

Gazeta dos Caminhos de Ferro

4.º DO 33.º ANNO

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

NUMERO 772

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

Proprietário-diretor L. de Mendonça e Costa

Secretario da Redacção: Alberto Beasa 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 Malo Rue du Helder, 8

COMPOSIÇÃO

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

LISBOA, 16 de Fevereiro de 1920

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

SUMMARIO

Ms quedas do Douro, por J. Fernando de Sousa.....	49
Dois anos em França com o batalhão de Caminhos de Ferro, V, por M. Ferreira Mendes.....	52
Assistência económica internacional, por Quirino de Jesus.....	55
Viagens e transportes.....	57
Notas de Viagem XII.....	58
Os telephones.....	59
Balanço comercial e financeiro.....	60
Notícias nas fofas portuguesas e estrangeiras.....	61
Recetas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis.....	61
Linhos ferreiros brasileiros.....	62
Maior e menor cotização mensal e anual, em 1919, dos fundos do Estado, títulos de caminhos de ferro, Bancos e Companhias, na bolsa de Lisboa.....	62
Arrematações.....	64
Horário dos comboios.....	64

As quedas do Douro

II

Formulei no artigo anterior as regras a que me parece dever ser submetida a concessão das quedas do Douro internacional para ficarem perfeitamente garantidos os interesses portugueses e os direitos de ambos os países.

O assumpto é da maxima importância, devendo por isso ser cuidadosamente estudado a luz dos tratados internacionaes que assentaram os principios fundamentaes da fruição em commun do caudal do rio, pertencendo metade a cada paiz e não podendo ser feita concessão alguma sem pedido nos dois paizes e acordo dos dois governos.

Vimos assim que era indispensavel deixar com carácter internacional apenas os açudes e que todas as outras obras: canal de derivação e officinas hydro-electricas deviam ficar no paiz que eram destinados a servir pelo aproveitamento do seu quinhão do caudal.

O caso é simples e claro e não offereceria dificuldades mas os factos que vamos referir e que o complicam.

Em Hespanha teem-se sucedidos os pedidos.

Assim em 1902 é pedida por um tal Godinho a concessão de 7^{m3} de agua elevados logo a 34. Só em 1905 e quando, segundo a lei hespanhola, já devia ser dado por caduco, obteve informação do engenheiro-

chefe da província de Salamanca, de que o pedido se podia dar "em respeito ás aguas d'Hespanha pois que o caso interessa tambem a Portugal". O Governador informa por seu turno que se trata de um rio internacional.

Apesar d'isso e com infracção do Anexo de 1866, pois Portugal não foi ouvido deu-se a concessão em 1905.

Está, pois, nula. Foi transferida em 1906 para a Sociedad general de transportes electricos e em 1919 para a Sociedad Hispano-portugueza de transportes electricos. E' a chamada concessão de Peña Garrobo.

Em 1902 é pedida outra concessão tambem de 34^{m3}. Os mesmos tramites, as mesmas informações, as mesmas illegalidades, apesar das quaes foi feita em Hespanha, em fins de 1903, e transferida successivamente nas mesmas datas para as Sociedades indicadas.

E' a concessão de Los Molinos, nula como a anterior, pois Portugal nunca foi ouvido.

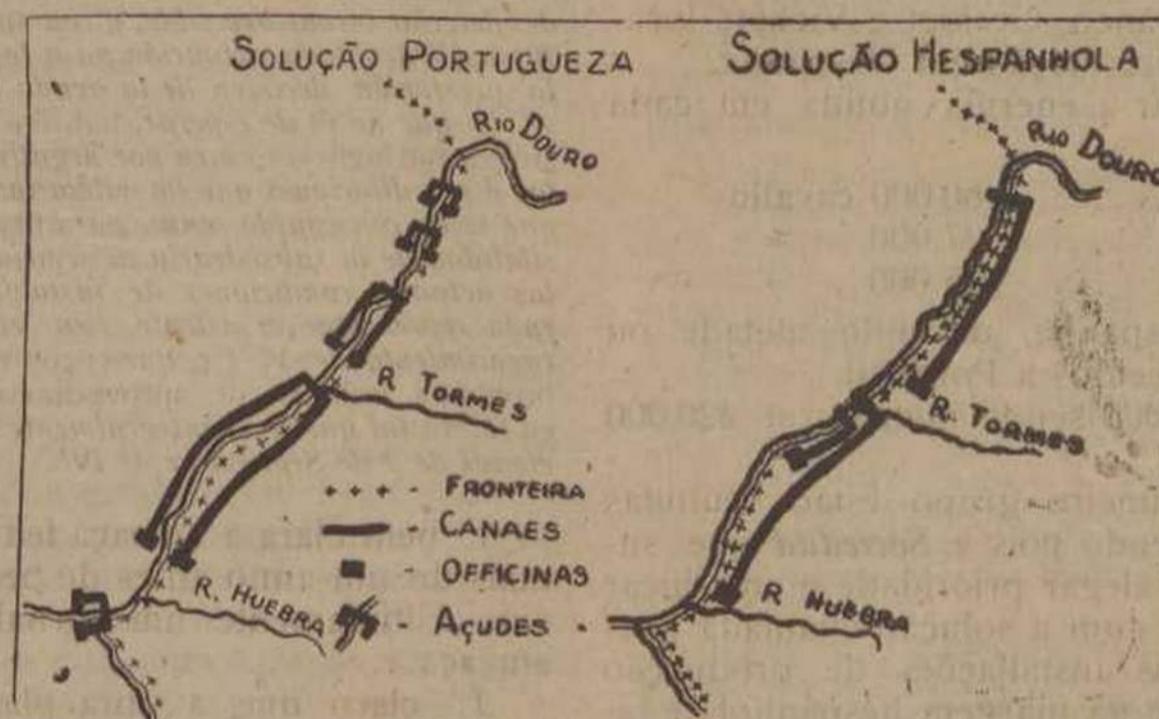
Terceira avançada: em 31 de Agosto de 1906 pedido de 27^{m3} na estiagem e 30 nas cheias. Com infracção da lei hespanhola só em 1911 vão as informações provinciales ponderando que se trata de aguas internacionaes, apesar do que é dada em 29 de Março de 1912 a concessão em principio, devendo as obras ser sujeitas a acordo internacional. E' a concessão Canteiro, já transferida para a mesma entidade que as outras rias.

E' nula esta concessão, pois não podia ser feita se não mediante prévio acordo dos dois governos, não sendo

admissíveis concessões em principio feitas só por um dos paizes, pondo o outro sob a coacção do pretendido facto consumado.

Todas estas concessões, feitas com infracção das convenções internacionaes e das proprias leis hespanholas, que não foram respeitadas, baseiam-se na construção de canaes de derivação e officinas hydro-electricas na margem hespanhola, tendo Portugal que receber de lá, sob a forma de corrente electrica, o quinhão de energia que lhe pertence... ou lhe queiram dar.

Chamaremos a esse plano a solução hespanhola porque foi objecto de concessões em Hespanha e porque só attende os interesses do paiz vizinho com menosprezo de Portugal.



Chamaremos *solução portugueza*, a que respeitando a letra dos tratados, salvaguarde a independencia económica dos dois paizes, localizando em cada um canaes e officinas geratrices do quinhão d'energia que lhe pertence.

Eram subordinados á formula de *solução hespanhola* todas as concessões sollicitadas e illegalmente obtidas em Hespanha para aproveitamento de aguas do Douro, todas nulas, illegaes e insubsistentes por confrarias aos tratados internacionaes, todas em manifesto antagonismo com os direitos e interesses de Portugal, pois localisam as officinas em Hespanha.

Outros pedidos houve ainda, que importa mencionar. Em 1912 fez D. Antonio Lopes Franco um pedido de concessão no Douro inferior, ao Governo portuguez, vendendo em 1918 os seus pretendidos direitos á *Sociedade Hispano-portugueza de transportes electricos*. Não tendo sido o pedido feito tambem em Hespanha, enferma de nulidade.

Em 1913, D. Eugenio Grasset pediu ao Governo portuguez a concessão da parte superior do Douro internacional e só quatro annos depois fez igual pedido em Hespanha, vendendo em seguida os seus direitos á *Sociedad* acima indicada. A falta de simultaneidade no pedido aos dois Governos é causa de nulidade.

Em julho de 1916 a *Sociedade Vickers Limited* pediu uma concessão do Douro inferior em Hespanha e em Portugal, nos termos; pois, do convenio.

Em novembro do mesmo anno, Alves de Sousa pediu ao Governo portuguez todo o troço internacional do Douro, não fazendo ao mesmo tempo o pedido em Hespanha, o que é causa de nullidade.

Finalmente, em março de 1919 o *Marquez de Arrilace de Ibarra* pediu simultaneamente em Hespanha e em Portugal a concessão de todo o troço internacional do Douro, transferindo posteriormente os seus direitos á *Sociedad de Electrificacion Industrial*. Os canaes e officinas são distintos para cada paiz.

Os pedidos Lopes Franco, Grasset e Vickers localizavam as officinas de produção em Hespanha.

E' interessante indicar a energia obtida em cada concessão.

Pena Garrobo.....	60.000 cavallos
Los Molinos.....	27.000 "
Cantero.....	35.000 "

com as officinas em Hespanha, devendo metade ou 61:100 cavallos ser fornecidos a Portugal.

Proposta Ibarra 450:000 sendo metade ou 220:000 produzidos em Portugal.

As concessões do primeiro grupo estão reunidas nas mesmas mãos, podendo pois a *Sociedad* que substituiu os peticionarios alegar prioridade e modificar os projectos de acordo com a solução chamada portugueza, renunciando ás instalações de produção d'energia exclusivamente na margem hespanhola e fazendo-as distintas em cada margem, no caso provavel de entendimento dos dois governos sobre esse ponto. Nem as concessões são porém legaes e validas, como vimos, por exceder a accão isolada do Governo hespanhol os poderes que os tratados internacionaes lhe conferem, nem as leis dos dois paizes permitem a mudança de projectos sem novo pedido, que faz perder o direito de prioridade do primeiro.

E' explicita a lei hespanhola, que citamos, por ser n'aquelle paiz que se fizeram as concessões com officinas exclusivamente na respectiva margem.

Eis o que prescreve o art. 14.º do Real Decreto de 5 de Setembro de 1918.

Durante os trâmites dos expedientes não poderão fazer-se nos projectos modificações que alterem o caudal de agua solicitado ou variem essencialmente a situação da presa ou do deságüe.

Qualquer modificação d'este genero considerar-se-ha como nova petição para os efeitos da prioridade, anulando-se tudo o que se fez respeitante ao projecto que se trate de modificar, continuando os trâmites dos outros.

Nem se pode objectar que as concessões foram anteriores a esse decreto, tendo pois findado os respectivos trâmites em data anterior. Faltou-lhes uma parte indispensavel da *tramitacion* prevista não só na convenção de 1912 como no *Anexo de 1866*.

Não foram submettidas á auctoridade portugueza. Por isso, para serem validas, teria que ser repetido o pedido, formulado perante os dois Governos e acompanhado de projecto, em harmonia com as normas exigidas pela independencia dos dois paizes, adoptados no pedido Ibarra, que assim passaria a ter a prioridade.

O desenho junto torna bem manifesta a diferença das duas soluções que chamámos portugueza e hespanhola, sendo a primeira a unica admissivel.

No meio do conflicto de interesses que historiámos surgiu ha pouco tempo o facto, que veiu com razão alamar a opinião publica e que referimos em 28 de Dezembro.

Foi pedida por F. Pablo Ugarta y Ancesti, ao governador da província de Salamanca a concessão de uma presa na parte hespanhola do Douro e da derivação successiva das suas aguas para quedas no Tormes e no Huebra, servidas por dois canaes um com 49 kilómetros e outro com 51, desviando assim por completo as aguas do Douro do troço fronteiriço.

O pedido aparece publicado no *Boletim Official de Salamanca*, de 7 de Dezembro ultimo.

E' de notar que em representação de 24 de Julho de 1918, ao Ministerio de Fomento Hespanhol, da *Sociedad Hispano portugueza*, que adquiriu as pseudo-concessões *Cantero, Peña Garrobo e Los Molinos* se lê o seguinte:

Para procurar ése fin, se ha constituido la Sociedad Hispano Portuguesa de Transportes Electricos, en base de una situación de derecho incontrovertible, y con su exclusivo y proprio esfuerzo. Intensificará toda actuación para lograrlo, confiando siempre en la prestación decisiva de la ayuda de los Poderes publicos; pero si, lo que no es de esperar, hubiera que prescindir de las concesiones portuguesas, bien por negativa rotunda á sus otorgamientos ó por dilaciones que imobilizarían capitales de la importancia que se ha conseguido reunir para tanma empresa, ante la imposibilidad de la subsistencia de semejante situación que agravaría las actuales condiciones de instabilidad europea, la Compañia cuya representación ostento, tiene el ineludible deber de poner en conocimiento de V. Ex. que encontraría seguramente solución al problema tecnico de aprovechamiento de los saltos del Duero, en forma tal que sería integralmente respetado el Convenio International de 2 de Septiembre de 1912.

E' bem clara a ameaça feita ao Governo portuguez, mais de um anno antes de pedida a concessão de desvio. Ultimamente um jornal de Bilbau reiterava a ameaça.

E' claro que a obra planeada é absurda com os 100 kilómetros de canal em terreno alcantelado para conduzir um volume de aguas tão considerável. O seu enorme custo envolve a sua condenação sob o ponto de vista technico e economico, e da-lhe o aspecto de *finta* para não usar o termo classico.

Os protestos do Governo portuguez decerto embargarão o caminho a esta manobra, de antemão invalidada pela Convenção de 1912, pelo Tratado de 1914 e seu Anexo de 1916.

A concessão *Cantero*, pedida em Portugal depois de feita em principio em Hespanha, como o proprio requerente allegava, acusando assim a nullidade da mesma, foi submettida a inquerito publico em Portugal.

O mesmo sucedeu aos pedidos Lopes Franco e Grasset.

