

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

5.º DO 33.º ANNO

Contendo uma PARTE OFFICIAL 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)

NÚMERO 773

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 Bessa — Do Instituto de Coimbra

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

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

COMPOSIÇÃO  
Typog. da Gazeta dos Caminhos de Ferro  
IMPRESSÃO  
Imprensa Lucas R. D'álio de Notícias, 63

LISBOA, 1 de Março de 1920

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

## SUMMARIO

Depoimento num inquerito, por J. Fernando de Sousa.....	65
O regimen de restrições commerciais por Quirino de Jesus.....	68
Os caminhos de ferro de via reduzida, na guerra .....	70
Dr. Victor dos Santos.....	71
Viagens e transportes.....	72
Os troços nos eléctricos.....	73
Caminhos de ferro vicinais.....	74
Os caminhos de ferro durante a guerra.....	75
Parte Financeira:	
Carteira dos Accionistas.....	75
Boletim commercial e financeiro .....	75
Cotações na Bolsa de Lisboa.....	77
Marinha mercante.....	78
Linhas estrangeiras.....	78
Linhas ferreas coloniais.....	79
Linhas ferreas francesas.....	80
Horário dos comboios.....	80

## Depoimento num inquerito

Ha já muito que, de tempos a tempos, surgem pedidos de concessão de caminhos de ferro em leitos d'estradas na região do Minho. Agora então foi uma verdadeira chusma, que determinou os respectivos inqueritos nos termos do regulamento de 1906. Senão veja-se:

1.º — Joaquim Pereira de Sequeira de Bramão — Caminho de ferro eléctrico na E. N. 27, entre Braga e Guimarães.

2.º Sociedade Industrial do Norte Ltd., proprietária da Estância do Monte de Santa Luzia em Vianna do Castello — Cam.º de ferro eléctrico nas E. N. 25, 26 e 3 e ramal da E. N. n.º 4, servindo Vianna do Castello, Monte de S. Luzia, Ponte de Luzia, Ponte da Barca e Arcos de Val de Vez, ligando também Ponte do Lima com Braga.

3.º Câmara Municipal de Braga — Cam.º de ferro eléctrico na E. N. 3, entre Famalicão, Guimarães, Braga, Villa Verde, Ponte da Barca e Arcos de Val-de-Vez.

Todos estes caminhos de ferro são pedidos nos termos do referido regulamento, isto é, não só sem subvenção nem garantia de juro, mas ainda com o encargo de pagar o concessionário pelo menos 50.00 por quilometro para a conservação da estrada. Neste tempo de material por preço inacessível, de carris entre 200 e 300 onerosos réis o kilograma, é um ovo por um real.

Ha mais: a Câmara de Braga além da estrela de seis pontas, representada pelas linhas que pede, propõe-se associar-se com outras Camaras para o fornecimento d'energia eléctrica para iluminação e usos

industriais municipalizando as quedas do Cavado e seus afluentes, Hoñem e Rabagão.

Segundo o plano exposto há dias por um sociólogo de aldeia, apesar d'essas quedas exigirem em obras de regularização, construção de açudes, canais, officinas hydro-electricas e conductores da corrente, um dispendio de algumas dezenas de milhares de contos para se captarem 40.000 cavallos na estiagem, o que convém é arrancal-as ao concessionário que fez os respectivos estudos e vai angariar os capitais e iniciar os trabalhos. São municipalizadas as quedas; põem-se a trabalhar lá os presos do distrito e os soldados; vai-se fazendo a obra aos bocadinhos, com uns empréstimos municipais e assim se chegará a resultados maravilhosos.

Tem este plano sedutor vários inconvenientes: 1.º interfere com direitos d'outrem; 2.º atira para as mãos de uma federação de Camaras Municipais a realização de um vasto plano que demanda unidade de visitas e de administração, que só a iniciativa particular, mormente na hora presente, assegura; 3.º prejudica o plano geral e methodico da viação acelerada, secundaria, na região minhota.

Visto que estão abertos os inqueritos públicos ácerca dos pedidos de concessão, nelles venho depôr. Algum valor terá este depoimento, porquanto occupei-me desveladamente, por dever de officio, no meu cargo oficial, durante 11 annos, do assumpto e por devação profissional o continuei versando, como o provam os numerosos artigos publicados na *Gazeta*.

Importa, primeiro que tudo, recordar as condições da região.

E' a mais populosa do paiz, conforme o mostra o Censo da população. Aproveitarei o de 1900, reportando-me a um estudo que para o Congresso nacional de 1910 fiz em nome da Sociedade Propaganda de Portugal.

Poderia retocar-lhe os números pelos do Censo de 1911 já publicado, mas não me sobra o tempo para isso, nem vale a pena, em vista das modificações que se estão dando pelo brusco incremento da emigração. Demais, o que importa é o valor relativo dos dados estatísticos, mais do que o absoluto.

Tomarei para base do estudo os distritos do Porto, Braga e Vianna, porque abrange os tres a rede de caminhos de ferro que importa considerar. No do Porto a população específica (excluindo a da cidade) eram 189,1 habitantes por quilometro quadrado; a do Braga eram 132,6 e a do Vianna 96,9. Se se abstrahir da população das cidades e vilas sedes de concelho, ainda se chega, para a população específica rural ás cifras de 162, 112 e 85.

Essa população acha-se, em parte, aglomerada ao longo das estradas. Se possemos de parte a superfície das cumeadas, chegariam a numeros muito mais

elevados. Além de densa, desloca-se frequentemente. As feiras, os mercados, as festas e romarias, as relações com os centros urbanos, determinam frequentes deslocamentos, que asseguram aos caminhos de ferro tráfego importante de passageiros. Sem fallar na linha principal do Minho, basta referir que a da Povoa teve, em 1918, 950.599 passageiros e a de Guimarães 381.865.

Quaes são os caminhos de ferro que servem esse movimento e quais os que importa construir para completar a rede regional?

Que largura lhes deve ser dada?

Convém ou não aproveitar o leito das estradas?

Temos em primeiro lugar a arteria principal, a linha do Minho, com os seus 150 quilometros do Porto a Marvão, a que se devem juntar os 15 do ramal de Braga e os 30 de Ermezinde a Penafiel. A linha do Minho teve em 1909 perto de 2 milhões de passageiros; (reporto-me a essa estatística já antiga por não ter neste momento outra à mão); o ramal de Braga 256.000. No troço de Ermezinde a Nine o numero de passageiros entre duas estações consecutivas foi de cerca de 400.000 e no ramal de Braga cerca de 250.000.

O rendimento kilometrico foi de 5 contos na linha do Minho; hoje deve ser muitissimo maior, pois para o conjunto do Minho e Douro, abrangendo o troço de pequeno movimento acima de Tua, excedeu 5 contos em 1916 e d'então para cá deve ter ascendido a mais de 7 contos.

Com a via de 1<sup>m</sup>,67 apenas resta construir a linha da circumvalação, de Contumil e Ermezinde a Leixões. Figura também no plano o troço já estudado de Monção a Melgaço, com 20 quilometros, mas que deve ser substituído, como veremos, por um tranvia electrico.

Além da linha principal temos, com via de 1<sup>m</sup>, a linha de Trofa a Guimarães e Fafe com 56 quilometros de extensão, de rendimento que em 1918 excedeu 4 contos por kilometro, e a do Porto à Povoa e Famalicão, com via de 0,90 e 64 quilometros em exploração, de rendimento kilometrico sensivelmente igual ao da linha de Guimarães.

Quando Elvino de Brito perfilhou o plano de estudos e reformas que lhe propuz, e lhe deu seguimento pelo decreto de 6 de Outubro de 1898 e mais legislação d'elle derivada, da qual é a lei de 14 de Julho de 1899 (o diploma basilar, nomeou uma comissão técnica para delinear e submeter a inquerito o plano complementar da viação accelerada, em leito proprio na região ao norte do Mondego).

Por decreto de 15 de Fevereiro de 1900 foram classificadas, além das linhas de via larga, as seguintes com via de 1 metro:

Guimarães por Fafe a Cavez, da qual está constuído o troço até Fafe.

Alto Minho-Braga por Ponte da Barca aos Arcos e Monção.

Braga, pelas Taipas, a Guimarães—Valle do Lima, e Vianna a Lindoso.

Em 1886 tinham sido essas linhas estudadas com curvas de 150<sup>m</sup> e rampas maximas de 20 <sup>m/m</sup> e somavam 230 quilometros.

E' de notar a excepção constituida pela linha da Povoa, com a largura de 0<sup>m</sup>,90 que a condena ao isolamento, exactamente quando devia ser o troço principal de uma rede secundaria servindo a província, trazendo em multiplos pontos de contacto o seu tributo á linha de via larga e tendo em Leixões a sua testa marítima.

A Companhia da Povoa pediu ha annos a concessão das linhas de Laundos a Fão, para servir Espoende, de Famalicão a Guimarães, de Modivas a Leça

para rectificar a ligação com Leixões e de Louzado a Mindelo, para ligar com a linha de Guimarães.

Em 1904 o Sr. Conde de Paçô Vieira, que tão notável acção de fomento exerceu como Ministro das Obras Públicas, entendeu, e bem, que o grupo de linhas assim referidas, de via de 1<sup>m</sup>, Braga a Guimarães, Braga a Monção e Vianna a Ponte da Barca, podia constituir objecto de uma concessão que aliviasse do encargo da construcção directa o Estado, que tantas outras linhas tinha para construir. Bastaria para isso a garantia de juro, que não trazia encargos, não só por se tratar de linhas com tráfego certo, como pelo tributo valioso que trarão ao tronco de via larga, aumentando-lhe largamente a receita.

Fez-se a concessão definitiva por contrato de 27 de setembro de 1904.

E' ocioso recordar a historia das suas vicissitudes, minuciosamente feita na *Gazeta*. Trespassada para Canha & Formigal a concessão em 1907, depois elevado a 50 contos o deposito, foram proficientemente elaborados pelo distinto engenheiro Vasconcellos e Sá os projectos de Braga a Guimarães, Braga aos Arcos e Vianna a Lanhazes.

Diligenciaram os concessionarios em 1908 a modificação da directriz do Valle do Lima, de modo que seguindo sempre pela margem direita até aos Arcos, evitasse a construcção da dispendiosa ponte de Lanhazes.

Chegou a ser apresentada uma proposta de lei, que não logrou ser votada, mercê de estranhas peripécias ocorridas na Camara e que na *Gazeta* foram referidas e commentadas na occasião.

Começaram em 1909 as diligencias para a revisão do contrato, baseada na fusão das tres empresas: Alto Minho, Povoa e Guimarães, alargando-se a linha da Povoa e construindo-se o troço de Mindelo a Louzado, para a ligação necessaria com a linha de Guimarães e por esta com as do Alto Minho.

Chegou o Sr. Conselheiro Barjona de Freitas, então ministro, a aceitar em principio a proposta de fusão com aquellas duas condições e a da modificação da directriz do Valle do Lima, devendo-se fixar o prazo das concessões da Povoa e Guimarães, que ficará indeterminado.

Depois de porfiadas diligencias dos interessados foi finalmente promulgada a lei de 20 de junho de 1912, que determinava a modificação dos contractos de 1904 e 1907, conforme as bases annexas e de acordo com os interessados.

A base 1.<sup>a</sup> fixa a directriz do Valle do Lima pela margem direita, limita a obrigação da construcção da ponte de Lanhazes apenas para estrada e sómente quando o juro do capital atingir 7 %, fixa os limites de rampas, marca os prazos a contar da data do novo contrato que se celebre e impõe o estudo de uma estancia de turismo em Santa Luzia.

A base 2.<sup>a</sup>, referente á fusão das tres empresas, impõe a construcção do troço de Mindelo a Louzado com estação comum á via larga nesse ponto e supressão do troço até a Trofa no leito da linha do Minho, assegura o arrendamento do ramal da Senhora da Hora a Leixões, auctoriza a emissão de obrigações na proporção de 8 : 1 em relação ao capital acções, fixa em 80 annos, contados da data do novo contrato, a duração de todas as concessões, isenta a fusão da contribuição de registo, affirma o direito de resgate.

O governo devia em seguida convidar as tres empresas, a declarar se estavam de acordo com as disposições da nova lei, celebrando então, no caso afirmativo, o novo contrato, ponto de partida de todos os prazos.

Nada se fez. Os concessionarios procuravam anga-

riar os capitais necessários apesar das dificuldades que desde 1913 suscitavam o retrahimento dos mercados financeiros perante os prenúncios da grande guerra, que varias outras, como a de Itália com a Turquia e as guerras balkanicas, precederam.

