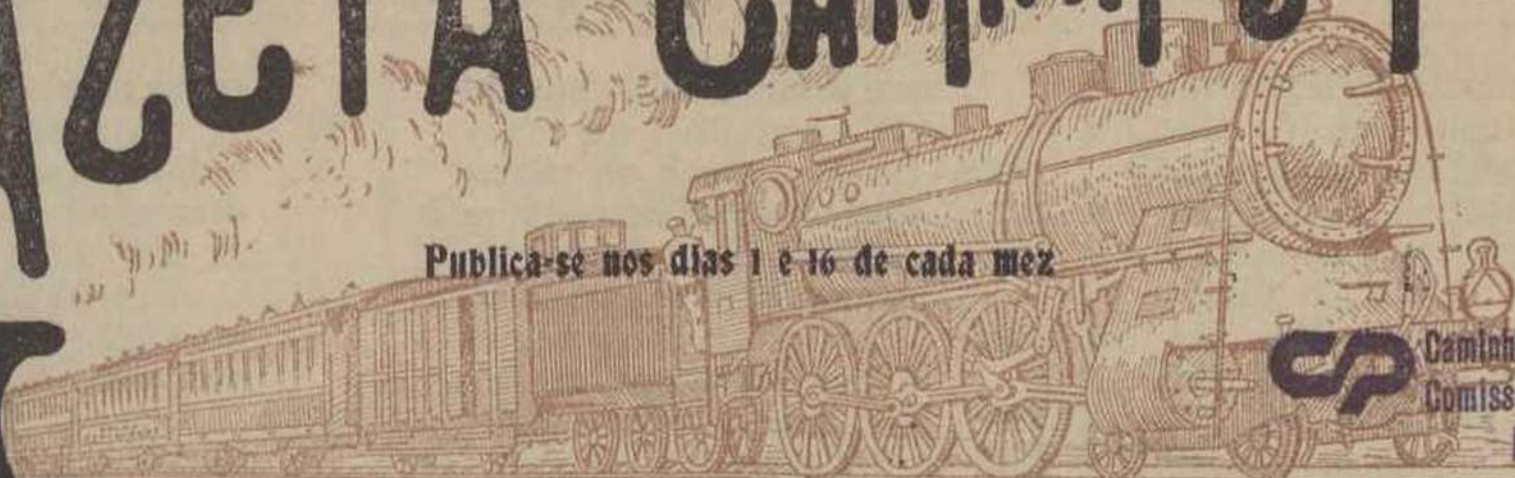


# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA  
EM  
1888

Publica-se nos dias 1 e 16 de cada mez



Caminhos de Ferro Portuguezes  
Comissão do Museu Ferroviário (CE)  
N.º \_\_\_\_\_

DISTRIBUE COMO ANNEXOS, TODAS AS TARIFAS ESPECIAES DE TRANSPORTE DAS LINHAS FERREAS, POR CONTRACTOS COM O GOVERNO E AS DIRECÇÕES

Contem uma **PARTE OFFICIAL**, do Ministerio do Commercio e Communicações, e dos Caminhos de Ferro do Estado  
(Resolução do Conselho de Administração, de 8 de Maio de 1919)

**Premiada nas exposições**

**GRANDE DIPLOMA D'HONRA:** Lisboa, 1918

**MEDALHAS DE PRATA:** Bruxellas, 1897—Porto, 1897—Liège, 1905—Rio de Janeiro, 1908

**MEDALHAS DE BRONZE:** Antuerpia, 1894—S. Luiz, Estados Unidos, 1904

**DIRECTOR-PROPRIETARIO:**

L. da Mendonça e Costa, antigo Inspector Chefe de repartição dos Caminhos de Ferro Portuguezes

**REDACTOR PRINCIPAL:**

J. Fernando de Souza, engenheiro, Inspector Geral da Companhia dos Caminhos de Ferro de Salamanca á Fronteira

**REDACTORES:**

Raul Esteves, coronel d'engenharia, commandante do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro

Mario Ferreira Mendes, Tenente de engenharia

*Partes Economica e Financeira*—Doutor Quirino Avelino da Jesus

*Viagens e Transportes*—Manuel d'Andrade Gomes, Chefe da repartição do Trafego dos Caminhos de Ferro Portuguezes

F. da Silva Martins, chefe de Secção da mesma Repartição

**CORRESPONDENTES:**

*Em Paris:* Guerra Maio Rue du Helder, 8

**34.º ANNO—1921**

Redacção, Administração e Typographia

7, Rua da Horta Sêca, 1.º — LISBOA

Telephone: Central 27



### Assignatura, por anno (24 numeros)

Portugal.....	Esc.	7#50	Italia.....	Liras	25,00
Hespanha.....	Pesetas	17,00	Allemanha.....	Marcos	100,00
França, Belgica e Suissa	Franco	25,00	Estados Unidos.....	Dollars	5,00
Inglaterra.....	Libras	1.0.0	Brazil.....	Reis	10000



# INDICE

— DOS —

## ARTIGOS E SECÇÕES DO 34.º ANNO — 1921

Acquisição de material circulante em Hespanha.....	90	Caminhos (Os) de ferro francezes em 1920, por <i>J. Fernando de Sousa</i> .....	281	Construcção de locomotivas	286
Actual (A) crise do carvão e o problema da força motriz em Portugal, por <i>F. Martins</i> , 6, 37, 52 e.....	83	Caminhos de ferro malaio	108	Conta (A) do Banco.....	306
Actual (A) situação dos nossos caminhos de ferro, por <i>J. Fernando de Sousa</i> .....	193	Caminhos de ferro Suissos	324	Contracto (O) dos 50 milhões, por <i>Quirino de Jesus</i> 260 e	272
Ainda a questão das sobretaxas, por <i>J. Fernando de Sousa</i> .....	145	Caminhos de ferro transpirenaicos.....	308	Cotações na Bolsa de Lisboa 13, 29, 45, 61, 77, 93, 109, 125, 141, 157, 173, 189, 205, 219, 231, 243, 255, 267, 279, 291, 303, 315, 327 e	339
Alienação da rede do Estado.	10	Carris de ferro de Lisboa 132, 166, e.....	183	Cotações maxima e minima do cheque Londres e Libra-ouro em 1920. 60 e..	77
Anuario Commercial.....	310	"Carris" (A) e a grêve 201 e.	213	Crise (A) cambial, por <i>Quirino de Jesus</i> .....	305
Aproveitamento (O) dos carvões minerais, por <i>F. Martins</i> , I, 138—II, 181—III....	224	Carruagens-leitos (As) na Alemanha.....	253	Crise (A) dos Caminhos de ferro.....	198
Arrematações.....	313	Cartas de Paris, por <i>Guerra Maio</i> :		Crise (A) economica, por <i>Quirino de Jesus</i> .....	249
Assalto ao nosso escriptorio.	215	XV O fim das grêves em França (illustrado).....	8	Crise (A) ferroviaria, por <i>J. Fernando de Sousa</i> .....	293
Assembleia Geral da Companhia Portuguesa, 10 e.....	199	XVI A questão social—Agonia da C. G. T.....	29	Crise (A) ferroviaria em Hespanha.....	333
Associação (A) Internacional de Caminhos de Ferro...	202	XVII Efeitos do cambio—A Suissa abandonada.....	41	Decadencia (A) da população, por <i>Quirino de Jesus</i> .....	117
Augmento de sobretaxas....	4	XVIII—Melhoria de serviço das linhas francezas Soldados em passeio.....	56	Defeza (A) do Thesouro, por <i>Quirino de Jesus</i> .....	223
Augmento de tarifas na Alemanha.....	332	XIX—Paris alarga-se—Novas linhas ferreas e novo material.	72	Direitos de importação do material circulante.....	323
Augmento (O) da tarifa postal	27	XX—Novos rapidos—Comboios a mais e passageiros a menos.	88	Documentos para a Historia 216 e.....	225
Automobilismo sobre carris	337	XXI—A Côte d'Azur Marselha	121	Dois attentados.....	26
Babcock & Wilcox 71 e.....	83	XXII—Raphael—Cannes—Nice.	137	Dois typos de locomotivas..	252
Balanço (O) de 1919-1920, por <i>Quirino de Jesus</i> .....	5	XXIII—Monte Carlo.....	152	Electrificação (A) na Alemanha.....	122
Banco (O) Nacional Ultramarino.....	186	XXIV—Nancy—Strasburgo.....	168	Electrificação (A) das grandes linhas ferreas na Suecia...	287
Banco (O) de Portugal em 1920, por <i>Quirino de Jesus</i> .	69	XXV—Ainda Strasburgo Khel..	185	Electrificação (A) das linhas europeias.....	154
Bases para o contracto entre o Porto de Lisboa e a Companhia Portuguesa 11 e...	26	XXVI—A Alsacia—Colmar—Turckheim Trois-Epis.....	200	Electrificação (A) dos caminhos de ferro francezes... ♦	269
Blindagem do revestimento dos pneumaticos.....	333	XXVII—Do Havre a Lisboa, por mar—A Corunha—Vigo (ill.).	228	Elementos para "el estudio del problema ferro-viario de España".....	150
Bolchevismo (O) nas linhas russas.....	105	XXVIII—Impressões de Portugal	240	Empréstimos e credits, por <i>Quirino de Jesus</i> .....	283
Boletim Commercial e Financeiro 13, 28, 44, 59, 76, 92, 108, 124, 140, 156, 172, 188, 204, 218, 230, 242, 254, 266, 278, 290, 302, 314, 326, e.....	338	XXIX—Excursão á Suissa—Geneve—Friburgo—Berne.....	334	Empréstimo para consumo, por <i>Quirino de Jesus</i> .....	163
Cambiais (As) do Brazil, por <i>Quirino de Jesus</i> .....	19	Carteira dos Accionistas 12, 58, 92, 139, 156, 172, 204 e...	266	Estação central e maritima de Lisboa, por <i>J. Fernando de Sousa</i> (illustr.) I, ♦ 113 e II ♦	129
Cambios (Os), por <i>Quirino de Jesus</i> .....	180	Carvão (O) e os caminhos de ferro hespanhoes ....	309	Estatistica do Sul e Sueste...	123
Caminhões e tractores electricos.....	24	Collocação de productos portugueses no estrangeiro...	134	Estradas e caminhos de ferro em Traz-os-Montes por <i>J. Fernando de Sousa</i> (illustr.) ♦	257
Caminho (O) de Ferro de Ambaca ao abandono....	119	Combustivel sem fumo.....	124	Evacuação do fumo na travessia dos tuneis.....	198
Caminho de ferro do Cabo	153	Como acudir á crise ferroviaria, por <i>J. Fernando de Sousa</i> .....	17	Experiencias de locomotivas electricas triphasicas ..	124
Caminho de Ferro Cantábrico	171	Commercio (O) durante a guerra.....	319	Expresso (O) Lisboa-Medina, por <i>Guerra Maio</i> .....	105
Caminho de Ferro do Norte do Brazil.....	103	Commercio externo de Portugal, por <i>Quirino de Jesus</i>	295	Expropriação (A) nacional, por <i>Quirino de Jesus</i> ...	148
Caminho de ferro de Tanger	309	"Commercio (O) do Porto".	254	Fabrico (O) do acido azotico	337
Caminhos (Os) de Ferro allemaes depois da revolução.	122	Companhia da Beira-Alta...	170	Fornecimento de carvões....	151
Caminhos (Os) de ferro alsacianos .....	86	Companhia (A) de Guimarães por <i>J. Fernando de Sousa</i> ♦	33	Futura (A) estação Central (il.)	166
Caminhos (Os) de ferro argentinos em 1920.....	151	Companhia Portuguesa. (Relatorios, 203, 217, 229, 241, 253, 265, 278, 289, 313, e.	325	Grande (O) plano de fomento hespanhol.....	216
Caminhos de ferro francezes	135	Companhia do Norte da Hespanha.....	285		
		Companhia Portuguesa.....	171		
		Companhia (A) da Povia em 1920, por <i>J. Fernando de Sousa</i> . 221 e.....	317		
		Congresso internacional de cami.ºs de ferro. 202, 298 e	338		
		Consequencias da grêve ferroviaria franceza de 1920.	169		
		Consolidações inadmissiveis, por <i>Quirino de Jesus</i> .....	195		



Grandes males, grandes remédios, por <i>Quirino de Jesus</i> .....	50
Gerencia (A) de 1920 na Companhia Nacional.....	156
Grêves (As) na Australia....	106
Heroe (Ao) desconhecido, por <i>Raul Esteves</i> .....	97
Hora legal em Hespanha...	103
Horario (O) de inverno nas linhas francezas.....	286
Horario (O) de inverno no Norte de Hespanha....	310
Horario nas linhas francezas	201
Inquerito necessario, por <i>J. Fernando de Sousa</i> .....	49
Juizo do anno por <i>J. Fernando de Souza</i> .....	1
Lições da grêve, por <i>Ferreira Mendes</i> .....	3
Linha de Ayamonte a Huelva	287
Linha (A) da Beira Alta em 1920, por <i>J. F. de Sousa</i> ♦	209
Linhas estrangeiras 28, 44, 57, 71, 91, 120, 155, e....	287
Linhas Portuguezas 43, 57, 91, 155, 169, 183, 199, 238, 277, 289, 301, 312, 322, e.	338
Linhas (As) transpyrenaicas.	287
Lisboa abandonada.....	103
Locomotivas na America...	55
Madrid, Zaragosa e Alicante	171
Maior e menor cotação mensal e annual, em 1920, dos fundos do Estado, titulos de Caminhos de ferro, etc., em 1920, 58 e .....	59
Marinha mercante, por <i>Guerara Maio</i> 165 e .....	196
Material para os caminhos de ferro de Madrid, Caceres e Portugal.....	337
Memorias d'outros tempos III, 9—IV, 22—V, 42—VI, 54—VII, 73 e VIII. ....	89
Milhões (Os) da indemnisação, por <i>Quirino de Jesus</i>	211
Minas (As) de carvão do Chile e os Caminhos de ferro	266
Movimento (O) do Canal do Panamá.....	117
Movimento ferroviário nos Estados-Unidos.....	23
Na provincia de Angola....	202
Na vizinha Hespanha, por <i>J. Fernando de Sousa</i> .....	177
<b>Necrologia:</b>	
Luiz Weissenbruch e Francisco de Vargas, (illustr.)	336
D. Juan Eloy de Bona, 230 e (illustr.).....	233
<b>Notas de viagem:</b>	
I—Passaportes e difficuldades — hoteis e comidas....	224
II—De Luchon a Vichy—Festas—Cambio suizo .....	239
III—Ainda passaportes e hoteis.	251
IV—Clermont—Ferrant—Royat e as aguas.....	263
V—Hoteis—Parque—Excursão a Chatel Guyon.....	275
VI—Paris d'hoje e de ha 10 annos—A ancia de prosperar....	299
VII—A viação em Paris—Ordem e disciplina .....	311

