

Gazeta dos Caminhos de Ferro

6.º DO 34.º ANNO

Contendo uma PARTE OFFICIAL dos Ministerios de Commercio e Commuicações e das Colonias, e dos Caminhos de Ferro de Estado (Resolução do Conselho de Administração de 6 de Janeiro de 1921)

NUMERO 798

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

Proprietario-director — L. de Mendonça e Costa

REDACTORES: Principal, José Fernando de Sousa, Engenheiro — Mario Ferrelra 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 Cahariz, 29

LISBOA, 16 de Março de 1921

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

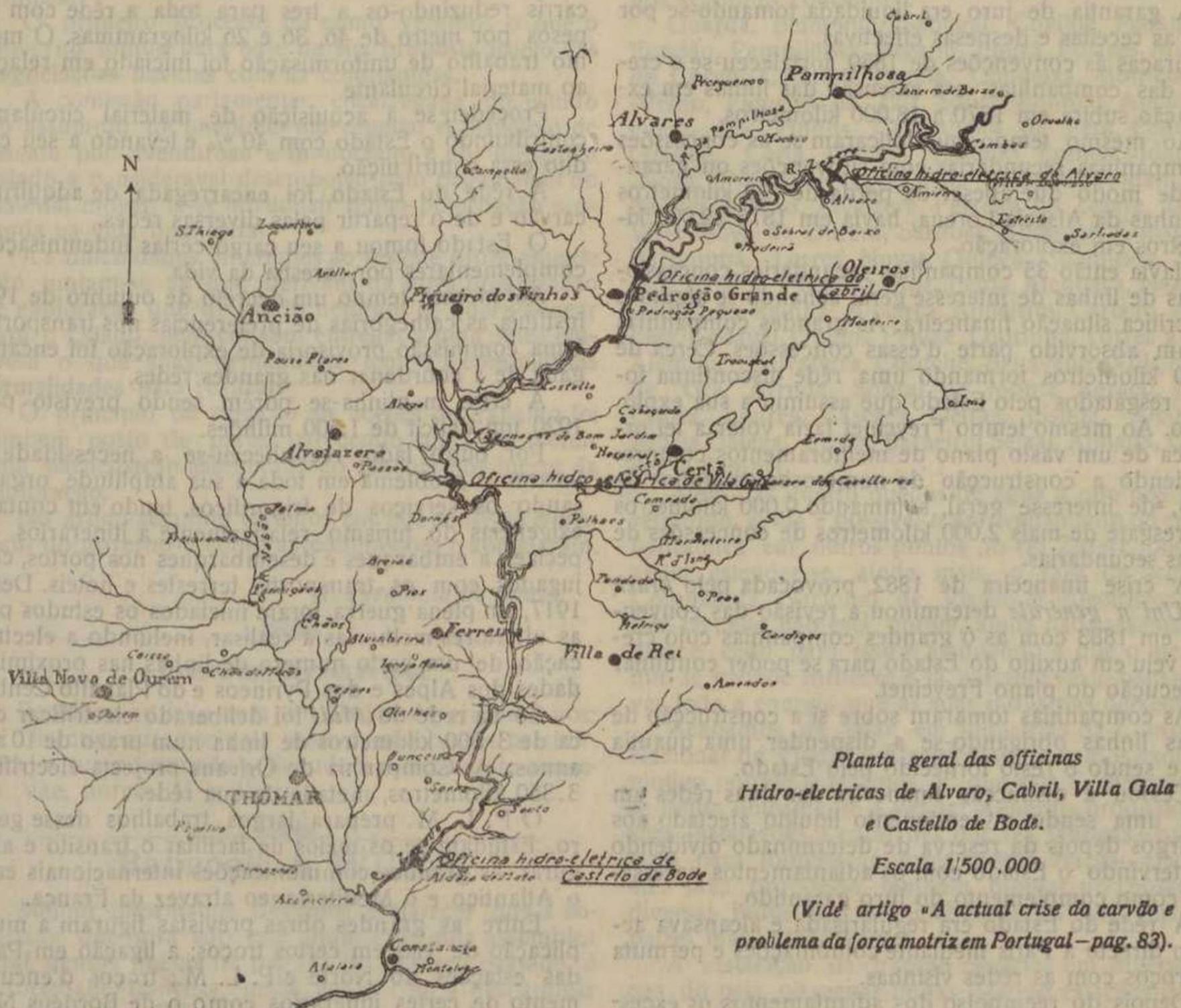
SUMMARIO

A reforma dos caminhos de ferro em França, por J. Fernando de Souza	81
A actual crise do carvão e problema da força motriz em Portugal, por F. Martins	83
Leve doença	83
Bahcock & Wilcox	83
Parte Official	85
A reforma da pauta, por Quirino de Jesus	85
Um trabalho rapido	86
Os caminhos de ferro alsacianos durante a dominação alemã	86
Carta de Paris, XX, por Guerra Maio	88
Um desastre	88
Memorias d'outros tempos, VIII	89
O oleo combustivel no caminho de ferro	90
Acquisição de material circulante em Hespanha	90
Linhas portuguezas	91
Linhas estrangeiras	91
Parte Financeira:	
Carteira dos accionistas	92
Boletim commercial e financeiro	92
Cotações na bolsa de Lisboa	93

A reforma dos caminhos de ferro em França

Demos ha tempo sumarissima idéa de projecto da convenção unica entre todas as grandes administrações francezas de caminhos de ferro, incluindo a do Estado, preparado por accordo entre ellas e o Governo por Mr. Le Trocquer, ministro das obras publicas. Promettemos analyzar esse diploma destinado a substituir as convenções, sucessivamente remodeladas das Companhias do Norte e de Leste, de Paris-Lyão-Mediterraneo, de Orléans, do Meio-dia e a realizar a desejavel unidade da réde sem prejuizo da autonomia de cada empresa.

Cingir-nos-hemos para isso ao notavel relatorio de



Planta geral das officinas
Hidro-electricas de Alvaro, Cabil, Villa Gala
e Castello de Bode.

Escala 1/500.000

(Vidê artigo «A actual crise do carvão e problema da força motriz em Portugal — pag. 83).

Mr. Loren apresentado á Camara em nome da Commissão de Obras Publicas e Communicações.

A funda perturbação que em todas as manifestações da vida causou a guerra fez-se particularmente sentir nos caminhos de ferro. Para bem a caracterizar recorda o relatorio as características da exploração de 1914.

Começou-se em França por pôr a cargo do Estado e das localidades a aquisição dos terrenos para os caminhos de ferro e a sua infrastructura, deixando aos concessionarios a superstructura mediante a remuneração de uma portagem cobrada.

Depois do golpe d'Estado de 1851 activaram-se as construcções por concessões fragmentadas, de modo que no fim de 1858 havia 9.000 kilometros em exploração e 7.000 concedidos e em construcção.

A crise financeira de 1857 abalou o credito das companhias, dando logar a negociações de que sahiram as convenções de 1859, destinadas a facilitar a construcção de novas linhas pelas 6 grandes companhias concessionarias da maior parte da rêde.

Para cada uma fez-se a distincção da antiga rêde e da nova a que se concedia garantia de juro. Do rendimento liquido da primeira reservava-se o dividendo fixado para as acções, os encargos das obrigações e 1,10% a juntar aos 4,65% garantidos pelo Estado para prefazer 5,75 de juro e amortisação do capital da rêde garantida. O saldo revertia a favor d'esta, adiantando o Estado o complemento de juro até á taxa indicada. Esses adiantamentos seriam reembolsados pelos excedentes da receita com o juro de 4%.

O excedente do rendimento além de certo limite seria repartido com o Estado.

A garantia de juro era liquidada tomando-se por base as receitas e despesas effectivas.

Graças ás convenções de 1859, fortaleceu-se o credito das companhias, e a extensão das linhas em exploração subira em 1870 a 18.000 kilometros.

Ao mesmo tempo multiplicaram-se as concessões a companhias secundarias com subvenções ou garantia, de modo que apesar da perda de 738 kilometros de linhas da Alsacia-Lorena, havia em 1875 22.000 kilometros em exploração.

Havia então 35 companhias secundarias concessionarias de linhas de interesse geral achando-se algumas em critica situação financeira. As grandes companhias tinham absorvido parte d'essas concessões. Cerca de 2.600 kilometros formando uma rêde descontínua foram resgatados pelo Estado que assumiu a sua exploração. Ao mesmo tempo Freycinet fazia votar a lei organica de um vasto plano de melhoramentos comprehendendo a construcção de numerosos caminhos de ferro, de interesse geral, sommando 9.000 kilometros e o resgate de mais 2.000 kilometros de concessões de linhas secundarias.

A crise financeira de 1882, provocada pelo *krack* da *Uni-n générale* determinou a revisão das convenções em 1883 com as 6 grandes companhias cujo credito veiu em auxilio do Estado para se poder continuar a execução do plano Freycinet.

As companhias tomaram sobre si a construcção de varias linhas obrigando-se a dispender uma quantia fixa e sendo o resto fornecido pelo Estado.

Cessou a distincção financeira das duas rêdes em cada uma sendo o rendimento liquido affectado aos encargos depois da reserva de determinado dividendo e intervindo o Estado com os adiantamentos necessarios como complemento do juro garantido.

A rêde do Estado era regularisada e alcançava accesso directo a Paris mediante combinações e permuta de troços com as rêdes visinhas.

Depois do reembolso dos adiantamentos os exc-

sos da receita liquida além de limites fixados para os dividendos seriam partilhados com o Estado.

Durante o periodo da construcção das novas linhas o deficit da sua conta d'exploração seria preenchido por uma emissão de obrigações.

As obras complementares auctorizadas seriam levadas á conta de construcção. O prazo de 15 annos para o resgate das novas linhas era contado do começo da exploração.

Os trabalhos complementares dos ultimos 15 annos seriam pagos no caso de resgate, reduzindo-se 45 por cada anno decorrido.

Realisou-se ulteriormente o resgate havia tempos reclamado da rêde de Oeste. Foram maus os resultados financeiros, que a intervenção da politica agravou.

Quando sobreveiu a guerra, foram militarizadas as linhas, utilizando-se o pessoal das linhas. Os serviços de mobilisação e transportes militares foram desempenhados pela forma a mais louvavel mostrando a boa organização das linhas francezas.

Depois do momento mais critico da mobilisação foi pouco a pouco reconstituída nos limites do possivel a actividade commercial dos caminhos de ferro.

A guerra deixou o material em deploravel estado. As difficuldades provenientes das profundas perturbações occorridas, do encarecimento e escassez do combustivel e dos materiaes, da diminuição das horas de trabalho crearam uma situação que foi complicada por uma crise financeira das companhias. O deficit no ultimo anno da guerra attingiu 1.200 milhões.

Reconheceu-se a necessidade da mais intima cooperação das companhias subordinada a um criterio commum. Foi assim que se uniformisaram os typos de carris reduzindo-os a tres para toda a rêde com os pesos por metro de 46, 36 e 26 kilogrammas. O mesmo trabalho de uniformisação foi iniciado em relação ao material circulante.

Procedeu-se á aquisição de material circulante, contribuindo o Estado com 40% e levando a seu credito essa contribuição.

A rêde do Estado foi encarregada de adquirir o carvão e de o repartir pelas diversas rêdes.