Estes inqueritos, que não deviam ter sido feitos por enfermarem da nullidade essencial os pedidos, foram ao termo, sem que sobre elles recasse resolução do Governo portuguez. Deriva d'elles um direito? Não.

Segundo o regulamento de 1911 o inquerito versa sobre os prejuizos e vantagens para a agricultura, commercio, industria, navegação, segurança e hygiene e sobre os prejuizos das servidões.

Além do inquerito são ouvidas sobre os projectos as estações technicas competentes e só depois d'esses elementos de apreciação o Governo concede ou nega a concessão. E' só esse decreto a origem de direito que possa ser allegado.

O decreto organico de 27 de Maio de 1911, do qual derivou aquelle regulamento, especifica os motivos de preferencia, que são, para o caso, a importancia da concessão no caso de concessões interferentes e a prioridade do pedido no caso de egualdade de garantias e de concessão.

Existe essa egualdade nos pedidos que enumerámos? E' o mesmo prever o aproveitamento total do Douro, ou o de parte d'elle? São eguaes as garantias das oficinas em Hespanha ou das localisadas em cada paiz para o seu quinhão de caudal?

Pode acaso o facto de se ter procedido a inquerito, não a concessão provisoria sequer, ser razão de preferencia pa a pedidos, mais antigos embora, mas feitos fóra das condições legaes e inferiores na importancia e nas garantias offerecidas?

O regulamento recente de 1919 dá a preferencia no concurso ao apresentante do projecto que servir de base ao concurso.

Ora, a base do concurso deve ser a independencia das oficinas de dois paizes, e os projectos mais antigos localisavam-nas exclusivamente em Hespanha.

Passámos em revista as concessões pedidas até hoje e vimos como varias illegalmente feitas em Hespanha, não existentes portanto para o Governo portuguez, se agruparam por transferencia nas mãos de uma sociedade, conhecida pela denominação de *Grupo de Bilbau*, que já em 1918 ameaçava o Governo portuguez com o golpe do preto do desvio do Douro.

E' preciso que o Governo defronte com essas manobras e defende intransigentemente o interesse nacional.

Ha que accordar com o Governo hespanhol a regulamentação da convenção de 1912, applicavel a todos os rios fronteiriços.

Em relação ao Douro ha que assentar no plano geral de obras, quedas a estabelecer, divisão da agua ou das quedas para realisar a egualdade na partilha de energia e em seguida abrir concurso perante uma comissão internacional de technicos e juríscos consultos.

Convém notar que a chamada *solução portugueza*, com açudes multiplos e oficinas privativas para cada paiz, além de deixar independente a sua acção económica, tem a vantagem de se prestar á realisação gradual em proporção com o crescente aproveitamento industrial da energia, evitando-se assim a immobilisação de todo o capital necessário, sem remuneração no período inicial.

N'esse concurso não ha que ter em conta pedidos anteriores, pois o Governo portuguez está livre de compromissos e não teem validade os que o governo hespanhol tomou sem observancia dos tratados. Não pode pois haver clausulas que restrinjam a liberdade dos governos, tendo contemplações com este ou aquelle petionario, nem que revistam carácter de retroactividade.

E' preciso um programma definido a que obedecem os projectos que devem ser apresentados, e soli-

das garantias de idoneidade financeira que assegurem a execução das obras.

Seria injusto o reconhecimento do direito de opção com fundamento n'uma prioridade que briga com os preceitos legaes e com os interesses do paiz, indo favorecer exactamente os que teem pretendido prejudicado.

Consagrou ao assumpto um excellente artigo o engenheiro sr. Bettencourt Ferreira, pugnando pelo concurso:

Não podem, á face do direito internacional, considerar-se como subsistentes as concessões dadas em Hespanha, com manifesto menosprezo do anexo de 1866 do tratado de limites de 1864. O campo encontra-se, portanto, desembaraçado para o estudo das condições em que o emprehendimento em questão deve ser feito. Nada importa também a existencia em tramitação administrativa de quaisquer pedidos, ainda mesmo feitos em condições attendiveis. Ao abrigo do disposto no artigo 74.º da lei em vigor, que regula os aproveitamentos hidráulicos, o governo portuguez tem o direito, e, no caso em questão, o indeclinável de ver, de não outorgar qualquer concessão que não seja em concurso, visto tratar-se de uma captagem, ou conjunto de captagens, de energia de mais de 10.000 cavallos.

No calculo da energia aproveitável o sr. Bettencourt Ferreira baseou-se apenas no caudal actual da estiagem de 25^{m3} reservando o seu juizo ácerca da possibilidade de o elevar a 100^{m3}, que lhe parece problemática, por meio de albufeiras reguladoras a juzante da queda do *El Porvenir* de Zamora, a 45 kilometros da fronteira. Tendo em conta perdas de queda e o rendimento das turbinas, chega á cifra minima de 420.000 cavallos apenas para cada paiz, elevada ao quadruplo ou 170.000, para o excesso do caudal n'outras quadras do anno.

Sem perfilar os calculos em que se baseia essa estimativa, pois alguém que estudou o assumpto, afiançava o considerável aumento de caudal na estiagem pelas albufeiras reguladoras, cujo projecto o sr. Bettencourt Ferreira não conhece, observa-se que ainda n'essas restrictas porporções se trata de uma considerável riqueza a aproveitar.

Sobre as condições do concurso são feitas as seguintes judiciosas considerações com as quaes estamos inteiramente de acordo:

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

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

E, duma maneira geral, a concessão ou concessões não devem ser feitas a entidade que não mostre encontrar-se em 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 quaes as causas de força maior admisiveis para o caso de justificação de demora.

A' objecção da possivel ausencia de concorrentes responde o artigo cabalmente:

A realisação do concurso, dir-se-ha, não assegurará, todavia, a efectivação de tão importante emprehendimento, pois que pode não aparecer nenhnm concorrente. Não é provavel. E' conhecido o valor commercial das quedas do Douro. E o proprio estudo geral official manifestará elementos suficientes para se poder ajuizar com segurança desse valor. A dar-se, porém, um tal facto, pode o Estado, em seguida, estimular as iniciativas, por várias maneiras, facultando, por exemplo, garantia de juro do capital, como se tem feito para linhas ferreas, e tambem consonte foi pedido ao Congresso de Grenoble, de junho do ultimo anno, para os trabalhos da captagem e regularização do Rhodano, com que se espera fornecer á região parisiense 150.000 H. P.

Estamos convencidos de que não será necessário recorrer á garantia, pois não figura nas concessões pedidas.

Declarámos que em hypothese alguma era admisível o transporte de energia, mesmo a título provisório, de um para outro paiz porque o seu aproveitamento determinaria a criação de estabelecimentos industriaes representando interesses importantes e captaes avultados perante os quais seria impossível mais tarde desviar o paiz fornecedor a energia para consumo próprio. Portanto nem provisoriamente nem com o compromisso de futuras compensações se admite a cedencia de energia de um paiz e outro.

Pode-se insurgir alguém contra esta doutrina, observando que a energia é uma mercadoria como qualquer outra, cuja exportação deve ser, não prohibida quando haja excesso disponível, mas regulada, alegando-se que esse intercambio está previsto e regulado entre a Austria e a Suissa.

A energia electrica produzida n'um paiz e que n'elle não tenha immediata applicação pode tel-a amanhã. Se fôr exportada, essa exportação provoca a criação de estabelecimentos industriaes, que allegarão os importantes interesses afectados no dia em que se lhes retire a corrente e exigirão quantiosas indemnizações. Pode-se lá assemelhar a corrente electrica, utilissável em instalações de carácter permanente que suscita, e outras mercadorias de produção variável, de consumo immediato aqui ou acolá e cuja exportação pode ser suspensa sem affectar interesses vitaes?

O intercambio entre a Suissa e a Austria não pode servir de regra. O paiz mais fraco, que era a Suissa é exactamente o que dispõe superabundantemente de energia em relação com o seu possível desenvolvimento industrial. Pode pois fazel-o sem inconveniente. Não é bem esse o nosso caso. Mais fracos do que a Hespanha e mais atrasados industrialmente do que ella devemos contar com mais rapido aproveitamento da energia das quedas de agua no paiz vizinho. Se deixarmos utilizar do lado de lá da fronteira energia que de direito nos pertence, bem pode suceder que no dia em que a queiramos utilizar não nos seja dispensada. Todos os cuidados são poucos, mormente da parte de quem não dispõe da *suprema ratio* e não pode praticamente atirar a espada para o prato da balança.

Assim pois vamos aproveitando as quedas do Douro que tenham utilisação no nosso paiz e façamos gradualmente as instalações para isso necessárias. Se o progresso industrial se fôr acentuando, teremos ensejo de ir utilizando o nosso quinhão de energia com plena liberdade de acção em vez de termos de mendigar da Hespanha o beneplacito para lhe retirar a corrente que lhe fôra cedida.

A mais elementar prudencia aconselha essa norma de conducta, consequencia logica da independencia de instalações dos dois paizes.

Em presença de duas pretensões rivais o Governo portuguez procederia com justiça e legalidade deferindo a que satisfaz a todos os requisitos.

Para que o não suspeitem porém de parcialidade, prefere o concurso. E' digno de aplauso esse procedimento. Toma para base do concurso o plano de obras que melhor attende os direitos e interesses da Nação.

E em vez do concurso livre, tendo por unico elemento de apreciação e escolha a maior somma de vantagens e garantias offerecidas, iria favorecer de antemão, pela opção, um dos concorrentes, precisamente o que estava fóra da lei e armado de concessões nulas e se propunha fazer obra disconde do plano que ao Governo portuguez convém e que impõe para base das propostas?

De modo algum.

Examinando o assumpto desapaixonadamente, não

vejo outra solução, senão o concurso, com exigencia de garantias que todos os concorrentes serios possam prestar e sem direito de opção.

A essa conclusão me levou o estudo conscientioso do assumpto. Se bem, se mal, ajuizem os leitores.

J. Fernando de Sousa



Dois annos em França com o Batalhão de Caminhos de Ferro

Depoimento d'um official expedicionario

VI

Os aeroplanos

O mais pesado do que o ar, ridicularisada preocupação de tantos idealistas de todas as épocas, foi na guerra um elemento de suma preponderância, que por vezes conduziu e guiou no caminho das pequenas vitórias, (que grandes quasi não houve nos quatro annos de luctas, se exceptuarmos o inicio das hostilidades) os corpos de exercito, os exercitos e até os grupos de exercitos das duas partes contendoras.

A aviação, com um carácter exclusivamente experimental e recreativo antes de agosto de 1914, tornou-se no decorrer da lucta, qualquer coisa de formidável, que bem pesava nas vantagens da nação que a possuia n'um certo grau de desenvolvimento.

Que espaço percorrido entre os timidos ensaios de Santos Dumont, percorrendo em 1906, 220 metros em voo planado, até aos "raids" de bombardeamento dos aviadores inglezes e alemães!

Que trabalho colossal para os destinos da humanidade não representam os esforços heroicos de tantos desconhecidos, as façanhas contadas e decorridas d'um Blériot atravessando a Mancha, d'um Paulhau, d'um Farman ou d'um Védrines!

Mas foi a guerra que deu carácter, que fez marcar o seu lugar notabilissimo á aviação. Os progressos realizados são de uma tal magnitude, que só essa obra desculparia o carácter horroroso que as luctas d'armas apresentam e que esta ultima colisão nos mostra, perturbando-nos pelas suas funestas consequencias, principalmente.

A aviação da guerra foi o ponto de mira para o qual se voltaram as atenções de toda uma juventude que sentia, que sofria com a dor da sua patria. Muitas inclinações se perderam, muitos projectos se desvaneceram, por este ou aquelle facto, mas ella continuou nas mocidades verdadeiramente moças a representar um ideal que se tem e se não perdeu.

O aviador de guerra adquiriu uma feição, pelas próprias condições do meio em que viveu, absolutamente diferente do aviador da paz.

O aviador da paz é um especialista que se admira, quando elle exalta a sua profissão, levando-a acima de tudo e de todos; o aviador da guerra é o simbolo vivo, palpitante da guerra santa, da guerra para a defesa e para a felicidade do seu paiz. Por isso só tiveram aviadores illustres os paizes que fizeram a sua guerra santa a favor dos seus lares.

Guymner em França, Richtofen na Alemanha, o capitão Ball em Inglaterra, são os mais puros simbólos das qualidades das suas raças. Hoje mais do que nunca elles serão os heroes nacionaes, e felizes as nações que os podem ter!

Elles foram como que a encarnação da alma da patria, ao mesmo tempo que a consubstanciação dos

esforços dos milhares de conquistadores do ar das ultimas gerações.

E para mim, Guymner, o heroe de lenda, o heroe das cincoenta e trez victorias, o «símbolo das aspirações e do entusiasmo da nação», caído em Porlcapelle, em setembro de 1917, foi o mais elevado representante das qualidades e dos defeitos d'essa mocidade que se bateu, que morreu para dar um destino novo á sua patria, fosse ella qual fosse, com um unico de sezo de a vêr grande, de a vêr prospera, tão grande e tão prospera que nada a pudesse abater, invencivel pela historia fóra.

Elle caracterisa bem a alma da França, ardente e entusiasta, com arrancos de leão, com abatimentos inexplicaveis, mas sempre heroica, renascendo quando se julga abatida e vencendo com a simplicidade, com a bravura dos verdadeiramente fortes, que olham alto, que olham direito, deante de si, o inimigo, que os ataca.

*

A guerra veiu encontrar a aviação n'um periodo febril de trabalho; as grandes travessias, os circuitos das cidades chamavam a attenção para o que deveria ser mais tarde a quinta arma. Com tudo ella não estava, sob o ponto de vista militar, apta a prestar os serviços que era de calcular poder prestar. E, se isso não era para admirar em França, na propria Alemanha succedia.

Nos primeiros tempos da guerra apenas se tinha uma noção proxima da realidade no que dizia respeito aos reconhecimentos estratégicos, mas a regulação do tiro de artilharia não era então senão uma experiençia, a photographia aerea absolutamente inexplorada e o duelo aereo considerado como simples incidente de patrulhas ou reconhecimentos.

