

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

6.º DO 33.º ANNO

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

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

NUMERO 774

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. Diário de Notícias, 63

LISBOA, 16 de Março de 1920

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

## SUMMARIO

Caminhos de ferro vicinaes .....	81
A situação económica e social, por Quirino de Jesus .....	82
Parte Official — Ministério do Commercio e Comunicação .....	83
Dois anos em França com o Batalhão dos Caminhos de Ferro VII, por Ferreira Mendes .....	84
Os dois túneis-Mancha e Gibraltar .....	86
A crise dos transportes em França .....	87
Rifa .....	87
Viagens e transportes .....	88
Notas de viagem, XIII .....	89
As tarifas nos caminhos de ferro .....	90
A crise mundial do combustível .....	91
O preço do papel .....	91
Parte Financeira:	
Boletim comercial e financeiro .....	91
Cotações na Bolsa de Lisboa .....	93
Recetas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis .....	93
Linhas estrangeiras .....	94
O aumento das tarifas nas linhas francesas .....	95
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses — Editos .....	96
Horário dos comboios .....	96

Agradecendo ao seu autor as lisongeiras apreciações que da nossa *Gazeta* faz, no final da sua carta, não devemos deixar de o fazer também pelos interessantes esclarecimentos com que ella veiu robustecer o nosso artigo, e pela forma porque s. ex.<sup>a</sup> indirectamente dá razão ao que escrevemos.

E' o próprio snr. Navarro que nos diz que a leitura do seu projecto, desacompanhada do prévio conhecimento do relatório que o precede "pode dar lugar a confusões do género d'aquellas" que nos fizeram escrever o período citado, e ainda o que, no nosso artigo, se lhe seguiu.

E mais justifica o nosso proceder a resolução do Senado mandando que o relatório fosse publicado no *Diário* para que por elle se apreciasse a estructura de tão importante projecto.

Uma vez publicado o relatório e o projecto de estatuto o assumpto devia ser tratado aqui por pena mais competente, a do nosso redactor principal.

Infelizmente pelo facto de, por uma prepotência ministerial sem precedentes nem justificação, atropelando-se a lei de imprensa, que tem sanções para todas as faltas que n'este mister se praticam, elle ter sido preso e conservado por uns dias incomunicável, por ter, no jornal de que é director, dado curso a um boato a que não só os jornaes do Governo como até os presidentes dos ministerios passado e presente deram visos de verdade, priva-nos, n'este numero, da sua valiosa colaboração.

Contra essa inqualificável forma de proceder para com aquelle grande patriota aqui lavramos o nosso protesto, inutil, bem o sabemos, mas nem por isso menos energico.

Voltando á carta do nosso querido amigo snr. engenheiro Navarro, temos a declarar-lhe que muito gostosamente aceitamos o papel que nos distribue de concorrer, com o nosso modesto esforço e o pouco valimento da nossa *Gazeta*, para a vulgarização do relatório que o *Diário* ainda não pôde publicar; pondo á disposição de s. ex.<sup>as</sup> as nossas columnas para essa publicação, no proximo numero.

Creemos que isso não irá contra as praxes, porque repetidas vezes temos visto propostas apresentadas no Parlamento (e até projectos de lei) serem reproduzidas na imprensa antes até do *Diário das Camaras* as dar.

E mesmo que o fosse — que importa, desde que se trata do bem do paiz, para o qual todos devemos trabalhar?

E a publicação de documentos d'este género deve ser feita sem demora, enquanto o assumpto está na memoria dos que da proposta tiveram conhecimento.

Depois de um pouco esquecido, é mais difícil e menos util relembrá-lo; sabe-o o illustre estadista, como filho que é de jornalista que foi dos mais distintos e notaveis do paiz.

Creia-me, etc.

Ernesto Julio Navarro

## Caminhos de ferro vicinaes

Sobre um período do artigo que publicámos no numero passado sob este título, foi-nos remetido pelo distinto engenheiro snr. Ernesto Navarro, ministro do Commercio na passada situação, a carta que muito gostosamente passamos a transcrever:

Snr. Director da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*

Meu illustre amigo

No ultimo numero da *Gazeta*, n'um artigo acerca do projecto de lei que tive a honra de apresentar no Senado, diz-se o seguinte:

*A leitura do projecto, tão nova é a forma do seu arcabouço, 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 título e estatutos.*

Permita-me snr. redactor que o esclareça desde já, sobre alguns pontos do meu projecto, cuja simples leitura, desacompanhada da leitura do relatório e dos estatutos, ainda não publicados no *Diário do Governo*, pode dar lugar a confusões do género d'aquella que acima reproduzo.

Os accionistas de tal Sociedade são: o Estado, as Juntas Gerais de Distrito e as Camaras Municipaes, podendo apenas um terço do capital ser subscripto por particulares.

Já vê, portanto, snr. redactor, que se o negocio fôr bom, quem d'elle aproveita sobretudo é o Estado e as corporações administrativas.

A leitura do projecto, por si só, não permite abranger logo a sua estrutura geral e por isso o Senado resolveu que no *Diário do Governo* fosse publicado o relatório; visto tratar-se, de facto, de formas novas, entre nós, que, nem por isso, deixarão de se adaptar favoravelmente no nosso meio.

Estou convencido porém que uma vez lei, o meu projecto, para que elle comece a effectivar-se é necessário uma propaganda activa e, n'essa altura, conto com o valioso auxilio da sua *Gazeta*, sempre prompta a collaborar no vasto problema ferro-viário com intelligencia e patriotismo.

## A situação economica e social

Desde os primeiros dias do anno corrente complicaram-se consideravelmente as difficuldades publicas do paiz. Tudo havia e ha de peorar, por falta de remédios fortes, até que o próprio excesso dos males os venha impor a todos.

O primeiro grande signal da catastrophe apareceu com a vertiginosa queda cambial, que trouxe a nossa divisa de Londres até á degradação trágica de 14, no escuro dia 9 de janeiro. Não o entendeu o paiz, para buscar salvação, nem os poderes publicos para o salvarem, já que elle positivamente o não quer por si. Pouco podia valer a ulterior amarra do escudo português na boia dos 17 pence, pelas artes inevitavelmente modestas do consorcio bancario. A estabilidade relativa é um verdadeiro desastre, percursor de outros maiores da mesma natureza. Ao mesmo tempo crescam ligados com elle os outros inimigos internos da nossa existencia. Efeito e causa de enormes desorganizações, no circulo vicioso das fatalidades presentes, o aviltamento da nossa moeda arrasta consigo as outras miserias moraes e materiaes, para manifestações cada vez mais graves.

Vieram os aumentos de preços, por necessidade de especulação e de lucro. Vieram as exigencias de maiores vencimentos e salários. Multiplicaram-se as gréves, generalizando-se d'esta vez, com symptomas perigosos, aos serviços civis do Estado. Cresceram as instabilidades e explorações politicas. Redobraram, o que é peor, as agitações e abalos sociaes. Alargou-se a resaca nacional, tornando-se ao mesmo passo mais rápidos e violentos os gyros das adversidades em que ella extenua o paiz. Com os movimentos que veem de traz, com as tendencias adquiridas, não se pode fugir de ahí. Quando se está dentro de redemoinhos assim, tudo é correr num circulo de morte.

Que diríamos, se na desordem deixada pela guerra mais digna de maldição na historia humana, ainda fosse possível uma luz de razão, pela previdencia ou pela justiça, na sociedade entregue aos instintos desconcertados dos individuos e das classes? Diríamos que todos esses males atrozes teriam ainda remédios de vontade, como nas familias onde uma solidaridade fundamental vence todas as situações difíceis pela cooperação e pelo sacrifício. Quizessem todos reduzir ao que é necessário e justo, os seus preços e ganhos, os seus salários e ordenados, os seus consumos e descansos, as suas reclamações e exigencias! Quizessem todos concertar, com a devida equidade, em cada um dos sectores da vida social, o que é realmente indispensável para o bem commun! Quizessem todos os depositarios de poderes públicos fazer concomitantemente aquillo que seria imposto pelo mesmo sistema de economia, e de colaboração! Tudo estaria salvo n'este paiz onde os estragos financeiros e economicos são ainda menores do que noutras. E' o que se vê bem claramente, quando se consideram as circulações fiduciárias e as dívidas deixadas pela conflagração europeia, pois ahí se encontram as maiores expressões da ruina.

Pondo de lado as nações orientaes, a Belgica, e os Estados Unidos, pelas suas circumstancias especiaes, estaria muito longe de ser desanimadora para nós a comparação das situações que ficaram, sob aqueles aspectos, nos outros paizes hontem belligerantes. Já é bem significativo o seguinte quadro onde os valores são referidos ao começo d'este anno e apresentados ao par:

	Circulação fiduciaria total em contos	Reserva de ouro em contos	Relação entre uma e outra % por habitante	Circulação fiduciaria total em contos
França.....	6.780.000	650.000	9,5	173\$84
Inglaterra.....	1.920.000	554.000	28	42\$67
Italia.....	2.220.000	145.000	6,5	67\$27
Allemanha.....	10.800.000	240.000	2,2	180\$00
Austria-Hungria	10.800.000	44.000	0,44	196\$00
Portugal.....	370.000	8.500	2,2	56\$92

D'este modo, a nossa capitação fiduciaria apenas excede, e ainda assim aparentemente, a da Inglaterra, que é igual a 75 % da nossa. Fica-lhe superior em 19 % a da Italia, em 208 % a da França, em 221 % a da Allemanha e em 250 % a da Austria-Hungria.

Mas a situação é ainda realmente peor para todos esses paizes, incluindo a Inglaterra. As suas circulações fiduciarias propriamente ditas—notas de banco e papel moeda dos Estados—no total de cerca de 32.520.000 contos, resta acrescentar uma somma, talvez superior, de outros bilhetes, quer dos respectivos Thesouros, quer de Caixas especiaes, ao passo que entre nós apenas temos para adicionar a importancia das letras da Fazenda, que decerto não passam de 70.000 contos. Aquellas papeladas de crédito, reembolsaveis a curto prazo, pesam nos organismos economicos nacionaes como as dos bancos emissores, constituindo de facto moeda corrente. A relação da reserva de ouro para com a circulação fiduciaria, tomada n'este sentido mais amplo, desce muito para baixo, não só na Austria-Hungria e na Allemanha, mas na Italia, na França e na própria Inglaterra.

Antes de passarmos adeante, reiteramos uma observação importante que fizemos no ultimo *Boletim Commercial e Financeiro* d'esta revista. A reserva de ouro geral do Banco e do Thesouro em Portugal comprehende tambem outros valores facilmente realisaveis e chegou ao total de cerca de 26.000 contos no principio d'este anno. Afora isso havia no Banco 17.000 contos de prata, o que é muito apreciavel no periodo actual. Acrescentando a estas cifras a das letras da carteira de desconto, que representam productos, a garantia da circulação ia a cerca de 90.000 contos, ou 25 %, sem fallarmos nas cauções de titulos internos, prestadas pelo Thesouro. Se tivessemos de examinar aqui as situações por todos estes aspectos, comparando ainda a nossa com as dos outros, nunca acharíamos em Portugal menores condições de resistencia possivel.

As circunstancias ainda são mais favoraveis para nós do que para outros, quando se consideram as dívidas totaes dos mesmos paizes. Ellas é que assignalam verdadeiramente as ruinas feitas pela grande guerra. E d'ahi que veem as maiores adversidades publicas e privadas. Ora o seguinte quadro, onde os valores se apresentam ainda ao par, é expressivo:

	Dívida total por habitante	Dívida p habitante
França.....	37.000.000	950\$00
Inglaterra.....	29.000.000	641\$00
Italia.....	15.000.000	454\$00
Allemanha.....	38.000.000	633\$00
Austria Hungria....	23.000.000	460\$00
Portugal... ....	1.400.000	215\$00

Accresce que tanto a Allemanha, como alguns dos Estados resultantes do desmembramento da Austria-Hungria, estão ainda obrigados ao pagamento de indemnizações. Mas, sem mesmo se fazer entrar isso em linha de conta, a situação de Portugal é menos grave do que a de qualquer dos outros paizes, sob o aspecto

da dívida publica. Assim, a capitação é superior á nossa mais de duas vezes na Italia e na Austria-Hungria, quasi trez na Alemanha, trez na Inglaterra e quasi quatro e meia na França.

E' claro que todos esses paizes teem riquezas acumuladas, e recursos de technica, de credito e de producção, que Portugal não possue. Mas isso não invalida a conclusão de que é menor aqui a montanha a ser movida pelo milagre de um esforço commun. Por outras palavras: se a Inglaterra, a França e a Italia, podem salvar-se, não é menos possível isso a Portugal.

Se a nossa riqueza orçava por 3.200.000 contos em 1914 e se a nossa dívida publica pode estar em 1.450.000 contos ao findar o corrente anno economico, segue-se que esta, á primeira vista, representaria 45 % d'aquella. Um individuo que deve quasi metade da sua fortuna, certamente deve ter muito cuidado, mas não está perdido. Com intelligencia, economia e boa administração, tudo será ainda salvo por elle e pelos seus successors, ou até por elle sómente. Uma nação que esteja em tais circunstancias ainda pode remir-se com maior segurança e efficacia. Os recursos, os créditos, os horizontes são ahi quasi illimitados. Não ha homens de negocio que não vejam ahi uma obra facil para quem souber gerir.