Desencadeou-se afinal a tremenda tempestade em 1914, e com ella se modificaram radicalmente as condições do trabalho, pela carestia quer dos materiais, quer da mão de obra. Quem pode pensar em construir hoje caminhos de ferro sobre a base de 20 contos, incluindo os juros intercalares? Como reputar em 5 "l., a taxa de juro e em 0,50 o coefficiente legal d'exploração, que antes da guerra já era, em média, de 0,65 para as linhas de via ordinaria? Entretanto n'uma madrugada dos fins da sessão parlamentar de 1915 foram apresentadas e votadas imediatamente com dispensa do regimento, sem parecer portanto das Comissões, quatro artigos enxertados na lei de meios n.º 422 de 17 de setembro de 1915, contendo numerosas disposições sobre matérias varias.

Eram esses artigos do teor seguinte:

Art. 14.<sup>o</sup>—O Governo modificará as bases annexas á lei de 20 de Junho de 1912, no sentido de facilitar a construção das linhas ferreas a que essas bases se referem, no leito das estradas, como o permite o decreto de 21 de Abril de 1906.

Art. 15.<sup>o</sup>—D'estas modificações não poderá resultar para o Estado aumento de encargos, diminuição de garantias, nem concessões por maior numero de annos que o fixado na referida lei.

Art. 16.<sup>o</sup>—O Governo no mais breve prazo de tempo, abrirá concurso público para a construção e exploração das mencionadas linhas, de harmonia com as modificações que estabelecer, diminuindo o complemento de garantia de juro estabelecido no decreto com força de lei de 2 de Maio de 1904, de conformidade com a diminuição de preço da construção, que resultar do concurso,

Art. 17.<sup>o</sup>—Os actuais concessionarios das referidas linhas, se forem a concurso terão direito de preferência em igualdade de preços, assim como terão direito de receber do concorrente a quem fôr dada a concessão o valor dos estudos que tiverem feito

Assim se fazia uma mudança radical no sistema de linhas, de tal modo que só quem soubesse do caso, advinharia de que se tratava, pois não figurava nos artigos o nome das linhas.

A lei de 1912 devia ser modificada; ficava pois de pé o princípio da fusão, com a qual não collidia o facto de se construirem as linhas do Alto Minho sobre leito de estradas. E se o seu concessionario viesse a ser outro, com o qual as companhias da Povoa a Guimarães não quizessem efectuar a fusão?

Passaram até agora despercebidos, ás estações officiais, que por dever de ofício tinham de se ocupar do caso, os preceitos dos artigos citados. Portanto mantém-se valida a concessão do Alto Minho aguardando o cumprimento das duas leis, a segunda das quais modifica a primeira sem a revogar totalmente. Uma baralhada!

Por outro lado, para complicar o assumpto aparecem pedidos de concessão de tranvias, que tem ao menos a vantagem de provocar novo estudo do assumpto e uma colecção definitiva. Todos os tres pedidos atraç referidos collidem com a concessão do Alto Minho, como é facil de verificar.

Outros acompanham a curta distancia o ramal de Nine a Braga, que fica sendo a bissetriz do angulo muito agudo formado pelas duas linhas Braga-Famalicão e Braga-Barcellos.

Não são de agora pedidos d'essa natureza, até hoje indeferidos. Assim sucedeu em 1900 com um tranvia de Braga a Monsão e em 1901 e 1906 com o de Famalicão a Guimarães. Em 1904 foi annullada a concessão do de Valença a Monsão.

O Estado entendeu, e bem, que não devia fazer concessões fragmentares que prejudicassem o plano delineado e decretado. Essa mesma razão subsiste e mais

ponderosa, como veremos, em vista das circunstâncias actuaes.

Estamos entrados n'um periodo de aproveitamento da energia potencial dos nossos rios transformada em corrente electrica. Oxalá que, a despeito da enorme elevação actual de preços de materiais e machinismos se possa fazer o muito de que precisamos e é exequivel!

A região do Minho acha-se em condições particularmente favoraveis para isso. Já estão em termos de ser aproveitadas as quedas de agua do Lindoso, que augmentarão muito de valor quando venham a executar-se em Hespanha obras de regularização do caudal.

Tomou sobre si uma importante casa bancaria as quedas de agua do Cavado e seus afluentes, Homem e Rabagão; apresentou já os respectivos projectos e vai emprehender as obras necessarias.

Poder-se-á pois dispor, dentro em pouco, de algumas desenas de milhares de cavallos de energia, a preço modico, captada na propria região.

Por outro lado, á densidade da população e ás suas frequentes deslocações deve naturalmente corresponder nos caminhos de ferro da região frequencia de comboios.

Realisam-se pois as duas condições favoraveis á tracção electrica: energia barata e possível frequencia de comboios.

Da tracção electrica resulta a possibilidade do emprego de rampas mais fortes e portanto do aproveitamento, em certas linhas de parte dos leitos das estradas, ao longo das quais é mais densa a população. Parte das estradas do Minho são bastantes largas, podendo pois receber de um dos lados na berma um tranvía sem prejuizo da circulação ordinaria.

Conjugam se pois todas as circunstâncias favoraveis á electrificação das linhas. Com ella se combina o aproveitamento dos conductores para a distribuição da energia destinada a iluminação e usos industriaes.

Quer para essa distribuição, quer para a boa exploração das linhas, convém a unidade de direcção, a constituição de uma empresa poderosa, a que sirva de nucleo a fusão dos 120 kilometros em exploração e dos 180 a construir (Alto Minho e ligação de Louzado com a Senhora da Hora), sommando 300 kilometros de caminhos de ferro de tres empresas constituidas.

Isto ocorreria na ocasião em que tanto a linha da Povoa como a de Guimarães carecem de realizar melhoramentos importantes no seu material, decidindo-se de vez pela tracção a vapor ou pela electrica.

As linhas a construir deveriam aproveitar, em parte, o leito das estradas, principalmente nos troços de Braga a Guimarães e Arcos a Monsão, e ainda nas pontes principaes.

Dever-se-iam accrescentar ao nucleo indicado outros troços e ramaes, que sucessivamente se construiriam, a saber:

Monção a Melgaço, em que se não justifica a via larga, assás dispendiosa;

Barcellos a Esposende;

Esposende a Fão;

Ramal por Amares ao Gerez;

Braga á Povoa de Lanhoso;

Famalicão a Guimarães;

Fafe a Cabeceiras de Basto;

Vizella á Lixa, para ligação com a linha de Penafiel á Lixa e a Entre-os-Rios, que seria melhorada e electrificada.

Constituir-se hia assim um grupo de mais de 500 kilometros de linhas de 1.<sup>o</sup> com trafego intenso, com uniformidade d'exploração, servindo toda a região minhota, com vida propria e tendo com as linhas do

Minho e Douro multiplos contactos em Monção, Viana, Barcelos, Braga, Basto, Famalicão, Lousado e Penafiel, onde lhe trariam valioso tributo.

Que é preciso para isto? Rever as leis de 1912 e 1915, os decretos, alvarás e contractos de concessão da Povoa, Guimarães e Alto Minho, ouvindo previamente as empresas e a Administração dos Caminhos de Ferro do Estado.

Por esta forma se estabeleceriam as bases do novo contrato com prazos definidos, accommodadas ás circunstâncias actuais e de realização imediata e segura.

Para isto o que é preciso?

Bom criterio e governo estavel.

*J. Fernando de Sousa*



## O regimen de restricções commerciaes

O Governo começára por sujeitar a um certo regimen de restricções moderadas o commercio de cambios, quando a especulação combinada com outros factores economicos fazia a nossa divisa Londres baixar n'aquella marcha desastrosa que a trouxe até ao ponto 14, como pregão de catastrophe. Depois tinha de ir inevitavelmente muito longe no caminho das limitações reclamadas pela grande causa da salvação publica.

Já o começou a comprehender pelo decreto n.º 6.391 de 14 de Fevereiro. Organisou um mappa de mercadorias cuja importação julgou dispensável, prohibindo-a por isso absolutamente. Ao mesmo tempo dispoz que outras não podessem entrar no paiz sem auctorização prévia do ministro das finanças, que fixaria trimestralmente as quantidades, sendo estas rateadas entre os importadores por commissões especiaes.

Uma parte do commercio reconheceu que era indispensável aceitar-se a restricção das importações. Limitou-se a reclamar contra o efecto retroactivo do decreto, que, apesar de certas ressalvas de direitos adquiridos, tenderia a annullar encommendas feitas e fabricações em andamento, com prejuizo e complicações commerciaes importantes. São pontos praticos para os quaes as entidades administrativas devem de certo volver a attenção com espirito de equidade, mas tambem com todo o cuidado necessário para se não frustar o pensamento do novo diploma.

No fim de tudo é positivo que em geral o commercio tem uma natural aversão a todas e quaequer limitações da sua liberdade. Em particular, quasi todos os negociantes são contrarios a elles, ou porque cerceiam o seu campo de acção lucrativa, ou porque as regulamentações que hoje veem para outros podem amanhã vir para elles mesmos, pela força da logica e da necessidade, com identicos effeitos.

No entretanto, não é menos certo que todos acabam por submeter-se ás restricções que forem indispensaveis, a ponto de serem cautelosas as suas reacções publicas, dirigidas principalmente contra a fórmula d'aquellas, e não contra a propria ideia e essencia, o que as circunstâncias já não permittiriam á consciencia de que a patria está em perigo. Ahi está uma situação moral que ligando-se fundamentalmente com sentimentos de cohesão indestructiveis, deve ser aproveitada em alto grau para o desenvolvimento das providencias extremas que os males já bem tragicos impõem a uma governação capaz de avançar decisivamente contra elles.

Não se pode nem se deve recuar. Pelo contrario, o que se começou a fazer é pouquissimo, e a triste ne-

cessidade obriga a ir mais depressa e muito além no mesmo caminho.

Indubitablemente a importação estrangeira ia passar de 350.000 contos em 1920, se houvesse creditos para isso e continuassem livres as encommendas. O resultado seria o mesmo, ou peor, se em vez de prohibições e restricções directas viessem grandes elevações de direitos pautaes, como alguns preconisam. Como tambem o pagamento d'estes absorve ouro, as manifestações da crise tornar-se-hiam ainda maiores. Seria precisa uma quantidade mais consideravel de cambiaes para todo este movimento das superfluidades. Mais grossos capitais andariam absorvidos n'estas aplicações desnecessarias, inuteis e prejudiciaes. Os velhos e os novos ricos, em geral; para a satisfação dos seus caprichos, pagam por todo o preço o que lhes aprouver adquirir, uma vez que os objectos estejam ao seu alcance. Impedir absolutamente em muitos casos, e restringir consideravelmente em outros, esses consumos adversos á causa nacional, é previdencia insubstituivel do Estado, na desorganisação que nos vae conduzindo para os ultimos abyssos.

Para podermos restabelecer e pôr em ordem os nossos antigos meios de producção precisaríamos de importar com rapidez algumas centenas de milhares de contos de machinismos, de materiaes e de materias primas. Só os aprovisionamentos de todas as especies para os caminhos de ferro, na metropole e nas colonias, exigiriam mais de cem mil contos. Ao mesmo tempo, continuarão a andar pelo menos em volta d'esta cifra as sommas precisas para trazermos de fóra todos os outros artigos de primeira necessidade que não podemos ainda produzir. Por ultimo, ainda maiores pagamentos do que todos esses teremos de fazer no estrangeiro, por ahi adiante, se quizermos defender a nossa existencia, o nosso patrimonio, o nosso destino, com todas as possiveis innovações de acção economica, pelo fomento do Estado e pela iniciativa particular. Ainda, para nada faltar, os encargos externos do Thesouro teem de crescer em mais de dez mil contos ouro por anno, logo que se consolidem os adeantamentos feitos pela Inglaterra para as despezas do corpo expedicionario.

Verdadeiramente não teremos cambiaes para tudo isso, estando ahi um dos lados mais graves da situação. Por ora a exportação nacional e nacionalizada, a reexportação colonial, as remessas dos emigrantes e os restantes proventos em moeda estrangeira, mal poderão ir marchando para cem mil contos ouro. Quer isto dizer que fatalmente precisamos de recorrer ao credito no exterior, embora seja isso extremamente difficult, para a propria satisfação de uma parte das necessidades reaes do paiz. Salta aos olhos que muitas d'ellas teem de ser addiadas por falta de disponibilidades, com muitos perigos para a ordem publica, para a nossa integridade territorial e para todo o nosso futuro.

Se não temos ouro para a maior parte do necessário, como haveríamos de leval-o para a compra do superfluo e dispensável? Procedendo com tal desatino, como poderíamos pedir creditos exteriores, ainda mesmo para quaequer das acquisitiones reclamadas pela nossa reconstituição? Aquillo que é realmente preciso trazer de fóra para este fim é que teria de ser deixado para mais tarde, cedendo o primeiro lugar e a primeira hora ao que é prescindivel ou inutil?

