

Gazeta dos Caminhos de Ferro

9.º DO 33.º ANNO

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

NUMERO 777

Bruxelles, 1897. Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata Antwerpia, 1894, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze

Proprietario-director L. de Mendonça e Costa

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

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

COMPOSIÇÃO
Typog. da Gazeta dos Caminhos de Ferro
IMPRESSÃO
Tip. Beleza L. do Cahariz, 29

LISBOA, 1 de Maio de 1920

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO
11, Rua da Horta Seca, 13 - 1.º
Telephone: Central-27

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Minho e Douro. — Complemento á Tarifa Geral — Complemento á de Despesas accessórias Additamento á mesma — Tarifa especial n.º 1 de G. V. — Tarifa especial n.º 1 de P. V.

Beira Alta: — Quadro de distancias kilometricas.

Com a distribuição que hoje fazemos fica completa a *Coleção de todas as tarifas especiais* das linhas de via larga, não se distribuindo as das de via reduzida por as Companhias não nol'as terem fornecido.

Ver a noticia sob o titulo: **Tarifas para os srs. assignantes** na pagina 136 do presente numero.

SUMMARIO

A lei das sobretaxas, por J. Fernando da Sousa.....	129
Exemplo de reforma agraria, por Quirino de Jesus.....	131
Parte Oficial—Ministerio do Commercio e Comunicações	133
Viagens e transportes	136
Carta de Paris, por Guerra Maio	136
Carris de ferro de Lisboa.....	135
Os caminhos de ferro chinezes.....	135
A nossa estante.....	137
Linhos estrangeiras.....	138
Parte Financeira :	
Carteira.....	139
Boletim commercial e financeiro	139
Cotações na Bolsa de Lisbon.....	141
Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hispanoises	141
Horário dos comboios	144

o excesso das despesas da exploração (que não comprehendem os encargos financeiros) sobre as receitas.

Satisfeito esse encargo privilegiado, o saldo que fica do producto das sobretaxas outra coisa não é senão a receita líquida.

Que applicação lhe attribue a lei por ordem de preferencia? Despesas complementares da chamada conta d'estabelecimentos; encargos financeiros obrigatórios. O saldo, se o houver, reverte para o Estado como receita extraordinaria.

Deixemos por agora esta ultima aplicação do saldo que possa haver.

A ordem de preferencia estatuida foi naturalmente determinada pelo propósito de acudir ás deficiencias de material e de instalações das nossas linhas, muito especialmente no que respeita a material circulante.

A principal d'entre elles, que liga Lisboa e Porto, carece urgentemente da conclusão da segunda via, da ampliação da estação de Santa Apolonia pela conquista de terrenos do Tejo e da de varias outras estações, a começar pela de Campanhã.

A falta de locomotivas, sobre tudo, e ainda de vagões, é manifesta e o seu custo elevadíssimo.

Equaes necessidades se fazem sentir, mais ou menos, em todas ou quasi todas as nossas linhas exploradas, quer pelo Estado, quer por Companhias.

Mesmo as mais recentemente construidas, como a do Valle do Vouga, carecem de melhorar as suas instalações e dotação de material circulante.

Podemos escrever afoutamente que a receita líquida seria fatalmente absorvida por essa applicação obrigatória, ficando com certeza abaixo da cifra que importaria dispender.

Só um limite ha para essas despesas: a quasi impossibilidade de obter dentro do exercicio actual os materiaes precisos. Como porém a lei não faz distincções de periodos, o saldo da receita das sobretaxas depois de paga a exploração só pode ter outra aplicação quando não houver despesas de estabelecimento.

Resulta pois do cumprimento estricto da lei que nenhum saldo ficará para os encargos financeiros obrigatórios. A lei impõe portanto a bancarrota a todas as empresas.

O Convenio da Companhia Real com os seus credores, celebrado nos termos do decreto com força de lei de 9 de novembro de 1893 e aprovada por decreto de 16 de maio de 1894 assim como os estatutos d'elle derivados e aprovados por alvará de 30 de novembro do mesmo anno, prescreveram muito explicitamente a applicação privilegiada do producto líquido ao pagamento da amortisação e juro das obrigações de 1.º e 2.º grau.

O pagamento das despesas d'estabelecimento com as receitas líquidas da exploração deu lugar a protestos e litigios dos portadores de obrigações do 2.º grau, aos quaes a Companhia opunha a necessidade de obras

A lei das sobretaxas

Quanto mais attentamente se lê a lei n.º 952 de 5 de março ultimo relativa á aplicação das sobretaxas, mais resaltam as suas imperfeições devidas á sua precipitada elaboração.