Mas ainda por cima é positivo que Portugal está muito longe de dever 45 % da sua riqueza. O valor desta, nas circunstancias actuaes, é superior a 6.000.000 de contos. Supondo que na dívida de 1.450.000 contos ha cerca de 300.000 em ouro, equivalente a 900.000 em papel, a relação do total para com a fortuna do paiz nunca pode ser de mais de 33 %.

Nem isto ainda é tudo. Realmente a dívida a considerar no exame da situação nacional é apenas a externa. Se esta é de 300.000 contos ouro, ou de 900.000 papel, temos ahi apenas 15 % dos 6.000:000 de contos, em que pelo menos se deve computar hoje a nossa riquesa. A interna, que deve andar por 1.150.000 contos no começo de julho, não diminue a nossa fortuna. O activo e o passivo dessa conta acha-se dentro do paiz.

De todos os modos se vê que um grande e contínuo esforço commun para a salvação tirar-nos-hia do abysmo onde vamos resvalando vertiginosamente. Mas não oferece duvida tambem que o não permitem as fatalidades de desordem que ahi arrastam geralmente os individuos e as classes, ao mesmo tempo que veem arrastando, por maneiras analogas, os partidos e facções, os parlamentos e os governos. Todos estes impulsos e tendencias completam-se num verdadeiro sistema de engrenagens dispostas para uma desorganização progressiva e opposta ás necessidades de cohesão de solidariedade e de previdencia.

Pode ter-se alguma illusão a respeito do que virá por esses desconjunctamentos e dissoluções? Que esperamos nós os que reflectimos e estudamos no meio de todo este esbarromento nacional, pelos descalinhos em que tudo se acha? Maiores preços, maiores agios, maiores exigencias de salarios e de vencimentos, maiores despesas publicas e particulares, maiores conflictos sociaes, maiores perturbações politicas, maiores commoções publicas. Maiores catastrophes economicas e financeiras. Uma decisiva tragedia nacional.

Pessimismo? Não. Meras previsões faceis ao espírito que se recolhe um pouco. A loucura da especulação, do ganho, da prodigalidade, do egoismo em todas as suas modalidades ha de ir dando todos os seus fructos de morte, com abundancia crescente. A desor-

dem dos individuos, das familias, das classes ha de tomar expressões cada vez mais formidaveis na sociedade e no Estado. Todas as tentativas de emprestimos saneadores ou de reduções de despezas acabarão em deficits muito superiores aos 100.000 contos, em maiores desequilibrios orçamentaes, em emissões mais rápidas de notas de banco, não para fomentos, mas para consumos e arruinamentos successivos. As velleidades de atacar parcialmente ora um ora outro symptomas das enormes calamidades geraes serão inutilisadas pela multidão das ondas de males adjacentes. Continuaremos a perder terreno, todos os dias, como até agora, na economia, nas finanças, na organisação politica e social, na ordem publica, em todos os recursos de conservação e de vida. Por ahi além, os ultimos cataclismos são inevitaveis.

Se os individuos e as classes não querem ou não podem salvar-se por si, nas torrentes que levam tudo para as destruições crescentes dos laços moraes e das forças materiaes d'este paiz, haverá ainda algum meio de se levarem todos os elementos para a acção coordenada e progressiva de que elle precisa; uma vez que fundamentalmente é possivel? Não queremos averiguar quem estará no caso de emprega-lo, no momento decisivo, pois isso pertence mais a quem possa influir, por combinações adequadas, na marcha ou na liquidação das politicas militantes. Mas certamente apenas resta, como ultimo recurso, uma governação extraordinaria, que, arriscando por uma vez, de outra maneira, os destinos do poder publico e da ordem social, intrinsecamente perdidos pelos actuaes caminhos, falle com toda a verdade e clareza á nação e lhe reclame todos os apoios e collaborações indispensaveis, impondo-lhe o dever, o sacrificio e o trabalho. E' a posição do chefe de familia, que n'estes mesmos tempos calamitosos, expõe a todos os membros d'ella a situação, indica-lhes as necessidades, estabelece-lhes as restricções e obtem-lhes, de todas as maneiras possíveis, a cooperação, a solidariedade e a previdencia.

Tambem ha de vir esse dia para o Estado, porque a Patria não pôde morrer. Simplesmente parece pouco provavel que elle venha antes de terem ido as calamidades ás proporções extremas. Estamos no meio de verdadeiras desgraças e desastres, mas nem os politicos nem o paiz teem ainda plena consciencia do estado a que tudo chegou e do ponto para onde tudo vae. Bem lastimavel é que, para se fazerem as grandes tentativas exigidas pela necessidade da salvação possivel, seja preciso chegarmos a uma successão de catastrophes nacionaes, para onde a marcha dos males organicos nos leva agora apressadamente.

Quirino de Jesus



Ministério do Comércio e Comunicações

Considerando ser insuficiente, para atender no presente momento ás reclamações do pessoal dos Caminhos de Ferro do Continente, a sobretaxa fixada na portaria n.º 2.129 de 25 de Novembro de 1919, com aplicação a todas as tarifas ferro-riarias;

Considerando ainda que essa insuficiencia já foi demonstrada

pelas respectivas administrações nas representações que entregaram ás estações oficiais;

Considerando, finalmente, que as disposições do artigo 8.º da lei n.º 952, de 5 do corrente, regulam pela forma mais adequada aos interesses do Estado a aplicação do producto das sobretaxas e a submetem á conveniente fiscalização;

Manda o Governo da Republica Portugueza, pelo Ministro do Comercio e Comunicações, que a sobretaxa de 50 por cento, fixada na condicção 3.ª da supracitada portaria, seja elevada a 100 por cento até ulterior resolução.

Paços do Governo da Republica, 6 de Março de 1920. — O Ministro do Comercio e Comunicações, *Jorge de Vasconcellos Nunes.*



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

Depoimento d'um official expedicionario

VII

### Os meus soldados

Não foram os "serranos" não foram os "gambusios", os meus soldados.

O «serrano», o «gambusio» ou qualquer outro assim, será o soldado de infantaria da guerra, será o soldado de artilharia, mas nunca o de caminho de ferro.

Este tem evidentemente um conjunto de qualidades e defeitos, que caracteriza a individualidade da terra em que nascemos, da patria a que pertencemos, mas tem bem visivel, bem caracterizada, uma diferenciação que o torna inconfundivel no meio dos outros soldados, vestidos de cinzento, que encheram do seu riso alegre, da sua bonhomia simples as aldeias, as "fermes" das planicies monotonas e ao mesmo tempo attrahentes da Flandres.

Originariamente mesmo o soldado de caminhos de ferro é um typo diferente de qualquer outro. Verade é que não apresenta todo em si uma forma unica; a diferença de origem, caracterizada aqui, porque resulta de uma selecção de tres classes distintas, contribue para isso.

Torna-se bem visivel a diferenciação dos tres grupos em que os podemos englobar: os factores e escrutarrios reunindo todos os trabalhadores de pena; os operarios de officinas e pessoal de tracção e por ultimo os da via, os carregadores e todos os de profissões diversas que ganhavam a sua vida pela força dos seus braços.

Comtudo a consciencia, os longos periodos da camaradagem que procuravam nas occasiões criticas ou dolorosas, irmanavam-nos na mesma solidariedade, uniam-nos, fortificando-os aos olhos dos estranhos que tinham a attenção fixa n'elles.

O laço, que os unia, do mesmo sentimento de amor pela profissão, fazia d'elles, diferentes pela educação, os mesmos soldados, dissimilhantes de todos os outros: os soldados de caminhos de ferro.

Além disso a illustração geral, a illustração que se adquire viajando, vendo novas terras e novos usos, fortifica-se dia a dia; um soldado que percorreu a França de Dieppe a Laventie, do Somme a Arras e a Armentieres, que percorreu a Belgica, de Neuve-Eglise ao Ypres, que víu as praias celebres do litoral belga, não pode ser um soldado bisonho sem individualidade e sem caracteristicos seus, muito seus.

Por outro lado a permanencia sempre ou quasi sempre longa da zona das tropas portuguesas, lidando dia a dia com ingleses, americanos ou franceses, estrangeiros pela nacionalidade, pelos habitos e pela lin-

gua, creava-lhe um espirito de nacionalidade que se confundia quasi com o espirito do corpo.

A acção educativa pelo exemplo das tropas aliadas era eficaz; o asseio, o aprumo, a desenvoltura inglesa faziam-nos elevar, n'uma emulação louvavel, ás vezes lamentavelmente exagerada, mas que era uma emulação e que portanto lhes era bemfazeja.

\*

Defeitos os teriam evidentemente. Se a gente portugueza, e o operario portuguez tem tantos!...

Mas quanta vez elles eram perdoaveis perante a grandeza do seu sacrificio, perante a belleza dos seus actos espontaneos em que o coração vencia a cabeça, em que a bondade que queriam esconder desabrochava magnifica mostrando-nos inteiramente as suas almas!

A falta da noção do dever a cumprir, a influencia altamente perniciosa das familias que tinham deixado em Portugal, os maus habitos que alguns contrahiam nas estadas na base ou nos hospitaes, prejudicavam a boa obra dos espíritos cultos, irmãos seus perante os perigos, que os queriam conduzir para a realização da tarefa commun; que os queriam mostrar como a mais bella e mais forte encarnação da patria portugueza, das qualidades da raça lusitana.

Rapazes portuguezes, alegres, bons, elles mostraram em terras de França ou da Belgica, que Portugal era um paiz de sol, muito pequenino e muito bom, onde a influencia da super-civilisação moderna, como ella desgraçadamente é comprehendida, era contrariada pelas energias que sahem do nosso solo benedito, onde as asperesas das luctas tinham a desgastal-as o nosso clima benefico.

Longe do meio pequenino das nossas cidades, elles levavam nos seus olhos alegres a alegria do nosso torrão, olhos onde ás vezes uma melancolia se mostrava, de amôr pelo seu canto, que um dia tinham deixado e quem sabe se tornariam a vêr.

E por isso, a boa gente das aldeias francezas ou belgas recordarão hoje com sympathia e talvez com saudade esses pequenos soldados, afaveis, prestaveis, que lhes enchião os pateos com a sua algaraviada, que lhes adoçavam as tristezas da hora que passava com a sua alegria contagiosa, e a quem ella chamava affavelmente "les petits portugais".

\*

Não posso deixar de mostrar como specimen dos homens que commigo trabalharam, que me acompanharam, que sofreram, um exemplo cuja recordação me enche de consolação e de saudade.

O meu impedido... Elle foi para mim, durante dois annos de campanha, o companheiro querido, dedicado, que chega a esquecer-se de si proprio, que abstrae da sua individualidade, para pôr todas as suas qualidades, todas as suas faculdades, ao serviço d'outrem, desprendido da propria vida e cauteloso com a vida dos outros.

Minhoto, sympathico, era bem a representação viva do povo portuguez não contaminado. Audaz e atrevido era bem um padrão dos nossos antepassados. Carinhoso para com os fracos, agradavel para com as mulheres, era, sem o saber, um continuador da tradição dos companheiros da "Tavola Redonda".

Alegre, delicado, com a sua boa vontade tornara-se um bom criado, a sua perspicacia natural ensinava-o a sêr como que uma enfermeira solicita e tinha rasgos de energia ou subtilezas extraordinarias para

afugentar o "caffard", o "caffard", que os que participaram n'esta guerra bem conhecem e que a mim também atacou.

Se eu sahia para um trabalho arriscado durante a noite, não podia dormir, elle a quem o rebentamento da granada não acordava, e não era raro ao regressar do acampamento encontrar-o no caminho, cuidadoso, aprehensivo, pela sorte que eu podesse ter tido.

Explicou-me uma vez que o fazia porque no caso, então provavel, de eu cahir n'aquellas terras que tantos regaram com o seu pobre sangue, traria o meu cadáver, para religiosamente, devotadamente, lhe dar uma sepultura condigna.

Meu impedido, meu irmão e meu amigo, não quiz Deus que alli ficássemos e ao regressar á Patria foi com desgosto, com o coração triste, que eu vi regressar á sua aldeia, para junto dos seus, o meu camarada de dois annos.



## Linhos ferreas coloniaes

### A linha da Rhodesia

O periodico *Beira-Post*, n'um dos seus numeros recentemente chegados a Lisboa, occupa-se dos pontos mais salientes do relatorio publicado pela Beira and Mashonaland and Rhodesia Railways, respeitando de 1917 a Setembro de 1918.

Nos anos anteriores á guerra os caminhos de ferro da Rhodesia deram um resultado satisfactorio, não tendo sucedido o mesmo com a secção Beira-Salisbury.

Tratando em primeiro logar dos caminhos de ferro da Rhodesia, vê-se que a receita foi de £ 1.115.069, o que representa um aumento de £ 90.313 em relação a 1916-1917. Devido, comtudo, ao aumento de despesa, a receita liquida baixou para £ 638.552. A importancia liquida, depois de distribuido o dividendo dos annos anteriores e posta de parte uma importancia para o fundo de reserva, foi de £ 80.000, para ser distribuida como dividendo do anno findo pelos accionistas.

