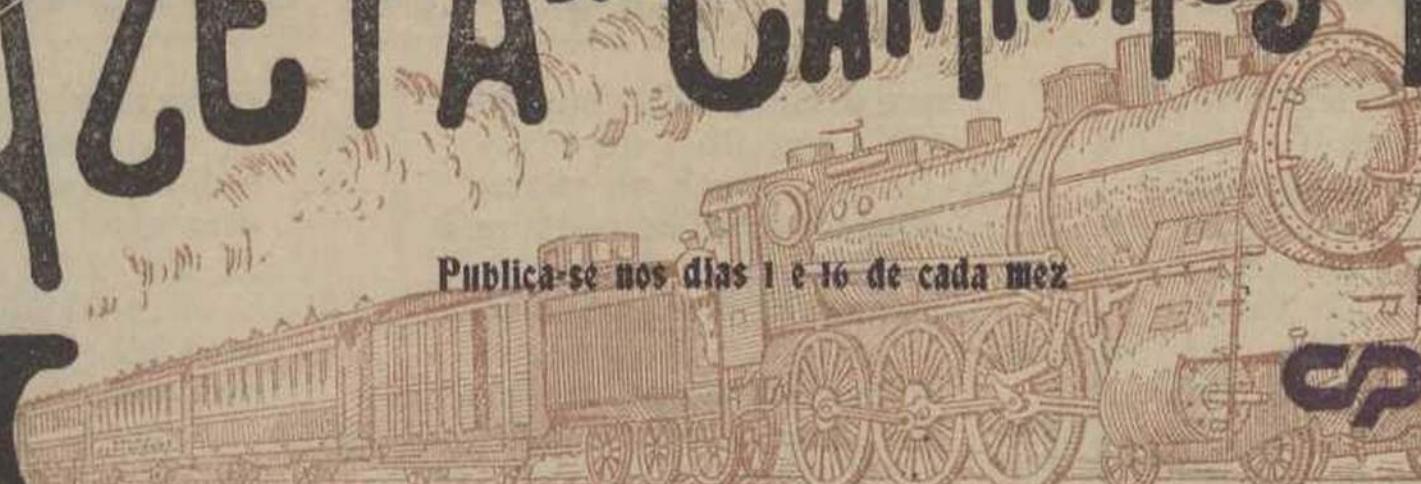


AVETTA DOS CAMINHOS DE FERRO



Publica-se nos dias 1 e 16 de cada mês

FUNDADA
EM
1888

CP Caminhos de Ferro Portugueses
Comissão do Museu Ferroviário (CEM)

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

Contem uma PARTE OFICIAL, 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: Antwerpia, 1894 — S. Luiz, Estados Unidos, 1904

DIRECTOR-PROPRIETARIO:

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

REDATOR 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 Económica e Financeira — Doutor Quirino Avelino de 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

Em Paris: Guerra Maio Rue du Helder, 8

34.º ANNO—1921

Redacção, Administração e Typographia

7, Rua da Horta Séca, 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	Francos	25,00	Estados Unidos.....	Dollars	5,00
Inglaterra.....	Libras	1.0.0	Brazil.....	Reis	10#000

ÍNDICE

DOS

ARTIGOS E SECÇÕES DO 34.º ANNO — 1921

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

O signal ♦ indica artigo de fundo.

