

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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

Proprietario-director — L. DE MENDONÇA E COSTA

Redactor principal — J. FERNANDO DE SOUZA, Engenheiro

Redactores — MARIO FERREIRA MENDES — DR. QUIRINO DE JESUS

— MANOEL ANDRADE GOMES

Representante em Paris — GUERRA MAIO — Rue du Helder, 8

19.º do 34.º anno LISBOA, 1 de Outubro de 1921 Numero 811

SUMMARIO

A electrificação parcial dos caminhos de ferro francezes.....	269
O contracto de Paris, por Quirino de Jesus.....	272
Parte official.....	273
Viagens e transportes.....	274
Notas de viagem.....	275
Provincias ultramarinas, por Francisco Monteiro.....	276
A transformação das officinas do Sul e Sueste.....	276
A nova estação central da linha da Povoas.....	277
Linhas Portuguezas.....	277
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes—Relatorio.....	278
Parte Financeira:	
Boletim commercial e financeiro.....	278
Cotações na Bolsa de Lisboa.....	279

A electrificação parcial dos caminhos de ferro francezes

Do n.º de 24 de setembro da excellente revista scientifica *La Nature* traduzimos o artigo que segue, sobremodo elucidativo do grave problema de electrificação dos caminhos de ferro, que em todos os países que dispõem de energia hydraulica abundante preocupa as attensões.

As primeiras electrificações effectuadas nos Estados Unidos foram impostas ás companhias de caminhos de ferro por municipalidades, como a de Chicago, que prohibiram implacavelmente a circulação de locomotivas a vapor no recinto da cidade.

A' ausencia de fumo, característica da tracção electrica, accrescem muitas outras vantagens.

A locomotiva electrica, ao contrario da de vapor, não comporta, com effeito, apparelho algum gerador d'energia. E' a officina hydro-electrica, ou a central thermica, que desempenha a funcção do combustivel, da fornalha e da caldeira.

A suppressão de taes *impediment* permittiu a construcção de automotrices da força de varios centos de cavallos, cujos motores são alojados debaixo da carruagem, disposta para o transporte de passageiros, com excepção de uma *cabine* reservada para o *Wattman*.

Inserindo entre duas automotrices certo numero de carruagens ordinarias, formam-se comboios do typo dos do metropolitano, particularmente adequados a um movimento em lançadeira para o serviço suburbano das grandes cidades. Um comboio assim formado, quando chega ao seu destino, pode ser recambiado para o ponto de partida sem mais sujeição que a mudança de posto do *Wattman*, bastando que este passe da automotriz da frente para a da cauda.

A tracção por automotrices electricas permite pois accelerar a rotação do material e — ponto não menos importante — economisar nas grandes estações de topo as numerosas vias que servem sómente para a circulação de machinas. Nas outras estações terminaes evita as manobras de machinas pelas vias principaes com prejuizo da segurança da exploração.

Nas grandes cidades e nomeadamente em Paris, pode-se ser obrigado a recorrer á electrificação por causa da exiguidade dos locais disponiveis para ampliação das estações. Tal é o caso das linhas suburbanas, que vem ter á estação de São Lazaro. Em todas essas linhas sem excepção, incluindo a de Auteil, os trabalhos d'electrificação estão sendo feitos com grande actividade. A operação extender-se-á ás linhas que vem ter á estação de Montparnesse.

A banalização das machinas. — Sabe-se que a manutenção da machina de vapor em bom estado exige attenção de todos os instantes, por falta da qual a menor avaria poderia ocasionar a imobilização da *machina*.

Não succede o mesmo com a locomotiva electrica, cuja conservação incumbe ás officinas e não á tripulação respectiva.

Não se pode pois obter a regularidade de funcionamento da locomotiva a vapor senão evitando banalização. A tripulação deve fazer corpo com ella, de modo que a duração do serviço quotidiano da machina se acha limitada pela amplitude do dia de trabalho da tripulação.

A banalização, muito pouco recommendavel para a machina de vapor, não tem pelo contrario o minimo inconveniente para a locomotiva electrica. Esta pode, aliás, assegurar um serviço ininterrupto de varios dias sem necessidade da minima limpeza, em quanto a machina de vapor precisa de ser limpa no fim de poucas horas, e depois accesa de novo, lubrificada em certos órgãos, etc.

Não nos devemos pois admirar de que:

1.º uma locomotiva electrica possa assegurar o mesmo serviço que duas locomotivas a vapor, pelo menos.

2.º que se possa com o mesmo numero de tripulações assegurar o serviço de maior numero de comboios electricos.

A recuperação. — Consiste outra propriedade importante da tracção electrica em permittir a descida *com velocidade constante* de extensas e fortes pendentes, sem a exigencia de combater a tendencia ao excesso de velocidade fazendo absorver pelos freios — á custa do desgaste do metal dos aros e cepos — o accrescimento da força viva que o comboio tomaria sob a acção da gravidade.

Graças á sua reversibilidade, o motor electrico pôde, com effeito, funcionar indifferentemente como receptor ou como gerador e basta, no começo de um longo declive, deixar de alimentar os motores para que estes, arrastados pelos eixos, gerem por seu turno uma corrente, que pode ser enviada para a officina, apenas a sua voltagem exceda a da corrente da linha.

Em vez de determinar a excessiva acceleração a gravidade produz corrente, que é recuperada pela officina geratriz.

A electrificação das linhas da montanha — graças á recuperação — simplificará pois em grandes proporções o problema do enfreamento continuo dos comboios de mercadorias, libertando os freios do encargo de se opporem á acceleração dos comboios nas descidas e reduzindo-lhes o papel á paragem do comboio ou a evitar as fugas. Qualquer systema de freio continuo satisfaz a esses requisitos.

As sub-estações de transformação. — Sabe-se que para transportar correntes muito intensas são precisos fios muito grossos, como para captar fontes de grande caudal se exigem tubos largos.

Em vista do pezo e do preço do cobre é pois indispensavel transportar a energia electrica sob a fórma de corrente de fraca intensidade e de tensão muito alta, embora essa energia só possa ser utilizada com tensões médias.

Por grande fortuna dispõem os electricistas do *transformador*, verdadeira varinha mágica, permitindo-lhes fazer rev. tir á corrente as mais diversas fórmas sem modificar a energia que transporta. Uma pancada d'essa varinha muda uma corrente de fraca tensão e grande vasão n'outra de tensão forte e fraca intensidade, comparavel a uma alta cascata de pequeno caudal.

Todos conhecem o principio da bobina de Ruhmkorff, em que se baseiam os transformadores estaticos, applicaveis sómente ás correntes alternativas. Quando se pretende obter uma corrente continua, é preciso recorrer, quer aos *conversores rotativos ou commutadores* quer aos *grupos motores geradores*. Hoje chega-se até ao mesmo resultado por meio dos transformadores estaticos de vapor de mercurio *Brown-Boveri*.

Nos grupos motores geradores a corrente de alto potencial põe em movimento um dynamo receptor fixo n'uma arvore movida com grande velocidade. Por meio de trens d'engrenagens, por exemplo, pode-se reduzir essa velocidade antes de a comunicar a outra arvore, em que está fixado outro dynamo. Este ultimo, como gira muito menos depressa, produz corrente de muito mais fraca tensão que a primeira, mas como toda a energia da primeira arvore é transmittida (á parte a perda nas engrenagens) á segunda, o segundo dynamo dará uma corrente tanto mais intensa quanto menos elevada fôr a sua tensão.

Os transformadores de vapor de mercurio baseiam-se na propriedade seguinte:

Sabe-se que um tubo em que se fez o vacuo quasi perfeito e que encerra vestígios de vapor de mercurio, se illumina quando está inscripto n'uma corrente alternativa e filtra essa corrente, deixando passar sómente as meias pulsações do mesmo sentido. Por outros termos, sae do tubo, senão uma corrente continua, pelo menos uma que tem as mesmas propriedades.

Esse processo permite transformar uma corrente alternativa n'outra continua sem recorrer á complicação dos conversores rotativos, que exigem constante vigilancia.

A disposição das linhas.—Encontram-se em presença dois systemas: o terceiro carril, sobre o qual capta a corrente um collector (*frotteur*), e o fio aereo, sobre o qual rola um *trolley* fixado no extremo de uma vara, ou melhor um rolo formando a parte superior de um pantographo.

O terceiro carril, muito robusto, tem o inconveniente de se cobrir de neve no inverno e offerecer perigo em todo o tempo ao pessoal chamado a circular nas linhas.

E'-se levado portanto a realizar o contacto com o carril, não na parte superior d'este, mas na lateral. O carril pode ficar coberto por uma taboa.

O fio aereo é sustentado por uma suspensão chamada catenaria. Entre pontos fixos afastados um cento de metros um do outro estende-se um fio, que toma a fórma de catenaria; por meio de suspensões verticaes de comprimento conveniente prende-se a elle de espaço a espaço o fio de trabalho, que pode ser mantido rigorosamente paralelo ao solo. Bem entendido, o fio de trabalho deve estar cuidadosamente isolado.

Os diversos modos de distribuição.—As sub-estações fornecem ao fio de trabalho corrente, quer alternativa, quer continua. A alternativa pode ser monophasica ou triphasica. N'esse ultimo caso é-se obrigado a empregar 2 fios de trabalho, em cada um dos quaes um *trolley* ou um pantographo especial recolhe a corrente.

