

Os estrangeiros vender-nos-lião tudo o que a nossa loucura pretender para adorno e regalo da nossa desgraça nacional, uma vez que paguemos todas as contas á vista. Mas se lhes pedirmos dinheiro, que directa ou indirectamente haja de servir tambem para satisfação de todos os nossos instinctos de prodigalidade, elles nem nos venderão a mercadoria, porque a não podemos pagar, nem nos farão o emprestimo, porque não inspiramos confiança. Achárem que antes de mais nada devemos ter juizo.

*Quirino de Jesus.*

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

*Depoimento d'um official expedicionario*

V

### A offensiva de março

Depois de dez mezes de França tinha alcançado a minha licença para vir a Portugal. Oficiaes vindos antecedentemente punham-nos ao facto do estado de espirito da generalidade da populaçao portugueza acerca dos expedicionarios á frente occidental. Em Portugal, diziam, eram recebidos friamente, eram mesmo mal recebidos os permissionarios do C. E. P. Se mostravam boa aparence vá de dizer que lá se passava bem, que valia a pena lá estar, que certamente os nossos *avultados* soldos influiam n'isso. Emfim, um acervo de asneiras que ameaçava não ter fim.

Publicou-se ha tempo um livro d'um authentico combatente das Flandres, escriptor consagrado, que mostra estes factos com a ironia scintilante que lhe é peculiar, mas deixando ver, para quem como elle a sentiu, uma intensa magua por tanta porcaria que Portugal contém e que se infiltrou um pouco dentro de cada habitante.

Nós que partimos para a grande arena de combate, soldados das Flandres, soldados da Belgica, de Arras, ou do Somme, nós principalmente, os não empereiros da guerra, a quem nunca disseram porque íamos, e que na nossa maior parte não o perguntámos tambem, demasiado orgulhosos da nossa farda de militares para o fazermos, mereciamos com certeza mais, muito mais. Eu vi chegar ás suas guarnições de tempo de paz, regimentos franceses; tive as lagrimas nos olhos de commoção e de inveja! E ainda tenho bem presente na mente o meu desembarque em Lisboa!

Mas continuando . . .

E' comprehensivel a anciedade que se apoderou de mim ao alcançar o bocado de papel que representava uns dias de licença em Portugal, a ver os meus, a ver outra vez os meios familiares, que algumas vezes julguei banidos para mim.

Tendo-me demorado em Paris o tempo estrictamente necessário para pôr em regra os meus papeis, eis-me em viagem, que decorreu explendida até á fronteira portugueza. A travessia de Hespanha tinha então um sabor particular para quem vinha d'um paiz de restrições e se dirigia para um paiz de imprevidentes.

Creio que ia desmaiando ao ser-me apresentado, n'um restaurant de estação, um opiparo almoço de seis pratos e pão branco!

Era positivamente um sonho das mil e uma noites, por tres pesetas e meia.

Por uma perda de ligações de comboios, entrei com os meus companheiros de viagem em Villar Formoso a pé e de noite. Nem um unico guarda fiscal se encontrou; reservavam-se para de dia nos tratarem bem, certamente.

Em Villar Formoso ha uma unica hospedaria, tão pobre, tão reles, tão infecta, que eu, que na minha barraca de lona, nos acampamentos da Belgica ou da França tinha um arremedo de civilisação, um «chez moi» tão limpo, tão proprio quanto possivel, ao tomar posse da cama que por favor, por estar doente, me coube, não pude deixar de exteriorizar um gosto de nauseas!

No dia seguinte, á chegada do comboio com as bagagens, era a cerimonia da revista ás malas de que tanto me tinham fallado.

Tinham-me dito pouco, Santo Deus! Quem passou as fronteiras da França para Hespanha sem ninguem em nada lhe mecher, sem os encarregados da fiscalisação nos incommodarem, pelo contrario aplanando todas as dificuldades que aparecessem, adivinhando a nossa qualidade de oficiaes portuguezes, ou em caso de duvida, perguntando mesmo, offerecendo mesmo facilidades que não eram de esperar; quem fez até Portugal a viagem n'estas condições; chegava ao seu paiz e era recebido como um candongueiro profissional, para quem todos os "trucs" eram validos!!!

Desde um agente do serviço de emigração, que á paisana, sem um distintivo que marcassem a sua qualidade, nos pedia malcreadamente o passaporte, até ao empregado da alfandega, certamente enviado para ali de proposito, que incitava os guardas fiscaes, indecisos por vezes, a remechar as nossas malas com ambas as mãos, para procurar uma lembrança que tivessem comprado na nossa corrida atravez Paris, para nossas familias, todos mostravam o que era o paiz em que nascemos, e que opinião faziam de nós os agentes do governo.

Tudo era hostil. Roubavam-nos ao trocarmos dinheiro francez para portuguez; roubavam-nos inclusivamente, recusando nas companhias de caminhos de ferro, fornecer-nos bilhetes com 75 % de abatimento, como nos tinha sido comunicado no C. E. P. sob o pretexto de que isso era para licenças de vinte dias e a nossa era de 30! Note-se que viagei sempre em França com aquelle abatimento nos bilhetes.

Uma unica nota sã: no comboio, na linha da Beira Alta, foi nosso companheiro de viagem um conhecido industrial de Lisboa, dono de numerosos estabelecimentos, que concordando com a razão das queixas que não podíamos deixar de fazer, foi para nós d'uma captivante amabilidade, em que pretendia, como bom patriota, desfazer a impressão que nos devia deixar a entrada no paiz e que teve como resultado, «malgrê tout» deixar-nos apenas reconhecidos a sua Ex.<sup>a</sup> mas com a mesma ideia de todo o resto.

A licença... não tem impressões. Apenas nos convencemos, á força de nos sugestionarem, que tudo que fizemos em França, todos os trabalhos, todos os sacrificios, nada eram á vista das heroicidades dos combatentes e dos assistentes da ultima revolução, que por via de regra não podia ter sido ha mais tempo do que um mez antes.

Acabada ella, lá voltei para o meu posto, sem um dia de demora, recentemente promovido a tenente e com um suspiro de alivio, bem cá do fundo, por sahir d'este meio.

A' minha chegada uma ordem do commando me aguardava para me ser dado um novo destino. Bom não era com certeza, mas com este fatalismo pecu-

liar aos mussulmanos e aos militares de profissão, foi com a melhor das disposições que ouvi da boca do commandante do batalhão a ordem para marchar a commandar a companhia, que estava então na zona do presumivel ataque allemão, na ofensiva da primavera eminent.

Uma grande responsabilidade com certeza impedia sobre mim; oficial moderno, tendo no inicio da sua carreira militar não só a responsabilidade da vida de mais de uma centena de homens, que directamente comandava, como do material, e do exito, em parte, das operaçoes de mais de uma divisão, sobretudo estrangeira, embora aliada, precisava desenvolver todas as qualidades que tivesse intactas, de sangue-frio, decisão e força de vontade.

E no automovel que me conduzia ao acampamento da minha nova companhia, cheguei outra vez á conclusão de que as revoluções devem ser mais fáceis de fazer. Talvez me enganasse, mas ainda não mudei de opinião, embora ainda não as tenha experimentado.

Chegado, sondei a companhia e, pela minha observação pessoal e pelas informaçōes do meu antecessor, cheguei á conclusão de que alguma coisa se faria, e realmente, alguma coisa se fez, não muito vistoso mas muito positivo e de resultado eficaz, tenho honra em o afirmar.

Na noite de 20 para 21 de março, por volta da madrugada, começou em toda a frente do 5., 3.<sup>o</sup> e parte do 1.<sup>o</sup> exercito inglez, a formidavel ofensiva, esperada.

Os impedidos dos oficiaes fizeram-nos acordar estremunhados, avisando-nos do rebentamento de granadas, algumas das quaes pareciam ser de gazes. Realmente em toda a zona da frente e talvez com mais intensidade na rectaguarda, o bombardeamento começava sumptuoso, por milhares de bocas de fogo, em que se via o proposito de escangalhar toda a linha de comunicações de forma a incomodar seriamente os movimentos dos exercitos aliados.

A ofensiva se não se dava positivamente na zona em que se esperava, apanhava comtudo a região do Somme, tendo o flanco direito atacante nas alturas de Arras, pretendendo envolver esta cidade, que tomada lhes serviria de optimo apoio, e apanhando um pouco o Vale do Scarpe, que se tornava uma exp'endida linha de penetração.

Era n'esta região que se achava a 1.<sup>o</sup> companhia de Caminhos de Ferro, então do commando de quem assigna estas linhas.