Assim, diz a lei que as sobretaxas são exclusivamente destinadas, em primeiro logar, a cobrir o deficit da exploração.

Ultimamente havia apenas a linha de Cáceres e a da Povoa que saldavam a exploração com deficit. Devia suceder o mesmo, no todo ou em parte, ás linhas do Estado. A ultima estatística publicada, de 1916, acusa nas linhas de via reduzida deficits d'exploração em todas as que o Estado explora.

O Sul e Sueste teve nesse anno o coefficiente de 1,001, tendo pois entrado no regimen dos deficits, que se deve ter aggravado desde então por effeito das concessões feitas ao pessoal e do encarecimento dos materiaes, apesar da elevação das tarifas em 1918.

Creio que o deficit da exploração é considerado

complementares e acquisitiones de material circulante, que permittissem o desenvolvimento do trafego e portanto o crescimento das receitas.

Como é que a lei n.º 952 vem annullar essas disposições e esbulhar os portadores de obrigações dos direitos que lhes assistem? E nos Caminhos de Ferro do Estado, como é que se menospreza a consignação de receitas líquidas, que devem reverter para o Fundo Especial, aos encargos d'emprestimos?

Se se fizerem as necessarias despesas complementares d'estabelecimento, nada ficará para os encargos financeiros obrigatorios de nenhuma empresa.

Pode isto ser? Acaso a lei geral vem revogar leis especiaes de caracter contractual? E' o Estado quem vem impôr uma aplicação de receitas que implica a bancarrota das empresas ferro-viarias?

E não se objecte que se trata de uma receita extraordinaria, proveniente de sobretaxas, á qual o Estado attribue destino especial.

A sobretaxa é uma modificação de tarifas, destinada a restabelecer o equilibrio entre as suas taxas e o estado dos mercados, de modo que acompanhem a subida de preços, em grande parte devida á desvalorisação da moeda, e não tornem ruinosa a exploração.

A cifra a que hajam de ascender depende apenas da justa remuneração do transporte effectuado e dos limites que lhe impõem as circumstancias economicas do paiz.

E' preciso que as receitas do trafego cubram as despesas d'exploração e deem a possivel remuneração ao capital, constituido, quer por obrigações, quer por acções, se a d'estas couber nas disponibilidades.

Não representam pois as sobretaxas uma concessão graciosa e majestatica do Estado e sim a homologação da modificação temporaria de tarifas exigida pelas circumstancias, sem que essa homologação implique violação de leis e menosprezo de direitos.

Determinar pois que a receita líquida se aplique de preferencia a reforçar a conta d'estabelecimento, dando logar á consequente insolvabilidade das empresas perante os seus credores, é uma violencia e uma ilegalidade, que a promulgação de uma lei não logra legitimar.

Antes de prosseguirmos na analyse ocorre perguntar a quem fica pertencendo o material movel adquirido com o producto das sobretaxas.

A quem tenha em grau rudimentar o senso juridico, e outra coisa não é este senão o bom senso aplicado aos dominios do direito, parecerá impossivel que se suscite qualquer duvida a tal respeito.

Conforme demonstrámos no artigo anterior, o dominio do Estado em caminhos de ferro abrange apenas as installações fixas. O material movel é pertença das Empresas, embora não possa ser desviado da exploração, e tem de lhes ser pago no fim da concessão, quer a seu cargo fique sempre a exploração, quer o Estado as exonere d'ella pelo resgate. Em qualquer das hypotheses o material movel é avaliado e pago. E que assim é no caso de resgate, bem o prova a redacção do Convenio da Companhia Real, que referindo-se a elle, estatue que o material será dividido em grupos respectivamente affectos a cada linha, o que tem manifestamente por fim definir os valores que em cada uma pertencem á Companhia e teem de lhe ser pagos.

O novo material móvel adquirido fica pois, como o anterior, pertencendo ao dominio das empresas, *salvo explicita estipulação em contrario*.

A receita das sobretaxas em nada differe da receita normal. E', como esta, a remuneração do transporte estipulada em harmonia com o valor economico do mesmo.

Pois ha quem ponha em duvida esta axiomatica doutrina? E' na verdade curiosa a genesis d'essa extranha hermeneutica.

«O Estado auctorisou sobretaxas, sob condições que tinha o direito d'estipular.