Não se pensa em França em utilizar a corrente

triphaseica, apesar do exito obtido pelo systema na Italia. Hesitou-se por muito tempo entre o continuo e o monophaseico. Este ultimo tem a vantagem d'exigir apenas o emprego de transformadores estaticos nas sub-estações e de permittir a facil realisação de todas as velocidades de marcha desejaveis, mas tem o inconveniente de occasionar graves perturbações nas linhas telegraphicas e telephonicas estabelecidas ao longo do caminho de ferro, perturbações que só se podem attenuar mediante installações cuja complicação se aproxima da dos grupos conversores. Nem mesmo se pode evitar o recurso a taes grupos, senão quando a corrente é especialmente produzida para o caminho de ferro; com effeito, os motores de tracção só podem utilizar a corrente monophaseica de 16 ou 25 periodos por segundo, quando as outras applicações industriaes da electricidade reclamam uma frequencia muito mais alta de 50 a 60 periodos.

E'-se pois levado a modificar a frequencia da corrente fornecida ao caminho de ferro, o que exige a installação, na officina geratriz, deapparelhos inteiramente semelhantes aos grupos conversores; a difficuldade seria pois apenas deslocada em muitos casos.

A corrente continua, empregada já universalmente nos tranvias, metropolitanos e linhas suburbanas sob uma tensão de 600 a 1.200 volts, recebeu n'estes ultimos annos vasta applicação nos Estados Unidos em linhas de grande trafego e sob tensões de 2.400 a 3.000 volts para evitar o exagero de dimensões do fio de trabalho.

Em 1919 uma missão d'engenheiros das grandes rêdes francezas foi mandada á Suissa, á Italia e aos Estados Unidos para visitar as principaes linhas electrificadas até agora. Pronunciou-se unanimemente a favor da adopção, em França, da tracção por corrente continua, sem se pronunciar todavia definitivamente acerca da voltagem a escolher, que poderia ser, como na America, 2.400 ou 3.000 volts ou descer até 1.500 ou mesmo até 1.200 volts. Não se pode por agora definir com certeza.

Os partidarios de mais alta tensão alegam a economia de installação do fio de trabalho para igual energia transportada; os de menor voltagem invocam a maior facilidade de construcção das locomotivas electricas e a possibilidade de substituir o fio de trabalho por um terceiro carril.

Se a electrificação tem principalmente que se applicar ás linhas de montanha, que não teem que servir um trafego muito intenso e nas quaes não circula grande numero de locomotivas, parece que se deveria dar a preferencia á tensão mais alta. Se houvesse pelo contrario que electrificar principalmente linhas de planicie de forte trafego a vantagem estaria do lado das tensões médias.

As locomotivas electricas.—Emquanto a locomotiva de vapor transporta a essa officina geradora d'energia constituida pela fornalha e pela caldeira, a locomotiva electrica é apenas uma *receptora*, cuja geradora é a officina hydro-electrica. Ora a potencia da caldeira é essencialmente limitada pelas suas dimensões e o mesmo succede forçosamente á potencia da propria locomotiva. A officina hydro-electrica tem, pelo contrario, consideravel capacidade e pode em qualquer occasião alimentar as receptoras da locomotiva electrica.

E' assim que se podem construir nos Estados Unidos locomotivas electricas de uma potencia continua de 3.000 cavallos e mais, enquanto as mais fortes locomotivas de vapor só durante um tempo muito limitado podem fornecer semelhantes potencias.

As locomotivas electricas actualmente em serviço em França são as de corrente continua da Companhia

de Orleans, que circulam entre *Paris-Quai d'Orsay*, *Paris-Austerlitz* e *Juvisy*, as locomotoras dos caminhos de ferro do Estado entre Paris-Invalidos e Versailles e algumas locomotivas de corrente monophasica da Companhia do *Midi*.

São, pelo contrario, empregadas automotrices nas outras linhas actualmente electrificadas, do Fayet-Saint-Gervais e Chamonix (P. L. M.), de Perpignan a Villefranche, de Villefranche a Bourg-Madame, de Lamezan a Arreau, de Tarbes a Bagnères, de Bigorre e de Lourdes a Pierrefitte, ao todo 205^k electrificados na rede do *Midi*, sem contar a secção de 112.^k de Montreghau a Pau na grande linha de Toulouse a Bayonne cuja instalação está terminada, mas é ainda explorada com locomotivas a vapor.

As características principais das locomotivas e das automotrices electricas actualmente em serviço são as seguintes:

Rede d'Orléans.—Locomotiva já antiga de uma potencia de 500 a 750 cavalos, fornecida por 4 motores electricos de 125 cavalos, alimentados por corrente continua de 500 volts proveniente de sub-estações onde a corrente triphasica de 13.000 volts produzida em oficinas thermicas é transformada por grupos conversores em corrente continua de 500 volts.

Rede P. L. M..—Automotrices de 130 cavalos, de potencia fornecida por 2 motores de 65 cavalos, alimentados por corrente continua de 500 volts proveniente de sub-estações onde a corrente triphasica produzida em oficinas hydro-electricas é transformada por conversores.

Rede do Estado.—Locomotivas de 500 750 cavalos (linha de Versailles) com as mesmas características que as de P. O.

Automotrices de corrente monophasica de 500 cavalos com 4 motores de 125 cavalos.

A locomotiva americana de corrente continua, de que o typo *Standard* francez será apenas uma redução, tem as características seguintes:

Potencia: 3.000 cavalos fornecidos por 4 motores de 750 cavalos alimentados por corrente continua de 3.000 volts proveniente sub-estações onde a corrente triphasica de 100.000 volts é transformada em continua de 3.000.

A locomotiva *Standard* franceza deve desenvolver uma potencia de 1.500 a 2.000 cavalos.

A construcção dos motores necessarios não apresenta dificuldade alguma especial, quando a tensão adoptada não exceda 1.500 volts.

A questão do carvão.—Todas as vantagens da tracção electrica não lhe permitiram todavia destronar rapidamente a tracção a vapor, porque para as obter é preciso aceitar primeiro os pesados sacrificios financeiros exigidos pelo equipamento electrico das vias: assentamento do terceiro carril ou de um fio aereo, no qual a locomotiva tomará a corrente; estabelecimento de sub-estações, em que a corrente de alta tensão fornecida pelas oficinas se transforma na de baixa tensão antes de ser captada pela locomotiva; construcção emfim das oficinas hydro-electricas e da rede de distribuição, que as deve ligar com as sub-estações.

São precisos capitães consideraveis, que sempre se hesitará em comprometter sem necessidade absoluta, se a operação a que se aplicam se não apresenta sob um aspecto suficientemente remunerador.

Ora, nas condições economicas de antes da guerra, as despesas que determinaria a electrificação dos caminhos de ferro mal seriam equilibradas pelas economias realisaveis, o que explica a timidez das concepções do passado.

A questão tomou um aspecto inteiramente diverso

com a penuria de carvão de que sofre a França depois da guerra mundial.

Esse combustivel—que a França era sempre obrigada a importar mesmo depois de restaurada a bacia hulheira das suas regiões devastadas—custa ainda 10 vezes mais que antes da guerra, quando o preço dos materiais de construcção e da mão de obra é apenas 3 vezes mais alto que em 1914. Se a electrificação se apresentava pois antes da guerra sob o aspecto de uma operação sem lucro, encontra-se agora verdadeiramente remuneradora.

Como se verá mais longe, é facil, electrificando somente a parte das redes francezas que está a bom alcance das fontes de energia hydraulica, realisar uma economia de carvão, que dentro de 20 anos atingiria perto de 3.000 toneladas valendo, a 100 fr. a tonelada, 300.000.000 francos, o juro a 6 %, de 6 biliões!

Ora a electrificação da rede parece não dever originar despesa superior a 3,5 biliões. Seria pois amortisada rapidamente e antes de tudo libertaria a França de um tributo annual de 300.000.000 francos ao estrangeiro.

Os projectos das companhias francezas.—As redes do *Midi*, do P. L. M. e de *Orléans* apresentaram aos poderes publicos projectos d'electrificação parcial das suas redes abrangendo 8.500 km., assim repartidos:

P. O.	3.100 km.
Midi.	3.200 "
P. L. M.	2.800 "

O consumo de carvão correspondente ao trafego de cada um d'esses grupos de linhas em 1913 foi o seguinte:

P. O.	450.000 toneladas
Midi.	370.000 "
P. L. M.	950.000 "
Total.	1.470.000 "

Ha razão para prever que, durante o periodo que separa o anno de 1913 de aquele em que esteja terminada a electrificação, tenha dobrado o trafego das linhas consideradas, o que corresponderia a um consumo de carvão de cerca de 300.000.000 ton.

O carvão sobre tender sahia já em 1913 nas regiões consideradas a cerca de 30 fr. por tonelada; o consumo de 300.000.000 ton. exigiria pois uma despesa de 90.000.000 francos.

Ora 1 kilowatt-hora d'energia fornecida nas sub-estações equivale possivelmente, segundo o calculo de uma de aquellas grandes redes a 1,500 kg. de carvão queimado numa locomotiva ou, o que é o mesmo, 1 kg. de carvão pode ser substituido por 0,^{kw}666.