O Estado tomou a seu cargo certas indemnisações complementares por carestia da vida.

Ao mesmo tempo um decreto de outubro de 1910 instituia as cathogorias de preferencias nos transportes. Uma commissão provisoria de exploração foi encarregada de a coordenar nas grandes rêdes.

A crise mantinha-se porém sendo previsto para 1920 um deficit de 1.500 milhões.

Por outro lado, reconheceu-se a necessidade de encarar o problema em toda a sua amplitude, organizando os serviços de frigorificos, tendo em conta as exigencias do turismo relativamente a itinerarios, especiaes, a embarques e desembarques nos portos, conjugados com os transportes terrestres e hoteis. Desde 1917, em plena guerra, foram iniciados os estudos para as ultiores melhorias a realizar, incluindo a electrificação de um certo numero de linhas nas proximidades dos Alpes e dos Pyreneos e do Planalto Central.

Só na rede do *Midi* foi deliberado electrificar cerca de 3 000 kilometros de linha num prazo de 10 a 12 annos. A Companhia de Orleans projecta electrificar 3.350 kilometros, metade da sua rêde.

O P. L. M. prepara largos trabalhos desse genero. Estudam-se os meios de facilitar o transito e assegurar as grandes communicações internacionais entre o Atlantico e o Mediterraneo atravez da França.

Entre as grandes obras previstas figuram a multiplicação de vias em certos troços; a ligação em Partidas estações do Norte e P. L. M.; troços d'encurtamento de certes itinerarios como o de Bordéis Nan-

tes á região de Lyão; ligações através dos Pyreneus com a Hespanha e por baixo da Mancha com a Inglaterra.

Ao mesmo tempo ha que attender ao regimen dos caminhos de ferro de Alsacia-Lorena incorporada de novo na rêde franceza.

Para a execução do vasto plano esboçado e para uma boa exploração importa melhorar e coordenar o funcionamento dos organismos necessarios para assegurar serviços progressivos e acomodados ás novas condições da vida economica.

Tres soluções foram postas em confronto. A C. G. T. que pouco antes procurara impellir o pessoal ferroviario para a greve geral, que a energia de Millerand e Le Trocquer fez abrotar, veio afirar para o debate, a formula retumbante da *nacionalisação* dos caminhos de ferro, que encontre o proposito communista da sua expropriação, afastada pela Camara do debate como indigna de discussão.

Dois processos podiam ser adoptados: a celebração de novas convenções com as cinco grandes companhias cuja benefica acção estava consagrada por tantos annos de experiencia em contraste com os factos deploraveis de exploração pelo Estado: o resgate, descreditado pela desastrosa operação da rêde de Oeste.

No resgate se baseava o projecto Loucheur, baseado na substituição das companhias por uma unica sociedade arrendataria em cujo capital se intruduziriam acções de trabalho para iniciar a participação do pessoal na propriedade das linhas. O resgate era considerado apenas expediente para chegar á formula aventada podendo ser substituido pela fusão amigavel das companhias.

O primeiro processo foi como veremos o que o Governo tomou para base da sua proposta fructo das negociações havidas com as companhias.

A comissão parlamentar encarregada do estudo do assumpto foi unanime em regeitar o principio de resgate por aventureiro e inoportuno e por obrigar o Estado a consideravel desembolso pelo pagamento do material movel. Ia-se intruduzir numa peturbação profunda na vida financeira.

A's dificuldades inherentes ao resgate propriamente dito juntam-se as que derivam da nova organização de exploração que de modo nenhum se quere avocar para o Estado, nem convem entregar a uma unica empresa o que aliás demandaria tempo e complicadas formalidades para realizar.

O principio da criação de accções de trabalho foi tambem posto de parte, parecendo sufficiente incluir uma participação assegurada ao pessoal nos lucros da exploração.

No artigo seguinte veremos em que consistiu o projecto do governo e como as commissões o apreciaram.

J. Fernando de Sousa

Leve doença

Recolheu ao leito com um ataque de grippe o nosso Director que, por esse motivo, não pode presidir, com a sua costumada solicitude á sahida deste numero. Vae, porem, já melhor.

Babcock & Wilcox

Melhor informados devemos esclarecer que a sociedade que gira sob este titulo e de cuja assemblea geral demos noticia na pag. 71 do numero passado, é a sociedade franceza, nada tendo com a hespanhola cuja séde é em Bilbao, com succursal em Lisboa.

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

(Continuação)

Os trabalhos já realizados pela Companhia Nacional de Viação e Electricidade, na queda de agua do Cabril, mostram que as importancias calculadas para as obras nas quatro quedas (conforme a planta da nossa gravura da primeira pagina) não serão excedidas; antes pelo contrario, as obras serão executadas por uma quantia inferior aquella em que foram oçamentadas.

As grandes albufeiras ou lagos artificiaes a que os respectivos dique darão logar, terão a extensão total, de cerca de 133 kilometros, atingindo em alguns pontos a sua largura quasi um kilometro. Estes enormes reservatorios de agua, para arborização de cujas margens serão necessarios muitos milhares de arvores, serão navegaveis por pequenos barcos, e valorizarão consideravelmente os terrenos que atravessam, aos quais trazem, entre muitos outros beneficios, o de conservarem a humidade do solo, cujos efeitos, sob este ponto de vista, se hão de sentir em terrenos situados até algumas dezenas de kilometros das suas margens.

São muito numerosas as regiões que virão a utilizar-se da energia produzida pelos 132.000 cavallos obtidos nesta serie de buedas de agua, importando a instalação duma grande rêde de transporte e distribuição de energia electrica na qual a tensão empregada não será inferior a 100.000 "volts" nas linhas geraes.

A energia produzida será transportada e utilizada nos seguintes concelhos:

Guarda, Belmonte, Sabugal, Covilhã, Penamacor, Fundão, Pampilhosa, Arganil, Louzã, Poiães, Miranda do Corvo, Coimbra, Penela, Condeixa, Montemor-o-Velho, Figueira da Foz, Soure, Pombal, Ancião, Figueiró dos Vinhos, Castanheira de Pera, Pedrogam Grande, Certã, Oleiros, Castello Branco, Idanha-a-Nova, Proença-a-Nova, Villa Velha de Rodam, Villa de Rei, Mação, Alvaizere, Ferreira do Zezere, Tomar, Villa Nova de Ourem, Sardoal, Abrantes, Constancia, Barquinha, Torres Novas, Golegã, Chamusca, Santarém, Batalha, Porto de Moz, Leiria, Alcobaça, Nazareth, Caldas da Rainha, Alpiarça, Almeirim, Cartaxo, Azambuja, Cadaval, Obidos, Penixe, Lourinhã, Torres Vedras, Alemquer, Salvaterra, Coruche, Benavente, Villa Franca de Xira, Arruda, Sobral do Monte Agraço, Mafra, Cintra, Loures, Cascaes, Oeiras, Lisboa, Alcochete, Aldeia Galega, Moita, Baraeiro, Seixal, Almada, Cezimbra e Setubal.

Alem das quatro quedas de agua a que nos vimos referindo, ainda é possivel o aproveitamento de energia hydraulica em outros pontos do rio Zezere, podendo assim estender-se, ainda mais, o raio da acção da Companhia Nacional de Viação e Electricidade. A este respeito não está, porem, ainda nada assente, porque é cedo para isso e atendendo a que o mercado que se propõe fornecer é já bastante vasto para absorver toda a energia que as suas industrias deixem livre.

Acabamos de falar em industrias da Companhia Nacional de Viação e Electricidade e vamos explicar o motivo porque o fazemos. E' que esta Companhia não se limita unicamente a vender a energia produzida nas suas instalações a entidades officiaes, fabricas e particulares para iluminação, força motriz, tracção electrica, etc. mas propõe-se tambem montar no [nosso paiz diversas industrias, á semelhança do que existe nos paizes mais adeantados.

A instalação da tracção electrica em diversas zonas do paiz, pequenas linhas ligando estações do Caminho de ferro com varias localidades d'ellas distantes

alguns kilometros, desenvolvimento e criação de industrias locais, fornecendo energia barata e facilitando mesmo a compra dos machinismos necessarios, são problemas que a mesma Companhia espera resolver, iniciando assim em Portugal, com a utilização das quedas de água, uma era de intensa actividade industrial, de desenvolvimento da riqueza publica e particular e do aproveitamento dos recursos naturaes que o paiz possui e que até hoje não tem sido explorados, porque nos tem faltado a energia barata que é indispensavel a todas as industrias para viverem e progredirem.

Como já aqui dissemos, até hoje sómente algumas pequenas instalações hydraulicas tem sido executadas em Portugal, sendo toda a energia electrica produzida, mesmo nos grandes centros de consumo, como Lisboa e Porto, por motores termicos e por conseguinte vendida por um preço elevadissimo.

Com a utilização das quedas de agua em grande escala, modifica-se por completo esse estado de cousas, devendo notar-se que não se trata de promover qualquer empreendimento novo, mas sim, unicamente, pôr em pratica o que os paizes mais cultos tem feito nos ultimos anos, dando grandes lucros aos seus capitalistas e fomentando ao mesmo tempo o desenvolvimento da riqueza nacional.

As industrias electro-químicas que até agora não tem sido possível explorar em Portugal, porque só com energia barata podem produzir em condições de competir com os productos estrangeiros, constituem um dos ramos industriaes que mais detidamente tem sido estudados por parte da Companhia Nacional de Viação e Electricidade.

Algumas fabricas serão montadas para a exploração d'essas industrias, ficando assim no paiz alguns milhares de contos que anualmente estamos dando ao estrangeiro, por nossa culpa unicamente, visto possuímos as materias primas, termos grandes fontes de energia barata e poderemos assim facilmente montar fabricas e apresentar productos iguaes aos melhores que nos veem dos outros paizes, ficando d'este modo os lucros em Portugal e podendo vender esses productos a preços mais baixos que os productos similares estrangeiros tem no nosso paiz.

As industrias electro-metalurgicas merecem igualmente a atenção dos corpos gerentes da Companhia Nacional de Viação e Electricidade.

Em Portugal existem abundantes jazigos de minério de ferro e por diversas vezes se tem tentado estabelecer aqui a industria siderurgica, mas nada se tem conseguido de pratico, porque até hoje, ao que nos consta, não foi ainda encontrado no paiz carvão que sirva para o fabrico d'este metal. D'esta forma continuamos a ser tributarios dos paizes onde o ferro é produzido e portanto se obtem a preço muito inferior áquelle porque nós o pagamos.

Dependendo quasi todas as industrias, em absoluto, do ferro, só os paizes que produzem este metal podem ter industrias florescentes e em condições de competir com as industrias similares estrangeiras.

Mas se em Portugal não foi ainda descoberto carvão que sirva para o fabrico de ferro, é relativamente facil o aproveitamento de muitas das suas quedas de agua e os fornos electricos, hoje empregados em grande escala na fabricação do ferro, sua depuração e na fabricação dos diversos aços empregados nas industrias e nos armamentos, etc. tem ainda a vantagem de os seus productos terem um grau de pureza que os altos fornos nunca lhe poderão dar.