Alludindo á secção Beira-Salisbury, são pouco lisongeiras as referencias aos resultados obtidos, pois, com quanto hivesse havido um aumento de receita pelo trausporte de mineral e animais vivos, houve uma baixa de £ 13.007 na receita total, devido a baixa de £ 40.381 na receita proveniente das mercadorias geraes.

As despezas aumentaram em £ 33.753, dando em resultado que a receita liquida ficou reduzida a libras 46.360.

E o relatorio explica então que esta baixa nas receitas liquidas é em parte devida a desorganisação do tráfego, motivada pelas cheias que tiveram logar em Janeiro e Fevereiro de 1918, mas a continua diminuição na quantidade de mercadorias geraes, que principalmente são importadas via Beira, accentuou-se imenso durante os annos da guerra, e esta é a razão da situação financeira da linha nos annos de 1917-1918 e 1912-1913, antes de ter rebentado a guerra europeia.

No anno economico de 1912-1913 a receita bruta foi de £ 635.353 e em 1917-1918 baixou para £ 363.050 — menos £ 267.303, ou sejam aproximadamente 43 por cento.

As despezas continuaram quasi na mesma, sendo £ 227.163, em 1913, e £ 225.743, em 1918; mas devido a baixa na receita a proporção entre a despesa e a receita elevou se, em 1914, a 35,7 por cento e em 1918 a 62,1 por cento.

Os lucros liquidos baixaram assim, de £ 406.190, que eram em 1913, para £ 137.307, em 1918; — o que representa uma baixa de £ 270.883, ou sejam mais do que 66 por cento, o que produz uma situação embraçosa e merece á administração a máxima attenção e estudo.

Está naturalmente indicado que a unica causa a fazer-se é trabalhar de modo a augmentar a importação via Beira e diminuir a importação pela União.

Em resultado de investigações feitas com referencia ás condições da importação via Beira, parece que não tardará a encontrar-se o meio de estabelecer o equilibrio do tráfego marítimo por esse porto, como o era antes da guerra. Sobre este ponto o relatorio faz vér que nos primeiros seis meses de 1918-1919 — até Março — houve uma baixa tanto na receita bruta como na receita liquida. Ha, comtudo, indícios de ter augmentado o tráfego com a Rhodesia, a apreciar pelo numero de navios entrados no porto desde Março; isto é, seis meses depois de ter findo o anno económico. E' fora de duvida que a exportação augmentou consideravelmente, a avaliar pelo facto de todo o minério de cobre e outros, chegados á Beira, terem sido embarcados. Mas qualquer que tenha sido o resultado obtido nos ditos seis meses, na secção Beira-Salisbury, é de esperar que se chegue a uma solução definitiva com respeito aos meios a empregar no restabelecimento eficaz do balanço do tráfego que a Beira teve antigamente.

E' fora de duvida que, se as condições actuaes continuarem, será devido principalmente ao desvio do tráfego para os portos da Uuião, ou ás dificuldades na carga e descarga nas pontes do caminho de ferro.



## A situação dos Caminhos de Ferro na Russia

O boletim da *Société d'Etudes Belgo-Russe* publicou recentemente a informação que em seguida extraemos:

A situação dos caminhos de ferro, que é a chave de tudo, é um facto de veras inquietante. O seu rendimento é sobremaneira insuficiente. Assim é que para se ir de Rostoff, por exemplo, a Taganrog, isto é a pouco mais de 60 kilometros, é preciso contar com meio dia perdido, se não houver atrazos ou acidentes. Comboios completos, transportando um carregamento importante, ficam, por vezes, retidos uma semana fóra de Rostoff, porque a gare está completamente impedida. O material rodante está usado, gasto; as locomotivas não podem ser substituidas. O movimento bolchevista não fez senão augmentar a confusão que já reinava e complicou ainda mais a vida económica do paiz.

Eis alguns numeros oficiais sobre o assumpto: em 1 d'Agosto de 1919 o numero de locomotivas, sobre as principaes rôdes era de 2.875 ao todo; mas 59 % precisavam de reparações. Em 1 de Setembro, o numero era de 3.874, mas 51 % exigiam reparações. Em outubro, havia 4.276 locomotivas em serviço, com a mesma proporção de machinas para examinar. As carroagens para viajantes estavam tambem muito usadas e sobre as 3.849 da rôde de Koursk, uma terça parte precisa de reparações.

O numero de wagons reservatorios de petroleo era de 6.804, dos quaes 25 %, pelo menos, estavam fora de serviço.

Os wagons para mercadorias estão arruinados e cerca de 40 % estão a ser reparados.

## Os dois tunneis Mancha e Gibraltar

O desenvolvimento febril da actividade humana, que caracterisou o fim do seculo passado, que teve a sua continuaçao n'este seculo e de que a ultima guerra foi, afinal, uma consequencia, attinge, n'este momento de reconstituição proporções em harmonia com o esforço que as nações que n'ella tomaram parte ou simplesmente a ella assistiram, se julgam aptas a produzir.

Presentemente que os Estados do Mundo, transitariamente talvez, se agrupam pelas suas afinidades naturaes ou creadas pela guerra, evidentemente que é sobre as comunicações que deve incidir uma grande parte dos esforços empregados.

Ligar nações entre si por vias ferreas é pouca coisa para os insoffridos espíritos da epoca; mais do que nações entre si o pensamento vae para a união dos continentes, e essa união só pôde fazer-se d'uma maneira commoda e racional por meio de linhas de caminhos de ferro.

Ligada a Asia á Europa, como já está, pelo Transiberiano, restava ligar a Europa á Africa e á America do Sul, projectos em que as qualidades dos grandes engenheiros actuaes são postas á prova.

Os interesses da Inglaterra e da França assim o requerem.

A ideia de ligar a Inglaterra ao continente europeu está já em caminho de proxima realisação, não obstante os entraves postos pelos partidarios do "isolamento" que hoje é - e ainda são as lições da guerra que o comprovam - simplesmente nominal. O proveito que d'essa realisação advirá é consideravel; o transito de viajantes augmentará pelas commodidades offerecidas d'uma maneira importante; o transporte de mercadorias far-se-ha n'uma escala que auxiliará a facilidade de vida nos dois paizes.

Assente e estudado este assunto, outro se revelou aos technicos: a ligação dos dois continentes: Europa e Africa por uma linha ferrea; realizado elle ficam a Inglaterra e a França ligadas ás suas possessões Africanas, obtendo-se, sobretudo, uma consideravel economia de tempo nos trajectos.

Pensou-se então na celebre linha electrica, rapida, atravez da Hespanha, e trata-se de estudar agora a perfuração de um outro tunnel, afastado d'aquelle; mas que constituirá com elle um conjunto, de forma a ligar os mais afastados poitos da Europa com os confins da Africa, e até facilitando consideravelmente o transporte entre a Europa Central e a América do Sul.

Referimo-nos ao tunnel do estreito de Gibraltar, destinado a ligar a projectada linha de Dax a Algeciras com a costa marroquina, estabelecendo o trajecto directo por carril desde Londres a Dakar e ao Cabo da Boa Esperança.

Já aqui démos notícia d'essa tentativa de perfurar as camadas submarinas do Estreito para esta ligação de linhas, e já, em repetidos artigos, esta *Gazeta* se occupou do projecto da grande linha, atravessando a Hespanha, desde os Pyreneos a Algeciras ou proximidades. Não é, porém, demais dar alguns topicos do projectado tunnel, cuja importancia os jornaes franceses põem em relevo, baseando-se justamente no trafejo que elle terá garantido e que, infelizmente para nós, será distraido do nosso porto de Lisboa e das nossas linhas ferreas que nos ligam a Madrid e a caminho da França.

E' assim que um jornal justifica a perfuração do tunnel:

«Emfim, mr. Henry Bresser chama a nossa attenção para o interesse que representará para a França a

abertura d'uma nova via que, permittindo ligar Paris ao Rio de Janeiro, pelo caminho mais curto, reduzirá de proximamente metade a duração do trajecto actual. Esta via partirá de Paris e, por Bordeus, Madrid, o tunnel de Gibraltar, Tanger ella permittirá atingir Dakar d'uma só tirada. De Dakar a linha prolongar-se-ha, por barco, para os centros mais importantes da América do Sul. De Paris a Montevideo e a Buenos Aires a viagem não exigirá mais que oito dias, a Santiago dez dias utilizando, o Transandino, que liga o Chili á Argentina».

Para conseguir este *desideratum* já se falla, alem da projectada directa hespanola, nas linhas necessarias entre Tanger e Dakar e na construcção de um grande porto de commercio n'esta ultima cidade, tornando-a um centro maritimo de primeira ordem.

Dois projectos estão sobretudo na tella da discussão: o do engenheiro hespanhol Rabio y Bellué e o do seu collega francez a que acima nos referimos.

Aquelle propõe que o tunnel não seja construido na parte mais curta do estreito, porque ahi a bahia é muito profunda, mas n'um traçado na apparencia mais longo mas que não o é, com effeito, porque a profundidade do mar é ahi menor.

Assim, o tunnel teria um total de 38 kilometros de extensão, sendo a parte submarina de 29 kilometros.

(O da Mancha terá 53, sendo 39 sob o mar).

A 6.500 metros do littoral hespanhol poder-se-hia abrir um poço de perfuração, o que muito adeantaria os trabalhos.

A rampa não ultrapassaria 25 milimetros por metro; as entradas seriam, do lado da Hespanha a 10 metros d'altitude; do de Marrocos a 7 metros, atingindo o subterraneo a profundidade maxima de 373 metros abaixo do nível do mar, enquanto que o do canal da Mancha só supporta uma carga de 95 metros.

Como o da Mancha, o tunnel seria constituído por um tubo de 5,50 metros de diametro, mas sem a dupla via que n'aquelle é prevista; tendo por isso em trez pontos distanciados 10 kilometros uns dos outros, e da abertura, os desvios necessarios para o cruzamento dos trens.

Para a perfuração adoptar-se-hiam todos os mais modernos processos já experimentados, com bom exito, na perfuração dos tunneis da Pennsylvania, em Nova York, e no Metropolitano, de Paris, taes como as couraças protectoras, a congelação do terreno, as injecções do cimento, etc.

Embora a natureza do sub-solo augmente consideravelmente as difficultades da perfuração, calcula-se que o custo não ultrapassará 300 milhões.

O projecto Bressler faz passar o tunnel no ponto mais curto do estreito, para o que elle tem que descer á enorme profundidade de 820 a 840 metros.

Antes, porém, de proceder a mais detalhados estudos, o illustre engenheiro francez entende preciso um minucioso exame scientifico do Estreito, onde parece existir, sob as aguas, um fundo de rochas que, n'alguns pontos, atinge profundidades superiores a 1000 metros, o que tornaria impossivel a perfuração.

Como se vê, o projecto da linha Dax-Algeciras tem pretensões que um dia, talvez não muito afastado, chegarão a converter-se em realidade, e então, o nosso porto de Lisboa e o trajecto pelo nosso paiz para uma boa parte do movimento de passageiros de 1.<sup>a</sup> classe entre a América do Sul e a Europa Central muito sofrerão com isso; mesmo que nós melhoremos o porto e as linhas ferreas, de pouco nos valerá.

Reducido a metade o tempo total do trajecto e a simples 5 dias a travessia do Atlântico; tomar em Dakar um comboio e, mesmo com trasbordo em Hen-

danya, ou talvez sem elle, ir por terra a Paris e a Londres, será, não o duvidamos, o caminho preferido por todos os passageiros, que por negocio ou por prazer veem á Europa.

A França apressar-se-ha em completar a sua grande via com carreiras de vapores franceses, Dakar-Pernambuco, e nem nos restará, hoje, o recurso á navegação allemã para continuar a reivindicar ao nosso porto o titulo de "Caes da Europa", porque o caes da Europa passará a ser... na Africa.

O inconveniente da travessia do Sahara com o seu clima abrazador facilmente se evitará, fazendo a viagem de noite, em comboios ventilados electricamente e adaptados a este serviço. Com muito maus vehiculos se faz a viagem de Wada-Halfi a Kartunn, no Sudan, e não se chega fisonado.

## A crise dos transportes em França

As causas da crise dos transportes ferro-viarios em França, foram recentemente analysadas por Mr. Le Trocquer, ministro das obras publicas, em plena Camara dos Deputados, em resposta a varias interpelações. Esta crise não provém da insuficiencia de vagões e locomotivas, cujo numero é maior do que antes da guerra; mas da desordem completa das correntes de transportes; da qualidade defeituosa do carvão fornecido ás companhias, o que se está remediando; do numero consideravel de locomotivas e vagões imobilizados para reparações, inconveniente que d'aqui até ao fim do anno deve deixar de existir; da grande quantidade de empregados ainda inexperientes; da série de novas aliciações de operarios; crise technica que se complica com uma crise moral, que dentro em pouco ficará remediada.