3.000.000 ton. de carvão representam pois 2.000.000 kw-hora.

Para obter essa energia á sahida das sub-estações será preciso instalar oficinas de potencia pelo menos dupla. Com efeito, a energia da queda de agua deve ser primeiro transformada por turbinas em energia mecanica, depois por dynamos em energia electrica de baixa tensão. Transformadores estaticos elevarão em seguida a tensão para permitir o transporte economico da corrente á sub-estação, em que novos transformadores lhe abaixarão a tensão para permitir a sua utilização nos conversores, de que sae emfim sob a forma de corrente continua.

Cada uma dessas transformações paga-se com uma perda de potencia maior ou menor conforme o rendimento do transformador, de modo que será finalmente preciso produzir 4 biliões de kilowatts-hora por anno para obter 2 biliões á sahida das sub-esta-

ções para o fio de trabalho que alimentará as locomotivas.

Um kilowatt equivale a 1,36 cavalo-vapor. As oficinas devem pois ser dispostas para fornecer anualmente $1,36 \times 4 = 5,44$ bilhões de cavalos-hora. Se se supõe que o caudal medio das quedas de agua pode manter-se no valor medio durante 5.000 das 8.460 horas do anno, a potencia media diaria das oficinas deverá ser de

$$\frac{5.440.000.000}{5.000} = 1.088.000 \text{ cavalos}$$

ou em numeros redondos 1.088.000 cav.

E' precisamente a decima parte da potencia total das quedas de agua da França inteira.

Se se examina agora como deve ser repartida essa potencia pelas 3 redes interessadas, encontra-se para

Orléans	320.000 cav.
P. L. M	280.000 "
Midi	460.000 "
Total....	1.060.000 "

Os recursos d'energia hydraulica do Alto-Dordogne fornecerão á rede de Orléans a energia de que precisa.

Os dos Pyreneus satisfarão mui largamente as necessidades da Companhia do Midi, que já instalou as oficinas de Soulom e de Eget e projecta uma serie de outras nos vales de Têt e de Ossau. Uma oficina instalada no Alto-Dourbie em Aumessas alimentará a parte da rede situada nos Cévennes.

A rede P. L. M., alem da oficina que estuda no Alto-Tarn para a electrificação immediata da secção de fortes pendentes de Alais a Langonue na grande linha de Nimes a Clermont-Ferrand, propõe-se obter a corrente que lhe será ulteriormente necessaria, comprando-a ás numerosas oficinas existentes ou a crear na região dos Alpes.

Convem observar, para terminar, que se o caminho de ferro é um cliente ideal para as oficinas hydro-electricas, visto ser um grande consumidor que funciona dia e noite, é tambem um cliente particularmente exigente, porque o seu serviço não se pode amoldar ao capricho do caudal das quedas de agua. Por esse motivo será preciso crear nas montanhas verdadeiros lagos artificiais, onde se recolha a agua nos periodos de cheias para formarem importantes importantes reservatorios a que se recorra na estiagem.

Graças a esse artificio, dispor-se-á todo o anno da quantidade diaria da agua precisa.

Não se pode porem obviar com ele aos *deficits* dos annos de grande séca, em que seria preciso fazer de novo com locomotivas a vapor a exploração das linhas mais dificeis, a não se querer recorrer ao auxilio de oficinas thermo-electricas auxiliares.

Essas redes, alimentadas por todas as oficinas de uma grande região, sofrerão em fraquissimas proporções o efeito das variações de caudal dos cursos de agua, variações que estão longe de se produzir simultaneamente nos diferentes vales. Centraes thermicas estabelecidas em pontos judiciosamente escolhidos poderão ser postos em actividade bastante a tempo para que em caso algum tenha que sofrer o caminho de ferro, bem como os outros tributarios das oficinas geradoras, com a paragem momentanea de alguma oficina, ou mesmo com os efeitos da estiagem.

A principal objecção contra a electrificação total das grandes redes francesas, a das necessidades militares, perderá assim muito da sua importancia.

O contracto de Paris

O grande assumpto do dia continua a ser o caso dos 50 milhões de dollars, que ao principiarmos estas linhas é ainda objecto das investigações criminaes.

Uma das fracas defezas dos que andam envolvidos n'este escandalo internacional, consiste em proclamar que não houve nenhum contracto em Paris, mas simplesmente um accordo sobre as bases que ambas as partes acceitaram para as estipulações definitivas!

Como começou e como terminou a negociação?

Em 6 de maio o *Crédit International* de Anvers fez a seguinte *proposta firme* ao Governo Portuguez, representado pelo sr. Afonso Costa, em Paris:

O *Crédit International de Transits, Interpôts et Warrants*, sociedade anonyma com sede em Anvers, por conta do grupo financeiro estrangeiro abrirá ao Governo Portuguez crédito equivalente a doze milhões de libras esterlinas (cerca de 50 milhões de dollars) em bilhetes do Thesouro, a seis mezes de praso, renovaveis durante quatro annos, ao juro de $7 \frac{1}{2} \%$ ao anno, e comissão de um quarto por cento. O credito será utilizado exclusivamente em compra de mercadorias no paiz onde esse credito for aberto, devendo os bilhetes do Thesouro ser emitidas na moeda d'esse paiz. O Governo portuguez designará as mercadorias que prefende adquirir á medida que as necessidades do paiz o exigirem e que serão fornecidas pelo *Crédit International* aos preços correntes nas datas das respectivas compras accrescidos dos encargos inherentes ás mesmas."

Desde 6 de maio até 25 de junho data do contracto, só houve discussão a respeito dos prazos e da taxa do juro, fixando-se no entretanto o credito a abrir em 50 milhões de dollars e especificando-se que era americano o tal *grupo financeiro estrangeiro*.

Foi para a assignatura de um tal contracto que o sr. Barros Queiroz, ministro das finanças, deu poderes ao sr. Affonso Costa, no seu telegrama de 28 de maio, onde se lê o seguinte:

Respondendo ao telegramma de V. Ex.^a de 27 do corrente, o Governo da minha presidencia assume a responsabilidade de comprar, para receber durante os dois primeiros annos de vigencia do contracto, trezentas mil toneladas de trigo e seiscentas mil toneladas de carvão. Quanto a outros productos de que o paiz carece e especialmente algodão, o Governo não fixa quantidades. *Pode V. Ex.^a assignar em nome do Governo contracto para que lhe concedamos plenos poderes, contanto que o crédito de cinquenta milhões de dollars não seja reduzido.*

Em 25 de junho o *Crédit* enviava ao sr. Affonso Costa uma carta onde reunia as estipulações que verbalmente haviam sido feitas com este delegado do Governo Portuguez na antevespera. No dia 26 o sr. Affonso Costa remetia-lhe uma carta com a reproducção e confirmação d'aquella. Estava portanto feito o *contracto*, segundo o disposto nos artigos 641, 643, 647, e seguintes e 686 do codigo civil.

No preambulo da carta dizia o *Crédit*:

Temos a honra de lhe confirmar as bases que foram fixadas na conferencia que realisamos ante-ontem com V. Ex.^a e a que assistiu Mr. Jefferson Williams, representando o Grupo Financeiro Americano que tem por objectivo tornar accessiveis aos compradores europeus, e entre elles ao Governo Portuguez até a concorrência de 50 milhões de dollars, os créditos da "War Finance Corporation" para compra de mercadorias americanas das firmas com as quaes este grupo está em relações.

E' a unica referencia que se faz ao credito de 50 milhões de dollars. E' feita indirectamente, com artificio, que está muito longe de abonar a boa fé. Mas em todo o caso está ali a obrigação da abertura dos creditos de que se tratara desde a proposta inicial, porque, esse era mesmo o objecto principal do contracto. E se assim não fosse, nenhum sentido podiam ter as trez primeiras *bases*, expressas na mesma carta, em confirmação do que se dissera no preambulo:

(A) Estes creditos serão exclusivamente destinados ao pagamento de materias primas e productos manufacturados que o Estado Portuguez deseja adquirir a estas firmas por sua conta,

ou pelas de quaesquer administrações, sociedades ou entidades que elle designar e de que será responsavel

(B) Estes créditos serão utilizados á medida e em proporção das entregas das mercadorias compradas pelo Estado Portuguez, que se compromete a remetter ao *Crédit International*, na mesma occasião e em troca da entrega dos documentos de embarque, bilhetes de Thesouro ao portador, pagaveis em dollars dos Estados Unidos, a seis mezes do vencimento, productivos de um juro de $7\frac{1}{2}\%$ ao anno, em pagamento dos preços de factura das mesmas mercadorias, acrescidos dos encargos inherentes ás mesmas.

(C) Estes bilhetes do Thesouro serão renovaveis todos os seis mezes durante um periodo a fixar segundo accordo previo acerca das datas da liquidação para cada compra e mediante o pagamento em dollars (dinheiro ou cheques) na occasião de cada reforma, do juro calculado conforme a base anterior e de uma comissão de um quarto por cento. Estes juros serão contados somente a partir do dia dos respectivos embarques.

O Estado contractou com o "*Crédit International*" e só com elle, O *Crédit* obrigava-se á abertura do credito dos 50 milhões de dollars, para a compra de mercadorias. A' medida que estas fossem entregues, o Estado remetteria ao *Crédit* e só a elle a respectiva importância em bilhetes de Thesouro.