Nova (A) estação central da linha da Povoia (illustr.)...	277
Novas (As) tabellas postais..	118
Novo Anno.....	1
Novo (O) horario da Companhia Portugueza .....	237
Novo regimen dos caminhos de ferro francezes.....	320
Oleo (O) combustivel nos caminhos de Ferro 90 e....	149
Orçamento (O) de 1921-1922 por <i>Quirino de Jesus</i> .....	35
Paragem automatica de comboios.....	331
Parecer sobre o caminho de ferro de Setil a Peniche	212
Passaportes.....	314
População franceza.....	135
Produção (A) de combustivel na Belgica, 139 e....	302
Propostas (As) de finanças, por <i>Quirino de Jesus</i> .....	236
Publicações recebidas.....	324
Receitas dos Caminhos de Ferro.....	120
Receitas ordinarias, por <i>Quirino de Jesus</i> .....	330
Reforma (A) dos Caminhos de Ferro em França, por <i>J. F. de Sousa</i> I ♦, 81 e II, ♦	99
Reforma (A) da pauta, por <i>Quirino de Jesus</i> .....	85
Resultados (Os) da administração das companhias francezas desde 1913.....	252
Ruina (A) demografica, por <i>Quirino de Jesus</i> .....	133
Segunda via do Norte....	290
Serviço combinado de comboios e transatlanticos...	155
Serviço (O) dos telephones.	323
Signalisação de estradas....	325
Substituição (A) do carvão nas locomotivas.....	104
Sud-Atlantique-Express.....	264
"Sud-Express" (O) .....	310
Sul (O) d'Angola.....	101
Telephones (Os) de Lisboa 39, 67, 199 e.....	323
Tempos de villegiatura ....	214
Tracção (A) electrica.....	241
Trafego franco-hispano-portuguez, por <i>J. F. de Sousa</i> ♦	161
Transformação (A) das officinas do Sul e Sueste.....	276
Transportes aereos.....	301
Transportes (Os) Maritimos do Estado.....	166
Tributação inadmissivel, por <i>J. Fernando de Sousa</i> .....	65
Uma iniciativa infeliz, por <i>J. Fernando de Sousa</i> .....	234
Uma lei americana contra as greves.....	135
Uma questão gravissima, por <i>J. Fernando de Sousa</i> .....	329
Um desastre.....	88
Um instrumento utilissimo..	253
Um projecto de rede ferroviaria do centro do paiz	75
Um provisorio inadmissivel (illustr) por <i>J. F. de Sousa</i> ♦	245
Unificação (A) das locomoti-	

vas americanas.....	151
Viação Parisiense.....	43
Viagens e Transportes 24, 40, 56, 72, 104, 120, 136, 152, 184, 200, 214, 226, 238, 250, 262, 274, 286, 299, 310, 322, e.	334
<b>PARTE OFFICIAL</b>	
<b>Legislação p. linhas</b>	
Beira Alta, 117, 165 e.....	297
Beira Baixa, 284 e....	298
Braga á Ponte do Prado, 68 e	69
Cascaes .....	165
Cascaes á Praia do Guincho	297
Cintra .....	297
Foz-Tua a Mirandella.....	85
Guimarães, 5, 21, 92 e....	297
Leiria a Alvaizere .....	5
Leste, 5, 21 e .....	165
Lumiar a Montachique e Eri- ceira .....	297
Mirandella-Bragança.....	80
Monção a S. Gregorio ....	332
Norte .....	185
Oeste, 117 e .....	337
Salamanca, 101, 284 e .....	298
Santa Comba a Vizeu.....	85
Setil a Peniche, 21, 37 e....	101
Torres á Figueira, 284 e....	298
Valle do Corgo, 181, 251 e	297
Valle do Tamega.....	308
Valle do Vouga, 68, 273, 297 e	298
<b>Legislação diversa</b>	
Classificação de mercadorias	251
Conselho d'Administração do Estado .....	308
Conselho d'Administração da Companhia Portugueza..	291
Direcção Geral dos Caminhos de ferro .....	332
Direcção do Sul e Sueste ..	308
Direitos de importação ..	332
Inquerito ás Empresas .....	37
Inquerito sobre linhas.....	297
Liquidação de sobretaxas e garantias de juro, 284 e....	282
Pessoal, 5, 21, 297, 308 e....	338
Regularização na expedição de mercadorias, 68 e .....	61
Subvenções, 37 e.....	109
<b>TARIFAS DE TRANSPORTE</b>	
<b>Distribuidas com os numeros abaixo</b>	
Comboios especial de velocidade acelerada .....	801
Serviço combinado para França. .	801
Classificação de mercadorias (3.º additamento).....	802
N.º P. V. (1.º additamento).....	802
Despacho Central de Collares.....	812
1.º additamento ao aviso A 11....	812
4.º additamento á Tarifa de Despesas accessorias .....	815
Operações aduaneiras.....	816
<b>Sul e Sueste</b>	
N.º 2—Taxa de Seguro—Reembolsos.....	795
<b>Minho e Doura</b>	
Despachos Centraes.....	794
Vehiculos sem acondicionamento .	794
N.º 2—Taxa de seguros—Reembolsos.....	797
Despesas accessorias, bolsas (2.º additamento).....	797
Despesas accessorias, 6.º addit. P. H. F. 1 e 2 G. V. Passageiros e bagagens para França....	801
Abertura do apeadeiro de Moure..	801
Abertura do apeadeiro de Gato..	813
Classificação de mercadorias (2.º additamento).....	816



# Gazeta dos Caminhos de Ferro

1.º DO 34.º ANNO

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

NUMERO 793

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

Proprietario-director — L. de Mendonça e Costa

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

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

COMPOSIÇÃO  
Typog. da Gazeta dos Caminhos de Ferro  
IMPRESSÃO  
Typ. Beleza L. do Cathariz, 29

LISBOA, 1 de Janeiro de 1921

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO  
11, Rua da Horta Seca, 7-1.º  
Telephone: Central-27

## SUMMARY

Novo anno.....	1
Juizo do anno ou anno sem juizo?, por J. Fernando de Souza.....	1
Ligões da greve, por Ferreira Mendes.....	3
Aumento de sobretaxas.....	4
Parte Official.....	5
O Balanço de 1919-1920 por Quirino de Jesus .....	5
A actual crise do carvão e o problema da força motriz em Portugal, por F. Martins.....	6
Carta de Paris, XV, por Guerra Maio.....	8
Memórias d'outros tempos III.....	9
Assembleia Geral da Companhia Portuguesa.....	10
Parte Financeira:	
Carteira.....	12
Boletim commercial e financeiro .....	12
Cotações na Bolsa de Lisboa.....	13

## Novo anno

Entra hoje esta revista no seu 34.º anno de existencia, vencendo, nos ultimos annos, todas as difficuldades que em cada um mais se avolumam — e n'este se tornaram quasi invenciveis — por motivo do encarecimento de tudo de que depende a publicação de um jornal, como material, mão d'obra, vencimentos do pessoal, artigos de escriptorio, contribuições, telephone, correio, tudo.

N'esta situação, chegámos a pensar em suspender a publicação, e assim a dissémos no numero passado, consultando os nossos assignantes e annunciantes,

Mas o resultado foi tão lisongeiro que nos anima a continuar — ainda um anno — esta labuta.

Com effeito, dos nossos assignantes *nem um só* nos avisou de que nos abandonava.

O mesmo succedeu com os annunciantes.

Um assignante nos escreve classificando de *um grande crime suspender uma publicação que tão relevantes serviços tem prestado e continuará a prestar*; outro nos offerece pagar pelo decuplo do preço antigo, isto é, por 25\$00 escudos, a sua assignatura, concluindo que *"ainda é barato para o que o jornal vale"*.

Pelo seu lado, o Estado, para nos ajudar, *quintuplicou* a contribuição, e a Companhia dos Telephones triplicou a seu preço. São mais uns bocados de prejuizo com que ainda podemos.

A todos agradecemos tão penhorantes provas de dedicação.

### A Redacção

Por demora na execução do trabalho typographico, e avaria na installação electrica sahe este numero com 3 dias de atrazo (!) o que, se é um mau começo de anno, esperamos que se não repetirá.

## Juizo do anno, ou anno sem juizo?

E' velha usança da *Gazeta*, quasi sempre seguida, dar no começo de cada anno balanço á nossa actividade em materia ferro-viaria e recordar em breve esboço as suas manifestações durante o que findou.

Mais pelo costume do que pela convicção da utilidade d'essa pratica relancearemos melancolicamente a vista pelos nossos caminhos de ferro, cuja condição, precaria já anteriormente, mais se aggravou em 1920.

Contribuíram para isso causas de ordem geral, tanto do dominio moral como material, que mais ou menos se fizeram sentir por todo o mundo e outras puramente privativas do nosso meio aggravaram a acção de aquellas, tornando a situação angustiosa.

A perturbação causada pela guerra e mais ainda pela paz, nos mercados determinou o encarecimento do carvão e dos materiaes em proporções taes que tornam ruinosa a exploração.

O limite absurdo e injustificavel das oito horas junto ao aggravamento do custo da vida, vieram acrescentar as despesas do pessoal com encargos novos e sobremodo pesados. A onda bolchevista desencadeada e instigada pela Allemanha chegou até nós provocando greves e insurreições.

Não tivemos o triste privilegio d'esses males, compartilhados com as outras nações, mas o nosso combalido organismo economico resentiu-se d'elles em proporções incomparavelmente maiores.

Fomos imprevidentes, não aproveitando n'estes seis annos os nossos recursos de combustiveis e quedas de agua. Por isso sentimos enormemente a crise do carvão.

Não desenvolvemos a producção agricola nem organizámos devidamente os transportes.

Não reorganizámos as finanças, nem saneámos o meio circulatorio; por isso a depressão dos cambios attingiu proporções inesperadas, impedindo-nos quasi de adquirir os materiaes necessarios, enquanto a dissipação não olhava a despesas de luxo.

Fixámos o limite das oito horas de trabalho, mas sem cautellas nem restricções, tumultuaria e ignaramente, porque assim o quiz um tocador de guitarra guindado a ministro e outras incompetencias eguaes mantiveram e continuaram a sua obra.

Soffremos as primeiras arremetidas bolchevistas, como os outros paizes, aggravados porém pela disciplina social, pela criminosa fraqueza dos Governos, pelos antecedentes revolucionarios que os privavam de autoridade moral e os impelliam ás lamentaveis capitulações.

Por isso os males geraes tomaram entre nós medonhas proporções e os caminhos de ferro foram as



suas principaes victimas. Em vez de encontrarem porém nos Governos espirito de equidade e de intelligente providencia, as empresas ferro-viarias tiveram de viver de expedientes de occasião, precipitadamente impostos pela força das circumstancias e brigando com principios fundamentaes.

*Não achas o quadro bello?  
Pois bem: a aldeia era assim.*

A notoria insufficiencia das receitas perante o encarecimento dos materiaes e os encargos do pessoal: eis o facto dominante, a que se procurou dar remedio pela lei das sobretaxas, que analysámos em tempo, mostrando as suas graves imperfeições e os atropelos de direito com ella commettidos.

Gizada atabalhoadamente e votada sob a pressão jacobina de funcionarios do Estado, ameaçando com a grêve que a lei lhes prohibe, essa lei contendo preceitos de efeito retroactivo, veio collocar as empresas na situação da gerencia sem proveito directo, a que os francezes chamam *régie désintéressée*.

A doblez, a fraqueza, a incompetencia e a caça á popularidade, reunidas no ministro que então presidia ao ministerio do commercio e que era já responsavel pelas capitulações de 1919 perante as exigencias dos cabecilhas nas linhas do Estado, imprimiram a essa lei e á sua applicação o cunho de imperfeição que a caracteriza.

Elevaram-se a 100 % as sobretaxas, fizeram-se largas concessões ao pessoal o que não impediu novos movimentos bolchevistas, de fóra e de dentro fomentados pelos occultos empresarios da revolução social.

Vimos na linha do Vouga o caso sem antecedentes de um motim organizado para intimidar a demissão ao chefe de exploração e o delegado do Governo encarregado de averiguar os factos pôr-se ao lado dos desordeiros, fomentar a indisciplina para satisfazer rancores inconfessaveis com a connivencia do ministro. Vimos na linha do Minho e Douro a indisciplina fomentada por quem tinha o dever de assegurar a ordem dos serviços.

Succederam-se as grêves havendo nas linhas do Estado o notorio proposito de se apoderarem os desordeiros da administração e direcção das linhas. Multiplicaram-se as criminosas sabotagens e as grêves eternisaram-se.

Salvou-nos da derrocada a energia intelligente do sr. tenente-coronel de engenharia Raul Esteves, coadjuvado por uma pleiada de activos officiaes, empenhados em secundar efficazmente a acção reorganisadora do seu chefe.

Grêve da Companhia Portugueza, grêve dos Caminhos de Ferro do Estado foram debelladas por uma energica e perseverante acção, não tendo sido a menor tarefa impedir a capitulação dos governos perante a desordem e a indisciplina.

Foi enorme o serviço prestado á nação por esse punhado de prestigiosos officiaes. Sem ella chegariam os nossos caminhos de ferro á ultima ruina e miseria só comparavel com a da Russia sovietista.

Como sahimos porém da grêve?

Que terrivel legado recebe o anno de 1921 do seu antecessor!

Que novos perigos nos ameaçarão se como em principios de 1919 ao esforço disciplinador de um Cruz de Azevedo succeder a acção dissolvente de um Jorge Nunes, capitulando perante a escoria arvorada em elemento dirigente da classe ferro-viaria!

A productividade quasi nulla das officinas, que obrigou a Companhia Portugueza a mandar reparar locomotivas em Hespanha, facto sem precedentes na nossa historia ferro-viaria, encontrou diante de si o ma-

terial em deploravel estado aggravado propositadamente e assim entramos em 1921 com a crise de material exacerbada.

O cambio passando de 24 a 6 n'um anno, determinou um encarecimento do carvão que sobrepuja as tendencias accentuadas para a baixa.

Sem material fixo nem circulante e com o carvão a 270\$00: eis a brilhante situação em que os caminhos de ferro se encontram.

Essa deficiencia de material, principalmente de tracção, aggravada pela insufficiencia das estações que impede a rapida rotação dos vagões, abriu a porta ao suborno e ao favoritismo para a conquista de preferencias e abriu a porta á especulação do aluguer de vagões particulares.

Graças á Junta Consultiva dos Caminhos de Ferro opuseram-se-lhe severas penalidades tendentes a evitar que a acção das administrações fosse perturbada por empresas parasitarias, mas os interesses illegitimos creados tentaram manter as posições conquistadas e obter a revogação do direito penal e tel-o-iam conseguido sem a resistencia da Junta, pugnando pelos bons principios.

Devemos assignalar a infeliz reforma dos serviços officiaes ultimamente decretada que na *Gazeta* de 16 de novembro criticámos. A suppressão da Direcção Geral, a criação de duas entidades independentes pelas quaes correm os serviços ferro-viarios, foi um erro determinado por ideas systematicas e pelo proposito de uniformidade e symetria da mesma formula preconcebida e applicada aos diversos serviços.

Está-se a tempo de remediar o mal. Ha na reforma disposições uteis que devem ficar, como a criação das administrações geraes de estradas, de serviços hydraulicos, de edificios publicos. No que diz respeito a caminhos de ferro importa restaurar a organização anterior.

O aggravamento das condições d'exploração determinou a elevação das sobretaxas que terão de sofrer ainda variações frequentes parallelas ás do cambio. E' n'este sentido que se orientam no presente as preoccupações do futuro. A remuneração do transporte tem que variar nominalmente visto que é paga em moeda de valor variavel e que muito tem decrescido.

Por isso quando fazemos comparações de tarifas nunca devemos esquecer a depreciação da nossa moeda, nem deixar de estabelecer a verdadeira equivalencia dos preços tendo em conta o cambio. Assim, por exemplo, se na primeira zona de tramvias de Madrid se cobram 10 centimos o que representa \$14, porque havemos pois de achar excessivo que em Lisboa se cobre \$10?

No anno findo novamente foi preconisado o resgate como base de uma operação salvadora dos nossos caminhos de ferro. Não poucas vezes nos pronunciámos contra esta operação sendo ocioso repetir os argumentos aduzidos que o exemplo da França vem reforçar.