Uma d'ellas era a reversão dos saldos pera o Tesouro. Logo todos os saldos lhe pertencem. Se fossem aplicados no todo ou em parte á compra de material circulante, a compra faz-se com dinheiro, que é do Estado, que o pagará assim duas vezes, sendo a segunda vez no termo da concessão.»

Que monstruosos paralogismos, que menosprezo da justiça e da realidade!

Por um abuso de poder o Estado declarou seus os saldos finaes da gerencia ferro-viaria, sem resalvar ao menos direitos adquiridos para a hypothese de tal saldo existir.

Tomemos um exemplo concreto e frisante, o da Companhia de Guimarães. Construiu esta a linha sem subvenção nem garantia de juro, e consegue pagar o coupon das suas obrigações e assegurar ás acções um dividendo de 5 a 6 %.

Aplicava as tarifas que o Estado homologara, e devidamente auctorizada elevou-as de 57 %. Sobrevem novos encargos e o Estado homologa nova elevação de tarifas.

Admittamos que as despesas da conta d'estabelecimento não absorvam a receita líquida (e absorvem-na e não chegam, pois a Companhia precisa de material circulante) e que do coupon das obrigações, que é o encargo financeiro obrionario, fica um saldo. Vae para os cofres publicos e os accionistas são privados de dividendo, exactamente quando as receitas aumentaram? Pode haver mais flagrante espoliação?

E não se diga que o dividendo é um encargo financeiro obrionario. Seria transformar-lhe o caracter e fazer da acção uma obrigaçao. Ha manifesto dever moral e juridico de dar dividendo ás acções, quando as circumstancias o permitam; não se segue por isso que o dividendo, remuneração incerta, seja um encargo financeiro obrionario, no rigor juridico do termo. Só o é, quando haja margem nas disponibilidades, depois de satisfeitos os encargos obrigatorios e constituídas as prudentes e necessarias reservas. Poi-a essas disponibilidades chama-lhes suas, o Estado!

Comprehende-se a boa intenção que dictou o § 1.º do art. 8.º da lei n.º 952, mas as boas intenções não justificam os erros; lá o diz o proverbio, fazendo d'elas o recheio do inferno.

Seria inadmissivel que á custa das sobretaxas auferisse as Companhias grossos dividendos; não o seria que o tivessem razoavel, se d'isso houvesse possibilidade e só além d'esse limite revertesse os excessos da receita para o Estado.

Assim pois da injustificavel apropriação de saldos pelo Estado nos termos em que a lei o estatue, não se segue que lhe pertençam as outras parcellas da receita: pelo contrario.

Logo o material adquirido fica, no que respeita á propriedade, nas condições que os contractos estatuem, isto é, installações fixas no dominio do Estado, material movel no das empresas. Apenas os saldos finaes revertem para o Estado.

Só uma disposição explicita e aceitá pelas duas partes podia modificar os termos dos contractos.

Sobre o pagamento dos encargos financeiros obrigatorios muito ha ainda que dizer, tendo em conta o caso especial das linhas com garantia de juro, nas quaes esse encargo é o juro garantido, quando não haja convenios especiaes, como na Companhia Real.

Já vimos que a preferencia atribuida ás despesas

complementares de estabelecimento faz absorver por elas toda a receita liquida, que desapparece.

O Estado obrigou-se a adiantar o complemento do juro garantido; terá pois de o abonar na integra, dando-se portanto a anomalia de crescer a quantia adiantada pelo Estado, exactamente quando as receitas aumentaram.

Objectar-se-á que a forma de liuidar a garantia está prevista nos contractos. Por isso mesmo não pode nova lei vir desviar do seu destino legal as receitas liquidas, que estão consignadas aos encargos financeiros obligatorios e alterar assim uma convenção.

Outras deveriam ter sido, como veremos, as prescrições destinadas a prover ás deficiencias de instalações e á falta de material circulante, respeitando os contractos e tendo em conta as circumstancias do caso, de modo que se respeitassem direitos, acautelando os interesses do Estado.

Surge agora uma questão que importa examinar. A nova lei derogou, ou não, a lei n.º 707 de 20 de junho de 1917, que auctorou a cedencia, ás Companhias Nacional e do Valle do Vouga, de 75 % do augmento proveniente da applicação das sobretaxas?

Apesar da falta de propriedade nos termos empregados, como em artigos anteriores tive ensejo de ponderar, de aquella disposição legal resultou o augmento do coeficiente legal d'exploração, subindo de 0,65 a cerca de 0,77.