A linha de caminhos de ferro, que, partindo de St. Paul-sur-Ternoise, se dirigia a Arras, foi aumentada pelas necessidades militares, com uma outra que partindo de Maroeuil se dirigia para a frente, seguindo o Vale do Scarpe, e tendo como estações militares, Maroeuil, Fond de Vase, Ecurie, Telousse e Rochincourt e terminava nos corredores de entrada para as trincheiras. Esta linha estava guarnecida, para um e outro lado, de desvios para n'elles fazerem fogo canhões pesados, desvios alguns feitos pelos ingleses que a companhia portugueza tinha ido substituir, e outros já feitos por nós e completados, parte d'elles, em plena ofensiva. Se bem me lembro eram em numero de vinte e um.

Era esta linha a que a companhia tinha a seu cargo.

Por ella passavam reforços de pessoal, de noite, bem entendido, e transitavam comboios de remuniciamento, e machinas puxando as pesadas peças, que iam guarnecer os desvios e que despejariam os golpes de ariete das suas formidaveis granadas contra as comunicações, as cidades e as tropas inimigas.

Todo o intuito do inimigo era então, n'aquella zona, destruir essa linha que o ameaçava; desde o

princípio da offensiva se viveu sob uma chuva de fogo, que tendo momentos de paragem, parecia tomar novo vigor quando recomeçava.

As reparações da linha eram constantes; uma gare havia preferida pelo ataque; raro foi o dia em que uma brigada de trabalho, com a assistencia d'um oficial, não tinha ahi que fazer, e alguns dias por mais do que uma vez.

Outras vezes accudia-se tambem ás linhas vizinhas; a estação civil de Maroeuil foi concertada por mais do que uma vez por nós, embora não estivesse a nosso cargo. Tudo se fez promptamente e com boa vontade. O orgulho da profissão ainda é um grande factor!

O trabalho tornava-se extenuante para toda a gente. A hora das refeições muitas vezes acontecia receber-se notícia d'um corte na linha; lá marchava um oficial a proceder ás reparações; quando a acabava e esperava vir enfim sentar-se á mesa, não raras vezes tinha de voltar ao trabalho, para nova reparação n'outro local e, quando não ia eu proprio, lá o via marchar esfomeado, cançado, no cumprimento d'um dever tão penoso e de que tanta gente não avalia a extensão!

Durante oito dias não me deitei; perdi a noção do que fosse mudar de roupa. Cabeceava sob bombardeamentos e no estado de esfalfamento animal em que estava, perdia ás vezes a noção do perigo e da defesa propria.

Os meus homens tambem mudaram de aspecto; estavam endurecidos, verdadeiros homens de guerra, produzindo um trabalho sobrehumano e perfeito.

As reparações na linha eram feitas com uma rapidez que me maravilhava.

Cheguei a contar seis minutos para uma substituição de um carril e tres travessas, que uma granada cahida junto á via tinha destruido! Tinham adquirido uma certeza e uma rapidez no corte dos carris que com certeza, e felizmente para elles, nunca mais terão.

O trabalho de reparações conjuntamente com os de rondas, para o que eu tinha estabelecido postos que se rendiam, deviam extenua-los; pois as baixas ao hospital foram minimas durante o periodo agudo! Todos trabalhavam, com confiança nos seus chefes, os cabos chefes de equipes, os sargentos que fiscalizavam, e os oficiais que elles viam junto a si, sacrificando-se para dar o exemplo.

Recordo-me com saudade da boa disposição de todos. Um incidente me vem á memoria que o prova: Tendo um oficial de artilharia ingleza, em conversa, mostrado desejos de um dia conhecer a cosinha portugueza, logo nos sugeriu a ideia de fazer o «tour de force», de, em plena offensiva, sob a ameaça inimiga, lhes oferecer um jantar portuguez, retintamente portuguez, no nosso «mess». Obtidos com dificuldade generos da cantina portugueza do C. E. P. conseguimos reunir á nossa mesa quatro oficiais inglezes, que ao *toast*, ao vinho espumoso do Alto Douro, frisaram bem a ideia de como era grato para elles encontrarem-se reunidos com oficiais d'outra nação, que haviam conseguido oferecer-lhes um jantar, a dois passos talvez da morte ou da derrota, que todos temiam! Quasi no fim da refeição um oficial teve de sahir para o trabalho, mas a boa disposição continuou para aquella dezena de condenados que ali estavam unidos n'uma familiaridade que só a communhão no perigo pode dar.

Mas o perigo augmentava; posto em fuga o 5.<sup>º</sup> exercito inglez, conseguido aquelle enorme avanço allemão, o inimigo porfiava por se apoderar de Arras, cercando-a e avançando pelo vale do Scarpe.

Os canadianos e escoceses do 1.<sup>º</sup> exercito, que

guarneciam aquella frente, valorosamente se aguentaram. Um recuo de tres kilometros, e foi tudo. Uma das nossas estações ficou quasi na «no man's land».

Tinha-se a consciencia de que, a exemplo do que succedia no Somme, as hostes allemãs eram inaguentáveis.

O capitão inglez, agente de ligação das companhias de caminhos de ferro da região com as baterias pesadas de artilharia, no para mim memorável dia 29 de março, confessou-me o seu profundo desanimo. Felizmente não me contaminou e consegui faze-lo sahir com mais esperança, graças sobretudo á reserva de vinho do Porto que ainda possuia e com que moseava as visitas.

Perante a gravidade da situação urgia começar os trabalhos de preparação das destruições a fazer no caso de retirada; dinamitaram-se pontes, prepararam-se as destruições das gares e dos aterros, com uma razão necessaria mas que exigia um colossal esforço das brigadas a isso destinadas, quasi constituídas por voluntarios, que sabiam bem arriscar-se assim a uma morte quasi certa, no caso em que fosse necessário o emprego d'esses meios violentos.

Não o foi, felizmente, e quando sahi da companhia, ao fim de vinte e tantos dias de trabalho insano, tive alem da satisfação do dever inteira e fielmente cumprido, a noção de que sou invulnerável.

Guardo como recordação d'esse periodo terrivel um trecho do relatorio do «Chief Railway Construction Enginer» em que fallando do trabalho em que mais se distinguiram as companhias do Batalhão Portuguez de Caminhos de Ferro, diz:

“A 1.<sup>ª</sup> companhia conservou a linha do “Scarpe Valley” e construiu desvios para peças em condições muito dificeis durante um lapso de tempo consideravel e especialmente no ataque a Arras. A sua collaboração foi muito valiosa pela excellencia do trabalho feito.”

Estas palavras d'um relatorio official inglez bastam.

*M. Ferreira Mendes*

## A nossa Redacção

O corpo de redacção da nossa *Gazeta* passa a ser robustecido com a colaboração do Sr. doutor Quirino de Jesus, um dos nossos mais distintos e competentes economistas, tomando a seu cargo, desde o presente numero, a secção financeira e a commercial; noticia que damos com verdadeiro prazer e reconhecimento da valiosa cooperação que a pena d'este proficiente escritor nos vem dar.

Tambem a nossa tabella de cotações vae consideravelmente melhorada, em typo novo, desde o presente numero.

## Aos nossos assinantes

Em vista do enorme custo das cobranças pelo correio, e da nova subida do papel, que obriga a todos os cuidados na administração, somos forçados a fazer pagar pelos snrs. assinantes cujos recibos vão á cobrança pelo correio, á verba d'esse despesa.

Do que pedimos muita desculpa.

# VIAGENS E TRANSPORTES

## Novas tarifas

O *Diário do Governo* de 21 do mês findo publicou as novas tarifas, que devem ser postas em vigor em todas as linhas ferreas do País e a portaria n.º 2124 que as aprova provisoriamente pelo prazo de dois anos, findos os quais devem ser novamente revistas, e as quais só poderão entrar em vigor conjuntamente com as tarifas especiais apresentadas pelas diferentes empresas e que brevemente, depois de examinadas pela Junta Consultiva de Caminhos de Ferro, devem ser aprovadas pelo Governo.

A referida portaria dispõe também, como já dissemos que as sobretaxas que os caminhos de ferro estão autorizados a cobrar seja reduzida a 50 por cento.

Como não nos é possível no espaço de que dispomos, darmos uma notícia tão circunstanciada como desejariam sobre toda a matéria que se contém n'essas tarifas que oportunamente os nossos leitores poderão bem apreciar quando lhes forem distribuídas pela *Gazeta*, limitar-nosemos apenas a fazer algumas referências aos diferentes capítulos como complemento ao que sobre esta importante reforma já aqui temos escrito.