ÍNDICE

Grandes males, grandes remedios, por <i>Quirino de Jesus</i>	50	Nova (A) estação central da linha da Povoa (illust.)...	277	vas americanas.....	151
Gerencia (A) de 1920 na Companhia Nacional.....	156	Novas (As) tabellas postais..	118	Viação Parisiense.....	43
Gréves (As) na Australia.....	106	Novo Anno.....	1	Viagens e Transportes 24, 40, 56,	
Heroe (Ao) desconhecido, por <i>Raul Esteves</i>	97	Novo (O) horario da Companhia Portugueza	237	72, 104, 120, 136, 152, 184,	
Hora legal em Hespanha...	103	Novo regimen dos caminhos de ferro franceses.....	320	200, 214, 226, 238, 250, 262,	
Horario (O) de inverno nas linhas francesas.....	286	Oleo (O) combustivel nos caminhos de Ferro 90 e...	149	274, 286, 299, 310, 322, e.	334
Horario (O) de inverno no Norte de Hespanha....	310	Orçamento (O) de 1921-1922 por <i>Quirino de Jesus</i>	35	PARTES OFICIAIS	
Horario nas linhas francesas	201	Paragem automatica de comboios.....	331	Legislação p. linhas	
Inquerito necessario, por <i>J. Fernando de Sousa</i>	49	Parecer sobre o caminho de ferro de Setil a Peniche	212	Beira Alta, 117, 165 e.....	297
Juizo do anno por <i>J. Fernando de Souza</i>	1	Passaportes.....	314	Beira Baixa, 284 e.....	298
Lições da greve, por <i>Ferreira Mendes</i>	3	População francesa.....	135	Braga á Ponte do Prado, 68 e	69
Linha de Ayamonte a Huelva	287	Produção (A) de combustivel na Belgica, 139 e.....	302	Cascaes	165
Linha (A) da Beira Alta em 1920, por <i>J. F. de Sousa</i> ♦	209	Propostas (As) de finanças, por <i>Quirino de Jesus</i>	236	Cascaes á Praia do Guincho	297
Linhos estrangeiras 28, 44, 57, 71, 91, 120, 155, e.....	287	Publicações recebidas.....	324	Cintra	297
Linhos Portuguezas 43, 57, 91, 155, 169, 183, 199, 238, 277, 289, 301, 312, 322, e.	338	Receitas dos Caminhos de Ferro.....	120	Foz-Tua a Mirandella.....	85
Linhos (As) transpyrenaicas.	287	Receitas ordinarias, por <i>Quirino de Jesus</i>	330	Guimarães, 5, 21, 92 e.	297
Lisboa abandonada.....	103	Reforma (A) dos Caminhos de Ferro em França, por <i>J. F. de Sousa I</i> ♦, 81 e II, ♦	99	Leiria a Alvaiazere	5
Locomotivas na America...	55	Reforma (A) da pauta, por <i>Quirino de Jesus</i>	85	Leste, 5, 21 e	165
Madrid, Zaragosa e Alicante	171	Resultados (Os) da administração das companhias francesas desde 1913.....	252	Lumiari a Montachique e Ereira	297
Maior e menor cotação mensal e annual, em 1920, dos fundos do Estado, titulos de Caminhos de ferro, etc., em 1920, 58 e	59	Ruina (A) demografica, por <i>Quirino de Jesus</i>	133	Mirandella-Bragança.....	80
Marinha mercante, por <i>Guerra Maio</i> 165 e	196	Segunda via do Norte.....	290	Monção a S. Gregorio	332
Material para os caminhos de ferro de Madrid, Caceres e Portugal.....	337	Serviço combinado de comboios e transatlanticos...	155	Norte	185
Memorias d'outros tempos III, 9—IV, 22—V, 42—VI, 54 —VII, 73 e VIII.	89	Serviço (O) dos telephones.....	323	Oeste, 117 e	337
Milhões (Os) da indemnisação, por <i>Quirino de Jesus</i>	211	Signalização de estradas.....	325	Salamanca, 101, 284 e	298
Minas (As) de carvão do Chile e os Caminhos de ferro	266	Substituição (A) do carvão nas locomotivas.....	104	Santa Comba a Vizeu.....	85
Movimento (O) do Canal do Panamá.....	117	Sud-Atlantique-Express.....	264	Setil a Peniche, 21, 37 e....	101
Movimento ferroviário nos Estados Unidos.....	23	"Sud-Express" (O)	310	Torres á Figueira, 284 e...	298
Na província de Angola....	202	Sul (O) d'Angola.....	101	Valle do Corgo, 181, 251 e	297
Na vizinha Hespanha, por <i>J. Fernando de Sousa</i>	177	Telephones (Os) de Lisboa 39, 67, 199 e.....	323	Valle do Tamega.....	308
Necrologia:		Tempos de villegiatura	214	Valle do Vouga, 68, 273, 297 e	298
Luiz Weissenbruch e Francisco de Vargas, (illust.).	336	Tracção (A) electrica.....	241	Legislação diversa	
D. Juan Eloy de Bona, 230 e (illust.).....	233	Trafego franco-hispano-portuguez, por <i>J. F. de Sousa</i> ♦	161	Classificação de mercadorias 251	
Notas de viagem:		Transformação (A) das officinas do Sul e Sueste.....	276	Conselho d'Administração do Estado	308
I—Passaportes e dificuldades — hoteis e comidas.....	224	Transportes aereos.....	301	Conselho d'Administração da Companhia Portugueza	291
II—De Luchon a Vichy—Festas— Cambio suíço	239	Transportes (Os) Marítimos do Estado.....	166	Direcção Geral dos Caminhos de ferro	332
III—Ainda passaportes e hoteis.	251	Tributação inadmissivel, por <i>J. Fernando de Sousa</i>	65	Direcção do Sul e Sueste	308
IV—Clermont—Ferrant—Royat e as aguas.....	263	Uma iniciativa infeliz, por <i>J. Fernando de Sousa</i>	234	Direitos de importação	332
V—Hoteis—Parque—Excursão a Chatel Guyon.....	275	Uma lei americana contra as greves.....	135	Inquerito ás Empresas	37
VI—Paris d'hoje e de ha 10 annos—A ancia de prosperar....	299	Uma questão gravissima, por <i>J. Fernando de Sousa</i>	329	Inquerito sobre linhas	297
VII—A viação em Paris—Ordem e disciplina	311	Um desastre.....	88	Liquidação de sobretaxas e garantias de juro, 284 e ..	282
		Um instrumento utilissimo ..	253	Pessoal, 5, 21, 297, 308 e ..	338
		Um projecto de rede ferroviaria do centro do paiz ..	75	Regularização na expedição de mercadorias, 68 e ..	61
		Um provisório inadmissivel (illust) por <i>J. F. de Sousa</i> ♦	245	Subvenções, 37 e	109
		Unificação (A) das locomoti-		TARIFAS DE TRANSPORTE	
				Distribuidas com os numeros abaixo	
				Comboios especial de velocidade accelerada	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 accessoriadas ..	815
				Operações aduaneiras ..	816
				Sul e Sueste	
				N.º 2—Taxa de Seguro — Reembolsos ..	795
				Mónaco e Dourado	
				Despachos Centraes	794
				Vehículos sem acondicionamento ..	794
				N.º 2—Taxa de seguros - Reembolsos ..	797
				Despesas accessoriadas, bolsas (2.º additamento) ..	797
				Despesas accessoriadas, 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 Gatão ..	813
				Classificação de mercadorias (2.º additamento) ..	816