Pretende esse grande paiz remodelar profundamente o regimen dos seus caminhos de ferro tendo em conta as circumstancias oriundas da guerra e as lições da experiencia.

Poz de parte resolutamente o resgate, que tão maus resultados dera na rede de Oeste, e negociou uma convenção commum com as cinco companhias e com a rede do Estado. E' esse projecto de contracto detidamente estudado e discutido com os interessados, que as Camaras foram chamadas a apreciar. As alterações propostas pelas Comissões parlamentares deram logar a novas negociações entre o Governo e as empresas até que se chegou a accordo, levando se ao Parlamento a convenção modificada para adquirir, pela ratificação força de lei.



Assim se procede n'um paiz que tem a nitida comprehensão dos direitos e deveres reciprocos do Estado e das Companhias, associados no mesmo empreendimento de utilidade publica. E' o contrario do que se faz entre nós, procedendo segundo os impulsos de occasião do mais grosseiro e ignaro empirismo, sem estudo, sem methodo, sem plano e sem attenções para com direitos incontestaveis,

A convenção que vae ser votada pelo Parlamento francez é um diploma interessante, que analysaremos mudamente e a que o lucido relatorio da Commissão de obras publicas dá o devido relevo:

A experiencia dirá o que valem as formulas adoptadas. E' inegavel o progresso que representam sendo uma tentativa arrojada de unificação sem sacrificio dos direitos essenciaes das Companhias.

Alguns factos se deram entre nós no anno findo que directa ou indirectamente interessam os caminhos de ferro.

A reforma dos serviços d'estradas creando uma Administração Geral e um fundo especial, pode ser um instrumento efficaç de restauração da nossa rêde d'estradas, que chegou á ultima miseria e que é essencial para alimentar o trafego dos caminhos de ferro. Tudo está no senso pratico e dedicação dos seus executores e na liberdade de acção que a politica lhes deixar.

A ereação do porto do Montijo pode determinar avultadíssimo trafego mineiro de transito, assim como augmento do trafego geral nas linhas do Sul e Sueste.

O aproveitamento das quedas de agua das quaes pode vir a energia electrica para varias das nossas linhas deu um passo consideravel pela concessão das quedas de agua do Cavado-Rabagão em que se podem captar 40.000 cavallos permanentes, devendo os trabalhos de construcção começar na proxima primavera.

Trabalha-se nas quedas de agua do Cóa. Fazem-se estudos serios e valiosos nas do Paiva.

A questão diplomatica das do Douro fronteiro, aproxima-se de uma solução favoravel aos interesses portuguezes. Se, como nos informam o aproveitamento directo de electricidade em forças especiaes para a metallurgia do ferro, chegou a uma formula pratica, a visinhança das quedas do Douro das minas de Reboredo proximo de Moncorvo tornará possivel a industria do ferro sem dependencia do coke e de transportes de minerio a grandes distancias,

Lembrarmo-nos do que se poderia fazer entre nós, se houvesse ordem, estabilidade governativa, sequencia de vistas intelligente e perseverante na administração!

Infelizmente cada vez andamos mais alheados d'essas normas indispensaveis. Haja em vistas o que se passa com as linhas secundarias do Minho. Foi a questão explanada na *Gazeta*. A Junta Consultiva de Caminhos de ferro em minucioso parecer recordou os antecedentes do assumpto, as vicissitudes da concessão do Alto Minho, a lei de 1912 que facultou a sua fusão com as linhas de Guimarães e da Pova, a de 1915 que facultou o uso de leitos d'estradas. Mostrou a unidade do plano que devia presidir ao estabelecimento de um grupo de 500 kilometros de linhas de 1 metro com tracção electrica aproveitando em parte o leito d'estradas, e concluiu pela recusa das concessões fragmentadas que tinham sido pedidas pela Camara de Braga, por uma sociedade de Vianna e por outras entidades.

O Conselho Superior de Obras Publicas n'um parecer infeliz opinou em sentido contrario, dando assim ensejo a que um ministro pudesse escudar-se com elle para corresponder ás festas que lhe foram feitas em Braga com a concessão provisoria das linhas pedidas.

Não é pois muito risonho o retrospecto do anno findo para os caminhos de ferro. Tambem se lhe não mostra propicio o que agora começa sob a opressão de cambios impossiveis e de uma crise financeira e economica difficil de superar encontrando linhas e material em deploravel estado e as desordens latente pela propaganda bolchevista.

E' caso para procurarmos um raio de esperança no classico *Deus super omnia*.

J. Fernando de Souza



## Lições da greve

Algumas palavras apenas...

Entendo que nós, os individuos da camada mais culta da sociedade, temos por dever tirar dos acontecimentos que interessam á vida nacional os ensinamentos que em seguida mostraremos ás classes menos cultas.

Não pretendo com isso arvorar-me em mentor ou orientador das "massas". Estas já os escolheram entre os individuos que lhes souberam fallar a linguagem que melhor se coaduna com o seu estado de espirito. «Arrivistas» sem principios, mas com fins que se não podem confessar, esses orientadores são-no principalmente do seu proprio egoismo; e os exemplos de todos os dias provam melhor esta asserção do que todos os argumentos que eu pudesse apresentar.

Sem pretender ser mentor (nunca é demais frisar-o) acho-me comtudo, pela posição que occupei durante o conflicto ferro-viario, em condições excepçionaes de poder tirar conclusões interessantes sobre a formidavel rêde que nos envolveu e á propria Patria, n'estes dois mezes de apprehensões pelo futuro.

\* \* \*

Toda a gente sabe as condições especiaes em que rebentou a greve dos ferro-viarios do Estado. Lisboa estava positivamente assoberbada com grèves. Havia como que um plano de dominar o paiz pelo terror. Uma entidade altamente collocada na politica fallou-me mesmo d'um magno programma revolucionario que tinha como antecedentes o isolamento da cidade de Lisboa, para o que seria o melhor factor a greve geral ferro-viaria.

Ignoro os fundamentos e a veracidade d'esta afirmação; reputo tão grave, tão criminosa esta ideia que não a quero acreditar; quero admittir apenas esta greve como um caso esporadico d'uma luta dos ferro-viarios do Estado para a conquista d'uma melhoria da sua situação economica, e como uma manifestação de solidariedade para com outros seus camaradas os ferro-viarios da Companhia Portugueza.

Consideremos isso como certo, seja. Mas reserve-mo-nos comtudo o direito de analysar o que essa manifestação de braços inertes representa e as consequencias que d'ella resultaram ou poderiam resultar.

Estas classes foram para a greve, como geralmente, para impôr a concessão de determinados «desiderati», dos quaes o mais importante era sem duvida uma melhoria de salarios.

Tinham-se esgotado todos os meios pacificos? Ignoro-o. O que me interessa é ver o fim que se visava. Evidentemente a greve podia ser ganha ou perdida. No segundo caso a justiça das reclamações era menos visivel? Se ella subsistia, essa justiça, os operarios abandonavam-na como qualquer coisa de irrealizavel?



N'esse caso para quê a greve?

Se não a alijavam ficavam então esses obreiros com uma nova greve votada em principio, e outra, e outra, até á realisação das suas aspirações?

Mas isso aos mais ignorantes deve parecer claro que só pode representar um grande prejuizo, tão grande que seria a desorganização de toda a nossa vida economica e com ella a da vida dos proprios fautores da greve.

A luta pela existencia é bem mais complicada e mais digna de ponderação do que os sabios agitadores de todos os matizes e todas as ideias querem fazer crer. A nossa vida social (não fallemos já de Patria, que é intangivel) é uma cadeia com milhões de elos; que se não parta um, que periga a segurança de toda ella. E quando esse elo é tão forte, tão importante como o do caso presente, não se deve brincar com o perigo, muito e muito maior do que parece.

Sem a cooperação das tropas de caminhos de ferro e de alguns empregados, poucos, que se conservaram ao serviço, e dada a natural resistencia dos governos em ceder a imposições, a greve seria o maior desastre da nossa vida social nos ultimos annos; com uma vida material positivamente arrastada, um descalabro financeiro bem visivel, uma desorganização absoluta, o nosso paiz talvez não pudesse resistir a esse tremendo estremeção, e seria então o fim dos fins.

Que toda a gente attente n'isso. Raciocine-se um pouco sobre a extensão das más obras que facilmente occorrem mais de que ordinariamente se calcula a importancia.

Todos temos responsabilidades e se não mudamos de rumo, todos contribuiremos para a nossa propria queda.

\* \* \*

Sem espirito de facciosismo, que devemos pôr de parte, n'esta hora que é já de paz, é bom registrar o bello exemplo d'esses homens pertencentes ao Batalhão de Caminhos de Ferro, que durante setenta dias trabalharam nas linhas ferreas do Sul e Sueste, Companhia Portugueza e Minho e Douro.

Não devemos vêr no seu gesto um desafio aos operarios em greve; vejamos apenas o cumprimento d'um dever como lh'o ensinaram, e que cada um cumpriu como soube e a sua educação lh'o permittiu.

Ao appello da mobilisação accorreram com uma tal promptidão, que as faltas, pelos dados que tenho presentes relativos a uma das companhias do Batalhão não attingiram a percentagem de 1 %.

E' consolador registral-o.

Os proprios «adversarios» da occasião, a sangue frio devem reconhecer que este facto representa um espirito muito são d'uma corporação que já hoje é considerada de elite; um nucleo de homens assim, é evidentemente capaz de bem mais altos feitos, que sejam honra para todos que consomem a sua vida nos caminhos de ferro.

O serviço durante esses mezes resentiu-se evidentemente das condições especiaes em que foi feito.

Devemos ter presente que é muito mais difficil reorganizar, do que continuar o serviço que está organizado. Esse trabalho foi o conjuncto de muitas dedicações, muitas abnegações que nem o publico, nem ninguem, que n'elle não cooperou, pode avaliar.

Para que o paiz soffresse o minimo, muitos soldados, anonymos, arriscaram o maximo: a saude, alguns desprezaram a propria vida.

Alguns exemplos:

Um soldado machinista, reconhecendo as difficuldades com que luctava, de principio, o official encarregado do serviço de tracção, offereceu-se para fazer

o serviço diariamente sem folga. Fazia os comboios 1 e 6 da Minho e Douro sem descanso. Quando um dia, por haver já mais pessoal, lhe foi concedida a primeira folga, elle, que se tinha devotado, que se tinha esquecido da sua saude, sentiu-se melindrado, e foi, com voz magoada, na sua enorme desolação, que perguntou: «Então o meu tenente já não precisa de mim; já me dá folgas?»

N'uma linha das mais difficeis do paiz, e perto de uma estação que está extraordinariamente mal situada, por um erro do pessoal que a guarnecia, um comboio correio dirigia se com uma marcha já apertada em sentido contrario d'um de mercadorias. O machinista d'este comboio nada percebeu; aquelle apezar do nevoeiro denso que n'essa noite havia, d'alguma coisa desconfiou.

Sentiu o perigo; não pensou, não tentou subtrahir-se isoladamente a elle; todos os seus esforços foram para salvar os milhares de pessoas que conduzia. Poz á prova as melhores qualidades de sangue frio e de competencia profissional. Retrocedeu. E foi então a extraordinaria corrida d'um comboio que é perseguido e que foge, lucta colossal nas trevas, vencida pela força indomavel da consciencia. As duas machinas no final d'essa lucta estavam apenas a alguns metros! Mas os passageiros estavam salvos.

Uma machina acabada de chegar foi necessaria para um serviço urgente; procedeu-se a uma renovação do fogo por partes. Ao mesmo tempo procedeu-se á vistoria regulamentar.

Quando o fogo estava d'um lado reconheceu-se que tinham cahido umas grelhas; era necessario pol-as. O trabalho era difficil sem a mão do homem; mas a pressão era de 9 ..

E então, vendo a contrariedade que se desenhava bem nas phisionomias dos seus superiores, um machinista que assistia ao trabalho, que nada tinha com a machina, que lhe não estava distribuida, perante o espanto, o immenso espanto de quem o via, avançou e entrou resolutamente na fornalha para collocar as grelhas. Collocou duas. Atabafava. Sentia certamente a cabeça a estalar.

Sahiu para respirar. Rodeavam-n'o creaturas mudas de espanto, incapazes d'um gesto que pusesse fim áquella scena. E perante a estupefacção de todos, uma vez e outra ainda aquelle intemerato soldado entrou na fornalha e concluiu a sua obra!

Como lições nada mais é preciso. O triste fim d'este conflicto e estas elevadas acções moraes bastam para provar que mais altos ideaes nos chamam, exigindo o nosso labor; e que é um crime desbaratar as forças constructivas em obras puramente destructivas.

Honra a quem nos dá as eternas lições da honra e do dever.

*Ferreira Mendes*



## Augmento de sobretaxas

Constou ha dias que iam ser de novo augmentadas as sobretaxas nos preços das tarifas dos caminhos de ferro, falando-se mesmo n'outra sobrecarga de 100 por cento.

Ao que nos informam, porém, com effeito se pensou n'isso, em vista da deploravel situação que á industria ferroviaria cria a subida extraordinaria dos cambios; mas, ao que nos asseguram, está, por agora pelo menos, passado o perigo de que tal facto tenha que dar-se.

E Deus... e a rua dos Capellistas, o affaste para sempre.





## Ministerio do Comercio e Comunicações

### Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Manda o Governo da Republica Portuguesa, pelo Ministério do Comércio e Comunicações, nos termos do decreto n.º 7.018 de 12 de outubro p. p., conceder à Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães, a elevação até 200 % das actuaes sobretaxas de 100 % sobre todas as suas tarifas. Em virtude d'esta concessão, fica a Companhia obrigada a dar execução ao disposto no artigo 5.º da lei n.º 903 de 24 de Outubro de 1919.

Paços do Governo da Republica, em 30 de Dezembro de 1920.  
— *Antonio Fonseca.*

O Governo da Republica Portuguesa pelo Ministério do Comércio e Comunicações, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas, manda aprovar para os efeitos da lei de 26 de julho de 1921, o projecto elaborado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, de uma variante das linhas de triagem, estacionamento e entrada para as instalações de Tração, para poderem ser ampliadas os raios das curvas das respectivas linhas de ligação com a linha do Norte, entre os quilómetros 106,350 e 106,900, na Estação do Entroncamento.

Paços do Governo da Republica, 30 de Dezembro de 1920. — *António da Fonseca.*

### Direcção Geral de Obras Publicas

#### 1.ª Repartição

#### Aviao

Tendo sido requerido pela Junta Geral do Distrito de Leiria a concessão de licença para estabelecer, nos termos da lei de 21 de Abril de 1906, um caminho de ferro eléctrico nos leitos das estradas nacionais n.ºs 51 e 63, e estradas distritais n.ºs 121 e 123, na extensão aproximada de 103 quilómetros, ligando as povoações de Leiria, Pombal, Ancião, Figueiró dos Vinhos, Castanheira de Pera e Alvaiázere, está aberto por esta Repartição um inquérito administrativo por utilidade publica, por espaço de trinta dias, a fim de, para os efeitos da base 4.ª da referida lei, serem ouvidas as entidades e corporações interessadas da região servida por aquele caminho de ferro.

1.ª Repartição da Direcção Geral de Obras Publicas, 27 de Dezembro de 1920. — O Engenheiro Chefe da Repartição, *João Lino de Sousa Galvão Junior.*

### Caminhos de Ferro do Estado

#### Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste

#### Prazo para a readmissão do pessoal

#### Aviso

Para conhecimento de todos os interessados se faz publico que, por ordem de S. Ex.ª o Ministro do Comércio e Comunicações, termina no dia 8 de janeiro próximo futuro o prazo para a recepção dos requerimentos do pessoal destes Caminhos de Ferro que pretenda ser readmitido ao serviço.