*Tarifa geral*—Além da alteração dos preços, foram revistas todas as suas condições por forma a não só lhes dar maior clareza, como a incluir alguma matéria nova e outra que se achava dispersa em avisos, e ainda por forma a tornal-as de aplicação em todas as linhas de via larga e reduzida.

O preço do transporte de passageiros passa a ser de \$02,7, \$02 e \$01,4, respectivamente em 1.ª, 2.ª e 3.ª classes; o de bagagem e recovagem de \$00,14 por kilmetro e fração indivisível de 10 kilos e kilómetros.

Define-se claramente o que é bagagem e o que é recovagem, estabelecendo-se prescrições especiais e penalidades para os casos em que os passageiros transportem ou pretendam transportar joias, pedras preciosas, dinheiro, etc, em bagagem, e a sobretaxa de 50 % para os objectos a transportar como recovagem que pesem menos de 100 kilos por metro cúbico.

Os cães, transportados nos comboios de passageiros, passam a pagar \$00,5 por cabeça e kilometer; dinheiro, valores e objectos de arte \$08,12 por fração indivisível de 100\$00 e kilómetros; dinheiro em cobre, bronze-níquel ou ferro-níquel \$00,2 por fração de 10 kilos e kilómetros; os transportes fúnebres \$20 por caixão, urna ou caixa e kilometer.

A classificação dos animais foi levemente modificada, tanto para os transportados em g. v. como em p. v. sendo as taxas as seguintes, por cabeça e kilometer:

	Grande Veloc.	Pequena Veloc.
Boi, cavalo, muar, juvento, garrano ou pôtro (macho ou fêmea).....	\$05	\$02
Vitella ou porco.....	\$02	\$01,2
Carneiro, chibo, cabrito, cordeiro, bácoro, ou leitão (macho ou fêmea). . . . .	\$01	\$00,6

E' permitido o acompanhamento dos animais no interior dos vagões por tratadores mediante o pagamento de passagem em 3.ª classe.

Os animais (domésticos ou não) apresentados a despacho em caixas, cestos, gaiolas ou jaulas, em condições que não ofereçam perigo nem dificuldades na sua manifestação são taxados quando em gv., a peso pelo dobro do preço da recovagem e quando em p. v. pelos preços que lhes correspondam por cabeça

augmentados de 50 por cento, com exceção dos cordeiros, cabritos ou leitões que serão taxados, a peso, pelo duplo do peso correspondente a mercadorias de 1.ª classe.

Os veículos que até aqui eram taxados a peso, passam a ser taxados, mais racionalmente, por veículo e kilometer tendo sido a sua classificação estabelecida como segue:

Balões dirigíveis e quaisquer veículos não designados,.....	Grande Veloc.	Pequena Veloc.
Carros de passageiros, de 2 rodas, (montados ou não); leitos de carros e de vagões.....	\$15	\$10
Carros de carga; viaturas ou reparos militares; material, de incêndio; viaturas sanitárias; jaulas para transporte de animais; zorras; cascos, pipas, cubas ou toneis montados:	\$12	\$08
De mais de 2 rodas (montados ou não) .....	\$09	\$06
Idem, idem, de 2 rodas (montados ou não) .....	\$07,5	\$05

Mínimo de distância a taxar 30 kilómetros.

Os veículos de motor mecânico são taxados por aquelles preços aumentados de 50 por cento.

Triciclos ou bicycles (com ou sem motor mecânico) carrinhos e vel. cipedes para crianças, macas rodadas carretas funerárias, camions carregados com mobília e quaisquer veículos, que não pesem mais de 250 kilos nem ocupem espaço superior a 2 metros cúbicos, são taxados, quando em g. v. a peso como recovagem aumentada de 50 por cento; quando em g. v. pelo dobro dos preços da 1.ª classe.

Os veículos de mais de 3000 kilos de peso, de mais de 6m,5 de comprimento só podem ser aceites em g. v., mediante ajuste prévio.

Em p. v.—Os que pesem mais de 8000 kilos são taxados a peso como mercadorias da 1.ª classe; os que ocuparam mais de um vagão serão taxados por tantas unidades quantos os vagões empregados. Os de peso superior a 20.000 kilos ou de mais de 21" em via larga a 16 em via reduzida, só são aceites mediante ajuste prévio.

Como se vê a classificação adoptada para os veículos foi estabelecida por uma forma justa e equitativa, de modo que não pode suceder, como até hoje um veículo de pouco valor, como por exemplo, uma carroça, pagar tanto pelo seu transporte como um rico automóvel.

(Continua no próximo número)

## Alterações do serviço em Espanha

Sendo muito frequentes as alterações que se dão nas restrições de serviço das estações espanholas, resolveu a Companhia Portugueza, em lugar dos avisos sucessivos em que se dava conhecimento ao público d'essas alterações, distribuir semanalmente instruções de carácter interno, pondo o seu pessoal ao facto das alterações que ocorrerem.

Por este motivo, quando os interessados pretendam saber se podem, ou não, expedir para as estações do reino vizinho certa e determinada remessa, devem dirigir-se ás estações d'esta Companhia, cujos chefes estarão habilitados a prestar esclarecimentos necessários.

Ficou assim anulado o Aviso ao Púlico B. 3092, de 9 de Dezembro de 1919.



XI

**Efeitos da guerra.**—**Paizes doentes.**—**O Forte de Douaumont.**—**Trincheiras e reductos.**—**Terríveis despojos da lucta.**—**A igualdade na morte.**—**Os cemiterios.**—**Regresso.**

Se era triste o aspecto das populações francesas em Nancy e arredores, em Verdun, onde se reuniam, no interesse de visitar a cidade invicta, alguns centenares de curiosos idos de todas as partes da França, os seus rostos apresentavam ainda mais o característico de extrema angustia, e até certo ponto, do abatimento moral e phisico.

Duas razões havia para isso; uma especial, o facto de ter presenciado tantas desgraças que n'aquelles pontos aglomeravam o seu triste conjunto, lugubramente espetaculoso—vae-se a Verdun, não em viagem de prazer como se ia á Suissa ou aos lagos italianos, mas como romagem de preito aos bravos que alli defenderam a patria; como testemunho de veneração aos heroes que nessa defesa perderam a vida. Como pois, deante dos despojos de tão trágicos acontecimentos ter alma para sorrir!?

Outra razão, geral, origem de que na viagem pela França nos impressionasse por toda a parte o aspecto tristonho da gente que nos cercava, dão-no-la dois médicos franceses n'um livro sobre a guerra, que ha pouco se publicou.

Intitula-se esse livro *Le Cafard*, que em francês vulgar significa um estado de susto a que em portuguez se applica um termo mais que familiar, que se não pode pronunciar n'uma sala, e portanto também não podemos reproduzir aqui.

N'elle, tratam os illustres clínicos do abatimento moral e phisico, resultante do gasto extraordinario do espirito de toda a gente durante esses interminaveis quatro annos de guerra:

Dos que lá estiveram, por aquella ancia de conquistar uma victoria que dia a dia mais se demorava e por vezes se tornava indecisa; por aquelle ruido interminavel do troar do canhão, do ribombar das granadas, do estalar das metralhadoras, da queda das bombas, do ruido dos aeroplanos por sobre a cabeça.

Dos que ficaram longe, pela commoção afflictiva, sempre intensa, no almejo de noticias, dos filhos, dos irmãos, dos paes, dos maridos, de que não se sabia se estavam sãos, feridos ou mortos, pelo desejo ardente de boas novas e a desolação enervante de quando elles falhavam ou quando vinham desanimadoras. Concluem os autores, que este estado de sobreexcitação continua affectou todos os organismos e se traduzirá por muito tempo n'umas manifestações neurasthenicas, n'um abatimento de forças, num depauperamento geral da geração actual, que se prolongará ainda talvez á mais proxima, nascida n'uma epocha de funebrismo, e também de alimentação insuficiente em muitos casos.

Consumiram-se em quatro annos as energias vitaes de oito ou dez; como a machina de relogio, a que se tira a ventoinha ou o escape, gasta as engrenagens e os eixos.

Foi, com effeito esta a impressão que trouxemos: a França ficou vencedora, mas está enferma, anémica,

triste; apenas convalescente de uma grande enfermidade.

E cremos que nos outros paizes, que sustentaram a guerra, o mesmo succede.

Pelo menos á Alemanha e á Austria, segundo as impressões que os viajantes de lá trazem, succede o mesmo.