Gazeta dos Caminhos de Ferro

1.º DO 34.º ANNO

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

NUMERO 793

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

Proprietário-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 Calhariz, 29

LISBOA, 1 de Janeiro de 1921

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

SUMMARIO

Novo anno.....	1
Juízo do anno ou anno sem júizo? por J. Fernando de Souza.....	1
Ligações da greve, por Ferreira Mendes.....	3
Aumento de sobretaxas.....	4
Parte Oficial.....	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 Portugueza.....	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 existência, vencendo, nos últimos annos, todas as dificuldades que em cada um mais se avolumam — e n'este se tornaram quasi invencíveis — 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 lisonjeiro que nos anima a continuar — ainda um anno — esta labuta.

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

O mesmo sucedeu 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 oferece 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 prejuízo com que ainda podemos.

A todos agradecemos tão penhorantes provas de dedicação.

A Redacção

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

Juízo do anno, ou anno sem júizo?

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

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

Contribuiram para isso causas de ordem geral, tanto do domínio 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 materiais em proporções tais que tornam ruinosa a exploração.

O limite absurdo e injustificável das oito horas junto ao agravamento do custo da vida, vieram acrescentar as despesas do pessoal com encargos novos e sobremodo pesados. A onda bolchevista desencadeada e instigada pela Alemanha 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 económico ressentiu-se d'elles em proporções incomparavelmente maiores.

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

Não desenvolvemos a produção agrícola nem organizámos devidamente os transportes.

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

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

Soffremos as primeiras arremetidas bolchevistas, como os outros países, aggravatedos porém pela indisciplina social, pela criminosa fraqueza dos Governos, pelos antecedentes revolucionários que os privavam de autoridade moral e os impelliām ás lamentaveis capitulações.

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

sus 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 gréve que a lei lhes prohíbe, essa lei contendo preceitos de efecto retroactivo, veiu collocar as empresas na situação da gerencia sem proveito directo, a que os franceses chamam *régie désinteressée*.

A doblez, a fraqueza, a incompetencia e a caça á popularidade, reunidas no ministro que então presidia ao ministerio do commereio 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 organiado para intimar 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.

Sucederam-se as gréves 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 gréves eter-nisaram-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.

Gréve da Companhia Portugueza, gréve 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 gréve?

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

Que novos perigos nos ameacarão 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 brillante situação em que os caminhos de ferro se encontram.

Essa deficiencia de material, principalmente de tracção, aggravada pela insuficiencia 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 oposaram-se-lhe severas penalidades tendentes a evitar que a acção das administrações fosse perturbada por empresas parasitarias, mas os interesses ilegitimos criados 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 aplicada 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 hidráulicos, de edificios publicos. No que diz respeito a caminhos de ferro importa restaurar a organização anterior.

O agravamento 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 preocupações 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 experienca.

Poz de parte resolutamente o resgate, que tão maus resultados dera na rede de Oeste, e negociou uma convenção commun 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 acordo, levando se ao Parlamento a convenção modificada para adquirir, pela ratificação forçá de lei.

Assim se procede n'um paiz que tem a nitida comprehensão dos direi'os e deveres reciprocos do Estado e das Companhias, associados no mesmo emprehendimento 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 frances é um diploma interessante, que analysaremos muidamente e a que o lucido relatorio da Comissão de obras publicas dá o devido relevo:

A experiença 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 efficaz de restauração da nossa rēde 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 aumento 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 Côa. Fazem-se estudos serios e valiosos nas do Paiva.

A questão diplomatica das do Douro fronteiriço, aproxima-se de uma solução favorável aos interesses portuguezes. Se, como nos informam o aproveitamento directo de electricidade em forças especiaes para a metallurgia do ferro, chegou a uma formula prática, a vizinhança das quedas do Douro das minas de Reboreda 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!

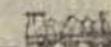
Infelizmente cada vez andamos mais alheados d'esas normas indispensaveis. Haja em vistas o que se passa com as linhas secundarias do Minho. Foi a questão explanada na *Gazeta*. A Junta Consultiva de Caminhos de ferro em minucioso parecer recordou os antecedentes do assumpto, as vicissitudes da concessão do Alto Minho, a lei de 1912 que facultou a sua fusão com as linhas de Guimarães e da Povoa, 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 parcer infeliz opinou em sentido contrario, dando assim ensejo a que um ministro pudesse escudar-se ccm 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 difficult 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 frisal-o) acho-me comtudo, pela posição que occupei durante o conflicto ferro-viario, em condições excepcionaes de poder tirar conclusões interessantes sobre a formidavel rēde que nos envolveu e á propria Patria, n'estes dois mezes de aprehensões pelo futuro.