No fim de 1914 poucos apparelhos tinham montadas metralhadoras e esses mesmo com a iniciativa dos allemães.

O principio do ano de 1915 trouxe, com a estabilisação das frentes, um maior desenvolvimento á photographia e ao mesmo tempo á regulação do tiro por avião com ou sem telegraphia sem fios.

Na primavera d'esse anno crearam-se embrionariamente as esquadrilhas de caça, e a aviação de caça, a mais sympathica para todos os não aviadores, começo a desenvolver-se; ahi empregaram os seus esforços os mais cotados aviadores de antes da guerra: Garros, o heroe da travessia do Mediterraneo, abateu por essa epocha o primeiro Aviatik de grande envergadura.

Começaram em seguida a organizar os grandes «raids» de bombardeamento; os «raids» famosos ás fabricas de Ludwigshafen e á gare de Karlsruhe datam de junho d'esse anno; e na batalha d'Artois a aviação representou bem nitido o papel d'uma arma onde todos os elementos se desenrolariam paralelamente talvez com excepção da especialidade da caça, que então ainda não tinha reunido todos os sufragios.

Foi ainda a Alemanha, que emocionada pelos «raids» de junho, organizou com entusiasmo a nova arma, grupando os apparelhos por cathegorias e creando as tropas de communicação, sob a direcção d'uma Inspecção Geral das Communicações militares, d'onde mais tarde sahiram as forças aereas independentes.

As grandes batalhas d'esta guerra marcaram, como não podia deixar de ser, as etapes sucessivas do desenvolvimento da aviação.

A de Verdun, nos principios de 1916, trouxe-nos a novidade d'uma força aerea allemã homogenea, instruida e com apparelhos novos, pequenos biplanos de um só logar, Albatros, Fokker, Ago, etc., com motor

Mercedes, fixo, de 165 HP e duas metralhadoras atirando atravez da helice, constituindo esquadrilhas de 18 apparelhos, trabalhando em geral por grupos de cinco apparelhos, um dos quaes o guia, sistema mais ou menos adoptado depois pelos ingleses.

A aviação francesa, hesitante a principio perante um tal adversario, tomou sob o impulso de Petain, que assumira o comando dos exércitos uma organização mais apropriada e com a dura experiençia do principio, bem depressa se poz á altura da do inimigo. Ahi se celebrou a esquadilha das cegonhas, a que pertenceu Guymner e á qual pertenceram quasi todos os «az» franceses: Chaput, Nungesser, Navarre, Lenoir, Brocard, Fonck e outros.

Na primeira batalha do Somme, a aviação francesa reinou como vencedora; o seu papel foi verdadeiramente o de uma arma que trabalhou em ligação com as outras, concorrendo para o resultado final.

O apparelho mais rapido e manejavel então, o Nieuport, mais tarde substituido pelo Spad, fez então prodigios como apparelho de combate; marcara-se então como caracteristico o combate de apparelhos isolados ou quando muito dos pares. Foi então o periodo aureo dos impetuoso, dos bravos. Os allemães temiam pares como Guynemer-Heurtaux, com quem por fim só se batiam até serem abatidos, os então celebres cinco de Bapaume.

Na batalha do Aisne, 1917, a aviação allemã, tendo estudado os resultados do Somme, aparece mais uma vez remodelada e com uma organização formidavel. Além dos aperfeiçoamentos na organização das esquadrilhas de caça e de observação, e da mudança completa da sua tactica, sulcam os ares como novidade os apparelhos grandes de bombardeamento, bi-motores Gotha de 520 HP., A. E. G. e outros.

A batalha da Flandres (segundo semestre de 1917) mostra-nos uma aviação de combate já com um outro aspecto em que os combates individuaes quasi desapareceram para dar lugar aos combates de esquadrilhas.

Foi então que se deu o mais formidavel combate na guerra em que tomaram parte formações de 30 apparelhos e em que os allemães tiveram 15 apparelhos abatidos e 16 obrigados a aterrizar desamparados.

Depois d'esta batalha, os progressos realizaram-se principalmente na aviação de bombardeamento e datam de então os grandes «raids» a Paris, a Londres, ás cidades renanas e emfim a todas as cidades importantes da rectaguarda.

Tenho a impressão de que ahi foram campeões os ingleses com as suas grandes esquadrilhas de bombardeamento e os allemães que, melhor preparados puderam lançar o panico ás rectaguardas, mesmo longinhas.

Fóra das impressões geraes sobre a aviação na guerra, eu tenho impressões muito pessoaes sobre os aeroplanos.

Essas impressões seguiram um curso de transformações que eu acho interessantes de mostrar como mais um depoimento sobre aquillo a que se pode chamar um dos aspectos da guerra, depoimento absolutamente livre de quaisquer tendencias ou de quaisquer intenções de reclame ou de chamariz para actos de coragem que não veem a propósito.

Evidentemente o prisma atravez do qual encarei essa arma que era o aeroplano, dependia muito das circumstancias em que estava e o modo como elle podia ter influencia sobre mim resultaria tambem do meio em que me achava e da sua propria evolução. Logicamente, achando-me sempre durante o tempo de permanencia na zona de guerra, em sectores ingleses, só de aviação inglesa ou allemã posso fala-

com o conhecimento "de visu" e não tendo feito parte de tropas de assalto nem de choque não posso por observação propria fallar do aeroplano como arma atacante da infantaria nas grandes colisões.

Comtudo com o conhecimento da "meia frente" e tambem de rectaguarda acho-me mais até do que queira habilitado a considera-lo como velho amigo, que por vezes se tornou bem desagradavel, inutilmente a maior parte d'ellas.

Nos primeiros tempos que passei na zona da guerra, na primavera de 1917, na Belgica; o aeroplano visto assim de entrada, estando eu n'uma região onde se estava a acabar uma offensiva, vitoriosa para os aliados, e portanto n'uma região devastada, não representou para nós uma agressão, dado mesmo o estando das forças aereas allemães n'essa occasião. Realmente a aviação de bombardeamento estava na sua infancia e os bombardeamentos eram geralmente nocturnos para o que se procuravam povoações e nunca pequenos acampamentos como o nosso.

Devemos notar que os progressos da 5.^a arma apresentam quasi sempre o aspecto de retaliações e que n'essa epocha os inglezes ainda não tinham alcançado o nível a que depois chegaram em matéria de bombardeamentos por aviões.

Então um d'esses aparelhos era para nós como que uma distracção, quando o viam tentando travar combate com o inimigo ou atacando bravamente um balão captivo, observador usado dos dois lados das linhas, e queimando-o.

O ruido caracteristico do motor allemão, que mais tarde nos havia de ferir o timpano; não nos deixava impressão nenhuma, nem talvez de curiosidade.

Algum tempo depois, levados pelos acasos das necessidades do trabalho para o sector portuguez, e estacionando n'uma villa que todo o C. E. P. conhece, La Gorgne, a quatro kilometros e tal da frente, e com o desenvolvimento da aviação (fins de 1917 já um aparelho allemão tomou para nós o aspecto d'uma ameaça permanente, nocturna, porque de dia estavamos na frente; esquadrilhas passavam sobre a villa, em noites de luar dirigindo-se a Paris, a Calais e outras cidades).

As immediações do quartel, proximo á gare, já sofreram de vez em quando o choque de algumas bombas ou torpedos aereos, sem resultados muito positivos a não ser uma meia duzia de victimas entre os civis, os eternos sacrificados n'aquellas regiões.

N'esta disposição, a vida corria docemente, no que diziam respeito a estas machinas de guerra, até que pelos progressos da aviação e não sei porque represalias, os allemães resolveram fazer um bombardeamento diurno, creio que o primeiro n'aquellas regiões.

D'esse bombardeamento teve quem escreve estas linhas a honra de ser, juntamente com os seus dedicados soldados, o alvo apontado.

Um aparelho allemão, que voava relativamente baixo, parecendo pairar em observação ou melhor talvez preparando-se para atacar um balão captivo inglez, marcou com tres torpedos o edificio que servia de alojamento á 2.^a companhia portugueza de caminhos de ferro, falhando a casa felizmente, mas aproximando-se a menos de cem metros do alvo desejado.

Como os estilhaços destes engenhos são muito mais rasantes do que os de uma granada, tornam-se perigosos mesmo para individuos que estejam deitados e d'ahi a razão de ferimentos e morte até de soldados que estavam estendidos no chão, um d'elles escrevendo uma carta.

E' de calcular o panico que esta inesperada agressão motivou, mas não é possivel descrever a sensação que se pode sentir durante o tempo que medeia entre o rebentamento dum torpedo e o seguinte que se

espera. A vida parece estar suspensa e se homens ha que podem fugir e correr desordenadamente sem olhar para onde, perdida a noção da segurança individual, outros ha incapazes do mais pequeno movimento e que se podem bater; insultar sem o sentirem.

Assisti a muitos bombardeamentos; vi mortos e feridos por granadas, vi-os tambem por aeroplanos mas nunca tive a impressão do tragicó como nessa tarde, por inesperado.

Senti o milagre de não ter sido atingido e ao mesmo tempo a noção do dever a cumprir; a noção do chefe que tem á sua guarda e vida de tantos homens de que é o guia naturel, faz ter a energia necessaria para agir, agir depressa como as circunstancias mandam e fazer agir os outros, tornados estatuas pela grandeza do perigo corrido.

A noção da responsabilidade nunca me abandonou, felizmente, e foi ella que fez com que no momento critico tivesse a razão do caminho a seguir, evitando uma catastrofe maior, lançando mão dum meio energico, tão energico que esmurrei um olho d'um homem que ia a sahir do quartel louco, ao encontro dos estilhaços que atravessavam a parada, e que a seguir fizesse movimentar todos os empedernidos, fazendo-os evacuar os vinte e tantos feridos que tinha, dois dos quaes moribundos. E tão bem correspondiam ao meu apello, talvez demasiado energico, e seguiram o meu exemplo que poucos minutos depois não havia um ferido no quartel e marchavam ao colo, em macas e em camas de campanha a caminho das ambulancias.

O pavor dos aeroplanos tinha começado para a minha gente.

Mais tarde, muito mais tarde, abril de 1918, depois da grande offensiva allemã, fomos mandados para a rectaguarda a ter um relativo descanso bem ganho.

Algum tempo estivemos n'uma região magnifica; então a aviação de bombardeamento attingiu o periodo aureo e foi o aeroplano o continuo pesadelo que não nos abandonava. Perto d'uma cidade, Abbeville, então séde de quartéis generais inglezes, alguns evadidos de Amiens, já ao alcance dos canhões boches, era de esperar a visita de algumas esquadrilhas o que se fazia mathematicamente assim que havia um pouco de luar ou uma noite sufficientemente clara.

E assistimos mais uma vez á debandada tragicó de parte da população civil, que deixando os seus lares, se retirava para zonas mais clementes.

Tendo a meu cargo uma linha de caminhos de ferro, pertencente á Companhia do Norte Franceza, todos os meus cuidados iam para a sua conservação em qualquer occasião e em quaesquer circunstancias.

Por isso quando do meu quarto, já deitado, ouvia o ruido caracteristico dos motores allemães e o ruido igualmente caracteristico das granadas dos canhões anti-aereos, sentia mais do que qualquer outra a sensação d'um grande enfado pela estupida guerra a que assistia.

Era, periodicamente repetida, a minha impressão: o acordar estremunhado, em seguida levantar-me de mau humor, envergar o capote e sahir do quarto, encontrando sempre n'essa occasião os donos da casa, uns bondosos velhotes que se hiam refugiar na cave da casa vizinha, que oferecia mais condições de segurança, o que me ofereciam, ao que eu invariavelmente respondia que o serviço me chamava.

Depois a marcha, sob os estilhaços das granadas anti-aereas, mais perigosas que os torpedos porque estes teem um campo de acção limitado, até ao aquartelamento e d'ahi a uma cabine telegraphica, posto certo n'esta occasião onde me correspondia em inglez

barbaro com o pessoal das estações da linha a meu cargo, que me punham ao facto das avarias possíveis, e das informações dos meus homens de ronda.

Tantas vezes foi repetida esta odisseia que se tornaria um habito horrível de massada, se não tivesse tido ordem de tomar outro trabalho, e se o armistício não tivesse posto termo aos aeroplanos, aos canhões, às granadas, mas não à guerra, como o regresso ao paiz me veio demonstrar.

Ferreira Mendes

Text

A assistencia económica internacional

Alguns grandes factos de natureza mais ou menos tragica estão no mais alto da montanha dos nossos males e dificuldades.

Um d'elles é o *deficit* acumulado de mais de 700.000 contos, que o flagelo da guerra nos deixa não só no Thesouro publico, mas na propria economia nacional, com tendencia para outro annual de mais de 100.000 contos, que levaria tudo para a derrocada absoluta e sem remedio.

Outro é a dívida de cerca de 1.450.000 contos, que pesará sobre o paiz, com juros, amortizações e cambios de mais de 45.000 contos, ainda antes de se fazer uma impossivel consolidação que por ahi tem sido preconisada, e sem contar com os aumentos para onde marcha ainda aquella grandeza pelos actuaes caminhos.

Outro é a necessidade irredutivel de se proceder com rapidez a uma vasta expansão económica na metropole e nas colonias, para sahirmos d'este verdadeiro abysmo pela duplicação das produções, exportações e rendimentos nacionaes e conquistarmos uma situação capaz de nos assegurar a independencia, a ordem e o progresso.

Ainda outro é a absoluta impossibilidade de se chegar a todos esses resultados extraordinarios sem o auxilio poderoso de nações estrangeiras, dentro das formulas que a solidariedade dos paizes aliados amigos, ou talvez melhor a de todo o mundo civilizado, hoje em perigo, vier a adoptar para salvação do gênero humano.

E' sobre este ponto fundamental que vamos fixar um pouco a nossa attenção. Preciso é que os portuguezes olhem todos para ahi demoradamente, para seguirem o caminho que nos garanta a cooperação alheia nas restaurações do nosso arruinado paiz.