Um nos diz que, aparte os novos ricos, que também por lá ha os que lucraram com a guerra, o povo anda pobramente vestido com os mesmos fatos de há cinco annos, reduzidos a farrapos pelo uso; os rostos são macilentes á força de privações; o abatimento moral, por mais que o orgulho da raça tente disfarçal'o, patenteia-se evidente. Um interpellado disse-lhe: «Os quatro annos de guerra foram de privações de toda a especie; d'esde então, este anno, de armistício e negociações de paz, tem sido de misérias, e de vergonhas».

Com effeito, nas levas de prisioneiros que encontramos no caminho de Verdun para Thiaumont, quanto no aspecto phisico se apresentem bem, porque são bem alimentados pelos franceses, adivinha-se-lhes nos rostos o abatimento moral que os atrofia; são como máquinas que caminham, taciturnos, callados, trabalhando na construcção das barracas de madeira para abrigo das populações da região devastada, ás ordens de officiaes franceses e vigiados por soldados que, acabado o trabalho, os internam nos seus depósitos.

Não lhes é prohibido fallar e não trocam uma palavra uns com os outros. E' a escravatura branca, em pleno seculo XX e em pleno centro da Europa.

O nosso auto deslisa rapidamente ao norte, para voltar para leste logo depois, e pára á entrada de um caminho que conduz ao celebre forte de Douaumont.

Por esse caminho tomamos, a pé, encontrando, pouco depois, á direita, as novas trincheiras que os franceses construiram em redor do seu forte, e não chegaram a servir.

São uma construcção original, feita com esmero e especiaes condições de solidez. Uma vala foi aberta no flanco da montanha, na profundidade de dois metros; de espaço a espaço um contraforte de cimento armado em forma de U serve, ao mesmo tempo para ligar as rédes de arame que roçam as contra-escarpas, e o seu fundo de base, onde assenta uma *passerelle* de reguas de madeira, destinada a oferecer um piso facil e a deixar escoar por entre elles a agua das chuvas.

No parapeito dos dois lados foram plantados arbustos para occultar o fosso, e tão bem o fazem que, segundo nós por elle, na extensão de um kilometro, nunca fomos vistos pelos que seguiam, um pouco próximos, pelo caminho ordinario.

A vinte minutos de marcha, entramos a desmantelada porta do forte, onde um official aguarda que lhes peçamos licença para a visita, o que nos é concedido de bom grado.

Um soldado do 132º de infantaria é posto ao nosso lado, para nos servir de guia e nos impedir de avançar nos sitios onde a entrada nos é defesa—as casernas, casas-matas e depositos de munições, que ainda lá existem.

A' porta do edificio, um outro soldado transforma as capsulas das granadas de 75 millimetros, gravando-lhes, com o auxilio de um martello e um prego, o nome de Verdun em grossas letras, reforçando-as por meio de uma corda e dando-lhes a apariencia de umas originaes jarras; recordação da viagem que muito apreciamos e notámos que nem todos adquiriam sofregamente, como nós.

O nosso cicerone vae-nos então descrevendo as phases dos horriveis combates de que aquelle forte foi teatro.

A luta durou ali, encarniçada, quasi todo o tempo da guerra.

Não nos lembra quantos milhares de vidas custou aos franceses; cremos ter ouvido que 13.000 homens ali baquearam. Dos alemães não se sabe — não sabemos nós — a conta dos soldados que lhes custaram as continuas investidas, a que o forte sempre resistia.

Mas um dia, uma manhã, o embate foi tão violento que Douaumont teve que ceder. O inimigo chegou até lá quando uma pontaria extraordinariamente certeira conseguiu, com um morteiro de grande calibre, encravar a cupula do principal canhão que o defendia.

Mas nem um momento de socego tiveram os vencedores; a luta estabeleceu-se corpo a corpo, á baioneta, ao sabre, á granada de mão, quasi á dentada, como dois leões. De um e outro lado os mortos cahiam aos milhares, mas novas aguerridas hostes os vinham substituir.

O ruido, a gritaria, quasi nem deixavam ouvir as vozes do commando; era o desespero em todos os rostos, a raiva em todas as almas; e depois de umas vinte horas de luta, o forte estava reconquistado.

A força da perda de milhares de homens, dissemos o *poilu*. Depois de uma semana de esforços inacreditáveis, os alemães conseguiram chegar á cota 370, onde era o reducto de La Carrière; nós tínhamos a cota 325. Entre as duas corria, lá em baixo, o Meuse e um dia houve em que as aguas, iam todas cobertas de sangue.

Indicando-nos o Oeste mostra-nos a chamada "Côte du Poivre", toda marcada de pontos negros; são os fossos d'abrigos, que a tornaram como uma monumental esponja.

Mais álem, aquella mancha esbranquiçada é o logar da antiga villa de Douaumont, de que não resta de pé uma unica pedra.

Aqui, á esquerda, a aldeia de Thiaumont completamente destruída tambem; e mais áquem, esta grande ravina, de mais de cem metros de altura, chamava-se a "Ravina da Vinha" e chama-se hoje a "Ravina da Morte" pela enorme quantidade de alemães que allí ficaram.

Voltando ao ponto de partida, retomamos o auto que nos leva a pouca distancia, fazendo-nos parar em Thiaumont diante d'uma cruz negra, de madeira, ornando uma sepultura guarneida por uma grade de madeira tambem. Dentro misturam-se com flores secas, que a piedade ali levou tão viçosas então como a saudade dos seus offerentes, sapatos velhos dentro dos quaes ainda estão ossos dos pés que os calçaram; crâneos, femurs, tibias, humerus, todo o despojo osseu de um punhado de bravos, que allí ficaram insepultos e a que o tempo se encarregou de tisnar as carnes. Um horror!

Na cruz, uma taboleta em que se lê: "Aos nossos camaradas do 139.º de linha", e por baixo o lema ou divisa francesa "Hão-de ser nossos. Janeiro de 1916". "São nossos. Janeiro de 1919".

Mais álem um espectáculo horrível se nos depara: Uma trincheira que foi completamente subterrânea por um tiro de barragem, sepultando viva toda uma companhia de metralhadores, que surprehendidos pela morte lá ficaram, as armas apontadas para o inimigo.

E lá estão, ainda, vendo-se sahir da terra os canos das espingardas, na posição primitiva!

Na montanha, em frente, estava-se construindo o «Ossario», grande carneiro onde se iam reunindo os ossos dispersos em toda aquella região e cuja identidade e a impossível averiguar á commissão mixta de todos os países em luta, encarregada dessa macabra missão. Era a paz do tumulo egualando, no mesmo leito, os inimigos de ontem com mais effectividade

do que, aos vivos conseguirem fazê-lo todos os tratados.

Com o coração confrangido por tão téticos espetáculos resolvemos partir, em regresso, restando-nos só em transito o panorama desolador, das cidades e povoações arrasadas, como Bras, Manheuilles, Fresnes-en-Wöuvre, Thiaucourt e outras varias, nomes que as tropas ocupantes foram mudando por outros, alemães, pintados em grandes letras, em taboletas, á entrada de cada uma.

Depois de banido o inimigo destas localidades, foi alli um dos sectores do exército auxiliar americano, por isso lá vemos, próximo do cemitério dos franceses o dos americanos, notável pela uniformidade das suas campas, em que as pequenas taboletas brancas, com um simples numero, se alinhavam com uma perfeição como o mais correcto quadrado de infantaria.

Ordenados, disciplinados na morte como na vida.

Mais áquem, o cemitério alemão com todos os seus caracteristicos germanicos e os seus versículos em caracteres alemães sobre a porta:

*Wanderer steh still und sprich ein Gebet fuer mich  
Morgen kommt ein Anderer und betet fuer dich*

que livremente traduzimos:

*Passante, resa pelos que dormem aqui;  
Outro passante depois resará por ti.*

O auto, guiado pela adestrada mão do nosso *chauffeur*, deslisa rapidamente pela estrada, por vezes cheia de covas, em direcção a Pont-à-Mousson, de onde, ao lado da linha ferrea e do Meurthe, regressamos directamente a Nancy, onde chegamos sem a menor fadiga phisica, posto que o moral venha seriamente afectado per tantas commoções n'un só dia.

Foto



## BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 30 de Janeiro de 1920.

A gravíssima situação cambial continua a ser um dos sintomas alarmantes da nossa formidável crise económica e financeira. Até agora a única providencia adoptada, em complemento do Conselho fiscalizador do comércio geral e cambios, como começo de acção contra aquele grande mal, foi a criação do Consórcio dos bancos e banqueiros.