E para onde iria assim o cambio? Para o mais fundo do abysmo em que elle já entrou miseravelmente. As importações desnecessarias, geralmente destinadas a consumos da gente mais rica, desde que sejam livres, pagam no fim de tudo com despreocupação todos os agios que vieram por esta sucessão de fatalida-

des, mal sentidas pelos que tem grandes lucros. Esta concorrência afrontaria cada vez mais todas as outras na aquisição da moeda internacional. O preço de tudo o que fosse preciso para a nossa conservação, restabelecimento e progresso tornar-se-hia cada vez mais esmagador, e prohibitivo por ultimo. A carestia da vida e a desordem social ir nos-hiam levando mais depressa para as expressões de uma anarchia extrema já posta como terrível ameaça deante de todos os olhos.

Mas ha ainda outra consideração de maior alcance económico. Este desregramento de importações, em que se ia descabendo velozmente para satisfações inaceitaveis em tão grave momento, faz parte dos desnormentamentos geraes em que andam os dinheiros julgados plenários por falsas interpretações da situação nacional. Se deixassemos isso continuar com toda a liberdade, teriam de andar muitas dezenas de milhares de contos no gyro d'aquellas operações desnecessarias e inuteis. Junte-se este desvio a todos os outros que se realizam pelas especulações e agiotagens sobre os valores existentes. Muito mais de um cento de milhares de contos louquejam em todos esses desconcertos, alguns dos quaes orgiacos. E' frequente dizer-se que elles representam um excesso de circulação fiduciaria. Os que pensam d'essa maneira acrescentam logo que é indispensavel e até urgente reduzil-a para tudo ir entrando na ordem.

Puras illusões! O dinheiro não é superabundante: é pouco ainda para as proprias empresas particulares, que na metropole e nas colonias se devem consagrar com vivacidade á obra da nossa consolidação e engrandecimento. Apenas muito d'elle está desencaminhado e precisa de ser dirigido para as suas naturaes aplicações, que são as exigidas pela salvação do paiz.

Assim, entre as providencias mais necessárias n'este periodo excepcional incluimos todas as que directa ou indirectamente possam levar os capitais para os campos da acção productiva, arrancando-os á voragem dos empregos desvairados e contrarios ao bem publico. Não é pelas emissões de emprestimos que podemos attingir esse fim, uma vez que não ha disponibilidades excessivas como sucede na Inglaterra, na França e na Italia, e que todas as existentes não chegam sequer para as empresas e movimentos particulares, no caminho da reorganização nacional. E' primeiro do que tudo pela reconstituição geral do nosso credito economico, reformando a lei bancaria, hoje excellente para todo o mal, como para todo o bem, conforme se quizer. E' seguidamente por todas as soluções que possam atrahir ou forçar por boas maneiras legitimas o dinheiro privado a ir, com intelligencia e patriotismo, para os trabalhos uteis sem os quaes estamos irremediavelmente perdidos.

Uma d'ellas tem de ser, com toda a energia precisa, a vedação de todas as importações realmente presscindiveis, quando estamos a ir para o fundo e temos de sahir d'estes perigos enormes. E' justissimo o pensamento que dictou os decretos 6.263 e 6.391. N'aquelle via das restricções a immensidade dos males vae infelizmente exigir que se avance muito mais ainda. Depois das illusões espantosas em que temos vivido as tremendas realidades principiaram a manifestar-se principalmente na catastrophe cambial, e vão impôr, talvez amanhã com circumstancias muito graves, os grandes sacrificios.

As enfermidades dispõem-se progressivamente em círculo vicioso, como as fatalidades crescentes das tragedias gregas. Um grande remedio aplicado n'uma, traz logo a necessidade de empregar outros em diversas.

As proibições e limitações na importação estrangeira conduzem logicamente, nas circumstancias actuaes, ao açambarcamento, á retenção, ás dificultações propositas de venda, aos exageros cada vez maiores de preços, ás exigencias de mais salarios e menos horas de trabalho. Não é sómente nos stocks dos artigos importados da mesma natureza geral que se verá a exacerbão do encarecimento. E' com igual ou maior força nos productos nacionaes, principalmente nos succedaneos ou substituintes, mas afinal em todos.

De mais a mais, tudo isto ha-de ir-se desenrolando ao mesmo tempo que tem de augmentar ou as desordens das despesas publicas, pelos caminhos até hoje seguidos, ou as imposições fiscaes em alto grau, se finalmente se entrar no da multiplicação das receitas. Na situação existente, qualquer d'esses factos levaria os negociantes, os industriaes, os agricultores, os operarios, todos os portadores de quaesquer serviços a esticar furiosamente as cordas dos preços, que só não rebentam, com estoiro final do Thesouro e da economia nacional, enquanto são possiveis as illusões de que nos vamos alimentando, já dentro do abysmo.

Infelizmente os obreiros, que devem ser os principaes reclamantes de restricções na importação, para se desenvolver o trabalho nacional e desembarpaçar os cambios ao que é necessário á vida pessoal e domestica e á reconstituição economica, serão tambem dos mais inclinados a apertar as difficuldades com exigencias e movimentos desorganisadores e contrarios aos fins que por aquelles meios se trate de attingir. Serão para ahi levados talvez ainda em parte pelos encarecimentos e abusos que a desordem das outras classes ou da propria administração publica irá accumulando n'esta successão espantosa de calamidades. Mas tambem o serão, e ainda mais, pela politica revolucionaria dos elementos que julgam indispensavel fazer uso de todas as circumstancias para amontoar as complicações e precipitar a sociedade nas ultimas convulsões e anarchias pela acção do syndicalismo operario.

Que se ha-de concluir de tudo isto? Que as restrições da importação estrangeira serão contraproducentes e portanto condemnaveis? De maneira nenhuma. Equivaleria isso a abandonar o paiz á acção dos factores que nos trouxeram o cambio de Londres até 14 e o trariam até proximo de zero, com todos os outros desastres que tem de acompanhar aquella catastrophe economica. Pelo contrario, é preciso levar muito mais adeante as limitações da liberdade, por amore da salvação publica, não sómente para impedir a maior desvalorisação internacional da nossa moeda e a entrada de mercadorias superfluas, ou substituiveis pelos nossos productos, mas tambem para frustar ou corrigir todos os outros males que d'ahi resultariam fatalmente, nas actuaes condições de desorganização geral.

Significa isto que o regimen regulamentar e restrictivo do commercio tem de ir até onde o exiga a necessidade de defender a existencia e o destino do paiz. Não se pode fugir a isso, ainda que se tenha de passar além do ponto onde se foi por taes caminhos durante a guerra. Agora a tendencia terrivel para os açambarcamentos, para as falsificações, para os preços escandalosos, para os abusos de toda a especie é mais extensa e mais forte do que até 1918. Assim o estabelece o peso de todas as crises e calamidades acumuladas, ou o crescimento da desorganização moral e das complicações financeiras, economicas e sociaes. Tudo isto parece que vae impôr cada vez mais, durante algum tempo, o sistema das taxações, talvez tambem depois o dos racionamentos, de que se volta a fallar muito lá por fóra. Como consequencia

logica, ter-se-ha de ir muito mais longe do que se foi até agora nas fiscalisações e repressões effectivas, sem as quaes o resto não passará de mystificação dissolvente e funesta, ou de corrupção ainda mais destruidora.

O governõ já sentiu de facto a força de todas estas necessidades. Assim o mostra o esboço de rigor contra os açambarcadores, infelizmente por ora apenas contra os pequenos. Assim o indicam não só as providencias relativas aos cambios e á importação estrangeira, mas o impedimento a que sejam exportados alguns dos nossos productos e ainda as taxações mantidas para alguns generos de consumo, sobre alguns dos quaes vão aparecendo novas disposições mais apertadas, como acabamos de vêr com o assuar e o azeite.

Infelizmente, nem se dá isso com a extensão e intensidade precisas, nem se deixa de transigir indevidamente com o furor dos lucros excessivos, na propria fixação dos preços. Esta contemporisacão lamentavel se observou agora mesmo no assucar, mercadoria em que os productores coloniaes e insulanos, os refnadores, os negociantes, os mercieiros e os demais intermediarios estão escandalosamente ganhando mais de vinte mil contos por anno, em todo o territorio portuguez.

Não faz sentido este regimen limitativo até muito menos de meio. Tudo isto serviria até para desacredital-o e dar força ás ideias ou desejos favoraveis á liberdade de todos os desenfreamentos. E' mister, pelo contrario, dar-lhe com energia, embora com muita prudencia e justiça, todo o desenvolvimento que as circumstancias vão exigindo. Com as tendencias levantadas pela successão dos males politicos, sociaes, economicos e moraes, os preços marcharão depressa para o dobro do que são hoje e para mais ainda depois, acelerando-se tambem por todos os lados os desenlaces tragicos. Seria isto inevitavel ainda que augmentasse fortemente a producção da metropole e do ultramar, pois ahí mesmo as especulações encarecedoras chegam a ser mais implacaveis do que nos artigos importados, como se viu com a batata nacioanal vendida a 24 centavos o kilogramma quando a hollandesa o estava sendo a 18 centavos em Dezembro ultimo. Até onde irão, pois, aqueles effeitos calamitosos, uma vez que desgraçadamente não se intensifica o esforço de produzir tudo o que é possivel para as nossas proprias necessidades? Como não devem crescer as previdencias, os impedimentos, as restricções, as tabellas taxativas, as repressões rigorosas que todo este desconcerto geral e formidavel torna indispensaveis para não ser em breve absolutamente insuportavel a existencia n'esta sociedade?

Bem sabemos que tal governação extraordinaria e opposta ás leis naturaes da economia politica offerece graves difficuldades, levantadas pelos proprios tempos agitados e confusos que a exigem com a violencia das nesesidades e a ameaça de catastrophes. Bem sabemos que elles, tenderão a tornar-se ainda maiores, como já accentuámos, pelas attitudes e direcções das massas operarias; que deviam ser aliás o maior ponto de apoio de reformadores atarefados n'uma transformação de altissimo alcance, dentro da ordem existente. Mas tudo isso apenas recommenda que sejam mais elevados os espiritos, mais fortes as vontades e mais intelligentes, vigorosos e constantes os esforços empenhados n'uma tal obra de salvação commun.

*Quirino de Jesus*

## Os caminhos de ferro de via reduzida, na guerra

E' grato a quem foi á guerra mostrar aos estranhos todos os aspectos d'ella, como uma consagração de quem trabalhou, de quem se sacrificou e de quem morreu para maior prazer dos que com ella só beneficiaram, sem se lembrarem das amarguras d'alguns milhões de homens, que tudo deram de si sem nada pedir em troca.

A guerra moderna não tem o brilliantismo das guerras da edade média ou mesmo das guerras napoleonicas; é feita do somatorio de infinitamente pequenos sacrificios e dedicações; nada ha de desprezivel, de obscuro, porque todos os elementos que para ella concorrem se medem quasi pela mesma bitola.

No ponto de vista de caminhos de ferro se a via normal teve um papel importantissimo, a via reduzida não o teve menos, mais apagadamente embora. Para a communicacão do deposito com a frente o seu papel era magno, e absolutamente insubstituivel.

Todos os exercitos a adoptam e pode considerarse como modelar a organização ingleza, embora antes da guerra ella não existisse como ramo de engenharia militar.

Toda a gente sabe quão reduzido era o exercito britannico então; basta dizer-se que as tropas de caminho de ferro constituiam apenas duas companhias, a oitava e a decima dos Royal Enginers.

A declaração de guerra veiu pôr mais uma vez á prova as extraordinarias qualidades de organisação d'esse povo. As duas companhias de caminho de ferro desdobraram-se e deram origem ás numerosas companhias que os ingleses tinham a trabalhar em França.

Comtudo, de principio, todas as attenções foram para a via normal e só em fevereiro de 1916 começaram a explorar-se e a reparar-se linhas de bitola estreita dos caminhos de ferro de exploração local franceses.

A esses foram-se juntando novas linhas e o Director-General of Transportation reconheceu então a necessidade de crear pessoal especial para essas linhas, o qual foi tirado do inicio das companhias existentes. Os caminhos de ferro de via estreita tiveram então uma organisação completa com um «Director of Light Railways» dependente directamente do Director General dos Transportes.

Foi com a offensiva da primavera de 1918, em que, na região de Amiens, milhares de locomotivas e vagões foram destruidos ou cahiram nas mãos dos allemães, que os aproveitaram por terem a mesma bitola de via que maior desenvolvimento foi dado a estes caminhos de ferro.

A rede de via reduzida do 1.<sup>º</sup> exercito (60 cm: de bitola, como todas) foi, depois da offensiva allemã, estabelecida na zona em que a 1.<sup>a</sup> companhia do Batalhão portuguez dos Caminhos de Ferro tinha a seu cargo um troço de via normal; compunha-se d'uma linha que ia de Bethume a Marocuil, (perto de Arras), de numerosos desvios para as posicões de infantaria da frente e de uma linha de retirada para Sary, Ligny e Dieval, nas immediações de Auligny onde o commando do Batalhão Portuguez teve por bastante tempo a sua séde.