Por toda a parte se reconhece que a reconstituição das nações europeias que andaram n'esta guerra desastrosa não é possível sem o concurso organizado de todas elles e de outras para o mesmo fim. Em diversos paizes veem-se formando grupos de homens influentes que se propõem levar os seus governos a aceitar o projecto de uma nova conferencia económica internacional. Terá esta por objecto examinar especialmente a situação de todos os povos hontem belligerantes, ainda mesmo os vencidos e a pôr em acção eficaz, por assistencia mutua, um plano de restauração da Europa.

N'este sentido foi recentemente dirigida ao governo da Inglaterra, ao da America do Norte, ao da Holanda, ao da Suissa, ao da Suecia, ao da Noruega e ao da Dinamarca uma notável memoria assignada pelos membros de cada grupo. Ahi se declara que n'esta conferencia deveriam tambem tomar parte a Belgica, a Italia, o Japão, a Alemanha, a Austria e os principaes paizes exportadores da America do Sul.

Entre os signatarios da representação feita ao governo americano figuram Pierpont Morgan, Hoover, Vanderlip e Taft, ex-presidente dos Estados Unidos. Entre os da memoria dirigida ao governo inglez aparecem Asquith, Robert Cecil, Gordenough e lord Inchape.

Vejamos, porém, de relance os fundamentos apresentados para a desejada Conferencia.

A guerra, diz-se ahi, impôs tanto aos vencedores como aos vencidos, a obrigação de procurar meios efficazes para travar o aumento contínuo do volume de moeda fiduciaria e dos emprestimos publicos e por conseguinte a elevação constante dos preços. A diminuição de um consumo excessivo e o desenvolvimento da produção e das taxas são considerados, se não como remedios unicos, ao menos como os de que se podem esperar os melhores efeitos. Se não forem applicados imediatamente, é de temer que a depreciação dos meios circulantes se acentue, levando consigo as economias acumuladas no preterito e arrastando a Euro, a gradualmente, mas de maneira persistente e fatal, para a bancarrota e a anarchia.

Não pode haver futuro economico e social para um paiz que de modo permanente satisfaz as suas despesas correntes pela accumulação do papel fiduciario e pelo aumento da dívida sem o crescimento correspondente do seu activo tangivel. *Nenhum poderá ser julgado digno de um crédito nem ser considerado como solvável enquanto não fizer a nivelação das receitas ordinarias com os seus encargos.* E' um principio que todos os povos devem ter presente no espirito. Aliás será impossivel sahir do sonho das falsas esperanças e das illusões e comprehendêr afinal a realidade dos factos.

Referindo-se á Alemanha e á Austria diz a memoria que, no interesse dos seus próprios credores e do mundo, não devem ser impellidas para a fallencia. Importa não reduzir aqueles povos a condições de existencia tais que, em logar de obter d'elles boa vontade para pagar uma justa dívida, sejam lançados no desespero e na revolução.

Mas é tambem verdade que ha paizes vitoriosos com situação económica extremamente grave. Embora devam pedir ao imposto aquillo que este poder dar, não deve elle ir além da força da resistencia, nem concorrer para que se estabeleça o caos financeiro e a desordem social.

Uma vez que as despesas dos diversos paizes da Europa sejam abaixados ao nível do rendimento possível das suas contribuições, condição preliminar e essencial para obter auxilio, restará ver por que meios se lhes poderá assegurar os capitais necessários para o pagamento das importações sem as quais não possam regularizar as suas trocas, restaurar a sua potencia productiva e reorganizar o seu regimen monetário.

Para este fim é muito preciosa a intervenção normal dos bancos. Mas a grandeza dos capitais necessários torna-a insuficiente. E' pois indispensável recorrer a um plano mais vasto do que seria possível para esse lado.

Os signatarios da memoria não preconisam nenhum metodo preciso para se garantir a cooperação internacional que é reclamada pela necessidade geral de créditos. Mas recommendam a adopção dos principios que em seguida resumimos.

A maior parte dos fundos devem ser necessariamente fornecidos pelos paizes que tenham balança commercial e cambios favoraveis.

Os créditos a longo prazo não devem ser concedidos senão até onde sejam absolutamente indispensáveis á restauração do poder productivo. Não se deve

desviar um paiz de fazer os esforços e os sacrifícios que são o meio unico de reorganizar a sua vida económica.

Por esta razão e tambem por causa das proprias necessidades de captaes nos paizes emprestadores, os créditos concedidos devem ser limitados ao minimo indispensavel.

O auxilio deve ser fornecido, quanto possivel, sob uma forma que deixe o commercio nacional e internacional em perfeita liberdade.

O plano que for adoptado deverá tender á concessão dos créditos e ao desenvolvimento do commercio pelas vias normaes.

Os emprestimos que sejam emitidos para os fins de que se trata, nos paizes emprestadores, devem selo em condições que atraiam realmente as economias dos particulares, para se não aumentar ahi ainda mais a circulação fiduciaria.

As nações que forem contempladas com os emprestimos deverão fornecer as melhores garantias possiveis. Uma d'estas será a de que elles serão privilegiados sobre todas as dívidas interiores, ou de reparações, ou entre governos aliados. Outra será a que fôr mais adequada para o effectivo pagamento dos juros e amortisações, podendo a sua natureza variar de um para outro paiz. Todavia, na Allemanha e bem assim nos Estados novos, teria de haver uma preferencia jurídica sobre as taxas de importação e exportação pagáveis em ouro. Nos Estados credores da Allemanha ficariam servindo de caução as sommas que d'ella teem de receber.

O futuro mostra-se bem sombrio, dizem por fim os autores da memoria. Nenhuma tarefa excede agora a de procurar os meios de fazer entrar de novo a confiança nas massas. Restituir-lhes o gosto do trabalho e da economia, estimular o esforço individual e fornecer a cada um a possibilidade de fruir uma parte razoável do fructo do seu labor, é o fim que os melhores espiritos de todos os paizes deviam tratar de attingir conjunctamente.

E' fóra de duvida que todas estas idéas de solidariedade humana são as que mais podem corresponder ás necessidades da Europa desorganisada e enferma, dentro dos limites geraes de uma prudencia impreverivel. Quasi apenas será talvez justo fazer a observação de que a liberdade plena de commercio nacional, embora se deva desejar-a como elemento fundamental da reorganização definitiva, tem de estar ainda inevitavelmente sujeita ás restrições exigidas pela salvação publica. Estas apenas poderiam ser dispensadas, se todos comprehendessem efficazmente que, para a obra da reconstituição e para o goso dos benefícios da assistencia exterior, é preciso acabar imediatamente com as especulações e abusos de toda a especie que veem concorrendo como factor de primeira grandesa para a alta dos preços e para as misérias e desequilibrios sociaes. Ainda estamos longe d'essa polícia feita simplesmente pelo senso commun.

Mas, considerando em globo a orientação da memoria, quão longe Portugal se acha tambem das circumstancias que possam permitir a fruição dos auxilios ahi preconisados! Não basta que sejam necessarios: e aqui o são como nos outros paizes que entraram na guerra. E' indispersavel merecelos ainda pelas diecções dadas á vida nos tempos da paz. E' mister que haja garantias moraes, economicas, politicas, administrativas e especialmente financeiras.

A nossa actividade económica na metropole e nas colonias exigir-nos-ha a aplicação de mais de um milhão da contos em meia duzia de annos, pelos fomentos do Estado e pelas iniciativas particulares. Só a res-

tauração da machinaria, do material e de todos os elementos de exploracão, onde já os havia antes da guerra, custará centenas de milhares de contos. Tanto seria preciso para voltarmos á situação antiga, que por si mesma representaria hoje um estado de ruina! E resta a formação ainda mais dispendiosa de todas as outras potencias productivas que elevam a mais do dobro os nossos rendimentos para taparmos os rombos nacionaes, satisfazermos os nossos encargos, assegurarmos a nossa posição em Africa e termos condições de resistencia e de progresso em tão arriscado periodo da historia.

A todos é evidente que é impossivel reunirmos com a simples prata da casa uma tão extraordinaria abundancia de recursos financeiros.

Certamente uma boa administração, acompanhada de ordem publica e social e de cooperações intelligentes do capital e do trabalho, poderá levantar os cá dentro, por centenas de milhares de contos n'um sexenio de redempção nacional. A tanto se poderia chegar pelas transformações da fasenda publica e de todo o nosso regimen de credito economico, e pelas applicações das disponibilidades particulares. E' ahi que está sem duvida a maior mina de ouro possivel.

Mas não podemos sahir das nossas enormes dificuldades sem o concurso de captaes e de creditos estrangeiros em grande escala. Uns teriam de vir pelas cooperações em empresas particulares de exploração económica. Outros, mais volumosos, teriam de chegar-nos por combinações financeiras de vulto, que seriam já irrealisaveis, sem as intervenções dos Governos, dentro dos planos da reorganização europeia.

Fóra de um systhema de entendimento geral, como o inculcado na memoria que resumimos, não podermos contar com auxilios importantes e acceitaveis. Nas condições actuaes apenas conseguiríamos, na melhor das hypotheses, desastrosos emprestimos exteriores. Ficariam muito longe das sommas que nos são indispensaveis por maiores que elles fossem. Os seus encargos seriam enormes. As garantias levar-nos-iam a liberdade administrativa e económica. Sacrificariam ainda mais o presente e o futuro da Nação. Taes operações, em volta dos caminhos de ferro, ou dos tabacos, ou de outros quaesquer valores, serviriam, acima de tudo, para especulações financeiras, que impediriam de facto a restauração tomada como pretexto dos novos açambarcamentos.

E' possível que venha a constituir-se a Conferencia Económica Internacional a que acima nos referimos. O Governo britanico já principiou a examinar a memoria que a tal respeito lhe foi submettida. E' provavel que o de Paris já esteja tambem estudando o assumpto. A França é uma das potencias mais interessadas no caso. Uma forte corrente de opinião na Europa e na América tende a impor o caminho da assistencia financeira perconisada por tão altas personalidades dos dois mundos.

Se esta ideia não vinga, não sabemos como Portugal poderá obter do exterior auxilios decisivos, em condições rasoaveis. Para além da consolidação dos adeantamentos feitos pelo governo inglez para as despezas do corpo expedicionario, pouco poderá haver por hora, salvo algum concurso illusorio, á custa de enforcamentos fazendarios.

Se a Conferencia chega a instituir-se, não sabemos tambem como Portugal poderia utilisa-la para a sua obra de salvação, enquanto continuasse nas circunstancias que lamentamos. Reparem todos na substancia das ideas que preponderam na memoria. São justas e humanas, mas são desconfiadas, prudentes e seguras. A solidariedade internacional sómente poderá emprestar dinheiro ou abrir créditos para a mera satisfação

de necessidades essencialmente ligadas com a subsistência e reconstituição económica de paizes que pelo imposto, pela ordem e pelo trabalho hajam feito, por si mesmos, tudo o que está ao seu alcance para aqueles fins. Ao mesmo tempo deverá exigir todas as garantias indispensáveis para cobrir-se contra os perigos e os riscos n'este periodo tão cheio de contingencias. Podem ir certamente muito longe, conforme as circunstancias do padecente, a quem até nada seria fornecido, se faltassem asseguranças.

Não podiam ser outras as bases de uma *assistência financeira*. Ou esta haja de vir pela Conferencia proposta, ou por qualquer outro modo, não podemos esperar para nós sem ordem na administração, na politica, no commercio, no trabalho e na praça publica. Nem ainda assim a podemos ter sem o Estado impor, e o paiz aceitar de boa vontade, os devidos sacrificios contributivos. Os partidos e as classes terão de concentrar afinal as suas atenções nestas necessidades preponderantes.

Na França e na Italia, para não fallarmos nos paizes da Europa Central, os economistas cada vez mais julgam inevitável a bancarrota e impossível a restauração sem uma poderosa organização da solidariedade financeira de todo o mundo civilizado. Pareceria talvez que ao menos a primeira nação poderia levantar-se das ruinas da guerra pelos seus recursos justamente

considerados entre os maiores da Europa. O anno de 1919 apressou-se a mostrar que não seria assim. Trouxe a até à situação gravíssima de custar uma libra esterlina quase 50 francos e um dollar quase 15. Arrastou-a até o pavoroso desequilíbrio commercial de 21 billhões e 65 milhões de francos em 12 meses, conforme as estatísticas publicadas no «Journal Officiel» de 31 de janeiro. Por isso lá se insiste na absoluta necessidade de se crear a Conferencia Internacional.

Mas quanto mais se reclama lá essa instituição em nome dos supremos interesses da Europa e da humanidade, mais se comprehende e se pregoa que o primeiro de todos os meios a empregar para vencer as dificuldades é o esforço pessoal dentro do paiz. Vê-se muito bem que sem elle até seria impossível contar com o auxilio de fóra em grandes proporções, por mais invocados que fossem os serviços da França e as conveniências universaes. Para todos os efeitos o governo francês prepara-se com presteza para a fixação de uma política financeira definitiva que inspire confiança e dê todas as garantias ao restabelecimento económico.

Temos de seguir inevitavelmente o mesmo caminho, tanto mais que Portugal é um Estado pequeno e os seus perigos são maiores, sob alguns aspectos.

Quirin de Jesus.

VIAGENS E TRANSPORTES

Novas tarifas

As *mercadorias em pequena velocidade* que até aqui eram distribuídas por três classes, pela nova tarifa geral passam a ser classificadas em seis classes, conforme o seu valor e os cuidados que exigem a sua manipulação.