Se se considera essa lei revogada pela n.º 952, a situação das duas Companhias torna-se extraordinariamente precaria, como o prova o seguinte exemplo relativo á linha do Valle do Vouga no 2.º semestre do anno corrente.

A receita provavel do trafego será de 297.600\$00, sendo metade producto das sobretaxas.

Pela applicação da lei de 1917 a receita liquida para os efeitos do calculo da garantia seria de 65.100\$00. Supondo essa lei revogada, elevar-se-á a 104.200\$00, o que representa uma diferença de 39.100\$00 para menos no complemento da garantia, só n'um semestre. A receita liquida efectiva será apenas de 35.700\$00, pois que o coeficiente real d'exploração atinge 0,88, quando a lei lhe attribue os 0,65 que mal correspondiam á realidade ha cinco annos.

E todavia a clausula basilar do contracto é a garantia do juro de 5 %, que deixa de ser cumprida.

N'este ponto, como em todos os outros, a recente lei foi um expediente de occasião, gizado precipitadamente sem se pensar nas questões que d'elle iam emergir.

Ha muito que as dificuldades da exploração de cada linha, devidas ás circumstancias tão inesperadas que nos assoberbam, deviam ter sido examinadas de commun accordo, buscando-se as soluções justas e exequíveis.

Assim, por exemplo, as obras complementares e acquisições de material circulante não podem ser realizadas pela força das receitas ordinarias e com preterição dos encargos obligatorios. E' indispensavel o recurso ao credito. Ou o Estado adianta as quantias necessarias, recebendo a respectiva annuidade depois de satisfeitos os outros encargos, ou accrescenta de outro tanto o complemento da garantia, o que equivale a accrescentar os trabalhos complementares ao capital garantido.

Regular-se-ia equitativamente a questão da propriedade do material movel adquirido.

Facilitar-se-ia ao mesmo tempo ás empresas o recurso ao credito depois de assegurada a respectiva annuidade.

Em quanto assim se não proceder, não se sae do circulo vicioso, dentro do qual vegeta a nossa política

ferro-viaria, de expedientes e não de providencias methodicas, intelligentes e equitativas.

Aggravar as sobretaxas, sem estabelecer um regimen rational de applicação das receitas, de pouco serve e n'esse caminho é forçoso parar, porque o trafego retrae-se, e os preços sobem.

Em materia tão delicada e complexa o joelho mal substitue a mesa do gabinete de trabalho.

J. Fernando de Souza

Exemplos de reforma agraria

Por toda a parte domina imperiosamente a necessidade de intensificar a producção, mas especialmente a da terra, pela força inexcedivel do problema das subsistencias.

Na base das soluções deve estar, em muitos casos, tambem uma politica de colonisaçao interior, parecendo-nos que assim terá de ser em Portugal, quando se chegar verdadeiramente ao periodo da nossa reconstituição economica.

Sendo isto assim, convém decerto reparar-se na reforma agraria que se está pondo em accão na Grecia, cuja situação offerece analogias com a de Portugal, no assumpto especial a que nos referimos.

No meio das grandes luctas de 1914 a 1917 Venizelos teve sempre fixada tambem a sua attenção nos problemas economicos do paiz e foi elaborando pacientemente a reforma agraria.

Começou esta por cinco importantes decretos publicados pelo Governo provisorio de Salonica. Depois, estabelecido o Governo regular, foram elles encorporados na legislacão geral. A Camara hellenica votou agora um diploma, que, preenchendo algumas lacunas dos anteriores, fica sendo o texto definitivo. Vejamos os principios e caracteres fundamentaes d'esta reforma agraria.

As grandes propriedades rurais são condenadas a desapparecer, em proveito dos pequenos cultivadores. No entretanto, não se extende a expropriação á totalidade do dominio, mas sómente a dois terços de cada um, desde que o terço restante não exceda 100 hectares, area maxima que se julgou, theoricamente, susceptivel de ser bem administrada por um proprietario.

A repartição das terras não se faz directamente aos particulares. Os que desejem participar da compra de um immovel rural devem constituir-se primeiramente em Associação, e é com esta que se entende o Estado.

N'este ponto, a lei favorece tambem, de modo ainda mais directo e efficaz a formação de organismos cooperativos que possam substituir a iniciativa e o esforço dos grandes proprietarios.