* * *

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

Ignoro os fundamentos e a veracidade d'esta affirmação; reputo tão grave, tão criminosa esta ideia que não a quero acreditar; quero admittir apenas esta greve como um caso esporadic d'uma lucta 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 reservemo-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 irrealisavel?

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 realização 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 económica e com ella a da vida dos proprios autores da greve.

A lucta 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 falemos já de Patria, que é intangivel) é uma cadeia com milhares 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 ocorrem 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'un dever como lh'o ensinaram, e que cada um cumpliu como soube e a sua educação lh'o permitiu.

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 regstral-o.

Os proprios "adversarios" da occasião, a sangue frio devem reconhecer que este facto representa um espirito muito sâo 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 ressentiu-se evidentemente das condições especiaes em que foi feito.

Devemos ter presente que é muito mais difficult reorganizar, do que continuar o serviço que está organizado. Esse trabalho foi o conjunto 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 difficulties 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, dalguma 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 caido umas grelhas; era necessario pol-as. O trabalho era difficult 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.

Saiu 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 distractivas.

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 aumentadas 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 Capelistas, o affaste para sempre.



Ministério do Comércio e Comunicações

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Manda o Governo da Republica Portugueza, 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 actuais 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 Portugueza pelo Ministério do Comércio e Comunicações, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas, 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 Públicas

1.ª Repartição

Aviso

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, Figueirô dos Vinhos, Castanheira de Pera e Alvaizere, 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 Públicas, 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 público que, por ordem de S. Ex.º 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 económico e financeiro faltam as contas e estatísticas officiais. Resta fazerem-se calculos approximativos, que nos levam a conclusões bem dolorosas.

O déficit do anno civil de 1920 pareceria andar por 100.000 contos, segundo as previsões orçamento-logicas de janeiro. Era grave. Mas veiu 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 dívida 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, deveríamos agora ao estrangeiro 2.000.000 de contos.

O crescimento principal da dívida, foi na flutuante interna, que na realidade abrange a do contracto de 1918 no Banco de Portugal. Ela 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 efeito, ella fôrja 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 aumentou 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 auctorização para mais 215.000 contos de notas, destinadas quasi totalmente a legalizar 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 cambiais 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 empréstimo, que podia fr a mais de 400.000 contos. As terceiras exageravam 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 elles 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 sucedia 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 capitais 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 $18\frac{15}{16}$ para $5\frac{3}{8}$ a nossa divisa de Londres; de \$31,6 para \$76 a de Paris; de \$31,2 para \$80 a de Bruxellas; de \$44,3 para \$65 a de Madrid; de \$07,25 para \$17,5 a de Berlim, de \$125 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 sobressahe 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 metalica, lançou á circulação uns 200.000 contos de notas, sobre os 287.000 que tinha lançado desde a guerra. O paiz teve prejuízos de algumas centenas de milhares de contos, que elevaram a muito mais de um milhão de contos o que a sua economia sofreu também 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 balanceetes do Banco de Portugal por onde se vê que em 13 de outubro a circulação chegara a 539.461 contos, os débitos do Estado a 435.960 e a carteira eommecial 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 necessário proceder á sua exploração de uma maneira intensa; analysar as varias espécies 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 extraido das respectivas minas se desperdiça, desde o periodo da armazenagem até ser consumido, devido aos processos rudimentares empregados. Com o fumo espelido pelas chaminés, vai 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 pulverizado, 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 reducção 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 suficiente rara manter a producção a ponto de se fazer, por completo, face á procura.

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

Grandes quantidades de carvão são hoje desperdiçadas por motivo de uma conservação e utilisação 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 pulverizado que, sob o posto de vista tecnico, é o carvão que foi previamente seco, britado e pulverizado de maneira que o producto assim obtido contenha a maior percentagem possivel de pó impalpavel. Quanto mais pulverizado 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, porém, 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 instalação que se pode considerar a primeira applicação do carvão pulverizado na industria metalurgica. As vantagens obtidas por esta instalação foram tão consideraveis e colocaram a Companhia n'uma situação tão favorável 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 pulverização do carvão e nos aparelhos que permitem o seu emprego o uso do novo processo estendia-se a diferentes 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 pulverização podem estabelecer-se nos diversos postos de escala, de modo a haver constantemente em depósito 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 instalações. Os resultados obtidos no começo não foram completamente satisfatórios, em primeiro logar porque não se secava bem o carvão e em segundo logar porque este não ficava completamente pulverizado ou ainda porque a admissão do ar estava mal regulada, devendo acrescentar-se a isto que o carvão era consumido em fornalhas que tinham sido construídas 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 estatísticas referentes ao anno de 1919 mostrarão um desenvolvimento considerável 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 graphic das instalações 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 instalações, bem como as indicações, sob o

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

O carvão pulverizado pode aplicar-se a todos os trabalhos para os quaes se necessite calor, salvo nos casos am 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, temos :

- 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) Reducção de despezas de instalação em comparação com outros metodos de carga;
- f) Possibilidade de utilização de carvões de qualidade inferior.