Depois de ter indagado as causas da crise, o ministro enumerou certas medidas projectadas para melhorar a exploração. Vae proceder de forma a electrificar uma parte das rôdes; o programma geral em caminho de execução assenta em mais de 9.000 kilometros assim divididos: Orleans, 3.100 kilometros, Paris-Lião-Mediterraneo, 2.800. No que respeita aos aparelhos de segurança, algumas disposições importantes já se tomaram na rede do Norte e na do Sul, e os directores das outras rôdes foram já convidados a apresentar as suas propostas de collocação de aparelhos repetidores de signaes sobre as machinas.

O snr. Le Trocquer declarou por fim que era impossivel manter o regimen actual dos caminhos de ferro, e que uma reorganisação se impunha. Não é preciso mais particularismo sob todos os pontos de vista.

Os caminhos de ferro devem cooperar com a navegação interna em vez de trabalharem para a esfalar, como no passado, e coordenar a sua exploração com a dos caminhos de ferro secundarios e mesmo com o serviço de automoveis.

O snr. Le Trocquer concebe a realisação de todo este plano por uma extensão de poderes do ministro, e na associação das rôdes ferro-viarias, sob uma unica direcção, exercida por um conselho presidido por um homem que, pelas suas funcções, possa ser considerado como um verdadeiro arbitro entre o Estado e os exequentes.

Esse conselho será composto pelos representantes mais qualificados das forças economicas do paiz: industria, commercio, agricultura, e tambem pelos representantes do pessoal dirigente e igualmente do pessoal dirigido. As negociações necessarias para este efecto já começaram.

## Alfa

Revista mensal publicada pela Comissão de iniciativa

Esta infatigavel Comissão que se constituiu em Burgos para defender os interesses locaes e districtaes perante as tentativas de construcção da linha directa electrica e de bitola francesa, desde França a Algeciras, acaba de publicar, com o titulo acima, uma revista mensal, tendo por programma não só a divulgação das suas ideias sobre aquelle assumpto, como a propaganda da região burgaleza e o estudo dos importantes problemas technicos, economicos e sociaes que lhe interessam.

Para se ter uma ideia de quanto trabalho, util e valioso, esta Comissão tem executado, nos poucos meses da sua existencia, basta relacionar as publicações que tem dado á estampa, e distribuido gratuitamente:

*Propuesta de modificación del proyecto de ley para la construcción, por el Estado, del ferrocarril de la frontera francesa a Algeciras.—(2 Edições).*

*El ferrocarril Madrid-Dax.—*19 milhões de pesetas por minuto! Trabalho de divulgação em que se consignam os resultados que podem obter-se com a electrificação da actual linha do Norte.

*Carta circular, Boletin de adhesión y cuestionario*—Consultando a opinião do paiz sobre os problemas estabelecidos pelo projecto de construcção do caminho de ferro Paris-Algeciras.

*Instância dirigida al Ministro de Fomento.*—Justificando extensamente a petição do estudo de um novo ante-projecto Madrid-Burgos-Irun.

*Necessidad de conservar um solo ancho de via normal en los ferrocarriles de la Peninsula Ibérica.*—Memoria aprovada no Congresso Internacional celebrado em Bilbau pela Associação Hespanhola para o progresso das sciencias.

*Los ferrocarriles internacionales y la red Peninsular.*—Proposta apresentada ao Congresso Nacional de Engenharia, acompanhada de um estudo completo do problema ferro-viario hespanhol, unico que n'essa assembleia abrangeu todos os extremos relacionados com tão importante questão.

*El Ferrocarril París Algeciras en relación con la Defensa Nacional.*—Pelo engenheiro militar D. Juan Casado.

Além d'estas tem em preparação:

*La red principal de los ferrocarriles de Castilla la Vieja.*—Justificação da sua necessidade e estudo technico-economico sobre a possibilidade da construcção, pelo Estado ou a iniciativa privada, relacionando-o com a rede actual, seus melhoramentos e ampliação; estudo que ligará com o que façam as demais províncias hespanholas convidadas para o mesmo fim.

*Nuestra actuación.*—Resumo dos trabalhos da «Comissão» desde a sua origem, adhesões e resultados conseguidos, programma da sua acção futura e critica da acção official no problema ferro-viario hespanhol.

Tão cuidadosa é a Comision que não se esqueceu de citar na sua revista os artigos que em Dezembro e Janeiro aqui foram publicados sobre a linha de Algeciras, honra que muito agradecemos.

# VIAGENS E TRANSPORTES

## Novas tarifas

*Tarifas de despesas acessorias (continuação) — Da requisição e estacionamento de vagões, tratam os artigos 10.<sup>o</sup> e 11.<sup>o</sup> da Tarifa. O deposito para requisição passa a ser de 2\$00 por cada vagão.*

Os prazos gratuitos para carga ou descarga dos vagões, são de 5 horas para 1 até 2 vagões de cada remessa, e mais 2 horas por cada grupo de 2 vagões além dos 2 primeiros, grupos que são elevados ao dobro para aduellas, areias, azulejos, barro, batatas, e outras mercadorias transportadas a granel; vigas e outros volumes indivisíveis que exigam o emprego de vagões ligados.

Depois d'estes prazos cobram-se as taxas seguintes por cada vagão:

1.<sup>o</sup> dia — por cada periodo indivisível de 12 horas; á carga 1\$50, á descarga 2\$50.

2.<sup>o</sup> dia e seguintes — por cada periodo indivisível de 12 horas; á carga 2\$00, á descarga 4\$00.

Para a cobrança á chegada dos direitos de estacionamento consideram-se postos os vagões á descarga na data e hora provavel da recepção pelos consignatarios do *aviso de chegada*, ficando limitado a 24 horas o prazo maximo para a entrega quando os consignatarios não residam em localidade servida pela estação do caminho de ferro, a não ser que se saiba que a distribuição do correio se effectua antes d'esse prazo.

A taxa por *aluguer de encerados* para cobertura de remessas de vagões completos ou pagando como tal é de \$00,2 por encerado e kilometro que a remessa tenha a percorrer, com sujeição ao minimo de cobrança de \$60; e pelo estacionamento dos encerados, de \$30 por cada encerado e fracção indivisível de 24 horas além das primeiras 48 horas.

Quando os encerados sejam requisitados para cobrir remessas depositadas, a taxa de aluguer é de \$30 por encerado e por periodo indivisível de 24 horas, com o minimo de 1\$00 por encerado.

O transporte dos encerados pertencentes aos expedidores para resguardar as suas remessas é gratuito, e quando a sua devolução seja pedida nas notas de expedição faz-se esta em pequena velocidade em seguida á retirada das remessas, sem responsabilidade por avarias, cobrando-se no acto da entrega ao expedidor \$10 por encerado, mais o que se comprehenda por impostos e avisos de chegada.

A taxa de repesagens das remessas, quando estas sejam exigidas pelos consignatarios, e o peso conferido com o que haja sido registado é de \$05 por fracção indivisível de 100 kilogrammas, e de 1\$00 por vagão completo, pesado em bascula.

Occupa-se ainda a tarifa de despesas acessorias, das indicações nos volumes a transportar, materias já hoje em vigor por um aviso ao publico, e que tem por fim evitar trocas e erros de destino e atrazos de remessas; e ainda da desinfecção dos vagões servidos ao transporte de gado ou de materias infectas, estabelecendo a taxa de 1\$00 para vagões de um piso e de 1\$75 por cada piso que tenham a mais de um.

O Complemento a esta tarifa estabelece as disposições e taxas sobre embarque e desembarque de mercadorias a carregar ou descarregar de embarcação ou para os caes do caminho de ferro, e sobre atracação de navios ás pontes das estações de Lisboa—Caes dos Soldados e Figueira da Foz.

As estações da Companhia Portugueza já tem á disposição do publico para consultas, exemplares das novas tarifas.

Além da Companhia Portugueza, já anunciaram a entrada em vigor das novas tarifas para o dia 28 do corrente, as Companhias dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, Nacional de Caminhos de Ferro, do Porto á Povoa e a Famalicão, e a Sociedade Estoril.

As tarifas especiais que não são communs a todas as linhas, são:

*Companhia Beira Alta — Tarifas de grande velocidade:*

- N.<sup>o</sup> 1 — Bilhetes simples a preços reduzidos entre as diversas estações e apeadeiros.
- " 2 — Bilhetes de ida e volta a preços reduzidos.
- " 3 — Bilhetes de entrada nas gares.
- " 4 — Aluguer de salões, lugares de luxo, reservados e marcação de lugares.
- " 5 — Transmissão de telegrammas particulares.
- " 6 — Transporte de recovagens, generos, frescos, etc.
- " 7 — Transporte de animaes vivos por vagão completo.
- " 8 — Transporte de volumes até 10 kilogrammas.
- " 9 — " de automoveis de passageiros.

*Companhia Nacional — (Linhas de Tua a Mirandela e a Bragança e de Santa Comba a Vizeu). Tarifa n.<sup>o</sup> 1 de grande velocidade comprehendendo os seguintes capítulos :*

- I Bilhetes de gare.
- II " de ida e volta a preços reduzidos
- III " de assignatura.
- IV Transporte de artistas de theatro e de circo, em grupos, suas bagagens, scenario, animaes amestrados e montadas de cavalleiros tauromachicos.
- V Grupos de collegiaes e seus professores.
- VI Compartimentos alugados, lugares de luxo e salões.
- VII Telegrammas particulares.
- VIII Transporte de volumes até 10 kilogrammas.
- IX Expedições de valores do Banco de Portugal.
- X Transportes de animaes ferozes ou bravios.

*Sociedade Estoril — (Linha de Caes do Sodré a Cascaes) Tarifas especiais de grande velocidade:*

- N.<sup>o</sup> 1 — Bilhetes a preços reduzidos.
- " 2 — Bilhetes de assignatura.
- " 3 — Transmissão de telegrammas particulares.
- " 4 — Entrada nas gares.

A tarifa 1 de pequena velocidade da Sociedade Estoril regula apenas os transportes de materias perigosas e infectas, e animaes, correspondendo portanto aos capítulos II e III da Tarifa 1 das outras linhas.

Os transportes de mercadorias diversas na linha de Cascaes serão portanto regulados apenas pela tarifa geral, cujos preços, para as remessas destinadas ás linhas da Companhia Portugueza ou que por estas transitem, serão ligados aos da tarifa geral ou aos do Capítulo I da tarifa especial 1 de pequena velocidade, conforme corresponda.

### Estação de Alcacer-Sul

Segundo um recente Aviso ao Pùblico, dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, a actual estação de Alcacer do Sul, situada na linha do Sado, passa a denominar-se Alcacer-Sul.

### Sobretaxa

Pela portaria n<sup>o</sup> 2.195, de 6 d'este mez, foram as emprezas de caminhos de ferro auctorisadas a cobrar a sobretaxa de 100% sobre todos os preços das tarifas, que vão entrar brevemente em vigor.

Esta medida, segundo diz a propria portaria, tem por fim attender de momento ás reclamações do pessoal dos caminhos de ferro, por se ter reconhecido que era insuficiente para accudir não só ao acréscimo das despezas em combustivel e materiaes indispensaveis ao funcionamento dos serviços ferro-viarios, como tambem ás alludidas reclamações, a sobretaxa de 50% anteriormente concedida.



### XIII

**Entrada em Hespanha, impressões. — Governos com... julzo. — Barcelona. Digressões ás montanhas. — Um paiz sem roletas. — A casa primitiva. — Como alli se toma o fresco.**

Sente-se a gente bem—ou sentia-se, pelo menos, em outubro do anno findo—ao passar a fronteira da França para a Hespanha; e demonstrava-se n'esse sentir o contraste entre uma nação que tão provada foi pela grande guerra, e outra que, apezar das difficuldades que d'este cataclismo sobre ella reverberaram, teve o bom senso de não se deixar levar para a lucta.

Essa attitude neutral, que os germanophilos tanto invectivaram, valeu-lhe mais do que ao nosso paiz de tontos governantes embrenhar-se na lucta até ao mais cruento sacrificio.

A Hespanha, intelligentemente governada, soube resistir ás poderosas influencias guerreiras do seu exército, e manteve-se neutral; o seu rei assumiu a situação invejavel—bem dito por todos os paizes em guerra—de ser o protector dos vencidos de ambos os campos; o governo soube conduzir-se de forma a não levantar reclamações, por parcialidade para qualquer dos lados.

Assim, a nação soube lucrar com a guerra, financeiramente, levando o seu erario a uma situação de prosperidade nunca vista; moralmente, merecendo os elogios de todos os milhões de prisioneiros, dos feridos, das desoladas familias dos mortos da grande hecatombe; politicamente, conquistando o seu lugar na liga das nações, honra que não nos foi dada, apezar de na guerra termos vertido o sangue dos nossos soldados, e esgotado os nossos haveres até á miseria em que nos debatemos.

Afastámo-nos, n'estas considerações, do carácter especial d'estas *notas*, porque foram ellas que nos accudiram á mente ao entrarmos em Hespanha, vindo da França, ao ver o bém estar que n'aquelle paiz se disfrutava e comparando-o com o viver de além Pyreneos e o de á quem do Caia.

Depois de um trajecto de trez horas e meia no bello expresso de luxo da Companhia do Norte, sendo metade d'elle pela linha de Mataró, chamada tambem a do Litoral, por correr justamente á margem do Mediterraneo, chegamos, á tabella, á nova estação de Barcelona, que conhecemos provisoria, umas barraças, e hoje está já construida em definitivo, posto que modestamente.