E', pois, pela instalação dos fornos electricos que deveremos procurar obter o ferro nacional e a proposito devemos referir-nos á concessão feita ha poucos

annos a uma empresa, relativamente ao exclusivo da fabricação do ferro em Portugal. Cremos que esse exclusivo se refere sómente ao ferro produzido em altos fornos, pois que, a não ser assim, a continuação d'essa concessão dará origem no futuro a serios embaraços, visto que, com o aproveitamento das quedas de água, haverá dentro de poucos anos no paiz mais de uma empresa em condições de fabricar o dito metal empregando os fornos electricos e é absolutamente necessario que não se lhe ponham obstaculos d'esta ordem, pois bem bastam as peias burocraticas.

E o que acima dizemos para o fabrico e afinação do ferro, devemos igualmente dizer-lo para outros metaes, alguns d'elles, como o volframio, estanho e uranio de muito valor e de que em Portugal existem numerosas minas, cuja exploração só pode ser feita com força motriz barata e aproveitando o forno electrico, e isto é relativamente fácil obter-se com a utilização das nossas quedas de agua.

Todos os empreendimentos como os que a Companhia Nacional de Viação e Electricidade se propõe realizar e a que já deu início, devem merecer a simpatia e aplauso não só dos poderes constituídos, mas de todos os portuguezes, em geral, pois que representam o verdadeiro e insofismavel caminho a seguir para a cura de todos os nossos males, tanto mais que já é tempo de olharmos para o que é nosso, impedindo que estranhos nos venham explorar, enriquecendo á nossa custa e fazendo-nos viver na dependencia dos seus productos e das suas conveniencias, quando é tão facil essa riqueza ficar em Portugal e não dependermos senão de nós proprios.

Em diversos ramos da actividade commercial e industrial, existem entre nós empresas que, pelo genero de commercio ou industria em que se ocupam, vivem e engrandecem-se á custa da pobreza da nação. Entre as primeiras encontram-se especialmente as que negociam com generos alimenticios e que, principalmente no periodo decorrido desde o inicio da guerra, tem, por meio da especulação, amealhado fartos lucros e consequentemente acumulado contra si o odio do publico; entre as segundas, encontram-se as empresas de industrias com vida artificial e que se tem mantido mercê da escandalosa protecção pautal, as quaes, no entanto, devido á situação especial de falta de concorrência, creada pela guerra, tambem tem conseguido prosperar á custa da miseria publica. Dá-se, assim, a circumstancia de, ao passo que algumas dezenas ou centenas de individuos vivem á farta e enriquecem, cada vez ser maior a pobreza da nação.

As empresas constituídas e a constituir para o aproveitamento das quedas de agua, podem, como vimos, depois de realizadas as obras necessarias, prosperar em poucos annos e distribuir bons dividendos pelos seus accionistas, mas os beneficios que d'elas resultam para o publico em geral são de tal modo importantes, que dentro de pouco tempo a sua influencia se ha-de sentir na riqueza e bem-estar da nação inteira. É, em especial para os empreendimentos d'esta natureza que vai todo o nosso aplauso.

Mas o aplauso e carinho que o povo vote ás empresas d'este genero são muito mas não são tudo. Os Governos tem mais do que ninguem, meios para as auxiliar, como, por exemplo, a isenção de direitos aduaneiros na importação dos machinismos necessarios, fornecimento de capitaes, etc. e é absolutamente necessario que os poderes constituídos olhem a serio para estas patrioticas iniciativas e lhes prestem todo o auxilio e protecção possíveis, a exemplo do que se faz em muitos paizes estrangeiros, e nisto está a razão dos progressos que n'elles tem sido realizados.



Ministerio do Comercio e Comunicações

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Atendendo a que a conta de garantia de juro da linha ferrea de Santa Comba Dão a Viseu, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro e relativa ao primeiro semestre do ano economico de 1920-1921 está nos termos de ser aprovada;

Manda o Governo da Republica pelo Ministerio do Comercio e Comunicações que seja paga á referida Companhia a quantia de 4.914\$5 (quatro mil novecentos e quatorze escudos e cincoenta e um centavos) como liquidação provisoria desta garantia de juros.

Paços do Governo da Republica, em 12 de Março de 1921. —
Antonio Fonseca.

Atendendo a que a conta de garantia de juro da linha ferrea de Foz-Tua a Mirandela, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, e relativa ao primeiro semestre do ano economico de 1920-1921 está nos termos de ser aprovada.

Manda o Governo da Republica, pelo Ministerio do Comercio e Comunicações que seja paga á referida Companhia a quantia de 13.725\$12 (treze mil setecentos e vinte e cinco escudos e doze centavos) como liquidação provisoria desta garantia de juro.

Paços do Governo da Republica, em 12 de Março de 1921. —
Antonio Fonseca.

Atendendo a que a conta de liquidação de garantia de juro da linha ferrea de Mirandela a Bragança, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, relativa ao primeiro semestre do ano economico 1920-1921 está nos termos de ser aprovada;

Manda o Governo da Republica Portuguesa pelo Ministerio do Comercio e Comunicações que á referida Companhia seja paga a quantia de 31.550\$76 (trinta e um mil quinhentos e cincoenta escudos e setenta e seis centavos) como liquidação provisoria desta garantia de juro.

Paços do Governo da Republica, em 12 de Março de 1921. —
Antonio Fonseca.

A reforma da pauta

Como precedentemente dissemos no *Boletim Commercial e Financeiro* d'esta revista, o Governo transacto apresentou ao parlamento uma proposta de lei que abrange uma nova pauta aduaneira e manda cobrar em ouro a totalidade dos direitos de importação das mercadorias não exceptuadas.

O novo Governo, ao apresentar-se na Camara dos Deputados, incluiu nas declarações de programma, a de que mantinha a mesma proposta e promoveria a sua aprovação, achando isso necessario tambem para o effeito de termos assim a base indispensavel para as negociações de tratados de commercio.

Esta orientação, que pode parecer excelente á primeira vista, uma vez que desde longe se reconhece a necessidade de ser reformada a nossa pauta de 1892, não resiste, no entretanto, ás considerações que a força de circunstancias determina.

São diversos os fundamentos alegados em favor da reforma actual da pauta. Em primeiro lugar, diz-se que a de 1892 é antiquada e foi feita quando a situação economica do mundo, e portanto do nosso paiz, era muito diferente da que hoje temos depois de

uma guerra que veiu mudar profunda e gravemente as condições da existencia interna e as relações de interesses e dos proprios sentimentos internacionais.

Acentua-se, principalmente, que d'ahi resultaram preços muito mais altos para todas as mercadorias, de modo que as taxas, baseadas nos antigos não correspondem aos proprios fins que se tiveram outrora em vista, quanto mais ás necessidades presentes. Como os direitos são quasi totalmente especificos, os resultados agora ficam muito longe dos que se pretendem, ou fossem fixados por motivos de ordem fiscal, ou o fossem para protecção á nossa agricultura e á nossa industria.

Assim, nem estas estão suficientemente defendidas contra a concorrência estranha, sobretudo contra a dos paizes de moeda avariada, cujas condições permitem de facto o *dumping*, nem o Estado consegue as receitas aduaneiras correspondentes á depreciação do nosso escudo, podendo mesmo o producto das taxas ser hoje ridiculo em comparação com o valor do artigo importado.

Finalmente alega-se, como se apontou na declaração ministerial, que tendo cahido em grande parte na Europa os tratados de commercio e sendo necessario substitui-los por outros, ou reformar os que subsistem, para se chegar tão depressa quanto possivel á nova ordem estavel de relações economicas internacionais, a base para tudo isto tem de ser como sempre foi, a existencia de uma pauta que defenda previamente, no que é essencial, a nossa agricultura e industria e sirva de ponto de referencia para todas as concessões a fazer ou a alcançar.

Tudo isto, que se alega em favor da reforma da pauta, seria exacto e efficaz, se os preços commerciaes dos ultimos annos, em que scientificamente se deveria basear o estudo de novas tarifas, e se até os que vigoram neste momento, não fossem variaveis em tão alto grau e tivessem a relativa estabilidade que dá um valor accetavel ás medias necessarias para fixação de taxas definitivas e perduraveis.

As taxas foram estabelecidas em 1892 com preços muito inferiores, que chegam a ser mais de dez vezes menores do que os do tempo do armistício e os do primeiro periodo da paz, os quaes por sua vez estão sofrendo variações, alguns ainda para mais e quasi todos para menos, em moeda de ouro, sem que se possa prever para onde vão, na sua marcha irregular e sujeita á influencia de tantos factos contingentes que podem apparecer na evolução deste mundo tão perturbado.

Em tais condições não ha positivamente nenhuma base segura e digna de confiança para se fixarem novas tarifas que sirvam para nosso regulamento definitivo, quanto mais para norma das negociações de tratados de commercio, crescendo que, embora fossem pagos em ouro os direitos, ou talvez por isso mesmo, os resultados seriam immensamente variaveis, com gravissimos inconvenientes, pela simples depreciação ou valorização da nossa moeda, onde vão sendo faceis as diferenças de dezenas de escudos por libra em curtos periodos.

Organizar em tais circunstancias uma pauta definitiva, é querer o estabelecimento d'um regimen economico absolutamente arbitrario para ter por longo tempo uma acção mudavel, e portanto profundamente perturbadora na agricultura, na industria e no commercio do paiz, e nas condições de vida de todas as classes sociais, com effeitos mais ou menos graves para as medianas e pobres, especialmente. As consequencias seriam ainda peores se ainda por cima se fizessem com tal base novos tratados de commercio, que aliás nenhum Estado se disporá a negociar de vez, antes de

haver a indispensavel estabilidade relativa por toda a parte.

A pauta apresentada ao parlamento viu-se obrigada a ser notavelmente arbitraria para poder surgir no meio de tantas variações de preços e de tantas incertezas a respeito do que elles irão sendo nos tempos que estão adiante de nós. D'ahi vem que ella não pode satisfazer a nenhum criterio. Em geral elevaram-se as taxas, em combinação com a perspectiva de serem pagas em ouro e com certos correctivos segundo a marcha dos cambios, tendo-se de concorrer assim, mais ou menos gravemente, para o encarecimento da vida. Nem assim, porem, os ultraproteccionistas podem ficar satisfeitos, uma vez que, n'aquella elevação, o reformador não se atreveu a ir muito longe, parando diante da consideração de que, se fosse obedecer á proporção dos valores da moeda e dos preços, entre o anno de 1892 e a epocha actual, como aquelles pareem desejar, o resultado seria esmagador para os consumidores e no fim de tudo para a economia nacional, considerada no seu conjuncto.

Esta mesma questão está sendo debatida presentemente na Hespanha. Tambem lá o governo promoveu a reforma da pauta, por motivos mais ou menos analogos aos invocados cá para a proposta de lei a que nos referimos. Os economistas e financeiros do reino visinho levantaram-se, porem, na sua generalidade contra essa tentativa, com fundamentos como aquelles que apresentamos em discordancia do caminho que se pretende seguir. Prevê-se que na Hespanha haverá em tal assunto o addiamento imposto pelas circumstancias.

A politica a adoptar n'este ramo fundamental da nossa economia interna e das nossas relações internacionais tem de ser outra. Temos de esperar que os horizontes se aclarem, que se restabeleça um sufficiente equilibrio entre as nações e em cada uma dellas, que haja uma certa ordem, embora ainda in perfeita, no commercio e nos seus valores. Então se poderá e deverá adoptar uma nova pauta e negocios tratados em condições que inspirem confiança.