O Governo aceitou este contracto feito pelo sr. Afonso Costa, exigindo n'essa conformidade ao *Crédit* em fins de junho que lhe apresentasse propostas para 600.000 toneladas de carvão, 300.000 de trigo e uma quantidade de algodão a determinar. E' pois falsa a recente declaração do *Crédit* no sentido de que nunca fora assignado o contracto definitivo, nem o Governo confirmara o *acordo* de Paris, que tinha sido feito *ad referendum*!

O *Crédit*, porem, nunca apresentou propostas. Para dar cabo do contracto, começou logo por exigir a comissão de 2 % sobre o valor das mercadorias a titulo de *encargos inherentes*. Como não estava tal condição nas cartas e se ella fosse essencial devia lá ter sido antes discutida e lá introduzida, vê-se perfeitamente, que vieram depois com ella precisamente para destruir um contracto que não fora feito para ser executado.

O Governo repeliu tal comissão. O *Credit* foi arastando o assumpto, conforme poude. Insistindo o Governo em que lhe dissessem as condições do fornecimento das mercadorias acima indicadas, o *Crédit* em 31 de agosto dizia por fim ao Governo:

Em resposta ao telegrama de V. Ex.^a de 26 do corrente, reportando-se á conferencia realisada em Lisboa com os Administradores do *Crédit International* e na qual V. Ex.^a pediu propostas para fornecimento de carvão, trigo, e algodão, novamente confirmamos que V. Ex.^a declarou nessa occasião não ser aceitavel o encargo da comissão de 2 % sobre o preço das mercadorias, que o grupo americano exigia: e V. Ex.^a a proposito até citou uma proposta identica e anterior d'outro grupo, a qual não poude ter seguimento por este ter pretendido cobrar uma comissão de 1 % visto esta determinação de V. Ex.^a, afim de deligenciar modificar as pretensões dos americanos; transmitimos em seguida ao pedido de propostas a resolução de V. Ex.^a respeitante á recusa do pagamento da comissão por elles exigida. Este facto motivou uma longa discussão e mais tarde recebemos comunicação que, em vista da divergencia do Governo Portuguez quanto ao montante de comissão, não interessava ao Grupo Financeiro Americano apresentar qualquer proposta.

Vê-se perfeitamente a falsa posição do *Crédit*, unico pactuante em face do Governo. O *Crédit* pretendia assim que o Estado Portuguez tratara, não com elle, mas com o grupo financeiro americano, punha estes dois elementos, o segundo dos quais inteiramente desconhecido, em divergencia sobre materia inteiramente nova, e tratava escapar se como se não tivera nada com tal caso!

Para nada faltar, no meio de tudo isso, o ministro de Portugal em Washington apurava que Jefferson Willians era um nome falso, que o figurante respectivo se chamava Silberg e era um cavalheiro de industria, que Folk por elle apontado como socio não conhecia tal individuo, parecendo, portanto, indubitavel que o

tal Grupo Financeiro Americano era uma falsa empreza.

Porque fora, pois, tudo isto?

Desde os fins de maio, quando avançaram as negociações, fazia-se correr no paiz que se estava em caminho seguro para um *empréstimo de 50 milhões de dollars*. No fim de junho, começou a correr que estava assignado o respectivo contracto. Depois foi-se dizendo, que não era um empréstimo propriamente dito, mas um credito a largo praso para a compra de mercadorias, o que tinha praticamente o mesmo effeito de abrir aos vendedores e possuidores de cambias em Portu- a perspectiva da valorisação do escudo,

As cotações das divisas estrangeiras foram de facto caindo desde 20 de maio por deante, chegando o cambio official sobre Londres a estar a cerca de 9. Em meados de julho, elementos que faziam parte do *Crédit* quando os cambios estavam na sua melhor phase, acudiram a comprar todo o ouro que lhe quisessem vender, fazendo a prazo, compras de avultadas quantidades de libras a $9, 9\frac{1}{4}$ e $9\frac{1}{2}$ ou talvez a 27\$00 em media cada uma, porque tinham a absoluta certeza de que era uma fantasmegoria o contracto dos 50 milhões de dollars e de que a pouca distancia o escudo ia outra vez cair miseravelmente, como veio a acontecer.

O Governo, o Parlamento e a opinião publica assim consideraram o caso, que foi entregue ás investigações da policia e do poder judicial.

Sob o aspecto civil, é fora de duvida que está nullo, por dolo, o contracto de Paris, tendo o Estado direito a indemnisação de perdas e danos, art. 663 e 697 do codigo civil. Sendo o *Crédit* uma sociedade anonima de responsabilidade limitada, com o capital de 10 milhões de francos, o Estado não poderia tirar d'elle senão uma pequenissima parte da grande reparação e que tem direito pelos enormes prejuizos de dezenas e dezenas de milhares de contos causados á nação. Mas como os administradores e directores do *Credit* são ricos e ofenderam a lei, a qual exige a boa fé nos contractos, art. 663, 667, 697, 699, 704, etc, do codigo civil, o Estado pode tornar efectiva a responsabilidade pessal e solidaria que lhe pertence pelo art. 173 do codigo commercial.

Estamos em presença de um dos mais graves factos da nossa historia contemporanea, sendo imensos os danos causados pelo *Crédit*, cujos membros são todos portuguezes. E' fora de duvida que este caso não pode ficar assim.

Quirino de Jesus



Ministerio do Comercio e Comunicações

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Manda o Governo da Republica, pelo Ministro do Comercio e Comunicações, declarar de utilidade publica, nos termos da lei de 26 de Julho de 1912, a expropriação da parcela de terreno necessaria para a construcção no lugar de Sarnada, da freguesia de Macinhata do Vouga, de um dormitorio para o pessoal dos caminhos de ferro do Vale do Vouga, segundo o projecto aprovado por despacho Ministerial de 30 de Abril de 1921.

Paços do Governo da Republica, em 21 de Setembro de 1921.
—Francisco José Fernandes da Costa.

VIAGENS E TRANSPORTES

Rapidos Lisboa-Porto

Para facilitar ás pessoas que se encontrem temporariamente nas estancias balneares e thermaes do Norte a sua retirada, a Companhia Portuguesa resolveu estabelecer até ao dia 9 de Outubro mais dois comboios rapidos entre Lisboa e Porto. O comboio Lisboa-Porto parte do Rocio ás 17,30 e effectua-se até ao dia 8 do corrente; e o Porto Lisboa parte do Porto ás 8,6 e effectua-se até ao dia 9.

Esta medida foi recebida com aplauso por todos os forasteiros interessados que assim podem regressar ás suas terras com mais commodidade e mais certeza de terem logar no comboio, do que se não se tivesse posto em vigor.

Combolos especiaes de mercadorias na linha do Valle do Vouga

A Companhia dos Caminhos de Ferro do Valle do Vouga pôz em vigor desde o dia 25 do mez findo um Aviso ao Publico estabelecendo as condições em que effectua comboios especiaes de mercadorias, o qual pouco difere do que pelo mesmo fica annullado.

As taxas das mercadorias ou animaes são processadas pelas tarifas em vigor, e pela aceleração do transporte é cobrada a sobretaxa de \$15 por tonelada e kilometro pelo total da carga taxada e pelo maximo do percurso do grupo de vagon, cujo minimo é 6 ou pagando como tal.

As condições em vigor para este comboio são identicas ás que vigoram nas outras linhas do paiz.

Combolos e vapores de recreio e bilhetes de ida e volta nas linhas do Sul e Sueste

Entrou no dia 25 do mez findo em vigor a nova tarifa especial n.º 3 de grande velocidade da direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste a qual é dividida em 3 paragrafos.

O § 1.º estabelece preços para comboios especiaes de recreio, de ida e volta, cujas bases por passageiro e kilometro são:

1.ª classe até 200 km.	\$015.	Por km. excedente	\$011
2.ª " " " "	\$012.	" " "	\$008
3.ª " " " "	\$008.	" " "	\$006

A taxa minima é de 1\$50 por comboio e kilometro percorrido, e o minimo de percurso de 100 kilometros.

Pelo percurso da maquina quando haja de ir de um deposito á estação de origem do comboio, ou para recolher ao mesmo, cobra-se \$60 por kilometro em sujeição ao minimo de 6\$00.

O preço de transporte na via fluvial entre Barreiro e Lisboa é de 40\$00.

O § 2.º refere-se a aluguer de vapores para passeios no Tejo entre Villa Franca e S. Julião da Barra, aos seguintes preços por barco:

Até 6 horas de duração.....	120\$00
Por cada hora a mais.....	30\$00

O § 3.º estabelece preços especiaes de ida e volta kilometricos em 1.ª, 2.ª e 3.ª classes, que constam de uma tabella inserta na tarifa e que representam uma importante redução nos preços ordinarios.

O regime de comboios especiaes de recreio estava suspenso desde o inicio da guerra europeia, sendo a

publicação d'esta tarifa mais um sintoma de que os serviços ferroviarios vão caminhando para a sua normalização.

Imposto do sello

O § 1.º do art.º 2.º da Lei n.º 1193 que elevou em mais 50 % o imposto do sello, talvez devido á sua pouca clareza, não foi interpretado igualmente por todas as empresas ferroviarias, o que deu logar a proceder-se de formas diversas nas diferentes linhas.