Os preços correspondentes a essas, 6 classes, são estabelecidos em bases decrescentes por grupos de kilometros como a seguir:

1.ª classe	até 350 kilometros...	504,8	por ton. e k.n.
	alem de 350 até 450...	504,5	
	» 450.....	504,2	
2.ª classe	até 300 kilometros...	504,2	» - - -
	alem do 300 até 400...	503,9	
	» 400.....	503,6	
3.ª classe	até 250 kilometros...	503,9	» - - -
	alem de 250 até 350...	503,6	
	» 350 » 450...	503,3	
4.ª classe	até 200 kilometros...	503,6	» - - -
	alem de 200 até 300...	503,3	
	» 300 » 400...	502,7	
5.ª classe	até 150 kilometros...	503	» - - -
	alem de 150 até 250...	502,4	
	» 250 » 350...	502,1	
6.ª classe	até 25 kilometros...	502,4	» - - -
	alem de 25 até 100...	501,2	
	» 100 » 300...	501,05	
	» 300.....	500,9	

Estes preços foram estabelecidos segundo os que vigoram nas principais linhas francesas, tendo em vista a diferença entre o valor das moedas francesa e portuguesa.

Como se vê d'esta classificação em 6 classes resulta uma taxação das mercadorias muito mais equitativa do que actualmente.

As mercadorias que sob grande volume tem peso diminuto, e bem assim as que pela sua natureza importam grande responsabilidade para o caminho de ferro e que são assinaladas na Classificação geral com asterisco e ainda aquellas que não abrangam o peso de 100 kilos por metro cubico, são sujeitas ao aumento de 50 por cento.

Aos volumes que contiverem mercadorias de diferentes classes, será applicada a taxa mais elevada entre as correspondentes a essas mercadorias.

Para massas indivisíveis de grande peso são estabelecidas como até aqui, sobretaxas, que vão de 15 a 75 por cento, tendo sido elevado a 20.000 kilos o peso maximo previsto na tarifa para transporte e sem ajuste prévio ao qual corresponde a ultima sobretaxa indicada.

Para os objectos de grande comprimento foram estabelecidos os mínimos de peso a taxar: 12 toneladas para os demais de 6^m,6 até 14^m na via larga e 5^m a 10^m,5 na via reduzida; e 18 toneladas para os de mais de 14^m até 21^m na via larga e 16^m na reduzida.

As taxas para o material de caminhos de ferro circulando sobre as proprias rodas são as seguintes, por unidade e kilometro:

Locomotivas e automotores apagados, até 18 toneladas de peso, cada.....

590

Idem, idem com mais de 18 toneladas de peso...

1513

Tenders e guindastes até 10

845

Idem, idem com mais de 10

568

Vagões, cada.....

506

Carruagens de passageiros, furgões de bagagens, e ambulancias postaes de 2 ou mais eixos, por cada eixo montado 503

A nova tarifa não estabelece preços para gado por vagão completo, o qual passa a ser unicamente regulado por tarifas especiaes, tanto em grande como em pequena velocidade.

Tambem são regulados por tarifa especial as matérias inflamaveis, explosivas e perigosas, como ate aqui, e bem assim as matérias infectas que ainda hoje andavam emiscuidas na tarifa geral, com as mercadorias que não oferecem perigo algum.

Ainda entre outras muitas disposições da tarifa geral destacaremos as que se referem a carregamento de vagões completos, sendo assim considerados os que atinjam, segundo a mercadoria ou mercadorias a transportar os minimos de peso indicados na Classificação Geral ou que paguem como tal. Se o carregamento for constituído por mais d'uma mercadoria a que correspondam minimos diferentes, ter-se-ha em vista para o efeito da taxa o minimo mais elevado. Em tal caso a taxa de transporte é a que corresponde a cada mercadoria, sendo o peso que falta para completar o minimo exigido taxado pelo preço mais barato de entre os que forem aplicados. Em qualquer dos casos porém, não é permittido o agrupamento de remessas para o efeito d'esta concessão.

O prazo em que as emprezas de caminhos de ferro são obrigados a conservar armazenados as mercadorias nas suas estações é limitado a 15 dias, tanto á partida, como á chegada. Se findo esse prazo os interessados não tiveram expedido ou retirado as mercadorias, as emprezas tem o direito de proceder á sua venda em hasta publica, com prévio annuncio nos jornais.

Aquelle prazo é limitado ainda a 24 horas para os generos de facil deterioração, sendo a sua venda feita na presença de duas testemunhas idoneas alheias ao serviço, e do fiscal do Governo quando possivel.

(Continua)



XII

A linha recta é o caminho... mais longo - Uma companhia que trata dos seus interesses. De Nancy ao Mediterraneo. - Tarrascon. - Sem hotel onde dormir. Uma alfandega civilizada e um almoço confortavel.

Só quem tem boa practica de viagens é que se apercebe de que os caminhos de ferro contradizem a regra geometrica de que "a linha recta é o caminho mais curto".

Parece um paradoxo, mas não é.

Em França, como em todos os paizes que tem uma rede ferro-viarria de apertadas malhas, o caminho mais curto é, a maior parte das vezes, o que mais se affasta da linha recta entre dois determinados pontos; porque, em caminhos de ferro, a phrase "caminho mais curto" quer dizer, a "viagem mais rapida e mais commoda"; e a rede francesa foi construida pelo modelo d'uma grande aranha, cujo corpo é Paris, de onde sahem as numerosas pernas em todos os senti-

dos, ás quaes se chamam "as grandes linhas" as percorridas por comboios expressos, rapidos, com melhor material; tudo o mais são, em geral, pequenos troços subsidiarios d'aquellas, para lhes alimentarem o trafego, para servirem as zonas que elles atravessam, trazendo-lhes ou levando d'ellas os passageiros e as mercadorias dos departamentos atravessados pelas ditas grandes linhas.

E' assim que se torna o seu tanto difficult fugir á sensaboria de andar sempre pelo mesmo caminho, é fatalmente temos que preferir o que já estamos fartos de conhecer, e perdeu, por isso, todo o interesse para nós.

Para regressar do Norte da França á mais proxima fronteira peninsular, Port-Bou, duas secções de viagem nos são indicadas pelo mappa:

1.º—De Nancy a Dijon :

Por Neufchâteau	223	kilometros
" Mirecourt	228	"
" Epinal e Port-d'Atelier	273	"

Parece natural que, dada a importancia d'aquelles dois pontos externos, o comboio principal, o mais directo, far-se-hia pela primeira d'estas linhas, custando o bilhete de 1.ª classe 34,95 francos. Mas a Companhia do Leste é que não pensa assim porque levando os passageiros pela ultima, a mais larga, fal-sos andar mais 50 kilometros pelos dois lados de um triangulo equilátero, e consequentemente pagar mais 8 francos, isto é, 42,80.

2.º—De Dijon a Port-Bou; parece, sempre pelo mappa, que se nos transportarmos a St. Germain-des-Fossés tomaremos caminho por Gannat a Brioud a St. Flour, de onde ha comboio directo a Bésiers, e fronteira hespanhola. Mas quem é que tem coragem para, nas condicções em que estava o serviço nas linhas francesas, no outonho passado, — afluencia enorme de passageiros por toda a parte, comboios á cunha, ausencia de portadores de malas nas estações — se condemnar a trasbordar seis vezes de uns para outros comboios, e ainda a esperar enlaces que quasi sempre falhavam? Era caso para se levar uma semana no caminho.

Eis a razão porque, depois de aturado estudo de horarios e traçados e de um descanso de 24 horas em Dijon, d'esta vez no hotel *Terminus* que é muito moderno e com todos os confortos, até com um bello salão de espectaculos onde, a troco de qualquer bebeda, se entretem a noite, não houve mais remedio senão regressar pela muita vezes percorrida (e aqui descripta) linha da margem esquerda do Rhodano, até Tarrascon, onde dispuzeramos passar á noite commoda mente n'un hotel.

Tomando, pois, logar no muito razoavel expresso n.º 101, que parte de Dijon ás 12,20 da tarde, com um restaurante onde se janta bem, contavamos estar em Tarrascon ás 11 da noite.

Mas já se vê que chegámos uma hora depois; e o peior foi que tinha sido dia de festa as celebres corridas de cavalos, *celebridade* de que só tivemos noticia pelos exagerados tarrasconenses nol'a darem — a cidade estava em festa, cheia de forasteiros dos arredores, e os hoteis... a trasbordar!

E para mais, em cada um, um porteiro, verdadeiro Cerbero, de modos selvagens que defendia a simples entrada a perguntar se havia quartos, com modos ferrosos, herdados, por certo, da celebre *Tarrasca*, monstro temeroso de que falla a lenda local.

Condemnada, uma familia de cinco pessoas, a passar a noite *au clair de la lune*, estavamos dispositos já a ver, de madrugada, a partida do celebre *Tartarin*, de Daudet, para a sua caçada ao leão, (que afi-

nal era o proprio burro) nas florestas virgens... de elegantes *chalets* do Mustaphá, a Cinta de Argel.

Comboio para sahirmos, só de manhã havia.

A situação era difficult.

Chegámos a pensar em praticar qualquer crime, para obtermos alojamento... no calabouço.

Mas valeu-nos a amabilidade do dono do hotel *Moderne*, que nos deu abrigo no salão da casa, onde pernoitámos, em poltronas ou estendidos em *chaise-longues* de palha. Sempre nos protegeu Santa Martha, a padroeira de Tarrascon, que livrou a cidae do monstro que devorava as creanças, e tem por isso dois tumulos na mesma crypta, em que os sacristães asseguram estar em ambos o verdadeiro corpo da bemfeitora.

Nova etapa, no dia seguinte, devia levar nos até Perpignan, cidadesinha muito interessante dos Pyreneus Orientaes; mas... o comboio do P. L. M. chegou a *Cette* com hora e meia de atraso, e o do *Midi* partira já; houve que esperar o da tarde em que só avançámos até Narbonne, para passar a noite, e partir pela manhã, pelo que nada pudemos ver mais do que a praças e as fa hadas do *Hotel de Ville* (Camara Municipal) muito original, e da cathedral de S. Justo.

No dia seguinte partida para Hespanha, onde entrámos atrazados quando tambem o comboio para Barcelona já tinha partido.

Novidade: a alfandega já não está como antigamente, de intoleraveis exigencias. Civilisou se, como, afinal, tudo se vae transformando n'aquelle paiz.

Agradavel surpreza: depois de tantos tempos em que os nossos estomagos só ingeriam má e parca comida, foi uma sensação agradavel a vista, a abundancia, o gosto, do almoço que nos deram no bufete. Delicioso, o arroz á valenciana, primorosa a *tortilla* (omeleta), e, como sempre, péssimos os *bistés* (bifes) por que os nossos vizinhos—tenham paciencia que lh'o digamos — tanto hespanholisaram a palavra ingleza como o modo de assar carne na grelha, conseguindo produzir geralmente uma coisa dura e negra, sabendo a azeite e cheirando a ranço.

Tres horas depois, no bello rapido do Norte de Hespanha, chega-se a Barcelona, onde ainda não havia as gréves e os *loc-auts* que tanto teem dado que fallar, e que fazer, nos ultimos tempos.

Hoteis todos cheios, de forma que só por felicidade conseguimos alojamento no Grande-Hotel, do qual, e dos melhoramentos que apresenta a encantadora capital da Catalunha, fallaremos no proximo artigo.

Os telephones

Somos um paiz original, de uma placidez unica no mundo!

Ha 31^{as} que estão paralysados os serviços telefonicos em toda a capital e seus suburbios (os raros que os teem) e ainda os das linhas do Estado entregues á exploração da Companhia, e parece isso o facto mais natural d'este mundo.

Todos soffrem immensamente com a falta d'esse serviço publico que todos pagam carissimo, sem serem servidos; os prejuizos para o commércio, para as repartições publicas, para a imprensa, para muitissimas classes, como a dos médicos, para os simples particulares, são enormes, incalculáveis; e ninguem exteriorisa as suas queixas mais do que lamentando-se da falta... pagando e calando.

Nem um protesto, mais ou menos ruidoso, nem uma reunião de subscriptores se projecta; nada, absolutamente nada.

Ninguem se incomoda, nem mesmo a Compa-

nhia; todos os dias os jerraes nos dizem que a gréve continua no mesmo pé de intransigencia por ambas as partes.

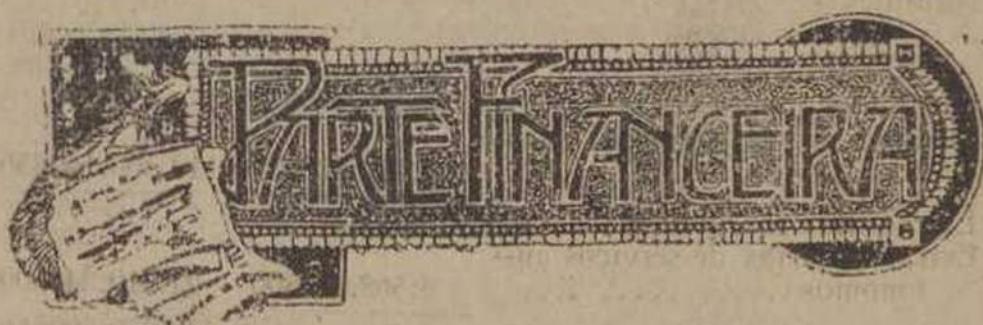
Quem quiser encontrar o prototypo da paciencia evangelica basta-lhe vir buscal-o a Lisboa.

N'uma tal situação, quando uma companhia e seus agentes assim zombam com os legitimos interesses do publico, não tem o governo meio de pôr um veto a isto?

A companhia não tem privilégio; não pôde o governo tomar posse do serviço e executal-o, com agentes seus, por sua conta ou por conta d'ella, ou por conta de Belzebuth, contanto que o publico não seja mais prejudicado?

Tem o governo redes telephonicas suas, a do Ministério da Guerra, a da polícia, e cremos que do Ministério do Interior; ha ainda a dos Bombeiros. Não faltam, pois, agentes adextrados para fazerem funcionar os apparelhos. Porque não requisita o governo toda a rede e com os apparelhos que voltaram a casa, como o filho prodigo, restabelece as communicações?

Mas se o Governo e a Companhia nada fazem, o publico nem grita «ó da guarda! Santo paiz do "não te rales!"



BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 14 de Feve-riero de 1920.