O 5.<sup>º</sup> exercito inglez, depois de completamente desbastado na primeira colisão com os allemães, em março de 1918, começou a ser reorganizado e o seu serviço de via estreita tomou a seu cargo a linha entre Bethum e Armentières, originariamente francesa, e que uma companhia de exploração, a 5.<sup>a</sup> do Batalhão

Portuguez, explorava por occasião do combate de 9 de abril, em que praças foram louvadas por serviços prestados n'essa occasião difficult.

D'essa linha uma secção ia de La Lacque a Bethume, onde ligava com a do 1.<sup>o</sup> exercito, tendo ramaes para as posições de infantaria.

Este troço servia um grande deposito de engenharia em La Lacque e um deposito de munições em Neufpré, perto de Aix-sur la Lys, na zona do corpo de exercito portuguez.

Mais tarde construiu-se uma linha que partindo de La Lacque passava por Isbwgnes e se dirigia ás imediações de Merville.

Em agosto de 1918 o inimigo iniciou a sua retrada n'este sector e os trabalhos de construção tiveram um avanço grande. Em setembro a linha foi levada junto ao canal do Ain, a St. Venant, Calonne, Lestrem e La Gorgne, onde antes da offensiva existia já uma rede importante que partindo dos depositos existentes n'aquella via se dirigia a varios pontos da frente.

No fim d'esse mez já o "terminus" da linha se encontrava em Laventie e Fremelles, em direcção a Lille, que attingiu em outubro, depois da ocupação d'esta cidade em 18 d'esse mez.

\*  
As locomotivas usadas eram a vapôr, a petroleo ou electricas.

Das primeiras foram principalmente usadas as dos typos Hunslet, Hudson, Barclay e American.

As outras tiveram um papel importante e muito curioso, por isso que nas proximidades das posições de infantaria impossivel se tornava lançar mão das locomotivas a vapor.

E' interessante notar que antes da guerra a construção d'aquellas locomotivas era rara em Inglaterra, talvez por os industriaes terem a noção de que não podiam competir em preços e qualidades com os productos allemães do genero.

Comtudo algumas casas inglezas persistiram na construção e foram essas que forneceram as primeiras machinas necessarias na frente occidental.

Fora das vantagens táticas apresentavam as locomotivas a petroleo e electricas a vantagem do peso menor e da resistencia, qualidades muito a attender se nos lembriarmos que as linhas de 60 cm. não eram necessariamente construidas segundo todas as regras de via e obras e estavam expostas a condições muito difficeis de trabalho.

Os principaes typos d'estas machinas usadas na frente occidental foram o «Simplex», de 20 e 40 HP. para locomotivas a petroleo e as de 40 HP. da British Westinghouse Company, para as electricas.

Os comboios formados serviam para pessoal, para material e ainda especialmente para transporte de balaстро.

As velocidades não podiam ser muito grandes, e dez milhas á hora já era considerado como um bom andamento para um comboio carregado. Comtudo linhas havia em que se attingiam velocidades de 15 e 20 milhas.

Geralmente não se admittia uma carga superior a 150 toneladas para cada locomotiva.

Os vagões abertos usados para transportes de tropas podiam transportar 35 homens; assim se fizeram movimentos faceis e rapidos de milhares de homens

\*  
tos tambem os possuam e primeiro do que ninguem os franceses os exploraram, o que de resto não admira sabendo-se que parte da França era sulcada por linhas de caminhos de ferro de interesse local, com via reduzida.

Os americanos, chegados tarde mas com um rendimento de trabalho superior a todos os outros, estableceram tambem e principalmente na retaguarda servindo os seus colossaes depositos, uma rede maravilhosa de caminhos de ferro de via estreita.

Os allemães, como já dissémos, tinham tambem a bitola de 60 na sua via estreita o que lhes permitiu aproveitar os resultados da offensiva de março com os despojos do 5.<sup>o</sup> exercito.

Reciprocamente a linha allemã de Lestrem a Lomme, foi, quando da retirada, aproveitada pelo 5.<sup>o</sup> exercito inglez e prolongada para Aubers e Fournes, pela estrada de La Bassu-Lille, e depois para esta ultima cidade.

A guerra com um dos seus numerosos efeitos veio tambem collocar no logar que lhe compete, e de que nós em Portugal não fazemos uma pallida ideia, os caminhos de ferro de via reduzida.

*Ferreira Mendes*

*Deputado*

## Dr. Augusto Victor dos Santos

Não é indefferente ao nosso jornal o nome d'este distineto advogado, porque elle andava de ha muito ligado aos caminhos de ferro portuguezes, sendo, desde muitos annos, o presidente da assembléa geral da Companhia portugueza.

Ceifou-o a morte ha poucos dias, depois de um sofrimento que desde muito o minava.

Victor dos Santos era um dos mais intelligentes e notaveis ornamentos do nosso fôro; os seus pareceres e relatorios eram modelos de sá jurisprudencia, admirados e acatados por todos os seus collegas.

Junta-se a isso uma honestidade que por forma alguma lhe permitiu afastar-se da justiça, a ponto de se recusar a aceitar a defesa ou a accusação em qualquer causa, quando a sua consciencia lhe mostrava que não ia defender a razão.

Foi deputado e exerceu varios cargos publicos, entre os quaes o de presidente do Tribunal dos Arbitros Avindores, em que, pela perfeita imparcialidade dos seus *veridictuns* se tornou crêdor das sympathias de patrões e operarios.

Como presidente da assembléa geral da Companhia prestou grandes serviços, dirigindo os trabalhos com um acerto que fazia respeitar a sua voz mesmo nos momentos das mais agitadas discussões.

Caracter franco, sempre bem disposto, era proverbial a subtileza do seu espirito com que accudia com um gracejo ao commentario de qualquer facto.

Companheiro do director d'esta *Gazeta* no Congresso de Washington, a sua conversa encantava-nos, tanto na viagem como na visita de fabricas e estações. Para tudo elle tinha um dito esfusiente de graça; e, por uma antinomia singular, quantos d'esses ditos nos atravessam o espirito, agora que tristemente aqui registramos a sua morte!

Durma em paz, o nosso querido amigo.

\*  
Se a organisação dos caminhos de ferro de via estreita era modelar entre os inglezes, os outros exerci-

# VIAGENS E TRANSPORTES

## Novas tarifas

(Continuação)

*Tarifa de despesas accessórias.* — A nova tarifa, já aprovada pelo Governo para vigorar em todas as linhas do País divide-se em cinco capítulos: O cap.º 1.º trata, como a actual, dos direitos de registo, aviso de chegada, impostos de sello e Assistência. O cap.º 2.º occupa-se dos direitos de Manutenção, cargas e descargas fóra dos caes das estações, guindastes e transferências de caes.

Os direitos de manutenção para *bagagens, mercadorias em grandes e em pequenas velocidades, moeda metalica, animaes e vehiculos taxados a peso*, são de \$70 por tonelada, e decompõem-se como segue:

Carga á partida.....	\$20
Evoluçãoes e manobras á partida..	\$15
"      "      "      " chegada.	\$15
Descarga á chegada.....	\$20

O minimo de cobrança é de \$01 por expedição. São isentos dos direitos de manutenção; o peso de bagagem transportada gratuitamente, as remessas de dinheiro, excepto as de cobre, bronze ou bronze nickel, as de valor, ou objectos d'arte, taxados *ad valorem*, e os cães, quando despachados á vista de bilhetes de passageiro.

E' facultado aos expedidores de remessas de vagão completo fazerem de sua conta e risco e com gente sua as operações de carga e de descarga, não cobrando o caminho de ferro as taxas correspondentes ás operações que deixar de efectuar.

Para gozarem d'esta faculdade devem declarar nas notas de expedição por quem devem ser feitas as operações de carga ou de descarga.

As operações de carga e de descarga de volumes de peso indivisível superior a 3.000 kilos, devem ser feitas por conta e risco dos expedidores e consignatários, não cobrando os caminhos de ferro os correspondentes direitos. Quando porém as Empresas para isso forem sollicitadas, prestar-se-hão a fazel-as nas estações onde disponham dos meios suficientes, cobrando os respectivos direitos.

As operações de carga e descarga das remessas de *materias infectas* são obrigatorias para os expedidores e consignatários, e se eventualmente o caminho de ferro tiver que as fazer cobrará o dobro das taxas acima indicadas.

Os direitos de evoluções e manobras das remessas de *materias explosivas ou perigosas* são \$15 por tonelada, sujeita ao minimo de cobrança de \$00 por vagão.

Para os *animais taxados por cabeça* são os seguintes por unidade:

Bois, vaccas, cavallos, pôtros, garranos, muares ou jumentos \$16; vitellas ou porcos \$12; Carneiros, ovelhas, chibos, cabras, cabritos, cordeiros, bácoros ou leitões \$04; por piso de qualquer d'esses animaes ferozes ou dos não designados \$150.

Para os *vehiculos* são de \$60, 050 e \$40, respectivamente para os tres agrupamentos em que são divididos na tarifa geral.

Para *transportes funebres* são de \$00 por cada caixão ou urna.

Para o *material de caminhos de ferro circulando sobre as proprias rodas* as evoluções e manobras são de \$50 por cada eixo montado, á partida ou á chegada.

As operações de carga e de descarga de materias explosivas ou perigosas, de animaes, vehiculos e transportes funebres são obrigatorias para os expedidores e consignatários. Quando porém, por circumstancias eventuaes, as empresas as executem, cobrarão o dobro das taxas acima indicadas.

As *cargas e descargas fóra dos caes das estações* ficam regulamentadas no art.º 5.º, por uma forma mais practica e racional do que actualmente pelo que respeita a essas operações quando fóra das agulhas, caso em que actualmente se não podem previamente fixar por só depois de feita a operação se conhecer a despesa feita com vigilancias, etc.

Essas taxas passam a ser:

Quando *dentro de agulhas* \$03 por tonelada, indivisivel com sujeição ao minimo de cobrança de \$30 por vagão;

Quando *fóra de agulhas* a taxa unica de \$100 por tonelada, indivisivel e operação, com sujeição ao minimo de cobrança de \$00 por operação.

Quando a distancia á agulha de saída for inferior a 500 metros cobra-se metade destas taxas.

As demais disposições sobre a forma de se fazerem estas operações pouco diferem das que vigoram actualmente.

Quando para a carga, descarga ou trasbordo de volumes de peso superior a 1000 kilos, houver que empregar guindaste nas estações, cobrar-se-ha por *utilização de guindaste*, por cada tonelada indivisivel: volumes até 2 toneladas \$60; mais de 2 até 4 toneladas \$75; mais de 4 até 6 toneladas \$90; mais de 6 até 10 toneladas \$120; de mais de 10 toneladas \$50.

Quando haja de se empregar quaisquer aparelhos especiaes as taxas serão previamente ajustadas com os interessados.

A tarifa nova prevê, como a actual, a transferencias de remessas entre caes d'uma mesma estação, mediante o pagamento das taxa de manutenção já referidas.

*Capítulo 3.º Armazenagem*—Nesta parte apresenta a nova tarifa importantes modificações sobre a actual, pois ao passo que hoje se cobra a mesma taxa para todas as mercadorias e em qualquer estação, de futuro as taxas são maiores ou menores conforme a classe da tarifa geral pela qual é taxado o seu transporte. D'esta diferenciação resulta uma mais equitativa forma de estabelecer a taxa, pois não é justo que, sendo a responsabilidade do caminho de ferro pela guarda de mercadorias de valores muito diversos, maior ou menor, cobre como remuneração d'essa guarda o mesmo preço por todas. Além disso também ha o caso de que em algumas estações, como as de Lisboa, ha grandes dificuldades em se obter espaço para guardar convenientemente as mercadorias, ao passo que em outras estações não se luta com falta de espaço. Justa é pois a diferenciação também conforme as estações.

Esses direitos são:

*Bagagens, recovagens; moeda metalica; valores; animaes; vehiculos taxados a peso e mercadorias em grandes velocidades*:

Por fracção indivisível de 100 kilos e por periodo indivisível de 24 horas depois do prazo de tolerancia: Nas estações de Alcantara-Terra, Aveiro, Benfica, Braço de Prata, Campanhã, Campolide, Coimbra, Coimbra B, Lisboa-Caes dos Soldados, Lisboa-Rocio e Villa Nova de Gaia — 1.º e 2.º periodo \$30; 3.º pe-

riodo em deante \$40 — Nas demais estações da C. P. \$01,5 e \$02 respectivamente.

