

Gazeta dos Caminhos de Ferro

9.º DO 34.º ANNO

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

NUMERO 801

Bruxelas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata — Antwerp, 1894, S. Luiz, 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 E IMPRESSÃO

Typog. da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*
5, Rua da Horta Seca, 7

LISBOA, 1 de Maio de 1921

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

ANNEXOS DESTE NUMERO

Com este numero distribuimos como annexos:

— *Tarifas internacionaes* (G. V.) P. H. F. n.º 1 P. H. F. n.º 2
Serviço combinado com as companhias: Salamanca á Fronteira, Medina a Salamanca, Norte de Hespanha, Meiodia da França e Orleans, para o transporte de passageiros e bagagens do Porto para S. Jean de Luz, Biarritz, Bayonne, Bordeaux e Paris (Minho e Douro).

— *Aviso ao publico* — Abertura á exploração do Apeadeiro de Moura.

— *Aviso ao publico* — comboios especiais do minimo de 14 vagões - pequena velocidade acelerada. (Companhia Portuguesa).

— *Aviso ao publico* — Serviço combinado com as companhias Francesas — (Companhia Portuguesa).

Como é que se projecta pois agora construir um monumental edifício em local que tão precaria estabilidade lhe pode offerecer?

Convém observar que o notável projecto do sr. engenheiro Antonio Bello a que nos vamos referindo foi perfilhado por uma commissão technica encarregada do estudar os melhoramentos marginaes entre o Caes do Sodré e Cascaes e por outra a quem fôra confiado em 1913 o estudo dos melhoramentos do porto de Lisboa. Esse projecto obteve parecer favoravel da Administração do porto. Appareceu pois com garantias superiores ás que daria o criterio individual do seu auctor, por muito que valha.

Vejamos pois o que pesam as apprehensões que se possam manifestar.

As sondagens feitas antes da execução da empreitada Herson mostraram que os terrenos do fundo do rio em frente do Terreiro do Paço são formados por uma espessa camada de lodo de 15 a 30" d'espessura assente em fundos de 20 a 38", como se vê das seguintes cotas nos alinhamentos dos caes:

A estação central e marítima de Lisboa, por J. Fernando de Sousa	129
Carris de Ferro de Lisboa	132
Parte Official	133
A ruina demographica, por Quirino de Jesus	133
Collocação de produtos portugueses no estrangeiro	134
População francesa	135
Uma lei americana sobre as gréves	135
Correio da Manhã	135
Caminhos de ferro franceses	135
Viagens e transportes	136
Carta de Paris, por Guerra Maio	137
O aproveitamento dos nossos carvões mineraes por F. Martins	138
A produção de combustível na Belgica	139
A produção do ouro no Transvaal	139
Parte Financeira:	
Carteira dos accionistas	139
Boletim commercial e financeiro	140
Cotações na Bolsa de Lisboa	141

Lodo	Cota do terreno
»	fitme
»	abaixo de zero
Em frente do Caes do Sodré	18 a 22" 29 a 33"
» » torreão occidental	27 38
» » da estatua equestre	16 27
» » do torreão oriental	16 29
» » terrapleno da Alfandega	15 28

A estação central e marítima de Lisboa

II

Não são ignoradas as condições difficeis em que são feitas as construcções marítimas na parte da margem direita do Tejo que se extende da Alfandega ás proximidades de Santos.

O desastre ocorrido em frente da Alfandega em 1897, consistindo na submersão do lanço do muro de caes na extensão de cerca de 250" e do aterro por elle sustentado em frente do edifício pombalino suscitaram receios e apprehensões acerca de qualquer trabalho feito n'aquelle local, que viesse perturbar o equilibrio em que ficaram os terrenos subjacentes ás proximidades de Santos.

Resolveu-se restabelecer o muro do terrapleno da Alfandega como simples revestimento em condições de não ser acostavel e pôr de parte a execução do plano das obras do porto entre a Alfandega e a doca de Santos para evitar despesas e possíveis acidentes.

E' em frente do torreão do Ministerio da Guerra e do Arsenal que se encontra a maxima profundidade de lodo, sendo para notar o facto de ter descido alguns decímetros esse torreão, enquanto o do lado da Alfandega se manteve na cota primitiva.

Deve-se notar que a camada de lodo accusada pelas sondagens não é vasa fluída. A sua densidade cresce com a profundidade. Além de 15" os lodos sustentavam-se sem necessidade de fazer descer a tubagem de revestimento do furo de sonda.

As construcções pombalinas, abrangendo os dois pesados torreões de 30" de altura e d'espessas paredes, a estatua equestre, o arco da rua Angusta de 40" de alto e formado de pesadas cantarias, todas essas edificações com mais de 150 anos, erigidas sem os recursos de que ao presente se dispõe para construir em condições difficeis, exactamente na parte correspondente ao *thalweg* do valle que se prolongava até ao Rocio, mostram que não ha motivo para receios acerca da estabilidade dos edifícios projectados para a estação central e para os serviços telegrapho-postaes.

E' preciso não exagerar as proporções do desastre do muro da Alfandega nem esquecer as causas que o

determinaram e foram apenas erros de construção, como bem o põe em relevo o relatorio da Comissão de 1897, que formula a seguinte conclusão:

"A causa determinante do desastre foi o peso dos aterros feitos mais rapidamente do que a prudencia aconselhava e inconvenientemente limitados a jusante pelo esporão de enrocamentos que se opunha a que por esse lado se derivassem os impulsos, os quaes fizeram ceder bruscamente a camada inferior em que repousava a de lodo em que assentavam a obra e os aterros."

Quando o muro se submergiu, curvando-se em arco, formou-se em parte no fundo uma protuberancia que as correntes parece terem desfeito, pois sondagens recentemente effectuadas accusam alturas de agua superiores a 12^m.

Demais, devem-se ter em conta as condições em será projectada a estação.

A necessidade de collocar as vias em pavimento inferior ao da praça do Commercio determinam a remoção do aterro do terrapleno da Alfandega na parte correspondente á estação e suas linhas e n'uma profundidade de 5^m. Diminue-se pois consideravelmente a pressão sobre os lodos subjacentes. Demais, a estação assentará sobre uma soleira geral de beton armado, que assegurando a solidariedade de todas as suas partes distribuirá a pressão convenientemente sobre aquelles, mantendo-os em limite muito inferior ao que a estabilidade exige. E ainda por precaução, na parte correspondente ás vias que supportarão o peso concentrado das locomotivas, haverá por baixo da soleira fileiras d'estacas, que transmittirão as cargas ao terreno solido subjacente.

Longe pois de perigar a estabilidade do edificio da estação ou de se correr o perigo de prejudicar o equilibrio das camadas lodosas, melhorar-se-hão as condições locaes, sem que possa haver a minima apprehensão rasoavel.

Tudo está no modo prudente e criterioso de fazer os aterros, quer dragando previamente a camada de lodo fluido, quer aterrando methodicamente do mar para a terra e de montante para juzante, de modo que se vão expulsando os lodos fluidos.

Alguns movimentos se produzirão a principio, mas sem importancia, até se chegar ao equilibrio perfeito.

Para construir em terrenos d'esta natureza não é preciso ir até ao solo firme; basta distribuir a pressão por uma superficie suficiente, sem recorrer á estacaria que desça a grande profundidade.

A adopção de uma soleira geral perfeitamente solidaria, como a permite fazer o beton armado, resolver satisfatoriamente o problema.

No caso especial da estação a excavação elimina um peso sobre o terreno subjacente de cerca de 9.000 kilogrammas por metro quadrado, superior ao de um edificio com sete pavimentos que se pode computar em 7.000 kilogrammas por metro quadrado.

A carga sobre a areia reduz-se a 0,47 quando poderia ir até 4 kilogrammas.

Nada ha que recear dos lençóis de agua subterraneos, que correm em profundidade superior a 20^m abaixo do zero hydrographico.

A soleira geral sobre que o sr. Antonio Bello projecta construir a estação, alem de distribuir convenientemente o peso, opõe-se ás infiltrações das aguas do mar.

A lage nervurada que a constitue assentará em estacaria de madeira, ficando as cabeças das estacas ligadas por vigas de beton armado.

No estudo da resistencia da soleira teve-se em

conta, tanto a sub-pressão das aguas quando as linhas estão livres, calculada em 3.000 kilogrammas por metro quadrado, igual ao peso da soleira e do pavimento comprehendo as plataformas, como a pressão devida á passagem de uma locomotiva.

A estacada de cimento armado construída á frente da estação tornará possivel a atracação dos grandes vapores sem ser estorvada pelo enrocamento do muro actual e pelos restos do muro submergido.

Os novos caes a construir no alinhamento geral de rectificação da margem são projectados com um enrocamento lançado por camadas successivas, a revestir os taludes dos aterros aié á cota + 0^m,5 e um empedrado até á altura do coroamento.

Não é esquecido no ante-projecto o melindroso problema dos esgotos, prevendo se ao sul das linhas ferreas um collector marginal na extensão de 1.000 metros entre o palacio dos Correios e o Mercado de peixe com uma serie de ramaes.

Como se vê d'esta rapida exposição, não ha razões technicas de peso que se possam oppôr á realização do plano delineado. O problema a resolver não oferece dificuldades extraordinarias, exigindo apenas o estudo minucioso do projecto definitivo, de modo que se tenham em conta os requisitos a que deve obedecer cada elemento de construção. O que se pode afirmar afoitamente é a exequibilidade da criação de uma estação central e maritima em termos de satisfazer cabalmente ao fim a que é destinada.

Pode-se dizer o mesmo sob o ponto de vista financeiro?

As vantagens obtidas compensarão a despesa realizada? Haverá possibilidade de obter receitas para obviar aos encargos?

No seu estudo distingue, como é natural, o auctor do projecto duas partes: as obras hidráulicas e de urbanização, comprehendendo os terraplenos a conquistar, as ruas, as canalizações e ajardinamentos e a estação.

Com a consideravel despesa que exige esse grande melhoramento ha que encontrar o consideravel valor dos terrenos conquistados e o interesse que ha em resolver de vez o problema dos melhoramentos marginaes da cidade.

A estação central é uma obra sobremodo dispendiosa, mas tão grandes são as vantagens que proporciona, que bem merece a sua construção um sacrifício de vulto.

Pode-se porém impôr ao tráfego que a utilizar uma pequena sobretaxa suficiente para cobrir os encargos.

A estação, com a excavação, a soleira, o edificio e as linhas de ligação, é orçada em 13.000 contos, a que corresponde uma annuidade de 824 contos, supondo o juro de 6 % e a amortiseração em 50 annos.

São calculadas em 200 contos as rendas a obter das empresas que utilizarem a estação e que realizam consideraveis economias pela supressão dos percursos no tunnel e na linha da circumvalação.

As rendas proveniente do aluguel do edificio são estimadas em 180 contos, restando pois pedir 444 ao producto da sobretaxa especial.

As estações do Rocio e Caes do Sodré receberam e expediram em 1916 4.000.000 de passageiros e 8.000 toneladas de bagagens.