Interpelada a Direcção Geral dos Impostos sobre o assumpto, ficou o caso esclarecido, e em harmonia com esse esclarecimento a Companhia Portuguesa publicou um Aviso segundo o qual todas as taxas de *Imposto do sello*, excepto o de Assistencia Publica, que a Companhia cobra para o Estado, previstas na sua tarifa de Despezas accessorias são elevadas ao dobro, tendo sido elevado o minimo do preço de bilhetes isento de Imposto do sello de \$10 a \$15.

Além do Imposto do sello continua-se a cobrar o complemento de 6 % estabelecido pelo Decreto n.º 7027 A de Outubro de 1920.

Bilhetes directos para as linhas de Guimarães e do Valle do Vouga

A partir de hoje as estações da Companhia da Beira Alta, de Figueira da Foz, Cantanhêde, Santa Comba Dão, Carregal, Nellas, Mangualde, Gouveia, Celorico, Guarda e Villar Formozo, venderão bilhetes e despacharão directamente bagagens e cães para as estações das linhas do Valle do Vouga e de Guimarães a seguir indicadas:

Linha do Valle do Vouga: Villa de Feira, S. João da Madeira, Oliveira de Azemeis, Albergaria-a-Velha, Oliveira de Frades, Vouzella, Thermas de S. Pedro do Sul e Agueda.

Linha de Guimarães: Santo Thirso, Vizella, Guimarães e Fafe.

Tambem dentro em breve vão ser postos á venda nas estações de Lisboa-Rocio, Coimbra e Figueira da Foz (via Alfarellos) bilhetes directos para as estações da Companhia de Caminhos de Ferro de Guimarães.

As mesmas estações tambem despacharão bagagens e cães directamente para a referida linha.

Operações aduaneiras em Valença e Barca d'Alva

A Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro publicou recentemente a sua tarifa de operações aduaneiras, da qual constam as quantias que os seus agentes internacionaes em Valença e em Barca d'Alva, estações fronteiriças da linha do Minho e Douro, respectivamente, cobram quando sejam encarregados do despacho e mais operações aduaneiras nas alfandegas para as mercadorias expedidas de Portugal para Hespanha ou no sentido inverso ainda ás que entram ou saiam no regime de transitio.

As taxas que se acham descriminadas para os diferentes casos na tarifa, são equitativas, e o seu desembolso representa uma grande commodidade para os expedidores ou consignatarios que se utilizem dos agentes internacionaes.

Os preços d'essa tarifa representam apenas a remuneração pelo trabalho dos agentes com as operações da alfandega não comprehendendo portanto direitos, desembolsos, sellos, impressos, serviço braçal da alfandega, franquias de cartas, telegrammas e outras despezas que devidamente justificadas serão pagas pelos consignatarios.

Notas de viagem

V

Os grandes hotéis. — Um grande parque. — Um hotel sobre outro.
— Do que nós precisavamos. — Excursão a Châtel-Guyon. —
Os banhos, os hotéis e os jogos.

Promettemos falar dos grandes hotéis de Royat, como exemplo dos, talvez milhares d'elles, que ha por esse mundo, excepto entre nós, pela nossa falta de iniciativa, de saber tratar dos nossos interesses, de juizo, emfim.

Ainda ha dias, percorrendo com a vista as paginas d'uma bella «Illustração» sobre a «côte d'azur» destinada ao réclamo de toda essa encantadora margem do Mediterraneo que vae desde Toulon até á fronteira italiana, onde n'uma successão continua, se accumulam as estações de inverno e praias de banhos do outono, Hyères, S. Raphael, Le Tragas, Cannes, Antibes, Nice, Monaco, Monte Carlo, Menton e quantas outras que as permeiam, algumas, mesmo, que ainda carecem de importancia mas ás quaes já se chama gente justamente por estarem ainda afastadas do bulicio d'aquelles grandes centros do mundismo, e nas quaes já se ostentam grandes hotéis de luxo, apesar de habituados, como estamos, a vêr essas enormes construcções de verdadeiros palacios de habitação colectiva, admiramos a quantidade de grandiosos, de faustosos hotéis que enxameiam por toda a parte, em todas as cidades, a todas as alturas (porque os que se encabritam pela montanha teem o seu ascensor, desde a cidade, que faz o serviço dos hospedes exclusivamente) com todos os aspectos comtanto que estes sejam imponentes, de entre os quaes raros são os que teem alojamento para menos de 200 pessoas.

São d'este genero os dois principaes de Royat, que visitámos e de que vamos dar uma rapida descripção.

A' sahida da estação do caminho de ferro, depara-se-nos logo, em frente, a gradaria de um grande jardim com a taboleta de «Magestic Palace». Dentro d'esse recinto vedado, estende-se, não um modesto jardim, mas um verdadeiro parque de 5 hectares com bello arvoredado copado, entre o qual numerosos cedros argentinios e outras arvores de valôr.

Ha n'elle um grande «law-tennis» onde se disputam concursos, com valiosos premios.

Lá no alto ostenta-se o hotel, com a sua larga fachada, sobre o parque e o *boulevard*, encerrando vastas salas-restaurant, de leitura e de concertos e cinematographo que funciona todas as noites com fitas variadas, para recreio dos hospedes, systema usado na America e em virtude do qual estes raro sahem do hotel e do parque onde passam o dia commodamente, com distracções ao ar livre e ouvindo muzica que toca quasi continuamente.

N'este grandioso edificio ha 250 quartos, grande parte d'elles com casa de banho e w. c. e alguns com sala privativa constituindo nma luxuosa habitação de familia. Pois ainda isso não foi bastante para alojar toda a enorme clientela do hotel, entre a qual se teem notado governantes e principes de diversos países, o que levou o proprietario, Mr. Servant, um perfeito homem de sociedade, e abastado capitalista a construir um annexo o «Magestic Pavillon» no mesmo parque, que comporta mais 100 hospedes.

Em frente da porta superior do parque o «*boulevard Bazin*» faz uma curva dirigindo-se para cima em direcção ao velho Royat, a povoação de que anteriormente falámos; e para baixo, ao Royat Thermal, onde são os estabelecimentos balneares, as fontes, o Parque, o Casino, etc.

Tanto para um como para outro lado, as edificações são todas hotéis e casas de alojamento — pensões, *villas*, *chalets*.

D'essas a principal é o «Royat-Palace».

Quem passa pelo *boulevard*, em frente da porta, não nota como muita extraordinaria esta entrada que é vulgar, nem a frontaria do hotel que é mais banal ainda. Ha que o vêr de longe para lhe notar a originalidade.

Porque, temos visto hotéis com annexos mais ou menos proximos, ao lado, defronte, nas trazeiras, por qualquer lado; mas dois hotéis, um sobre o outro, é a primeira vez.

Conhecemos os terraços dos grandes hotéis dos Estados-Unidos, onde á noite se dão concertos, ceias, bailes; profusamente illuminados, cheios de gente nas quentes noites de verão, em Nova York, em Chicago, em Monte Real etc.; mas sobre um hotel um perfeito jardim, com acacias de trez metros de altura, foi novidade para nós.

E' que os irmãos Agid, proprietarios do «Royat Palace» precisando, ha annos, ampliar o seu hotel, tiveram a original ideia de, sobre a construcção que então existia, elevarem outra ainda maior, mas recuada, de forma que o terraço da antiga ficou constituindo jardim da parte terrea do segundo, um bello jardim e uma galleria de restaurante sobre o qual se levanta o edificio novo, de 5 pavimentos, servido, desde o nivel da rua, por dois bons ascensores.

A sua situação é magnifica e, sobretudo dos seus ultimos andares a vista é primorosa. alcançando-se vêr todo o valle da Limagne n'uma extensão de alguns kilometros, percorrido pela linha ferrea até enorme distancia, depois de passar sobre o elegante viaducto.

Tem 200 quartos, muitos dos quaes com casa de banho, podendo alojar 300 pessoas.

Damos estas descripções sem intuito de réclamo, que nem nos foi pedido, e só com o fim de exemplificarmos o que são os hotéis nas *thermas* francezas, e do que nós precisavamos, podiamos e deveriamos ter, não tanto nas nossas *thermas* onde temos alguns pequenos estabelecimentos no genero, que remedeiam, para a relativamente pequena frequencia que n'ellas ha, mas nas principaes cidades, em Cintra, Bom Jesus, Caldas da Rainha, etc.

Dos Estoris não falamos, porque ahi vae já na proxima epocha abrir o grande hotel do Estoril que nada deixará a desejar. Valha-nos isso.

Dos hotéis mais modestos destacaremos o Castel-Hotel, uma das primeiras construcções ha 45 annos feita, por occasião do renascimento da fama do Royat, e que sendo, portanto, hoje um hotel antigo, é, comtudo recommendavel, não só pela sua posição, junto do estabelecimento thermal e casino, como pelo esplendido panorama que se disfructa das janellas dos seus quartos viradas ao noroeste, que é, sem contradicção, um dos mais esplendidos de Royat.