Lisboa e Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, 28 de Dezembro de 1920. — O Engenheiro Director, *Raúl Esteves*

## O balanço de 1919-1920

Para se fazer o balanço rigoroso do ultimo anno economico e financeiro faltam as contas e estatísticas officiaes. Resta fazerem-se calculos aproximativos, que nos levam a conclusões bem dolorosas.

O déficit do anno civil de 1920 pareceria andar por 100.000 contos, segundo as previsões orçamentologicas de janeiro. Era grave. Mas veio a ser de mais

de 230.000 contos! O de 1921 será de mais de 350.000 contos, se excluirmos a receita dos novos impostos.

A divida publica total era já de 1:320.717 contos no fim de 1919: ou mais 672.573 contos do que no começo da guerra. Deve estar hoje em 1:550.000 contos. A externa é de cerca de 253.000, sendo ahi de 90.000 a fluctuante, a maior parte representada pelos suprimentos do governo inglez. Ao cambio de 36\$00 a libra, deveriamos agora ao estrangeiro 2:000.000 de contos.

O crescimento principal da divida, foi na fluctuante interna, que na realidade abrange a do contracto de 1918 no Banco de Portugal. Ella era já de 532.625 contos em 31 de dezembro de 1919, ou mais 449.500 do que em julho de 1914. Deve estar agora em cerca de 750.000. Só no Banco de Portugal subiu de 319.646 contos para cerca de 500.000.

Os recursos, como sempre, foram buscados principalmente na circulação fiduciaria. Esta era de 370.627 contos, ao terminar 1919: ou mais 287.411 contos do que em julho de 1914. No fim de 1920 deve ter chegado a mais de 570.000 contos. Com effeito, ella fôra já a 532.625 contos em 29 de setembro, data do ultimo balancete e vinha então crescendo a mais de 20.000 contos por mez. Quasi tudo era absorvido pelo Thesouro. Ainda assim augmentou tambem o movimento da carteira commercial do Banco. Estava ha um anno em 49.200 contos. Chegara a 128.023 contos em 29 de setembro. Deve estar em cerca de 135.000 contos.

Conforme as condições previstas no contracto de 1918 a conta especial do Thesouro no Banco não podia ir além dos 360.000 contos attingidos em abril de 1920 nem a circulação exceder os 477.000 contos a que chegou em julho. Ambos os limites foram ultrapassados occultamente, deixando-se de publicar os balancetes, desde 14 de julho, reaparecendo elles apenas em 24 de novembro, mas com notas que alcançam até 29 de setembro. O sr. Cunha Leal obteve do Congresso a auctorisação para mais 215.000 contos de notas, destinadas quasi totalmente a legalisar os excessos abusivos e acudir ás necessidades correntes do Thesouro. Os 15.000 contos restantes seriam para os descontos da carteira commercial do Banco.

Estamos sem orçamentos aprovados desde ha dois annos. No que fora apresentado para 1919-1920 a receita era de 153.082 contos e a despesa de 235.208, comprehendidos os serviços autonomas. No que foi proposto para 1920-21 a primeira seria de 162.196 e a segunda de 277.260 contos. Mas esta chegará a ser de mais de 480.000 pelas subvenções aos empregados e aos operarios do Estado e pelas maiores perdas cambias do Thesouro.

Não se procurou seriamente diminuir os gastos geraes, apesar da lei destinada á reforma dos serviços administrativos com restricção de encargos. Estes, pelo contrario, cresceram.

As receitas commerciaes conservaram-se tambem sensivelmente as mesmas. Os impostos calculavam-se apenas em 60.000 contos. Apenas mais 12.000 contos do que em 1913.

Não foram por deante as propostas dos srs. Pina Lopes, Innocencio Camacho e Cunha Leal para agravamentos da carga fiscal. As primeiras punham de forma inconveniente a justa contribuição sobre os lucros de guerra. As segundas tenderiam a hypothecar os rendimentos de toda a propriedade immovel aos novos ricos, transformados em credores de nação, por meio de um emprestimo, que podia ir a mais de 400.000 contos. As terceiras exaggeravam as taxas, confundindo sob o mesmo rigor os que se locupletaram e os que perderam ou foram espoliados. O sr.



Cunha Leal, a troco de serem ellas discutidas com mais cautela, arrancou a lei das multiplicações das collectas prediaes e industriaes por coefficients. Espera d'ahi mais algumas dezenas de milhares de contos. Obtel-as-ha? Ainda n'esse caso, todo o problema financeiro continua de pé.

Debaixo de toda esta desordem do Estado, o que havia ao mesmo tempo?

Diminuia e encarecia o trabalho. O mesmo succedia á producção e á exportação, consequentemente. A importação dos alimentos e dos combustiveis absorvia mais de 200.000 contos. O desequilibrio commercial, que fôra de mais de 100.000 contos em 1919, passou muito além de 300.000 contos em 1920. As sementeiras decresceram ainda mais no sul. Continuou-se a viver de reservas e de capitaes anteriores, sem fazer as devidas reparações, na economia geral do paiz. Exacerbou-se a loucura da ganancia, da rapina, do luxo e do goso. Ao mesmo tempo vinha tambem a penuria, o descredito, a desconfiança até o panico.

Precipitava-se a catastrophe cambial. Entre o dia 31 de dezembro de 1919, já desastroso, e o de 20 de dezembro, de 1920, seguia de 18 <sup>15</sup>/<sub>16</sub> para 5 <sup>3</sup>/<sub>8</sub> a nossa divisa de Londres; de \$31,6 para \$76 a de Paris; de \$31,2 para \$80 a de Bruxellas; de \$4,3 para 1\$65 a de Madrid; de \$07,25 para \$17,5 a de Berlim, de 1\$25 para 3\$98 a de Amsterdam; de \$25,2 para \$44 a de Italia; de 3\$33,5 para 12\$69,5 a de New-York; de \$59,3 para 1\$94,5 a da Suissa; de 16\$00 para 50\$00 a libra; embora depois viesse uma certa reacção do nosso escudo.

Desvalorisaram-se as acções dos Bancos e das Companhias, especialmente as dos primeiros que perdiam geralmente mais de 100\$00 cada uma na cotação. Fugiam dos Bancos e das casas bancarias mais de 50.000 contos de depositos. Vinha o retrahimento do credito e do desconto e portanto a crise industrial e commercial. O custo da vida elevava-se ao dobro do que era no fim de 1919 ou ao decuplo do que era antes da guerra. A emigração crescia.

Poucos valores mobiliarios se conservaram bem resistentes. Entre elles sobressaem os fundos do Estado e as acções do Banco de Portugal, exactamente por causa das suas ligações com aquelle, que é sempre a entidade financeira de mais confiança. Pela mesma razão os depositos cresceram na Caixa Económica Portuguesa, devendo o saldo estar em mais de 110.000 contos.

Podemos talvez fechar de modo geral o balanço de 1920. O Thesouro perdeu não menos de 230.000 contos sobre os 670.000 que perdera desde 1914, sendo 90.000 do total em ouro. O Banco emissor, sem fortalecimento da reserva metálica, lançou á circulação uns 200.000 contos de notas, sobre os 287.000 que tinha lançado desde a guerra. O paiz teve prejuizos de algumas centenas de milhares de contos, que elevaram a muito mais de um milhão de contos o que a sua economia sofreu tambem desde 1914. Os especuladores devem ter ganho algumas centenas de milhares de contos, por seu lado. O anno de 1920 foi tragico e deixou ao seu successor claras tendencias para ser muito peor.

*Quirino de Jesus*

P. S.—Já depois de composto este artigo o *Diario do Governo* publicou mais dois balancetes do Banco de Portugal por onde se vê que em 13 de outubro a circulação chegára a 539.461 contos, os débitos do Estado a 435.960 e a carteira eommercial a 121.675.

*Q. J.*

## A actual crise do carvão e problema da força motriz em Portugal

Como já aqui dissemos, não basta obter-se a prova de que no sub-solo do continente portuguez existem muitos milhões de toneladas de carvões fosseis: — É necessario proceder á sua exploração de uma maneira intensa; analysar as varias especies sob o ponto de vista chimico e industrial e estudar as diferentes applicações que podem vir a ter nas industrias existentes e que possam ser creadas, a fim de tirarmos d'este valioso elemento o melhor proveito possivel.

Na lista dos grandes paizes carboniferos, não há duvida que está em primeiro lugar a Inglaterra, no que diz respeito á qualidade, e por isso em algumas nações, especialmente nos Estados Unidos da America, foi posto em pratica um processo segundo o qual se podem utilizar os carvões de todas as especies, ainda os mais ordinarios, alem de nos proporcionar outras vantagens apreciaveis.

Segundo lemos em um dos ultimos numeros da importante Revista Industrial "A America", não ha muitos anos ainda que os industriaes se consideravam seriamente prejudicados, quando nas entregas que lhes eram feitas, de carvão, havia grande percentagem de pó de carvão. Porem, tudo muda com os tempos e agora muitos industriaes ha n'aquelle paiz que transformam o carvão em pó antes de o empregar, sendo tão sensiveis as vantagens que disso resultam, que estão ali sendo feitas instalações muito dispendiosas com o fim de utilizarem o carvão depois de reduzido a pó impalpavel.

Experiencias feitas mostram que 30% a 40% do carvão extrahido das respectivas minas se desperdiça, desde o periodo da armazenagem até ser consumido, devido aos processos rudimentares empregados. Com o fumo espelido pelas chaminés, vae para o espaço muito calor que se perde, assim como são levados pequenos fragmentos de carvão por queimar. Pelo contrario, nas modernas instalações para consumo do carvão pulverisado, nota-se por completo a ausencia de fumo.

As modernas cidades industriaes — diz-se na referida Revista — com numerosas chaminés lançando aos ares fumo com abundancia, ainda que dêem signaes de grande actividade, não passam de pobres instalações defeituosas e de desperdicio.

É da maior importancia, hoje, obter-se do combustivel consumido o maior rendimento possivel. A redução do numero de horas de trabalho, os augmentos de salario, etc, levaram a mão de obra a situação tal que é impossivel obter um numero de operarios tão grande que seja sufficiente para manter a produção a ponto de se fazer, por completo, face á procura.

A carestia da mão de obra affecta egualmente todas as outras industrias e, para manter a sua producção, torna-se necessario e urgente recorrer-se aos processos mechânicos, que dão resultados comparaveis senão melhores.

Grandes quantidades de carvão são hoje desperdiçadas por motivo de uma conservação e utilização defeituosas, tanto que se deixam nas minas de anthracite muitos milhões de toneladas, por ser em geral este carvão meudo demais para poder ser queimado sobre as grelhas.

Evitam-se todos estes inconvenientes com o emprego do carvão pulverisado que, sob o posto de vista tecnico, é o carvão que foi préviamente seco, britado e pulverisado de maneira que o producto assim obtido contenha a maior percentagem possivel de pó impalpavel. Quanto mais pulverisado o carvão fôr, tanto



melhor se pode consumir com eficacia e difunde-se tanto mais facilmente com o ar quanto se mistura para a combustão.

O carvão pulverizado emprega-se nos estados Unidos da America, já há mais de 12 annos, na fabricação do cimento, tendo-se, porem, só em data muito recente, feito a sua applicação na industria metalurgica. A «American Iron & Steel Company», de Lebanon (Pennsilvania) procedeu em 1905 a uma installação que se pode considerar a primeira applicação do carvão pulverizado na industria metalurgica. As vantagens obtidas por esta installação foram tão consideraveis e collocaram a Companhia n'uma situação tão favoravel em relação ás suas concorrentes, que este novo processo se conservou secreto durante annos e só em 1912 foram divulgados os seus resultados.

O emprego do carvão pulverizado nas fabricas de cimento, foi adoptado em substituição do petroleo que se tornava muito dispendioso e estão-se actualmente produzindo muitas dezenas de milhões de barricas de cimento com o aquecimento dos fornos pelo processo em questão. A' proporção que se introduziam melhoramentos nas machinas empregadas na pulverisação do carvão e nos aparelhos que permitem o seu emprego o uso do novo processo estendia-se a differentes industrias e, segundo consta, o consumo do carvão pulverizado nos E. U. A., tanto para o fabrico do cimento como para as industrias do ferro e aço, para a produção do cobre e gerações de força motriz, era aproximadamente, em 1917, o que a seguir se indica:

6:000.000 toneladas	no fabrico do cimento
2:000.000 "	nas industrias do ferro e aço
1:500.000 "	na produção do cobre
200.000 "	na geração de força motriz

Perto de 10.000.000 toneladas de carvão pulverizado foram empregadas em diversas industrias, nos E. U. A. durante o anno de 1917 e deve notar-se que o uso do carvão pulverizado nas locomotivas parece estar proximo parecendo igualmente que os navios, nos Grandes Lagos, se prestam de uma maneira especial para o emprego de carvão em pó. As estações de pulverisação podem estabelecer-se nos diverssos postos de escala, de modo a haver constantemente em deposito carvão disponível.

Verifica-se, no entanto, que a quantidade de carvão pulverizado empregado na geração da força motriz é relativamente insignificante. Comtudo, os numeros indicados dizem respeito ao anno de 1917 e desde então têm-se feito numerosas installações. Os resultados obtidos no começo não foram completamente satisfactorios, em primeiro lugar porque não se secava bem o carvão e em segundo lugar porque este não ficava completamente pulverizado ou ainda porque a admisão do ar estava mal regulada, devendo acrescentar-se a isto que o carvão era consumido em fornalhas que tinham sido construidas para o consumo do carvão em pedra.

Os numeros acima mencionados mostram bem que o emprego do carvão pulverizado, nos E. U. A., passou do periodo das experiencias, não sendo para duvidar que as estatisticas referentes ao anno de 1919 mostrarão um desenvolvimento consideravel no uso d'este novo processo.

Entre as diversas gravuras relativas á preparação e utilização do carvão pulverizado, insere a Revista Industrial «A America» um bem desenvolvido graphico das installações precisas, desde que o carvão é descarregado, em pedra, dos wagons até á sua combustão nos fornos, dando em seguida as mais detalhadas explicações acerca de todas as peças de que se compõem as installações, bem como as indicações, sob o

ponto de vista tecnico, quanto ao uso do novo processo de queimar o carvão.

O carvão pulverizado pode applicar-se a todos os trabalhos para os quaes se necessite calor, salvo nos casos em que as cinzas affectariam de uma forma prejudicial a materia a tratar.

Não é muito pratico queimar o carvão pulverizado no mesmo compartimento ou forno onde se trata a materia. A materia absorve naturalmente o calor, podendo em certos casos absorvel-o com uma rapidez muito grande, o que difficultaria uma boa combustão; n'este caso deve installar-se uma fornalha especial para que a combustão se faça completamente e para que só os productos da combustão fiquem em contacto com a materia a tratar.

Obtem-se uma distribuição melhor do calor na fornalha, quando se emprega o carvão pulverizado, pois evita-se o fazer as necessarias sobrecargas de carvão. Não se produz a concentração do calor, o que é de grande vantagem para o aquecimento das caldeiras e das fornalhas, conquanto se possa obter uma concentração logo que seja necessaria.