Pode-se rasoavelmente atribuir a esses numeros crescentes tal, provenientes das facilidades offereci-

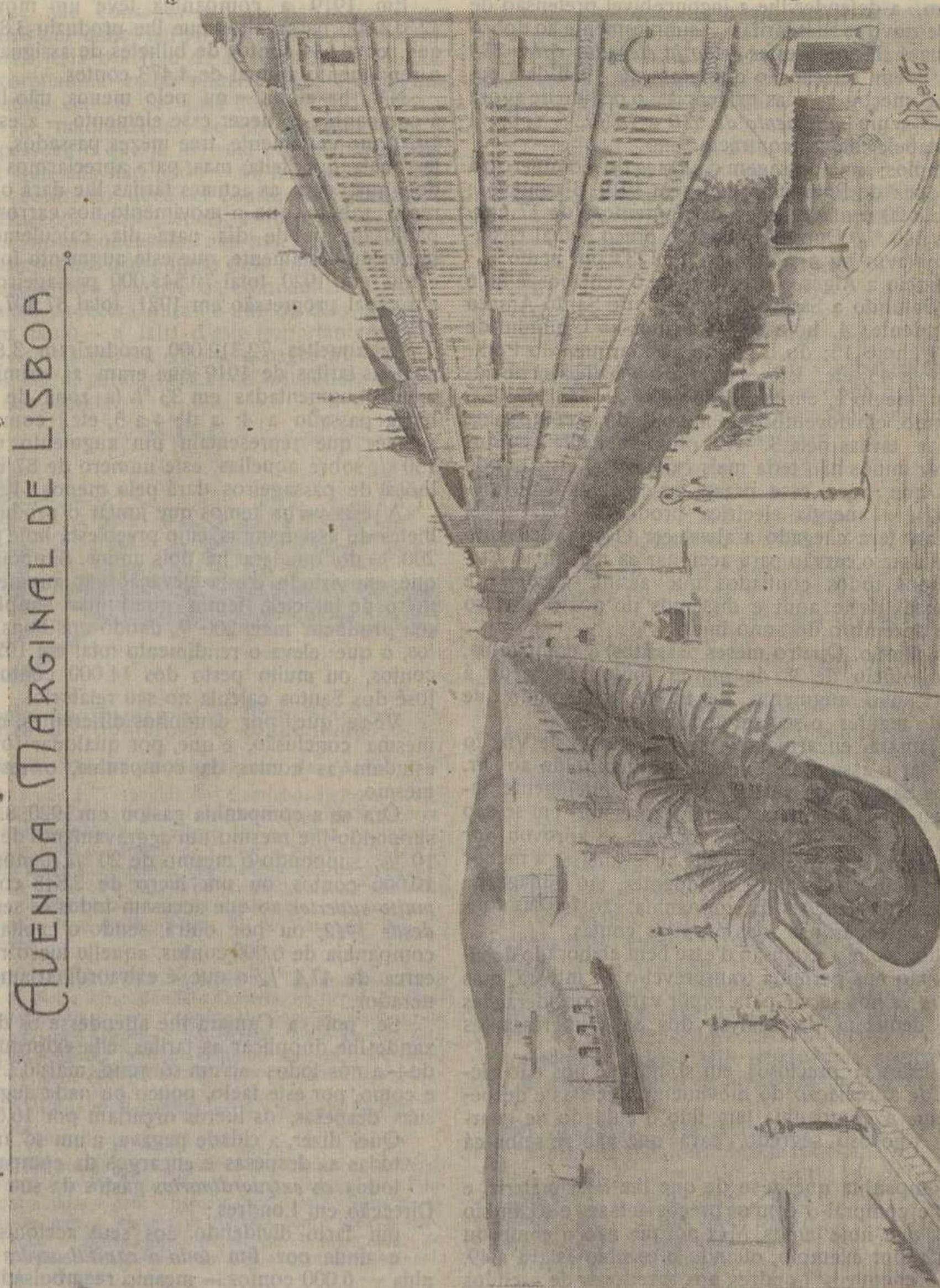
das ao tráfego, que em 1928 se achem elevados a 7.500.000 de passageiros e 12.000 toneladas de bagagens.

Bastaria uma sobretaxa média de 60 reis por passa-

mento que deve ter oficialmente uma iniciativa de enorme alcance.

Importa examinar despreocupadamente esse plano e abrir o caminho á elaboração de projectos defi-

Avenida Marginal de Lisboa



geiro e 2.000 reis por tonelada para dar a receita de 444 contos.

Estes numeros teem grosseira approximação, suficiente para demonstrar que é financeiramente exequível o plano tão intelligentemente delineado.

Não pode, manifestamente, ser realizado n'este momento critico, mas o essencial é que idéas acanhadas e prejuízos inveterados se não opponham ao segui-

nitivos, dos estudos e combinações financeiras, de modo que se não desaproveite por falta de trabalhos preparatorios o ensejo favoravel, que surja, de melhorar de vez a faixa marginal de Lisboa e ter uma estação central á altura da sua funcção.

J. Fernando de Souza

Carris de ferro de Lisboa

Mais uma vez esta companhia fez fallar de si, dando ella propria o exemplo da fallacia com os artigos, bem pagos, que conseguiu alguns jornaes lhe publicarem, a defender-lhe a inconcebivel pretensão de elevar de novo as suas tarifas... simplesmente ao dobro das actuaes. E como estas *estão já elevadas entre 233 e 600 %*, em relação ao que eram até 1919 data em que ella começou as suas exigencias, o pedido de agora cifrava-se n'um *aumento de 570 a 1.230 %* sobre a tarifa estabelecida no contracto.

Exemplos: uma passagem da Praça do Commercio á do Marquez de Pombal custava, em 1919, 3 centavos; custa hoje 20 centavos, logo o aumento é de 17 centavos ou 566 %. Duplicando-se o preço actual custaria 40 centavos ou o aumento de 1233 por cento.

Do Rocio a Algés o preço era de 6 centavos, é hoje 25; do Dafundo a Santos 5, hoje 25; de Santo Amaro ao Intendente, 4, hoje 20; de Santos ao Caminho de Ferro, 3, hoje 15; do Dafundo ao Marquez do Pombal, 9, hoje 45, etc., isto é, com a nova divisão de zonas o aumento é, em geral, de 400 %.

Quando, em novembro do anno findo, a companhia elevou as tarifas pela 3.ª vez, prometteu ella que durante trez annos não teria mais exigencias, visto ser de esperar que, apoz esse prazo, os cambios terão melhorado, e a energia electrica produzida pela força hydraulica terá chegado a abastecer Lisboa, deixando de se utilizar o carvão para accionar as machinas.

Ficámos todos confiados que assim sucederia, e pela nossa parte aqui e dissemos no nosso numero de 1 de dezembro do anno findo.

Pura illusão. Quatro meses passados, a companhia, por um officio de 28 de março findo, vem pedir á Camara novo aumento de tarifas, declarando que não pode manter o seu serviço por menos.

A Camara encarregou a sua Comissão de Viação de estudar o assumpto, e n'esta foi incumbido ao snr. José dos Santos, um vereador activo e intelligente, fazer o seu relatorio que a Camara apreciou em sessão magna, na noite de 25 do corrente, e aprovou *por unanimidade*, sem que sobre elle se levantasse a menor discussão, tão claras, tão concludentes, tão esmagadoras, para as pretenções da companhia, são as suas conclusões, baseadas nas suas proprias contas.

Sentimos que a extensão d'esse bem elaborado documento não nos permitta transcrevel-o na integra, mas delle nos vamos servir para expôr varias considerações que se deduzem da analyse dos seus interessantes mappas.

São estes já preciosos em si, porque nos dão elementos de apreciação do movimento, receitas e despesas, o que a companhia tem tido o cuidado de guardar em rigoroso segredo, para que não se saiba cá fora.

A companhia queixa-se de que lhe falta material e não pode compral-o com os preços actuaes e o cambio horrivel que hoje temos. Mas porque não o comprou em 1912, por exemplo, quando o cambio estava a 49, isto é, o cheque s/ Londres nos arredores de escudos 4\$90 a libra; n'esse anno em que ella confessou ter ganho 718 contos?

Ou em 1913, com o cambio Londres a 46, tendo ella de lucros n'esse anno o melhor de 729 contos, isto é mais de 12 % do seu capital?

Nada fez n'esse anno para beneficiar a sua exploração; apenas se lembrou de bater imperiosamente o pé á Camara municipal, para que a deixasse passar, com os seus carros, pelo Chiado, o que não conseguiu, e esperamos nunca conseguirá.

Ou mesmo em 1914, quando, antes da guerra, o cambio era de 43 a 44 isto é, o esterlino apenas a um escudo acima do par. E ella, n'este anno, teve 716 contos de lucros?

Que culpa tem o publico de Lisboa das imprevistas da companhia?

Em 1919 a companhia teve um movimento de 72.312.000 passageiros que lhe produziu 3.829 contos, que, com 644 contos de bilhetes de assignatura prefaz o rendimento annual de 4.473 contos.

Não ha ainda — ou pelo menos, não lhe conveio á companhia fornecer esse elemento — a estatística de 1920 que certamente, trez mezes passados, já deve estar mais que feita; mas, para apreciarmos os resultados que, com as actuaes tarifas lhe dará o anno corrente, sabido que o movimento nos carros cresce espantosamente de dia para dia, calculemos apenas, muito modestamente, que este aumento foi de 10 por cento em 1920, total 79.543.000 passageiros, e subirá em igual progressão em 1921, total 87.497.000 passageiros.

Se aquelles 72.312.000 produziram 3.829 contos, com as tarifas de 1919 que eram as primitivas, levemente augmentadas em 33 % (a zona de 3 centavos havia passado a 4; a de 4 a 5, etc.) com as tarifas actuaes que representam um aumento minimo de 150 % sobre aquellas, este numero de 87 e meio milhões de passageiros dará pelo menos 11.582 contos.

A esta verba temos que juntar o producto dos bilhetes de assignaturas, cujo preço está hoje elevado em 200 % do que era ha dois annos. Supondo mesmo que, em virtude d'esta elevação não augmentou o numero de bilhetes, temos que juntar simplesmente o seu producto mais 200 % dando uns bons 1.932 contos, o que eleva o rendimento total em 1921 a 13.514 contos, ou muito perto dos 14.000 contos que o Sr. José dos Santos calcula no seu relatorio.

Vê-se que, por caminhos diferentes, chegámos á mesma conclusão, e que, por qualquer forma que se estudem as contas da companhia, o resultado é o mesmo.

Ora se a companhia gastou, em 1920, 8.890 contos, supondo-lhe mesmo um agravamento de despesa de 10 %; supondo-o mesmo de 20 %, temos o total de 10.666 contos, ou um lucro de 2.848 contos, isto é muito superior ao que accusam todos os seus balanços desde 1912; ou por outra, sendo o capital-acções da companhia de 6.000 contos, aquelle lucro representará cerca de 47,4 % o que é extraordinariamente remunerador.

Se, pois, a Camara lhe attendesse os desejos, deixando-lhe duplicar as tarifas, ella extorquiria á cida-de — a nós todos — n'um só anno, mais 13.500 contos; e como, por este facto, pouco ou nada augmentava as suas despesas, os lucros orçariam por 16.000 contos!

Quer dizer, a cidade pagava, n'um só anno: todas as despesas e encargos da companhia; todos os extraordinarios gastos da sua devoradora Direcção em Londres;

um farto dividendo aos seus accionistas; e ainda por fim todo o capital-acções da companhia — 6.000 contos — mesmo reembolsado pelo duplo!

Ou melhor: ficavamos nós, os municipes, donos da companhia... e ella a continuar a explorar-nos!

Muito bem andou a Camara em não consentir tão grande escandalo.