Em portaria de 20 de janeiro formulou-se o protocolo, pelo qual se deve reger o mesmo Consórcio, que fica sendo uma entidade jurídica especial para todos os fins pretendidos. Resumamos as suas disposições principais pela importância clara do assunto.

O Consórcio terá a sua sede em Lisboa e poderá ter delegações ou agências em todas as localidades do continente e ilhas adjacentes onde haja delegações do mencionado Conselho fiscalizador.

A assembleia geral é formada por todos os membros do Consórcio, tendo cada banco ou banqueiro um voto. Será presidida pelo governador do Banco de Portugal, com voto de qualidade em caso de empate e com a faculdade de suspender as deliberações contrarias á lei, ao protocolo ou aos interesses geraes do seu paiz, até decisão definitiva do ministro das finanças.

A comissão executiva tem como presidente o governador do Banco de Portugal, com os poderes acima indicados, fazendo d'ella parte mais quatro membros, eleitos annualmente pela assembleia geral.

Compete á comissão executiva:

- Crear e organizar as delegações ou agências de comércio;
- Inteirar-se da situação cambial em cada dia, compulsando,

para esse fim, as informações recebidas de todos os membros do Consórcio, os quais se obrigam a enviar-lhe diariamente, no fecho das suas operações, uma nota, indicando as suas disponibilidades ou necessidades resultantes do conjunto das operações;

c) Fixar o cambio de renda, obrigatório, nos termos legais, no dia imediato, não podendo nenhum membro do Consórcio efectuar transacções a um cambio diferente d'este em cada dia, salvo com outros membros do Consórcio;

d) Habilitar diariamente o Conselho fiscalizador do commercio geral e cambios com os elementos de que dispuser para que elle possa proporcionar a cifra das licenças de importação a conceder, á situação e recursos da praça;

e) Propor, quando fôr caso d'isso, a compensação entre bancos e casas bancarias, de harmonia com a nota da sua situação diaria, por elles enviada nos termos acima indicados;

f) Aplicar ás referidas compensações os recursos que o governo puser á sua disposição, quando isso seja necessário;

g) Estudar todas as providencias que o governo, ou qualquer membro do Consórcio lhe proponha, como meio de melhorar a situação cambial do paiz;

b) Propor ao governo ou á assembleia geral do Consórcio as medidas economicas e financeiras que julgar convenientes para o mesmo fim.

Como se sabe, a depressão cambial chegara a ser pavora-a em 9 de janeiro, com tendencia para accentuar-se mais ainda. A venda do cheque foi então cotada a 1 $\frac{1}{4}$  sobre Londres (libra esterlina 17 $\frac{1}{2}$ ), a 386 sobre Madrid e a 4550 sobre New-York. A intervenção do Consórcio bancario, p r influencia governativa, fez melhorar um pouco a situação, indo aquellas divisas até 17 $\frac{1}{2}$ , 572 e 3583, respectivamente, com alguma estabilidade relativa.

Representa isso apenas um ligeiro alívio, ou antes uma reacção contra a maior queda cambial. Mas tambem bastou esse facto pa: a se conhecer claramente que nesta crise tremenda uma grande parte do mal é devida á especulação; Está nas mãos dos bancos, dentro de certos limites, melhorar ou peorar os cambios. Porque os deixaram vir até a ignominiosa depressão de 9 de janeiro? Quem nos diz a nós que apesar do Consórcio e do Conselho fiscalizador, não teremos amanhã outra maior derrocada para venda de cambiaes compradas no periodo de melhoria, e assim successivamente?

A verdade é que as operações de compra e venda e a fixação dos preços continuam a ser apauagio dos bancos e banqueiros, isto é, d'aquelles mesmos elementos, que, juntamente com os exportadores, e com os jogadores da moeda internacional, fizeram especulação, como factor notável, na crise cambial do paiz. O Estado reservou para si quasi apenas uma função fiscalizadora d'este ramo especial de commercio, entregue ainda totalmente aos que não usaram de todos os meios possíveis para impedir a catastrophe a que vimos assistindo desde dezembro, ou até para ella concorreram.

Nem a melhoria obtida foi suficiente para nos deixar tranquilos, nem mesmo que as suas causas offereçam garantias para maiores esperanças. A acção governativa tem de intervir mais de perto e mais intensamente na campanha contra o agio desorganizador. Em principio, já se prevê, nos proprios diplomas publicados, a possibilidade de se acrescentarem recursos do Estado aos dos bancos do commercio. Mas com o sistema adoptado, isso pode até servir principalmente para fornecer ao negocio d'elles mais mercadoria de especulação, como aconteceu com as provisões de libras que o Thesouro lhes fez em novembro.

E' fóra de duvida que para os grandes alívios, na grande enfermidade de que se trata, acima de tudo se vae precisar de obter, pelos esforços possíveis do Thesouro, mais disponibilidades cambiaes para levar a offerta ao ponto onde fôr exigido pelas necessidades regulamentadas e reduzidas ao minimo. Como se na de fazer esse fornecimento com segurança, em vez de se ir aumentar o pasto da especulação? Apenas pela bem organizada venda dos saques em repartições do Thesouro nacional, por intermedio do banco emissor.

A calamidade é tão grande e tão funesta, que necessariamente se ha de chegar, cedo ou tarde, a uma função publica d'aquelle natureza. Comprehende-se que o Estado quizesse começar por uma simples intervenção fiscalizadora, para não ir logo ás do cabo, como se costuma dizer. Mas é inevitável que a persistencia e a grandeza dos males o forcem a comprar e vender cheques, por meio do banco emissor, para as necessidades de um mercado sujeito ás regulamentações que o bem commum exigir. Ainda então terá de ir para ahí em livre concorrência com os bancos, banqueiros e cambistas, para não principiar outra vez pelos extremos. Bem possível é, todavia, que tenha de ficar no fim com o exclusivo das operações cambiaes, sem nenhum intuito lucrativo, se as perturbações da especulação alheia continuarem por ahí adeante.

Depois de tantas dificuldades, que puzeram em evidencia uma vez mais a gravidade da situação politica do paiz, formou-se um governo bem assinalado com certos caracteres de instabilidade. A intensidade da crise economica e financeira fazia principalmente anciar pelas declarações ministeriaes de natureza fazendaria. Infelizmente nenhuma d'ellas se apresentou com ex-

pressão bastante para se ter a certeza moral de que se vae seguir um caminho de administração reconstituinte.

Prometeu-se a apresentação do orçamento elaborado pelo governo do Sr. Sá Cardoso para 1920-21, não tendo ainda entrado em discussão o de 1919-20, que nos deixa um déficit de perto de 100.000 contos, disfarçados em 82.000. Annunciou-se que se vae administrar com economia, e comprimir as despesas e desenvolver as receitas, sem todavia se fazerem a tal respeito nenhuma indicações que sequer entremostrasse as vias por onde se pretende avançar. A verdade é que se ficou tendo a impressão de que não havia nenhum plano financeiro, quando é tambem certo que bem indispensavel o melhor de todos para um momento gravissimo em que tudo depende principalmente da governação fazendaria. Emfim esperemos um pouco as propostas, que afinal nos traduzam aquelles vagos propositos do novo ministerio.

Ainda assim houve una declaração com significado característico. Referimo-nos á de que se trataria de realizar operações financeiras, sendo esse talvez, afinal, o remedio que se julgue mais necessário. Pois é bem facil de ver que as circunstancias não aconselham o seu emprego como principio da acção terapeutica.

Um empréstimo externo a longo prazo será impraticavel n'estes primeiros tempos. E' claro que não nos referimos ao de consolidação dos adeantamentos feitos pela Inglaterra para as despesas do corpo expedicionario. Admitimos que esse, um pouco mais adeante, seja possivel, com o auxilio que o governo inglez promettent inicialmente. Mas se para esse mesmo serão bem grandes as dificuldades, o que não succederia com outro que se destinasse a qualquer das necessidades da nossa reconstituição económica e financeira? Onde nos seria possivel fazel o, em condições rasoaveis?

A França não o pode fazer, porque até precisa dos capitais estranhos para si. A Inglaterra, os Estados Unidos, a Hispania tambem o não faziam, porque no ponto a que chegaram os riscos nem mesmo o fazem á França, que talvez apenas possa contar com modestos recursos da primeira nação. Na presente conjunctura se algum paiz nos fizesse um empréstimo amortisavel em largo periodo seria talvez com intuitos menos tranquilizadores e certamente com exigencias de garantias e condições taes que a nossa governação financeira e económica ficasse privada de liberdade e dos melhores recurso da nossa reconstituição futura. E por ultimo essa operação, augmentando os nossos encargos em ouro, fatalmente agravaría os nossos males cambiales, embora a quizessem realizar para attenuação d'estes.