De entre as excursões a que alludimos no artigo anterior destacaremos tambem a que se faz n'um meio dia, entre o almoço e as aguas que se tomam de tarde, pelas 5 horas, por Durtol, Volvice e Castello de Tournôl, a Châtel-Guyon, outra estação thermal anvergneza (de que já aqui fallámos, em 1913, se não nos falha a memoria), em grande voga pelas suas aguas, applicaveis ás doenças do aparelho intestinal, e que floresce de anno para anno, brotando de não menos de 30 nascentes.

E' por isso tambem uma cidade de hotéis, sendo estes uns 70 e 300 as *villas* para alojamento de banhistas, além de grande quantidade de casas de hospedagem.

E a proposito vem rectificar um erro typographico

que escapou no nosso artigo anterior onde se diz que são 5 as pensões de família em Royat e 3 as *villas* e *chalets*, quando aquellas são mais de 20 e estas mais de 60.

Como Châtel-Guyon não está a 3 kilometros d'uma cidade como Royat o está de Chermont-Ferrant, da qual é, por assim dizer, um suburbio, aquella tem numerosos e luxuosos estabelecimentos de todo o genero, que esta só tem em pequeno numero.

Já se vê que, além dos estabelecimentos thermaes, ha casino e pequeno parque, onde a muzica toca repetidas vezes por dia, jogos para creanças e adultos e, só para estes os invariaveis antigos *petits-chevaux*, heje transformados na *boule*, constituída por uma mesa com varias covas numeradas, nas quaes cahe uma bola de borracha, fazendo tambem cahir nos cofres da casa uns bons milhares de francos que os incautos alli deixam todas as tardes e todas as noites.

Isto sem falar no *baccarat* e banca francêza que só se jogam no *Gerele*, um salão luxuoso, onde só podem penetrar os socios, inscriptos por mez ou por toda a temporada. E' a grande fonte de receita d'estes casinos, não menos importante do que o producto das aguas.

Os proprios pequenos e *innocentes* jogos do *boule* dão bem para os concertos da tarde e da noite — se não dão muito mais; e quando ouvimos o *croupier* no seu invariavel «*faites vos jeux, messieurs*», ficamos sempre pensando se não é para réclamo ao jogo, especialmente, que a muzica toca.



Províncias ultramarinas

A importancia de Portugal, direi mesmo a sua autonomia politica, os venerandos titulos de sua historia, o seu futuro está nas provincias ultramarinas. Esta verdade acceite por tantos homens do Estado, tanto nacionais como estrangeiro, proclamada tantas vezes na imprensa desde velha data, não tem sido ainda traduzida na pratica, a ponto de a olhos vistos, as nossas colonias estarem em via de acentuada decadencia, enquanto o visinho imperio Britanico, que tanto lucrrou com a nossa enercia, está a florescer a passos gigantescos, levantando cidades *ciudades* magestosas e avocando para seus portos um colossal commercio. E' que falta-nos o esforço proprio, o espirito pratico, a persistencia, paralizzando a vontade e retraindo a iniciactiva. Alonguemos a vista por sobre os nossos vastissimos territorios, de alem-mar porque lá está a solução procurada para o problema acabrunhante da nossa pobreza.

Temos no Ultramar provincias cujo clima é saudavel; mas ha outras que são insalubres e precisam de ser saneadas. Possuimos na Africa vastissimos terrenos susceptiveis de melhores culturas, que podem ser valorisados e cujo producto não só abastecerá o mercado colonial mas tambem o da metropole que não precisará drenar ouro para o estrangeiro, para prove-lo. Moçambique e Angola teem vantagens admiraveis de uma exuberancia incomparavel. Ali ha tudo: gado, pastagens, diamantes, petroleo, mas o principal é saber explorar as imensas riquezas que aquelle abençoado solo encerra.

«Gasa é fertilissima como fertilissimos são todos os terrenos de Moçambique, Quelimane e margens esplendidas do Rovuma etc, esperando que para lá levem as machinas agricolas auxiliando com engenho de homem, a productividade assombrosa que só uma charrua transforma.»

Se por toda a parte existir um novo espirito de empreendimento, aproveitando e valorisando tanta

abundancia de riquezas naturaes, estamos certos que o nosso futuro economico, é cheio de esperanças. Viver é agir, e, se isto é verdade dos individuos, mais ainda é das colectividades que são os povos. Estes não vivem de abstrusas iduologicas. Vivem apenas de acções. O nosso Seculo é de esforço e de lucta. Tenhamos fé no futuro da nossa patria e não olhemos tanto para o passado que é Historia, enquanto o futuro é Vida, aproveitando todos os elementos possiveis para marcharmo sa frente sempre na gloriosa senda de progresso.

Macau — 1921.

Francisco Monteiro



A transformação das officinas do Sul e Sueste

De ha muito que estas officinas necessitam d'uma completa remodelação. Effectivamente, dado e movimento d'estes caminhos de ferro, as constantes reparações precisas nas suas machinas e demais material circulante, a deficiencia notoria, não só do local, mas especialmente de machinas, ferramentas e de todos os meios proprios para acudir de prompto a qualquer eventualidade, não permitiam protelar mais este assumpto.

Assim o entendeu, o Conselho de Administração, dando ordem para se proceder aos estudos de novas officinas, estudos que tinham contra si a necessidade de adaptar officinas que fresolvessem o problema de fazer qualquer reparação no menor espaço de tempo possivel, em recinto determinado e já de si acanhado.

Precedeu a esses estudos o engenheiro sr. Alfredo Cabral, chefe dos serviços de material e tracção d'aquelles caminhos de ferro, que viera, já com longa pratica de serviço, de exercer iguais funções no Caminho de Ferro de Lourenço Marques, e que, de tal forma se houve, que mereceu o elogio caloroso, não só d'aquelle Conselho, como de todos os engenheiros estrangeiros que apreciaram o seu trabalho.

Consta este trabalho das seguintes officinas, agrupadas em 3 corpos a saber:

1.º corpo — Officinas de montagem de locomotivas, de serralheiros mecanicos e torneiros, de ferreiros, de carpinteiros de moldes, de fundição, de caldeireiros de cobre e funileiros e de machinas ferramentas para caldeiras.

2.º corpo — Deposito de materiaes, escriptorio da inspecção das officinas, vestiario, retretes, casa de banho refeitório e casa de balança.

3.º corpo — Officinas de reparação e construção de material circulante, de pintura e de carpinteiros de branco.

Todas estas officinas são providas de pontes rolantes electricas e das mais modernas machinas ferramentas de alta velocidade de modo a que o trabalho se faça em todas as condições de rapidez e aperfeiçoamento e com todas as condições de hygiene e bem estar do pessoal operario.

E' tambem modificada a actual «remisse» de locomotivas, montando-se junto deste recinto uma carvoeira mecanica e tambem ampliada a Central Electrica e o edificio dos serviços centraes.

Foi a sua execução entregue á casa Armstrong que, de acordo com o engenheiro sr. A. Cabral, fez umas pequenas modificações internas, seguindo, comtudo, os planos já approvados.

Em breve vão começar os trabalhos, ficando as officinas em estado de poder saptisfazer os muitos serviços que teem a seu cargo e serão a prova evidente de que temos engenheiros competentes, o que foi agora plenamente demonstrado pelo engenheiro sr. A. Cabral.

A nova estação central da linha da Povoá

Na *Gazeta* de 16 de setembro referimo-nos ao projecto, elaborado pela Companhia da Povoá, do prolongamento da sua linha até á Trindade, de modo que a sua estação terminal fique no topo da nova avenida, no coração da cidade portanto.

A gravura que hoje reproduzimos é um esboço de planta d'esse prolongamento e que se destaca em via dupla da linha actual á entrada da estação da Boa Vista e inflectindo para Leste em rampa suave de 10,8 ‰ atravessa de nível e normalmente a Avenida de França, antiga Rua das Pyramides, passa por baixo da intersecção das ruas das Vallas e Oliveira Monteiro entrando em tunnel de 137,50 d'extensão. Vae cruzar



de nível as ruas de Cedofeita e do Mello, passando em tunnel de 495^m por baixo da Praça da Republica junto do quartel de S.^{to} Ovidio e indo a linha á Trindade com 2.366^m d'extensão total.

O traçado quasi não toca em edificios, sendo quasi toda a expropriação em predios rusticos e havendo apenas 3 passagens de nível em ruas.

A estação terminal vae valorisar um bairro da cidade, que pode ser utilmente transformado, e pode servir com um pequeno ramal o mercado do Bolhão, cujo movimento é enormemente facilitado.

Fazemos votos pela valorisação d'este plano de tanto alcance, quer para a linha da Povoá, quer para o desenvolvimento da cidade do Porto, melhor servida assim por uma das suas linhas suburbanas.



Sul e Sueste.—Do emprestimo de 8.800 contos

agua realisado na Caixa Geral de depositos, grande parte é para o pagamento das 12 locomotivas ultimamente adquiridas no estrangeiro, para a conclusão das linhas de Lagos, Sado, Reguengos e Portalegre.

D'esta forma a conclusão da ponte sobre o Sado em Alcacer do Sal, vae entrar em actividade esperando-se que esteja concluida em fins de 1922, ocasião em que o trafego do Algarve passará a fazer-se pela linha do Valle do Vouga. Espera-se nessa altura fazer-se um comboio rapido de Lisboa a Faro em 6 horas.