E cremos que não haverá meio de ella conseguir os seus ambiciosos fins, embora para isso empregue largamente (e vê-se que a faz) verbas importantes que registra no seu balanço sob a pitoresca rubrica «Friendlea Society, Gratuities, etc.» (Dedicacões á companhia, gra-

tificações, etc.) verba que em 1920 orçou por 70 contos e que em 1921 talvez já lhe não chegue, com as publicações que temos visto ella fazer em varias folhas, ameaçando o povo com a suspensão do serviço se a cidade não consentir em lhe dar *mais os taes 13.500 contos por anno*, barbaridade de que só a Companhia Carris teria o arrojo de se lembrar.

Se a companhia voltar a insistir (não cremos que o faça, depois que o Sr. José dos Santos lhe pôz a descoberto as maquinacões) se ella ameaçar com a greve do pessoal, o que já lhe está nos costumes, isso representa que ella não pode — ou não quer — cumprir o seu contracto; deve ser considerada falida, e a Camara tem, por consequencia, a liberdade de pôr a concurso a nova concessão, nas bases que entender, dando á companhia o producto pelo qual passar a um novo concessionario o activo da companhia.

O publico padecerá durante um ou dois meses — talvez nem tanto — a falta d'este importante serviço, mas antes isso do que sujeitar-se a pagar mais 13.500 contos por anno, para satisfazer as injustificaveis ambições da companhia.



Ministerio do Comercio e Comunicações

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Atendendo a que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses pretende alienar uma parcela de terreno proximo da estação de Dois Portos, manda o Governo da Republica Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas, que a referida parcela, que mede 46 metros quadrados e está situada entre os quilometros 54,80650 e 54, 825 da linha de Oeste, seja considerada sobrante e autorizada a sua venda.

Paços do Governo da República, 31 de Março de 1921. — Antonio Fonseca.

Atendendo ao pedido da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta: Manda o Governo da Republica Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas, que a parcela de terreno com a area de 2046 metros quadrados situada junto do caminho de acesso á estação de Figueira da Foz, com o qual confronta pelo norte seja declarado sobrante.

Paços do Governo da República, em 31 de Março de 1921. — Antonio Fonseca.

Atendendo ao pedido da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta: Manda o Governo da Republica Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas, que a parcela de terreno, com a area de 4862 metros quadrados e situada junto da estação de Mangualde, do Caminho do Ferro da Beira Alta, com o qual confronta pelo sul, seja considerada sobrante.

Paços do Governo da República, em 31 de Março de 1921. — Antonio Fonseca.

Manual do Viajante em Portugal

Últimos 15 exemplares da 4.^a edição — e não haverá outra ainda este anno — preço 10.000 esc. (10.000 reis).

A' venda, unicamente ao publico na

Redacção: Rua da Horta Séca, 7, 1.^o — Lisboa

A ruina demographica

Viu-se no ultimo numero desta revista que a população de Portugal entrou em decadencia desde 1911, a tal ponto que hoje mal teremos o que tinhamos então. Entremos um pouco no exame analítico desta nova ruina, relacionada com todas as outras deste nosso periodo de derrocada.

O declinio começou a ver-se logo nos casamentos. Nos tres ultimos annos do regime precedente o numero delles havia sido: 35.761 em 1908, 35.807 em 1909 e 38.931 em 1910. De 1911 a 1918 a curva do movimento é a seguinte:

1911.....	41.235	1915.....	38.069
1912.....	44.126	1916.....	36.637
1913.....	39.950	1917.....	34.210
1914.....	41.724	1918.....	31.325

Ninguem tenha ilusões com a apparente progressão notada nos primeiros annos deste novo periodo.

A população provavel da metropole era a seguinte, nos annos que vamos a considerar:

1908.....	5.813.596	1912.....	6.002.761
1909.....	5.862.404	1913.....	6.045.471
1910.....	5.911.212	1914.....	6.088.171
1911.....	5.960.056	1913.....	6.250.000

A relação do numero dos casamentos para com o dos habitantes foi de 0,61 %, 0,61 %, 0,65 %, 0,69 %, 0,73 %, 0,66 % e 0,68 % em cada um dos sete annos de 1908 a 1914.

Em 1910 já ella dera um salto de 0,04 %. Este progresso nunca foi excedido em nenhum dos annos seguintes, apesar de ter sido auxiliada a conta com matrimonios civis determinados em maior numero pelos divorcios. Se deixassemos de considerar os effeitos deste factor, chegaríamos á conclusão de que já de 1911 a 1914 a percentagem attingida em 1910 tendia a baixar. Este facto achar-se-hia em concordancia com o augmento enorme que a emigração teve no mesmo periodo pela acção da mesma causa.

Estas continuaram a complicar-se e a agravar-se cada vez mais com a guerra e as suas consequencias. Precipitava-se então a queda rapida do numero de casamentos. Chegou-se a ponto de serem apenas 31.325 em 1918, ou menos 12.801 do que em 1912. Representaram já apenas 0,50 % da população provavel. A decadencia deve ter continuado d. pois, e ha de continuar ainda pela persistencia e agravamento das causas de todos os nossos males demographicos.

Encontramos a mesma decadencia nos nascimentos. Elles foram os seguintes desde 1908 a 1918:

1908.....	175.268	1914.....	183.942
1909.....	174.753	1915.....	196.194
1910.....	186.953	1916.....	193.016
1911.....	230.033	1917.....	190.485
1912.....	207.870	1918.....	181.408
1913.....	199.765	—	—

Achemos tambem a relação entre o numero dos nascimentos e o da população provavel correspondente. Ela foi de 3 % em 1908, de 2,8 % em 1909, de 3,1 % em 1910, de 3,8 % em 1911, de 3,4 % em 1912, de 3,3 % em 1913 e de 3,1 % em 1914. Decaiu depois sucessivamente. Em 1918 foi de 2,9 %, concorrendo para isso especialmente as epidemias.

Ella crescia antes de 1911, como a propria população. Já em 1910 tivera um augmento de 0,1 % e de 0,2 % em relação aos annos de 1908 e 1909. Em 1911 excede a de 1910 em 0,7 %. Foi a maior expressão

attingida. Mas deve considerar-se que nas fecundações de 1910 se achou a origem principal do acréscimo. Ellas principiaram logo a baixar notavelmente desde 1911, provocando uma queda de 0,4% em 1912, de mais 0,1% em 1913, de mais 0,2% em 1914. A depressão continuou sempre até ser de mais 0,2% em 1918.

Em 1918 a relação voltava a ser igual á de 1909. Era já inferior em 0,2% á de 1910. Entre 1918 e 1910 a diferença dos numeros de nascimentos é de 5.545 para menos. O desastre é claro.

A mesma depressão deve ter continuado depois, porque subsistiram e agravaram-se as causas que trouxeram para muito menos os casamentos, estes diminuíram, e ainda outros factores devem ter concorrido para aquelle efeito como para o aumento pavoroso dos obitos.

A mortalidade foi crescendo. O numero dos mortos desde 1908 vai designado neste quadro:

1908.....	115.876	1.14.....	117.967
1909.....	112.421	1915.....	122.647
1910.....	113.161	1916.....	129.215
1911.....	130.900	1917.....	134.691
1912.....	119.578	1918.....	253.227
1913.....	124.748	—	—

Tambem é cruel porfim a relação d'esses numeros com os da população correspondente. Ella foi de 1,99% em 1908, de 1,91% em 1909, de 1,91% em 1910, de 2,19% em 1911, de 1,99% em 1912, de 2,06% em 1913, de 1,93% em 1914 e de 4,05% em 1918.

Havia uma tendencia apreciavel para a baixa desde 1908 a 1910. Ella foi trocada para aumento desde 1911 por diante. Feita a comparação com 1910 a mencionada relação cresceu mais 0,28% em 1911, mais 0,15% em 1914 e mais 2,14% em 1918.

Este mal vinha já de antes da guerra. Tornou-se maior a contar de 1915, e tragico desde 1918, sob a influencia de todas as calamidades politicas, moraes, economicas e epidemicas.

O movimento da emigração, por sua vez, é tambem muito expressivo. O numero de emigrantes foi o seguinte, de 1907 por diante:

1907.....	41.883	1913.....	77.645
1908.....	40.133	1914.....	25.722
1909.....	38.213	1915.....	19.298
1910.....	89.502	1916.....	24.721
1911.....	59.652	1917.....	15.689
1912.....	89.920	1918.....	11.672

Já entre 1906 e 1910 a emigração crescerá de modo consideravel. Para isso concorreu notavelmente a crise economica, então agravada pela depressão cambial do Brasil e de Portugal. E' provavel que tambem já tenham influido no caso as perturbações politicas desenvolvidas desde 1901 e principalmente desde 1905.

Mas a emigração, que no regime anterior chegara ao seu maior auge em 1907, apresentou logo tendencias para franca diminuição nos tres annos seguintes. Depois tudo muda. Tomando-se como ponto de referencia o anno de 1910, em que já houve decerto alguma por efeito dos acontecimentos, vemos ella ter um aumento de 51% em 1911, de 125% em 1912 e de 99% em 1913. A elevação era enorme.

As restricções administrativas e a insegurança dos mares fizeram baixar fortemente a emigração durante a guerra, em Portugal como em toda a parte. Mas o movimento ascensional recomeçou em 1919 e 1920, como as estatísticas depois mostraram. As saídas clandestinas tambem aumentaram.

O exodo tem de continuar e ainda com maior escala do que antes da guerra. Ou seja para a America, se lá melhorarem as condições dos imigrantes, ou seja para a nossa Africa, se acondicionarmos a colonização, elle tem de preseguir intensamente, porque Portugal não tem recursos efectivos para manter os 6.000.000 habitantes. Mais de 1.000.000 tem de ser perdidos a não ser que o numero se torne menor por uma transformação politica, social e economica de carácter extraordinario que ainda não está no horizonte.

Não é menos expressiva a curva dos nado-mortos. O numero delles foi o seguinte, desde 1908:

1908.....	2.622	1914.....	8.186
1909.....	2.703	1915.....	8.185
1910.....	2.732	1916.....	8.173
1911.....	5.189	1917.....	7.954
1912.....	7.507	1918.....	8.433
1813.....	7.883	—	—

O numero dos que nasceram mortos foi aumentando em alto grau desde 1911, chegou em 1913 ao triplo do que era em 1908 e marchou desde 1914 para o quadruplo, talvez já atingido. Como a população se conservou quasi estacionária, a anomalia é evidente.

A relação de cada um d'esses numeros, desde 1908 a 1918, com o dos nascimentos de vivos no anno correspondente, é significativo. Ella foi de 1,49% em 1908, de 1,48% em 1909, de 1,40% em 1910 de 2,25% em 1911, de 3,62% em 1912, de 3,96% em 1913, de 4,22% em 1914, de 4,17% em 1915, de 4,23% em 1916, de 4,18% em 1917 e de 4,65% em 1918. Comparada com a de 1915, ella triplicara, continuando a subir, ao passo que positivamente diminuira em 1909 e 1910. O caso tem ainda uma expressão superior, quando se considera que, sendo a linha referencia de a curva do movimento dos que nasceram com vida, estes foram cada vez em menor quantidade, como se viu.

Assim tinha de ser, porque em 1911, anno em que a relação veio quasi ao dobro, cresceram as misérias moraes, phisicas, economicas e sociaes que ajudam a aumentar o numero dos nado-mortos. Em correspondencia com este aumento deve estar, pelas mesmas causas, o dos abortos voluntarios e casuaes.