Até lá não podemos fazer mais do que seguir com mais justiça, e mais respeto pelo bem geral, o caminho que vimos seguindo. A's exigencias das circumstancias deste periodo de transição obedece-se efficazmente decretando sobretaxas e prohibições e fazendo accordos provisorios internacionaes, indo tudo com as variações que são impostas pelos factos de cada dia. Assim temos vindo, e assim temos de ir, com a unica differença de que devem acabar por uma vez os abusos determinados pela acção dos interesses particularistas oppostos aos da collectividade.

Quirino de Jesus

Um trabalho rapido

Agora que tanto se nota a morosidade com que se executa qualquer trabalho, especialmente de construcção civil, ha razão para notar a rapidez com que o Serviço de Construcção da Companhia Portugueza conseguiu substituir toda a longa e larga escada de pedra da estação do Rocio, que era a da primitiva e que eatava ao serviço desde 1890, tendo portanto 30 annos feitos.

Toda a escadaria foi substituida por novos degraus de pedra, que já estavam preparados de antemão, 83 degraus, de 3,º90 de comprimento por 36 centimetros de altura, no curto espaço de cinco dias.

A obra foi dirigida pelo snr. Felix Alves, sub-chefe do Serviço de Construcção.

Os caminhos de ferro alsacianos durante a dominação alemã

Mr. Peschaud dá-nos no Boletim da Associação Internacional de Caminhos de ferro as seguintes informações sobre os resultados da exploração dos caminhos de ferro da Alsacia e da Lorena, sob o regimen allemão, durante o periodo de quasi meio seculo em que aquellas duas provincias estiveram separadas da França.

Segundo os numeros que apparecem nas contas publicadas pela administração allemã, a situação financeira dos caminhos de ferro da Alsacia e da Lorena. seria muito brilhante: o producto liquido da exploração que, em seguida a 1871, não passava de 5 milhões de marcos annuaes, teria attingido mais de 20 milhões em 1890 e 40 a 50 milhões no momento da guerra.

Era esta a cifra que figurava na receita do orçamento do Imperio; o lucro apparente retirado desde 1871 pelo Imperio allemão da exploração dos caminhos de ferro alsacianos ter-se-hia assim elevado em 31 de dezembro de 1913 a 919 milhões de marcos. A inscripção desta somma no orçamento das receitas do Imperio tem feito acreditar na prosperidade da rede e não será talvez estranha ao movimento de opinião hoje em voga na Alsacia, a favor da continuacão da exploração pelo Estado.

No entanto, esta prosperidade era meramente apparente: porque, como a rede não possuia autonomia financeira, as despesas de estabelecimento eram cobertas por emprestimos do Estado e as contas não davam a conhecer os encargos pertencentes ao capital de estabelecimento dos caminhos de ferro. Que o lucro inscripto no orçamento era, portanto, ficticio, é a conclusão a que se chega se se puzer em confronto o producto liquido de cada exercicio e as sommas que teriam sido necessarias para cobrir os encargos do capital de estabelecimento.

Desta comparacão, que se pode fazer baseando-se nas contas allemãs, resulta que a situação dos caminhos de ferro, longe de se apresentar com lucros, tem sido, ao contrario em grande escala, deficitaria. Se esta rede tivesse sido administrada como uma companhia, isto é, se fosse dotada de autonomia financeira, e se se tivesse feito entrar em linha de conta os encargos do capital, todos os exercicios de 1871 a 1911 teriam sido fechados com saldos negativos, pois que o producto das receitas foi insufficiente para cobrir as despesas de exploração e os encargos do capital; sómente os exercicios de 1912 e 1913 teriam sido saldados com lucros. O deficit annual teria oscillado entre 9 e 10 milhões de marcos e o deficit total teria subido de 100 em 1878, a 200 em 1890, a 300 em 1906 e a 396 em janeiro de 1912. Assim, durante o periodo 1871-1913, a rede, longe de trazer ao orçamento do Imperio um beneficio de mais de 900 milhões, só teria conseguido o equilibrio com a ajuda d'uma subvenção do Estado de perto de 400 milhões de marcos.

São bastante numerosos as causas d'esta situação deficitaria: uma d'ellas comtudo, merece ser posta em destaque porque permite salientar os graves defeitos das administrações de Estado: é a exagerada importancia tomada pelo capital de estabelecimento, alem do abuso de despesas não productivas ou despesas não correspondendo a trabalhos indispensaveis, ou ainda por imputação á conta de estabelecimento de despesas de exploração.

As sommas imputadas á conta de estabelecimento, isto é, cobertas pelo emprestimo, passaram com effeito de 266 milhões de marcos em 1871 a 877 milhões em 1913, o que mostra um augmento de 230 %.

comparação, o augmento das despesas de estabelecimento das companhias francezas, no mesmo periodo, esteve longe de attingir aquella percentagem. Assim por exemplo, na Companhia de Leste, que teve de construir depois da guerra as novas linhas do programma Freycinet e tambem, como na rêde da Alsacia-Lorena, linhas d'um interesse meramente estrategico, o capital do estabelecimento (mesmo compreendendo as subvenções entregues pelo Estado ou por collectividades) apenas augmentou, de 1871 a 1913, na proporção de 170 %. O augmento foi pois inferior um terço na Companhia de Leste do que nos Caminhos de ferro da Alsacia-Lorena, não obstante o que pode aquella Companhia comparar-se vantajosamente, no ponto de vista das installações e da extensão kilometrica, com a alsaciana.

Esta politica tem deploraveis resultados financeiros, tanto mais que não foi contrabalançada por uma compressão das despesas de exploração. Aqui ainda nós palpamos as consequencias das explorações do Estado. As despesas de exploração, e particularmente as de pessoal, foram acrescidas duma forma consideravel: de 1872 a 1913 as despesas kilometricas augmentaram 152 % enquanto o seu augmento na Companhia de Leste foi apenas de 38 % ou seja quatro vezes menos. O coeficiente de exploração foi tambem mantido n'uma taxa muito elevada: era de 76 % em 1872 (contra 58 % na Companhia de Leste) e durante o periodo de 1900-1914, oscilou em media por 72 %.

Se se comparar o coeficiente da exploração da rêde alsaciana com o coeficiente medio das rêdes francezas, constata-se que, para um mesmo exercicio, o primeiro foi sempre superior ao segundo e contudo as receitas kilometricas da rêde alsaciana, em consequencia do trafico mais intenso, da população mais densa, e das tarifas geralmente mais elevadas, foram sempre muito superiores ás receitas kilometricas dos caminhos de ferro francezes. Por exemplo, em 1913, as receitas da rêde da Alsacia cifraram-se em mais de 93 000 francos por kilometro explorado, enquanto não passaram, em media, de 56 000 para as rêdes francezas concedidas.

Assim o balanço da administração dos caminhos de ferro alsacianos pelo Imperio Allemão, foi o acrescimo inconsiderado das despesas de estabelecimento e das de exploração. D'aqui resulta que o taxa real da remuneração dos capitaes empatados n'esta rêde tem sido, d'uma maneira geral, inferior ao que tem recebido os capitaes das rêdes francezas. Esta taxa que permaneceu fixa muito tempo em 4 %, não passou em média, de 3,80 % no periodo decorrido entre 1900 e 1910, enquanto na companhia franceza e no mesmo periodo, a relação entre o producto liquido e o capital de esta belecimento attingiu uma média de 4,32 %, cifra que seria ainda mais elevada se se juntasse ao producto liquido propriamente dito os beneficios indirectos que os caminhos de ferro trouxeram ao Estado.

E isto apesar de um tráfico muito inferior.

Em resumo, pode-se dizer que, salvo durante dois annos, o deficit foi constante na rêde de Alsacia-Lorena, de tal maneira que, se a rêde tivesse sido gerida por uma sociedade privada, esta ter-se-hia visto na impossibilidade de remunerar o seu capital-obrigação e o seu capital-acção só pelo produto da sua exploração.

Se esta rêde tivesse sido concedida a uma companhia, regida pelas mesmas regras financeiras que a companhia franceza, esta companhia teria tido a necessidade de recorrer largamente á garantia do Estado. E' mesmo possivel determinar a divida que, deste modo teria contrahido com o Estado.

Para estabelecer a este respeito uma comparação tão exacta quanto possivel com as companhias fran-

cesas é preciso observar que, tendo o thesouro francez contribuido com uma parte equivalente a 25,6 %, pouco mais ou menos, para a construcção da via ferrea, não teem as companhias francezas que assegurar remunerações senão a uma parte do capital total do estabelecimento, ou sejam a 74,4 %. E' preciso portanto suppor que a rede alsaciana não teria que provar aos encargos de juros e amortização do seu capital senão para uma parte que não fosse alem desta percentagem. N'estas condições o montante da sua divida de garantia seria (em capital) de 6.370.000 marcos, em 1913.

Se esta divida não fosse ainda mais importante, isso dever-se-hia attribuir unicamente ao elevado numero que attingem as receitas kilometricas na Alsacia Lorena. Se estas receitas quebrassem, a rede deveria ter reccorrido á garantia do Estado, n'uma somma bem superior á divida de garantia da rede franceza. Foi o que se provou, de resto, durante a guerra: a divida que a rede alsaciana teria contrahido com o Estado no periodo 1914-1916, se tivesse sido collocada sob um regimen de garantia de lucro, teria passado de 93 milhões de francos, ou sejam, 46.000 francos por kilometro, enquanto na Companhia de Leste teria subido a 109 milhões, o que dá apenas, 23.000 francos por kilometro: e ainda é preciso não esquecer que a rede de Leste soffreu bastante mais com a guerra do que a alsaciana.

A divida de garantia da rêde da Alsacia-Lorena que, no periodo de prosperidade 1871-1914, apenas se tinha elevado a 4 000 francos por kilometro, attingiu nos annos de 1915, 1915 e 1916 uma somma onze vezes superior: 46 000 francos por kilometro. Na rêde de Leste succedeu precisamente o contrario: a sua divida de garantia, que entre 1871 e 1914 tinha subido a 46.000 francos por kilometro, desceu nos primeiros tres annos de guerra a 29 000. Esta divida é ainda duas vezes menos importante do que aquella que teria contrahido a rêde da Alsacia-Lorena no mesmo periodo.

Estas simples comparações chegam bem para demonstrar quanto a gerencia allemã dos caminhos de ferro alsacianos foi onerosa.

De resto, este resultado era de facil previsão, porque em todos os paizes em que os caminhos de ferro são explorados pelo Estado, teem sido os resultados financeiros obtidos por essa gerencia, inferiores aos que teem dado as gerencias particulares.

E contudo, se havia algum paiz onde a experiencia estatista tinha probabilidades de vingar, era na Allemanha, ou nas provincias annexadas, onde a applicação dos methodos *corporalistas* da administração prussiana, e as condições particularmente favoraveis da exploração dos caminhos de ferro, só poderiam dar resultados satisfatorios.