E um emprestimo interno? Tambem não parece que seja ainda o momento de o realizar. Quer fosse para consolidação de uma parte da dívida fluctuante, quer fosse para habilitar o Governo com disponibilidades para o fomento, o resultado seria sempre um grande augmento das despesas publicas. Ali estariam a alargar o deficit, ainda que o procurasssem estreitar por outros lados. Ali estariam portanto a dar maior força a uma das causas da nossa tremenda crise cambial.

Verdade seja que a Italia e a França, n'este mesmo momento, lançam novos empréstimos, que augmentarão em grande escala os encargos do Thesouro. O da França leva o onus a proporções nunca vistas nos anteriores. E' de 5%, e será amortizado, por sorteios, durante 60 annos, com a circunstancia extraordinaria de que o reembolso do capital de 100 sera feito por 150! E' uma loteria para aliciar o maior numero possivel de subscriptores, tambem no estrangeiro, especialmente na Inglaterra.

Mas a Italia e ate certo ponto a França, pediram sacrificios consideraveis ao contribuinte durante a guerra e durante o armisticio e vão impor os agora em maior grau, ao passo que em Portugal não houve realmente nenhuma politica tributaria, salvo a que timidamente se esboçou em 1918. Por outro lado, aquelles dois paizes, embora fundamentalmente ficassem em peores condições economicas do que Portugal, teem capacidades praticas de restauração muito superiores ás nossas, restando-lhes ainda, no meio das dificuldades actuaes, prestigios para largas operações financeiras e meios de trabalhar com rapidez para acudir aos encargos crescentes.

Em Portugal temos de emprehender corajosamente grandes reformas economicas e financeiras antes de tentarmos os grandes empréstimos.

O. de J.

#### Curso de cambios, comparados

		EM 30 DE JANEIRO		EM 15 DE JANEIRO
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque...	17 $\frac{1}{4}$	17 $\frac{1}{8}$	17 $\frac{1}{2}$	16 $\frac{1}{2}$
" 30 d.v....	17 $\frac{5}{8}$	—	17 $\frac{7}{8}$	—
Paris cheque.....	298	301	325	345
Madrid cheque.....	722	728,3	700	744
Allemânia cheque.....	50	61	63	73
Amsterdam cheque.....	1430	1349	1363	1448
New York cheque.....	3940	3975	3650	3873
Italia cheque.....	253	255	272	289
Suisse .....	694	702	647	637
Lbras.....	18500	19500	14500	15500

Última cotação	Bolsas e títulos	Cotações na bolsa de Lisboa - JANEIRO										
		16	19	20	21	22	23	26	27	28	29	30
<b>Fundos do Estado:</b>												
42,20	Interna 3 1/4% coupon.....	43,10	43,70	43,70	43,70	43,80	43,80	43,80	43,70	-	-	43,80
53,80	" " assentamento.....	-	43,20	43,40	43,40	43,30	44,00	43,30	43,30	43,20	-	43,30
10\$70	" 3 1/4% 1905.....	-	-	10\$70	-	-	-	-	-	-	-	-
22\$00	" 4 1/2% 1888.....	-	-	-	22\$00	-	-	-	-	-	-	-
51\$00	" 4 1/2% 1890.....	-	51\$00	-	-	-	-	-	51\$00	-	-	-
59\$50	" 4 1/2% 1888/89 assent..	-	-	-	-	-	59\$50	-	-	-	-	-
58\$50	" 4 1/2% 1888 89 coupon..	-	-	-	58\$00	-	58\$00	-	58\$50	58\$50	-	-
81\$50	" 4 1/2% 1905.....	-	-	-	81\$50	-	-	-	-	-	-	-
72\$50	" 5 1/2% 1909.....	-	-	-	76\$50	-	-	-	76\$50	-	-	-
133\$00	" 4 1/2% 1912 ouro.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
78\$00	" 5 1/2% 1917.....	76\$00	76\$00	76\$00	76\$00	-	76\$50	-	77\$80	78\$00	-	77\$80
109\$50	Externa 1.ª serie.....	107\$00	109\$00	109\$50	110\$00	110\$00	110\$00	109\$50	110\$00	109\$80	109\$50	109\$50
106\$00	" 2.ª serie.....	-	-	-	-	-	105\$00	-	-	-	-	-
111\$00	" 3.ª serie.....	107\$00	109\$50	110\$00	110\$00	110\$00	110\$00	109\$00	111\$00	-	-	110\$50
65\$00	Obrig. da Província de Angola.....	-	-	-	65\$00	-	-	-	-	-	-	-
130\$00	" Comp. Tabacos de 1891	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Acções dos Bancos e Comp.</b>												
299\$00	Banco de Portugal.....	300\$00	-	300\$00	300\$00	304\$50	305\$00	305\$00	303\$50	-	-	-
322\$00	" Nac. Ultramarino, coup.	323\$00	328\$00	-	326\$00	324\$00	323\$50	323\$00	320\$50	318\$50	318\$50	317\$00
318\$00	" " ass..	315\$00	324\$00	-	-	317\$00	-	316\$00	-	315\$00	-	-
210\$00	" Portuguez e Brazileiro ..	209\$50	209\$50	211\$00	209\$50	208\$50	208\$50	207\$50	207\$80	208\$50	214\$00	214\$00
236\$00	" Commercial de Lisboa ..	-	302\$00	-	300\$00	300\$00	300\$00	-	-	280\$00	300\$00	280\$00
210\$00	" Lisboa & Açores.....	216\$00	225\$00	230\$00	235\$00	244\$00	-	246\$50	244\$00	-	-	-
135\$50	" Economia Portugueza ..	130\$00	130\$00	131\$50	131\$50	132\$00	132\$50	133\$00	133\$00	133\$00	133\$00	133\$00
60\$00	" Commercial do Porto ..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
44\$50	Companhia do Credito Predial ..	44\$80	45\$00	44\$50	44\$00	43\$50	43\$60	43\$50	-	43\$00	-	-
39\$50	" Gaz e Electricidade ..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
62\$00	" das Aguas ..	69\$00	-	69\$00	-	-	69\$00	-	70\$00	-	-	71\$00
228\$00	" Ilha do Principe ..	225\$00	-	216\$00	215\$00	212\$00	211\$50	215\$00	211\$00	210\$00	205\$00	204\$50
258\$00	" Colonial do Buzi ..	25\$80	26\$00	27\$00	28\$00	29\$50	29\$70	29\$80	29\$50	29\$00	29\$40	20\$00
233\$00	" Nac. de Moagem ..	233\$50	236\$00	249\$00	242\$50	249\$00	246\$00	241\$00	241\$00	243\$00	247\$00	243\$00
71\$00	" Phosphoros, coup..	71\$00	-	71\$50	71\$50	71\$50	71\$50	-	-	71\$00	71\$00	-
35\$00	" Cam. Fer. Portug..	-	37\$00	35\$50	37\$00	-	-	-	-	38\$00	-	-
178\$00	" Tabacos, coupon ..	-	176\$50	177\$00	-	178\$50	179\$50	180\$50	180\$50	181\$00	180\$00	178\$50
273\$50	" Nac. de Navegação ..	274\$00	276\$00	278\$00	279\$00	-	-	-	273\$00	267\$00	-	-
<b>Obrigações:</b>												
79\$00	Companhia das Aguas ..	79\$00	79\$00	79\$00	79\$00	-	80\$00	-	79\$500	78\$50	79\$00	79\$50
91\$50	Predaes 5 1/2% antigas ..	-	-	-	-	-	90\$50	-	-	-	-	-
90\$50	" 5 1/2% serie A ..	-	-	90\$50	-	-	-	-	-	-	-	-
90\$00	" 4 1/2% serie A ..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
85\$00	" 4 ..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
105\$50	Nacional de Moagem ..	105\$50	-	-	105\$00	106\$00	-	-	-	-	-	-
40\$20	Assuc. de Moçambique ..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
80\$00	Banco Nac. Ultram. 4 1/2% ass.	-	-	-	-	-	-	241\$00	-	-	-	-
100\$00	" " 4 1/2% ouro	100\$00	100\$00	-	-	94\$00	94\$50	94\$50	-	-	-	-
94\$00	" " 6 1/2% Hypot.	-	-	-	-	94\$00	94\$50	94\$50	-	-	95\$00	-
93\$00	Cam. de Ferro de Ambaca ..	92\$50	92\$50	92\$50	92\$50	-	-	-	91\$50	94\$50	-	-
72\$00	Nac. de Cam. de Ferro, 1.ª serie	-	-	72\$00	72\$00	-	-	-	-	-	-	-
67\$00	" " 2.ª ..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
70\$00	Cam. de Fer. Portug. 3 1/2% 1.ª gr.	69\$00	68\$90	-	-	-	-	-	-	-	-	-
29\$50	" " 3 1/2% 2.º gr.	29\$10	29\$00	29\$00	29\$00	29\$00	29\$30	29\$30	-	29\$20	-	-
61\$50	" Beira Alta, 1.ª gr.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
138\$00	" " 2.º gr.	-	-	-	-	-	-	13\$50	13\$50	13\$50	-	-
111\$00	" Benguela, tit. 1..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
114\$00	" " 5 ..	114\$00	114\$00	114\$00	-	116\$00	117\$00	-	-	-	-	117\$00
47\$00	Docas do Porto ..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
92\$00	Municipal ou Distrital 6 ..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
90\$00	" " 5 % ..	-	-	-	-	-	-	-	89\$50	-	-	-
51\$90	Panificação Lisbonense ..	-	-	-	-	-	-	-	51\$00	-	-	-
92\$00	Empresa das Aguas de Víago ..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

## Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES				
--------	------------------------------	------------------	--	--	--	--

## Progressos nos sistemas de signalização

Os signais usados nos caminhos de ferro, por mais complicados que pareçam sofram ainda do inconveniente de não serem d'uma efficacia absoluta, notavelmente sob determinadas condições da atmosphera ou de espirito do machinista. Um signal, disco ou semaphoro, é visivel a 500 metros durante apenas 18 segundos para um machinista que conduz o comboio com uma velocidade de 90 kilometros á hora; uma simples falta de attenção, um desfalecimento ou ainda um nevoeiro denso podem originar uma catastrophe. Do mesmo modo, o barulho da explosão d'un petardo pode em determinadas condições passar despercebido.

Destas razões todas suscitaram-se ideias cada vez mais engenhosas para aperfeiçoar a signalização. Desde a repetição acustica, na machina, dos signaes opticos da via, com os seus aperfeiçoamentos, desde o "crocodilo", que a Companhia do Norte em França pôz em pratica, muitos systemas se propozéram ou foram mesmo postos em pratica e abandonados uns, conservados outros, sem apresentarem uma solução completa do problema.

Um industrial frances, antigo polytechnico, que se tem dedicado a este assumpto, Mr. Augereau, propôz um sistema baseado no emprego das ondas hertzianas, sistema que tendo sido sujeito a estudos no laboratorio electrotechnico de Viroflay, foi, depois de tres annos de experiencias aplicado nos caminhos de ferro do Estado frances.

Esse sistema baseia-se no seguinte: se é facil instalar na via ou na machina um sistema de signaes funcionando regularmente, já é mais difficult, é mesmo extremamente difficult, crear uma dependencia entre os aparelhos fixos e os moveis; essa ligação só se pode fazer mechanica ou electricamente. No primeiro caso ha choques que podem produzir fracturas ou um gasto prematuro, no segundo ha a recear a ruptura d'un curto circuito. Se porém se recorrer ao sistema electrico sem ligações materiaes, com o emprego das ondas hertzianas o problema estará proximo duma solução.

O apparelho imaginado por Mr. Augereau compõe-se de duas partes, que são os dois postos: um na via e outro na machina.

O primeiro comprehende:

a) uma antena formada de 15 metros de fio de cobre de  $2\frac{1}{2}$  milimetros de secção, suspenso horizontalmente por cima da via e p' r fóra dos carris, a aproximadamente 2 metros do solo;

b) uma caixa suspensa d'un dos postos de suporte da antena, contendo uma bobine de Rhumkorff e um productor de ondas;

c) uma pilha electrica n'uma outra caixa collocada perto do disco;

d) um interruptor, abrindo ou fechando a corrente da pilha, manobrado pelo deslocamento do disco;

e) dois pedaes collocados perto do carril, pedaes que se virão a suprimir por parecer que o carril isolado basta para a interrupção ou estabelecimento do circuito electrico;

f) um dos dois carris está isolado electricamente n'uma extensão de vinte metros, com o emprego de eclisses especiaes.

O posto da machina comprehende:

a) a antena, constituída por um tubo de cobre fixo por isoladores de porcelana na frente e flancos da locomotiva;

b) a "fechadura electrica Augereau" contida n'uma caixa de cobre de  $20\text{ cm.} \times 12 \times 6$ , fixa deante do

machinista, junto ao registrador de velocidades. Está ligada por um fio á antena;

c) uma pilha.

O funcionamento diz-se em duas linhas:

As rodas do comboio passam sempre sobre o pedal, mas esse contacto não faz funcionar a corrente da pilha senão quando, estando o disco fechado, o interruptor fica na posição devida. Nesse caso a corrente da pilha passa na bobine e esta lança pela antena ondas hertzianas que são recebidas na antena do posto da machina; essas ondas ali excitam um tubo com limalha de aluminio que fecha o circuito da pilha.

A corrente então excita um electroiman o qual fazendo trabalhar uma mola, permite a passagem do jacto do vapor necessario para produzir o silvo do apito.

Para evitar que a pilha trabalhe durante todo o tempo da passagem do comboio, um outro pedal, colocado a seguir ao carril isolado interrompe a corrente quando tocado por uma roda da maquina. O apito continua porém até que o machinista accione a alavanca que leva os orgãos da "fechadura" á posição inicial.

Por outro lado um dispositivo engenhoso indica no rolo do registrador da velocidade se o apito funcionou e se o machinista, attento, trabalhou a alavanca quando viu o disco fechado e antes de ouvir o silvo.

A experencia (na linha de Paris a Chartres ha já installados grande numero de postos emissores) mostra que ao contrario do que sucede com as transmissões radiotelegraphicas em geral, cuja regularidade varia com a hora, com o tempo e com o clima, o apparelho Augereau, é de resultados constantes; isso é devido talvez ao pequeno espaço e á pequena amplitude das ondas.

E' necessário, evidentemente, que as ondas emitidas por um posto d'uma via só produzam effeito nas machinas que passem sobre ella; a experencia também mostrou que isso se obtém ligando metallicamente o fio da antena com o carril isolado da via considerada.

Parece assim que este sistema é o mais aperfeiçoado e tanto assim é que está prevista já para os caminhos de ferro do Estado frances uma despesa de 20 a 30 milhões para a introdução d'este melhoramento.



Belgica

*A alta dos preços do carvão e a industria.*—Em virtude da greve de Charleroi o preço do carvão teve uma nova elevação. Assim os typos finos, que estavam já cotados a 60 francos, passaram a custar 66,50 quando valiam 16 em 1 de Julho de 1914, o que equivale a uma alta de 300 %.

D'ahi uma influencia grande na industria, que apresenta já preços elevados.

Por exemplo: as barras de aço, que valiam 115 francos, vendem-se hoje a 900; o ferro fundido tambem passou de 61 francos a 600, com a guerra, e tudo n'essa proporção, isto é, com aumentos de 300 a 800 %.

Felizmente o trabalho não falta. Os caminhos de ferro

do Estado Belga, por exemplo, fizeram uma encomenda á industria particular de 500 vagões, e 1.600 carruagens, a que se junta uma provavel requisição de 15.000 vagões para carvão, 3.000 vagões de borda baixa e perto de 3.000 fourgons, o que dá cerca de 20.000 vehiculos, representando 55.000 toneladas de metal.

*Vias navegaveis.* — Já ha tempos annunciamos que as communicações por via fluvial estavam quasi restabelecidas. Presentemente estão permitindo a ligação com a região parisiense.

Assim a linha de Charleroi a Paris, pelo Sambre e Oise está aberta á circulação e os transportes de carvão fazem-se, fora da occasião das cheias, com normalidade.

As «péniches» flamengas, de 280 toneladas, podem já circular de Dunquerque a Paris por Saint Omer, Béthune, Dousi, Cambrai e Saint-Quentin.

#### França

*A industria.* — A industria francesa continua a ressentir-se da falta de carvão. As cheias, que no principio desse mês houve em França, contribuiram para o mal estar geral.

Comtudo fazem-se esforços para uma melhoria, e no caso de serem cumpridas as clausulas do tratado com a Alemanha, as chegadas de carvão serão mais frequentes. Trata-se presentemente de activar as que se dão por Anvers e Gand.