Barcelona, a linda capital catalã, apareceu-nos, pela noite, exhuberante de luz e de alegria.

Ha quatro annos não visitavamos, a grande capital catalã, e bem imaginavamos agora, ao voltar alli, como a encontrariam melhorada.

Não nos enganavamos.

Uma grande parte do seu *ensanche* (ampliação) que, por occasião das nossas antigas visitas, só constava de um projecto traçado na planta da cidade, ampliando-a ao duplo em largura e trez vezes e meia em comprimento; parte toda traçada em xadrez e composta de largas ruas, que se cruzavam em angulo recto, formando quadrados de edificações, como se usa nas modernas cidades americanas, está hoje quasi completamente coberta de construcções, novas, elegantes, luxuosas, muitas; de artisticas frontarias, na maior parte.

Só ver as ruas e olhar para as edificações, constitue por si uma agradavel digressão em Barcelona.

Os tremvias electricos, em successivas carreiras, por preços baratos, que vão desde os 10 centimos (equivalentes ao nosso vintem, ao par) até 25 centimos, para as grandes distancias, facilitam a visita a toda a cidade, desde a margem do Mediterraneo até ás montanhas que a rodeiam, ao Norte; e ainda para subir aos pinçaros d'essas montanhas, Vallvidrera e o Tibidabo, tem bellos funiculares que nos elevam suavemente, offerecendo-nos a occasião de admirar o mais extraordinario panorama da cidade, que se desenrola ao longe n'um maravilhoso aspecto.

A excursão pode fazer-se, muito commodamente em qualquer dos sentidos, mas como melhor, para tudo ver e experimentar todas as agradaveis sensações que tão bello passeio deixa inolvidaveis na nossa memoria, aconselhamos o itinerario seguinte:

Tomar na praça da Catalunha, na estação da linha de Sarriá, esquina de Pelayo, o comboio electrico desta linha, que parte cada 5 minutos e nos leva, n'um quarto de hora, á estação inferior do funicular de Vallvidrera, passando pelos bairros de Sarriá e Bonanova, a residencia das familias aristocraticas de Barcelona.

Esta linha é a mesma que conhecemos desde a primeira vez que visitámos Barcelona. Era, então, a vapor; carros velhos, sujos, andamento moroso e bulhento. Hoje é um modernissimo e elegante serviço electrico, com bellos carros, estações novas, um encanto.

Tomar bilhete, simples, do ascensor, sendo desnecessario tomar ida e volta porque regressaremos por outro caminho. Lá em cima, admirar os bellos panoramas que de lá se disfrutam, especialmente de sobre o viaducto da estrada, á esquerda da praça Verdaguer.

Voltar ao angulo da praça, de onde parte um tremvia azul, que nos leva por uma estrada a meia encosta, por um trajecto delicioso (procurar lugar á direita) ora passando por magnificos pinheiraes, ora sobre ravinhas abertas na montanha; dominando-se sempre o explendido conjunto da casaria de Barcelona, desde uma altura de 300 a 400 metros sobre o mar.

O carro passa sob um viaducto do funicular e curvando á direita vem deixar-nos na praça da estação. N'este pode-se tomar bilhete de ida e volta, porque por elle desceremos.

A ascensão ao Tibidabo é uma das mais pittorescas que se pode imaginar. Em oito minutos o carro percorre os 1.800 metros de via e eleva-nos, a 532 metros sobre o nível do mar, à plataforma superior, onde a grandiosidade do espectáculo nos subjuga, tal é a sua imponencia. A nossos pés a cidade, de que se distinguem bem as ruas e muitos dos principaes edificios; mais além, para todos os lados, as povoações suburbanas, e por fim, as costas do Mediterraneo eternamente azul.

O visitante sente-se sem disposição para abandonar aquella deliciosa estancia, e d'isso se aproveitaram varios hoteleiros e donos de restaurantes, para installarem alli luxuosos estabelecimentos, que constituem, elles tambem, uma interessante parte da excursão, porque é uma delicia jantar alli, commódamente, deante de tão admiravel panorama, e é mesmo necessário faze-lo, em noite calmosa, para depois se admirar o aspecto da cidade, illuminada pelos seus milhares de lampadas d'arco.

Sob a vasta plataforma, ha uma exposição permanente de varias curiosidades, e, ainda em plano inferior, um grande e rico salão de festas, subordinado a um ex-casino de jogos, hoje deserto, porque o jogo de parar está absolutamente prohibido em Hespanha.

Até n'isso os nossos vizinhos nos dão exemplo de juizo, que só ha poucos dias foi seguido pelo nosso governo, com aplauso de toda a gente honesta do paiz.

Em Barcelona, da janella do nosso hotel, viamos nada menos de quatro antigas casas de jogatina, abandonadas. E nem por isso os barcelonezes deixavam de divertir-se nas noites, ou melhor, por essa mesma proibição o faziam, enchendo os theatros, onde não arriscavam os haveres seus e alheios e não rastejavam pelo chão a dignidade propria e a do paiz.

Se tentassemos descrever como se passam bem umas semanas na capital catalã, teríamos fartamente por onde cortar. Não o consente a especialidade d'estas notas leves e apenas filhas da impressão que a estada alli nos deixou.

Entre as digressões a recommendar não esqueçamos ainda tomar logar na *imperial* de um tremvia que pelo passeio de Gracia, vá até á praça Lessepss e ahi mudar para o tremvia de Buonanova, para admirar uma grande parte das luxuosas construcções que ladeiam aquellas avenidas, até á praça do funicular; algumas d'uma pasmosa originalidade, entre as quaes se destaca a *casa primitiva* á esquina da rua de Valencia ou de Mallorca (citamos de memoria) á direita, a construcção mais extraordinaria que temos visto. N'ella se sobe a cavallo até ao 5.º andar; as grades das janellas são constituidas por atados de ferros velhos; as janellas simples aberturas nas paredes, sem uniformidade nem amplidão. E' o exagero da excentricidade.

Ainda outra visita, indispensavel, é ao bello parque, onde ha explendidos exemplares arboreos, jardim zoologico, grande lago, cinco museos, palacio de Bellas Artes, arco de triumpho, restaurantes, diversões, etc.

E para se apreciar a concorrença que alli se une, nas tardes calmosas, basta que digamos que, no terraço de um dos cafés, contámos mais de 500 mesas ao ar livre.

Vae longo o artigo e ainda nos resta fallar de Barcelona e dos progressos que tambem Madrid apresenta aos visitantes. Faremos pois ainda um novo artigo sobre esta viagem; o que nos valerá não acabarmos no numero 13 que muitos dizem ser aziago, especialmente á mesa; com o que concordamos... quando a comida só chega para 12.

## As tarifas nos caminhos de ferro

No momento em que se impõe a necessidade de compensar, por uma modificaçāo de tarifas, o aumento das despesas necessarias aos caminhos de ferro em virtude da subida constante dos salarios, das materias primas e do carvão, é interessante deitar a vista sobre a politica seguida a este respeito pelos paizes estrangeiros que, na sua maior parte se encontram igualmente a braços com difficuldades da mesma ordem nascidas depois da guerra.

Na Belgica o governo acaba de aprovar um aumento de 100 %, nos preços de transporte de viajantes e mercadorias, que já é applicável a partir de 1 de Fevereiro.

Na Alemanha começou desde 1915. Primeiramente tratou de refundir as suas despesas accessorias e as suas tarifas excepcionaes e suprimir a maior parte das tarifas especiaes, pois se viu obrigada a augmentos geraes que principiaram em 1918; depois, em 1919, aumentou de 36 para 119 por cento as tarifas dos passageiros e de 125 por cento as tarifas de mercadorias.

Para o mez de março já ficou annunciado um novo aumento geral de 100 por cento.

A Austria e a Hungria tiveram que recorrer a augmentos ainda mais consideraveis; a primeira em 1918, e em 1920, n'uma media de 100 por cento para as tarifas dos passageiros e 240 por cento para as tarifas de mercadorias; a segunda em 1917, e em 1918 de 300 por cento para o transporte de mercadorias.

A Italia, que já havia augmentado as suas tarifas mesmo antes da sua entrada na guerra, teve que recorrer a novas e varias modificações tendentes sempre a augmentar. Os actuaes augmentos geraes são: de 50 a 100 por cento sobre as tarifas antigas dos passageiros e de 140 por cento sobre as tarifas de mercadorias.

A propria Inglaterra, mais afastada do theatro da guerra e menos attingida do que a França no seu trafego, seguiu a mesma politica; desde 1915 até 1918 que fez augmentar as suas tarifas. Para os transportes de passageiros o aumento foi de 50 por cento. Ora, a Inglaterra acaba de estabelecer um novo aumento de 25 a 100 por cento para as tarifas de mercadorias, applicavel a partir de 15 de Janeiro de 1920.

Os neutros não fazem excepção no aumento das tarifas. A Suissa, já por cinco vezes elevou as suas tarifas de caminhos de ferro, n'uma média geral de 100 por cento para passageiros e de 180 por cento para as mercadorias. A Suecia, em 1915, 1917 e 1918 aumentou o preço dos seus transportes de 100 para 200 por cento. Os Paizes-Baixos, em 1916, e a Noruega, desde 1915, conseguiram recursos por medidas analogas; nos Paizes-Baixos, os augmentos foram de 50 por cento para os passageiros e de 70 a 140 por cento para as mercadorias; na Noruega, fixaram-se em 60 a 180 por cento e em 150 por cento. Emfim, a Hespanha adoptou, em 1918, as novas tarifas, elevadas a 15 por cento, com relação ás antigas, e o Senado, em Janeiro ultimo, votou um aumento de 40 a 50 por cento para as tarifas de viajantes e de 50 por cento para as tarifas de mercadorias.

Quanto aos paizes situados fóra da Europa, seguiram o movimento geral. Menos affectados, com tudo, pela guerra e pela alta dos preços, os seus augmentos tornaram-se, por consequencia, menos consideraveis do que na Europa. O Canadá, em 1915, 1916 e 1918, levantou as suas tarifas, de forma a pro-

duzir um aumento geral de 40 %. O Estados Unidos, que tinham recursos sufficientes até á sua entrada na guerra, reconheceram tambem a necessidade de estabelecer novas tarifas em 1917 e em 1918. A média geral dos aumentos de tarifas foi igualmente de cerca de 40 %; mas novas alterações estão sendo estudadas.

Vê-se, pois, que os paizes do mundo inteiro, se encontram deante das mesmas necessidades, tendo de recorrer ao aumento do preço de transportes pelo caminho de ferro, n'uma medida variavel conforme a intensidade das repercuções exercidas pela guerra sobre cada um d'elles.

---

*Papel*

## A crise mundial do combustivel

Mr. H. Saint, chefe da secção de exportação de carvão nos Estados Unidos, n'un artigo recentemente publicado, informa que, segundo dados recolhidos, as necessidades totaes do mundo attingem a 180.000.000 de toneladas, aproximadamente, não contando o que precisam para si os Estados Unidos, sendo de esperar que estes possam fornecer 80.000.000 tonelladas.

A antiga producção annual da Grã-Bretanha, acrescenta Mr. Saint, que era de 287.000.000 toneladas, baixou a 214.000.000, e não será provavel que os Estados Unidos consigam exportar para o estrangeiro mais de 20.000.000 de toneladas.

O declinio da Alemanha na producção de carvão foi ainda maior.

A Grã-Bretanha exportava 76.000.000 de toneladas de carvão antes da guerra, enquanto que está exportando apenas cerca de 23.000.000. A America exportava antes da guerra apenas 20.000.000 annualmente. O Sr. Saint fez ver que espera poder exportar quatro vezes essa quantidade durante os proximos meses.

O Sr. Saint observa que além da falta de producção de carvão, ha falta de tonelagem de navios para a exportação. Declarou que a Italia é praticamente, a unica nação europeia que está empregando extensivamente os seus próprios navios para o transporte de carvão dos Estados Unidos, e que os outros governos europeus deveriam destinar um maior numero de seus navios para o transporte do carvão, para attenuar os soffrimentos em certos paizes. Disse tambem que se nota uma tendencia da parte de alguns paizes em colocar os seus navios em commercio mais lucrativo do que o de transporte de carvão, sem se preocuparem com as consequencias que d'ahi podem resultar.

---

*Papel*

## O preço do papel

A maldita grande guerra teve taes terríveis consequencias que, ainda depois d'ella acabada, o mundo ficou mais desorganizado do que durante a lucta.

Entre a elevação de preços de tudo, absolutamente tudo, material e mão d'obra, por toda a parte destaca-se a do papel — que é medonha.

Como temos dito, o papel que empregavamos até 1915 e que era muito superior ao que hoje usamos, custava-nos a 4\$20 a resma.

O que temos que empregar n'uma parte do anno corrente (porque o que julgavamos nos che-

gasse para todo o anno, não é bastante visto tem entrado novos assignantes) vai-nos custar 18\$80! Uns quasi 350 por cento mais!

Isto é: só o papel de cada exemplar nos custa quasi 7 centavos! imagine-se com a redacção, composição, impressão, administração, impostos e contribuições, sellos etc., a quanto se eleva o preço correspondente a cada assignatura de 24 numeros.