A utilização do carvão pulverizado promete, 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 pouco 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 lenhitas 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 combustível e excellentes materias primas.

Poder-se-hia tambem, em pregando o carvão pulverizado, crear em Portugal a industria siderurgica, bem como iniciar a produção do cobre e outros metais. 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'un 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 extraído das nossas minas, enaltecedo-se no mesmo jornal os bons resultados que se poderiam obter.

Entretanto, ignoramos se se chegou a quaisquer resultados práticos, attendendo a que no nosso paiz, infelizmente e com raríssimas exceções, os projectos e planos ficam sempre... no papel.

F. Martins

Desenho

Carta de Paris

XV

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

A gréve geral de maio ultimo que pôz em cheque a importancia da C. G. T. veiu dar um golpe de misericordia 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 desvastadas.

* * *

Mas a causa d'este estado de coisas é a gréve 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 vivendo a credito dos Bancos.

Um d'elles, e o mais importante talvez, declarou ha dias, que se o Banco de França lhe não valesse imediatamente 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 gréve de não comprar.

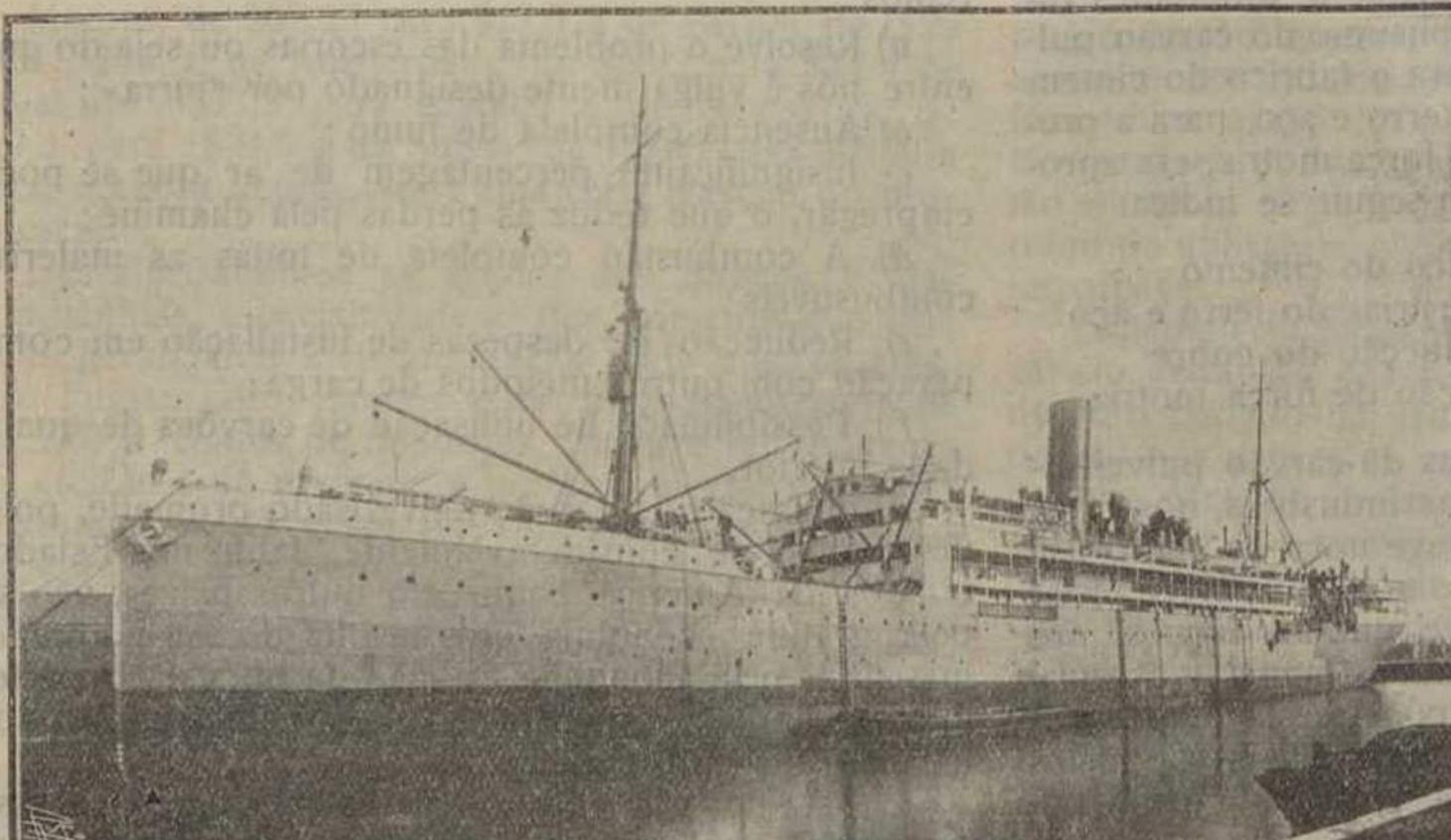
Antigamente dizia-se: *Compra hoje que amanhã é mais caro!* Hoje é o contrario: *Não, compres; que amanhã é mais barato!*

E por isso o consumidor está na sua döce 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 meter em gréves, 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 gréve, 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 saímos, enquanto o dono da casa me olha va 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 vistos dos nossos economistas de limitados horizontes.