E fazendo um resumo das principaes vantagens que resultam da utilização do carvão pulverizado, teremos:

- a) Resolve o problema das escorias ou seja do que entre nós é vulgarmente designado por «jorra»;
- b) Ausencia completa de fumo;
- c) Insignificante percentagem de ar que se pode empregar, o que reduz as perdas pela chaminé;
- d) A combustão completa de todas as materias combustiveis;
- e) Redução de despesas de installação em comparação com outros metodos de carga;
- f) Possibilidade de utilização de carvões de qualidade inferior.

A utilização do carvão pulverizado promette, pois, desenvolver-se consideravelmente, tanto nos Estados Unidos da America como em outros paizes, não só pela grande economia que resulta do seu emprego, mas ainda pela economia da mão de obra, factos estes que na epocha que atravessamos merecem ser tidos na mais alta consideração.

Consta-nos que entre os paizes em que o processo do carvão pulverizado está sendo empregado com exito, figura o Brazil, onde além de serem poucos numerosos, relativamente, os jazigos carboniferos, até agora descobertos, a qualidade dos seus productos deixa muito a desejar.

E pelo que respeita a Portugal, cremos bem que grandes vantagens nos traria a introducção d'este novo processo, mediante o qual poderíamos utilizar com muito bons resultados as antracites dos diversos jazigos existentes no Douro, as nossas abundantes lenhites e bem assim os carvões de Porto de Mós, Batalha e Leiria, mais conhecidos pela designação de hulha jurassica.

Posto em pratica, no nosso paiz, este novo processo, poder-se-hia desenvolver enormemente, na região servida pela linha ferrea do Oeste, entre Obidos e Figueira da Foz, a produção do gesso, cales e cimentos, onde se encontram em camadas quasi que ligadas entre si, o combustivel e excellentes materias primas.

Poder-se-hia tambem, empregando o carvão pulverizado, crear em Portugal a industria siderurgica, bem como iniciar a produção do cobre e outros metaes. Este nosso alvitre, sobre a introducção em Portugal do novo processo de queimar o carvão, não é, porém, uma novidade, pois que ha tempo e segundo lemos n'um jornal da manhã, ao qual foi concedida, por um dos administradores dos Caminhos de Ferro do Estado, uma entrevista, pensou-se em fazer o es-



tudo da questão, com o fim de se utilizar nas locomotivas o carvão pulverizado extrahido das nossas minas, enaltecendo-se no mesmo jornal os bons resultados que se poderiam obter.

Entretanto, ignoramos se se chegou a quaesquer resultados praticos, attendendo a que no nosso paiz, infelizmente e com rarissimas excepções, os projectos e planos ficam sempre... no papel.

F. Martins



## Carta de Paris

XV

A falência da C. G. T.—Grève dos consumidores.—Commercio paralyzado.—Porque acabaram as grèves em França.—O «Traz-os-Montes» Inaugurando a linha do Brasil e Rio da Prata.

A grève geral de maio ultimo que pôz em cheque a importancia da C. G. T. veiu dar um golpe de misericórdia nas greves, que em França, como no es-

Depois as que não renegaram o mister, tinham exigencias. *120 francos de ordenado, 20 francos para vinho e 15 para ir ao cinema!*

E depois. — Eu não lavo vidros, não escovo tapetes, não prego botões, e passadas as 8 horas de trabalho não faço mais nada...

Hoje o caso mudou de figura; já não vão ao cinema, não bebem vinho e vão fazendo, sem protesto, tudo o que se lhes manda.

Nos departamentos a situação não é menos critica.

Em Limoges, ha varias fabricas fechadas, como muitas o estão já em Lyon e Lille, tendo os operarios d'uma grande fabrica de calçado n'esta ultima cidade resolvido ir, em massa, offerecer-se, como ajudantes de pedreiro e de carpinteiro, para as regiões devastadas.

\* \* \*

Mas a causa d'este estado de coisas é a grève dos consumidores, pois desde que se começou a falar na *vaga da baixa*, toda a gente resolveu comprar só o indispensavel, e por isso o commercio está n'uma perfeita agonia.

Os grandes estabelecimentos de Paris, estão viven-

do a credito dos Bancos. Um d'elles, e o mais importante talvez, declarou ha dias, que se o Banco de França lhe não valesse immediatamente encerraria as suas portas; os grandes stoquistas teem tido baixas pavorosas se não veja-se: o algodão, que no Havre teve este ano, em maio, a cotação de 970 francos, (50 kilos) está, segundo a ultima cotação, a 285! A lã idem baixou de 1.715 a 890, e tudo assim gradualmente.

Metaes tambem desceram consideravelmente; outro tanto aconteceu ás sedas que baixaram em Lyon de 500 a 225 francos.

Calçado, então é um pavor sapateiral; Ainda ha pouco ninguem tirava umas

botas por menos de 65 francos. Hoje já se compram a 35.

Fatos de razoavel cheviote, que custavam no começo d'este anno 500 francos, baixaram para 300.

Mas o publico ainda não está satisfeito. Leva o mais longe que pode a sua grève de não comprar.

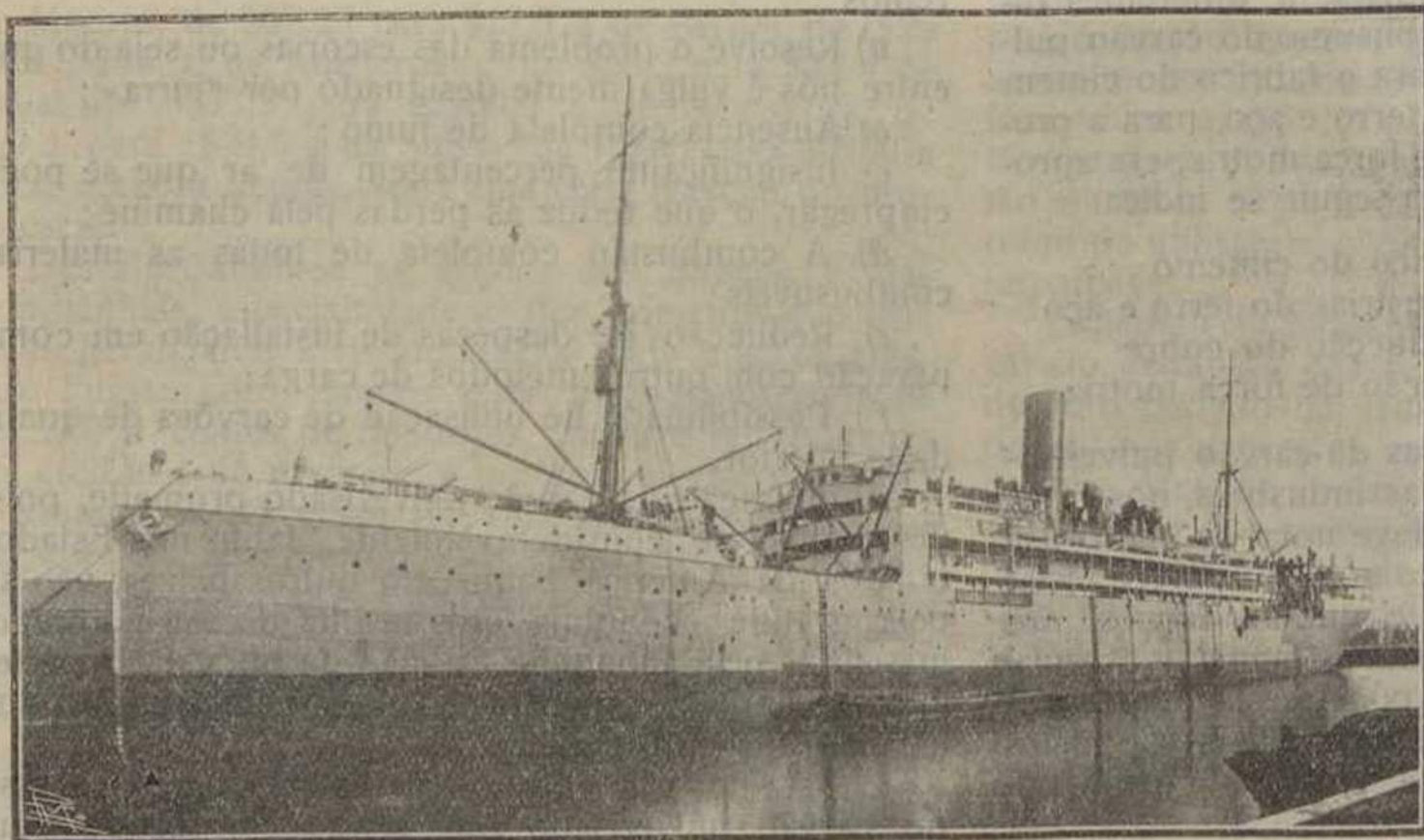
Antigamente dizia-se: *Compra hoje que amanhã é mais caro!* Hoje é o contrario: *Não, compres; que manhã é mais barato!*

E por isso o consumidor está na sua doce vingança.

Entra-se agora n'uma loja ou n'um armazem, e a empregada que ainda ha pouco, ao pedir-se-lhe um artigo que não estava á vista, respondia, com enfado: — *isso não temos*, recebe-nos agora com o melhor dos sorrisos, revolve a casa para nos procurar uma carta de alfinetes, e depois indaga o que queremos mais; temos isto, temos aquillo, mais barato. Isto era de 15 francos, vende-se agora a nove e noventa e cinco!

Mas o freguez espera uma baixa maior, e não compra.

Ainda ha dias fomos a uma perfumaria comprar um sabonete de 75 centimos; a caixeira quiz vender outras coisas, a nossa resposta foi: *J'attends la baisse*



Vapor portuguez TRAZ-OS-MONTES

trangeiro, se estavam tornando n'uma epidemia dos mais nefastos resultados.

Pois acabado esse movimento, com uma derrota completa da omnipotentissima Confederação Geral do Trabalho, ninguem até agora pensou mais em se metter em grèves, cujo resultado era até alli garantido, se não com as exigencias satisfeitas, pelo menos com uns dias de feriado e ordenado por inteiro.

Mas quem ha de hoje pôr-se em grève, se só em Paris e arredores ha cerca de 100.000 operarios sem trabalho!

Quem pensa hoje em fazer uma exigencia a um patrão, se sabe que seria logo despedido, porque para o seu logar apparecia um regimento de pessoas a pedir o emprego sem condições de trabalho e de vencimento?

Ainda ha bem pouco, era difficil, em certos casos impossivel mesmo, obter uma creada, porque estas, depois da guerra, entenderam que varrer as casas, cosinhar um bife ou servir uma chavena de café, era uma situação humilhante; e d'ahi o procurarem trabalho nas fabricas, no caminho de ferro, e em tantas outras occupações, que só aos homens pertenciam.



*il faut ne pas acheter. Bon jour, Mademoiselle, au revoir.* E sahimos, enquanto o dono da casa me olhava com uns olhos que pareciam duas pistolas.

\* \* \*

Já aqui nos referimos á alta importancia que tem para nós o desenvolvimento da Marinha mercante portugueza, e hoje temos ainda a registrar o grande acontecimento da navegação para o Sul do Brazil, ha vinte annos esperada e só agora levado a effeito.

Havemos de mais tarde nos referirmos mais minuciosamente a este assumpto, sobre o seu aperfeiçoamento, e sobre a sua expansão.

N'este momento o que é preciso é lançar, a carreira, para que ella demonstre, com os seus vapores no regresso do Brazil, abarrotados de carga e de passageiros, que ella ha de triumphar, a despeito da intriga mesquinha, e da curteza de vistas dos nossos economistas de limitados horisontes.

Lá fomos novamente ao Havre a convite do incansavel agente dos T. M. E., o sr. Marques Silva, assistir á partida do *Traz-os-Montes* que inaugurava a linha do Brasil e Rio da Prata.

O magnifico barco estava atracado ao caes dos grandes paquetes da America, porque o seu calado não permittia entrar nas docas, e a alegria que sentimos ao vel o ali, emparceirando com os grandes transatlanticos, não a podemos contar aos leitores da *Gazeta*. Adeante.

O grande paquete, cuja tonelagem é de 8.965 (arqueação bruta), dispõe de 98 logares de 1.<sup>a</sup> classe, 116 de 2.<sup>a</sup>, 68 de intermediaria e 400 de terceira.

A primeira classe, a meia nau, tem todos os camarotes com luz exterior, e dispõe d'um grande salão de jantar, uma sala de festas, um fumador, uma sala de jogos e desportos, e de duas grandes pontes de passeio.

A segunda, á ré, tem tambem uma magnifica casa de jantar, um salão de recreio e um *bar*.

O navio que, durante a guerra, soffreu os horrores da grande hecatombe, lá com o transporte de tropas, já com a fuga, a toda a velocidade, aos submarinos allemães, foi inteiramente reconstituído na Inglaterra, estando agora em estado de novo.

Partiu, era uma hora da tarde, e o espanto que elle causou nos curiosos que o foram ver sahir, do grande passeio-dique, d'onde só se tem visto partir navios francezes, inglezes e allemães, se não foi tão grande como o pavor causado pela descoberta da India, ao commercio de Veneza, foi alguma coisa de extranho e sensacional. O tempo, porem, demonstrará, que os melhores marinheiros do mundo, hão de ser ainda alguma coisa no mar, e é bom não esquecer que só no mar nós fomos grandes, e n'elle, em breve, o tornaremos a ser.

Guerra Maio



## Memórias d'outros tempos

### III

#### Um desfalque e uma anemia.

Pouco a pouco, o praticante foi-se habilitando, com facilidade, em todo o serviço de escriptorio; familiarizando-se com todos os companheiros, rapazes da mesma idade, com os quaes, a breve trecho, se tratava por tu.

A proxima sahida, para outro serviço, do circumspecto Silveira Ramos, que, pela sua seriedade, assumia como que o cargo de chefe do escriptorio, e o facto do novo praticante o ir substituindo em todos os

trabalhos, dava aso a que os demais lhe comesçassem a chamar por amavel gracejo — meu chefe.

E o caso é que assim se ia preparando a situação, sem subserviencia dos mais antigos, sem arrogancias de mando do mais moderno. Era elle que carregava com toda a responsabilidade do serviço, elle que substitua todos, nas suas ausencias; que muitas vezes lhes encobria as suas demoras fóra do escriptorio; elle que aguentava com a parte mais ardua do trabalho, em boa camaradagem para com os que tão bons camaradas eram para elle.

Entre esses trabalhos, o mais custoso era o despacho do gado vaccum que tinha que ser feito ás 6 horas da manhã, logo que chegava o comboio, escripturando-se, á pressa, as guias, conferindo as taxas, e entregando as cartas de porte, que os boieiros reclamavam áquella hora para tirarem logo o gado para o matadouro.

Para isso, havia que esperar, na linha — noite fechada, no inverno — o comboio do norte, receber do conductor a escripturação das remessas, vir abrir o escriptorio e registral-as no livro, e fazer a entrega aos portadores das senhas.

Em noites de temporal desfeito, á chuva, ao vento, ao frio que regelava, tinha que se estar em plena linha, desde que a corneta do guarda da agulha, na Cruz da Pedra, dava o signal de "comboio á vista".

E foi assim que n'uma tormentosa noite de carnaval de 1873, á hora em que ainda nas ruas os foliões chilreavam, e quando o ruido dos mascarados que voltavam dos bailes se ia misturando com o do movimento citadino dos que, n'esse tempo, vinham ao romper do dia começar o trabalho; quando chovia torrencialmente e o vento silvava nos fios electricos fazendo um ruido enorme; a linha, com os seus raros candieiros, estava escura que nada se enxergava a quatro passos de distancia; o praticante, sentiu inopinadamente perto de si um ruido que lhe pareceu extranho e notou como que a ausencia dovento que lhe fustigava a cara.