Por esse motivo somos forçados, contra a nossa esperança de ha dois mezes (vidé 1.ª pagina de 1 de janeiro) a elevar para os novos assignantes o preço a esc. 5\$00.

Para o pessoal inferior de caminhos de ferro, ao qual concediamos, n'outro tempo o jornal a meio preço, só fazemos, com prejuizo ainda, o abatimento de 20 % ou seja 4\$00.

Impondo-se a maior economia nas tiragens, prevenimos que d'ora avante não expediremos um unico numero sem que a assignatura esteja paga adeantadamente. Assim a quem queira subscrever para esta *Gazeta* rogamos o favor de não se melindrar com esta medida, que é geral, e de nos mandar, com o seu pedido, a respectiva importancia, e na volta do correio receberá o recibo, com os nossos agradecimentos.

---

*Papel*

### BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 14 de Março de 1920.

Vimos no boletim de 14 de Fevereiro que o orçamento formulado para 1920-21 fixava as despesas geraes em 234.679.251\$53 e as receitas em 119.615.313\$64, havendo assim um *deficit* de esc. 115.003.937\$79. Mas o ministro das Finanças declarará então que apenas apresentará aquelle documento para satisfazer um preceito constitucional, sendo intenção do Governo fazer-lhe grandes modificações.

No fim do mez o ministro, ainda então o mesmo, levou á camera dos deputados as primeiras propostas de emendas. Tinham estas principalmente em vista uma reducção de 21.341.873\$13 nas despezas, sendo 3.859.339\$81 escudos no ministerio do interior, 7.396.344\$32 no da guerra e 10.086.189\$00 no da marinha. Outras seriam apresentadas depois, relativamente aos restantes ministerios.

Como o assumpto é de grande importancia, e o partido que está no poder é ainda o mesmo, convém reparar-se nos cortes propostos, que foram os seguintes:

Ministério do interior:

Material e despesas diversas do gabinete do Ministro e secretaria geral.....	4.000\$00
Despesas diversas e imprevistas.....	2.500\$00
Administração politica e civil e festividades nacionaes.....	10.000\$00
Quadros da Segurança pública.....	2.883.119\$81
Material e despesas diversas.....	959.720\$00
	3.859.339\$81

Ministerio da guerra:	
Quadros permanentes do exercito.....	117.044\$00
Serviços dependentes do estado maior.....	896\$00
Infantaria.....	44.112\$00
Saude .....	32.428\$35
Secretaria da guerra e aviação.....	25.238\$10
Escolas militares.....	66.639\$82
Instrução militar.....	61.702\$40
Ajudas de custo e bagageiras.....	66.000\$00
<i>Material:</i>	
Engenharia .....	10.240\$00
Saude.....	64.800\$00
Secretaria da guerra e aviação.....	149.300\$00
Escolas militares.....	9.400\$00
Remonta.....	30.000\$00
Depósito geral de material e aquartelamento.....	40.000\$00
Depósito geral de fardamentos.....	2:405.237\$80
<i>Alimentação:</i>	
Rancho.....	2:388.877\$85
Rações de pão.....	293.077\$00
Forragens.....	1:464.672\$00
Despesas diversas.....	70.000\$00
Despesas eventuais .....	57.000\$00
	7:396.344\$32
<i>Ministerio da marinha:</i>	
Despesas geraes do gabinete.....	2.000\$00
Oficiais da armada.....	100.000\$00
Prés de praças.....	100.000\$00
Subsídios a oficiais.....	25.000\$00
Despesas geraes da armada.....	61.000\$00
Despesas geraes das escolas.....	18.000\$00
Construção e reparações de pharóis.....	157.000\$00
Despesas gerais dos departamentos.....	90.500\$00
Despesas gerais de aviação.....	170.000\$00
Pessoal fabril.....	460.000\$00
Material e despesas para fabricas.....	437.555\$00
Oficiais reformados.....	20.000\$00
Premio do ouro.....	800.000\$00
<i>Despesas extraordinarias:</i>	
Obras e construções.....	143.000\$00
Material naval .....	4:540.000\$00
Construção do arsenal na margem Sul .....	1:638.000\$00
Maquinas.....	535.134\$00
Material de guerra.....	789.000\$00
	10.086.189\$00

Vê-se que as diminuições propostas foram principalmente nas despezas militares e policias, que juntamente com as da guarda fiscal, sobre as quaes tambem haverá naturalmente emendas, subiam á cifra enorme de 96.239.074\$10 no orçamento apresentado. Tambem se vê que attingiram especialmente o material, a alimentação e as construções. A redução dos quadros e praças é relativamente insignificante, por motivos que muito bem se comprehendem.

Os grandes e fundos cortes nas *actuales* despezas publicas são impossíveis com o simples facalhão das economias, como temos accentuado. Ellas são feitas principalmente com pessoal. Ora este não pode ser mandado embora, sem mais nem menos, fallando-se de modo geral. Nem se lhe podem tambem diminuir os vencimentos. Por via de regra vae ser preciso augmental-os, como até as novas gréves estão pondo em evidencia. Deslocar de serviços inuteis ou illusorios para outros proveitosos e reaes uma grande parte d'essas multidões sustentadas pelo Estado, eis o principal sistema a que cedo ou tarde se tem de recorrer, dentro de um plano de economia e fomento. Como para este se hão de crear as indispensaveis receitas, inclusivamente por empréstimos adequados, a redução dos encargos presentes do Estado pode ir muito longe por esse caminho. Sem lançar ninguem na miseria, nem desenvolver os fermentos da desordem, ter-se-ha dado assim um dos passos mais seguros para o futuro equilibrio do orçamento, ao mesmo tempo que se promove o progresso economico.

Não temos confiança nas propostas restritivas a que acima nos referimos ou em outras que obedeçam ainda ao pensamento unilateral de fazer cortes nas despezas. Estas vão crescer ainda nas circunstancias presentes. As reclamações de maiores salarios, vencimentos e subsídios continuarão a engrossar, com a alta progressiva dos preços e dos agios. Não ha por ora nenhum diques eficazes contra essas correntes, que se avolumam e se precipitam com simetria n'este diluvio de fatalidades. O problema da salvação publica não pode ser encarado apenas por qualquer lado isoladamente. Cada solução que se pretenda em separado, ou aumenta de algum modo os males, ou é destruída pelos que veem de outros pontos. Não se começará a ver melhoras n'este grande corpo doente, enquanto não houver simultaneamente empregos de remedios que desenvolvam o fomento, levantem a produção, destruam as especulações, abatam os preços e os agios, alarguem as exportações e restaurem a solidariedade social e a ordem publica. A necessidade é de uma accção governativa de conjunto, e ainda combinada com o esforço integral das classes productivas e trabalhadoras.

Isto mesmo nos leva a considerar agora a situação cambial. A nossa divisa Londres, depois de ter vindo ao ponto desastroso dos 14 pence em 9 de Janeiro, subiu, pela intervenção do Governo e do commercio bancario, os tres modestos degraus seguintes, mas ahi tem ficado, com poucos oitavos oscillantes acima; sem nunca chegar a 18. Representa isso um pensamento fixo de manter uma certa resistencia na principal relação exterior da nossa moeda. E' uma quasi estabilidade, com duração de cerca de dois meses, mas n'um desnivel que nos põe o escudo portuguez ao lado do antigo *mil réis* brasileiro. Se ella se conservasse por longo tempo, seria um pregão permanente da nossa desgraça económica e financeira. Mas, se tudo o mais continuasse como tem vindo, poderia ficar por ahi a calamidade cambial? Não se podem ter illusões: em tal caso temos de voltar ao *9 de Janeiro* e ainda a situações peores, mesmo sem especulações, quanto mais que elles terão maneira de concorrer para as catastrophes.

Em quanto crescerem as despesas improdutivas, as emissões de notas sem fomentos, os salarios, os vencimentos, os preços, as inquietações, os perigos publicos de toda a especie, não poderá haver estabilidade, nem mesmo na degradação de 17 pence por um escudo. O cambio estará sujeito a maiores aviltamentos. As derrocadas serão inevitáveis.

De que serve só por si o esforço da Comissão Fiscalisadora do Commercio e dos Cambios e do Consorcio bancario? Por maior que seja a sua resistencia á torrente caudalosa das desvalorizações portuguezas, acontecer-lhes-ha fatalmente o que sucede a um dique de terra diante do furor das aguas. Pois se fóra de ahi, tudo o mais é trabalhar para que o mal engrosse e tenha mais força de arrastar e destruir!

Continuam muitos a sonhar que o remedio contra esse flagelo terrível dos cambios nos pode vir de empréstimos exteriores. Pura ilusão! Se elles fossem possiveis, continuando a restante desorganização económica, financeira, social e política, logo mais adiante nos achariamos em situações mais tragicas, porque, sobre os mesmos e ainda maiores desregimentos e quedas em que decorre a nossa vida, teríamos ainda mais altos encargos, não compensados por melhores cotações do escudo. Mas a verdade é que elles são irrealisaveis, por ora, a não ser em condições humilhantes e ruinosas para o paiz. Na melhor das hypotheses teríamos de escravizar nefastamente á finança extrangeira os tabacos, os caminhos de ferro e tudo o mais que ella exigisse em consignações e explorações duradoras, para pagamento dos seus serviços, juros e amortisações.

Nos ultimos dias do ministerio presidido pelo sr. Domingos Pereira correram muitos boatos acerca de tentativas para um grande empréstimo interno. Pareciam verdadeiros, em vista de certas palavras do então ministro das finanças. Política bem errada como temos accentuado! Os empréstimos hão de vir inevitavelmente, mas só depois de se melhorarem efficazmente as condições do orçamento, da administração publica e da economia nacional. E' preciso que no primeiro chegue a haver uma tendência bem assinalada para futuro equilibrio. E' mister na segunda um grande espirito de reforma, de ordem e de fomento. E' indispensável que a ultima tenha recuado notavelmente nas prodigalidades e nos consumos e avançado com intensidade nos melhoramentos e nas produções. Todo o dinheiro que ande nas mãos dos particulares ainda é pouco presentemente para este esforço de salvação commun, embora seja demasiado para os desregimentos e especulações em que vae decorrendo a vida.

Q. J.

N'um periodo de greves em que se tem mantido em greve quase todos os elementos indispensaveis á vida commercial, não admira que os mercados de fundos se sintam desanimados e as cotações affrouxem porque as offertas escasseiam. Foi o que sucedeu n'esta quinzena aos titulos *Internos do Estado*, o que, por contrapartida, determinou uma alta dos *Externos* que chegaram hoje a 133\$00.

Nos *valores bancarios*, a baixa foi quase geral, salvando-se d'ella só o Banco de Portugal, que ainda assim fraquejou.

Muito firmes os *Coloniales*, especialmente acções Moçambique, Zambezia, Boror e Agricola colonial que ficaram compradores.

As acções Navegação firmaram-se um pouco.

*Cambios.* — Sem alteração.

#### CURSO DE CAMBIOS, COMPARADOS

EM 15 DE MARÇO			EM 27 DE FEVEREIRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque.....			17 3/8	17 1/2
" 30 d/v.....			—	17 3/4
Paris cheque.....	279	282	285	
Madrid cheque.....	635	702	705,5	
Allemania cheque.....	52	40	42	
Amsterdam cheque.....	1477	1485	1505	
New York cheque.....	3743	4050	4075	
Italia cheque.....	218	218	221	
Suissa *	654	643	636	
Libras .....	21\$50	18\$50	19\$00	