Qual seria hoje a situação financeira da rêde alsaciana se, em lugar de ter sido explorada pela administração allemã, tivesse continuado a ser administrada pela Companhia de Leste que a explorou até 1871? Em primeiro lugar, sendo administrada n'umas condições de economia e prudencia que as administrações do Estado desconhecem, teriam sido menos elevadas as insufficiencias. Por outro lado as sommas entregues pelo Estado, como garantia de lucro, em vez de serem feitas dum modo difinitivo, como o foram os depositados sob a gerencia allemã por insufficiencia, apenas o teriam sido como adiantamentos reembolsaveis e vencendo juro. Em 1911 o orçamento da rêde alsaciana teria permittido reembolsar aquellas entregas pois que a Companhia de Leste pode, n'essa epocha, reembolsar a totalidade da sua divida de garantia. E assim as populações da Alsacia e da Lorena teria sido aliviada d'uma parte dos impostos que teem supportado para fazer face ao deficit dos caminhos de ferro.

Carta de Paris

XX

Os novos rapidos Paris-Berlim e Paris-Côte d'Argent. — Comboios a mais, passageiros a menos. — Hotéis vazios. — Quartos a todos os preços. — Uma vingança innocente...

Dois factos importantes se vão dar em materia ferroviaria. O restabelecimento dos rapidos de luxo Paris Berlin e o *Perynéos-Côte d'Argent*, a começarem ambos em 16 do corrente. Acaba assim a companhia dos W. L. de completar o seu serviço de luxo em toda a rede da Europa Central, tendo por objectivo Paris. Eram estes dois comboios os unicos que faltavam pôr em circulação, o primeiro devido á reluctancia dos allemães em restabelecer comboios de luxo, e o outro por outras razões, muito parecidas. Ainda assim os caminhos de ferro allemães, só consentiram em pôr em circulação taes comboios com a inclusão da 1.^a e 2.^a classe, pois, dizem elles, n'um paiz em que pezam todos os horrores da guerra, não se póde admittir a existencia de comboios de luxo.

O rapido *Côte d'Argent* é, como já o era em 1914, um desdobraimento mais accelerado dos expressos Paris-Irun, e passa a ter a seguinte marcha:

Paris, partida.....	19 ^h ,01
Irun ".....	8 ^h ,10

Como se vê este gasta menos 1.^h44' que o rapido de 1.^a e 2.^a classe, mas tendo em conta a differença da hora franceza que adiantou desde 14 do corrente 60 minutos sobre a espanhola, e que este comboio não soffrerá alteração da sua marcha, por esse motivo, a differença effectiva para o *Côte d'Argent*, é apenas de 44 minutos, entre Paris e Irun, o que aliás é importante.

No sentido inverso, este comboio terá a seguinte marcha:

Hendaya, partida.....	22 ^h ,21
Paris, chegada.....	11 ^h ,20

Menos cincoenta minutos que os actuaes expressos. Este comboio, que será apenas composto de carruagens de luxo, é posto em circulação por um mez, a titulo de ensaio, sendo porem de crer que elle continue, porque os actuaes comboios Paris-Irun, que transportam quatro carruagens-leitos, todos os dias deixam passageiros em terra com falta de camas sendo ás vezes bem difficil consegui-las com oito dias de antecedencia.

E' pois de crer que o novo rapido continue a circular além do mez da experiencia, tanto mais que o outro comboio que elle vae desdobrar deixa de ter carruagens-leito, passando a fazer só serviço de 1.^a e 2.^a classe, o que o torna mais leve, actualmente a sua composição normal é de onze carruagens de *bogies*, carga bastante elevada, apesar do excelente perfil da linha.

O estabelecimento destes novos comboios vae pôr de parte a idéia do restabelecimento do *Sud-Express*, o que aliás, já na ultima conferencia de Paris, ficou resolvido, adiando-se a sua circulação para d'aqui a dois annos.

De resto não me parece ser o *Sud* o comboio de que mais necessitamos. Um comboio expresso a ligar em Medina com os rapidos n.^{os} 9 e 10 do Norte de Hespanha, e com um serviço de 1.^a e 2.^a classe por carruagens directas, e uma carruagem-leito, resolverá por agora a questão.

E esses comboios por todos os motivos, devem ser diarios, não só para garantirem ao publico um ser-

viço regular, como para não causar embarços á Companhias do Norte de Hespanha, com a junção, em Medina, em determinados dias de duas ou mais carruagens podendo nós, com a garantia das ligações dos excellentes comboios rapidos n.^{os} 51 e 56, e os correios de Salamanca, assegurar a intensificação do trafego internacional de que muito precisamos.

Ao escrever estas linhas chega-me a noticia que as Companhias Portugueza e Beira Alta, vão em breves dias pôr em serviço um novo horario. Oxalá que elle seja de molde a bem servir o publico, e que uma grande largueza de vistas presida á sua organização.

Mas, enquanto os caminhos de ferro francezes, procuram intensificar o trafego, de passageiros, Paris diminue de concorrência estrangeira, e provinciana.

A marcação do logar, com muitos dias de antecedencia, a incerteza de o conseguir á ultima hora, passaram á historia. Toda a gente encontra o desejado logar, sem precipitações e sem a indispensavel *bixa* para obter bilhete.

Por outro lado, os hotéis começam a estar vazios, e os seus proprietarios a ser mais razoaveis e bem creados.

Ainda ha bem poucos mezes, se corria de porta em porta, os hotéis de um bairro, e a resposta era esta: *Pas de chambres, c'est difficile, très difficile, Monsieur*. E isto cantarolado com uma accentuação irritante, arreliaava o passageiro que, de maleta na mão, lá seguia rua abaixo, como sob o peso de um desengano.

Agora o caso mudou de figura; os hospedes são recebidos com um sorriso doce. Temos um bello quarto por 15 francos por dia. Acha caro? Então tem outro no quinto andar a 10 francos. E se o passageiro abana a cabeça, apparece ainda outro a 7 francos! Em setembro ultimo, corri eu varios hotéis no Havre, e levei quatro ou cinco vezes na cara com o irritante—*Pas de chambre*. Pois estive lá ha dias e percorri tambem quatro ou cinco hotéis, não porque não tivesse quarto, mas porque achando-o, logo no primeiro, e como fosse ainda cedo, quiz divertir-me, dizendo ás madamas que me recebiam.

—Doze francos? E' caro, mademoiselle, mesmo muito caro; e abalava sorridentemente.

E a uma ainda ouvi dizer ao patrao: Ha que baixar os preços. Os clientes vão-se embora.

Hão de concordar que foi uma vingança innocente, e bem proveitosa!...

Guerra Maio

Um desastre

O nosso redactor principal snr. conselheiro Fernando de Sousa soffreu um desastre no dia um deste mez, ao aprear-se de um carro electrico, fracturando o braço esquerdo.

Banal é dizer quanto sentimos o incommodo do nosso querido e valioso cooperador, cujas melhoras, com prazer vimos que se vão accentuando.

Fitas para machinas de escrever

Fitas, de duas côres, para machinas de escrever — unicamente para os Snrs. assignantes d'este jornal — preço 3760 esc.

Não temos já mais que uma duzia, resto, por isso não podemos ceder mais que 2 a cada assignante, e não sabemos se com o actual cambio, mandaremos vir mais.

Pedidos á Rua da Horta Sêca, 7, 1.^o

Memórias d'outros tempos

VIII

Como dissemos o relatório á assemblea de 25 de março teve ainda dois episodios de que poucos sabem e que é curioso relatar.

Tratava, Mariano de Carvalho, de pôr bem a claro as manversias de que se servira o antigo *Comité* de Paris para valorizar a linha de Madrid-Caceres-Portugal á custa da Companhia Real Portugueza, e exigiu elle, portanto, a cada um dos serviços um relatório parcial do que dos seus archivos constava n'este sentido.

A Contabilidade poz a calvo os jogos de contas com que se beneficiava a linha hespanhola, sempre por ordem do *Comité*, fortemente interessado em augmentar-lhe o valor, embora com isso perdesse a velha Companhia Portugueza, que tinha as suas acções bem cotadas e recebendo dividendo.

A Via e Obras disse da sua justiça nas contas dos gastos de construcção; o Material e Tracção relatou o que se passava com o fornecimento de locomotivas carruagens e vagões; a Fiscalização, o que se referia ás contas de troca do material e divisão das receitas de serviço combinado.

O Trafego tinha preciosos elementos de apreciação, da forma porque «a parte do leão» era sempre levada para além fronteira figurando mirabolantes combinações de tarifas pelas quaes a linha portugueza era sacrificada em holocausto á sua protegida.

Foi, portanto, Queriol encarregado de fazer um relatório a esse respeito.

Mas o respeitado chefe de serviço estava exaustado, pela campanha que andava sustentando nos jornais, para os quais diariamente iam artigos de dezenas de quartos de papel, escriptos com aquella letra caracteristica que poucos percebiam, principalmente quando o nervosismo com que eram lançadas as ideas a tornava quasi illegivel.

E os dias iam passando, e Marianno insistia, e Queriol adiava a apresentação do relatório de uma forma desesperante.

Entretanto, o chefe da repartição, bem conhecedor da situação, porque tinha todos os elementos necessarios; e um pouco por curiosidade de fazer historia «para o que dêsse e viesse» foi fazendo, nas horas vagas, apesar de que poucas eram, uma especie de relatório seu, demonstrando a influencia nociva para os interesses da nossa Companhia que a Companhia hespanhola representava,

Mas chegou um dia em que Marianno de Carvalho declarou que não podia esperar mais: Com a muita confiança que tinha com Queriol, tratando-se os dois por tu, zangou-se a sério com elle, e deu-lhe o praso de vinte e quatro horas para lhe apresentar o relatório, ou elementos com os quaes elle, Marianno, faria esta parte.

Veio Queriol, corredor fora, coxeando apressado e n'um estado de exaltação e mau humor extraordinario, chamando logo o seu chefe de repartição a quem contou o que se passara, pedindo-lhe os documentos que houvesse nos expedientes, para os entregar a Marianno, porque, declarou, «elle não estava para o aturar, ia dar parte de doente e não fazia mais nada».

Então o chefe de repartição objectou lhe que, para facilitar o trabalho, talvez pudessem servir uns apontamentos que elle formulara; calculos, conclusões d'elles tiradas, observações sobre varios incidentes etc., que poderiam aproveitar-se para o que se pretendia.

O Chefe de Serviço recebeu esses papeis, passou-os rapidamente pela vista e comprehendou que estava

salvo do embaraço. Sem mais demora levou-os ao Conselho, entregando-os a Marianno, declarando-lhe:

— Olha aqui tens uma coisa que Fulano lá tinha teito. Vê se te serve porque eu estou velho e cansado; não posso mais.

Marianno levou os papeis, e no dia seguinte mandava chamar o autor do relatório, dizendo-lhe, pouco mais ou menos:

— Felicito-o pelo bello trabalho que você fez e o Queriol me trouxe. Está tão bom que o mandei para a typographia sem lhe alterar uma virgula; apenas lhe introduzi um periodo que verá quando rever as provas.

Citamos este facto, não por vaidade propria, mas para demonstrar que, antigamente, havia, da parte do pessoal uma verdadeira amizade pelos seus chefes e uma dedicação pelo serviço, que não sa bemos se hoje existe — e muito desejamos que assim succeda, em demonstrações de que, afastados do serviço activo, não podemos ter conhecimento, ao qual só nos chegam noticias que nos entristecem.