No Este, principalmente, a situação não é desafogada. Assim o «Comité des forges de la Loire» numa representação que fez ao presidente do Conselho acentuou que o comité encarregado da importação dos carvões ingleses apenas pôde constituir os stocks seguintes: em Outubro 10.562 toneladas, contra 26.000 necessárias; em Novembro 15.671, contra 26.000 e de 1 a 15 de Dezembro apenas 1.500, e frisava o facto de os serviços do Estado terem requisitado 90 % da tonelagem destinada ás fabrícias do Loire.

Dos 47 fornos Matin existentes na região apenas trabalham 13, isto é, 27 %.

D'esta falta de carvão resultará a rarificação do metal, que atingirá altos preços influindo no custo da vida.

No Norte a situação não é muito melhor e o Conselho Geral pediu entre outros o seguinte: que o carvão do Pas de Calais seja reservado em primeiro lugar para as regiões libertadas, em quantidade suficiente e que as linhas electricas da região do Norte sejam alimentadas de corrente pelas centraes mesmo afastadas como de Bruay, de Marles e até de Paris; a região do Norte que se deve reconstituir, dizem, tem necessidades que preferem ás das outras.

#### Estados Unidos

*A vida cara.* — A «American Federation of Labour» fez publicar ha pouco tempo uma declaração annunciando a sua intenção de elaborar, um vasto plano de cooperativas de compras e vendas. Esse plano consiste na formação d'uma série de armazens — cooperativas de venda, seguindo o sistema Rochdale em uso na Inglaterra.

Aquella associação já fez uma distribuição de circulares ás associações filiadas, para angariar fundos onde se dizia: «A acção criminosa dos grandes negociantes e dos intermediarios, á qual se deve em parte o alto custo da vida, só pode ser combatida por um movimento cooperativista».

A Federação visa o estabelecimento d'um sistema de cooperação geral e não a formação de sociedades locaes por associações individuaes.

A união dos ferro-viarios encetou um movimento análogo.

*Adversarios da greve?* — Os jornais estrangeiros da especialidade annunciam-nos que uma grande associação operaria norte-americana, a dos «chuninots» do Expresso, publicou em Chicago um aviso annunciando que os seus

membros não recorreriam em caso algum á greve para obter aumento de salarios ou melhoria das condições de trabalho.

O secretario da União acrescentou: «Não temos a intenção de fazer greve porque em setembro ultimo prometemos ao secretario do serviço de salarios de Washington que lhe deixaríamos o tempo necessário para examinar as condições actuais.

Se a resposta nos não satisfizer voltaremos a Washington conservando a mesma attitude correcta; não recorremos á greve».

Como lição é magistral!

#### A Alemanha

*Resultado da ultima suspensão de comboios de passageiros.* — Annunciam-se que de 5 a 16 de novembro se suspendiam os comboios de passageiros em toda a Alemanha, com excepção dos especiais para operários nos arredores das grandes cidades.

Será conveniente vér se os resultados correspondem ao desejado.

Segundo o «Berliner Tageblatt» a resposta é negativa.

Duas razões levaram a tomar essa medida: permitir uma revisão do material circulante e facilitar o transporte do carvão e de batatas através o imperio.

O primeiro e o segundo desideratum parecem ter-se alcançado; a revisão do material foi feita e este melhorado e os transportes de carvão regularisaram-se.

Quanto ao terceiro, na opinião do ministro da economia publica, os resultados foram nulos; durante algumas semanas a população viu-se quasi privada d'aquelle tão amado tuberculo.

*Organização dos caminhos de ferro.* — Estuda-se presentemente na Alemanha a questão da transmissão dos Caminhos de Ferro ao Imperio e a sua organização.

As associações do pessoal formaram um comité de 25 membros que a convite do ministro dos transportes estudam o assumpto com os delegados dos diversos estados.



## O tunel sob a Mancha

**A sancção do governo britannico subordinada á opinião militar**

A construcção d'um tunel sob a Mancha, tantas vezes anunciada, tantas vezes adiada, será, enfim, levada a effeito? Este vasto e grandioso projecto será realizável? Será devérás ousado quem responder de maneira positiva a estas duas perguntas. Disse-se em tempo e ainda hoje, se diz, acreditar-se, e ainda se acredita no momento actual, que a guerra fez desaparecer muitas opiniões antecipadas e converteu muitos incrédulos. E verdade. A guerra convenceu muitas pessoas de que as operações militares de 1914-1918 teriam sido facilitadas com brevidade e que mesmo a victoria seria mais apressada se o tunel sob a Mancha tivesse permitido o transporte mais rapido e mais seguro de tropas, de munições, de material e de alimentos entre a Gran-Bretanha e a França, e mais comodo e menos perigoso o transporte dos feridos.

Esta ideia espalhou-se no paiz, e pensava-se que, sobre este ponto, tudo ficaria dito, que todas as opiniões estavam formadas, e que os governos podiam tomar uma resolução e pronunciar-se.

Podia ser isso em França, mas não em Inglaterra.

Em 12 de Novembro, o sr. Lloyd George recebeu uma deputação de membros da Comissão parlamentar do tunel, que vinha pedir o consentimento do Governo para a construcção do tunel. O presidente da Comissão, sr. Arthur Fell expoz as vantagens do tunel, affirmando que todas as dificuldades tecnicas tinham sido vencidas e que o tunel poderia estar concluido em cinco annos.

A despesa total elevar-se-hia a 33 milhões esterlinos (800 milhões de francos) em vez de 16 milhões (custo de antes da guerra).

O sr. Lloyd George mostrou-se favoravel ao projecto do tunel, e lembrou que duas vezes antes da guerra, o tunel se estivesse construido, teria sido precioso.

A primeira vez quando foi preciso enviar reforços para França; a segunda, em 1918, quando se reflectiu na eventualidade de reconduzir numerosas tropas para a Gran-Bretanha.

O primeiro ministro britânico disse que todas as dificuldades políticas desapareceram, e que os ministros que outrora se oppunham firmemente à construção do túnel estão ao presente convencidos do seu erro.

Em todo o caso, acrescentou o ministro, a sua aprovação está dependente d'um novo exame da questão pelos militares.

O que resta decidir, disse o sr. Lloyd George, é isto: a possibilidade d'uma surpreza. «Não temos o direito de correr riscos». Se um inimigo pode apoderar-se da frente da ponte e fazer da ilha da Gran-Bretanha uma parte do continente, é uma coisa que o ministerio não pode meditar um só instante.

O governo vae, pois submeter o problema aos militares, aos marinheiros aos aviadores. «Se a opinião dos militares fôr favoravel, o ministerio está prompto a apoiar o projecto sob o ponto de vista geral; se fôr contrario, não assumiremos certamente a responsabilidade. Seria muito pesada».

O sr. Lloyd George disse ainda:

«A Providencia fez do nosso paiz, uma ilha, n'um grande projecto para a historia da Europa e do mundo.

O facto de ser uma ilha permitiu, varias vezes, salvar a liberdade da Europa.

Não desejo que este paiz deixe de sér o que é, e quero estar bem certo, antes de me comprometter, e os meus collegas são, julgo eu, da mesma opinião, que a nossa acção não privará o nosso paiz da vantagem providencial de que elle goza. Não temos o direito de a abandonar, e todo o governo que a abandonasse sem ter feito o exame mais minucioso e mais prudente, saltaria ao seu dever.

O sr. Arthur Fell, antes de se retirar com a deputação, disse:

«Agradecemos por nos ter recebido, mas é desanimador ouvir dizer que é ainda preciso fazer-se um novo inquérito a uma questão tão debatida há tantos annos»,

## **ARREMATAÇÕES**

## **Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses**

#### **Leilão de remessas retardadas e outros volumes**

Em 11 de Fevereiro proximo futuro e dias seguintes ás 11 horas, por intermedio dos agentes de leilões srs. Casimiro C. da Cunha & Sobrinho, Successores, na estação d'esta Companhia em Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do Aviso ao Pùblico B. 2901 de 14 de Março de 1918, e do artigo 1.º 3.º da Tarifa Geral, proceder-se-há á venda em hasta publica de todas as remessas incursas nos respectivos prazos bem como de outros volumes não reclamados.

Avisa-se, portanto, os respectivos consignatários, de que poderão ainda retirar os pagando o seu débito à Companhia, para o que deverão dirigir-se à Repartição de Reclamações e Investigações na estação de Caes dos Soldados, todos os dias úteis até 10 do referido mês de Fevereiro inclusivé, das 10 às 16 horas.

HORÁRIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 1 DE FEVEREIRO DE 1920