O dos nascimentos de bastardos deve ir na mesma proporção desastrosa, pouco mais ou menos. As estatísticas o mostraram. As de 1917 e 1918 já disso dão claro indicio. Os que nasceram vivos foram, como se viu, 190.485 e 181.408 nesses dois annos. Os legitimos e illegitimos foram respectivamente de 165.017 e de 25.468 no primeiro e de 157.713 e 23.695 no segundo. Uma illegitimidade de 13%!

De todas as maneiras temos pois, uma grave decadencia demografica. O esforço de reconstituição nacional, que, por isto e por tudo o mais é necessário, tem de ser colossal.

Quirino de Jesus

Collocação de productos portuguezes no estrangeiro

Publicado pela Direcção Geral do Commercio Agricola, recebemos o II fasciculo dum muito util publicação sobre a possibilidade e especialidade da collocação dos nossos productos em varios mercados estrangeiros. E' um folheto que muito deve interessar ás nossas casas exportadoras, pois as informações, fornecidas por elementos officiaes, devem merecer todo o crédito. E é tambem um magnifico trabalho daquelle repartição que com elle concorre poderosamente para o conhecimento dos mercados estrangeiros por parte do nosso commercio.

População franceza

Segundo a estatística feita ha pouco, a população franceza continua pavorosamente a diminuir, pois dos 39.600.000 habitantes, calcula-se pelos recenseamentos já feitos, que não haja em França mais de 35 a 36 milhões.

Se contarmos porem com um milhão e meio de mortos da guerra, vê-se que o descrescimento é ainda considerável.

As principaes cidades, a não ser Marselha, accusam um pequenissimo aumento, e dos departamentos até agora apurados só o dos Alpes Marítimos acusa maior numero de habitantes relativo a 1911.

Eis os resultados reffernetes ás principaes cidades.

	1921	1911	
Paris.....	2.863.741	2.847.229	+
Marselha.....	680.650	550.619	+
Lyon.....	572.483	523.796	+
Bordeus.....	268.702	261.678	+
Lille.....	197.487	217.807	-
Nantes.....	178.926	170.678	+
Nice.....	171.107	142.941	+
Saint-Etienne.....	168.524	148.656	+
Nancy.....	113.546	122.237	-
			16.512
			130.031
			48.687
			7.025
			20.320
			8.248
			28.166
			19.868
			9.177

E' esta uma seria preocupação para os economistas francezes, poi a solução do problema é difficult, se não impossivel.

Uma lei americana contra as greves

A legislacão norte americana sobre greves baseia-se na lei de 1 de junho de 1898 que prescreve, em caso de conflito entre a empresa e os empregados, a arbitragem obligatoria por uma commissão de três membros: um escolhido pela empresa, outro pelos empregados e o terceiro designado pelos dois primeiros.

Mais tarde a lei Newlands, de 1913, elevou o numero dos arbitros de três a seis, o que, no dizer das competencias, attenuou sensivelmente o perigo das greves nos serviços publicos, sem que contudo o eliminasse por completo, com provam as varias greves de caminhos de ferro que se deram, mesmo depois da publicação d'esta lei. Indicava-se como principal defeito o conter a commissão de arbitragem poucos elementos estranhos ao conflito.

Alem disto possuem os Estados Unidos, a possibilidade de qualquer greve ser inutilizada por actos governamentais, desde que o governo a declare illegal. Generalizando já mais, o *Sherman Act* declarou illegal a associação donde resultasse uma coacção prejudicial ao interesse geral. Contudo o *Railroad Bill* de 1 de marzo de 1920, não inclui a clasula proposta pelo senador Cummins que prohibia terminantemente a greve ao pessoal ferro-viario. Ficou-se pelo projecto Esch que institui duas instancias de arbitragem: tribunal de conciliação e Camara de trabalho, julgando esta ultima sem apelação.

Como isto não parecesse sufficiente para impedir as greves de transportes foi ha pouco votada uma lei, que prohíbe "qualquer entrave ao commercio" e que facilmente se vê ser applicavel ás greves de caminhos de ferro, cujos resultados tanto e tão prejudicialmente se fazem sentir na actividade commercial.

Assim o artigo primeiro estipula uma multa de 10.000 dollars ou 10 annos de prisão, ou uma e outra coisa, para "toda a pessoa que tente acabar ou difficultar as facilidades do commercio com o estrangeiro

ou entre os estados, por palavras ou escriptos; ou que tente encaminhar nessa direccão, um ou varios operarios duma empresa sujeita ao *acto regulador do commercio e ás suas sancções, ou que os condusa a deixar o seu emprego.*

Esta multa será elevada a 15.000 dollars e a prisão a 15 annos se a propaganda prohibida for acompanhada do emprego da força.

Parallelamente é prohibido tambem qualquer tentativa de *lock-out* por parte das empresas, sendo a transgressão desta norma punivel com a multa de 500 dollars ou seis meses de prisão.

No artigo 5.º estabelece-se que todo o individuo tem o direito de largar o seu emprego, desde que apresente uma razão aceitavel.

Estas disposições, que não impedem qualquer de deixar justificadamente o seu emprego, mas ademas pretendem impedir o abandono combinado do trabalho num grande serviço de interesse geral, applicar-se-hão não só ao pessoal dos caminhos de ferro, mas ainda ao das fabricas de locomotivas e ao das minas de carvão.

Correio da Manhã

Como o fazia o antigo diario do mesmo titulo, do qual conservamos tão grata memoria .. e, no nosso museo, uma pitada de typo apanhado da rua, quando, n'uma tarde de Janeiro de 1911, a *alma popular*, como então se lhe chamava, atirou pela janella fora, moveis, caixas, typo, tudo, veio visitar-nos o novo *Correio da Manhã*, agora dirigido superiormente pelo snr. doutor Annibal Soares, e primorosamente escripto, mantendo galhardamente as velhas tradições.

Rodeando se de uma pleiada de escriptores de primeiro plano, o snr. Soares apresenta-nos um journal interessante em que todos os assumtos são tratados com superior criterio, e alguns mesmo com fino espirito de critica mordaz e conceituosa: um journal cuja leitura não fatiga, pela sua fritura moderna, variada, e que defende as suas ideias, a um tempo, com a firmeza que convence e a finura que não offende o adversario.

Agradecemos a visita de tão estimavel collega ao qual desejamos longa e prospera vida, como tanto o merece.

Caminhos de ferro francezes

O Ministro das Obras Publicas de França, enviou ás administrações de todos os caminhos de ferro, uma carta energica, na qual mostrava a sua surpresa por estas quererem fazer economias adiando melhoramentos nos serviços de passageiros, pois só por uma aceleração da marcha dos comboios e pela duplicação d'estes se podiam colher mais receitas, objectivo que se devia ter em vista na hora presente.

Esta resolução ministerial, deu já em resultado as companhias do Norte e P.-L.-M. anunciaram grandes melhorias nos seus serviços de passageiros, a primeira, acelerando consideravelmente os comboios Paris-Bruxellas, e Paris-Colonia, a partir de 1 de maio e esta restabelecendo, n'algumas linhas, os serviços de antes da guerra.

No Estado annunciam-se tambem melhorias na rede da Normandia, e em Orleans, principalmente na parte Paris-Toulouse e Paris-Nantes. Na parte que interessa a Portugal ha apenas um aceleramento nos comboios Bordeus-Paris, que, desde 1 de junho passam a chegar ao Quai d'Orsay ás 5,38 e 8,12 os comboios que hoje chegam ás 6,10 e 8,54 respectivamente.

VIAGENS E TRANSPORTES

Trafego entre Portugal e França

Conforme tivemos occasião de referir no nosso numero de 1 de fevereiro ultimo, em virtude de terem terminado as exigencias das auctorizações de transito por Hespanha, o trafego de Portugal para França ficou mais livre das peias que desde o inicio da guerra o entravávam, restabelecendo-se as expedições de grande velocidade pela tarifa P. H. F. 3 com restricções, e as de pequena velocidade por meio de ligação dos preços das tarifas de cada companhia, devendo os portes ser pagos pelos menos até Hendaya.

Os portes hespanhóes e franceses devem ser pagos em pesetas e francos respectivamente.

As companhia publicou recentemente um Aviso sobre o assumpto.

Em quanto, porém, se não estabelecer, como havia antes da guerra, tarifas directas de pequena velocidade o trafego continuará a ser muito restricto.

Na conferencia que nos dias 24 e 25 d'este mez se deve reunir no Bussaco, e á qual assistirão os delegados das diferentes Empresas interessadas, deve-se tratar d'este assumpto, assim como do restabelecimento dos serviços directos de passageiros em comboios ordinarios e de luxo pela conjugação dos horarios de cada linha, e de tarifas diversas de grande e de pequena velocidade que foram annulladas quando da guerra.

Damos heje como annexo esta tarifa.

Cargas minimas de determinados vagões do Sul e Sueste

A direcção do Sul e Sueste tem em circulação alguns vagões da serie L. L. com 6.5 metros de comprimento ou menos, incluindo os tampões, nos quais não é possivel conseguir-se as cargas que para certas mercadorias se encontram indicadas como minimo na classificação geral de mercadorias de pequena velocidade.

Por esse motivo já ha tempos publicou um Aviso modificando essas cargas para remessas transportadas nas suas linhas.

Havendo conveniencias tanto para as empresas como para o publico em que esses vagões façam serviço para as linhas da Companhia Portugueza, esta por seu turno publicou additamento á Classificação Geral adoptando para esses vagões as mesmas cargas estabelecidas no Sul e Sueste, e que são as seguintes:

Nomenclatura	Carga minima de vagão completo ou pagando como tal	Toneladas
Aparas de cortiça acondicionadas, não prensadas.....	5	
Desperdícios de cortiça acondicionados, não prensados.....	5	
Erva secca prensada.....	7	
Erva secca acondicionada ou em molhos	5	
Feno seco acondicionado ou em molhos	5	
Feno seco, prensado.....	7	
Palha de trigo não prensada, acondicionada.....	5	
Palha de trigo prensada.....	7	
Palha não designada, não prensada, acondicionada ou em molhos.....	5	
Palha não designada, prensada	7	

Por esta forma fica estabelecido um regimen de igualdade de minimos de carga nas linhas das duas

empresas para tales vagões, o que é de grande vantagem para os expedidores das mercadorias indicadas.

Feira e touradas em Badajoz

Nos dias 12 a 22 d'este mez realiza-se em Badajoz a grande feira annual que costuma chamar aquella idade hespanhola grande numero de compatriotas nossos das terras fronteiriças e tambem de Lisboa e outros pontos distantes, atraídos principalmente pelas corridas de touros que por essa occasião se effectuam.

Este anno as corridas teem logar nos dias 17, 18 e 19, e n'ellas tomarão parte com as suas *cuadrillas* Sanchez Mejia, Chicuelo e o afamado Belmonte se já se encontrar restabelecido do grave ferimento resultante da colhida que ultimamente teve em Sevilha.

Apezar dos Caminhos de Ferro Portuguezes não fazerem serviço especial, como era costume antes da guerra, devido ás circunstancias anormaes que estão actuando o não permittirem, é de esperar bastante concorrencia de portuguezes aficionados da arte de Montez, e tambem de muitos lavradores das proximidades da fronteira que na feira farão as suas costumadas transacções commerciaes.

Apeadeiro de Moure

No dia 15 do mez passado foi aberto á exploração o apeadeiro de Moure situado ao kilometro 87,100 da linha do Valle do Corgo pertencente á Direcção do Minho e Douro.