Esse relatório do Conselho, — um grosso volume de 222 paginas — produziu tal impressão no publico que todos desejavam tel-o, todos o pediam, e o Conselho, que tinha interesse em dar a maior publicidade aos factos n'elle expostos, distribui-o a mãos largas.

Assim, os milhares de exemplares que se tiraram, esgotaram-se rapidamente, e quando se chegou ás proximidades da assembleia geral, apenas havia uma meia duzia, se tanto.

Marianno punha as mãos na cabeça, desesperado por este desastre, porque não era possivel realizar uma assembleia geral, tão importante, e certamente tão concorrida como aquella estava destinada a sel'o, com cinco ou seis exemplares do relatório sobre a mesa.

Consultado o chefe da typographia da Companhia declarou que em menos de uma semana era absolutamente impossivel fazer uma reimpressão, mesmo mettendo mais pessoal typographico e trabalhando dia e noite. Eram 222 paginas de grande formato, com 48 linhas de 120 ^m/_m de largura; quatorze folhas de 16 paginas a imprimir, dobrar e brochar. Não tomava a responsabilidade de o executar em menos tempo.

E estava-se em 22 de março e a assembleia era em 28, havia só cinco dias!

Foi então chamado o chefe da repartição do Trafego que declarou possivel fazer-se o trabalho, prevenindo, porém, que não se poderia regatear preços; tinha que se fazer custasse o que custasse, foi-lhe respondido, dava-se-lhe «carta branca» comtanto que na manhã de 28 houvesse 200 ou mais exemplares completos.

Imediatamente elle tomando um trem no largo da estação, foi, durante o transito até a Baixa da cidade, dividindo dois volumes nas 14 cadernetas que os compunham. Quando parou á porta da primeira typographia (a Casa Progresso, da rua Aurea) já as folhas iam preparadas para servirem de original. Ahi ajustou a rapida composição e impressão de duas folhas; e de lá, percorrendo mais sete ou oito casas, conseguiu collocar as restantes, sempre com o compromisso de darem provas logo na manhã seguinte e o trabalho impresso até á tarde de 26, para no dia 27 se fazerem as ultimas dobragens e brochuras.

A typographia da companhia executou tres folhas e a capa.

Escolhidos os dois empregados mais praticos em revisão de provas, um dos quaes ainda hoje vive, o sr. Galvão Cid, estes no dia seguinte começaram a peregrinação pelas varias typographias, revendo os gra-

neis que estas iam concluindo, e de uma passavam a outra, segundo as ordens que, pelo telephone, recebiam da Repartição, onde se centralizava a direcção do trabalho.

Graças a esta methodica organização, na noite de 27 já havia quantidade de exemplares promptos e na manhã da assembleia toda a edição estava na Secretaria do Conselho, que assim se viu salvo do *gâchis* em que estava.

Pouco depois era dada ao chefe da Repartição do Trafego a cathegoria de Inspector chefe que competia ao lugar que estava exercendo desde setembro de 1884.

As boas relações em que, naturalmente, o Inspector-chefe estava com a Direcção e Conselho foram depois aproveitadas, para conseguir um beneficio para o pessoal de repartições, o qual não só aproveitou a grande parte dos empregados do caminho de ferro como serviu de exemplo, cá fóra, aos de varias repartições publicas, como Camara Municipal, Ministerios da Fazenda e da Justiça, e cremos que Alfandega e outros.

A Companhia Carris de Ferro hia estabelecer bilhetes de assignatura annuaes, a 30\$000 reis. Os empregados em Santa Apolonia tinham toda a vantagem em os tomar, mas... não podiam dispôr d'essa quantia d'uma só vez.

Como o Inspector do Trafego estava tambem em boas relações com o, então, director da Carris, o Snr. doutor Abrantes Bizarro, imaginou a seguinte combinação que conseguiu levar á realização:

A Carris tinha todo o interesse (n'esse tempo) em augmentar o numero dos seus assignantes. Garantindo-se-lhe um bloco de 200 bilhetes ou mais, ella concederia uma redução de preços de 25 %, isto é, os bilhetes ficariam a 22\$500 reis.

A Companhia Real, para beneficiar o seu pessoal, adiantaria esses 4 a 5 contos, descontando o preço do bilhete no vencimento do empregado á razão de 1\$875 reis por mez.

Assim se fez, e d'esta feliz combinação chegaram a aproveitar-se mais de 300 empregados, durando ella por alguns annos até que a Companhia Carris suspendeu a sua concessão de redução de preço.

Terminamos aqui estas "Memorias" porque ellas não são uma auto-biographia mas simples apontamentos de factos que não só o autor conhece mas de que ha testemunhas, que se citam, e que ha talvez certo interesse em que fiquem publicados, como provas de dedicação do pessoal pelo serviço da Companhia.

Durante esta publicação tem-nos sido feitas lisongeiras referencias á resolução que tomámos de a fazer, e d'ellas destacamos uma phrase que, entre palavras delicadas e justiceiras que nos são dirigidas, se nos afigura d'uma certa ironia:

"Você foi, afinal, um "felizardo" no caminho de ferro".

Não o negamos.

Quem, sem protecção nem empenhos, entrou como simples praticante e chegou a occupar elevados cargos, sahindo, por meio de reforma, e conservando a amizade de todos — collegas antigos, superiores e inferiores que sob as suas ordens serviram -- com o que muito se honra, foi effectivamente feliz.

Mas se deve esta felicidade á sua dedicação pela Companhia e esforço pelo serviço, tambem não deve deixar de considerar o facto como prova de que a Companhia soube sempre galardoar quem devotadamente a serve.

O Oleo Combustivel nos Caminhos de Ferro

Foram coroadas do melhor exito as experiencias com o oleo combustivel levadas a effeito em uma das locomotivas da Companhia Portugueza e que se realizaram na semana finda.

Essa locomotiva, que era a numero 357, foi modificada nas officinas da Companhia sob a direcção de engenheiros especialistas, e em seguida a varios ensaios em comboios de mercadorias, realizou-se a experiencia no comboio de passageiros do Porto, experiencia que, como acima dizemos, agradou em absoluto, tendo a viagem sido feita sem o menor incidente tanto na ida como no regresso e cheagndo o comboio sempre á hora da tabela.

Deve estar a realizar-se a experiencia no rapido entre Lisboa e Porto e seguidamente será feita outra no rapido de Madrid, sendo natural que dentro em pouco se inicie a transformação de mais locomotivas para queimarem oleo em vez de carvão.

Compreende-se o grande alcance que tem, no nosso paiz e no actual momento, a transformação dos meios de tracção para outros agentes que não seja o carvão mineral, cujo encarecimento em tantas difficuldades tem posto as direcções de todas as nossas vias ferreas.

O emprego dos novos oleos minerais, novo entre nós, onde, só agora o estão utilizando varias industrias importantes, é muito conhecido lá fóra e já disso demos noticia, ao falarmos aqui da linha do Colorado (Estados Unidos) onde o canal de Williams é servido por comboios em que o petroleo arde na fornalha, não produzindo fumo nem cheiro algum que incomode os passageiros.

Acquisição de material circulante em Hespanha

Em cumprimento das suas promessas de protecção ás companhias dos caminhos de ferro, o governo hespanhol concedeu-lhes, em outubro do anno passado, um adiantamento destinado á aquisição de material circulante, e que será restituído pelas companhias em annualidades.

Foi o seguinte o material encommendado pelas varias companhias.

	Locomotivas	Carruagens	Furgons	Vagons
Norte	40	60	70	1450
Madrid-Saragosa-Alicante	25	10	—	1250
Andaluzes	35	25	40	500
Madrid-Cáceres Portugal	14	20	20	200
Medina del Campo a Samora e Orense a Vigo .	4	3	—	85
Medina del Campo-Salamanca	1	6	2	15
Soma	119	124	132	3500

Ao qual ainda ha a juntar mais 79 machinas que algumas d'ellas já tinham por sua conta encommendado e que o governo resolveu que fossem tambem beneficiadas com o adiantamento. São assim distribuidas!

Andaluzes	30
Madrid-Saragosa-Alicante	29
Norte	20

Do que resultará portanto um augmento total de 198 locomotivas, que, conquanto as necessidades exijam ainda maior numero, já, todavia, permitirão regularizar um pouco o trafico actual.

Em quasi todas as notas das companhias se pedem locomotivas com reauecedor de vapor e aptas a trabalhar com simples expansão. Tambem quasi todas são destinadas a atingir velocidades não superiores a 60 kilometros á hora, porque em Hespanha em consequencia do accidentado do terreno, onde não existem extensas planuras nem longas curvas, não é facilmente possivel o andamento com velocidades superiores.

Os vagons de passageiros requisitados comportam os melhoramentos mais recentes, entre os quais a completa iluminação electrica, condenada como está a antiga iluminação a gaz, apesar do seu menor custo, em virtude da sua facil inflamação em occasião de desastre.

Para adjudicação da construção das novas 119 locomotivas, realizou-se, na Secção de Caminhos de Ferro do Concelho de Obras Publicas, em janeiro passado, um concurso a que concorreram numerosas firmas belgas, allemãs, francesas, inglezas e americanas, das quais as que oferecera a mais vantagens no respeitante a preços foram as casas belgas, não se comprometendo, no entanto, nenhuma d'ellas a fazer a entrega no prazo maximo marcado de dez mezes.

Seguiram-se as casas allemãs, as quais, conquanto, apresentassem preços mais elevados do que as belgas, satisfaziam, no entanto, as condições de prazos de entrega, oferecendo as maiores facilidades sobre a forma e moeda de pagamento.

As propostas das casas francezas não eram accetaveis por causa dos preços e da não sujeição ás clausulas que marcavam o prazo maximo de entrega.

As casas norte-americanas sujeitavam-se aos prazos, exigindo, porem, uns preços muito elevados.

Finalmente as propostas inglezas, alem de apresentarem uns preços tambem elevadissimos, nem sequer accetavam prazo de entrega.

Como resultado deste concurso, foram encarregadas, por decreto de 11 de fev reiro passado, as seguintes casas todas allemãs, da construção das 119 locomotivas:

	Número de locomotivas
Henschl & Shon, de Cassel	41
Linke Hofmann-Werke, de Breslau.....	25
Hannoversche Maschinenbau-Aktien Gesellschaft vorm. Georg Egestorif, de Hannover Linden	20
A. Borsig, de Berlin-Teger.....	1
Berliner Maschinenbau - Aktien - Gesellschaft vorm. L. Schwartzkopff, de Berlin	10
Sächsische Maschinenfabrik. vorm. Rich Hartmann Aktiengesellschaft, de Chemnitz.....	8
Total	119

Das 79, anteriormente contratadas, 15 acham-se a construir na Baldwin Locomotive Works, Filadelfia; e outras 15 na Société Franco-Belge de materiél de chemins de fer, La Croyére, Belgica.