*Mercadorias em pequena velocidade:* Por fracção indivisível de 100 kilos e por periodo indivisível de 24 horas depois do prazo de tolerancia :

Nas estações de Alcantara-Terra, Aveiro, Bemfica Braço de Prata, Caes do Rego, Campanhã, Campolide CoimbraB, Coimbra, Lisboa-Caes dos Soldados e Gaia:

*Mercadorias de 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> classes da Tarifa Geral* — 1.<sup>o</sup> e 2.<sup>o</sup> periodos \$0,5; 3.<sup>o</sup> periodo \$02. *Mercadorias da 3.<sup>a</sup> e 4.<sup>a</sup> classes* — 1.<sup>o</sup> e 2.<sup>o</sup> periodos \$01; — 3.<sup>o</sup> periodo \$01,5. *Mercadorias de 5.<sup>a</sup> e 6.<sup>a</sup> classes* — 1.<sup>o</sup> e 2.<sup>o</sup> periodo \$00,5; — 3.<sup>o</sup> periodo \$01; minimo de cobrança \$10.

*Em qualquer outra estação da C. P. — Mercadorias de 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> classes da Tarifa Geral* — Nos tres periodos \$00,8. — *Mercadorias da 3.<sup>a</sup> e 4.<sup>a</sup> classes* — Nos tres periodos \$00,4 — *Mercadorias de 5.<sup>a</sup> e 6.<sup>a</sup> classes* — Nos tres periodos \$002,2 — Minimo de cobrança \$05

As mercadorias assinaladas com um (\*) na Classificação geral são sujeitas a um aumento de 50 %, principio igual ao estabelecido para o preço do transporte.

Para os demais artigos as taxas de armazenagem são as seguintes:

*Vehiculos* — 1.<sup>o</sup> periodo de 24 horas além do prazo de tolerancia — \$50 por vehiculo — Por fracção indivisível de 24 horas a mais, 1\$00 por vehiculo.

*Material de caminhos de ferro sobre as proprias rodas.* — Por eixo montado e fracção indivisível de 24 horas além do prazo de tolerancia \$75.

*Dinheiro valores e objectos d'arte* — Por fracção indivisível de 100\$00 declarados e por cada 24 horas indivisíveis além da tolerancia \$05, com sujeição ao minimo de cobrança de \$10.

*Transportes funebres* — Por caixão ou urna e periodo indivisível de 24 horas além da tolerancia 1\$50.

*Animaes* — Os animaes que não forem retirados até 2 horas depois de chegada, são conservados nas estações mediante o pagamento de \$02 por cabeça e por hora, com sujeição ao minimo de cobrança de \$10 por cabeça.

(Continua)

#### Restrições no serviço que prestam as estações de Porto, Campanhã G. V. e Alfandega

Segundo um Aviso recentemente publicado pela Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, a partir de hoje, o serviço que prestam as estações de Porto, Campanhã G. V. e Alfandega fica limitado ao seguinte:

*Estação do Porto.* — Não recebe nem expede remessas de G. V. de e para as linhas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes e suas combinadas.

Só expede e recebe remessas de G. V. de e para as linhas do Minho e Douro e mais Companhias combinadas, cujos volumes não excedam 200 kilogrammas, exceptuando remessas constituídas por cascos cheios ou vazios, petroleo, oleo e ferro; peixe pélles verdes cébo, tripas e outros análogos que, pela sua natureza, causam mau cheiro.

*Estação de Campanhã G. V.* — Só recebe e expede remessas de G. V. de e para as linhas da Companhia dos Caminhos Ferro Portuguezes e suas combinadas.

Exceptuam-se d'esta disposição as remessas cujos volumes excedam a 200 kilogrammas, gado, vehiculos, cascos cheios ou vazios, petroleo, oleo e ferro; peixe pélles verdes, cébo, tripas e outros análogos que, pela sua natureza, causam mau cheiro, que tambem recebe e expede de e para as linhas d'esta Administração e suas combinadas.

*Estação de Alfandega.* — Em G. V. só recebe e expede remessas de vagão completo.

De e para as linhas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes e suas combinadas só recebe e expede remessas de vagão completo.

Continua recebendo remessas de detalhe precedentes do estrangeiro.

O serviço de passageiros, bagagens e cães nas estações de Campanhã G. V. e Porto continua a ser feito como até aqui.

#### A' ultima hora

Ficou hoje, 28, resolvido que *as novas tarifas*, na Companhia Portugueza, começem a vigorar em 28 de Março.

Facil

#### Os trocos nos Electricos

A verdadeira crise de moeda divisionaria que toda desaparece, muitissima para Hespanha, e mais do que o rasoavel para um sem numero de *pés de meia*, cujos donos entendendo que "ouro é o que ouro vale", tornam este principio latitudinario ao cupro-nikel e ao puro cobre, chegou quasi a determinar uma gréve dos conductores dos carros electricos, fartos de aturar o publico, que lhes exige trocos que elles não teem.

Como se sabe, qualquer coisa serve hoje de pretexto para uma gréve, desde que se estabeleceu o principio de que seja o patrão que sofre, e que paga os empregados grévistas que gosam e ganham os seus salarios sem trabalhar.

Mas para a evitar, a nossa Camara Municipal pensou, locubrou maduramente e, tal como a montanha que, depois de grandes gemidos, deu á luz um ratiño, resolveu duas coisas sabias:

Disse ella que as discussões que se tem dado resultam, em grande parte, da aglomeração, da muita afluencia de passageiros nos carros. Ora diminuindo essa affuencia já é meio caminho andado. Mas como "descongestionar" os carros, ella que só soube "descongestionar" o Rocio, tornando-o mais perigoso do que era para o transito de peões?

"Congestionando" ou bronchitando os passageiros. Elles, desde 1 de Março, recolherão, em grande numero, ao leito, a tomar bromo-quinino, e enquanto a febre lhes palpita em 39 graus e a tosse os retém em casa, não andam nos carros a pedir vintens de troco aos conductores.

Assim, tendo uma camara anterior resolvido, a exemplo do que se practica *em toda a parte* do mundo onde ha carros electricos, *auto-bus* ou outros semelhantes serviços de transporte de passageiros em commun, que as janellas dos carros se conservassem fechadas durante os meses de inverno, a nossa benemerita e intelligente municipalidade resolveu que elles se abrissem já desde 1 de Março, com estes agradáveis dias de chuva e ventania que estamos tendo, e que em futuros annos (ao que parece os actuaes edis pensam em eternizar-se nas cadeiras camararias!) não mais se fechem (!)

Portanto, amanhã os carros passarão a ser uma fabrica de pneumonias, com grande gaudio de medicos, pharmaceuticos, alguns jornalistas palermas que fizeram espirito com aquella antiga prova de bom senso, e algumas meninas que querem ir á janella a mostrar as pélles que compraram, (apesar do decreto de proibição de importação de artigos de luxo) para agasalhar os alvos seios.

Quem, pois, desde amanhã, quizer fugir a uma bronchite ou pneumonia certa, tem que andar a pé.

O outro meio caminho andou-o a Camara autorizando a Companhia a pôr um aviso nos carros convidando os passageiros a... ter trocos, coisa que ninguém tem.

A Companhia teve o bom criterio de redigir o aviso *solicitando* isso, delicadamente; mas nem que ella solicite nem que a Camara resolva, isso não bate moeda suficiente para haver trocos — e a situação continua a ser a mesma; originando-se questões, que por vezes produzem, pela teimosia de conductores e passageiros, a paragem dos carros, porque aquelles embirram em que todos tem que levar os cobres precisos, e estes retrucam, com toda a razão, que ninguém os obriga a isso; mesmo porque a actual Constituição diz "que ninguém é obrigado a acatar qualquer ordem que não dimane de uma lei da Nação" as leis são aprovadas pelo Parlamento, e não ha nem pode haver, lei alguma que nos obrigue a ter trocos quando ninguém os tem, nem mesmo o Estado, que d'elles tem o monopolio, os fornece em abundancia suficiente. Uma resolução da Camara não é bastante, nem tem que ser acatada.

Ninguém se lembrou de um expediente facilimo para remediar o caso.

Pois vamos nós lembrar, não um mas dois, e não levamos nada pela ideia. Vejam como armamos em benemeritos!

Bastava que a Companhia fornecesse aos seus cobradores, sempre que fosse necessário, uma carta de estampilhas postaes de 1 e outra de 2 centavos, para substituir a moeda de cobre, e que os auctorizasse a receber do publico tambem estampilhas dos mesmos valores. A Companhia não pode temer que qualquer fabrica clandestina como a da rua de S. Bento comece a fabricar estampilhas de tão infimos preços; o publico aceitaria facilmente a solução como a accepta quando nos correios, nos bancos ou na mercearia, lhes dão os trocos em sellos postaes.

Outra solução facilima, essa até de grande lucro para a Companhia, sem prejuizo equivalente para ninguem, seria ella vender, nos carros e estações, uns blocos de 10 ou de 20, ou de 25 bilhetes de 2 centavos, de 3 de 4 para complemento do preço dos bilhetes com cedulas de 5 e 10 centavos, ou então blocos de bilhetes completos de 4 (5 não eram necessarios porque ha as cedulas) de 7, de 8, de 9 e de 13 centavos.

O passageiro cortava um dos bilhetes ou mesmo o conductor o cortava, e este dava-lhe em troca o bilhete ordinario, guardando aquelle como dinheiro.

E aqui está o que diríamos á Companhia se fossesmos vereador, desgraça de que fugiríamos para fóra do mundo se ella nos ameaçasse.

Oh! senhores vereadores que governam esta mal-fadada capital! por quem são, ou por quem nós somos, os municipes, vejai se da massa encephalica lhes pinga qualquer ideia, se não querem que nos convençamos de que estão no caso d'aquelle conhecido velho politico de Belem, que o espirito mordaz de Claudio José Nunes dizia que tinha

"Na séde do entendimento  
Tres lascas de pederneira".



## Caminhos de ferro vicinaes

O snr. Ernesto Navarro, ex-ministro do commercio, apresentou no Senado um projecto de lei que tinha estudado e preparado durante a sua estada no ministerio, fazendo parte do gabinete Sá Cardoso, tendo por fim auctorizar o Governo a conceder, a

uma determinada entidade, a construcção de uma rede geral de caminhos de ferro vicinais, ligando os grandes centros ou as estações das rôdes de via larga com as povoações afastadas que só por meio de linhas economicas podem ser servidas.

Não se compadece com o espaço de que dispomos n'este numero, tendo a proposta sido apresentada nos ultimos dias em que o preparamos, fazer, desde já a analyse das condições que o distincto engenheiro establece para resolver este velho problema que de longo tempo espera solucao a que nenhum dos ministros se abalancou.

Por isso nos limitamos a transcrever apenas os 7 primeiros artigos do projecto, e a esboçar, sobre elles e os nove que o completam, leves considerações:

Artigo 1.<sup>o</sup> — E' auctorizado o Governo, pelo Ministerio do Commercio e Communicações, a aprovar os estatutos da Sociedade que se constituir em conformidade com o modelo annexo a esta lei, que d'ella fazem parte integrante, a qual se denominará *Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Vicinais*.

Art. 2.<sup>o</sup> — As concessões dos Caminhos de Ferro Vicinais serão dadas por decreto á Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Vicinais, podendo no entanto ser feitas a outras entidades ou a particulares, se aquella Sociedade não quizer usar de direito de preferencia ou usando d'esse direito, não tiver executado a linha no prazo que lhe tenha sido marcado.

Art. 3.<sup>o</sup> — Toda a concessão será precedida de um inquerito sobre a utilidade da empresa, e o traçado da linha e das informações das corporações administrativas interessadas na sua realisacão.

Art. 4.<sup>o</sup> — As concessões só serão dadas quando estiver garantida a subscricção de um numero de acções suficiente para assegurar a construcção e, eventualmente, a abertura á exploração da linha a conceder.

Art. 5.<sup>o</sup> — As concessões dadas á Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Vicinais, são feitas pelo tempo da sua duração e para as que forem dadas a outra entidade ou a particulares, a sua duração será fixada no respectivo decreto, não devendo nunca exceder 50 annos.

Art. 6.<sup>o</sup> — As tarifas serão propostas pela Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Vicinais á approvação do governo, podendo este determinar a sua elevação ou prohibir a reducção.

Art. 7.<sup>o</sup> — O Governo tem o direito de fiscalisar todos os serviços e operações da Sociedade que lhe fornecerá todos os dados precisos para este fim e pôde opôr-se á execucão de qualquer medida que elle julgue contraria á lei, aos estatutos ou, em geral, aos interesses do Estado.

Pelo relatorio que precede o projecto, e pelas considerações com que o seu auetor o apresentou á Camara, vê-se que elle fazia parte de um plano geral de medidas de fomento que o snr. Navarro tencionava pôr em practica, e pena foi que o não conseguisse, para gloria sua e bem do paiz que, mais uma vez, soffreu as consequencias das continuas mudanças ministeriales.

A leitura do projecto, tão nova é a forma do seu arcaboiço, dá-nos a impressão de que atraz d'elle está já formada a tal Sociedade dos Caminhos de Ferro Vicinaes que o projecto simula crear, dando-lhe já titulo e estatutos.

Pouco nos importa e pouco interessará ao paiz que assim seja se o negocio fôr bom não só para ella mas para a Nação — como o pode ser, se da discussão que sobre tão importante assumpto se estabelecerá no Parlamento resultar que de tal concessão se tirem todas as vantagens effectivas para o paiz, sem se entorpecer a creaçao e a vida de tão util entidade.