O novo apeadeiro faz serviço de passageiros, bagagens e mercadorias em grande e pequena velocidade sem restricções.

As distancias kilometricas de applicação de e para o troço comprehendido entre Vidago e a estação provisoria de Tamega são as correspondentes a Vidago augmentados dos seguintes:

De Vidago para Paranheiras e Moure, ou vice-versa	11	kilometros
De Vidago e Paranheiras para Tamega ou vice-versa.....	13	"
De Moure para Tamega ou vice-versa.	6	"

Supressão da paragem em Jafafe

Foi suprimida desde 18 do mez findo a paragem do comboio em Jafafe no ramal de Aveiro da Companhia do Valle do Youga.

Passageiros de 3.^a classe entre Oliveira de Azemeis e Espinho

Desde 18 do mez passado passaram a effectuar-se ás segundas-feiras os comboios n.^{os} 103 e 104, entre Sarnada e Espinho-Vouga, fazendo serviço de passageiros limitado a uma carruagem de 3.^a classe entre Oliveira de Azemeis e Espinho-Vouga.

Comboios especiaes de mercadorias nas linhas da Companhia Portugueza

No proximo dia 15 deve entrar em vigor nas linhas da C. P. um novo Aviso ao Publico regulamentando o transporte de mercadorias em comboios especiaes do minimo de 14 vagões em pequena velocidade acelerada, destinado a substituir o que vigorava desde 22 de junho de 1920.

Alem de algumas pequenas alterações para melhor clareza de reducção, difere este Aviso do anterior em estabelecer um conjunto de carga minima por vagão quando se trata de comboios especiaes para transpor-

te de animaes ou de vehiculos que é de 8 000 kilogrammos; e em fixar o prazo de carga e descarga de cada comboio especial em 24 horas ininterruptas por comboio ou par cada grupo de vagões em que elle seja fraccionado. Este prazo é contado do momento em que o material é posto á disposição do expedidor ou do consigliario, conforme o caso, e findo elle a Companhia cobrará por cada vagão que não tenha sido carregado ou descarregado a taxa de estacionamento estabelecida na pauta de despezas accessorias.

Recal

Carta de Paris

XXII

De Marselha a Nice — S. Raphael — Cannes — Nice, com vida mais barata do que Marselha e Paris — A esplanada e os hoteis de Nice — Os casinos — Vida mundana recatada.

Dois dias em Marselha bastam, porque visto o porto, «Notre Dame de la Garde», o passeio do Prado, o palacio de «Longchamps» e a famosa *Canebière*, nada mais ha a ver na famosa cidade do Midi. Os comboios para Nice sucedem-se com a mesma profusidade que os de Paris, mas como de manhã, é que se começa o dia, preferi o primeiro comboio, que passa em Marselha ás 7^h30.

Os passageiros enchiam toda uma plataforma, o comboio, que vinha de Paris, trazia uma hora de atraso, caso porem bem raro, attento o magnifico serviço da P. L. M.

Quasi todos aquelles passageiros, iam para Toulon disse o chefe da estação, mas apesar do seu grande numero consegui obter aquelle lugar, tão apetecido, o canto do corredor, pois permite a gente levantar-se sem incomodar os passageiros, e ir á janela ver a paisagem sem mais formalidades.

A manhã estava d'uma doçura incomparavel. O ceu azul e o contraste cinzento dos pinhaes, dava á paisagem um delicioso colorido. Em Toulon o comboio despejou-se e nos compartimentos apenas ficaram uns bocejantes passageiros, que se vingavam da longura da viagem com forte arremetidas ás almofadas com os pés e com o corpo exausto.

A linha ferrea, ora mergulha na estreiteza d'un valle, ora se contorse para o mar para nos deixar ver umas villasinhos garridas espalhadas na praia, que logo desaparecem entre o fumo branco do comboio.

S. Raphael, pequena cidade de 5.110 habitantes, emoldurada em pinhaes, aparece agora fugitiva e dôce, á beira mar. São 10 horas da manhã, a estação está alegremente povoada de senhoras, em fatos de verão, os homens trazem chapeus de palha, calças de flanela e sapatos brancos: é a guarda avançada de *Côte d'Azur* que vem dar as boas vindas aos passageiros taciturnos da tristeza parisiense.

Agay, Le Trayas, Théoule-sur-Mer, sucedem-se tambem risonhas, e entre penedos, que lembram a costa algarvia, uma estrada ondeia ao lado da linha ferrea, caminho de turismo por excelencia; automoveis de luxo e auto-carros, cheios de passageiros cruzam-se nas curvas apertadas, lenços agitam-se saudando.

Cannes, aparece agora linda, aristocratica, com os seus hoteis de luxo, os seus palacios e os seus casinos; a estação está porem deserta, é que aquella gente alçada na sua aristocracia não desce até á plataforma a ver quem passa, esperam que os outros vão ve-los aos seus chás dançantes, ao seu *golf* elegante, ás suas corridas mundanas.

Nice, foi para mim uma surpresa. Julgava-a uma pequena cidade, um Estoril em ponto grande, e afinal encontro-me n'uma cidade enorme, com a sua viação electrica profusa, e com os estabelecimentos d'uma capital. Como a estação invernal fosse já decahindo não foi difficult obter quarto, e no primeiro hotel, a que subimos (em França diz-se a que descemos) um bom quarto nos foi offerecido por 7 francos, agua corrente, quente e fria, janellas para a rua etc.

O dia estava quente, e um almoço leve apetecia, sobre tudo depois de uma viagem matinal de 4 horas, (que aliás deviam ser cinco porque o comboio ganhou até Nice a hora que tinha de atraso!).

O almoço que fôra, como as circunstancias reclamavam, de ovos e peixe, salada de alface tenra e magnifica, queijo e fructa, custou apenas 6 francos, bem mais barato que em Marselha e de que em Paris. Qual seria a razão do phemoneno? Em Nice uma cidade de luxo, a primeira entre as primeiras, com os seus explêndidos hoteis, os mais caros e categorizados da França, conseguia-se comer n'um rasoavel restaurante um almoço por 6 francos!

E' que em Nice, ha duas populações: a rica e a modesta; mas aquella mesmo tem a vida mais barata que em Paris. Por exemplo. No Hotel Ruhl, ou no Negresco, tem-se um magnifico chá-concerto-dançante por 6 francos, enquanto que em Paris, tal categoria de distracção nunca poderia custar menos de 12 francos.

Os restaurantes mundanos, que em Paris cobram por um almoço 30 e 40 francos, (á lista, porque desde ha muito que suprimiram a mesa redonda), tem aqui rivaes a 15 e a 20.

Os carros electricos teem ainda as tarifas de 3 e 4 sous e os trens de praça, que até aqui faziam a corrida a 4 francos, tinham baixado, havia uns dias, para 3 francos.

O casino da explanada, sobre o mar, mantem as entradas a 1,50, dando um espetaculo berrante sem mais suplementos, e o boch a 75 centimos.

No casino Municipal, custa tambem a entrada 1,50 (dos quaes 1,25 para o Estado) dando um bellissimo concerto e um chá-dançante, com as consumações s.2 francos. E' claro que tanto no Casino da Esplanada, como no Municipal, isto tudo é sustentado pelo jogo, mas que é limitado a uns inocentes *Petits chevaux*, onde não é facil uma pessoa arruinar-se.

Nice deixou-me a impressão, de que muito pode a mão do homem quando quere trabalhar. Dizer-se que Nice tem as condições naturais do nosso Algarve, ou do Estoril, será um exagero. A naturesa se lhe deu um mar azul, e um sol d'inverno que lhe completou a felicidade, foi porem avara na paisagem, complemento indispensavel d'aquellas duas fortes bellezas. As palmeiras morrem de sede; o terreno a que falta vegetação tem o ventre rasgado por penedas que o desfeiam, e o tornam d'uma avidez africana. Falla se em todo o mundo das flores de Nice e eu supunha ir encontrar jardins publicos palmilhados de roseiras; supunha pequenos vergeis por toda a oarte plenos de flores; phantasiava que dos balcões das casas modestas, pendiam cachos floridos de arbustos. Puro e perfeito engano. Em Nice ha muitas rosas mas no mercado, á venda em molhadas; ha-as nos vastos jardins industriais, onde a roseira e o cravo são tratados com carinho e arte, porque n'elles está uma grande riqueza, pela sua exportação, que é tão grande, que todos os

dias sae de Nice um comboio expresso para Paris, transportando apenas flores.

E comparando isto com o nosso Estoril S. Amaro d'Oeiras e trantos outro locaes á beira da nossa Riviera, onde as rosas brotam quasi espontaneas, n'uns quintarios, onde lhe deitam ás vezes uns bagos de estrume e umas pingas d'aqua . . . quando chove.

Mas a mão do homem tem ahí feito muito! Olhe-se para aquella esplanada, sobre o mar, onde antes do almoço e ao cahir da tarde, se exibe o mundanismo elegante, e que tem sete kilometros de extensão, formando toda um delicioso passeio, á noite iluminado com milhares de lampadas electricas, e repara-se n'essa fila extensa de casario rico que a borda, com os seus hoteis de luxo, as suas vivendas ricas formando tudo um admiravel conjunto de riqueza e elegancia.

A esplanada é Nice, se bem que na parte alta se exiba tambem uma grande parte da vida mundana, nos hoteis *Regina* e *Magestic*, mas uma vida mais recatada, gente que detesta as grandes exibições, e nos olha com um ar polidamente agressivo, quando lhe vimos profanar os seus chás-dançantes, com a nossa presença.

Guerra Maio



O aproveitamento dos nossos carvões mineraes

I

Pelo que tem vindo ultimamente publicado na imprensa diaria, vê-se que, em face de um pedido feito pela Companhia Carris de Ferro de Lisboa, para aumentar o preço dos bilhetes, o Governo nomeou um delegado seu para estudar os motivos alegados pela mesma Companhia para justificar o almejado aumento.

Esse delegado, o major Snr. Manoel de Sousa Freire Pimentel, apresentou o seu relatorio, e do exposto no mesmo se tiram conclusões que provam á evidencia a razão que nos assiste quanto ao que nas colunas da *Gazeta* temos escripto ácerca do aproveitamento dos carvões nacionaes.

Referindo-se ás especies de combustiveis com que, na fabrica geradora de Santos, se produz o vapor, diz o major Snr. Pimentel:

«A lenha atingiu um preço tão elevado, relativamente ao carvão de pedra estrangeiro, que se torna inconveniente utilisa-la, porque o mesmo numero de calorias obtidas pela combustão da lenha e pela do carvão fica mais caro com o primeiro combustivel do que com o segundo.

«Ha no paiz varios jazigos carboniferos por explorar, cujo aproveitamento se impõe. Logo que a grande guerra se declarou, previu-se a dificuldade de importar o carvão de pedra inglez e esta dificuldade foi-se agravando com o prolongamento da guerra. Havendo jazigos carboniferos no paiz, não foi a eles que se recorreu, como seria do mais elementar bom senso, para remediar a falta do carvão estrangeiro. A desvalorisação da nossa moeda, a elevação permanente do custo do carvão na origem e a dos transportes, tudo faz prever o contínuo agravamento do carvão estrangeiro».

Impõe-se—prossegue o major Snr. Pimentel—que os Governos preparem e executem quanto antes a exploração de todos os nossos jazigos carboniferos, visto que o preço muito inferior por que nos ficará os carvão nacional nos compensará sobejamente da sua qualidade um pouco inferior.