Em 3 do corrente o sr. ministro das finanças apresentou na Camara dos Deputados a proposta de orçamento para 1920-1921. Teve o cuidado de accentuar que era um documento elaborado pela Contabilidade publica durante a gerencia do governo do sr. Sá Cardoso e que o levava ao Parlamento apenas para satisfazer aos preceitos constitucionais. O novo ministerio pretendia fazer ahi alterações importantes.

Em todo o caso, o orçamento proposto representa pelo menos o calculo das despesas e das receitas que as repartições technicas julgaram fundado nos precedentes e nas tendencias das finanças publicas. Assim considerado, elle tem o triste merito de mostrar tambem por sua parte a situação gravissima do Thesouro, logo depois de termos caido no abysso cambial, onde a economia do paiz continua entregue aos maiores factores de ruina.

Segundo o orçamento formulado para 1920-1921 as despesas gerais são fixadas em 234:679.251\$53, sendo 185:800.901\$74 as ordinarias e 48:869.349\$79 as extraordinarias. Por outro lado, as receitas ordinarias são calculadas em 105:024.163\$04 e as extraordinarias em 14:591.150\$00, o que perfaz o total de escudos 119:615.313\$64. D'este modo é de 115:003.937\$79 o déficit previsto.

Comparado a mesma proposta com a de 1919-20 notam-se estas diferenças para mais no orçamento de 1920-21:

Despesas ordinarias.....	30:827.610\$39
" extraordinarias...	8:430.927\$04
Total.....	39:259.537.43
Receitas ordinarias.....	5:080.145\$62
" extraordinarias.....	1:239.810\$00
Total.....	6:319.955\$62

O déficit teria augmentado 32:938.518\$81. Mas as despesas, as receitas e o déficit são muito superiores aos calculos como depois mostraremos. Nas verbas acima expostas não se acham comprehendidas as dos serviços autonomos do Estado, que até 1917 figuravam no orçamento geral do Estado, e na verdade fazem parte d'elle. Pelo menos ahi, se não for tambem n'outros pontos, incluem-se pequenos emprestimos, que ordinariamente são feitos na Caixa Geral de Depositos. A importancia d'estes deve ser junta ao déficit confessado para se ver o déficit verdadeiro.

Segundo os proprios elementos contidos na proposta de orçamento para 1919-1920 os calculos seriam os seguintes:

Receitas:

Ordinarias.....	99.944.018\$02
Extraordinarias.....	13.351.340\$00
Serviços autonomos..	39.787.420\$07

153.082.778\$09

Despesas:

Ordinarias.....	154.982.291\$35
Extraordinarias.....	40.438.422\$75
Serviços autonomos..	39.787.420\$07

235.208.134\$17

Déficit aparente..... 82.125.356\$02

Mas na receita dos serviços autonomos comprehendia-se:

Emprestimos do porto de Lisboa.....	3.490.000\$00
" dos caminhos de ferro do Estado.	5.078.000\$00
	8.568.000\$00

O déficit orçamental elevava-se pois a 90.693.356\$53.

Mas ainda este não seria o verdadeiro cálculo orçamentalógico. Nas sommas das receitas e despesas acima indicadas devem abater-se annuidades de juros e amortização de títulos na posse da fazenda, nada significam. São 12.803.268\$53. Por outro lado devemos juntar aos resultados os encargos de cambios e da dívida fluctuante geral, que excedam os incluídos na proposta do sr. Rego Chaves. E devem compreender-se n'aquela todas as que resultam dos adeantamentos feitos pelo Governo inglês e todos os suprimentos do Banco de Portugal ao Tesouro. Quanto aos primeiros, apenas podemos fazer conjecturas, sujeitas a rectificações, pois não há ainda contas públicas a tal respeito.

Com esta orientação, o orçamento elaborado pelo sr. Rego Chaves para 1919-1920 viria a ter aproximadamente a expressão seguinte:

Receitas:

Ordinarias geraes.....	87.160.749\$49
Ordinarias de serviços autonomos.....	31.219.420\$07
	118.360.169\$56
Extraordinarias geraes.....	13.351.340\$00
Extraordinarias de serviços autonomos.....	8.568.000\$00
	21.919.340\$00
Totaes.....	140.279.509\$56

Despesas:

Ordinarias geraes.....	159.186.675.61
Ordinarias de serviços autonomos.....	31.219.420\$07
	190.406.095\$68
Extraordinarias geraes.....	40.438.422\$07
Extraordinarias de serviços autonomos.....	8.568.000\$00
	49.006.422\$75
Totaes.....	239.412.518\$43
Déficit.....	99.133.008\$87

A seu tempo sujeitaremos o orçamento de 1920-21 aos mesmos critérios e então veremos que o respectivo déficit será muito superior aos 115.000 contos computados oficialmente. Irá de certo a mais de 130.000 contos.

Não chegou a entrar em discussão o orçamento de 1919-20, e o novo ministro das finanças pretende alterar também aquele mesmo que foi proposto agora para 1920-21. Por esse lado não se fica sabendo onde se está nem para onde se vai. A ignorância pública é ainda maior quanto à importância total das despesas da guerra, à dos adeantamentos feitos pelo Governo britânico e à da dívida fluctuante. O conhecimento de todas estas contas era indispensável para todos os efeitos, mas continua a ser fruto proibido.

O novo ministro aceitou imediatamente a proposta que o sr. António Maria da Silva chegara a apresentar com o fim de travar as tendências parlamentares para a progressiva elevação das despesas públicas. Foi-lhe adicionado o preceito de que estas podem ser diminuídas e as receitas aumentadas, durante a discussão do orçamento. A aprovação do projecto foi rápida na Câmara dos Deputados e deve selo no Senado.

Com idênticos propósitos de economia, o ministro formulou mais três propostas de carácter compressivo. Numa procura impedir provisoriamente aos corpos administrativos o lançamento de novas contribuições, ou o aumento das taxas e percentagens das actuais, ou a modificação das bases da sua incidência, a não ser que o poder legislativo o permita. N'outra quer tornar independente de autorização do ministro das finanças, enquanto se não estabelecer o equilíbrio do orçamento, as despesas de mais de 25 contos, que não se refiram ao pessoal dos serviços e as que tenham de ser pagas em moeda estrangeira e não estejam devidamente regulamentadas. Também n'ella se mandam cumprir algumas disposições de contabilidade das leis de 9 de Setembro de 1908 e 25 de Junho de 1881. N'outra, finalmente, é o Governo autorizado a remodelar todos os serviços públicos até 30 de Junho próximo, reduzindo os quadros, fazendo economias nas dotações para material, e colocando na disponibilidade, com os

seus vencimentos, os funcionários superiores, sendo com elles feitos os futuros provimentos nos logares vagos do Estado e dos corpos administrativos.

Em todos estes caminhos há certamente muitíssimo que fazer, sem cahir-se no erro de impedir o fomento económico da metrópole e das colónias, ou de tornar ainda mais anárquicos os serviços públicos, ou de agravar a situação de numerosas famílias e desenvolver os fermentos da desordem nacional. Parece-nos que dos quadros actuais apenas podem ser retirados grandes contingentes de funcionários uma vez que elles em geral sejam collocados com as mesmas ou até inferiores vantagens em vastos campos de melhoramentos que são necessários para a expansão de todas as nossas condições de existência, como aplicação de avultados capitais obtidos no plano decisivo da nossa reorganização financeira. Fóra d'ahi o programma compressivo, ainda que não padecesse de injustiças relativas, poderia apressar a marcha de todos os males sociais, que tendem a levar-nos para situações tremendas.

O sr. António da Fonseca, ao apresentar o orçamento de 1920-21, expôz à atenção do parlamento e do país as despesas militares e policiais, excluídas as que entram nas tabellas dos ministerios dos estrangeiros e das colónias. São as seguintes:

Ministerio do Interior:

	Pessoal	Construções, materiais e despesas variáveis
Policia.....	2.662.994\$82	76.019\$20
Guarda republicana.....	17.000.000\$00	837.565\$00
Ministerio da guerra	37.150.840\$58	4.140.614\$12
Ministerio da marinha..	6.898.402\$82	14.928.727\$08
Ministerio das finanças:		
Guarda fiscal.....	4.393.875\$28	150.000\$00
Totaes.....	66.106.148\$70	30.132.925\$40
Total geral.....		95.239.074\$10

Tudo isto é muitíssimo grave. As despesas d'este bloco em 1913-14 iam a 16.923.776\$13, ou 20% da receita ordinária, ou 18% da total. Correspondiam a 21% da despesa ordinária e 18% da despesa global do Estado. A situação era já considerada inconveniente para a economia nacional.

No orçamento proposto para 1919-20, as despesas militares e policiais foram calculadas em 82.827.784\$58. Absorvia 58% de toda a receita pública e representavam 37% de toda a despesa geral do Estado.

Agora para 1920-21 aumentam-se-lhes ainda mais cerca de 14.000 contos. É pavoroso, quando se considera tudo o mais que define a situação nacional. E, todavia, repetimos que é impossível fazer ahí a transformação profunda que é indispensável sem uma grande acção geral de fomento económico, para a qual se desviam com justas vantagens todos os elementos que podem ser dispensados dos serviços actuais. O problema é seguramente complicado e difícil por muitos aspectos, mas sem dúvida alguma deve ser atacado com vigor sob pena de nos perdermos todos irremediavelmente.

Resta haver ahí um plano financeiro dentro do qual venham a caber todas as soluções que esses e outros males exigem n'este período de reorganização nacional.

Q.J.

Polsa — Nos fundos do Estado não tem havido alteração sensível de preços.

No ramo bancário nota-se porém uma certa tendência para a baixa, resultante dos temores, que a muitos assaltam, de que as medidas de fazenda em circulação afectam os dividendos e os juros de obrigações. Assim as acções do *Portugal* e do *Ultramarino* perderam 3 esc., as *Portuguez Brasileiro* 10 esc. o *Economia Portugueza* 6 esc.

No grupo colonial accentuou-se uma leve alta, havendo grande movimento no *Moçambique* que subiu de 9850 a 13.000 *Zambezia*, de 8\$30 a 9\$60, *Ilha do Príncipe*, de 203\$50 a 207\$00.

Muito movimentadas as acções de Navegação que por fim baixaram levemente.

Cambios — Como se sabe o *consortium* mantém as cotações que apenas conseguiu melhorar em $\frac{1}{16}$ e sustentar o preço da libra e o premio do ouro, sem alteração.

Curso de cambios, comparados

	Em 13 DE FEVEREIRO		Em 30 DE JANEIRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque.....	17 $\frac{3}{16}$	17 $\frac{1}{4}$	17 $\frac{1}{4}$	17 $\frac{1}{8}$
" 90 d.v.....	17 $\frac{7}{16}$	—	17 $\frac{3}{8}$	—
Paris cheque.....	286	287	298	301
Madrid cheque.....	715	717	722	728,5
Allemânia cheque.....	61	61	50	61
Amsterdam cheque.....	1525	1535	1430	1549
New York cheque.....	4090	4100	3940	3975
Italia cheque.....	22	225	255	255
Suisa	676	678	694	702
Libras.....	18.500	19.500	18.500	19.500