E' que, sem o saber, pela escuridão que o rodeava, elle não estava na entrevista, esperando o comboio, mas na propria linha, e o ruido que ouvia era o da locomotiva que — felizmente avançando muito de vagar — já estava a proximo dois metros d'elle.

Só lhe deu tempo para, d'um pulo, se salvar d'uma morte certa.

Vista a sua nova posição de arvorado chefe (?) de escriptorio, foi lhe depois commettido um outro detalhe do serviço que era difficil e fatigante: preparar a informação sobre a falta de prolongas (cordas) nos vagões chegados. Tinha, para isso, que ir por todas as linhas, até Xabregas, procurar os vagões, que fallar aos conductores, aos guarda-freios.

Estas continuas *excursões* á chuva e ao vento, a intensidade do serviço prolongado por mais de 12 horas por dia, a irregularidade da hora das refeições, muitas vezes tomadas á pressa e outras reduzidas ao minimo por falta de tempo, originaram um forte ataque de anemia que o ia minando, quando um facto extraordinario veio precipitar os acontecimentos.

Um dia, que elle estivera algumas horas substituindo o Regalado na cobrança dos portes, e recebera grossas sommas que montavam a alguns contos de reis, chegou-se á hora das contas e faltavam quatrocentos mil reis.

Conferiu-se tudo repetidas vezes; tudo dava certo — d'esta vez não eram as contas phantasticas de Regalado que figuravam o engano; era uma differença real, positiva, averiguada, de 400\$000 reis, redondos, que faltavam. E apurava-se mais: que a falta era na



importancia cobrada durante o tempo que elle estivera a substituir o cobrador.

Ninguém suspeitava d'elle, como elle de ninguém suspeitava — mas o dinheiro faltava. Todos estavam commovidos com o desgosto que torturava o pobre empregado.

Regalado, que, ao que parece, dispunha de alguma fortuna, dizia-lhe mesmo:

— Não te rales. Eu ponho o dinheiro, e tu m'o pagarás como puderes.

Mas pagar como? com que? quem não tem de onde lhe venha tão elevada somma? E, depois, quem sabe? o caso correria de bocca em bocca; amanhã fallar-se-hia d'elle no Entroncamento; depois em Gaia em Elvas, por todo a linha não faltaria quem o apodasse de um roubo!

Averiguado como a falta se poderia ter dado, o mais natural era um erro de contagem de qualquer masso de notas. Mas de quem, se tanto dinheiro tinha sido recebido?

Foi então o causador do desastre procurar pessoalmente os commerciantes que mais importantes remessas haviam mandado retirar, a pedir-lhes verificassem se, n'esse dia, haviam encontrado essa differença na sua caixa.

E com que desespero elle sahia das casas de D. Ricardo Calvente, dos Leaes, madeireiros, de Rodrigues Vaquinhos, que lhe demonstravam que tal differença não provinha dos portes pagos pelos seus encarregados.

Até que, indo ao escriptorio de João Radich na rua da Prata, este lhe disse, que com effeito, na vespera ao entregar-lhe o seu carroceiro João as contas dos transportes de umas remessas de couros, elle notara que tinham custado menos do que elle calculara. Verificou-se a verba paga, á vista das cartas de porte, e logo se achou que os 400\$000 réis haviam sido pagos a menos e honradamente entregues ao patrão pelo carroceiro.

Por vezes o grande prazer acabrunha tanto como a grande magoa; e foi o que se deu no empregado que assim se viu, n'um momento, livre d'aquelle peza-dello que o anniquillava.

Immediatamente, por ordem de Radich, foi o proprio carroceiro levar a Santa Apolonia o dinheiro em falta.

Mas o desgosto profundo, aquelles dois dias de anciedade cruenta, haviam minado as forças já depauperadas pelo trabalho exhaustivo; o moral acabou por vencer o physico, e o empregado, no dia seguinte não poudo erguer-se do leito.

Chamado o medico da Companhia, o doutor Zophimo Pedroso, este declarou que o doente tinha uma anemia, resultado de uma *sur ménage* e precisava mais de remedios da cosinha que da pharmacia.

— Carne em bifés, em sangue, e bom vinho do Porto, e nada de trabalho durante uns mezes. Aliaz, não conte com a vida por muito tempo; foi a sua phrase.

Com effeito, dias houve em que o doente, para sahir do quarto, tinha que se amparar aos moveis e ás paredes, tal era o seu estado de fraqueza.

Foi assim, arrastando-se, magro, cadaverico, amparado ao braço de um amigo, que conseguiu arrastar-se até o Serviço do Movimento, a procurar o seu chefe Queriol, a quem declarou que, julgando-se fraco para o serviço ferro-viario, tinha que pedir a demissão.

Queriol não lh'o consentiu. Animou-o; aconselhou-o a que descançasse e restabelecesse as forças e depois se veria; e com estas consoladoras palavras o doente voltou de lá.

que as, mesmo doente, em casa, raro era o dia em não vinha alguém, do escriptorio, expor-lhe duvidas que havia, perguntar-lhe como se fazia um ou outro lançamento, pedir-lhe a resolução de pequenos incidentes do serviço.

E' que o trafego augmentava por uma forma prodigiosa, n'aquella occasião.

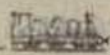
A Extremadura hespanhola exportava para França e Inglaterra milhões de toneladas de cereaes; e como ainda não existia a linha de Merida a Sevilha, todo esse trafego vinha embarcar em Lisboa, onde, visto a ponte de embarque não admittir mais que dois vapores á carga, as remessas, de trigo, de cevada e de aveia, se agglomeravam, a ponto de não só todos os cões estarem completamente atulhados, como os passeios da gare de passageiros e até nas salas de espera se elevarem pilhas de saccaria enchendo-as quase por completo.

Foi n'esta situação que, passado um mez de doença, e quando umas leves melhoras se esboçavam o praticante foi chamado para ir á presença do chefe do Serviço.



## Alienação da rêde do Estado

Tendo corrido que o Governo está tratando d'uma operação tendo por base a alienação das linhas do Sul e Sueste e Minho e Douro, somos informados de que tal boato não tem fundamento.



## Assembleia Geral da Companhia Portuguesa

Conforme o annuciado, reuniu no dia 27, a assembleia geral d'esta Companhia, para deliberar sobre a venda ao Estado de parte dos terrenos da 2.<sup>a</sup> secção do porto de Lisboa, que lhe pertencem, e sobre o projecto de contracto que lhe foi presente, e autorizar o conselho a converter esse projecto em definitivo.

Presidiu a snr. dr. Fernandes Costa, e de 16.792 acções depositadas por 69 accionistas, compareceram apenas 13 d'estes, com 2.355 acções; não obstante as deliberações são perfeitamente válidas por a assembleia reunir em segunda convocação.

O snr. Oliveira Soares falou sobre o projecto de contracto presente á assembleia, salientando as suas vantagens para a Companhia e o valor dos terrenos a ceder, por elle.

Respondeu-lhe o snr. Doutor Caeiro da Matta que poz em relevo os cuidados com que esse documento foi redigido, no sentido de salvaguardar as garantias que elles hoje representam das obrigações de 4 por cento, e que tão asseguradas ficam que, no caso, por certo impossivel de dar-se, da administração do Porto de Lisboa faltar aos seus compromissos, a Companhia fica com o direito não só de reaver os seus terrenos como de se apossar de todas as obras e construcções n'elles feitas.

O projecto foi, portanto, approvado por unanimidade e dada ao Conselho a auctorização de que elle carecia para o concluir e assignar.

Pela importancia d'este documento, para a historia dos nossos caminhos de ferro, vamos transcreve-lo aqui, sentindo que, pela sua extensão, talvez o não possamos dar todo n'este numero:



## Bases para o projecto de contracto entre a Administração do Porto de Lisboa e a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes.

1.<sup>a</sup>—A Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes vende á Administração do Porto de Lisboa, que os compra, todos os terrenos disponiveis na 2.<sup>a</sup> Secção do Porto entre o Caneiro de Alcantara e a Torre de Belem e situados ao sul da linha ferrea de Lisboa a Cascaes, com exclusão d'aquelles de que a Companhia necessita para ampliação das suas instalações, sendo a respectiva area e limites fixados nos projectos a apresentar ao Governo, opportunamente.

O preço a fixar para a venda d'estes terrenos será combinado entre as duas Administrações — tendo em vista:

a) O custo da construção das Obras do Tejo executadas pela Companhia com a compensação do valor venal dos terrenos;

b) O valor actual do capital empregado para a referida construção, suppostos os juros acumulados de 5%;

c) O valor actual do capital nominal emitido ao juro da emissão;

d) O valor no mercado das obrigações correspondentes ao capital nominal emitido;

e) A valorização das obrigações no mercado, devida a uma amortização rapida correspondente á venda do lote consideravel de terrenos que se deseja adquirir.

2.<sup>a</sup>—A Administração do Porto de Lisboa construirá por sua conta os muros de caes e empedrados com todos os proizes, arganens, escadas de serviço e mais accessorios, na extensão da margem norte do Tejo que, no 1.<sup>o</sup> Lanço da 3.<sup>a</sup> Secção do Porto de Lisboa, corresponde ao ante-projecto de ampliação da estação de Santa Apolonia, junto.

Estes muros, empedrados e seus accessorios, ficam propriedade da Administração do Porto de Lisboa.

A mesma Administração construirá de conta da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes a quem ficam pertencendo os terraplenos correspondentes áquelles muros e empedrados. A mesma Administração poderá a Companhia entregar a construção de todas ou de parte das obras de superestrutura do projecto de ampliação da estação de Santa Apolonia, tendo como base o ante-projecto acima referido, ficando a execução subordinada a todas as condições do contracto definitivo, que lhe forem applicaveis.

A importancia a pagar por todas estas obras será o custo real das mesmas mais uma percentagem, a fixar no contracto, pelo encargo de Administração, como se convencionar entre as duas Administrações.

A Administração do Porto de Lisboa executará tanto os muros, caes e empedrados, como os terraplenos e outras obras cuja construção lhe fôr entregue no prazo de quatro annos a contar da data da assignatura do contracto, a que estas clausulas de de negociação ser servem de base.

Se este prazo fôr excedido — salvo quando isso se dê em virtude de caso de força maior — será, pela Administração do Porto de Lisboa, satisfeita mensalmente á Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, por cada mez de atraso, 1/12 da annuidade correspondente ao encargo a 5% em 30 annos com as despesas a fazer em todas aquellas obras accrescidas da parte correspondente á renda das instalações que substituirem, durante a construção, as installações actuaes, e mais uma importancia a fixar á *forfait*, e correspondente ao valor industrial da exploração perdida e prejuizos de trafego na rede da Companhia, deduzindo o producto liquido da parte das obras que fôr sendo posta em exploração.

Se as obras não fôrem começadas no prazo maximo de dois annos a contar da data acima indicada, e concluidas no de seis annos, o contracto de construção é considerado rescindido e a Companhia pode fazer executar ou concluir as obras por conta do Porto de Lisboa, levando em conta, na liquidação dos trabalhos feitos, as annuidades pagas.

3.<sup>a</sup>—A Administração do Porto de Lisboa, obriga-se a executar a construção por Secções, de accordo com a Companhia, de maneira a manter o serviço fluvial da Companhia em uma extensão de caes ou empedrado servido convenientemente por armazens e caes equal, pelo menos, á frente do que actualmente dispõe e a manter o serviço marítimo na ponte-caes ou substitui-la opportunamente por extensão de muro equivalente, no serviço a prestar, á actual ponte.

4.<sup>a</sup>—O pagamento do terreno a que se refere a Base 1.<sup>a</sup> será feito, pela Administração do Porto de Lisboa em trinta annuidades correspondentes á amortização do custo dos ditos terrenos fixado em harmonia com a Base 1.<sup>a</sup> e mais o juro respectivo de 5%.

Os terrenos vendidos pela Companhia ficam hypothecados ao preço em divida e consignados os seus rendimentos com os das obras n'elles feitas até final do prazo concedido para pagamento em tanta parte quanta necessaria para garantir as annuidades do preço, seus complementos e penas convencionaes.

No caso de alguma das annuidades não ser pontualmente

paga na época devida será ella sobrecarregada com o juro composto na razão de 5% ao anno.

A consignação de rendimentos estipulada nesta clausula na conformidade do Art.<sup>o</sup> 874.<sup>o</sup> n.<sup>o</sup> 1 do Código Civil Portuguez, deixará em poder da Administração do Porto de Lisboa, devedora, os bens de que consigna os rendimentos, obrigando-se ella a entregar pontualmente os rendimentos correspondentes á annuidade e mais encargos por modo a garantir integralmente o pagamento do debito, seus juros, penas convencionais e mais de direito.

No caso não esperado da falta de pontual pagamento dos rendimentos correspondentes á annuidade poderá ser applicado o N.<sup>o</sup> 3 do citado Art.<sup>o</sup> 874.<sup>o</sup> do Código Civil, em vez do N.<sup>o</sup> 1 a que foi feita referencia, sendo o terceiro a que se refere aquelle numero nomeado por accordo de ambas as partes.

Estas cauções, estabelecidas a favor da Companhia vendedora, servirão d'este modo de garantia igualmente á obrigação por esta Companhia tomada em seu Convenio com os credores e em particular aos portadores das obrigações de 4%.

A falta de pagamento da importancia equivalente á de cinco annuidades seguidas ou interpoladas fará vencer desde logo as presções ou annuidades vincendas do preço e o mais em divida que ficará exigivel na sua totalidade até integral embolso.

5.<sup>a</sup>—O pagamento do custo das obras, a que se refere a Base 2.<sup>a</sup>, será feito em trinta annuidades correspondentes á amortização do seu custo, e, sobre a parte da empreitada executada; mais o juro respectivo a 5%.

A importancia de cada annuidade será levada á conta de subsidio que, em cada um desses trinta annos, a conta de Exploração da Companhia fornece á conta de Estabelecimento.

O pagamento d'estas annuidades cessa desde que o Estado venha a tomar posse a exploração das linhas e obras da empreitada, havendo n'este caso de ter em equitativa conta, na liquidação, respectiva, os encargos de construção das obras que constam do projecto e que ainda não hajam produzido o rendimento industrial de que são susceptiveis e necessario para as amortisar.

A Administração do Porto receberá do Estado as annuidades, a que tiver ainda direito n'essa occasião.

A falta de pagamento de importancia equivalente a cinco annuidades dará direito á retenção na posse, por parte da Administração do Porto de Lisboa, de uma parte do terrapleno que tiver construido com todas as construcções n'elle executadas, correspondente ao capital e juros em divida n'essa data.

6.<sup>a</sup>—O disposto nas Bases 4.<sup>a</sup> e 5.<sup>a</sup>, para o caso de falta de pagamento de importancia equivalente a cinco annuidades, applicar-se ha á differença entre as respectivas annuidades que uma das Administrações terá de pagar á outra, em liquidação, ficando á Administração credora da differença o direito sobre os terrenos ou obras nos termos estabelecidos nas referidas Bases 4.<sup>a</sup> e 5.<sup>a</sup>.

7.<sup>a</sup>—O pagamento das annuidades a que se referem as clausulas 4.<sup>a</sup> e 5.<sup>a</sup> começará a ser feito simultaneamente, sendo devida a primeira annuidade a satisfazer pelo Porto de Lisboa no fim do 6.<sup>o</sup> mez contado a partir da data do contracto, de que derivar a posse dos terrenos vendidos.