O importe total das 198 locomotivas é de pesetas, 64.661 183,15 incluindo o custo das machinas já montadas sobre a via hespanhola, os direitos da alfandega e o agio do ouro, na actual cotação, assim distribuidas:

	Pesetas
Madrid-Saragosa-Alicante.....	20.009.025,50
Andaluzes.....	19.353.160,00
Norte.....	19.311.423,65
Madrid-Cáceres-Portugal.....	4.300.776,00
Medina del Campo a Samora e Orense a Vigo	1.459.728,00
Medina del Campo a Salamanca.....	227.070,00
Total.....	64.661.183.15

As condições propostas para as carruagens de passageiros não foram publicadas, e ácerca dos vagões para mercadorias parece que serão adjudicados a casas hespanholas, cujo preço é de 12.000 pesetas, ao passo que uma casa austriaca oferece o de 11.000 pesetas.

Tambem n'esta parte as propostas allemãs seriam vantajosas, oscilando entre 95.500 e 193.500 marcos, o que, considerando o valor do marco em relação á peseta seria conveniente, se não estivessem aggravados estes preços com uma sobrecarga de 1.500 a 2.500 pesetas e com o suplemento de 12% do imposto de exportação, determinado pela Comissão de reparações.



Comboios especiaes de mercadorias.—Tem havido em todas as linhas grande affluencia de requisições d'estes comboios, principalmente destinados ao transporte de lenhas, batatas, carvão, etc., ficando muitos por satisfazer devido á falta de material circulante com que nos nossos caminhos de ferro—como afinal em toda a parte — se lucta.



Syria

Caminho de ferro de Damasco-Hamah — Espera-se que, graças ao concurso prestado pelo alto commissariado de França, a companhia possa, no corrente anno, retomar a direcção dos seus negocios, o que juntamente com o acabamento de trabalhos a que se está procedendo, a reposição da via Hams-Tripoli e a attribuição á companhia da linha Damasco-Deaar, em substituição da linha Damasco-Nezerib, destruida pela guerra, será um grande passo para o restabelecimento do serviço anterior ás hostilidades.

Hespanha

Caminho de ferro de La Palma a Bollullos del Condado. — No passado mez de janeiro inaugurou-se esta nova linha que mede 8 kilometros, cujo custo variou entre 7.000 e 8.000 pesetas e que faz parte do plano da Companhia do Caminho de Ferro do Condado, que em seguida procederá á construcção da linha de Bollullos a Almonte e a Raviana, e que propõe extender a sua rêde até Benalcazar, no caminho de ferro de Sevilha a Huelva.

Italia

Electrificação de caminhos de ferro. — A direcção geral dos caminhos de ferro italianos auctorizou a electrificação de varias linhas e troços de linha.

A decisão mais importante é a que se refere á electrificação do circuito Bolonha-Faenza-Pistoia-Bolonha (284 kilometros), com corrente triphasica em 16 periodos. Alem d'este serão tambem electrificados varios troços de via, entre os quaes o de Genosa a Lixa, prefazendo todos um total de 378 kilometros.



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta

Serviço de Títulos

Lista das obrigações amortizadas no exercício de 1920 por meio de compras efectuadas nas Bolsas de Paris e Lisboa, conforme o preceituado no art.º 7.º da convenção de 15 d'Outubro de 1905 e artigos 13.º e 14.º dos Estatutos.

304 obrigações de 1.º grau, juro fixo, n.ºs 2.768 a 2.774, 6.355 a 6.364, 7.039, 7.391 a 7.395, 7.508, 7.519, 7.516 a 7.520, 11.102 a 1.105, 11.809, 11.840, 11.850 a 11.859, 12.468 a 12.472, 12.877 a 12.879, 13.732, 13.885, 14.196 a 14.198, 15.125 a 15.026, 18.328, 20.501 a 20.503, 21.033 a 21.037, 21.143, 21.150 a 21.151, 21.493, 21.597 a 21.598, 21.611 a 21.612, 21.635 a 21.640, 22.388, 22.441 a 22.445, 22.866, 23.019 a 23.021, 23.366, 23.714 a 23.716, 23.876 a 23.880, 24.309, 24.311, 24.597 a 24.599, 25.142 a 25.145, 25.153 a 25.195, 25.214 a 25.220, 25.577 a 25.580, 25.681 a 25.682, 26.814, 27.739 a 27.751, 27.853 a 27.857, 27.861 a 27.862, 27.957 a 27.958, 28.850 a 28.860, 29.432 a 29.435, 30.443 a 30.460, 30.471 a 30.480, 31.263 a 31.264, 31.275 a 31.277, 31.565 a 31.572, 31.788, 31.975 a 31.977, 32.234 a 32.235, 32.239 a 32.240, 32.391 a 32.403, 33.128 a 33.131, 33.362, 34.906, 36.075, 36.832 a 36.837, 37.081 a 37.087, 37.147 a 37.149, 38.233 a 38.239, 39.764, 44.039 a 44.040, 44.305 a 44.309, 44.374, 44.506, 44.619 a 44.701, 44.831 a 44.838.

800 obrigações de 2.º grau; juro variavel, n.ºs 400 a 405, 894 a 903, 1.385 a 1.386, 2.446 a 2.450, 2.533 a 2.537, 2.601 a 2.605, 3.936, 4.922 a 4.931, 4.957 a 5.006, 5.455 a 5.463, 5.918 a 5.924, 5.933 a 5.938, 5.954, 6.127 a 6.129, 6.445 a 6.454, 6.575, 7.170 a 7.171, 7.210 a 7.213, 8.191 a 8.215, 9.432 a 9.441, 9.620 a 9.621, 9.879, 10.269 a 10.274, 10.421 a 10.445, 10.929 a 10.941, 10.949 a 10.951, 11.090 a 11.091, 11.093, 11.349, 11.351 a 11.356, 11.759, 11.937 a 11.979, 12.430 a 12.434, 12.659, 12.691, 12.697 a 12.700, 12.702, 12.707 a 12.716, 12.727 a 12.730, 12.745 a 12.752, 13.123 a 13.138, 13.174 a 13.190, 13.494, 14.140 a 14.142, 14.259 a 14.260, 14.263, 15.821 a 15.848, 17.616 a 17.619, 17.621 a 17.623, 17.868 a 17.872, 17.877 a 17.880, 18.063, 19.452 a 19.455, 19.481, 19.780 a 19.784, 21.616 a 21.617, 22.589 a 22.592, 25.995, 26.663 a 26.678, 26.729 a 26.736, 26.981 a 26.985, 32.549, 32.761 a 32.765, 32.944 a 32.948, 33.689 a 33.700, 36.011 a 36.020, 36.061 a 36.064, 36.816 a 36.821, 37.878 a 37.884, 38.376 a 38.378, 38.597 a 38.598, 39.727 a 39.728, 40.131 a 40.160, 40.176 a 40.180, 40.283 a 40.288, 40.466 a 40.480, 42.268, 42.271 a 42.273, 42.871 a 42.880, 43.823, 43.890 a 43.894, 44.559 a 44.562, 44.629 a 44.630, 45.082, 45.492, 45.509 a 45.513, 45.653 a 45.655, 45.872 a 45.878, 46.393 a 46.398, 52.747 a 52.756, 57.310 a 57.326, 58.350 a 58.357, 58.748 a 58.751, 59.044 a 59.046, 59.658 a 59.672, 62.337, 71.779 a 71.782, 72.181 a 72.207, 73.154, 73.618, 74.569, 74.643 a 74.654, 76.669 a 76.673, 76.836 a 76.850, 76.901, 76.906, 77.021 a 77.057, 77.688, 77.823 a 77.838, 78.120, 78.124 a 78.127, 78.193, 78.223, 78.48 a 78.490, 78.605, 82.013 a 82.016, 82.031, 82.413 a 82.415 e 82.771.

Lisboa, 28 de Fevereiro de 1921.

O administrador-Delegado

Luiz Ferreira da Silva Vianna

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 12 de Março de 1921.

Depois de uma longa crise de mais de um mez, a maior que temos visto, o sr. Bernardino Machado conseguiu formar um governo com todos os tres grupos do antigo partido democratico e os populares, ficando de fora apenas os liberais e os chamados independentes.

Fundamentalmente continuam as difficuldades politicas, e mais ainda as situações e circunstancias que tornam cada vez mais impossivel a reorganização economica e financeira do paiz pela acção e influencia dos partidos e fracções que trouxeram tudo aos despenhadeiros tremendos em que nos achamos.

A desgovernação que temos tido e a desorganização economica e financeira que lhe tem correspondido pelo jogo do partidario e do mercantilismo predominantes atraves da guerra e depois dela tornam absolutamente impraticavel uma tentativa seria de reconstituição e de reforma com o prolongamento essencial do sistema de proponderancias a que temos estado sujeitos.

Os partidos e fracções donde toda esta desordem crescente de ministerios ruinosos e as engrenagens bancarias e comerciais que sempre tem estado em perfeita conjugação com esses elementos nesta progressiva expropriação de todos os exploradores por todos os exploradores não querem nem podem querer espontaneamente uma transformação politica, administrativa, financeira, economica e moral, que para salvar o paiz, teria de reduzir-lhes e até destruir-lhes em parte as posições conquistada com prejuizo publico. Pelo contrario, quererão consoolidar-as e desenvolvê-las, e nisso consistirá todo o seu esforço uma vez que os ministerios sejam ainda constituídos com as mesmas influencias intrinsecas e adjacentes, sejam quais forem os programas e projectos que apresentem sob a pressão das calamidades publicas e das ideas oposicionistas.

Por isso mesmo a declaração lida á Camara pelo sr. Bernardino Machado está redigida em termos vagos e genericos. Não era possivel manifestar o proposito firme de atacar todos os grandes problemas com o proposito de os resolver segundo as exigencias do nosso destino. O Governo bem sabe que isso lhe é impossivel pela sua propria constituição e mais ainda pelo jogo de todas as engrenagens que o cercam e de que elle tem de ser instrumento, lançando-se ou não poeiradas nos olhos alheios, segundo as circunstancias.

O Governo annunciou que fará suas quais todas as propostas financeiras do seu predecessor sobre a contribuição industrial, o registo, o sello, a pauta aduaneira. E' o principio da *actualização das taxas*, para multiplicar o producto dos impostos não apenas como dinheiro de quem muito veiu e vai ganhando, mas tambem com o de quem muito perdeu e vai perdendo nesta desordem geral feita para a expropriação de uns pelos outros. Ainda neste capitulo se diz genericamente que se fará a remodelação dos impostos e se creará o de rendimento global. Meras palavras indeterminadas para encobrir a certeza de que apenas se tentará o agravamento de taxas sobre as bases existentes, que sendo injustas e arbitrarías, conduzirão a resultados peores.

E' verdadeiramente singular o trecho da falla ministerial que em seguida reproduzimos.

«De resto, desagravado automaticamente o nosso orçamento das verbas extraordinarias da guerra, que não podem continuar depois della terminada, o nosso *deficit* será consideravelmente reduzido se não extinto, pelo pagamento que nos cabe na divida das reparações da Alemanha».

Com isto se quiz incutir esperanças do equilibrio orçamental no espirito publico. Mas quem pode illudir-se a tal respeito?

Desde o armistício até agora as nossas despesas orçamentais, longe de terem diminuido progressivamente, chegaram depressa ao dobro do que eram durante o periodo mais oneroso da guerra e tendem para o triplo e para o quadruplo pela acção dos preços, dos cambios e das desordens publicas e particulares. Esta é a realidade.