Pelo artigo 8.<sup>o</sup> o Governo fica com a maxima liberdade de impôr aos concessionarios todas as condições e gratuitidades de transportes que entender do interesse dos serviços publicos districtaes ou concelhios — o que nos parece forte.

Pelo 9.<sup>o</sup> o Governo pode tomar uma parte do capital acções até metade do seu total — o que é muito novo.

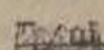
O art. 10.<sup>o</sup> faculta a concessão da garantia de juro e amortisação das obrigações, garantia para a qual

o art. 16.<sup>º</sup> fixa a verba maxima de 200 contos durante 50 annos, para as emitidas durante o anno economico corrente; pelo 11.<sup>º</sup> a nova sociedade fica isenta de qualquer imposto a favor das corporações administrativas; e pelo 12.<sup>º</sup> ficam tambem isentas de sello as escripturas e suas copias, os registos, as accções ao portador (e as nominativas?) as obrigações e as publicações do serviço. Até as escripturas serão registradas gratis.

Segundo declarou o Sr. Navarro o seu projecto é uma adaptação das leis belgas, organicas dos caminhos de ferro vicinaes, de 1884 e 1885, que, como é sabido, tanto concorreram para a expansão económica d'aquelle paiz; de forma tal que havendo em 1887 23 linhas com 315 kilometros em exploração, em 1918 havia 183 linhas com 4.917 kilometros.

Os objectivos immediatos que o illustrado engenheiro teve em vista são: accudir á grave crise que atingiu a exploração de todos os nossos caminhos de ferro, resultante de varias causas, tales como a falta de material circulante e o mau estado do existente, á escasséss de carvão, sua qualidade e alto preço, á crise do trabalho, á deficiencia de varios factores da exploração em face das novas condições do tráfego e do trabalho e o aggravamento da situação financeira das administrações; — activar a conclusão das linhas ferreas, já iniciadas, de Valle do Corgo, Pocinho a Miranda, Valle do Tamega, cintura e de Contumil a Leixões, no Minho e Douro; Valle do Sado, Barreiro a Cacilhas, Portimão a Lagos, Evora a Reguengos e Extremoz a Portalegre, no Sul e Sueste; proceder á construcção de novas linhas na rede geral; estudar uma nova rede de caminhos de ferro secundaria ou complementar de rede geral, estendendo assini a malha de linhas ferreas por todo o territorio.

Bom será que as Camaras se não demorem na apreciação d'esta conscientiosa iniciativa, e n'ella se não metta de permeio, a politica, o eterno Cabrion de todos os nossos bons Pipelots, estadistas.



## Os caminhos de ferro durante a guerra

A *Revue General des Chemins de Fer*, reencetando agora a sua publicação, interrompida durante o periodo das hostilidades, consagrou o seu primeiro numero a um estudo muito documentado ácerca dos caminhos de ferro durante a guerra, assignado por Mr. Marcel Perchand, secretario geral da Companhia de Orleans.

O auctor estuda successivamente as linhas ferreas francezas e as dos principaes paizes aliados, (Grã-Bretanha, Italia e Estados Unidos). Expõe com a maior clareza e cuidado, desde os tempos da paz, o regimen administrativo das linhas francezas, e no periodo de guerra, como esta organisação funcionou durante os primeiros mezes das hostilidades, e que modificações foram feitas, com a maior agilidade, n'esse regimen, sob a pressão dos acontecimentos.

Passando em revista tudo o que se relaciona com a exploração durante a guerra, o auctor foi levado a procurar as causas da crise dos transportes e a pôr em destaque o esforço empregado pelas rôdes no decorso das operações.

Uma importante parte d'esse estudo trata da situação financeira das linhas, e essa parte não é a menos instructiva. No decorso de aperfeiçoamentos, illustrados de numerosos quadro estatisticos e de graphicos, apoiados sobre numeros cuja eloquencia poderia dispensar todos os commentarios, o auctor seguiu a mar-

cha do deficit das rôdes durante a guerra, e indica as suas causas.

Diz que a cruel e longa prova á qual as grandes rôdes se submeteram por causa da guerra gigantesca, permitiu a todos os franceses comprehender a injustiça de certos criticos, que não tinham poupadão as grandes companhias antes da guerra. Mas, assim como a França saiu d'esta guerra coberta de merito e de gloria, encontram-se tambem magoadas, gastas e numa situação financeira muito critica.

Todavia assevera que as administrações das linhas que se haviam preparado para a guerra, estão igualmente preparadas para depois da guerra, na medida em que o podiam fazer.

Unificação de tarifas, unificação de tipos de material circulante, material de via, unificação das condições de trabalho, unificação dos ordenados, lei uniforme do pessoal, e igualmente as reformas que são a base do regimen futuro. Comtudo, todas estas iniciativas arriscam-se a ficar estéreis, se não se tratar de dar ás rôdes, por um saneamento da sua situação financeira, os meios de viverem e de se desenvolverem.



## CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

### Banco Nacional Ultramarino

Sociedade Anonima de Responsabilidade Limitada

**Capital realisado 24:000.000\$00**

**Fundos de reserva 24:000.000\$00**

O dividendo por conta do 2.<sup>º</sup> semestre de 1919, na razão de 7 1/2% por acção, ou Esc. 6\$30, livre de impostos, está a pagamento n'este Banco e nas suas Filiaes e Agencias, em todos os dias úteis, excluindo as quintas feiras, em que se fará o pagamento de atrasados, das 10 ás 13 horas (aos sabbados das 10 ás 12) a começar no dia 1 de março.

O coupon n.<sup>º</sup> 14 das accções ao portador é tambem pagavel em Paris, Londres e Rio de Janeiro, ao cambio do dia, nas Filiaes d'este Banco.

Lisboa, 18 de fevereiro de 1920. — O Governador, (a) João Henrique Ulrich.

### Assembleia Geral Ordinaria

Por ordem do Ex.<sup>m</sup> Sr. Presidente da Mesa da Assembleia Geral do Banco Nacional Ultramarino, é convocada a mesma Assembleia a reunir-se no edificio do Banco, no dia 29 do proximo mes de maio, ás 14 horas, para os fins designados no artigo 24 dos Estatutos.

Lisboa, 18 de fevereiro de 1920. — O Secretario da Mesa da Assembleia Geral, (a) Francisco Mendonça de Sommer.

## BOLETIM COMMERCIAL E FINANCIERO

Lisboa, 26 de Fevereiro de 1920

Acaba de ser publicado o relatorio do Banco de Portugal sobre a gerencia de 1919. Estas exposições revestem sempre alta importancia financeira e economica, muito especialmente nos tempos extraordinarios que vamos atravessando.

Os lucros do Banco somaram 4:652.384\$90(5) em 1919, tendo sido de 5:019.151\$60 em 1918. Houve pois uma diminuição de 366.766\$69(5).

Como os encargos foram de 1:751.750\$78(5) em 1919, passaram para ganhos e perdas 2:900.634\$12. Tirados os 2 1/2%, ou 58.012\$68 para a Direcção e 1/2 1/2%, ou 14.503\$17 para o Conselho Fiscal, ficam 2:828.118\$27. O dividendo é de 12 1/2%, sendo de 15.000\$00 a verba destinada á Caixa de pensões e socorros a empregados do Banco.

A parte do Estado é de 867.653\$22. Em 1918 fôra de escs. 845.996\$28, havendo, pois, um pequeno aumento em 1919.

O saldo da existencia metalica nas Caixas do Banco em 31 de dezembro de 1919 era de 8:575.444\$76 em ouro, 17:644.706\$50 em prata, 2:202\$25 em nichel e 795.147\$50 em cobre. No conjunto era apenas de mais 1:229.371\$24 do que em 31 de dezembro de 1918, sendo quasi toda a diferença na moeda da segunda e da quarta especies.

Na mesma data de 1919 as letras descontadas eram de escs. 49:217.995\$5(5), os bilhetes do Thesouro tomados ao Governo eram de 2:025.000\$00 em duro como em 1918 e os bilhetes do Thesouro internos descontados eram de 13:184.000\$00. A primeira conta apresentava um aumento de 8:087.209\$19(5) e a ultima o de 10:536.000\$00 sobre os totais respectivos de 31 de dezembro de 1918.

O aumento de 8.000 contos na carteira dos descontos ao commercio tem economicamente uma boa significação, embora em grande parte concorra para isso a alta dos preços, que exige creditos cada vez maiores. O salto fôra muito mais importante de 1917 para 1918, principalmente sob a influencia do contracto de abril, pelo qual se teve tambem o intuito de facultar mais recursos de dinheiro ás classes productivas. Em 1918 o desconto duplicara, e ainda mais pois foi de 151.000 contos, e em 1917 fôra de 74.000.

Mas infelizmente ha n'este ponto uma impressão desagradável. O desconto nos ultimos dez annos foi o seguinte, no banco:

	Numero em letras	Valores em contos
1910.....	71.462	47.301
1911.....	74.713	46.010
1912.....	77.822	44.939
1913.....	83.492	49.325
1914.....	98.415	66.260
1915.....	84.846	51.426
1916.....	81.375	61.961
1917.....	80.928	74.734
1918.....	88.085	151.311
1919.....	73.019	159.567

Basta olhar para este quadro para se ver que que o numero de letras veiu diminuindo, em geral, ao mesmo tempo que aumentava os seus valores totaes, sendo a difference muito consideravel desde 1915 por diante e especialmente em 1919. Esta simple comparabão mostra que houve o desenvolvimento dos creditos aos grandes clientes e a restrição d'elles aos medianos e pequenos. Se examinassemos, como seria facil os valores médios das letras descontadas no mesmo decenio, chegariamos de modo mais positivo a essa conclusão. Ora o facto a que nos referimos é bem contrario á ordem economica e social, e até perigoso n'esta época.

O estado do débito do Thesouro ao Banco no fim de 1919 era o seguinte:

Conta corrente.....	16.144.932\$41
Emprestimo ao Governo—contracto de 20 de abril de 1918.....	300.000.000\$00
Conta corrente do Credito Agricola.....	1.351.798\$34
Contractos diversos.....	123.888\$44
Bilhetes externos do Thesouro....	2.025.000\$00
	319.645.619\$19

O aumento n'un anno fôra de 91.940.053\$82 escudos, sendo 11.932.026\$28 na conta corrente, e 80.000.000\$00 na do contracto de abril e o pequeno resto no credito agricola e nos contractos diversos. Quer isto dizer que só no Banco de Portugal a dívida fluctuante cresceu 92.000 contos em 1919. O seu aumento no mesmo anno deve, pois, ter ido a 120.000 contos, sem fallarmos nas contas que não foram ainda liquidadas, ou que tendo-o sido, ainda não foram pagas. Com effeito ella deve ter subido ao mesmo tempo a mais 15.000 ou 20.000 contos na Caixa Geral de Depositos e a mais alguns milhares de contos em outros suprimentos externos e internos. Só pelo caminho d'estes calculos podemos avaliar o deficit de 1919 pelo menos em 120.000 contos, nas contas liquidadas e pagas.

A circulação fiduciaria em 31 de Dezembro de 1918 era de 273.834.164\$50. Em igual dia de 1919 estava em 370.627.199\$50. Crescera, pois, 96.793.035\$00, sendo quasi tudo para a voragem do Thesouro. Só uma pequena parte foi augmentar, como se viu, os descontos de letras ao commercio.

Apesar de tudo devemos ter ainda confiança na situação do Banco e do Thesouro se finalmente houver a politica financeira e economica exigida pelas necessidades de salvação publica.

Os valores de ouro da *reserva geral* do Banco e do Thesouro no mesmo estabelecimento eram em 31 de Dezembro de 1919:

Ouro em moeda e em barra.....	8.575.444\$76
Deposito no Banco de Inglaterra..	1.125.000\$00
Fundo de amortisacão e reserva..	6.247.924\$80
Obrigações dos Caminhos de Ferro	5.199.337\$00
Carteira de titulos de credito.....	5.415.389\$31
	26.563.095\$87

Reforçar com a maior intensidade possivel esta reserva geral de valores de ouro deve ser uma das preocupações principaes do Thesouro e do Banco. Só isto é práctico, pois a ideia de se contrairem emprestimos para tirar notas da circulação continua a ser contrária a todas as possibilidades economicas e financeiras e a todas as necessidades publicas. Essa politica talvez seja agora apenas realisavel na Belgica, porque a sua tentativa d'un emprestimo colossal está firmada na prioridade das suas garantias quanto ás obrigações de indemnisação impostas á Alemanha. A Italia, a França e a Inglaterra não conseguiram levar a efecto em escala apreciavel durante algum tempo. Tudo ou quasi tudo o que forem obtendo por novas emissões é para amortisar as sommas assombrosas de bilhetes do Thesouro e outras papeladas de debitos fluctuantes, ainda antes de chegarem ás da circulação fiduciaria propriamente dita.