Última cotação	Bolsas e títulos	Cotações na bolsa de Lisboa - FEVEREIRO										
		2	3	4	5	6	9	10	11	12	13	—
Fundos do Estado:												
43,80	Interna 3 %, coupon.....	43,85	43,90	43,90	43,90	43,90	43,90	43,90	43,90	43,80	43,80	
43,30	" " assentamento.....	43,20	43,20	—	43,40	43,30	43,30	43,30	43,30	43	43,20	
10\$70	" 3 %, 1905.....	10\$60	—	10\$65	—	—	10\$65	—	10\$65	10\$65	—	
22\$00	" 4 %, 1888.....	21\$70	—	21\$60	21\$50	21\$50	—	—	—	—	21\$70	
51\$00	" 4 %, 1890.....	—	—	51\$50	—	52\$00	—	—	—	—	—	
59\$50	" 4 1/2 %, 1888/89 assent...	59\$50	—	—	—	59\$50	—	—	—	—	—	
58\$50	" 4 1/2 %, 1888/89 coupon..	58\$50	58\$60	58\$60	58\$60	58\$50	58\$50	58\$50	58\$30	58\$30		
81\$50	" 4 1/2 %, 1905.....	—	—	—	—	—	—	—	82\$00	82\$00		
76\$50	" 5 %, 1909.....	—	—	77\$00	—	—	—	—	—	—	—	
133\$00	" 4 1/2 %, 1912 ouro.....	—	—	—	—	—	—	140\$00	—	—	—	
77\$80	" 5 %, 1917.....	77\$50	77\$80	—	—	—	77\$00	77\$00	77\$00	77\$00	—	
109\$50	Externa 1.ª serie.....	109\$50	109\$50	110\$00	—	109\$00	109\$00	101\$00	109\$50	109\$50	110\$50	
105\$00	" 2.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
110\$50	" 3.ª serie.....	110\$50	110\$50	110\$50	110\$00	—	109\$00	109\$50	110\$00	110\$00	111\$00	
65\$00	Obrig. da Província de Angóla.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
130\$00	" Comp. Tabacos de 1891.....	—	—	65050	140\$00	—	—	—	—	—	—	
Acções dos Bancos e Comp.:												
303\$50	Banco de Portugal.....	—	300\$00	300\$00	300\$50	304\$00	—	—	300\$50	300\$00	300\$50	
317\$00	" Nac. Ultramarino, coup.....	318\$50	318\$50	317\$00	313\$50	—	309\$00	308\$50	312\$00	315\$00	315\$00	
315\$00	" " ass.....	—	—	311\$00	311\$50	—	—	—	—	—	—	
215\$00	" Portuguez e Brazileiro.....	215\$00	214\$00	211\$00	210\$00	208\$00	208\$00	207\$50	206\$00	205\$50	205\$00	
280\$00	" Commercial de Lisboa.....	—	275\$00	—	—	—	—	275\$00	—	—	—	
244\$00	" Lisboa & Açores.....	—	225\$00	220\$00	220\$00	221\$00	221\$00	229\$00	223\$50	215\$00	215\$00	
133\$00	" Economia Portugueza.....	—	133\$00	133\$00	132\$80	132\$00	132\$00	130\$00	—	128\$00	128\$00	
60\$00	" Commercial do Porto.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
43\$00	Companhia do Credito Predial.....	42\$50	42\$00	42\$00	42\$00	42\$50	42\$50	42\$50	42\$50	—	42\$50	
30\$50	" Gaz e Electricidade.....	—	—	58\$00	—	—	—	—	43\$00	—	—	
71\$00	" das Aguas.....	71\$50	—	—	—	—	—	71\$00	71\$00	—	72\$50	
204\$50	" Ilha do Príncipe.....	205\$00	208\$50	214\$00	215\$00	215\$00	216\$00	214\$50	270\$50	207\$50	207\$00	
208\$00	" Colonial do Buzi.....	30\$10	30\$00	30\$00	29\$40	29\$40	28\$30	27\$50	28\$00	28\$10	28\$25	
243\$00	" Nac. de Moagem.....	242\$00	—	241\$00	235\$00	236\$00	235\$00	235\$50	—	233\$00	234\$00	
71\$00	" Phosphoros, coup.....	71\$00	—	71\$00	71\$50	71\$50	69\$50	—	71\$50	71\$50	71\$50	
38\$00	" Cam. Fer. Portug.....	—	—	—	—	37\$00	—	—	—	—	—	
178\$50	" Tabacos, coupon.....	176\$00	176\$50	176\$20	178\$00	177\$80	—	177\$00	176\$20	176\$20	176\$40	
267\$00	" Nac. de Navegação.....	255\$00	248\$90	251\$00	251\$50	252\$50	252\$00	254\$00	157\$00	255\$00	252\$00	
Obrigações:												
79\$50	Companhia das Aguas.....	—	—	80\$00	—	76\$00	—	—	80\$00	—	80\$00	
90\$50	Prediaes 5 %, antigas.....	—	—	90\$50	91\$50	—	91\$50	—	—	—	91\$50	
90\$50	" 5 %, serie A.....	—	—	90\$00	—	—	—	—	—	—	—	
90\$00	" 4 1/2 %, serie A.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
85\$00	" 4 %.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
106\$00	Nacional de Morgen.....	106\$00	—	106\$00	105\$50	105\$50	105\$50	105\$50	—	100\$50	105\$50	
40\$20	Assuc. de Mocambique.....	—	—	85\$00	—	—	—	—	—	—	—	
30\$00	Banco Nac. Ultram. 4 1/2 % ass.....	—	—	100\$00	—	—	—	—	—	—	—	
100\$00	" " " 4 1/2 %, ouro.....	—	91\$00	94\$50	—	—	—	—	—	94\$50	—	
95\$00	" " " 6 %, Hypot.....	—	—	—	90\$50	90\$50	90\$50	90\$50	—	90\$50	90\$50	
94\$50	Cam. de Ferro de Ambaca.....	—	—	—	73\$00	73\$00	—	—	—	—	—	
72\$00	Nac. de Cam. de Ferro, 1.ª serie.....	—	—	68\$00	—	—	—	—	—	—	—	
67\$00	" " " 2.ª	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
68\$90	Cam. de Fer. Portug. 3 %, 1.ª gr.....	28\$00	—	—	28\$00	28\$20	28\$20	28\$20	—	—	28\$10	
29\$20	" " " 3 %, 2.ª gr.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
61\$50	" Beira Alta, 1.ª gr.....	13\$50	—	—	—	14\$00	—	—	—	14\$00	—	
13\$50	" " " 2.ª gr.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
111\$00	" Benguela, tit. 1.....	—	—	—	—	—	—	—	118\$00	—	—	
117\$00	" " " 5	117\$50	117\$50	117\$50	—	—	—	118\$00	—	118\$50	118\$50	
47\$00	Docas do Porto.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
92\$00	Municipal ou Distrital 6 %.....	—	—	—	—	—	—	—	51650	—	—	
39\$59	" " " 5 %	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
51\$00	Panificação Lisbonense.....	—	—	51\$60	51\$50	—	51\$60	—	—	—	—	
92\$00	Empresa das Aguas de Víago.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAIS						MEDIA KIOMETRICA		
Kil.	1919		kil.	1918		Diferença em 1919	1919	1918	Diferença em 1919	
Totais	Esc									

Linhos ferreas brasileiras

Notícias e informações diversas

N'um interessante artigo publicado no ultimo numero da revista *Brazil-Ferro-Carril*, em que são examinados os mappas das linhas ferreas do paiz, elaborados pela Inspecção Federal respectiva, lemos diversas informações curiosas, que nos pareceram dever ser do agrado dos nossos leitores.

Assim vemos que a linha recta da cidade do Rio de Janeiro a Formosa em Goyaz, passa em Lima Duarte, S. João d'El-Rey, Abaeté, Sant'Anna dos Ale-gres e Capim Branco. São 900 kilometros de um termino a outro, á razão de 110 kilometros por grau, indifferentemente em latitude ou longitude.

Das federaes a que menos se afasta d'essa directriz é a Central do Brazil a Sitio e pela Oeste ao Paraopeba. Ahi, tomando-se para proseguir Pitangui ou melhor Gonçalves Ferreira, o mappa dá em recta 500 kilometros a Formosa.

Estando-se em Pirapora pela Central do Brazil, embora a uns 120 kilometros fóra da directriz, faltam uns 330 kilometros em recta para alcançar o fim,

O caminho seguido para o planalto tem sido á falta de melhor, por Uberaba. Tomando ainda a estimativa igualmente por direcções, temos a S. Paulo 370 kilometros do Rio, 450 a Uberaba, d'ahi a Ipamery 220, e d'este a Formosa 260.

Vejamos porém as extensões já realizadas seguindo a Estatística da Fiscalização respectiva:

Rio a Sitio..... 364 klms. (altitude 1040 m.)
Sitio a Gonçalves Ferrera..... 312 klms. (altitude 714 m.)

Portanto..... 676 klms.
Com a estima de..... 550 d'ahi em diante
teríamos Rio a Formosa..... 1230 klms.

Pela Central do Brazil:
Rio a Sitio..... 364 klms. (altitude 1040 m.)
Rio a Burnier..... 498 " (altitude 1126)
Rio a Pirapora..... 1006 " altitude 472)
Pirapora a Formosa + ou -..... 360 " (Estudos a Belém)

Portanto: Rio a Formosa..... 1370 kilometros

Por Uberaba:
Rio a S. Paulo..... 491 klms.
S. P. a Campinas..... 105 "
Camp. a Araguary..... 780 "
Araguary a Formosa + ou -..... 400
1780

O auctor do artigo diz-nos que é preciso considerar que a verdadeira distancia do tráfego é dada no comprimento virtual pelo perfil e planta, dependendo principalmente das alturas intermedios e final a vencer.

E demonstra que do Rio a S. Paulo está ganha a subida para 750 metros de altitude; perdem-se 56 para Campinas, mas alcança-se, em Araguary, a altura 930, mais proxima dos 1200 do Planalto. Vae-se grande parte pela bitola de 1^m,60 e continua-se pela de 1 metro.

Pela Central vae-se a Burnier pela bitola de 1^m,60

Maior e menor cotação mensal e anual, em 1919, dos fundos do Estado,

Títulos	Janeiro		Fevereiro		Março		Abril		Maio		Junho	
	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor
Divida interna 3 % as-entamento.....	44,30	43,45	43,70	43,50	46,80	43,75	45,30	45,20	46,80	45,20	46,50	40
" " 3 % coupon.....	44,55	43,20	43,45	43,40	45,50	43,55	45,40	44,80	46,90	44,60	46,90	40
" " 4 % 1888 e/ premios.....	22,80	22,45	22,40	22,20	23,00	22,70	23,00	22,75	22,70	22,50	22,60	22,80
" " 4 % 1888 9.....	63,70	61,00	62,00	60,30	64,00	63,00	62,60	61,50	62,00	60,00	62,00	59,50
" " 4 1/2 % 1890.....	53,50	53,00	53,00	-	53,50	53,00	53,00	52,50	52,50	51,50	52,50	52,50
" " 3 % 1905.....	10,50	10,45	10,35	10,55	11,50	10,90	11,50	10,80	10,80	10,50	10,70	10,50
" " 5 1/2 % 1905 C. F. E.	82,00	81,50	80,50	-	82,00	81,50	81,50	-	82,50	81,50	83,00	82,80
" " 5 % 1909 ob C. F. E.	79,50	-	79,50	-	80,50	79,50	80,50	79,50	82,50	79,50	80,50	79,50
" " 4 1/2 % 1912 ouro.....	-	-	-	-	-	-	-	-	102,50	100,50	104,50	103,50
Externas 3 % coupon 1.ª serie.....	78,50	77,80	78,30	77,50	81,50	78,30	88,00	81,50	89,50	86,50	89,50	86,50
" " 3 % 2.ª serie.....	78,50	78,00	76,50	76,50	81,50	77,50	85,50	85,50	86,50	84,50	85,50	85,50
" " 3 % 3.ª serie.....	79,50	78,50	79,50	77,50	83,50	80,50	90,50	83,50	90,50	87,50	91,50	88,50
Obrigações dos Tabacos 4 1/2 %.....	129,50	-	129,50	-	-	-	-	-	-	-	129,50	125,50
Acções do Banco de Portugal.....	277,50	268,50	253,50	247,50	249,50	280,50	275,50	260,50	268,50	267,50	270,50	266,50
" " Comercial d. Lisboa.....	205,50	195,50	200,50	195,50	218,50	210,50	218,50	215,50	218,50	215,50	218,50	218,50
" " Nacional Ultramarino.....	318,50	308,50	315,50	293,50	297,50	291,50	310,50	295,50	311,50	307,50	332,50	327,50
" " Lisboa & Aço es.....	185,50	181,50	168,50	166,50	175,50	169,50	174,50	174,50	175,50	174,50	177,50	174,50
Companhia dos Caminhos de F. Port.	40,50	38,50	35,50	30,50	36,50	33,50	38,50	31,50	32,50	30,50	-	-
" " Nacional.....	5,50	-	5,50	-	5,50	-	-	-	-	-	5,50	-
" " dos Tabacos.....	147,50	144,50	147,50	142,50	155,50	146,50	158,50	154,50	171,50	162,50	170,50	165,50
" " dos Phosphoros.....	56,50	55,80	58,50	56,50	60,50	58,50	62,50	57,50	58,50	57,50	58,50	57,50
Obrigações da Comp. Através d'Africa.....	93,50	81,50	92,50	89,50	92,50	92,50	92,50	92,50	92,50	91,50	97,50	91,50
" " Benguela tit. 1.....	96,50	88,50	96,50	-	99,50	98,50	99,50	99,50	-	-	101,50	93,50
" " " 3	-	-	96,50	95,50	99,50	96,50	100,50	98,50	100,50	100,50	101,50	100,50
" " C. F. P. 3 % 1.º grau.....	70,50	70,50	69,50	68,50	70,50	68,50	69,50	68,50	76,50	69,50	72,50	69,50
" " C. F. P. 3 % 2.º grau.....	35,50	33,50	33,50	32,50	33,50	32,50	-	-	30,50	29,50	30,50	29,50
" " B. Alta 3 % 1.º grau.....	-	-	-	-	-	-	-	-	61,50	61,50	-	-
" " B. Alta 3 % 2.º grau.....	-	-	14,50	14,50	14,50	14,50	13,50	13,50	13,50	13,50	12,50	-
" " Nac. coupon 1.ª serie.....	77,50	76,50	76,50	76,50	78,50	76,50	76,50	76,50	76,50	75,50	83,50	75,50
" " Nac. coupon 2.ª serie.....	-	-	-	-	-	-	-	-	70,50	69,50	70,50	69,50
" " Aguas.....	84,50	81,50	84,50	83,50	84,50	83,50	84,50	84,50	84,50	79,50	83,50	71,50
" " prediaes 6 %.....	-	91,50	91,50	92,50	91,50	91,50	90,50	-	91,50	91,50	92,50	91,50
" " 5 %.....	-	-	-	-	-	-	-	-	91,50	91,50	-	-
" " 4 1/2 %.....	-	89,50	-	-	-	-	-	-	90,50	-	90,50	-

e d'ahi por 1 metro a Pirapora. Galga-se a Serra do Mar em 450 metros de altitude, mergulha-se para Brra do Pirahy em 357 metros, desce-se para Entre-Rios a 273, sóbe-se para Palmyra e d'ahi se vae Mantiqueira acima, até ganhar em Sítio 1040 e depois em Burnier 1126, para de novo afundar, Rio das Velhas abaixo, em Pirapora a 472. Ter-se-ha de galgar, nos 320 ou 350 kilometros ao Planalto, 750 metros, depois de perder todos os 650 que descem da culminancia á margem do S. Francisco.

Pela Oeste, poderia tomar-se cota 700 de altura por cerca dos dois pontos já indicados e faltaria vencer 500 metros na extensão dos 500 ou 550 kilometros que lhe faltam para alcançar o termo. E se haveremos de crer no que figura o mappa, pouco haveria acaso sem compensação prompta de perder-se no oscilar da exploração e ondear do traçado. Mas este caminho está, segundo a Estatística da Repartição, estragado pela bitola adoptada. Sendo, á primeira vista, a linha que mais cinge á directriz ora a cruza, ora a ladeia, *bordejando* sempre; e sabido é que quanto mais *bordejos* maior será o comprimento da derrota.

Por fim preconisa a normalização do eixo das diversas linhas de variadas medidas, "cortando-se o desperdicio de 1",60 ganhando contra as curvas alguma coisa para ajudar a vencer as rampas e, assim, a adquirir maior velocidade.

O sr. Ministro de Viação ordenou que se dê começo aos estudos para a construção de uma linha ferrea ligando entre si a Great Western e a Rede Cearense.

O engenheiro João Holmes já iniciou o reconhecimento por Alagoa Grande, uma das estações extremas actualmente da viação ferrea parahybana.