Lá fomos novamente ao Havre a convite do incansável 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 cais dos grandes paquetes da America, porque o seu calado não permittia entrar nas docas, e a alegria que sentimos ao vel o ali, empareirando 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.^a classe, 116 de 2.^a, 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 franceses, ingleses e allemães, se não foi tão grande como o pavor causado pela descoberta da India, ao commercio de Veneza, foi alguma coisa de estranho 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 saída, para outro serviço, do circunscrito 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 começassem 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 substituia todos, nas suas auzencias; 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 despatcho 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, nesse 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 candeiros, estava escura que nada se enxergava a quatro passos de distancia; o praticante, sentiu inopinadamente perto de si um ruido que lhe pareceu estranho e notou como que a auzencia dovento que lhe fustigava a cara.

E' que, sem o saber, pela escuridão que o rodeava, elle não estava na entrevia, 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 difficulte 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 veiu 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 diferença 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.

Ninguem suspeitava d'elle, como elle de ninguem 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, nesse dia, haviam encontrado essa diferença na sua caixa.

E com que desespero elle sahia das casas de D. Ricardo Calvente, dos Leaes, madeireiros, de Rodrigues Vaquinhas, que lhe demonstravam que tal diferença 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 efeito, na vespere 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 pezinho 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 pôde 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 bifes, em sangue, e bom vinho do Porto, e nada de trabalho durante uns meses. Aliaz, não conte com a vida por muito tempo; foi a sua phrase.

Com efeito, 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 descansasse 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 que não vinha alguem, 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 aumentava por uma forma prodigiosa, n'aquelle 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 cães estarem completamente atulhados, como os passageiros 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 melhorias se esboçavam, o praticante foi chamado para ir á presença do chefe do Serviço.

Alienação da rede 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 Portugueza

Conforme o anunciado, reuniu no dia 27, a assembleia geral d'esta Companhia, para deliberar sobre a venda ao Estado de parte dos terrenos da 2.^a secção do porto de Lisboa, que lhe pertencem, e sobre o projecto de contracto que lhe foi presente, e auctorizar 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 rehaver os seus terrenos como de se apossar de todas as obras e construções n'elles feitas.

O projecto foi, portanto, aprovado 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 contrato entre a Administração do Porto de Lisboa e a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes.

1.^a—A Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes vende á Administração do Porto de Lisboa, que os compra, todos os terrenos disponíveis na 2.^a Secção do Porto entre o Caneiro de Alcantara e a Torre de Belém e situados ao sul da linha ferrea de Lisboa a Cascaes, com exclusão d'aqueles de que a Companhia necessite para ampliação das suas instalações, sendo a respectiva área e limites fixados nos projectos a apresentar ao Governo, oportunamente.

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

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

b) O valor actual do capital engregado para a referida construção, supostos 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 rápida correspondente à venda do lote considerável de terrenos que se deseja adquirir.

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

Estes muros, empedrados e seus acessórios, 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 contrato definitivo, que lhe forem aplicáveis.

A importância 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, cais e empedrados, como os terraplenos e outras obras cuja construção lhe fôr entregue no prazo de quatro anos a contar da data da assignatura do contracto, a que estas clausulas 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 anos com as despesas a fazer em todas aquellas obras acrescidas da parte correspondente á renda das instalações que substituirem, durante a construção, as instalações actuais, e mais uma importância a fixar á *forfait*, e correspondente ao valor industrial da exploração perdida e prejuízos de tráfego na rede da Companhia, deduzindo o producto líquido da parte das obras que fôr sendo posta em exploração.

Se as obras não fôrem começadas no prazo máximo de dois anos a contar da data acima indicada, e concluídas no de seis anos, 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.^a—A Administração do Porto de Lisboa, obriga-se a executar a construção por Secções, de acordo com a Companhia, de maneira a manter o serviço fluvial da Companhia em uma extensão de cais ou empedrado servido convenientemente por armazens e cais igual, pelo menos, á frente do que actualmente dispõe e a manter o serviço marítimo na ponte-cais ou substitui-lo oportunamente por extensão de muro equivalente, no serviço a prestar, á actual ponte.

4.^a—O pagamento do terreno a que se refere a Base 1.^a 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.^a 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 convencionais.

No caso de alguma das annuidades não serem pontualmente

paga na época devida será ella sobre-carregada com o juro composto na razão de 5%, ao anno.