A facultade de compra não é concedida indiferentemente e no mesmo grau a todas as classes de cultivadores. Sómente são admittidos, e na ordem de preferencia claramente determinada, os colonos domiciliados nos limites do dominio, os de povoações vizinhas, se não tem terras sufficientes e os emigrantes designados pelo ministro da agricultura,

Os cultivadores installados no dominio tem direito a uma casa e a um jardim,

Cada membro da Associação que adquire o dominio expropriado deve receber um lote de terreno capaz de assegurar a existencia de uma familia, conforme a fertilidade do solo e as demais condições locaes.

Segundo as regiões, a superficie d'estes lotes varia de 8 a 15 hectares.

Esta pequena propriedade é inalienável e livre de toda a hypotheca. O proprietário e os seus herdeiros não tem o direito de a subdividir.

O preço da aquisição é pago por amortização n'um prazo que pode prolongar-se até trinta annos.

O processo da expropriação é simples e rapido. Sob proposta do ministro da agricultura, um decreto indica os immoveis a que se deve applicar a lei. Uma comissão especial avalia as indemnizações a dar ao proprietário. Todas as reclamações são apreciadas n'um tribunal regional de primeira instância, cuja sentença não admite recurso e é logo executada.

A indemnização aos proprietários é liquidada em obrigações do Estado, com certas garantias especiaes.

A reforma agraria deu origem, naturalmente, a discussões e a censuras muito vivas. Como sempre, viu-se n'ella um attentado contra a propriedade. Achou-se injusta a indemnização por ser calculada pelos preços anteriores á guerra, com o premio maximo de 30 %, sem ter-se em conta a desvalorização da moeda, nem os trabalhos e gastos effectuados pelo proprietário. Até se disse que longe de corresponder ás necessidades da agricultura, a lei compromete os interesses imediatos, porque a divisão favorece a rotina dos aldeões, e torna impossivel os ensaios da cultura intensiva e em geral a applicação dos methodos scientificos.

Os partidarios da reforma respondem que nenhuma d'estas objecções é admissivel. Como sempre tambem, diz-se que por mais intangivel que pareça o direito de propriedade, elle não pode prevalecer sobre o interesse nacional. Accrescenta-se que o regimen da grande propriedade é um obstáculo ao desenvolvimento da agricultura e que é indispensavel tornar a Grecia um paiz agricola. Pondera-se que o Governo pode remediar as dificuldades procedentes da divisão da propriedade pela educação progressiva dos camponezes, divulgação dos processos scientificos, promoção de Associações e por outros meios ao seu alcance.

De outra parte faz-se ainda uma consideração, que é certamente de grande importancia. Diz-se que o fim do legislador é fazer desaparecer as grandes propriedades incultas ou mal exploradas. Embora a lei não faça distincção entre as que se acham arrendadas e as que são directamente exploradas pelo proprietário, é certo que evitara tocar nas que são bem aproveitadas e sirvam de modelo na região.

Espera-se que o Governo respeite as situações adquiridas até onde o proprio interesse nacional exige: mas julga-se que era necessário ter em sua mão todos os meios precisos para transformar a agricultura com a aspiração de que o paiz produza as suas subsistencias.

E' claro que só no fim de algum tempo se poderá avaliar o alcance pratico de uma tal reforma, sob o aspecto dos interesses constituidos, da colonização pretendida e do progresso agricola. O que n'ella nos fere um pouco mais a atenção pelo lado dos principios conservadores é o adoptar-se a regra de que o proprietário apenas tem direito a ficar ainda com o terço do seu domínio e a receber como indemnização o preço antigo com mais um premio nunca superior a 30 %, o que pode realmente ser pouco no periodo de transição deixado pela guerra.

Que o Estado tenha o direito de expropriar terrenos incultos ou mal aproveitados para promover o povoamento, a colonização, o desenvolvimento agricola, a expansão de todo o organismo nacional é doutrina hoje indiscutivel; tendo ido muito além d'ella a nossa lei medieval das *sesmarias*, que perdurou em

toda a edade moderna, como principio fundamental, tanto na metropole como nas colonias.

Que essa necessidade se tornou extrema depois da recente guerra, tambem não offerece duvida; já porque se precisa de promover por todos os modos possiveis uma grande prosperidade económica, sem a qual não se podem satisfazer os novos encargos; já porque se deve obter interiormente a maior producção possivel de subsistencias, para se vencerem as difficuldades de alimentação publica n'este periodo, e ainda mais certo quando outra calamidade ainda maior do que a de hontem caia sobre a Europa, cortando talvez todas as comunicações marítimas.