A partir dessa epocha, no caso de não ter o Porto de Lisboa começado as obras da 3.<sup>a</sup> Secção destinadas á Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes ou no caso de as obras executadas terem um valor differente do das importancias pagas, a annuidade ou annuidades assim entregues ao Porto de Lisboa, ou a differença entre estas e o valor das obras já executadas, vencerão o juro do 5% contado pela mesma forma que foi indicada nas Bases 4.<sup>a</sup> e 5.<sup>a</sup> para o caso d'atrazo de pagamento, a favor da parte contrahente credora.

8.<sup>a</sup>—Nos terrenos que, no 1.<sup>o</sup> Lanço da 3.<sup>a</sup> Secção do Porto, forem entregues á Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, poderá esta estabelecer os seus serviços sem intervenção da Administração do Porto de Lisboa.

No entanto, e na parte das installações que, nos termos da Base 11.<sup>a</sup>, corresponderem á zona que deve ser considerada affecta aos caes e empedrados, deverá haver accordo com a Administração do Porto, toda a vez que se trate de alterações que possam ter influencia directa na receita do direito de caes.

9.<sup>a</sup>—As obras que forem construidas na 3.<sup>a</sup> Secção do Porto de Lisboa, segundo o contracto a que estas clausulas servem de base, são principalmente destinadas ao serviço das mercadorias para abastecimento da Companhia ou áquellas que provenham ou se destinam á sua rede e alem.

Excepcionalmente, porem, e em caso de carregamentos mixtos comprehendendo mercadorias n'aquellas circumstancias e outras provenientes ou destinadas a Lisboa, no caso de falta de logar nos Caes ou armazens do Porto, no caso de haver inconveniente em um barco mudar de atracação para receber carga depois de a deixar ou vice-versa, pode a Companhia utilizar os caes ou empedrados para mercadorias em proveniencia de Lisboa ou dos armazens do Porto, ou áquella ou a estes destinadas.

A Companhia, n'esses casos, não poderá cobrar d'esta mercadoria taxas de trafego e armazenagem inferiores ás que estiverem em vigor na 1.<sup>a</sup> Secção do Porto de Lisboa, aggravadas de 20%, excepto quando tenha havido accordo com o Porto de



Lisboa para utilização d'estes caes ou empedrados pelas mercadorias de que se trata.

10.<sup>a</sup> **Taxa de acostagens**—A conservação dos fundos junto aos caes e empedrados, o policiamento marítimo dos mesmos, e as operações de acostagem, bem como a conservação dos respectivosapparelhos e pertences, fica pertencendo ao Porto de Lisboa, pelo que, pelas embarcações que atracarem aos muros caes e taludes empedrados correspondentes aos terraplenos da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, fica á Administração do Porto de Lisboa o direito á percepção de uma taxa de acostagem igual á que se cobra na 1.<sup>a</sup> Secção do Porto ou á que venha a ser convencionada entre o Porto e a Companhia.

Quando as embarcações receberem ou deixarem carregamento completo de mercadorias em transito ou para Paizes estrangeiros ou mercadorias nacionais não procedentes nem destinadas, pela via marítima, de ou para além da foz do Tejo, a taxa de acostagem poderá ser reduzida conforme a natureza das mercadorias, por accordo directo entre a Direcção da Companhia e a Direcção do Porto de Lisboa, ambas interessadas na protecção do trafego de transito e fluvial, ficando porem a redução limitada ao minimo de 50 % e 25 % da taxa ordinaria conforme se trate de muros caes ou de taludes empedrados.

Os barcos com carregamento completo para consumo da Companhia pagarão 50 % da taxa d'acostagem que estiver em vigor na primeira Secção do Porto de Lisboa pela parte que não exceda, em cada anno, 140.000 toneladas de descarga.

O excedente a 140.000 toneladas pagará a taxa completa.

A acostagem a estes caes e empedrados não poderá fazer-se sem previa auctorisação da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, mas os clientes munidos de cartões de acostagem annuaes, emitidos pela Exploração do Porto de Lisboa, não terão de pagar nova taxa quando d'elles se servirem.

(Conclue no proximo numero)



## CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

### Companhia do Caminho de Ferro de Benguella

Largo do Barão de Quintella, n.º 11

#### Pagamento de coupon

Pelo presente annuncio são prevenidos os senhores possuidores de obrigações d'esta Companhia que o coupon do segundo semestre do corrente anno, que se vence em 1 de janeiro de 1921, será pago, ao cambio do dia, desde essa data, no escriptorio da Companhia em Lisboa, largo do Barão de Quintella n.º 11, todos os dias uteis das 10 ás 12 e das 14 ás 16 horas, com excepção dos sabbados.

Os coupons da série "B", das folhas primitivas, só serão pagos aos sabbados, no escriptorio da Companhia, mediante a apresentação das obrigações respectivas.

Os coupons devem ser apresentados com relações devidamente preenchidas e selladas e a assignatura reconhecida por notario.

Este reconhecimento será dispensado desde que o portador apresente bilhete de identidade.

Os coupons do corrente semestre estão sujeitos ao desconto de \$05 por cada coupon de dez shillings.

Lisboa, 27 de dezembro de 1920.

Pela Companhia do Caminho de Ferro de Benguella, o Administrado, Delegado, *Joaquim José Machado*.

### Companhia dos Caminhos de Ferro Atravez da Africa

#### Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada

Tendo-se procedido ao sorteio das obrigações a amortizar d'esta Companhia, em 1 de janeiro de 1921, conforme o disposto

no titulo 4.º dos estatutos, caube a sorte aos numeros: 560, 1215, 1547, 1893, 2036, 2335, 2626, 2715, 2837, 2956, 5018, 5510, 5607, 7752, de Escudos 450\$00, e 10131, 10926, 12554, 13437, 14229, 14504, 15030, 15284, 15429, 15834, 16128, 17112, 17946, 18007, 18875, 19717, 19770, 20102, 22397, 22452, 24283, 31044, 32798, 33183, 35511, 35657, 35818, 37614, 37881, 40367, 42504, 42889, 45035, 48509, 49821, 49921, 53095, 55553, 55393, 56133 de Escudos 90\$00.

Este sorteio é feito nas condições dos quatro anteriores.

Porto, 21 dezembro de 1920. Pela Companhia dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa. O Presidente do Conselho de Administração: (a) *Augusto Gama*.

## BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, de 31 Dezembro de 1920

N'outro logar fizemos com as limitações que a estreiteza do espaço nos exigia, o balanço financeiro e economico do tragico anno de 1920, o peor de toda a nossa historia, sob esse aspecto. E ainda o peor está em que as tendencias que elle deixa ao de 1921 são mais graves do que as herdadas de 1919 por elle mesmo.

Certamente a crise economica e financeira é muito aguda em todas as nações europeas que andaram na guerra. Mas é bem positivo que de algumas formas ella é maior aqui do que em todos os paizes da *Entente*. Uma anomalia, entre todas, define tal situação. O custo da vida vae diminuindo de varias maneiras em todos elles, ao passo que entre nós vae augmentando vertiginosamente. Chegou-se já ao decuplo do que era antes da guerra, como na Allemanha vencida depois de um tal esforço militar, facto que não se deu nem se dará em nenhuma das outras potencias victoriosas.

A crise bancaria, commercial e industrial e a crise das classes medianas, ainda maior e mais grave do que a primeira, appareceu e desenvolveu-se em Portugal ainda antes de virem sobre nós tributações pesadas como as que os outros Estados começaram atravez da guerra e depois d'ella. Se mesmo sem isso, os males sociais, domesticos e individuaes são enormes, a ponto de todo agente andar com lamentações profundas e com reclamações de toda a especie, o que será quando os inevitaveis impostos chegarem com todas as suas repercussões e reincidencias?

Nem admira que tudo isto seja assim, uma vez que os annos da guerra, os do armistício e os da paz vieram sendo passados em Portugal com augmento vertiginoso das despesas publicas e particulares, com paralysação das receitas ordinarias do Estado, com diminuição de todos os capitais e reservas anteriores, e com decadencia cada vez maior do trabalho, da producção e agora da exportação nacional e até da reexportação ultramarina. Os outros, apenas acabaram de lutar nos campos de batalha, e ás vezes até enquanto pelejavam, trataram de restaurar com vigor as suas industrias e acima de tudo a sua agricultura.

Não se pode, pois, ter illusões a respeito da gravidade extrema da crise portugueza. Portugal tem condições naturaes e historicas para viverem aqui 20 000.000 de habitantes. Mas as suas circumstancias actuaes, ainda mesmo sem grandes impostos, quanto mais vindo elles como é inevitavel, não podem garantir a existencia d'estes 6.500 000 que hoje devemos ser. A emigração vae-se desenvolvendo cada vez mais. E' de notar que ella tende a dar-se consideravelmente nas classes liberaes e medianas, e até especialmente nas diplomadas pelas escolas secundarias e superiores, o que é um facto novo e significativo.

Sem duvida alguma todas as calamitosas tendencias economicas, financeiras e sociaes poderiam ser modificadas fortemente pela acção extraordinaria dos governantes e das classes patronaes e trabalhadoras, tendo-se em vista o maior sacrificio commum, o maior esforço de todos, e a maior e mais justa distribuição dos beneficios. Mas, infelizmente, nada podemos contar com isso, e portanto as fatalidades continuarão a ter os seus efeitos dolorosos.

Não quer isto dizer que o paiz não vá para deante; que se achee ameaçado na sua existencia. Portugal não pode morrer, por causa das suas privilegiadas condições geographicas e historicas. Mas atravessará uma das suas maiores crises, que se estenderá até durante uma grande parte do periodo de restauração, ainda não começado e inevitavelmente longo. E nas inclemencias d'estes duros tempos, muitos portuguezes teem de ir ao fundo e muitos mais ainda teem de ir ganhar o pão na Africa e na América.

O espectáculo de agora é ainda o dos annos anteriores. O Estado multiplica as suas despesas, em grande parte ruinosas, e faz tentativas de tributações difficeis ou mesmo exageradas. As classes entregam-se a expoliações reciprocas, salvo as liberaes e medianas que em geral nada podem mesmo expoliar, e só abrem a bocca para falar contra tentativas tributarias, deixando corra



Quem pode, pois duvidar de que os nossos desastres continuarão também a desenrolar-se, até virem os maiores de todos, nas finanças e na economia politica e social? O esbarrondamento maximo não pode estar, porem, longe, porque as derrocadas dobram cada vez mais rapidamente. O que se não vê ainda é como virá n'essa hora a necessaria e invencivel reacção da natureza contra esta espantosa orgia e ruina de uma sociedade manifestamente enlouquecida.

Q. J.

## Curso de cambios, comparados

	EM 31 DE DEZEMBRO		EM 15 DE DEZEMBRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque.....	6 <sup>5</sup> / <sub>8</sub>	6 <sup>3</sup> / <sub>8</sub>	6 <sup>11</sup> / <sub>16</sub>	6 <sup>9</sup> / <sub>16</sub>
» 90 d/v.....	6 <sup>7</sup> / <sub>8</sub>	—	6 <sup>15</sup> / <sub>16</sub>	—
Paris cheque.....	605	635	600	620
Madrid cheque.....	1365	1435	1335	1390
Allemanha cheque.....	138	150	134	144
Amsterdam cheque.....	3200	3350	3150	3260
New York cheque.....	10200	10700	10350	10390
Italia cheque.....	350	370	350	370
Suissa ».....	1560	1630	1590	1635
Libras.....	41500	45500	40550	42550

## Cotações na bolsa de Lisboa - DEZEMBRO

Ultima cotação	Bolsas e títulos	16	17	20	21	22	23	24	27	28	29	30	31
	<b>Fundos do Estado:</b>												
43,70	Interna 3 % coupon.....	42,70	42,70	43,00	41,40	—	41,20	—	43,00	43,50	—	—	42,15
44,70	" " assentamento.....	45,00	45,00	—	—	—	45,00	—	45,00	45,20	45,70	43,30	43,00
10\$50	" 3 % 1905.....	—	—	10\$50	10\$50	—	10\$50	—	—	10\$50	10\$50	—	—
19\$50	" 4 % 1888.....	20\$50	—	—	21\$00	—	—	20\$50	20\$50	—	—	—	—
48\$00	" 4 % 1890.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
56\$00	" 4 1/2 % 1888/89 assent....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8\$50
55\$00	" 4 1/2 % 1888 89 coupon...	—	—	55\$50	—	—	—	—	—	—	—	—	—
81\$00	" 4 1/2 % 1905.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
72\$00	" 5 % 1909.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
180\$00	" 4 1/2 % 1912 ouro.....	—	—	180\$00	—	—	—	—	—	—	—	—	—
68\$50	" 5 % 1917.....	70\$00	63\$00	—	69\$00	—	—	—	68\$00	70\$00	70\$00	70\$00	70\$00
160\$00	Externa 1.ª serie.....	160\$00	161\$00	164\$00	163\$00	164\$00	158\$00	—	—	151\$50	153\$00	150\$00	161\$00
149\$00	" 2.ª serie.....	152\$00	—	—	—	—	—	—	—	—	144\$00	—	—
163\$50	" 3.ª serie.....	163\$00	—	167\$00	168\$00	—	160\$00	160\$00	—	152\$50	156\$00	162\$50	—
147\$50	Obrig. da Provincia de Angola..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
140\$00	" " Comp. Tabacos de 189.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	<b>Ações dos Bancos e Comp.ª</b>												
342\$00	Banco de Portugal.....	—	342\$00	—	—	—	—	—	343\$00	—	—	343\$30	—
194\$00	" Nac. Ultramarino, coup.	193\$50	197\$00	205\$00	207\$50	207\$50	210\$50	—	217\$50	218\$00	217\$00	211\$00	210\$00
191\$00	" " " ass..	185\$00	190\$00	—	198\$00	196\$00	185\$00	—	213\$00	215\$00	206\$00	205\$00	197\$00
86\$00	" Portuguez e Brasileiro ..	89\$00	91\$00	97\$00	89\$00	99\$00	101\$50	—	112\$00	110\$00	108\$50	107\$00	103\$00
227\$00	" Commercial de Lisboa..	230\$00	—	232\$00	—	—	236\$00	—	236\$00	239\$00	237\$00	—	227\$00
227\$00	" Lisboa & Açores.....	230\$00	—	232\$00	—	—	235\$00	—	235\$00	236\$00	236\$00	237\$00	237\$00
84\$50	" Economia Portuguesa...	84\$00	84\$00	81\$00	81\$00	81\$50	82\$00	—	91\$00	—	92\$10	87\$50	85\$50
110\$00	" Commercial do Porto...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
36\$80	Companhia do Credito Predial..	36\$20	36\$10	36\$10	36\$10	36\$10	36\$00	36\$00	36\$00	36\$00	36\$00	—	—
39\$00	" Gaz e Electricidade	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
61\$00	" das Aguas.....	—	—	—	—	—	—	—	—	60\$00	—	62\$00	—
152\$00	" Ilha do Principe...	—	154\$50	—	155\$00	155\$00	154\$00	152\$00	155\$00	—	151\$50	192\$00	—
43\$50	" Colonial do Buzi..	—	41\$00	—	—	—	41\$80	43\$00	43\$00	43\$50	—	43\$00	42\$00
73\$50	" Indust. Port. e Col.	—	76\$00	75\$50	76\$10	77\$50	79\$50	82\$00	—	86\$50	81\$00	47\$58	79\$00
75\$00	" Phosphoros, coup..	—	75\$00	—	76\$00	76\$00	—	80\$00	—	80\$00	—	—	—
89\$00	" Cam. Fer. Portug..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
167\$00	" Tabacos, coupon ..	—	157\$00	167\$00	—	166\$50	—	165\$00	—	—	166\$00	166\$00	—
151\$50	" Nac. de Navegação	156\$50	159\$00	159\$50	161\$00	163\$50	163\$00	164\$00	—	166\$00	161\$50	162\$50	160\$00
	<b>Obrigações:</b>												
78\$00	Companhia das Aguas.....	—	—	—	—	—	—	—	—	64\$00	—	64\$00	—
89\$00	Prediaes 5 % antigas.....	—	—	—	89\$00	—	—	—	—	—	—	—	—
90\$60	" 5 % serie A.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
90\$00	" 4 1/2 % serie A.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
85\$00	" 4 % .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
96\$50	acional de Moagem .....	96\$50	—	—	95\$00	—	—	—	—	96\$00	—	—	—
40\$20	Nsuc. de Moçambique.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
81\$00	Banco Nac. Ultram. 4 1/2 % ass..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
99\$00	" " " 4 1/2 % ouro.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
95\$50	" " " 6 % Hypot.	—	94\$00	93\$00	93\$00	—	—	—	—	—	—	—	—
93\$60	Cam. de Ferro de Ambaca.....	92\$00	—	92\$00	96\$50	94\$00	—	—	93\$00	—	93\$50	—	91\$00
70\$00	Nc. de Cam.ª de Ferro, 1.ª serie	—	—	—	70\$00	67\$00	—	—	—	—	—	—	—
67\$60	" " " " 2.ª "	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
81\$00	Cam. de Fer. Portug. 3 % 1.º gr.	84\$00	—	87\$00	—	—	—	—	—	—	81\$00	—	—
23\$50	" " " " 3 % 2.º gr	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
20\$80	" " " Beira Alta, 1.º gr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
20\$00	" " " " 2.º gr.	—	—	20\$00	20\$00	—	—	—	—	20\$00	—	—	—
170\$00	" " " Benguella, tit. 1..	—	—	—	—	187\$50	—	—	—	—	—	—	—
172\$00	" " " " 5..	185\$00	185\$00	187\$00	187\$00	—	—	—	186\$00	188\$00	190\$00	191\$00	193\$00
48\$00	Docas do Porto .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
88\$00	Municipal ou Distrital 6 %.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
90\$00	" " " 5 %.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52\$00	Panificação Lisbonense .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
92\$00	Empresa das Aguas de Vidago..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—