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

No caso não esperado da falta de pontual pagamento dos rendimentos correspondentes á annuidade poderá ser aplicado o N.^o 3 do citado Art. 874.^a do Código Civil, em vez do N.^o 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 importância equivalente á de cinco annuidades seguidas ou interpoladas fará vencer desde logo as presações ou annuidades vincendas do preço e o mais em dívida que fcará exigível na sua totalidade até integral embolso.

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

A importância de cada annuidade será levada á conta de subsídio 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 passe 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 susceptíveis e necessário para as amortizar.

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

A falta de pagamento de importância 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 construído com todas as construções n'ele executadas, correspondente ao capital e juros em dívida n'essa data.

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

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

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

8.^a—Nos terrenos que, no 1.^o Lanço da 3.^a 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 instalações que, nos termos da Base 11.^a, corresponderem á zona que deve ser considerada afecta aos cais e empêdrados, deverá haver acordo com a Administração do Porto, toda a vez que se trate de alterações que possam ter influencia directa na receita do direito de cais.

9.^a—As obras que forem construídas na 3.^a 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 aquellas que provenham ou se destinam á sua rede e além.

Excepcionalmente, porém, e em caso de carregamentos mixtos comprehendendo mercadorias n'aquellas circunstâncias 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 cais ou empêdrados para mercadorias em proveniencia de Lisboa ou dos armazens do Porto, ou aquella ou a estes destinadas.

A Companhia, n'esses casos, não poderá cobrar d'esta mercadoria taxas de tráfego e armazenagem inferiores ás que estiverem em vigor na 1.^a Secção do Porto de Lisboa, agravadas de 20%, excepto quando tenha havido acordo com o Porto de

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

10.ª 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 respectivos apparelhos 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 cobrar na 1.ª 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 procecentes 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 acordo directo entre a Direcção da Companhia e a Direcção do Porto de Lisboa, ambas interessadas na protecção do tráfego de terrestre e fluvial, ficando porem a redução limitada ao mínimo 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 excede, 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 auctorização da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, mas os clientes munidos de cartões de acostagem annuas, emitidos pela Exploração do Porto de Lisboa, não terão de pagar nova taxa quando d'elles se sirvam.

(Conclue no proximo numero)

Continua



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

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 às 12 e das 14 às 16 horas, com excepção dos sabbados.

Os coupons da série "B", das folhas primittivas, 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 Benguela, 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, caibe 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, 15427, 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 económico do tragicó 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 económica 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 vai diminuindo de varias maneiras em todos elles, ao passo que entre nós vai augmentando vertiginosamente. Chegou-se já ao decuplo do que era antes da guerra, como na Alemanha vencida depois de um tal esforço militar, facto que não se deu nem se dará em nenhuma das outras potencias vitoriosas.

A crise bancaria, commercial e industrial e a crise das classes medianas, ainda maior e mais grave do que a primeira, apareceu 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 a gente andar com lamentações profundas e com reclamações de toda a especie, o que será quando os inevitaveis impostos chegarão 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 batalla, 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 portuguesa. 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 inevitável, não podem garantir a existencia d'estes 6.500.000 que hoje devemos ser. A emigração vai-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 accão extraordinaria dos governantes e das classes patronas e trabalhadoras, tendo-se em vista o maior sacrificio comun, 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 effeitos dolorosos.

Não quer isto dizer que o paiz não vá para deante; que se aache 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 tem de ir ao fundo e muitos mais ainda tem de ir ganhar o pão na Africa e na America.

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

tudo o mais, porque isso convém ás expropriações. Enquanto ser-vae tendo esta vida, o trabalho, a produção e a exportação continuam a diminuir.

Quem pode, pois duvidar de que os nossos desastres continuam também a desenrolar-se, até virem os maiores de todos, nas finanças e na economia política e social? O esbarroamento máximo não pode estar, porém, longe, porque as derrocadas dobram cada vez mais rapidamente. O que se não vê ainda é como virá nessa hora a necessária e invencível 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 5/8	6 3/8	6 11/16	6 9/16		
" 90 d/v.....	6 7/8	—	6 15/16	—		
Paris cheque.....	605	635	600	620		
Madrid cheque.....	1365	1435	1335	1390		
Allemânia 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	1390	1635		
Libras.....	41500	45500	40550	42550		

Última cotação	Bolsas e títulos	Cotações na bolsa de Lisboa - DEZEMBRO											
		16	17	20	21	22	23	24	27	28	29	30	31
Fundos do Estado:													
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....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	85\$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 Província de Angola.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
140\$00	" Comp. Tabacos de 189.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções dos Bancos e Comp.**													
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\$500
86\$00	" Portuguez e Brazileiro ..	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 Portugueza...	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\$00	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
Obrigações:													
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	acial de Moagem	96\$50	—	—	95\$00	—	—	—	—	96\$00	—	—	—
40\$20	Ns u.c. 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. de Ferro, 1.ª serie	—	—	—	70\$00	67\$00	—	—	—	—	—	—	—
67\$00	" " " 2.ª	—	—										

Banco Popular Portuguez

Séde no Porto:
46, Rua do Boureiro, 50

Filial em Lisboa:
56, Rua Áurea, 60

Depositos á ordem e a prazo;
Contas correntes em moeda nacional e estrangeira;
Cambios, Papéis de crédito e cheques; Saques, transferencias e descontos;
Operações Financeiras.