O mais grave de tudo em Portugal é que se continua a seguir sem politica financeira e economica de restauração, nos caminhos que todas as maneiras augmentam os males e as complicações ou preparam os desastres e as catastrophes. Infelizmente não ha nem pode haver por ora, nas circumstancias actuaes, um grande plano de accão governativa, que reforme as despesas, multipliquem e avolumem as receitas, alargue os fomentos, arraste para a maior producção todas as disponibilidades pessiveis do paiz e tenda a crear condições de existencia para um verdadeiro estado de ordem e de progresso, depois de tantas revoluções, calamidades e ruinas. Todas as inercias, todas as coacções, todas as decadencias, todos os desconjunctamentos ahi vão continuando de alto a baixo como se estivessem apostados em enterrar de vez a Nação no abysmo onde ella positivamente já se encontra com desgraças formidaveis e d'onde só um esforço heroico de todas as classes sociaes e do poder publico terá a virtude de a levantar para a posse plena dos seus altos destinos.

As novas leis promovidas para travar despezas dos ministérios; o decreto com a restrição á liberdade de importação; as restantes providencias até hoje adoptadas para sustar a queda pavorosa dos nossos cambios são infinitissima parte daquelle que seria indispensavel. Tambem não terão influencia decisiva os agravamentos da contribuição predial, e a criação de um novo imposto directo (?) que andam anunciados para breve. A enorme vastidão dos males, dos perigos e das necessidades exigem uma accão immensa que tem de entrar profundamente nas condições da sociedade portugueza para impôr o sacrificio, o trabalho, a previdencia e a reorganisação, arrancando de lá com justiça e com energia tudo aquillo que moral e materialmente deve ser fornecido para a grande obra de salvação commun.

Applaudimos o espirito de todas as providencias que tem sido adoptadas na tentativa de travar a marcha de alguns dos males nacionaes. Mas com elles e com as pouquissimas que dizem estar no horizonte a verdade é que vamos seguindo nas quedas desastrosas dentro do abysmo. Infelizmente não ha olhos que vejam isso com sufficiencia ou efficacia. Talvez seja por isso inevitavel ainda maiores desgraças, que chamem todos, á realidade. O certo é que de algum modo hão de vir no fim os remedios.

Q. J.

#### Curso de cambios, comparados

	EM 27 DE FEVEREIRO		EM 13 DE FEVEREIRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque.....	17 1/2	17 3/8	17 5/16	17 1/4
" 90 d. v.....	17 3/4	—	17 7/16	—
Paris cheque.....	282	285	286	287
Madrid cheque.....	702	705,5	715	717
Allemanha cheque.....	40	42	41	61
Amsterdam cheque.....	1485	1505	1525	1535
New York cheque.....	4050	4075	4090	4100
Italia cheque.....	218	221	22	225
Suissa .....	643	656	676	678
Libras .....	18 5/50	19 5/50	18 5/50	19 5/50

Última cotação	Bolsas e títulos	Cotações na bolsa de Lisboa - FEVEREIRO								
		18	19	20	23	24	25	26	27	-
<b>Fundos do Estado:</b>										
43,80	Interna 3 %, coupon.....	43,90	43,90	43,60	43,60	—	43,60	43,70	43,70	—
43,20	" " assentamento.....	43,30	43,20	—	—	43,20	—	43,10	43	—
10\$65	" 3 %, 1905.....	10\$70	—	—	10\$60	10\$60	—	—	—	—
21\$70	" 4 %, 1888.....	21\$70	21\$70	—	—	—	—	—	—	—
52\$00	" 4 %, 1890.....	—	—	—	—	—	—	51\$50	—	—
59\$50	" 4 1/2 %, 1888/89 assent....	60\$50	60\$50	—	—	—	—	—	—	—
58\$30	" 4 1/2 %, 1888 89 coupon..	58\$50	—	58\$50	58\$50	—	—	—	—	—
82\$00	" 4 1/2 %, 1905.....	—	—	—	—	82\$00	—	—	—	—
77\$00	" 5 %, 1909.....	77\$00	—	77\$00	—	77\$50	—	—	—	—
140\$00	" 4 1/2 %, 1912 ouro.....	—	—	141\$00	—	—	—	—	—	—
77\$00	" 5 %, 1917.....	77\$00	77\$00	77\$00	77\$00	77\$00	—	—	—	—
110\$50	Externa 1.ª serie.....	111\$00	112\$00	112\$00	112\$00	112\$00	112\$50	114\$50	115\$50	—
105\$00	" 2.ª serie.....	—	106\$00	—	106\$00	—	—	106\$50	107\$00	—
111\$00	" 3.ª serie .....	112\$00	113\$00	—	113\$00	113\$00	113\$50	116\$50	116\$50	—
65\$00	Obrig. da Província de Angola..	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1s0\$00	" Comp. Tabacos de 1891	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Acções dos Bancos e Comp.**</b>										
303\$50	Banco de Portugal.....	300\$50	300\$50	301\$00	301\$00	301\$00	303\$00	—	—	—
315\$00	" Nac. Ultramarino, coup.	314\$00	315\$00	317\$00	—	318\$00	320\$50	320\$00	317\$00	—
311\$50	" " ass..	308\$00	309\$00	311\$00	—	—	315\$00	314\$00	—	—
205\$00	" Portuguez e Brazileiro ..	205\$00	205\$00	206\$50	208\$50	210\$50	212\$00	208\$00	208\$00	—
275\$00	" Commercial de Lisboa..	—	—	—	—	—	—	—	—	—
215\$00	" Lisboa & Açores.....	—	216\$00	216\$00	215\$00	215\$00	215\$00	215\$00	—	—
128\$00	" Economia Portugueza...	127\$20	125\$50	126\$00	126\$50	—	—	—	126\$00	—
60\$00	" Commercial do Porto...	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42\$50	Companhia do Credito Predial..	42\$50	42\$50	42\$00	42\$50	42\$80	43\$00	43\$50	—	—
43\$00	" Gaz e Electricidade	—	—	—	—	—	—	—	—	—
72\$50	" das Aguas .....	—	—	72\$50	—	72\$50	—	—	—	—
207\$00	" Ilha do Principe...	—	210\$00	215\$00	219\$00	221\$00	221\$50	220\$00	215\$50	—
28\$25	" Colonial do Buzi..	28\$20	28\$60	29\$00	32\$10	34\$50	36\$00	36\$20	35\$50	—
234\$00	" Nac. de Moagem..	238\$00	235\$00	234\$00	235\$00	234\$80	235\$00	234\$00	232\$50	—
71\$50	" Phosphoros, coup..	71\$50	71\$50	71\$00	71\$00	71\$00	71\$00	71\$00	—	—
37\$00	" Cam. Fer. Portug..	—	—	—	—	—	36\$00	—	—	—
176\$40	" Tabacos, coupon ..	176\$50	176\$50	—	177\$00	177\$00	176\$20	176\$50	176\$20	—
252\$00	" Nac. de Navegação	256\$00	264\$00	279\$00	290\$50	275\$00	271\$50	272\$00	270\$00	—
<b>Obrigações:</b>										
80\$00	Companhia das Aguas.....	80\$00	80\$00	—	—	—	—	—	—	—
91\$50	Prediaes 5 % antigas.....	—	—	—	—	—	—	91\$50	—	—
90\$00	" 5 % serie A.....	—	—	—	—	—	—	92\$10	—	—
90\$00	" 4 1/2 % serie A .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—
85\$00	" 4 % .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—
105\$50	Nacional de Moagem.....	109\$50	—	—	100\$50	100\$50	100\$50	100\$50	—	—
40\$20	Assuc. de Moçambique.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—
85\$00	Banco Nac. Ultram. 4 1/2 % ass.	80\$00	—	—	—	—	—	—	—	—
100\$00	" " 4 1/2 % ouro	—	—	—	—	—	—	—	—	—
94\$50	" " 6 % Hypot.	—	—	—	—	—	94\$50	—	—	—
90\$50	Cam. de Ferro de Ambaca.....	90\$50	—	90\$00	90\$50	90\$00	90\$00	—	—	—
73\$00	Nac. de Cam.** de Ferro, 1.ª serie	—	—	—	—	73\$00	—	73\$00	73\$00	—
68\$00	" " " 2.ª .....	—	—	—	67\$00	—	—	—	—	—
68\$90	Cam. de Fer. Portug. 3 %, 1.º gr.	—	—	—	69\$00	—	—	—	—	—
28\$10	" " " 3 %, 2.º gr.	—	—	—	—	27\$50	27\$50	—	—	—
61\$50	" Beira Alta, 1.º gr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
14\$00	" " " 2.º gr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
118\$00	" Benguela, tit. 1..	—	—	—	—	—	—	—	—	—
118\$50	" " " 5..	—	119\$00	—	—	119\$50	—	120\$00	120\$00	—
47\$00	Docas do Porto .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—
92\$00	Municipal ou Distrital 6 %.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—
89\$59	" " " 5 %.....	—	89\$00	—	—	—	—	—	—	—
51\$60	Panificação Lisbonense .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—
92\$00	Empresa das Aguas de Vidaço..	—	—	—	—	—	—	—	—	—

## Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóis

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES				MEDIA KILOMETRICA		
		1919		1918		Diferença em 1919	1919	1918
		Kil.	Totais	kil.	Totais			
<b>Portuguesas</b>								
Companhia Cami-Réde geral .....	—	1.073	—	1.073	—	—	—	—
nhos de fe o Vendas Novas...	—	70	—	70	—	—	—	—
Portugueses Coimbra a Louzã	—	29	—	29	—	—	—	—
Sul e Sueste .....	20 de Agosto	768	3.433.172\$23	746	3.113.670\$67	+319.501\$56	4.470\$27	4.173\$82
Minho e Douro .....	—	484	—	484	—	—	—	—
Beira Alta ..								

# Marinha mercante

Está na ordem do dia a questão dos Transportes Marítimos, se bem que não seja cedo, pois da sua solução, que ha muito devia estar dada, depende a resolução de importantes problemas que affectam a economia nacional.

Não sabemos quais as carreiras a adoptar, mas é natural que não sejam esquecidas as do Brazil e da America do Norte, estas funcionando já com navios de carga; e tambem não seja descurada a intensificação dos transportes entre a metrópole e as nossas colônias africanas, e bem assim que não deixe agora de fazer-se a tão necessaria carreira do Oriente, levando os vapores pelo Canal de Suez á India, a Timor, a Macau e ao Japão; nem tão pouco a linha em torno de Africa, pelo Canal e vice-versa.

Os Transportes Marítimos do Estado teem actualmente uma frota de 22 vapores, com 72.943 toneladas que se compõe de:

Nomes	Tonelagem
Lourenço Marques.....	6.355
Quelimane.....	5.688
India.....	5.990
Lima.....	1.901
Extremadura.....	3.791
Coimbra.....	2.512
Minho.....	1.271
Granja.....	765
Pungue.....	1.377
Sado.....	1.408
Mormugão.....	6.235
Gôa.....	3.605
Gaza.....	4.705
Vianna.....	3.749
S. Jorge.....	3.601
Maio.....	2.179
Porto Alexandre.....	2.699
Desertas.....	3.689
Gil Eannes.....	1.765
S. Vicente.....	5.085
Fernão Veloso.....	5.105
Patrão Lopes.....	467
	72.943

Dentro de alguns meses esse total se elevará a 150.906 toneladas, quando recebermos os 18 vapores que ainda a Inglaterra tem em seu poder:

Nome actual	Nome antigo	Metros	Tonelagem
Amarante.....	Wurtemberg	142,08	7.678
Cunene.....	Adelaide	136,98	5.898
Esposende.....	Arkadia	79,49	1.781
Extremadura.....	Santa Ursula	107,20	3.771
Faro.....	Galata	109,57	4.044
Figueira.....	Rotterdam	79,50	2.168
Gaya.....	Girgen'e	81,01	1.750
Inhambane.....	Essen	137,44	5.978
Machico.....	Colmar	140,31	6.184
Nazareh.....	Minna Schuld	66,74	992
Pangin.....	Numantia	116,70	4.385
Peniche.....	Phoenicia	111,00	4.634
Porto.....	Prinz Hienrich	138,77	6.636
Sacavem.....	Gaffa	82,00	2.103
S. Antão.....	Hienburgo	117,87	4.196
S. Thiago.....	Santa Barbara	107,20	3.765
Sines.....	Milos	94,12	2.825
Traz-os-Montes.....	Bulow	140,93	8.965
		77.963	

Uma vez porém essa tonelagem entregue, ficaremos com a nossa marinha de commercio elevada a uma totalidade de 59 embarcações a vapor, arqueando 204.170 toneladas, e para isso contamos com os 17 barcos da Companhia Nacional de Navegação e os 2 da Empresa Insulana.