De outro lado, a indemnização, na melhor das hypoteses, que é idealista, seria de cerca de 400.000 contos em ouro, pagos em 42 annos. Como estaria sujeito a mil contingencias, que a tornam grandemente precária, seria já um alivio se encontrassemos quem, uma vez fixada, nos descontasse sobre ella 19.000.000, que devemos á Inglaterra por adiamentos.

Não poderíamos nunca esperar d'ahi um forte contingente de recursos para a eliminação ou diminuição do nosso *deficit* actual.

Tambem é expressivo o trecho seguinte do mesmo discursão:

«Por maior que sejam as exigencias financeiras que sobre vós pesam, não nos é dado desarmar. Reduzindo as unidades militares, utilizando organismos do exercito para os serviços da paz, como, por exemplo, a aviação para as relações comerciais, e a telegrafia sem fios, para as necessidades eventual das comunicações internas e externas, e transferindo industrias a cargo do Ministerio da Guerra para empresas particulares, manteremos sem embargo a organização republicana do exercito, decreta pelo Governo Provisorio, que nos permitiu aperceber as nossas tropas para a intervenção armada entre os aliados».

Que significai isto por outras palavras? Continuaremos a fazer as despesas que actualmente fazemos com a força militar, naval, fiscal e policial e tambem as que vierem pelos agravamentos que a alta crescente dos preços determinar nesta derrocada dos cambios. Já para 1921-22 estão computadas em cerca de 180.000 contos e amanhã, longe de serem reduzidas a metade, ou a menos, como seria indispensavel, serão maiores.

A declaração ministerial promete genericamente a compres-

Sociedade Portuguesa de Administrações

Capital autorizado 5.000 contos

Capital emitido 1.000 contos

SÉDE — Calçada do Sacramento, 14, 1.º — Lisboa

PRESIDENTE HONORARIO — Candido Sotto Mayor

Conselho Técnico: José Serra Lynce, Antonio Miguel de Sousa Fernandes, Antonio Alves de Meira, José Antonio de Oliveira Soares e Dr. Joaquim Nunes Mexia.

Administração:—EFECTIVOS: Dr. Domingos Pinto Coelho, Antonio Vieira Pinto, José dos Santos Lima.
SUPLENTE: Dr. Gabriel Vitor Bugal o Pinto, Dr. Francisco Serra de Sousa e Lynce e Paulo de Artagão Correia Leite.

Conselho Fiscal:—EFECTIVOS: José Antonio de Oliveira Soares, Dr. Carlos Pinto da Cruz e Melo, Dr. Afonso de Melo Pinto Veloso.

SUPLENTE: Sebastião Marques d'Almeida, Alvaro de Miranda Pinto de Vasconcelos e Henrique Augusto Ferreira.

Delegação no Porto:

Pinto & Sotto Mayor

Agente geral no Brasil:

Banco Português do Brasil

Correspondentes em todo o país e no estrangeiro

Administração de bens moveis e imoveis no país, colonias Brasil e Estrangeiro

COMPRA E VENDA DE PROPRIEDADES RUSTICAS E URBANAS

Transacções sobre productos agricolas

Guarda e administração de quaisquer valores e titulos de credito

Cobrança de rendimentos, juros, dividendos, amortizações, conversões

A Sociedade aceita todo e qualquer mandato, forense ou não, relacionado com as suas operações

Condições convencionais

BANQUEIROS:— Pinto & Sotto Mayor — Banco Colonial Português — Banco Português do Brasil

CASA BANCARIA

NUNES & NUNES L.^{DA}

Rua Aupea, 95 e 97—LISBOA

Telephone: Central 2108 End. telogr.: DDISNUNES

Compram e vendem cambiaes, descontam letras sobre o paiz e estrangeiro, compram e vendem papeis de credito nacionaes e estrangeiros, coupons, notas e moedas estrangeiras.

Correspondentes em todo o paiz e estrangeiro.

Recebem dinheiro á ordem e a prazo.

Banco Popular Portuguez

Séde no Porto:

46, Rua do Loureiro, 50

Filial em Lisboa:

56, Rua Aupea, 60

Depositos á ordem e a prazo;

Contas correntes em moeda nacional e estrangeira;

Cambios, Papeis de crédito e cheques;

Saques, transferencias e descontos;

Operações Financelras.

**Participações em empresas de fomento economico
na metrópole e nas colónias**

COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO

Sociedade Anonima de responsabilidade Limitada

Serviços regulares entre a metropole e as colonias africanas

Frota da Companhia

Moçambique, Africa, Beira, Mossamedes, Portugal, Zaire, Loanda, Peninsular, Loabo, Manica, Chinde, Ambriz, Ibo, Bolama, Mindelo

Vapores só para carga: "Dondo" e "Extremadura"

Reboecedores no Tejo: "Cabinda," "Tejo" e "Congo"

Em Lisboa: Escriptorio da Companhia: Rua do Commercio, 85.

Porto: Succursal da Companhia: Rua da Nova Alfandega, 76, 1.º

HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 16 DE MARÇO DE 1921

COMP. PORTUGUEZA				BEIRA ALTA				SUL E SUFSTE				MIN. O E DOURO				NACIONAL				VALLE DO VOUGA							
PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.				
Lisboa-R	Cintre	Lisboa-R	Lisboa-R	Lisboa-R	Figueira	Lisboa-R	Figueira	Lisboa-R	Barcelo	Lisboa	Barcelo	Lisboa	Barcelo	Porto	Monsão	Porto	Aveiro	Sernada	Aveiro	Porto	Povoas	Porto	Porto	Porto			
6 40	7 22	8 27	7 30	8 20	16 31	16 31	0 25	8 20	16 31	16 31	0 25	8 20	16 31	16 31	0 25	8 20	16 31	16 31	0 25	8 20	16 31	16 31	0 25	8 20	16 31	16 31	0 25

a Directas ou rapidos.
 b Semi-directo.
 c Excepto segundas-feiras.
 d Dias uteis.
 e Excepto domingos e feriados.
 f Domingos e feriados.
 g Segundas-feiras.
 h S. gundas-feiras.
 i Somente nos dias 3, 7, 12, 14, 18, 21, 25 e 29.
 j Quartas-feiras.
 k Terças-feiras.
 l Domingos, quartas e sextas.
 m Domingos, segundas, quartas e sextas-feiras.
 n Excepto domingos.
 o Terças, quintas e sabbados.
 p Segundas, quartas e sextas.
 q Dias pares.
 r Dias impares.
 s Quintas-feiras.
 t Segundas, quintas e sabbados.
 u Aos sabbados.
 v Excepto a s sabbados



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

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

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

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

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

J. T. Pinto Vasconcellos Lim.^{da}

Agentes da Norwegian Steamships Line Standard

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

LISBOA—Caes do Sodre, 52—Tel. 5140 e 5141

PORTO 52, Rua do Bomjardim—Tel. 746

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Anvers

Vapor belga **SYRIER**.
Sahirá a 20 de Março
Agentes, Henry Burnay & C.^a, R.
dos Fanqueiros, 10.



Anvers

Vapor belga **PAYS DE WAES**
Sahirá a 30 de Março
Agentes, Henry Burnay & C.^a, R.
dos Fanqueiros, 10.



Bordeus

Vapor francez **LIGER**.
Sahirá a 19 de Março.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a Lt.
Pr. Duque da Terceira, 4, 1.º



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

Vapor francez **SAMARA**.
Sahirá a 24 de Março
Agentes, Orey, Antunes & C.^a
Pr. Duque da Terceira, 4, 1.º



Las Palmas, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires

Vapor **BRABANTIA**. Sahirá a 21 de Março
Agentes, Orey, Antunes & C.^a
Pr. Duque da Terceira, 4, 1.º



Leixões e Liverpool

Vapor inglez **HILDEBRAND**
Sahirá a 24 de Março.
Agentes, Garland Laidley & C.^a
T. do Corpo Santo, 10, 2.º



Madeira e Açores

Vapor portuguez **S. MIGUEL**.
Sahirá a 20 de Março
Empresa Insulana de Navegação,
C. Sodre, 84, 2.º



Madeira e Canarias

Vapor inglez **ARDEOLA**.
Sahirá a 26 de Março
Agentes, Garland Laidley & C.^a
T. do Corpo Santo, 10, 2.º



Madra, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

Vapor inglez **ARAGUAYA**.
Sahirá a 22 de Março.
Agentes, James Rawes & C.^a Mala
Real Ingleza. R. do Corpo Santo, 47



Marselha

Vapor francez **BRAGA**.
Sahirá a 23 de Março.
Agentes, Orey, Antunes & C.
Lt. P. Duque da Terceira, 4, 1.º



Marselha, Port Said, Moçambique e Lourenço-marques

Vapor francez **ILLE DE LA RÉUNION**. Sahirá a 23 de Março.
Agentes, Henry Burnay & C.^a
R. dos Fanqueiros, 10.



New York

Vapor brazileiro **GUARATUBA**
Sahirá a 22 de Março
Agentes, Henry Burnay & C.^a, R.
dos Fanqueiros, 10.



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos

Vapor brazileiro **GAXIAS**.
Sahirá no fim de Março
Agentes, Pinto & Sotto Maior
Rua do Ouro, 24



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

Vapor hollandez **MAASLAND**.
Sahirá a 20 de Março
Agentes, Orey, Antunes & C.^a
P. Duque da Terceira, 4, 1.º



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

Vapor francez **BRITANNIA**.
Sahirá a 26 de Março.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a Lt.
Pr. Duque da Terceira, 4, 1.º



Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires.

C vapor francez **LUTETIA**.
Sahirá a 29 de Março
Agentes, Orey, Antunes, & C.^a
Pr. Duque da Terceira, 4 1.º



Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

Vapor inglez **DESEADO**.
Sahirá a 20 de Março
Agentes, James Rawes & C.^a, Mala
Real Ingleza. R. do Corpo Santo, 47



Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

Vapor inglez **DESNA**. Sahirá a 28 de Março
Agentes, James Rawes & C.^a, Mala
Real Ingleza. R. do Corpo Santo, 47



Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires e portos do Pacifico.

Vapor inglez **ORTEGA**.
Sahirá a 30 de Março
Agentes, E. Pinto Basto e C.^a Lt.
Caes do Sodre, 84 1.º



Bordeus, Havre e Anvers

Vapor noruegues **TRIUMF**.
Sahirá a 19 de Março
Agentes, Pinto Vasconcellos
Lt. Caes do Sodre, 52.



Vigo, Cherbourg e Southampton

Vapor inglez **AVON**. Sahirá a 23 de Março.
Agentes, James Rawes & C.^a, Mala
Real Ingleza. R. do Corpo Santo, 47



Vigo e Liverpool

Vapor inglez **DEMERARA**.
Sahirá a 24 de Março
Agentes, James Rawes & C.^a, Mala
Real Ingleza. R. do Corpo Santo, 47



Vigo, Plymouth, Boulogne e Amsterdam

Vapor hollandez **GELRIA**. Sahirá a 20 de Março
Agentes, Orey, Antunes & C.^a
P. Duque da Terceira, 4, 1.º



Tenerife, Las Palmas, Monravia, Loanda, Lobito, Mossamedes, Cidade do Cabo e Lourenço Marques

Vapor allemão **USARAMO**. Sahirá a 24 de Março.
Agentes, Marcus & Harting
Rocio, 50