—Está quasi completa a rede telephonica do Sul e

Sueste, podendo já falar-se entre as seguintes estações: Lisboa-T. P.; Barreiro; Pinhal Novo; Setubal; Funcheira; Tunes; Faro; Villa Real; Portimão; Casa Branca; Evora; Extremoz; Villa Viçosa; Maia e Moura.

A central telephonica do Barreiro, dispõe de 4 cabinés, com um quadro indicador para a via urbana do Barreiro, quadro esse que foi feito nas oficinas do caminho de ferro, sob a direcção do habil inspector dos telephones Sr. Alfredo de Almeida.

—Começaram os trabalhos da construção da segunda via entre Barreiro e Pinhal Novo.

—A ponte de Portimão está quasi concluida, devendo a abertura do trafego da nova estação, fazer-se dentro de dois mezes, devendo em seguida fazer-se o assentamento da via até Lagos, esperando-se que ella

possa abrir á exploração até ao fim do anno.

—Estão sendo montados nas officinas do Barreiro os vagões ultimamente adquiridos.

São de 12 toneladas e dos typos T. O e L. e destinam-se 250 ao Sul e Sueste e 150 ao Minho e Douro.

—Entrou nas officinas do Barreiro a quarta e ultima carruagem de 1.^a classe da serie 350 a fim de ser transformada como já o foram as outras trez da mesma serie, e a que a *Gazeta* já se referiu.

Este material que pertenceu á Companhia de Vagões-Leitos, sofreu uma completa transformação, tendo-se aproveitado apenas as caixas e ficando muito elegante e confortavel.

Tem seis compartimentos com 6 lugares cada um, e trez a trez lugares, podendo estes ser transformados em camas.

Beira Alta.—Esta companhia resolveu prolongar a linha da Figueira do Cabo Mondego, passando por Buarcos, a fim de facilitar a exploração de minas de carvão do Cabo Mondego, que vão entrar em grande actividade, para o que a Casa Burnay adquiriu no estrangeiro os mais aperfeiçoados maquinismos.

—Está concluido o apeadeiro de Muxagata, entre as estações de Fornos e Celorico, cujo edificio é do typo do de Cantenças e Noemy, e como estes vai desempenhar o serviço de grande e de pequena velocidade. A inauguração deve fazer-se brevemente.

—A Companhia da Beira Alta a exemplo do que ha anos fez na Guarda, vae construir um hotel em Villar Formoso, o que constitue um melhoramento de elevado alcance, para os passageiros que por qualquer motivo ali tenham que pernoitar.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Relatorio do Conselho de Administração e parecer do Conselho Fiscal, do exercicio de 1920, apresentado á assembleia geral de accionistas de 30 de junho de 1920.

(Continuação)

Com «Mobilia, Utensilios e Ferramentas» dispenderam os diferentes Serviços e Divisões as quantias que acima indicamos:

Administração.....	3.055\$09
Direcção Geral e Secretaria.....	234\$00
Armazens Geraes (Typographia)....	377\$10
Saude.....	131\$80
Exploração.....	11.584\$49
Via e Obras (a).....	106.939\$28
Material e Tracção (b).....	86.282\$42
Total.....	208.604\$09

(a) N'esta verba está incluída a importancia de 104.858\$66 parte do custo das machinas de fabricar parafusos e tirefonds.
(b) Comprehende o custo das seguintes aquisições:

10 tornos mechanicos.....	31.957\$11
2 caldeiras «Babcock» e 2 bombas «Duplex».....	25.420\$32
1 bomba «Wortington».....	3.147\$54
1 engenho de furar.....	2.824\$40
1 bomba conjugada com machina a vapor para o serviço hydraulico.....	1.200\$00

Finalmente, a despesa com «Material Circulante» foi muito superior á do anno de 1919 embora não se tivessem realisado trabalhos mais importantes mas porque se teve de occorrer ao pagamento de locomotivas, conforme vamos expôr:

Pagamento de 7/10 do valor de 10 locomotivas da serie 076 a 085 comprehendendo as differenças de cambio, descarga das mesmas e as ferramentas necessarias.....	1:901.924\$35
Pagamento de parte do custo das locomotivas «Mikado» da serie 057 e 058 comprehendendo tambem a sua descarga, montagem e ferramentas.....	95.042\$62
Collocação de fileiras em 26 wagons O para se poderem cobrir com encerados.....	320\$34
Montagem de tubos de intercomunicação em 1 wagon fechado da serie J.....	17\$98
Instalação deapparehos de alarme em 4 carruagens da serie A.....	129\$29
Collocação de redes fortes nos postigos das janelas de 7 wagons serie J.....	155\$93
Total.....	1:997.590\$51

Comparando em resumo a despesa efectuada em 1920 com a de 1919 temos:

	Em 1919	Em 1920	Differença em 1920
Novas construcções.....	298.168\$66	320.844\$48	+ 22.675\$82
Mobilia, Utensilios e Ferramentas....	22.484\$35	208.604\$09	+ 186.119\$74
Material circulante.....	409\$91	1:997.590\$51	+ 1:997.180\$60
Totales ..	321.062\$92	2:527.039\$08	+ 2:205.976\$16

Terminando, devemos dizer que continuou a sentir-se a deficiencia das diversas installações e do material circulante, o que cria innumeros embaraços ao desenvolvimento da exploração da rede da Companhia.

Resultado da Exploração em 1920

Resumo

O resultado geral do exercicio de 1920, foi:

Receitas do trafego.....	Esc. 27.463.897\$82
Garantias de juro.....	" 31.509\$96
Receitas fóra do trafego.....	" 243.122\$16
	27.675.510\$02
Deduzindo:	
Despesas d'Exploração.....	Esc. 26.748.489\$87
Receita liquida da rede alheia (nossa exploração sem applicação dos contractos.....	" 314.400\$52
Impostos em Portugal.....	" 304.714\$65
	26.738.804\$00
Saldo crédor da Conta Geral da Exploração.....	Esc. 936.706\$02

(Continua)

PARTE FINANCEIRA

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 27 de Setembro de 1921.

N'uma entrevista recente, o sr. Antonio Granjo, chefe do Governo, declarou que este se acha empenhado em fazer cortes nas despesas e conta com mais 20 mil contos de receita pelos agravamentos tributarios, abrindo-se caminho para se chegar ao equilibrio orçamental. Todos vieram falando *essencialmente*, d'este modo, até com relação a augmentos de receita, e o nosso *deficit* veiu sendo cada vez maior, até muito especialmente nas mãos do primeiro governo do sr. Granjo, que já então fazia declarações da mesma natureza. Daqui a pouco, o sr. Granjo ha-de cahir, tão rapida e desastrosamente como da primeira vez, sempre pela inconsistencia financeira, economica e administrativa dos seus elementos de Governo e virão em seguida e depois outros ministros que repetirão o que o sr. Granjo disse em 1920 e agora e o que tem dito os muitos que estiveram no poder entre as duas epocas.

Ha só duas realidades tremendissimas n'este assumpto. Uma é a de que todos estes homens continuam a illudir-se e a illudir o paiz, sempre com as mesmas palavras contrarias não só áquilo que fazem, mas ao que podem fazer. Outra é a do augmento das despesas em maiores proporções do que o das receitas, o agravamento progressivo de um *deficit* que tende a ser muito superior a 400.000 contos, em conjugação pavorosa com a diminuição terrivel da produção, da riqueza e de população do paiz.

A nação portugueza está nas mãos das engrenagens politicas, administrativas, bancarias, commerciaes, e industriaes e agricolas que de uma forma ou de outra nos metteram n'um abismo, onde nos afundamos cada vez com maior velocidade. Ellas não podem fazer senão o que tem feito, e cada vez com mais força e estrondo. A salvação apenas pode vir de quem realmente governe contra ellas, forçando Portugal a sahir d'esse mesmo abismo por um esforço heroico e decisivo que elles não podem nem querem realisar.

Por causa de certas situações, os homens e banqueiros do paiz viram-se por fim obrigados a declarar em commum ao Governo, que estavam ao dispor d'este para uma colaboração financeira de que resulte especialmente a melhoria das cambias. Nessa altura, o nosso escudo, que depois da palhaçada vergonhosa dos 50 milhões cahira outra vez miseravelmente, começou a mostrar uma tendencia para a valorisação. A cotação da divisa de Londres que chegara a perto de 5, subia até mais de 6, com tendencia para melhorar ainda.

Bom é tudo isto, mas não tenhamos illusões. A politica dominante, e as grandes classes dirigentes, em especial a bancaria, e por fim o próprio operariado veem e vão obedecendo a tendencias que, sejam quaes forem as oscilações de cambios ou outras, darão sempre este resultado: augmento da especulação, de rapina, de desordem e do *deficit*, e diminuição pratica de todos os nossos recursos na produção, no capital e na população nacional.

Os elementos que em todos esses campos estão por cima, na sua generalidade, não acreditam nos destinos do paiz, acham que se vae para as maiores catastrophes e querem por isso mesmo apenas tratar de si proprios e das suas familias na melhor das hipoteses. Explorar e absorver com a maior intensidade possivel eis a propensão dominante. Uma grande parte d'elles vem até convertendo em ouro uma parte das suas antigas e novas fortunas, e depositando-as no estrangeiro. Assim não sómente se produz cada vez menos, mas uma grande parte d'aquelle que devia continuar fixo no paiz ou ser n'elle applicado á fecundação pelo trabalho reproductivo é levado para fóra por aquelle egoismo feroz. Mas esses mesmos que assim procedem não desistem de levar tambem até o fim cá dentro a exploração vandálica da sua patria, sangrada implicavelmente n'esta orgia formidavel.