Participações em empresas de fomento económico
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 FREINVILLE

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 VARIÉDADES DE MATERIAL FERRO-VIÁRIO 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, Burling ton & Quincy Railroad; Chicago, Minneapolis & St. Paul Railroad;
Chicago & Alton, Railroad; Chicago & North western 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-viários com perfeição, rapidez e vantagens inegualáveis por quaisquer outras.

Dispondo dos mais experimentados engenheiros ferro-viários, 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 Colônias:

CASA "PROGREDIOR"

Travessa da Glória — 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 quaequer outros titulos de credito.

Descontam letras sobre o paiz e estrangeiro

Ordens telegraphicais para compra e venda de papeis de credito e outras quaequer operaçoes de bolsa.

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

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

AGENCIA DE LISBOA

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

Endereço telegraphicico: BORGIMÃO — Número Telephonico, 611

Secção Maritima: Largo de S. Julião, 7 — Endereço telegraphicico: 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

AGENCIA EM LISBOA

Caes do Sodré

SÉDE EM LISBOA

Rua do Commercio

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

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

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 ADJACEETES—Funchal (Madeira), P. Delgada (S Miguel-Açores), Angra do Heroísmo (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 leem magnicas accommodações para passageiros. Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, comida & portuguesa cama, roupa, práticas a creados e outras despesas. Para carga e passageiros traz-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.^{da}

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 português BEIRA. Sahirá a 12 de Janeiro. Companhia Nacional de Navegação. Rua do Commercio.

Anvers



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

Australia



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

Bordeus



Vapor francês SIERRA VENTANA. Sahirá a 13 de Janeiro. Agentes, Orey, Antunes & C. P. Duque da Terceira, 4, 1.^o

Brazil



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

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



G. vapor francês LIGER. Sahirá a 13 de Janeiro. Agentes, Orey, Antunes, & C. P. Duque da Terceira, 4, 1.^o

Glasgow (directo)



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

Hamburg



Vapor inglez CROSSHILL. Sahirá a 6 de Janeiro. Agentes, Garland Laidley & C. R. 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 || Prejuízos pagos ... 1.892.636 \$63

Efectua seguros marítimos e terrestres na séde e nas corresp ondências

Hull en Leith (via portos hespanhóes)



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

Las Palmas, Rio de Janeiro, Santos, Monte-video e Buenos Aires



Vapor holandês BRABANTIA. Sahirá a 17 de Janeiro. Agentes, Orey, Antunes & C. R. P. Duque da Terceira, 4, 1.^o

Liverpool



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

Liverpool



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

Liverpool



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

Madeira e Açores



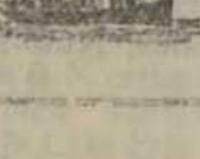
Vapor português FUNCHAL. Sahirá a 9 de Janeiro. Empresa Insulana de Navegação, Caes do Sodré, 84. 1.^o

Madeira e Canárias



Vapor inglez ARDEOLA. Sahirá a 12 de Janeiro. Agentes, Garland Laidley & C. R. 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. R. Malha Real Inglêsa 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. R. Malha Real Inglêsa R. do Corpo Santo, 74

Marselha



Vapor francês BRAGA. Sahirá a 19 de Janeiro. Agentes, Orey, Antunes & C. R. P. Duque da Terceira, 4, 1.^o

Portos do Algarve



Vapor português BOLAMA. Sahirá a 4 de Janeiro. Companhia Nacional de Navegação. Rua do Commercio.

Providência e New York com escala por Ponta Delgada, Angra e Horta



Vapor francês BRITANIA. Sahirá a 13 de Janeiro. Agentes, Orey, Antunes & C. R. P. Duque da Terceira, 4, 1.^o

Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires



Vapor francês MASSILIA. Sahirá a 4 de Janeiro. Agentes, Orey, Antunes & C. R. P. Duque da Terceira, 4, 1.^o

Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires e Portos do Pacífico



Vapor inglez OROPEZA. Sahirá a 5 de Janeiro. Agentes, E. Pinto Basto e C. R. 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. R. Malha Real Inglêsa R. do Corpo Santo, 47

Sevilha e Huéiva



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

Vigo, Plymouth, Boulogne e Amsterdam



Vapor holandês GELRIA. Sahirá a 7 de Janeiro. Agentes, Orey, Antunes & C. R. P. Duque da Terceira, 4, 1.^o

West Africa



Vapor americano CONEJOS. Sahirá a 3 de Janeiro. Agentes, Garland Laidley & C. R. 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 || Prejuízos pagos ... 1.892.636 \$63

Efectua seguros marítimos e terrestres na séde e nas corresp ondências

OLYMPIA

MATINÉS ELEGANTES

todos os días ás 2 h. 30

RENDEZ-VOUS MUNDANO

7.º episodio do sensacional film

BARRABÁS

A Tatuagem