Termina o referido relatorio por apresentar, num-

radas, as diversas conclusões a que o seu autor chega, entre as quais devemos destacar as seguintes: — A que aconselha a imediata exploração dos jazigos carboniferos do paiz e a que tem por fim o reconhecimento, pelas estações oficiais competentes, das quedas de agua ainda não estudadas, promovendo o seu rapido aproveitamento e facilitando-se o imediato andamento dos trabalhos para a utilização da energia das quedas de agua já estudadas.

Sem que por um só momento se deva descurar a questão do aproveitamento das quedas de agua, cujos benefícios mais tarde se hão de sentir enormemente na economia do paiz, não devemos, contudo, esquecer o aproveitamento dos carvões fosseis, que existem com abundancia em Portugal e cuja extracção e colocação no mercado, em grande escala, nós consideramos de toda a urgencia, tanto mais que os machinismos das nossas industrias estão adaptados ao consumo do carvão.

Pelo que respeita ás quedas de agua, algumas nem estudadas estão, outras esperam a execução das competentes instalações e poucas são aquellas em que as respectivas obras estão já sendo realizadas.

Em geral, os nossos rios, sujeitos ao regime torrencial, levam no inverno um enorme caudal de agua, ao passo que no estio o seu volume é insignificante, de forma que se torna necessário construir sobre o respectivo leito grandes paredões ou diques para com eles se constituirem albufeiras ou reservatorios de agua, a fim de se poder obter, em todo o anno, uma regular producção de energia. E, em varios casos, é necessaria ainda a construcção de canaes mais ou menos extensos.

Para a realização de todas estas obras, juntamente com as respectivas officinas e rôdes de distribuição de energia e tranporte até aos locaes do consumo, são precisos alguns annos, devendo ter-se em consideração que o facto de virmos a ter, n'um futuro mais ou menos proximo, energia electrica com relativa abundancia, não é suficiente para deixar de nos ser preciso o carvão.

O material dos caminhos de ferro, para ser adaptado á tracção electrica, necessita de grandes e dispendiosas modificações, assim como o de varias outras industrias.

Tuda aconselha, pois, que se proceda sem demora á exploração intensa dos nossos jazigos carboniferos que se acham descobertos, bem como ao estudo de uma maneira geral da questão, porque, em Portugal, no que diz respeito a mineraes, ha muito que estudar.

Infelizmente n'este paiz caminha-se ás cegas, porque, se assim não fosse, se soubessemos tratar a serio dos interesses nacionaes, outra seria indubitavelmente a nossa situação economica.

Ha muito quem fale da má *qualidade* dos nossos carvões, do seu reduzido poder calorifico, da elevada percentagem de cinzas, etc. O paiz que melhor carvão produz é, inegavelmente, a Inglaterra, não havendo, ao que consta, em parte alguma do Universo, qualquer especie de carvão que se iguale ao Cardiff. Contudo, a Alemanha, sem bater o "record", da qualidade, é um grande paiz productor de carvão e, segundo informaçoes que obtivemos de boa fonte, as suas lenhites são em geral inferiores ás nossas.

Quanto a nós, parece-nos que o carvão de melhor qualidade que até hoje tem sido descoberto em Portugal, é o da celebre mina de Santa Suzana (Alcacer do Sal), pelos resultados das analises e experiencias que d'elle foram feitas e que ha tempos a imprensa publicou. Além disso, possuímos pequenos fragmentos do referido carvão, assim como do de outros jazigos situados em diversas regiões.

Trata-se sem duvida de hulha, o precioso combustivel hoje tão disputado no mundo e que, pelos estudos a que se deve proceder sem demora, se se demonstrar a possibilidade de existirem alguns milhões de toneladas, só ele poderia contribuir de uma forma apreciavel para o nosso ressurgimento economico.

Falla-se ou fallou-se tambem na existencia de extensas camadas de hulha em uma larga faixa no centro do paiz que vai desde a serra do Bussaco ate ao Alentejo.

Entretanto, estes assuntos tratam-se na imprensa e agitam a opiniao publica sómente durante alguns dias, sucedendo depois *pôr-se pedra sobre elles*, continuando o nosso ouro a ir para o estrangeiro e a situação economic agravando-se de dia para dia.

Com efeito, depois de o Governo ter annullado a concessão que em 1918 havia sido feita ao Snr. Manuel Vicente Ribeiro, para proceder a pesquisas no citado jazigo, tendo encarregado a Administração dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste de proceder a esses trabalhos, nada mais se soube a este respeito, apesar de serem decorridos uns bons 6 meses.

A medida que o Governo adoptou, julgada por pessoas auctorizadas desacertada, redundo num verdadeiro desastre, se de então para cá se acham por completo paralisados os trabalhos de pesquisa, e assim veremos com pesar que é o proprio Estado quem contraria empreendimentos como este, de que podem advir grandes beneficios para a nação.

Do relatorio do major Snr. Freire Pimentel uma outra conclusão interessante se tira e pela qual se verifica que a Companhia do Gaz e Electricidade está vendendo energia electrica ao povo da capital por preços verdadeiramente fabulosos.

Segundo o auctor do mesmo relatorio, a Companhia Carris de Ferro, que transformou algumas das suas fornalhas para a combustão de oleo, está produzindo energia electrica por um preço que não vai alem de \$28 o kilovatio-hora, incluindo a amortiseração e juro do capital empregado e se não tivesse a seu cargo os serviços de viação, poderia fornecer ao publico energia electrica por um preço muito inferior aos da Companhia do Gaz e Electricidade, os quais são, como se sabe, de \$81 e \$72 por kilovatio-hora, respectivamente, conforme a energia se destine a illuminação ou força motriz.

Como se disse, no preço relativamente baixo por que a Companhia Carris de Ferro produz energia electrica, está incluida a amortiseração e juro do capital empatado e como é legitimo, alem d'isso, haver um lucro que, segundo os cálculos do major Snr. Pimentel, seria de \$30 por kilovatio-hora, teremos que a referida Companhia poderia vender para consumo em Lisboa energia electrica ao preço de \$58 por kilovatio-hora.

Tomando por base o fornecimento mensal de 1.138.140 kilovatios e lucrando em cada uu \$30, conclue-se que em um mez e lucro total seria de 341.442\$00, indo, portanto, alem de 4000 contos o lucro annual.

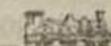
Estes numeros, alem de mostrarem a exorbitancia dos lucros da Companhia do Gaz e Electricidade fazendo pagar a energia que produz pelos preços que se sabe, põem tambem em evidencia quanto mais barata não seria a energia electrica produzida em Portugal se, em vez de consumirem nos machinismos o carvão e oleos vindos do estrangeiro, consumissem carvão nacional pago em escudos por um preço que, com certeza, não excederia a 30\$00 a tonelada.

Alem dos jazigos de S. Pedro da Cova e Cabo

Mondego, cuja exploração já se fazia antes da guerra, existem outros em exploração, em diversas regiões, mas, a par da falta de meios de transporte, nota-se uma certa indiferença por este ramo da industria mineira, até por parte dos proprietarios das minas que, segundo o nosso modo de ver, não fazem dos seus productos a propaganda precisa.

Por outro lado, era de toda a conveniencia que se estudasse a forma de se poderem aplicar, o melhor possivel, nas nossas industrias, os carvões nacionaes, corrigindo alguns defeitos, etc., pois que de nada nos servem os recursos da nosso paiz, se não soubermos ou quizermos aproveitá-los devidamente. E' o mesmo que sucede a qualquer individuo que tem uma explendida propriedade agrícola, mas... de pousio.

F. Martins

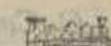


A producção de combustivel na Belgica

Durante o passado mez de Março, a producção de hulha, que em fevereiro tinda sido de 1.778.300 toneladas, foi de 1.800.040 o que corresponde a um aumento de 2.740.

Da comparação do numero de operarios e do de dias de trabalho resulta um aumento de horas aproveitadas, pois que, ao passo que em fevereiro 167.986 operarios deram 3.772.152 dias de trabalho, em março 167.359, isto é menos 627, deram um total de 3.916.030, o que representa um accrescimo de 143.878.

O stock em 31 de Março era de 1.037.290, toneladas isto é, mais 306.750 do que no fim de fevereiro em que era apenas de 730.500



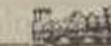
A producção de ouro no Transvaal

No passado mez de março a producção do ouro em Witwatersrand foi de 656.572 onças, contra 543.767 onças em fevereiro anterior e 689.645 em março de 1920. A producção nos outros districtos foi de 14.551 onças em março, contra 14.570 em fevereiro.

A producção total foi, pois, em março deste anno de 671.133 onças, o que accusa sobre o mez anterior que só tinha produzido 558.137, um accrescimo de 112.986 onças.

A media diaria da producção, que em fevereiro fôra de 19.933 onças, subiu em março para 21.649.

Estes numeros mostram bem que, embora continuando subindo em relacão aos immediatamente anteriores, a producção não atingiu ainda a exploração, comparativamente com a mesma epoca do anno anterior.



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta

Assembleia Geral ordinaria d'obrigacionistas

Em observancia aos artigos 51, 52 e 53 dos Estatutos, é convocada a Assembleia Geral ordinaria dos portadores d'obrigações de 1.º e 2.º graus d'esta Companhia, que possuirem, pelo menos

dez d'estes titulos, para as 15 horas de segunda feira 31 de Maio p. f. na sede do comité, em Paris, 19, Rue de Millan.

Esta reunião tem por fim, conforme preceituam os artigos 22 e 52 dos Estatutos, a eleição de dois Administradores.

O deposito d'obrigações para esta Assembleia deverá ser feito até o dia 16, inclusivé, do mesmo mez de Maio, em Paris, no Comptoir National d'Escompte, 14, Rue Bergére; em Lisboa, na Casa Henry Burnay & C.º, 10, Rua dos Fanqueiros; e no Porto, no Banco Alliança.

As procurações dos Obrigacionistas residentes em Portugal deverão ser legalisadas por notario; e as dos residentes em França pelo "maire" da sua residencia, ou por notario.

O recibo do deposito servirá para a admissão na Assembleia Geral.

Paris, 23 d'Abri de 1921.

O Comité de Paris.

Assembleia Geral Ordinaria de Accionistas

De conformidade com os art.ºs 39, 40 e 41 dos Estatutos, é convocada a Assembleia Geral ordinaria dos Accionistas d'esta Companhia, portadores de, pelo menos, vinte acções, para as 14 horas de segunda-feira, 23 de Maio p. f., na sede social da Companhia, em Lisboa, rua Victor Cordon n.º 1, 2.º

O deposito de acções ao portador deverá ser feito, conforme prece tua o art. 39, quinze dias antes da reunião, em Lisboa, na Casa Henry Burnay & C.º, 10, Rua dos Fanqueiros, no Porto, no Banco Alliança, e em Paris, no Comptoir National de Escompte, 14, Rue Bergére.

Esta reunião tem por fim: — a) Apresentação do Balanço e contas do Exercício de 1920; — b) Discussão e votação do Relatório do Conselho d'Administração sobre o mesmo Exercício e respectivo parecer do Conselho Fiscal; — c) Eleição d'um administrador, conforme o art. 22 dos Estatutos e de trez membros efectivos e de dois suplentes para o Conselho Fiscal.

As procurações dos accionistas residentes em Portugal deverão ser legalizados por notario, e as dos residentes em França pelo "maire" da sua residencia ou por notario. O recibo do deposito servirá para a admfssão na Assembleia Geral.

Lisboa, 17 d'Abri de 1921.