Ultima cotação	Bolsas e títulos	Cotações na bolsa de Lisboa - MARÇO											
		1	2	3	4	5	8	9	10	11	12	15	
<b>Fundos do Estado:</b>													
43,70	Interna 3 %, coupon.....	43,70	—	43,80	43,80	—	43,80	—	—	43,60	—	43,50	
43,00	" " assentamento.....	43,00	43,00	43,10	42,80	—	43,00	42,80	—	—	42,50	42,50	
10\$60	" 3 %, 1905.....	10\$60	—	10\$65	—	—	—	—	10\$60	—	—	—	
21\$70	" 4 %, 1888.....	—	—	—	—	—	21\$50	21\$50	—	—	—	—	
51\$50	" 4 %, 1890.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
60\$50	" 4 1/2 %, 1888/89 assent....	59\$00	60\$60	—	—	—	—	—	—	—	—	61\$00	
58\$50	" 4 1/2 %, 1888/89 coupon..	—	—	60\$00	—	—	—	—	—	—	—	59\$50	
82\$00	" 4 1/2 %, 1905.....	—	—	81\$00	—	—	—	—	—	—	—	—	
77\$50	" 5 %, 1909.....	—	—	76\$50	—	—	—	—	—	—	—	—	
141\$00	" 4 1/2 %, 1912 ouro.....	—	—	—	—	—	—	—	—	150\$00	—	—	
77\$00	" 5 %, 1917.....	77\$00	77\$00	77\$00	—	—	—	—	77\$00	76\$50	76\$70	—	
115\$50	Externa 1.ª serie.....	116\$00	117\$00	118\$00	119\$50	121\$00	122\$50	126\$00	128\$00	128\$00	130\$00	132\$50	
107\$00	" 2.ª serie.....	—	110\$00	111\$00	112\$00	—	—	—	—	—	—	—	
116\$50	" 3.ª serie.....	117\$50	118\$00	118\$50	127\$00	122\$00	123\$50	126\$00	128\$50	129\$00	131\$00	134\$00	
65\$00	Obrig. da Província de Angola.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
140\$00	" Comp. Tabacos de 1891.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
<b>Acções dos Bancos e Comp.**</b>													
303\$00	Banco de Portugal.....	293\$50	294\$00	295\$00	—	300\$00	308\$00	301\$00	305\$00	—	311\$00	304\$00	
317\$00	" Nac. Ultramarino, coup.	317\$00	311\$00	309\$50	309\$00	309\$00	309\$00	309\$00	307\$00	306\$00	303\$50	303\$50	
314\$00	" " ass..	309\$00	305\$00	311\$00	—	304\$00	315\$00	314\$00	—	—	303\$00	295\$00	
208\$00	" Portuguez e Brazileiro ..	217\$00	210\$00	209\$00	208\$40	210\$50	201\$00	208\$00	200\$00	199\$50	195\$00	195\$00	
275\$00	" Commercial de Lisboa.....	—	—	—	233\$50	—	233\$50	233\$00	233\$00	233\$00	233\$50	233\$00	
215\$00	" Lisboa & Açores.....	215\$00	—	215\$50	215\$50	215\$50	215\$50	—	215\$50	215\$50	215\$50	—	
126\$00	" Economia Portugueza.....	125\$50	125\$50	124\$50	124\$00	123\$00	122\$50	121\$00	—	—	—	—	
60\$00	" Commercial do Porto.....	—	—	—	—	—	—	72\$00	—	—	—	—	
43\$50	Companhia do Credito Predial.....	43\$50	43\$50	43\$50	43\$50	43\$50	43\$50	43\$50	43\$00	43\$00	43\$00	43\$00	
60\$00	" Gaz e Electricidade.....	35\$50	—	—	35\$50	35\$50	—	—	—	—	—	—	
72\$50	" das Aguas .....	—	—	—	71\$00	—	—	—	—	—	—	—	
213\$50	" Ilha do Principe.....	216\$50	217\$00	219\$00	219\$50	217\$50	217\$50	216\$00	220\$50	221\$00	218\$00	217\$00	
35\$50	" Colonial do Buzi.....	35\$00	36\$20	36\$00	36\$20	36\$60	36\$00	36\$00	36\$50	36\$00	36\$00	35\$00	
232\$50	" Nac. de Moagem.....	228\$00	225\$00	229\$00	230\$00	231\$00	220\$00	220\$00	223\$00	222\$00	221\$00	—	
71\$00	" Phosphoros, coup..	72\$00	73\$00	77\$00	77\$50	77\$00	76\$00	74\$50	—	73\$00	74\$50	77\$50	
30\$00	" Cam. Fér. Portug..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
176\$20	" Tabacos, coupon ..	176\$50	176\$50	178\$00	179\$50	178\$50	176\$50	177\$40	177\$00	177\$00	—	177\$00	
270\$00	" Nac. de Navegação	271\$00	269\$00	269\$00	268\$00	262\$00	239\$50	—	264\$00	264\$00	263\$00	257\$00	
<b>Obrigações:</b>													
80\$00	Companhia das Aguas.....	—	—	—	80\$00	79\$00	79\$00	—	—	—	—	—	—
91\$50	Prediaes 5 %, antigas.....	—	—	—	—	91\$50	—	—	—	—	—	—	—
92\$10	" 5 %, serie A.....	—	—	—	—	—	—	—	—	88\$00	—	—	—
90\$00	" 4 1/2 %, serie A .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
85\$00	" 4 % .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
100\$50	Nacional de Moagem.....	100\$50	—	100\$50	100\$50	100\$50	—	100\$50	110\$50	100\$50	—	—	—
40\$20	Assuc. de Moçambique.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
80\$00	Banco Nac. Ultram. 4 1/2 %, ass.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
100\$00	" " " 4 1/2 %, ouro .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
94\$50	" " " 6 % Hypot.....	—	—	—	96\$50	—	—	—	—	—	92\$00	—	—
90\$00	Cam. de Ferro de Ambaca.....	90\$50	—	—	—	90\$00	—	—	—	—	92\$00	—	—
73\$00	Nac. de Cam. de Ferro, 1.ª serie	—	—	—	—	73\$00	73\$00	—	—	73\$00	—	—	—
67\$00	" " " 2.ª .....	—	—	—	—	67\$00	—	—	—	—	69\$00	—	—
69\$00	Cam. de Fer. Portug. 3 %, 1.º gr.	—	—	—	—	68\$00	—	—	69\$00	—	69\$00	—	—
27\$50	" " " 3 %, 2.º gr.	—	—	—	28\$00	28\$00	27\$50	—	28\$00	—	28\$00	28\$00	—
61\$50	" Beira Alta, 1.º gr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
14\$00	" " " 2.º gr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
111\$00	" Benguela, tit. 1..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	121\$00	121\$50	—
120\$00	" " " 5..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
47\$00	Docas do Porto .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9\$000	Municipal ou Distrital 6 %.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
89\$00	" " " 5 % .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
51\$60	Panificação Lisbonense .....	—	—	—	—	—	—	—	—	51\$50	—	51\$50	—
92\$00	Empresa das Aguas de Víago..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

## Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóis

<tbl



#### Estados Unidos

*Legislação de caminhos de ferro.* — Parece que as duas camaras pela voz dos seus representantes na comissão mixta, chegaram a um acordo nos principaes pontos da nova lei dos caminhos de ferro; espera-se assim que o «Railroad Bill» seja votado no principio de março, que é quando os caminhos de ferro devem voltar á posse das companhias proprietarias.

Havia no projecto uma clausula prohibindo as gréves, mas sem designar suficientemente o "modus faciendo"; a comissão introduziu uma modificação em que as tenta evitar pela constituição de um conselho de arbitragem nomeado pelo presidente.

Por este documento as companhias de caminhos de ferro devem ter um lucro de 5 % sobre o valor existente, mantido por dois annos, em logar dos 5 % do primitivo projecto, tendo mais uma percentagem de 1% para melhoramentos.

A garantia governamental actual é mantida por seis mezes.

*O desenvolvimento do caminho de ferro.* — Constitue um verdadeiro record o desenvolvimento tomado pela Great Western Railway no ultimo anno.

Todo o material circulante foi beneficiado e aumentado.

Novas carruagens restaurantes e vagões-leitos, horarios aperfeiçoados, novas linhas, aperfeiçoamento das existentes, bastantes locomotivas construidas e entre elles a nova série 4700, que parece ser a ultima palavra sobre o assumpto; aperfeiçoamento do sistema de signalisação, etc, taes são os resultados d'um anno de trabalho n'um paiz onde se trabalha.

#### Inglaterra

*A signalização nos caminhos de ferro da guerra.* — A Institution of Railway Signal Engineers realizou ha dias uma reunião em que officiaes de caminho de ferro, alguns já desmobilizados, apresentaram os productos do seu estudo e do seu trabalho no que diz respeito à signalização, feitos durante a ultima guerra, e respeitantes quer aos aliados quer aos allemaes.

As revistas da especialidade consideram esses estudos do maximo interesse e de possivel adopção em determinados pontos.

#### Italia

*Electrificação dos caminhos de ferro italianos.* — A Gazeta já tratou com certo desenvolvimento da electrificação dos caminhos de ferro italianos; podemos agora anunciar que para a realização dos projectos apresentados se formou recentemente uma companhia anglo-americana, que terá de electrificar 6.000 kilometros de linhas do Estado italiano. O material será importado da Inglaterra e da America, fazendo-se contudo em Italia tudo o que fôr possivel.

#### Persia

*Novas linhas.* — O governo persa concedeu a um sindicato inglez a primazia para os estudos d'um caminho de ferro de Kuretum, testa das linhas da Meso-

linhas da Mosopotamia, a Teheran, com uma ligação de Karvin a Enzelin sobre o Caspio.

A construção dessas linhas será feita ou pelo governo persa, com fundos fornecidos por aquelle syndicato, ou por concessão a este, que representa a Anglo-Persian Oil Company e as firmas Austrong Whotworth, Vickers e Weetman Pearson.

A linha será reduzida, com um metro de bitola.

#### Belgica

*Carvões.* — A extracção do carvão na Belgica, no mez de janeiro ultimo, apresenta numeros muito animadores.

O producto foi n'esse mez de 1.859.635 toneladas, isto é, 97,8 % da producção do começo de 1913.

O numero de operarios empregados foi de 157.535, mais talvez do que em 1913.

A região mais prometedora é a de leste, o que era de esperar.

*Metaes.* — A fabricação dos metaes continua a lutar com a falta de coke, que se espera da Allemanha e que não vem em quantidades suficientes. D'ahi uma alta de preços que se reflecte principalmente sobre vigas, carris, etc.

A producção em aços, por exemplo, comparada entre iguaes periodos do anno que decorre e 1913, ou seja o mez de janeiro, de que já nos chegaram dados, apresenta o seguinte aspecto:

1913 .....	117.455
1920 .....	56.875

Relação entre este e aquelle

48,4 %.

e resultados peores se nos deparam quanto ao ferro fundido em que a percentagem é ainda menor!

#### França

*O Combustivel.* — Mais ainda do que a Belgica, a França luta com falta de carvão para as suas industrias, provado como está que a producção é inferior ao consumo provavel — 70 milhões de toneladas, que se consomem, para 20 que se extraem.

A solução do problema estará evidentemente na melhoria das condições de producção e dos transportes, quer das regiões mineiras no resto do paiz, quer do estrangeiro.

Quanto á primeira parte torna-se evidente a necessidade de aumentar a população mineira, fazendo a importação da mão d'obra, italiana e polaca, por exemplo, para o que ha presentemente a tendência em França, e de modernizar os methodos e material de extracção.

O carvão estrangeiro vai para a França principalmente de 4 paizes: Belgica, Inglaterra, Allemanha e America.

O primeiro d'estes paizes fornece já 120.000 toneladas mensaes e parece estar em via de reforçar esse numero; a America em 1919 enviou 450.000 toneladas; a Inglaterra fornece 18.000.000, podendo fornecer mais. Por ultimo a Allemanha deve enviar para a França, segundo o protocolo de agosto de 1919, 1.600.000 toneladas por mez; contudo, em janeiro ultimo, ella só forneceu 500.000 e no mez de fevereiro, de que ainda nos não chegaram os mappas de importação, pode dizer-se que as entregas diarias médias, foram de 24.000 toneladas.

Em face d'estes numeros o desequilibrio subsiste, e um meio mais energico teve que ser adoptado, embora elle não possa ser encarado senão a titulo provisorio:

a restrição do consumo. As restrições para a cidade de Paris, principalmente, foram severas; são do domínio geral as medidas ali adoptadas.

Em todo o caso a situação não é extremamente grave, visto que se trata d'um paiz onde as energias individuais e collectivas são multiplas. A produção tem aumentado consideravelmente, os transportes também e a iniciativa dos industriaes muito tem feito. As fabricas Girod são um exemplo notável.

O engenheiro Paul Girod ha muito que se dedica ao estudo da fabricação d'aços de todas as variedades; propôz-se fabricar o "aço electrico", isto é, por processos electricos, ao mesmo preço que o aço Martin. Conseguiu-o e hoje a sua fabrica, installada em UGINE, é modelar.

N'um edificio onde caberiam apenas dois fornos Martin o engenheiro Girod tem a trabalhar dez fornos electricos, com uma capacidade de 25 toneladas, sensivelmente igual á dos maiores fornos Martin.

A produção annual é de 60.000 toneladas que pelo sistema Martin exigiriam 21.000 toneladas de combustivel.

Nas fabricas Girod utilisa-se hoje uma potencia de 53.000 cavallos, que fornecem annualmente 200.000.000 de kilowats-hora. São empregados na fabricação do aço e em accionar os aparelhos e ainda servem outras fabricas da região. Em carvão seriam necessárias 255.000 toneladas ou seja o decimo da produção das minas de Lens.

Pode vêr-se assim o esforço empregado e a economia que isso representa para o paiz.

#### Allemanha

*A produção de alumínio.* — Antes da guerra a Alemanha não produzia este metal; as importações faziam-se da Suissa e da França, n'uma média de 14.000 e 4.000 toneladas respectivamente.

Hoje que o cambio, desfavorável á Alemanha, não permite a importação, este paiz fabrica o alumínio e embora só possa lançar mão para essa industria das bauxites da Dalmacia, prevê-se já que a produção seja em algum tempo superior ao consumo interno e que comece a fazer-se a exportação.

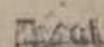
#### Polónia

*Ainda a questão dos combustiveis.* — Esta questão oferece hoje um interesse primacial para a obra de reconstituição e por isso parece-nos interessante estudala nos diversos paizes não só productores mas que mais necessidade de combustivel tem pelo adeantado da sua industria.

A Polónia é, como se sabe, um paiz productor de carvão e notavelmente na região de Cracovia.