# Banco Popular Portuguez

Séde no Porto:  
46, Rua do Loureiro, 50

Filial em Lisboa:  
56, Rua Auea, 60

Depósitos á ordem e a praso;

Contas correntes em moeda nacional e estrangeira;

Cambios, Papeis de crédito e cheques;

Saques, transferencias e descontos;

Operações Financeiras.

Participações em empresas de fomento economico  
na metrópole e nas colónias

**Freios** para caminhos de ferro a vapor e electricos

**Amortecedores de choques** para os ganchos de engate dos caminhos de ferro

**Signaes electro-pneumaticos**

**WESTINGHOUSE**

ÉTABLISSEMENTS DE FREIN VILLE

**SÉVRAN (S. & O.) FRANÇA**

## Westinghouse, Church, Kerr & Company, Incorporated

James C. Boyd, First Pres.  
T. N. Gilmore, Vice Pres. & Ch. Engr.  
H. H. Kerr, Vice Pres. Chicago Office  
A. K. Wood, Vice Pres. & Treas.  
E. J. Beugler, Consulting Engr.  
G. A. Bahr, Secretary

New York, 37 Wall St.  
Chicago, Conway Bldg.  
Washington, D. C., Wilkins Bldg.  
San Francisco, Southern Pacific Bldg.  
Montreal, Shanghnessy Bldg.  
Dallas, Western Indemnity Bldg.

**TODAS AS VARIEDADES DE MATERIAL FERRO-VIARIO TANTO FIXO COMO CIRCULANTE**

Fornecedores das maiores companhias de caminho de ferro do mundo entre as quais as seguintes:

Baltimore & Ohio Railroad; Boston & Albany Railroad; Canadian Pacific Railway;  
Chesapeake & Ohio Railway; Chicago, Burlington & Quincy Railroad; Chicago, Minneapolis & St. Paul Railroad;  
Chicago & Alton, Railroad; Chicago & Northwestern Railroad; Erie Railroad; Lehigh Valley Railroad;  
Long Island Railroad; Missouri Railroad; New York Central Railroad; New York New Haven & Hartford Railroad;  
Pennsylvania Railroad; Pittsburgh & Lake Erie Railroad; Rutland Railroad; Union Pacific Railroad.

Pelas condições das suas fabricas, pelos seus privilegios e pelas suas relações e contractos com muitas das outras casas da America, podem fazer todos os fornecimentos ferro-viarios com perfeição, rapidez e vantagens inegalaveis por quaisquer outras.

Dispondo dos mais experimentados engenheiros ferro-viarios, encarregam-se de elaborar os projectos das linhas e de executar todas as obras de construção desta natureza, inclusivamente as de terraplenagem, viaductos, pontes, túneis e outras semelhantes.

Agente exclusivo em Portugal e Colonias:

**CASA "PROGREDIOR"**

Travessa da Gloria — Avenida da Liberdade — LISBOA



# BORGES & IRMÃO

BANQUEIROS

LISBOA—PORTO—RIO DE JANEIRO

Compram e vendem cambiaes, papeis de credito nacionaes e estrangeiros, coupons, notas moedas de todos os paizes e quaesquer outros titulos de credito.

**Descontam letras sobre o paiz e estrangeiro**

Ordens telegraphicas para compra e venda de papeis de credito e outras quaesquer operações de bolsa.

Sacam e fornecem cartas de credito sobre todas as praças do mundo

Recebem dinheiro á ordem e a prazo. — Ordens telegraphicas para abertura de creditos

**AGENCIA DE LISBOA**

35 a 38, Praça do Municipio — Largo de S. Julião, 1 a 7

Endereço telegraphico: BORGIMÃO — Numero Telephonico, 611

**Secção Maritima: Largo de S. Julião, 7 — Endereço telegraphico: STEAMSHIP**

## Banco Nacional Ultramarino

Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada

CAPITAL SOCIAL

Esc. 48.000:000\$00

FUNDOS DE RESERVA

Esc. 24.900:000\$00

CAPITAL EMITIDO

Esc. 24.900:000\$00

BANCO EMISSOR NAS COLONIAS PORTUGUEZAS

FUNDADO EM 1764

SÉDE EM LISBOA

**Rua do Commereio**

AGENCIA EM LISBOA

**Caes do Sodré**

CODIGOS: RIBEIRO, A. B. C. (5<sup>th</sup> EDITION), LIEBER'S, PIBCO, BENTLEY'S, IMPERIAL, PETETSON'S

ENDEREÇOS TELEGRAPHICOS: COLONIAL E EM LONDRES, PARIS, NEW-YORK E KINSHASSA ULTRANACIO

**Dependencias:**

INGLATERRA—Londres, 27, *Throgmorton Street*

FRANÇA—Paris, 8, *Rue du Helder*

ESTADOS UNIDOS—New-York, 91, *Liberty Street*

BRAZIL—Rio de Janeiro, Campos, S. Paulo, Santos, Bahia, Pernambuco, Parahyba do Norte, Pará, Manaus

CONTINENTE Aveiro, Beja, Braga, Bragança, Castello Branco, Coimbra, Covilhã, Evora, Extremoz, Faro, Figueira da Foz, Guarda, Guimarães, Lamego, Leiria, Olhão, Portalegre, Portimão, Porto, Santarem, Setubal, Silves, Tavira, Torres Vedras, Vianna do Castello, V. Real de St Antonio, V. Real de Traz-os-Montes, Vizeu.

ILHAS ADJACEENTES—Funchal (Madeira), P. Delgada (S Miguel-Açores), Angra do Heroismo (Açores).

AFRICA OCCIDENTAL—S. Vicente e S. Thiago (Cabo Verde), Bissau e Bolama (Guiné), Kinshassa (Congo Belga), S. Thomé, Príncipe, Cabinda, Loanda, Malange, Novo Redondo, Lobito, Benguela, Belmonte (Bihé), Mossamedes, Lubango.

AFRICA ORIENTAL—Lourenço, Marques, Inhambane, Beira, Chinde, Tete, Quelimane, Moçambique, Ibo.

INDIA—Mormugão, Nova Goa.

CHINA—Macau.

TIMOR—Dili.





## ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Continuam regularmente as carreiras para: Madeira, S. Vicente, Pernambuco, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

Os vapores tem magnificas accommodações para passageiros. Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, comida á portugueza cama, roupa, propinas á creados e outras despesas. Para carga e pasagens trata-se com os

AGENTES EM LISBOA: **JAMES RAWES & C.** — Rua do Corpo Santo, 47, 1.º

NO PORTO: **TAIT & Co.** — Rua dos Ingleses, 23. 1.º

## J. T. Pinto Vasconcellos Lim.<sup>da</sup>

Agentes da Norwegian Steamship Line Standard

Carreiras regulares para Londres, Liverpool, Havre, Rouen, Anvers, Amsterdam, Rotterdam, Hamburgo, Dantzig e outros portos do Mediterraneo.

**LISBOA**—Caes do Sodré, 52—Tel. 5140 e 5141

**PORTO**—52, Rua do Bomjardim—Tel. 746

## Vapores a sahir do porto de Lisboa

### Africa Occidental e Oriental



Vapor portuguez **BEIRA**.  
Sahirá a 12 de Janeiro.  
Companhia Nacional de Navegação  
Rua do Commercio.

### Anvers



Vapor holla **ZEELANDIER**.  
Sahirá a 8 de Janeiro.  
Agentes, Henry Burnay & C.ª, R.  
dos Fanqueiros, 10.

### Australia



Vapor hollandez **MENADO**.  
Sahirá a 12 de Janeiro.  
Agentes, Henry Burnay & C.ª, R.  
dos Fanqueiros, 10.

### Bordeus



Vapor francez **SIERRA VENTANA**.  
Sahirá a 13 de Janeiro.  
Agentes, Grey, Antunes & C.ª  
Pr. Duque da Terceira, 4, 1.º

### Brazil



Vapor brasileiro **CURVELLO**.  
Sahirá a 10 de Janeiro.  
Agentes, Henry Burnay & C.ª, R.  
dos Fanqueiros, 10.

**Dakar, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires.**



Vapor francez **LIGER**.  
Sahirá a 13 de Janeiro.  
Agentes, Grey, Antunes, & C.ª  
Pr. Duque da Terceira, 4, 1.º

### Glasgow (directo)



Vapor inglez **BARON DOUGLAS**.  
Sahirá a 10 de Janeiro.  
Agentes, E. Pinto Basto & C.ª Lt.  
Caes do Sodré, 64, 1.º

### Hamburgo



Vapor inglez **CROSSHILL**.  
Sahirá a 6 de Janeiro.  
Agentes, Garland Laidley & C.ª  
T. do Corpo Santo, 10, 2.º

### Hull ou Leith (via portos hespanhoes)



Vapor inglez **RAA**. Sahirá  
de 5 a 7 de Janeiro.  
Agentes, E. Pinto Basto & C.ª Lt.  
Caes do Sodré, 64, 1.º

**Las Palmas, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires**



Vapor hollandez **BRABANTIA**.  
Sahirá a 17 de Janeiro.  
Agentes, Grey, Antunes & C.ª Lt.  
Pr. Duque da Terceira, 4, 1.º

### Liverpool



Vapor inglez **HILDEBRAND**.  
Sahirá a 2 de Janeiro.  
Agentes, Garland Laidley & C.ª  
T. do Corpo Santo, 10, 2.º

### Liverpool



Vapor inglez **CUTIBERT**.  
Sahirá a 5 de Janeiro.  
Agentes, Garland Laidley & C.ª  
T. do Corpo Santo, 10, 2.º

### Liverpool



Vapor inglez **IRANEIS**.  
Sahirá a 6 de Janeiro.  
Agentes, Garland Laidley & C.ª  
T. do Corpo Santo, 10, 2.º

### Madeira e Açores



Vapor portuguez **FUNCHAL**.  
Sahirá a 9 de Janeiro.  
Empresa Insulana de Navegação,  
Caes do Sodré, 84, 1.º

### Madeira e Canarias



Vapor inglez **ARDEOLA**.  
Sahirá a 12 de Janeiro.  
Agentes, Garland Laidley & C.ª  
T. do Corpo Santo, 10, 2.º

**Madeira, S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires**



Vapor inglez **ARAGUAYA**.  
Sahirá a 11 de Janeiro.  
Agentes, James Rawes & C.ª, Mala  
Real Inglesa, R. do Corpo Santo, 47

**Madeira, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires**



Vapor inglez **ALMANZORA**.  
Sahirá a 3 de Janeiro.  
Agentes, James Rawes & C.ª Mala  
Real Inglesa, R. do Corpo Santo, 47

### Marselha



Vapor francez **BRAGA**.  
Sahirá a 19 de Janeiro.  
Agentes, Grey, Antunes & C.ª  
Lt. Pr. Duque da Terceira, 4, 1.º

### Portos do Algarve



Vapor portuguez **BOLAMA**.  
Sahirá a 4 de Janeiro.  
Companhia Nacional de Navegação,  
Rua do Commercio.

**Providence e New York com escala por Ponta Delgada, Angra e Horta**



Vapor francez **BRITANIA**.  
Sahirá a 13 de Janeiro.  
Agentes, Grey, Antunes & C.ª Lt.  
Pr. Duque da Terceira, 4, 1.º

### Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires



Vapor francez **MASSILIA**.  
Sahirá a 4 de Janeiro.  
Agentes, Grey, Antunes & C.ª  
Pr. Duque da Terceira, 4, 1.º

**Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires e Portos do Pacifico.**



Vapor inglez **OROPEZA**.  
Sahirá a 5 de Janeiro.  
Agentes, E. Pinto Basto & C.ª Lt.  
Caes do Sodré, 64, 1.º

**Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires.**



Vapor inglez **DESEADO**.  
Sahirá a 2 de Janeiro.  
Agentes, James Rawes & C.ª, Mala  
Real Inglesa, R. do Corpo Santo, 47

### Sevilha e Huelva



Vapor belga **PICARDIER**.  
Sahirá a 6 de Janeiro.  
Agentes, Henry Burnay & C.ª, R.  
dos Fanqueiros, 10.

**Vigo, Plymouth, Boulogne e Amsterdam**



Vapor hollandez **GELRIA**.  
Sahirá a 7 de Janeiro.  
Agentes, Grey, Antunes & C.ª Lt.  
Pr. Duque da Terceira, 4, 1.º

### West Africa



Vapor americano **CONEJOS**.  
Sahirá a 3 de Janeiro.  
Agentes, Garland Laidley & C.ª  
T. do Corpo Santo, 10, 2.º

## Companhia de Seguros «FIDELIDADE»

FUNDADA EM 1835

Séde—Largo do Corpo Santo, 13, 1.º—LISBOA

Telef: Central-Direcção, 1719—Expediente, 388

Endereço telegraphico: «FIDELIDADE»

Capital emitido ..... 1.344.000\$00 || Reservas ..... 883.748\$98

Capital desembolsado ..... 67.200\$00 || Prejuizos pagos ..... 1.892.636\$63

Effectua seguros maritimos e terrestres na séde e nas corresp ondencias

## OLYMPIA

MATINÉES ELEGANTES

todos os dias ás 2 horas

RENDEZ-VOUS MUNDANO

7.º episodio do sensacional film

## BARRABÁS

A Tatuagem