Quando porém os allemaes nos entregarem a compensação da tonelagem afundada e torpedeada, que foi:

Ex-allemães fretados a Inglaterra:

Nomes	Tonelagem bruta	Destino
Alemejo.....	4.312	Encalhado
Aveiro.....	2.209	Torpédado
Belem.....	1.925	Encalhado
Berlenga.....	3.548	Torpédado
Caminha.....	2.763	Idem
Cascaes.....	835	Idem
Cavado.....	943	Abalroado
Damão .....	5.668	Torpédado
Diu .....	5.556	Idem
Espinho.....	740	Idem
Horta.....	3.472	Idem
Ilha do Fogo.....	4.314	Abalroado
Leça.....	1.911	Torpédado
Leixões.....	3.245	Idem
Madeira .....	4.792	Idem
Mira.....	1.663	Abalroado
Ponta Delgada .....	3.381	Torpédado
Porto Santo.....	2.801	Afundado
Sagres.....	2.986	Torpédado
S. Nicolau.....	2.679	Idem
Seúbal.....	1.312	Encalhado
Tungue .....	8.021	Torpédado
Total.....	69.076	

Idem explorados pelo Governo portuguez:

Vapores:

Barreiro .....	1.738	Torpédado
Boa Vista.....	3.667	Idem
Brava.....	3.184	Idem
Foz do Douro.....	1.677	Idem
Ovar .....	1.650	Idem
Trafaria.....	1.744	Idem
Total.....	13.660	

De vela.

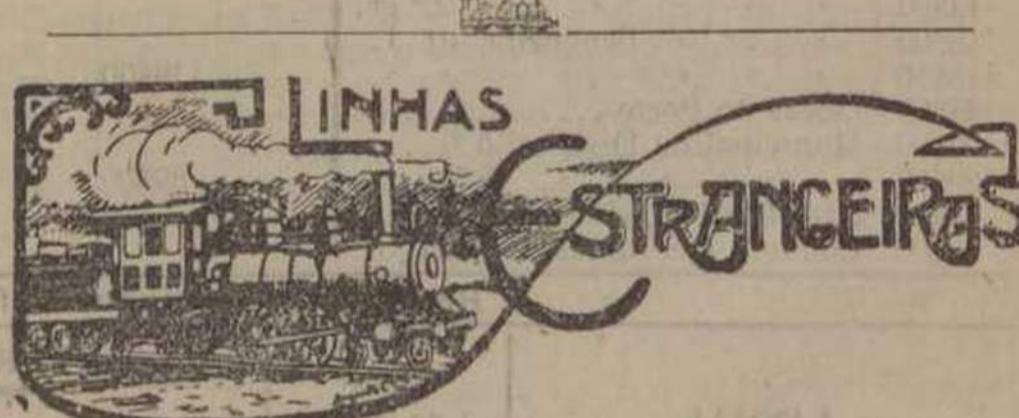
Graciosa.....	2.276	Torpédado
Santa Maria.....	2.663	Explosão

Idem da Companhia Nacional de Navegação :

Ambaca.....	2.868	Torpédado
Angola.....	4.760	Idem
Cabo Verde.....	2.220	Idem
Cazengo .....	3.009	Idem

ficaremos com uma frota de cerca de 90 navios, o que pode vir a ser, pela sua grande importancia, o inicio d'uma era de rejuvenescimento economico de que o paiz bem precisa.

G. M.



França

*Os caminhos de ferro e a guerra.* — Vão aparecendo dados estatisticos de todas as sortes sobre a guerra. Ella presta-se a uma série de estudos, cada qual mais interessante, e evidentemente os que mais interesse apresentam para os leitores da *Gazeta* são os que dizem respeito a caminhos de ferro.

Estudos ha que pela publicação das estatísticas seguintes se aprofundam e se completam, não se podendo ter a ultima palavra sobre qualquer assumpto por estes primeiros annos do apoz a guerra.

Os sacrificios das companhias de caminhos de ferro francesas ainda não são conhecidos em toda a sua extensão. Com tudo, como é de presumir, embora todas tenham sido sacrificadas, duas principalmente sofreram mais com a guerra: a do Norte e a do Este.

D'uma maneira geral pode dizer-se que os franceses possuam, á data da declaração da guerra 376.000 vagões e approximadamente 50 000 carruagens de passageiros; 50.000 vagões cahiram nas mãos dos allemaes depois da batalha de Charleroi e o grande peso d'essa perda caiu sobre a Companhia do Norte, que se viu obrigada a um trabalho sucessivamente crescente com um material que diminuia em quantidade e qualidade. Muito se trabalhou, e tanto que enquanto em 1917 se faziam 17 comboios por dia para transporte de tropas e material de guerra, esse numero tinha passado para 172 em 23 de marzo de 1918.

O numero de vagões carregados circulando nas linhas d'essa Companhia montava a 20.000 por dia, numero que se elevou a 25.000 durante as operações de julho de 1918.

O Este francez tinha approximadame estes numeros e o P. L. M., menos sobrecarregado embora, teve contudo occasões de recursos de trabalho, como por exemplo em novembro de 1918 em que avisado com uma antecipação não superior a 24 horas, transportou 11 divisões italianas, com os respectivos mantimentos e munições, para o que fez 946 comboios especiaes em dois dias.

#### Belgica

*Reparação de material de caminho de ferro.*— Mais de uma vez temos dito que na Belgica se trabalha para a reconstituição económica d'uma maneira simplesmente formidavel.

Um dos trabalhos que actualmente se faz é o da reparação de locomotivas. Vinte fabricas se ocupam d'esse serviço.

E' necessário accentuar-se que muitas d'essas fabricas foram destruidas, mais ou menos profundamente, pelo exercito invasor, e que o primeiro trabalho foi evidentemente de as pôr em estado de laboração.

As dificuldades foram accrescidas com a falta de carvão e a pouca abundancia de materia prima no mercado.

O numero total de homens empregados na reparação é de 4.542, aproximadamente 75 % do numero empregado em 1913.

Pode dizer-se que as officinas belgas estão hoje aptas a pôr em serviço as machinas necessarias.

#### Inglaterra, dominios e colonias

*India—A electrificação dos caminhos de ferro.*— As revistas inglesas da especialidade annunciam a proxima electrificação das linhas suburbanas de Bombaim, pertencentes á Great Indian Peninsula Railway.

A electrificação far-se-há por secções, das quaes a primeira é a de Bombaim a Kurla, incluindo o ramo da cidade.

No projecto encara-se a possibilidade da electrificação d'uma maior rede, como entre Bombaim e Kalyan, e a linha para Bhusaval, ao nordeste e Povna, ao sudoeste, e outras.

*As 8 horas de trabalho e os horarios dos comboios.* Como efecto da applicação do novo regulamento de trabalho a perturbação dos serviços nas estações de caminho de ferro foi grande, em virtude dos empregados começarem o trabalho mais tarde do que anteriormente.

Preconisa-se o trabalho por turnos para evitar estes inconvenientes.

## Linhas ferreas coloniaes

### Caminho de Ferro da Beira ao Zambezi

Escrevendo acerca do desenvolvimento da Companhia de Moçambique, o correspondente do *Beira Port* em Londres diz esperar-se ali que o o Caminho de Ferro da Beira ao Zambezi esteja prompto a funcionar dentro de dois annos.

Além da grande importancia que ligam ao Caminho de Ferro para a Beira e para a parte que atravesa o territorio da Companhia de Moçambique, a opinião publica está concentrada na parte que a linha joga no desenvolvimento do Nyassa Inglês, por collocar aquelle territorio em directa comunicação com o mar.

A proposta linha ligará o Nyassa pelas linhas da British Central Africa Railway e a Shiré Highlands Railway. Estas linhas actualmente tem o seu *terminus* em Blantyre, mas corre que vão ser largamente ampliadas.

A linha principal do Nyassa Britanico não partirá de Blantyre mas sim de Luchenza, na Shiré Highlands Railway e passará entre Zomba e o Lago Shirwa, correndo depois para a margem oriental do Lago do Nyassa.

Quando essa linha esteja completa e uma vez construído o Caminho de Ferro da Beira-Zambezi, haverá uma linha de comunicação, de 400 milhas de comprimento entre a Beira e a parte sul do Lago do Nyassa. O Lago já por si tem 300 milhas de extensão, de forma que o porto da Beira acombará o commercio na extensão aproximada de 800 milhas. E não sómente o commercio do Nyassa como tambem atrahirá para a nova linha a parte noroeste da Rhodesia.

Sir Harry Wilson, presidente da North Charterland Company, disse ao correspondente que pediu para que a linha seja construída do Shiré Highlands Railway até ao noroeste da Rhodesia, de forma que os colonos d'aquellas paragens obtenham todas as vantagens da nova linha.

Para mais evidencia da importancia do assumpto, basta prestar attenção ao que recentemente foi publicado pelo *Times*.

No supplemento commercial d'essa importante folha Iondrina, de 1 de Novembro ultimo, foi o Caminho de Ferro em referencia objecto de um artigo especial, cujo auctor dizia tratar-se de muito mais do que da ligação da Beira ao Nyassa Britanico, elle formará parte de uma grande estrada, a qual será alternadamente o meio de transporte para a viagem no Congo, entre o Cabo e o Cairo. Diz que a linha no Congo será a primeira a ser concluida, mas a estrada oriental será muito mais pitoresca e provavelmente mais atractiva para os viajantes. Calcula que as mudanças dos comboios para os vapores e vice-versa, entre o Cabo e Cairo, será de dez minutos em ambos os casos.

Com respeito á travessia do Zambeze, declara que devido ao alto custo actual do aço e de outros materiais, a ponte sobre o Zambeze tem que ficar suspensa por certo tempo. Espera-se que quando o caminho de ferro esteja prompto, o preço do custo da ponte em Chindio estará reduzido de tal forma que a sua construção seja permitida. Entretanto está projectada a construção de um transporte aéreo, por meio de cabos, para as mercadorias do Central Africa Railway e do Beira Zambeze.

O auctor do artigo a que estamos alludindo, assevera ainda que os primeiros effeitos a sentirem-se pela construção da linha será a directa comunicação do Nyasaland com o mar e com os mercados da União, os quaes devem dar um consideravel impulso para o

desenvolvimento do territorio, assim como aos locaes dos territorios da Companhia de Moçambique que a linha atravessa. O porto da Beira será muito beneficiado pela diversão do commercio do interior para o porto.

Também será possível que venha a ser um importante depósito de carvão desde que o novo caminho de ferro facilite a exploração dos valiosos jazigos que são conhecidos como existentes na Zambezia, perto do ponto onde o caminho de ferro alcança o rio.

卷之五

## Linhos ferreas francezas

## O novo aumento das tarifas

O diario official francez de 15 do mez' findo publica a lei auctorisando um novo augmento temporario das tarifas nas grandes redes d'e caminho de ferro de interesse geral.

A esta modificação, que apenas será estavel durante o presente anno, juntar-se-ha o augmento de 25 l. auctorizado pela lei de 31 de março de 1918, o que attingirá em 45 l. os viájantes de 3.<sup>a</sup> classe, 50 l. os de 2.<sup>a</sup>, 55 l. os de 1.<sup>a</sup> e 115 l. as mercadorias.

A lei em questão não se applicará aos adeantamentos actualmente feitos aos operários, empregados e alumnos das escolas em virtude das tarifas em vigor.

As novas tarifas entrarão em vigor cinco dias depois da publicação do aviso que será feito ao público. Não serão aplicados impostos sobre os preços dos transportes, estabelecidos pela lei de 29 de Junho de 1918.

Foram previstas várias reduções para as famílias numerosas, para os mutilados da guerra, reduções nunca inferiores a 50 %. I.

O producto d'este augmento, auctorizado pela lei, será levado á conta das receitas para um credito aberto nas escripturas do Thesouro. Não entrará em conta para o calculo do producto limpo da exploração, nem eventualmente, para a fixação da annuidade de resgate prevista pelo artigo 37 do caderno d'encargos.

Serão descontadas no debito d'esta conta as insuficiencias dos productos de exploração necessarios para cobrir, independentemente despezas d'exploração propriamente dita:

- a) No que diz respeito á r ede do Estado, os encargos resultantes da applica o da lei de 13 de julho de 1911;

b) No que diz respeito às r edes exploradas pelas companhias concessionarias, os encargos, descontos ou importa es previstas pelas conveni es em vigor e pela lei de 26 de Dezembro de 1914.

As disponibilidades da conta *commum* serão divididas, antes que seja feita a applicação da garantia de lucros e da lei de 26 de dezembro de 1914, entre as r  des com deficits, nas condicões que serão determinados por um regulamento d'administração pública. Se houver um excedente definitivo para o exercicio de 1920, uma lei especial fixará a distribuição do saldo.

A divisão d'este excedente não se fará, porém, entre as rôdes senão a contar do dia em que seja votado pelas Camaras o novo regimen de caminhos de ferro.

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