Nas minas de Dombrowa também a produção tem seguido um movimento ascendente a partir de 1918; em Janeiro do anno findo ella já representava 62,8% da produção de antes da guerra; em Outubro 85%, e actualmente este numero deve estar ultrapassado.

Na região de Cracovia a percentagem era já de 87% em Outubro ultimo.



#### Os caminhos de ferro federaes suíssos em 1919

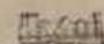
Durante o anno de 1919, as receitas de exploração dos caminhos de ferro federaes elevaram-se a francos 339.800.935, contra 239.288.579 francos em 1918, a saber: receitas de passageiros, 99.496.627 francos, con-

tra 74.016.622 francos; receitas de mercadorias e transportes postaes 228.395.149 francos, contra 151.408.530 francos; receitas diversas, 11.908.158. francos, contra 13.863.826 francos.

Tendo as despesas totaes de exploração sido de 289.518.377 francos, contra 212.177.556 francos em 1918, o excelente de receitas de exploração sobre as despesas atinge a somma de 50.282 558 francos, contra 27.111.022 francos em 1918.

Da extensão kilometrica explorada, que era de 2.822 kilometros, resultou um producto das receitas de transporte por kilometro que se fixou em 113.773 francos contra 79.147 francos, o das receitas totaes em 113.903 francos, contra 84.019 francos.

O numero de viajantes transportados elevou-se a 9.609.000 contra 5.047.465 em 1918, e a quantidade de mercadorias a 1.290.000 toneladas, contra 931.374 em 1918.



#### O aumento das tarifas nas linhas francesas

Mr. Autrand, prefeito do Sena, apresentou ha pouco ao Conselho Municipal de Paris, diversas memorias relativas ao aumento das tarifas de transportes. Segundo elle as diversas razões que occasionavam o deficit da exploração eram: 1.º o pessoal; 2.º a corrente e 3.º os materiaes.

As despesas referentes a estes trez capitulos em pouco tempo quadruplicaram.

As tarifas tiveram que ser aumentadas uma primeira vez, mas essa medida não foi suficiente, tornando-se preciso consentir ás Companhias adeantamentos de thesouraria. Por outro lado, é preciso que tambem os exportadores tomem a sua parte da carga. Pode-se fazer-lh'a suportar completa, quer dizer, estabelecer tarifas susceptiveis de cobrir todas as despesas?

O prefeito entende que os preços se tornaram agora verdadeiramente pesados para os trabalhadores, de sorte que o systema dos adeantamentos deverá ser continuado até uma certa altura.

No que diz respeito ao Metropolitano e ao Norte-Sul, o exercicio de 1919 salda-se por um excesso de despesas de 1.700.000 francos e 2.800.000 francos, respectivamente. Os novos melhoramentos concedidos ao pessoal vão custar 10.800.000 francos; o aumento do preço do movimento elevar-se-ha a 28 milhões. Prevê-se portanto aproximadamente 40 milhões de deficit para 1920.

E' preciso pois voltar a um novo aumento das tarifas, e eis os numeros propostos: 2.ª classe, 0 fr. 30, ida e volta, 0 fr. 35; 1.ª classe: 0 fr. 50.

O Metropolitano reclamou uma participação de 10% sobre o producto do aumento, acima do interesse de 4%, estipulado em seu favôr n'uma convenção anterior. O prefeito propõe não se lhe conceder senão 5%.

Para os auto-omnibus e "tramways", o prefeito do Sena submette á deliberação municipal dois novos systemas de tarifas. O primeiro baseado sobre o regimen actual, consistiria em elevar em 2.ª classe, de 0 fr. 15 a 0 fr. 25 o preço de transporte n'uma secção e de 0 fr. 20 a 0 fr. 35 por varias secções. Em 1.ª classe, o preço d'uma secção seria de 0 fr. 35 em vez de 0 fr. 20 e para mais secções, de 0 fr. 50 em vez de 0 fr. 30. No que respeita aos auto-omnibus este ultimo preço será elevado a 0 fr. 60.

A tarifa kilometrica extra-muros será elevada de 0 fr. 05 a 0 fr. 08 em 2.ª classe, e de 0 fr. 07 a 0 fr. 11

em 1.<sup>a</sup> classe. No segundo processo de tarifas apresentado, o pagamento effectuar-se-ha por secções á razão de 0 fr. 30 por uma secção, 0 fr. 50 por duas secções e 0 fr. 70 por trez secções em 1.<sup>a</sup> classe, e de 0 fr. 20, 0 fr. 35 e 0 fr. 50 em 2.<sup>a</sup> classe.

O Conselho Municipal foi surprehendido, tambem, por uma proposta do snr. Fernando Laurent, defendendo a criação, para os *tramways* e auto-omnibus, de bilhetes de ida e volta e de *carnets* de bilhetes como no Metropolitano.

**Encerrado****Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes****EDITOS**

A contar da publicação do presente annuncio, correm éditos de 30 dias para se habilitarem junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes os herdeiros do falecido agente reformado Francisco J. Figueiredo, encarregado que foi, do Deposito de Madeira no Entroncamento, á pensão por elle legada como pensionista da Caixa de Reforma e Pensões da referida Companhia, nos termos do Regulamento de 26 de Maio de 1887, concorrendo á divisão ou impugnando o pedido em requerimento da sua filha Alice de Figueiredo.

Lisboa, 23 de Fevereiro de 1920.

A contar da publicação do presente annuncio, correm éditos de 30 dias para se habilitarem junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes os herdeiros do falecido agente reformado, Quintino Pedro, que tambem usou o nome de Quintino Pedro Xavier, carregador que foi do Serviço do Movimento, á pensão por elle legada como pensionista da Caixa de Reformas e Pensões da referida Companhia, nos termos do Regulamento

de 26 de Maio de 1887, concorrendo á divisão ou impugnando o pedido em requerimento da viúva Joanna Maria.

Lisboa, 26 de Fevereiro de 1920.

A contar da publicação do presente annuncio, correm éditos de 30 dias para se habilitarem junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes os herdeiros do falecido distribuidor d'armazém das Officinas Geraes, Divisão de Material e Tracção, Miguel Fernandes Velloso, á pensão por elle legada como contribuinte da Caixa de Reformas e Pensões da referida Companhia, nos termos do Regulamento de 26 de Maio de 1887, concorrendo á divisão ou impugnando o pedido em requerimento da viúva Margarida Martins Velloso.

Lisboa, 2 de Março de 1920.

A contar da publicação do presente annuncio, correm éditos de 30 dias para se habilitarem junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes os herdeiros do falecido agente reformado, Felizardo Simões, fogueiro da noite que foi, da Reserva de Alcantara, á pensão por elle legada como pensionista da Caixa de Reformas e Pensões da referida Companhia, nos termos do Regulamento de 26 de Maio de 1887, concorrendo á divisão ou impugnando o pedido em requerimento da viúva Julia Jesus Simões e seus filhos Maria e Manoel.

Lisboa, 4 de Março de 1920.

A contar da publicação do presente annuncio, correm éditos de 30 dias para se habilitarem junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes os herdeiros do falecido distribuidor do Serviço dos Armazens Geraes, Luiz Gomes, á pensão por elle legada como contribuinte da Caixa de Reformas e Pensões da referida Companhia, nos termos do Regulamento de 26 de Maio de 1887, concorrendo á divisão ou impugnando o pedido em requerimento da viúva Thereza das Neves Gomes e suas filhas Maria, Margarida e Felismina.

Lisboa, 4 de Março de 1920.

Findos estes prazos serão tomadas deliberações sobre cada caso em conformidade com as disposições do citado Regulamento, para os devidos efeitos.

**HORÁRIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 16 DE MARÇO DE 1920****COMPANHIA PORTUGUEZA**

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Cintra	Lisboa-R	7 22
6 10	11 20	b	8 31
10 10	13 17	12 6	9 28
12 5	b 18 4	19 1	16 15
b 18 22	20 32	19 44	20 48
0 35	1 45	23 45	0 47
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	7 50
6 40	10 2	5 55	7 2
9	11 39	7 37	8 44
10 30	13 44	8 31	9 37
13	f 14 15	a 9 34	10 16
f 15 24	b 10 30	11 27	12 5
16	17 4	b 12 43	13 45
c 17 30	18 28	15 45	16 56
a 18 28	19 1	b 17 50	18 50
18 35	19 39	b 19 45	20 45
19 30	20 35	22 30	23 31
b 22 30	23 31	9 15	1 16
0 40	1 38		
Lisboa-R	V. Franca	Lisboa-R	6 13
7	8 13	6 25	7 49
8 50	10 1	8	9 26
13 59	14 44	8 10	9 45
17 30	18 50	11 20	12 45
b 18 20	19 28	15 10	16 34
20 15	21 31	19 21	20 40
0 25	1 39		
Lisboa-R	Sacavém	Lisboa-R	b 22
			22 40
Mais os de Villa Franca.			
Lisboa-P	E. Prata	Lisboa-P	7
c 7 55	8 5	e 7 20	7 30
c 17 25	17 39	e 9 15	9 25
		e 17 55	18 5
Lisboa-R	Setil	Lisboa-R	7 1
7	8 55	-	-
Lisboa-R	Santarem	Lisboa-R	-
		20 5	22 40
Lisboa-R	Entrone.	Lisboa-R	18 20
21 50	5 30	10 23	
Lisboa-R	Porto	Lisboa-R	
a 8 40	n 16 2	6 40	17 45
10	22 21	a 15 19	o 23 20
a 21 15	7 50	20	0 45
Alfarelos	V.N.Gaya	Alfarelos	8 50
19 23	10 30	18 42	
Figueira	Amieira	Figueira	16 34
18 53	15 45	15 8	
Alfarelos	Figueira	Alfarelos	16 50
17 4	11 45	12 25	
19 20	19 58	18 18	18 53

**PART. CHEG. PART. CHEG.**

Coimbra	Figueira	Coimbra	7 15
10 20	13 30	g 10 20	12 4
15 35	18 18	14 55	18
0 6	4 5	23 20	0 48
		1 50	4 5
Colombra	Louzã	Colombra	11 55
18 15	19 30	11 58	17
Lisboa-R	Figueira	Lisboa R	8 5
8 5	16 5	10 55	0 25
Lisboa-R	Aliarellos	Lisboa-R	8 5
8 5	16 5	16 50	0 25
Caldas	Altarellos	Caldas	21 25
21 25	7	13 35	23 17
Lisboa-R	Caldas	Lisboa-R	17 41
17 41	21	6 35	10 10
Porto	Aveiro	Porto	6 40
6 40	9 43	4 55	7 40
14 10	16 41	18 45	21 25
17 40	20 10	-	-
Porto	Ovar	Porto	5 55
5 55	7 31	8 5	9 38
Mais os de Aveiro.			
Porto	Espinho	Porto	7 45
7 45	8 41	13 30	14 29
10 10	11 10	15 25	16 39
16 40	17 37	18 5	19 5
Lisboa-R	Val. d'Ale.	Lisboa-R	10
10	18 50	8 30	17 45
a 15 50	21 43	a 9 30	o 15 13
Lisboa-R	Badajoz	Lisboa-R	18 20
7 15	20	-	9 45
Lisboa-R	Guarda	Lisboa-R	18 20
10 20	10 20	o 17 31	9 45
Entrone.	T. Vargens	Entrone.	7 50
7 50	14 3	16 25	21 45
Lisboa-R	C. Branco	Lisboa-R	10
21 47	15 35	6 45	
C. Branco	Covilhã	C. Branco	17 45
22 16	h 5 50	10 10	
Lisboa-R	Setil	Lisboa-R	8
8	-	-	-
Lisboa-R	Santarem	Lisboa-R	20
20	5	22 40	
Lisboa-R	Entrone.	Lisboa-R	18 20
21 50	5 30	10 23	
Lisboa-R	Porto	Lisboa-R	
a 8 40	n 16 2	6 40	17 45
10	22 21	a 15 19	o 23 20
a 21 15	7 50	20	0 45
Alfarelos	V.N.Gaya	Alfarelos	8 50
19 23	10 30	18 42	
Figueira	Amieira	Figueira	16 34
18 53	15 45	15 8	
Alfarelos	Figueira	Alfarelos	16 50
17 4	11 45	12 25	
19 20	19 58	18 18	18 53

**SUL E SUESTE**

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Barreiro	Lisbon	6 15
e 6 15	6 55	6 30	7 10
8	8 40	7 22	8 5
10	10 40	9 25	10 5
11 30	12 10	11 40	12 20
13	13 40	13 20	14
14 35	15 15	15 3	15 45
17	17 40	16 55	17 35
18 40	19 25	18 10	18 50
20	20 40	20 10	20 55
23 30	0 15	22 10	22 55
h 1	1 45		
Lisboa	Setubal	Lisboa	8
8	9 46	8 10	10 5
11 30	13 20	10 30	12 20
17	18 51	17	18 50
20	21 45	20 55	22 55
Barreiro	Pinhal Novo	Barreiro	6
6	6 35	7 1	7 42
Lisboa	Moita	Lisboa	14 35
14 35	15 43	16 25	17 35
Lisboa	Aldegallega	Lisboa	8
8	9 46	8 10	10 5
11 30	13 20	10 30	12 20
17	1		