O Conselho d'Administração

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

Não se tendo verificado a reunião da Assembleia Geral ordinaria convocada para o dia 12 de corrente, por falta de numero de accionistas, é nova e definitivamente convocada para o dia 7 do proximo mez de Maio, pelas 14 horas, no Banco Comercial de Lisboa, para a apresentação do Relatório e Contas da Gerencia do anno findo, sua discussão e votação, procedendo-se tambem á eleição da Mesa da Assembleia Geral e dos Corpos Gerentes para o biennio de 1921 e 1922.

O prazo para o deposito de acções, para os effeitos do Art.º 27.º dos Estatutos, termina no dia 27 do corrente.

Lisboa, 21 d'Abri de 1921.

O Presidente da Mesa da Assembleia Geral.

José Adolfo de Mello Sousa

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCIERO

Lisboa, 28 de Abril de 1921.

Ao começarmos a escrever este boletim ainda não foram apresentadas ao parlamento as prsostas de lei em que o sr. ministro das finanças vem trabalhando com alguns cooperadores segñtido tem anunciado a imprensa diaria. Apenas se sabe de positivo que o Governo aceita com diversas modificações, as propostas de lei sobre os tabacos e sobre a contribuição de registo, as quais devem entrar agora em discussão.

Tambem se acrescenta que serão apresentadas algumas alterações ao orçamento geral do Estado, por meio das quais se teria uma diminuição de muitos milhares de contos na despesa publica. Esta maneira de anunciar o caso, dá bem a intender que se não pretende nenhuma economia capaz de influir notavelmente na situação financeira.

O deficit, pelo progressivo aumento das despesas e pelo agravamento cada vez maior dos cambios deve orçar hoje entre 350.000 e 400.000 contos. E' pavoroso. Eliminá-lo é a primeira de todas as necessidades. Ora um dos principais meios para isso tem de ser um golpe formidavel nos encargos do Estado. E' preciso cortar neles mais de 150.000 contos. Sem tal cirurgia ninguém pode ter a ilusão de que haja concerto n'este organismo nacional desconjuntado.

O Governo não pretende dar um tal golpe, nem mesmo pode ter a idea de ir paraahi. Os partidos e os grupos, os interesses

de todas as especies que existem em volta da administração publica, a fraqueza de que tem de padecer todos os ministerios que sahem d'este sistema de influencias politicas, sociaes e economicas, não permitem que se empreenda em tais circunstancias a salvação nacional. Pelo contrario, tudo tende ahi a conservar e até a desenvolver cada vez o regimem de gerencias e de exploração que estão arruinando e desgraçando o paiz.

Só a transformação extraordinaria de tudo isto, com o aparecimento de uma governação alheia a todos estes elementos de destruição da patria, poderá facultar a vastissima e difficilma obra necessaria no alto do poder e em toda a economia nacional para a salvação d'este povo que se vae afundando miseravelmente. Como isso virá não o sabemos nós.

Falam outra vez muito em emprestimos. Até o sr. Affonso Costa haveria sido encarregado de negociar lá fora de alguns milhões de libras, e segundo uns para fomento, e segundo outros para se irem pagando os juros da dívida externa sem que o Thesouro vá comprar cambiaes á praça, com aggravamento dos agios.

E' para nós duvidoso que o sr. Affonso Costa consiga um emprestimo, ainda com as fortes garantias que, segundo se diz, o governo estaria disposto a dar. A nossa administração publica não inspira confiança para se chegar a uma operação dessas em condições viaveis. Se a fizessem, seria á custa de garantias mais ou menos delicadas e de juros muito elevados que viriam agravar a situação do orçamento. Os encargos cresceriam consideravelmente, com o aggravamento de serem em ouro. Deixemo-nos de illusões. A necessidade inicial é a de um golpe tremendo nas despesas publicas e a de exigencias de sacrificios ao contribuinte, devendo a tributação extraordinaria começar pela reivindicação nacional de um a grande parte de lucros de guerra. Então haverá auctoridade, força, confiança para tudo o mais que se tem de fazer. Os emprestimos já poderão ser feitos, de modo admissivel.

Por debaixo de tudo o que se vê nesta administração publica desorganizada e ruinosa ha um paiz que produz cada vez menos. Como temos dito, as ultimas sementeiras foram menores do que as do anno anterior, desde Castello Branco para o sul. Para nada faltar uma longa estiagem veiu dannificar os triges, que principiaram a amarelecer funestamente. Está no horizonte uma colheita desgraçada. Ninguem quere ver isto!

A pobreza do paiz vae-se accentuando medonhamente. As nossas exportações, por causa das crises exteriores, diminuiram de modo formidavel. As importações vao-se reduzindo em alto grau, o que trará tambem a diminuição das receitas alfandegarias e aumento do deficit. Ao mesmo tempo que ha estas paralizações superiores, o commercio, quer de grosso quer de pequeno trato, vinga-se com augmentos de exploração no que ainda existe. Os preços de passagens, de fretes, de telephones, de mercadorias de todas as espécies vao subindo indefinidamente. Quando se não pode aumentar o preço na proporção exigida pelo desenfreamento falsifica-se o genero, tornando-o ás vezes repugnante, como sucede no pão de segunda qualidade e no leite em que é frequente lançarem-se agora aguas carregadas de substancias estranhas e até imundices urinarias. Está-se fazendo uma população miseravel, decadente, condenada á doença, á fome e á revolta.

Ao lado de todas estas desordens continua a outra da exploração cambial illimitada. Neste momento os bancos estrangeiros que funcionam em Lisboa estão comprando directamente e pelas outras casas de credito e de cambio todos os saques possíveis sobre o estrangeiro, dando preço fixo com antecipação. Para que é isto? Evidentemente esses estabelecimentos conhecem a situação financeira e económica do paiz. Sabem que pelo caminho em que se vae as necessidades de ouro vao ser cada vez maiores, ao mesmo tempo que as produções e exportações vao ser cada vez menores, durante algum tempo. Sabem, portanto, que o ouro vae ter valor crescente, e tanto maior quanto mais elle estiver na carteira desses bancos, que depois o venderão com lucros fabulosos.

Um paiz infelizissimo em progressiva expropriação por bandos de exploradores políticos e mercantes eis Portugal enquanto Deus não for servido que seja outra causa.

Q.J.

Curso de cambios, comparados

	Em 30 de Abril		Em 15 de Abril	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	5 3/4	5 1/8	5 3/8	5 1/4
" 90 d. v.	5 1/8	—	5 3/8	—
Paris cheque	800	822	812	832
Madrid cheque	1468	1501	1590	1628
Allemanha cheque	160	166	180	184
Amsterdam cheque	3695	3780	3959	4053
New York cheque	10560	10800	11441	11714
Italia cheque	513	523	552	570
Suissa	1845	1887	1975	2022
Libras	53,500	52,500	52,500	55,500

Última cotação	Bolsas e títulos	Cotações na bolsa de Lisboa - ABRIL									
		18	19	20	21	22	25	26	27	28	29
43,40	Fundos do Estado:										
43,40	Interna 3 % coupon.....	43,40	43,40	—	43,50	43,40	43,50	—	—	43,50	43,50
43,40	" " assentamento.....	—	43,40	—	43,40	43,40	43,20	43,40	43,20	—	—
12\$00	" 3 % 1905.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22\$00	" 4 % 1888.....	—	—	—	22\$00	22\$00	21\$50	—	—	—	—
50\$00	" 4 % 1890.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
55\$00	" 4 1/2 % 1888/89 assent....	—	—	—	54\$00	54\$00	54\$00	—	—	53\$00	—
54\$00	" 4 1/2 % 1888 89 coupon...	52\$00	54\$00	—	—	54\$00	54\$00	54\$00	54\$00	—	—
81\$00	" 4 1/2 % 1905.....	—	—	—	80\$00	—	81\$00	—	—	—	—
72\$00	" 5 % 1909.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
198\$00	" 4 1/2 % 1912 ouro.....	—	—	—	—	—	—	195\$00	—	—	—
68\$00	" 5 % 1917.....	—	68\$00	—	68\$00	67\$50	68\$00	67\$50	—	67\$50	67\$00
183\$00	Externa 1.ª serie.....	182\$00	183\$00	185\$00	190\$00	192\$50	194\$00	195\$00	199\$00	202\$00	200\$00
170\$00	" 2.ª serie.....	—	—	—	—	—	17\$00	175\$00	190\$00	190\$00	—
183\$00	" 3.ª serie.....	182\$00	183\$00	187\$50	192\$00	194\$00	194\$00	195\$00	204\$00	202\$00	200\$00
160\$50	Obrig. da Província de Angola.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
140\$00	" Comp. Tabacos de 189.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
432\$00	Acções dos Bancos e Comp.:										
256\$00	Banco de Portugal.....	439\$00	—	—	450\$00	455\$00	—	450\$00	450\$00	450\$00	440\$00
236\$00	" Nac. Ultramarino, coup.	265\$00	266\$00	267\$00	267\$00	268\$00	265\$00	—	—	260\$00	257\$00
125\$50	" " ass..	—	246\$00	245\$00	246\$00	—	245\$00	245\$00	—	—	—
267\$00	" Portuguez e Brazileiro ..	128\$00	129\$00	130\$00	131\$00	129\$50	126\$50	125\$00	125\$00	126\$50	127\$00
280\$00	" Commercial de Lisboa..	268\$00	270\$50	270\$00	270\$00	273\$00	277\$00	282\$00	283\$50	283\$00	282\$00
92\$10	" Lisboa & Açores.....	—	280\$00	280\$00	280\$00	280\$00	280\$00	280\$00	283\$00	282\$00	282\$00
72\$00	" Economia Portugueza...	92\$50	92\$50	94\$00	94\$50	95\$00	95\$00	95\$00	95\$00	94\$00	94\$00
37\$50	" Commercial do Porto...	37\$60	37\$50	—	—	37\$50	—	—	37\$20	37\$00	37\$00
28\$50	" Gaz e Electricidade	—	—	—	29\$00	—	—	—	—	—	—
63\$00	" das Aguas.....	61\$00	—	60\$50	60\$50	—	—	62\$00	—	—	—
219\$50	" Ilha do Principe...	222\$00	226\$00	216\$50	217\$00	215\$50	213\$00	213\$00	—	212\$00	—
53\$30	" Colonial do Buzi..	54\$00	—	54\$50	54\$50	54\$30	54\$50	54\$00	54\$00	54\$00	53\$50
180\$50	" Indust. Port. e Col,	108\$50	108\$00	107\$80	107\$80	106\$50	106\$00	106\$00	102\$00	102\$50	104\$50
80\$50	" Phosphoros, coup..	80\$50	80\$50	—	—	80\$60	81\$00	82\$00	82\$00	83\$00	85\$00
85\$00	" Cam. Fer. Portug..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
212\$00	" Tabacos, coupon ..	225\$00	228\$00	232\$00	238\$50	238\$00	237\$50	238\$00	230\$00	227\$00	227\$50
159\$00	" Nac. de Navegação	158\$50	156\$00	155\$00	154\$50	154\$00	147\$00	150\$00	150\$00	149\$00	148\$00
74\$00	Obrigações:										
73\$00	Companhia das Aguas.....	—	—	—	—	74\$50	74\$00	74\$00	—	—	—
86\$00	Prediaes 5 % antigas.....	—	80\$00	—	—	—	—	—	—	—	—
92\$50	" 5 % serie A.....	84\$00	80\$00	—	—	80\$00	—	—	79\$50	79\$00	—
85\$00	" 4 1/2 % serie A.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
92\$00	" 4 %	—	—	—	—	—	—	—	93\$00	—	91\$00
40\$20	Nacional de Moagem	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
81\$00	Asuc. de Mocambique.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
99\$00	Banco Nac. Ultram. 4 1/2 % ass..	—	—	81\$00	—	—	—	—	—	—	98\$00
93\$00	" " " 4 1/2 % ouro.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	94\$00
106\$00	Cam. de Ferro de Ambaca....	—	106\$50	106\$50	106\$00	—	—	106\$00	109\$00	108\$50	107\$00
67\$00	Nc. de Cam. " de Ferro, 1.ª serie	—	—	—	—	68\$00	—	—	70\$00	70\$00	—
67\$00	" " " " 2.ª	—	—	—	—	—	—	—	66\$00	—	—
73\$50	Cam. de Fer. Portug. 3 % 1.º gr.	77\$50	77\$50	78\$00	78\$00	78\$00	79\$00	—	—	78\$00	78\$00
21\$50	" " " " 3 % 2.º gr	—	—	21\$50	21\$80	—	21\$50	—	—	21\$50	21\$30
20\$80	" " " Beira Alta, 1.º gr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
20\$50	" " " " 2.º gr.	—	21\$00	21\$00	21\$50	—	—	—	—	—	—
187\$50	" " " Benguela, tit. 1..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
203\$00	" " " " 5..	—	204\$00	204\$00	—	209\$00	—	215\$00	217\$00	—	222\$00
48\$00	Docas do Porto.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
88\$00	Municipal ou Distrital 6 %.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
90\$00	" " " 5 %.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52\$00	Panificação Lisbonense	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
92\$00	Empresa das Aguas de Vida...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Chemins de Fer du Midi