As linhas da Great Western entre Recife e Natal

orientam-se na direcção geral do sul para norte e a linha tronco da Rede Cearense (linha de Baturité), a partir de Quixeramobim, para o sul, tem tambem a mesma direcção geral que a linha do litoral da Great Western.

Vê-se, por ahí, que a linha de ligação deverá ter a direcção geral E. O.

N'essa mesma direcção estende-se, desde o oceano até os limites com o Ceará, o territorio parahybano e, por isso mesmo, dentro d'ele deverá ficar a linha de ligação que se pretende.

Essa linha deverá, ainda estabelecer comunicação facil entre os sertões do Ceará e Parahyba assolados pelas secas e as fertilissimas regiões dos brejos parahybanaos que se estendem desde os municipios de Alagôa Grande, Areia e Bananeiras até o mar, nas costas de Mamanguape.

—Foram recebidas no Ministerio da Viação as contas da linha ferrea de Tocantins, na extensão de 67 kilometros. Dos documentos entregues constam os seguintes dados:

1.º semestre de 1918 — receita 6:837\$740, despesa 184:898\$758, deficit, 178:061\$018; 2.º semestre de 1918 — receita 8:047\$387, despesa 188:080\$477, deficit 180:033\$090; 1.º semestre de 1919 — receita 6:754\$630 despesa 135:862\$049, deficit 129:107\$419.

A junta deliberou incluir nas despezas as importâncias relativas ao serviço sanitario, que foram nos periodos respectivos de 14:114\$000, 35:156\$882 e 27:577\$461.

A companhia recolheu á Delegacia do Thesouro no Pará as importâncias de 322\$300, 327\$900 e 317\$300, relativas ao imposto de transporte.

—Foram enviados ao Ministerio da Viação as con-

titulos de Caminhos de ferro, Bancos e Companhias, na bolsa de Lisboa

Julho		Agosto		Setembro		Outubro		Novembro		Dezembro		Durante o anno	
Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor
45	44.75	44.70	43.40	43.50	42.50	46	43.70	44.90	44.60	44.50	42.00	Mar.º e Maio	46.80
44.90	44.75	44.70	43.20	43.70	42.80	45.20	43.60	45.20	44.70	44.50	42.70	Maio	46.90
22\$20	22\$15	22\$40	22\$10	22\$10	22\$00	22\$40	22\$00	22\$60	—	22\$40	22\$20	Janeiro	22\$80
62\$00	60\$50	60\$50	60\$00	61\$90	59\$80	60\$00	—	—	—	59\$50	58\$00	Marco	64\$00
53\$00	—	52\$80	51\$80	52\$90	52\$00	51\$00	—	51\$00	—	51\$00	50\$50	Jan.º e Mar.º	53\$50
10\$80	10\$60	11\$00	10\$70	11\$00	10\$10	11\$00	10\$50	10\$80	10\$70	10\$65	10\$50	Marco	11\$30
82\$00	81\$00	82\$00	—	81\$50	—	81\$00	—	82\$00	—	84\$00	82\$00	Dezembro	84\$00
79\$50	79\$00	79\$70	79\$00	79\$60	71\$50	—	—	77\$80	77\$50	77\$50	77\$50	Maio	82\$50
101\$50	101\$00	106\$500	—	111\$50	107\$00	110\$00	—	125\$00	110\$00	128\$00	127\$00	Dezembro	128\$00
90\$40	86\$00	91\$00	89\$00	99\$00	71\$00	95\$00	91\$00	99\$00	93\$00	110\$00	97\$00	Fevereiro	110\$00
88\$00	83\$00	88\$00	86\$00	92\$00	86\$00	85\$00	—	96\$00	92\$00	104\$00	93\$00	“	104\$00
92\$10	87\$20	92\$00	89\$50	96\$70	91\$50	94\$30	91\$50	100\$00	93\$50	111\$00	98\$50	“	111\$00
125\$00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Jun.º Fev.º e Jun.º	129\$00
295\$00	265\$00	298\$00	278\$00	300\$00	293\$00	294\$00	285\$00	301\$00	290\$00	294\$00	290\$00	Novembro	301\$00
214\$30	214\$00	216\$00	214\$00	218\$00	217\$00	223\$00	219\$00	224\$00	222\$50	315\$00	223\$00	Dezembro	315\$00
417\$00	307\$00	415\$00	300\$00	342\$00	300\$00	335\$00	315\$00	326\$00	322\$60	323\$00	316\$00	Julho	417\$00
170\$50	170\$00	191\$00	175\$00	193\$50	188\$00	193\$00	188\$00	194\$00	191\$00	194\$00	192\$00	Nov.º e Dez.º	194\$00
34\$00	—	—	—	37\$00	—	37\$00	35\$00	—	—	—	—	Janeiro	40\$00
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	“	5\$20
167\$00	164\$00	163\$50	154\$00	159\$00	157\$00	162\$00	155\$50	180\$00	174\$00	182\$00	166\$00	Dezembro	182\$00
61\$50	52\$80	62\$50	61\$00	62\$00	60\$50	62\$00	60\$00	80\$00	60\$00	70\$50	67\$00	Novembro	80\$00
95\$00	92\$50	92\$50	91\$00	92\$00	92\$00	93\$00	92\$50	99\$00	93\$00	95\$00	93\$50	Junho	97\$00
99\$00	97\$50	100\$50	100\$00	113\$00	103\$00	103\$00	—	—	—	111\$00	110\$50	Setembro	113\$00
100\$00	98\$00	100\$00	98\$00	103\$00	102\$00	106\$00	103\$00	112\$00	105\$50	113\$00	111\$00	Dezembro	113\$00
99\$00	96\$60	68\$00	66\$00	67\$00	—	67\$00	—	71\$50	67\$00	72\$00	66\$50	Julho	99\$00
29\$65	29\$00	28\$00	26\$50	30\$00	26\$50	27\$00	25\$60	33\$00	24\$80	30\$00	26\$50	Fevereiro	33\$80
12\$50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Maio	61\$50
12\$50	—	—	—	13\$00	12\$50	12\$80	—	16\$50	14\$00	14\$50	—	Novembro	16\$50
76\$00	75\$80	75\$80	—	76\$00	75\$70	76\$00	73\$00	74\$00	72\$10	72\$00	69\$00	Junho	83\$50
68\$20	—	68\$50	—	75\$00	65\$50	66\$00	—	66\$00	—	67\$00	—	Setembro	75\$70
81\$80	81\$50	80\$20	80\$00	81\$00	80\$00	81\$50	—	81\$50	80\$00	80\$00	69\$00	Abril	84\$20
92\$25	92\$10	90\$50	—	91\$00	—	91\$00	—	91\$00	—	92\$00	91\$50	Julho	92\$25
92\$25	90\$00	92\$10	—	90\$00	—	91\$00	89\$00	—	—	—	—	Fevereiro	92\$50
88\$00	—	88\$00	85\$50	90\$00	88\$00	91\$00	90\$00	—	—	90\$00	—	Outubro	91\$00
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Agosto	85\$50

tas da linha ferrea do Sul do Espírito Santo, da qual é arrendataria a Leopoldina Railway. D'esse documento constam os seguintes dados:

Extensão de linhas em tráfego, 159km,597.
Receita durante o primeiro semestre de 1918 272.966\$718.

Renda por unidade kilometrica, 1:710\$350.

Durante o mesmo periodo a linha arrecadou a importancia de réis 13.828\$032, relativa ás linhas no Estado do Espírito Santo, e 6.328\$416, ás que percorrem o Estado de Minas.

Tambem foram entregues ao mesmo Ministerio as contas das linhas da companhia Mogyana, de concessão federal, de cujos documentos consta o seguinte:

Extensão de linhas, 324 kilometros, relativos ás linhas de Catalão a Igarapora, receita, 894:132\$720; despesa, 930:040\$138, saldo 3:732\$582, tendo o Governo apenas a pagar á companhia a importancia de 189:167\$418, relativa á garantia de juros de que gosa sobre o capital empregado nas referidas linhas.

Da Companhia Mogyana, segundo o ultimo relatorio, a extensão total de todas as suas linhas, principaes accessorias, etc., (concessão federal e estadual) é de 2:100\$980 kilometros servindo a 190 estações e nos seus diferentes serviços mantem 4.800 empregados.

A intensidade do movimento pôde ser calculada pelo seguinte: em 1918 passageiros transportados (1.ª e 2.ª classes) 2.180.337; bagagens e encommendas, 26.325 toneladas; animaes («per capita») 150.333; mercadorias (entregues e recebidas da Paulista) kilogrammas 389.726.371. Esse movimento produziu o seguinte resultado de tráfego:

Receita, 22.289:146\$853; despesa, 13.945:252\$009; superavit 8.343:894\$844.

ARREMATAÇÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

Arrematação de travessas

No dia 22 de Fevereiro proximo pelas 13 horas se ha de proceder, perante a Direcção d'estes Caminhos de Ferro na estação do Porto, ao concurso publico para o fornecimento de 60.000 travessas de pinho, sem preparação, para via larga.

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

O deposito provisório, para ser admittido como licitante poderá ser feito em qualquer das thesourarias das Direcções dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste ou do Minho e Douro, até ás 15 horas da vespera do dia em que o concurso tiver lugar, e será de 360\$00 para lotes de 10.000 travessas.

O deposito definitivo, que tambem poderá ser feito em qualquer das thesourarias, será de 5%, da importancia da adjudicação.

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

As condições de arrematação e o caderno de encargos que são os mesmos da arrematação de 28 de Janeiro com excepção da base de licitação que passa a 1\$44 e do deposito que é de 360\$00 por lote de 10.000 travessas, podem ser examinadas em todos os dias uteis desde as 11 horas ás 16, nas Secretarias das Direcções dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste e do Minho e Douro.

HORÁRIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBODIOS EM 16 DE FEVEREIRO DE 1920

COMPANHIA PORTUGUEZA				SUL E SUESTE				MIN. O E DOURO				POVOA DE VARZIM			
PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	S. da	Vizeu	S. da	CHEG.
Colombia	Figueira	Coimbra		Lisboa	Barreiro	Lisboa		Porto	Braga	Porto		Aveiro	Vizeu	Aveiro	
7 15	8 57	6 30	8 12	8 15	6 55	6 33	7 10	7 22	9 18	4 5	9 45	15 46	12 20	18 6	
10 20	13 39	10 20	12 4	8 34	7 34	7 22	8 5	8 25	10 59	5 54	8 45				
16 35	18 18	14 55	18	9 5	4 5	12 20	10 5	10 31	13 15	8 11	10 40				
0 6	23 20	0 48		1 50	4 5			9 25	19 11	11 52	14 40				
								0 22	22 37	17 12	19 45				
									2 29	22 38	0 35				
Colombia	Louzã	Coimbra		11 55	13 45	8 35	10 4	11 30	12 10	11 40	12 20	Nine	Braga	Nine	
18 15	19 30	11 58	17	12 10	19 51	16 51	0 25	13 40	13 20	14		6 55	7 37	20 58	21 40
								14 35	15 5	15 3	15 45				
								17 40	16 55	17 35					
								18 40	19 25	18 10	18 50				
								20	20 40	20 10	20 55				
								23 30	0 15	22 10	22 55				
								h 1	1 45						
C. Sodré	Caçapava	C. Sodré		21 25	7	13 35	23 12	Lisboa	Setubal	Lisboa		Nine	Braga	Nine	
6 40	7 55	5 55	7 3	8 35	7 37	8 44		8	9 46	8 10	10 5	6 55	7 37	20 58	21 40
9	10	6 2		11 35	8 34	9 37		11 30	12 20	10 30	12 50				
10 35	11 20	10 20	9 28	12 10	19 30	11 58		17	10 51	17	8 50				
12	18 4	19 1	12 6	13 10	19 30	16 51		20	21 45	20 55					
13	19 22	20 32	19 44	20 48	20 48			23 30	0 15	22 10	22 55				
14	0 35	1 45	23 45	0 47				h 1	1 45						
C. Sodré	Caçapava	C. Sodré		21 25	7	13 35	23 12	Lisboa	Setubal	Lisboa		Nine	Braga	Nine	
6 40	7 55	5 55	7 3	8 35	7 37	8 44		8	9 46	8 10	10 5	6 55	7 37	20 58	21 40
9	10	6 2		11 35	8 34	9 37		11 30	12 20	10 30	12 50				
10 35	11 20	10 20	9 28	12 10	19 30	16 51		17	10 51	17	8 50				
12	18 4	19 1	12 6	13 10	19 30	16 51		20	21 45	20 55					
13	19 22	20 32	19 44	20 48	20 48			23 30	0 15	22 10	22 55				
14	0 35	1 45	23 45	0 47				h 1	1 45						
C. Sodré	Caçapava	C. Sodré		21 25	7	13 35	23 12	Lisboa	Setubal	Lisboa		Nine	Braga	Nine	
6 40	7 55	5 55	7 3	8 35	7 37	8 44		8	9 46	8 10	10 5	6 55	7 37	20 58	21 40
9	10	6 2		11 35	8 34	9 37		11 30	12 20	10 30	12 50				
10 35	11 20	10 20	9 28	12 10	19 30	16 51		17	10 51	17	8 50				
12	18 4	19 1	12 6	13 10	19 30	16 51		20	21 45	20 55					
13	19 22	20 32	19 44	20 48	20 48			23 30	0 15	22 10	22 55				
14	0 35	1 45	23 45	0 47				h 1	1 45						
C. Sodré	Caçapava	C. Sodré		21 25	7	13 35	23 12	Lisboa	Setubal	Lisboa		Nine	Braga	Nine	
6 40	7 55	5 55	7 3	8 35	7 37	8 44		8	9 46	8 10	10 5	6 55	7 37	20 58	21 40
9	10	6 2		11 35	8 34	9 37		11 30	12 20	10 30	12 50				
10 35	11 20	10 20	9 28	12 10	19 30	16 51		17	10 51	17	8 50				
12	18 4	19 1	12 6	13 10	19 30	16 51		20	21 45	20 55					
13	19 22	20 32	19 44	20 48	20										