O caso do *Crédit International*, a que noutro logar nos referimos, é apenas uma especialisação caracteristica d'esta horrivel tendencia de desorganisação nacional. No meio d'esta decadencia tremenda a que chegou Portugal, não é apenas verdade que a politica dominante não deu um punhado de homens capazes de sustar as calamidades de administração publica e de emprender a restauração do seu paiz. Tambem o é a de que a alta finança, o alto commercio, a alta industria, a alta agricultura, quasi só deu elementos que desgraçadamente para a patria a acompanhasssem promovessem e explorassem a obra governativa do nosso afundamento e ruina, sem que jamais fosse possivel juntar alguns d'elles salvo para espoliarem e deshonestarem mais esta nação entregue a demolidores.

A salvação, já extremamente difficil, apenas pode vir de principios e de homens contrarios a todos essas engrenagens e dominações que nestes caminhos nos levam para os ultimos naufragios. Sem cahirmos no bolchevismo, é fóra de duvida que o remédio sómente pode vir das victimas inteligentes e honestas de todos estes destruidores da patria portugueza.

Q. J.

Ultima cotação		PAR	SETEMBRO												
			16	17	19	20	21	22	23	24	26	27	28	29	30
5 1/2	Londres, cheque.....	53 1/3	5 1/4	5 5/16	5 3/8	9 9/16	5 5/8	5 7/8	6	6 1/8	6 3/8	6 7/8	6	6 1/4	6 1/2
833	Paris ".....	180	863	850	850	844	795	764	797	740	718	672	764	732	705
1.517	Madrid ".....	180	1.615	1.550	1.580	1.546	1.510	1.394	1.358	1.360	1.350	1.220	1.394	1.342	1.305
108	Berlim ".....	180	116	—	118	115	110	103	115	—	95	85	103	85	84
3.694	Amsterdam ".....	180	3.875	3.700	3.790	3.745	3.545	3.398	3.305	3.300	3.204	2.990	3.398	3.322	3.172
11.242	New York ".....	210	12.400	12.200	12.035	11.840	11.235	10.725	10.410	10.200	10.073	9.360	10.725	10.020	9.940
500	Italia ".....	370	525	510	514	500	473	445	455	430	419	389	445	422	399
817	Bruxellas ".....	180	854	845	843	841	789	759	782	740	715	664	759	725	697
2.024	Suissa ".....	925	1.132	2.090	2.076	2.044	1.932	1.852	1.783	1.800	1.743	1.615	1.852	1.778	1.715
49.500	Libras, ouro.....	4.500	55.000	56.000	56.000	54.000	50.000	50.000	52.000	51.000	48.000	44.500	46.500	46.900	—
8 5/16	Rio s/Londres (compra)...	26 66	7 5/8	8 3/32	7 7/8	8 1/3	8 1/32	8 1/16	8 1/16	8 7/16	8 1/4	8 1/2	8 1/2	8 1/2	8 1/2

Cotações na bolsa de Lisboa

[illegible]



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 inclui-se vinho de pasto, comida á portugueza cama, roupa, proprimas a creados e outras despesas. Para carga e passagens trata-se com os

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

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

Vapores a sahir do porto de Lisboa

 <p>Africa Occidental Vapor portuguez DONDO. Sahirá a 4 de Outubro. Companhia Nacional de Navegação. Rua do Commercio.</p>	 <p>Hamburgo Vapor allemão DORA. Sahirá a 3 de Outubro. Agentes, Henry Burnay & C.^a R. dos Fanqueiros, 10.</p>	 <p>Rio de Janeiro Vapor brasileiro BENAVENTE. Sahirá a 2 de Outubro. Agentes, Pinto & Sotto Mayor. Rua do Ouro, 24.</p>
 <p>Africa Occidental Vapor portuguez BEIRA. Sahirá a 7 de Outubro. Companhia Nacional de Navegação. Rua do Commercio.</p>	 <p>Havre, Rouen, Dunkerque e Anvers Vapor norueguez STANDARD. Sahirá a 3 de Outubro. Agentes, Pinto & Vasconcellos Lt. Caes do Sodré, 52.</p>	 <p>Rio de Janeiro Vapor brasileiro MARAGUATE. Sahirá a 6 de Outubro. Agentes, Pinto & Sotto Mayor. Rua do Ouro, 24.</p>
 <p>Anvers Vapor belga ARMENIER. Sahirá a 1 de Outubro. Agentes, Henry Burnay & C.^a R. dos Fanqueiros, 10.</p>	 <p>Las Palmas, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires. Vapor holandez LIMBURGIA. Sahirá a 29 de Outubro. Agentes, Orey, Antunes & C.^a P. Duque da Terceira, 4, 1.^o</p>	 <p>Rio de Janeiro Vapor brasileiro GUYABÁ. Sahirá a 10 de Outubro. Agentes, Pinto & Sotto Mayor. Rua do Ouro, 24.</p>
 <p>Anvers Vapor belga LOMBARDIER. Sahirá a 4 de Outubro. Agentes, Henry Burnay & C.^a R. dos Fanqueiros, 12.</p>	 <p>Madeira e Açores Vapor portuguez FUNCHAL. Sahirá a 5 de Outubro. Empresa Insulana de Navegação, C. Sodré, 84, 2.^o</p>	 <p>Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires Vapor holandez GELRIA. Sahirá a 15 de Outubro. Agentes, Orey, Antunes & C.^a Lt. P. Duque da Terceira, 4, 1.^o</p>
 <p>Anvers e Hamburgo Vapor brasileiro PACONÉ. Sahirá a 12 de Outubro. Agentes, Pinto & Sotto Mayor. Rua do Ouro, 24.</p>	 <p>Madeira e Canarias Vapor inglez AGUILA. Sahirá a 14 de Outubro. Agentes, Garland Laidley & C.^a T. do Corpo Santo, 10, 2.^o</p>	 <p>Rouen Vapor francez ST. MARIA. Sahirá a 10 de Outubro. Agentes, Henry Burnay & C.^a R. dos Fanqueiros, 12.</p>
 <p>Anvers e Hamburgo Vapor brasileiro CAXIAS. Sahirá em 15 de Outubro. Agentes, Pinto & Sotto Mayor. Rua do Ouro, 24.</p>	 <p>Madeira, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires Vapor inglez ALMANZORA. Sahirá a 4 de Outubro. Agentes, James Rawes & C.^a Mala Real Inglesa. R. do Corpo Santo, 47.</p>	 <p>Rouen e Anvers Vapor norueguez TRIUMF. Sahirá a 15 de Outubro. Agentes, Pinto Vasconcellos Lt. Caes do Sodré, 52.</p>
 <p>Cadiz, Valença e Marselha Vapor francez ROMA. Sahirá a 10 de Outubro. Agentes, Orey, Antunes & C.^a Pr. Duque da Terceira, 4, 1.^o</p>	 <p>Oriente Vapor holandez BAROET. Sahirá a 5 de Outubro. Agentes, Henry Burnay & C.^a R. dos Fanqueiros, 10.</p>	 <p>Vigo, Cherbourg Southampton e Amsterdam Vapor holandez ZEELANDIA. Sahirá a 26 de Setembro. Agentes, Orey, Antunes & C.^a Lt. Pr. Duque da Terceira, 4, 1.^o</p>
 <p>Hamburgo Vapor allemão ELLA. Sahirá em 1 de Outubro. Agentes, Henry Burnay & C.^a R. dos Fanqueiros, 12.</p>	 <p>Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos Montevideo e Buenos Aires Vapor holandez GAASTERLAND. Sahirá a 28 de Setembro. Agentes, Orey, Antunes & C.^a P. Duque da Terceira, 4, 1.^o</p>	 <p>Vigo, Cherbourg e Southampton Vapor inglez ANDES. Sahirá a 5 de Outubro. Agentes, James Rawes & C.^a Mala Real Inglesa. R. do Corpo Santo, 47.</p>
 <p>Hamburgo Vapor allemão BARCELONA. Esperado a 1 de Outubro. Agentes, Marcus & Harting. Rocio, 50.</p>	 <p>Ponta Delgada, Angra e Horta e New York Vapor francez ROMA. Sahirá a 29 de Outubro. Agentes, Orey, Antunes & C.^a Lt. P. Duque da Terceira, 4, 1.^o</p>	 <p>Vigo, Cherbourg, Southampton e Amsterdam Vapor holandez LIMBURGIA. Sahirá a 11 de Outubro. Agentes, Orey, Antunes & C.^a P. Duque da Terceira, 4, 1.^o</p>

POES DE KEATING

MATAM

VERMIGAS BARATAS PERCEVEJOS POLGAS TRACAS

MORTOS TODOS MORTOS

DEPOSITO PARA REVENDA

103, Rua dos Fanqueiros, 1.^o

TEL. C. 1717 LISBOA.

OLYMPIA

MATINÉES ELEGANTES

todos os dias ás 2 horas

RENDEZ-VOUS MUNDANO

O grande successo

A NOVA AURORA

(Ou as aventuras de Cheri-Bibi)