Société des Chemins de Fer de Montagne Et Hotels Aux Pyrenees

FONT-ROMEU

(Les Pyrénées-Orientales) à 1800 mètres d'altitude

La plus belle et la plus élevée station climatique de l'Europe

Saison d'Hiver - 1920 - 1921

Font-Romeu situé au centre de la Cerdagne-Française, au dessus d'un plateau formant un immense cirque encadré de hauts sommets est, par sa position même et ses alentours, la station hivernale la plus propice à la pratique des sports d'hiver. Outre un séjour des plus confortables à une altitude où l'air pyrénéen est d'une pureté remarquable, dans un paysage où soleil Meridional met toujours la note de gaieté, les amateurs de ski, de luggs, de bobsleigh trouveront à leur disposition d'immenses champs de neige aux pentes variées qui leur offriront les conditions les plus favorables pour la pratique de leurs sports favoris; les amateurs de patinage y trouveront une vaste patinoire aménagée sur le terrain même de l'établissement.

Le grand Hôtel de Font-Romeu sera ouvert pour la saison d'hiver 1920 - 1921.

BERLINER MASCHINENBAU A. G. VORMALS L. SCHWARTZKOPFF

BERLIM

FUNDADA EM 1852

6.000 OPERARIOS

LOCOMOTIVAS de todos os generos e para todas as larguras de vias
LOCOMOTIVAS de vapor sobreaquecido. LOCOMOTIVAS electricas.

Installações completas de caminhos de ferro
pelo ar comprimido, para minas

JULIUS PINTSCH

BERLIN

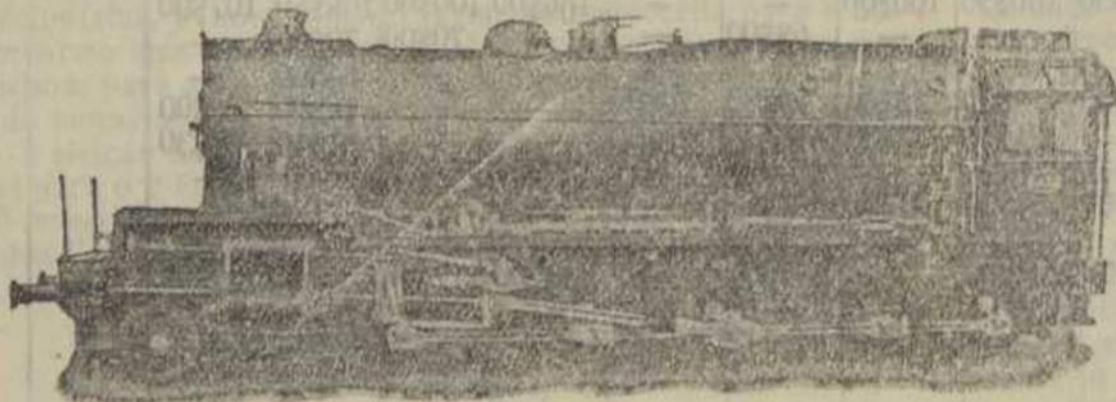
Illuminação electrica ou pelo gaz acetylene para gares e vagões

Faroes e boias luminosas

Unicos Representantes: ESTABELECIMENTOS HEROLD, L.^{DA}

LISBOA — Rua da Prata, 14

SOCIÉTÉ FRANCO-BELGE de Matériel de Chemins de Fer



(Premiada em todas as exposições e especialmente,
não faltando senão das mais recentes, com o GRAND-PRIX
nas de St. Louis, 1914; Liège, 1905;
Milão, 1906; Madrid, 1907; Buenos Ayres, 1910; Bruxellas, 1910;
Turim, 1911 e Gand, 1913).

Capital: 10.000.000 de francos

Sede social e Direcção Geral:

5, Rue La Boëtie — PARIS

OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO:
em Raismes (Norte-França) e La Groye e (Belgica)

Material de Caminhos de Ferro e de Tamways.
Locomotivas, tenders,
carruagens, vagões para todas as vias.

Agentes geraes para portugal e Colonias:

BELLO & BRAVO — Rua Augusta, 177, I.^o D.



OLYMPIA

MATINÉES ELEGANTES
todos os dias às 2 horas

RENDEZ-VOUS MUNDANO

O grande sucesso cinematographico

O CONDENADO

DE AFFONSSO GAIO

Freios para caminhos de ferro a vapor e electricos

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

WESTINGHOUSE

ÉTABLISSEMENTS DE FREINVILLE

SÉVRAN (S. & O.) FRANÇA

JOSÉ HENRIQUES TOTTA & C.^a

BANQUEIROS

Rua do Ouro, 69 a 79—LISBOA

Depositos à ordem e a prazo.

Contas correntes em moeda nacional e estrangeiras.

Saque sobre o paiz e estrangeiro.

Descontos e transferencias.

Fundos publicos nacionaes e estrangeiros.

Agentes da Companhia de Seguros GARANTIA

CASA BANCARIA

NUNES & NUNES L.^{DA}

Rua Aurea, 95 e 97—LISBOA

Telephone: Central 2108—End. telegr., DOISNUNES

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 á prazo.

Banco Popular Portuguez

Séde no Porto:
46, Rua do Loureiro, 50

Filial em Lisboa:
56, Rua Aurea, 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 economico
na metrópole e nas colónias

ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

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

Os vapores tem magnificas accommodações para passageiros. Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, comida à portuguesa cama, roupa, propinas a criados e outras despesas. Para carga e passageiros (rata-se com os

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

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



J. T. Pinto Vasconcellos Lim. da

entes da Norwegian Steamships Line Standard

ares para Londres, Liverpool, Havre, Rouen, Anvers, Amsterdã, Rotterdam, Hamburgo, Dantzig e outros portos do Mediterrâneo.

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

PORTO — 52, Rua do Bomjardim — Tel. 746

Vapores a sahir do porto de Lisboa

Africa Oriental com escala por Madeira, S. Tomé, Loanda, Lobito e Mossamedes



Vapor português BEIRA. Sahirá a 10 de Maio. Companhia Nacional de Navegação. Rua do Comércio.



Leixões, Vigo, Cherbourg e Southampton. Vapor inglês ARAGUAYA. Sahirá de 4 de Maio. Agentes, James Rawes & C.º Mala Real Inglesa. R. do Corpo Santo, 47.



Liverpool. Vapor inglês CUTHBERT. Sahirá a 15 de Maio. Agentes, Garland Laidley & C.º R. do Corpo Santo, 10, 2.º.



Londres e Rouen. Vapor norueguês PAN. Sahirá a 12 de Maio. Agentes, Pinto de Vasconcellos Lt. Caes do Sodré, 52.



Madeira e Açores. Vapor português FUNCHAL. Sahirá a 5 de Maio. Empresa Insulana de Navegação, C. Sodré, 84, 2.º



Madeira e Canárias. Vapor inglês ANDORINHA. Sahirá a 6 de Maio. Agentes, Garland Laidley & C.º R. do Corpo Santo, 10, 2.º.



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

Vapor inglês ALMANZORA. Sahirá a 16 de Maio. Agentes, James Rawes & C.º Mala Real Inglesa. R. do Corpo Santo, 47.



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

Vapor inglês ARLANZA. Sahirá a 3 de Maio. Agentes, James Rawes & C.º Mala Real Inglesa. R. do Corpo Santo, 47.



New York

Vapor americano CITY OF ST. JOSEPH. Sahirá a 15 de Maio. Agentes, Henry Burnay & C.º R. dos Fanqueiros, 10.



Pará Manaus e Pernambuco

Vapor italiano NICOLAOS. Sahirá de 13 a 14 de Maio. Agentes, Pinto & Soito Maior Rua do Ouro, 24.



Port Said, Suez, Colombo e África

Vapor inglês ST. ALBANS ABBEY. Sahirá a 11 de Maio. Agentes, Henry Burnay & C.º R. dos Fanqueiros, 10.



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

Vapor francês BRITANNIA. Sahirá a 14 de Maio. Agentes, Orey, Antunes & C.º Lt. P. Duque da Terceira, 4, 1.º



Rio de Janeiro

Vapor brasileiro CUYABÁ. Sahirá a 3 de Maio. Agentes, Pinto & Soito Maior Rua do Ouro, 24.



Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

Vapor holandês LIMBURGIA. Sahirá a 2 de Maio. Agentes, Orey, Antunes & C.º Lt. P. Duque da Terceira, 4, 1.º



Vigo e Bordeus

Vapor francês SIERRA VENTANA. Sahirá a 3 de Maio. Agentes, Orey, Antunes & C.º Lt. P. Duque da Terceira, 4, 1.º



Vigo e Bordeus

Vapor francês LUTETIA. Sahirá a 5 de Maio. Agentes, Orey, Antunes & C.º Lt. P. Duque da Terceira, 4, 1.º



Vigo e Liverpool

Vapor inglês DESEADO. Sahirá a 5 de Maio. Agentes, James Rawes & C.º Mala Real Inglesa. R. do Corpo Santo, 7.



Vigo e Liverpool

Vapor inglês DESNA. Sahirá a 15 de Maio. Agentes, James Rawes & C.º Mala Real Inglesa. R. do Corpo Santo, 47.



Vigo, Plymouth, Boulogne e Amsterdã

Vapor holandês BRABANTIA. Sahirá a 1 de Maio. Agentes, Orey, Antunes & C.º Lt. P. Duque da Terceira, 4, 1.º

GOES DIAS, LIMITADA
COMISSÕES, CONSIGNAÇÕES E CONTA PRÓPRIA
IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO

Rua Alves Correia, 15, 3.º (S. José) — LISBOA

Endereço telegraphico: HERCULA

Código: A. B. C. 5.º Ed'