Assim, agora apenas são discutiveis as condições da expropriação, procurando-se conciliar todos os direitos e legítimos interesses que devem ser considerados em tão delicado problema. São promenores, embora importantes, sobre os quaes deve ser relativamente facil chegar-se a um acordo n'um paiz que disponha, como o nosso, de immensos terrenos de pousio e mal aproveitados.

Parece-nos que a parte capital n'este problema é a de natureza financeira. Em Portugal, como temos repetido desde longe, dever-se-hia adoptar um orgão especial para a aquisição das terras amigavelmente, ou por expropriação, tomando-se mais ou menos por modelo o antigo *Banco dos Camponezes* da Russia.

Depois da guerra com o Japão, o Governo da Russia foi arrastado para a transformação da vida económica rural. A primeira de todas as necessidades era o alargamento e consolidação da propriedade privada.

O ministro da agricultura Kutler, na gabinete de Witte, abraçou a ideia de expropriar terras para esse fim, com indemnizações. O projecto cahiu, e tambem com elle o seu auctor. Mas, por meio do Banco Predial dos Camponezes, prolongamento do Banco Predial da Nobresa, ambos do Estado, a Russia entrou com largo folego no caminho da reforma agraria, sem melindrar os principios mais conservadores.

O Banco dos Camponezes comprava *amigavelmente* propriedades particulares, mas com a devida prudencia. Nas províncias havia comissões especiaes compostas de funcionários publicos adequados e de membros eleitos pelas municipalidades e pelos camponezes. Ellas estudavam e declaravam as situações e necessidades rurais da região. Examinavam as compras que o Banco se propunha realizar. O Banco não as poderia fazer, quando julgassem que era exagerado o preço.

As comissões formavam classes, estabelecendo preferencias justas para a aquisição. Destinavam terras antes de tudo áqueles que não tinham nenhuma, ou que as possuissem abaixo da extensão média da zona. Intervinham na divisão dos lotes nos melhoramentos a executar, e na fiscalisação dos empregos dos capitais mutuados para a transformação agricola.

Nas compras que o Banco fazia directamente, procedia de duas maneiras. Umas vezes pagava o preço em obrigações prediales de 5 %, que o vendedor por si mesmo ia collocar no mercado. Outras vezes, quando o interessado podia e queria esperar pelo dinheiro, constituía-lhe credito de assentamento em livros de dívidas especiaes do Banco. Este passava-lhe inscrições nominativas, que rendiam o juro de 6 % durante 15 annos, começando no fim dos primeiros cinco o reembolso do capital em 10 prestações anuais. Podiam ser averbadas em nome de terceiro. Representavam afinal uma colocação a 9 por cento. Eram, naturalmente, muito procuradas pelas companhias de seguros, pelos bancos prediales privados, e pelos particulares que estivessem em circumstancias de immobilizar fundos.

Ao mesmo tempo o Banco recebia terras do Estado para fins identicos. Especialmente lhes foram entregues as dos Apanagios.

As terras assim adquiridas pelo Banco eram geralmente vendidas a crédito hypothecario. Para garantia de que passassem a mãos capazes de crearem explorações viaveis, o Banco, no momento do contracto, obtinha dos compradores uma prestação tirada das suas economias. A exigencia, porém, não era grande, por terem poucos recursos, e convir deixar-lhes quasi tudo para o seu novo estabelecimento. Não foi além de 6% do preço, em média, até 1911.

O Banco fazia ainda emprestimos sobre tres classes de terras. Umas vezes era sobre as que tinham sido compradas directamente pelos camponezes, a terceiros: nesse caso elle era, pois, intermediario para pagar ao proprietário vendedor. Outras vezes era sobre as que estavam hypothecadas a outra qualquer entidade, de modo que o Banco reembolsava o credito, e o credor ticava substituido por elle com vantagem para a lavoura. Outras vezes era sobre as que haviam sido destinadas aos camponezes em conta da operação do Resgate, as quaes attingiram 130.000 hectares e estavam isentas de toda a dívida até 1907.

Desde 1906 a 1911 as acquisições totaes de terras pelo Banco sommaram 6:273.920 hectares, sendo 4:406.532 comprados a particulares, 1:328.370 cedidos pelos Apanagios, e 538.848 retomados pela expropriação a maus devedores.

No mesmo periodo o Banco vendeu 2:868.912 hectares, sendo 97.992 a prompto pagamento e 2:770.920 a credito, 2:082.792 dos quaes a individuos e apenas 688.128 a collectividades.

As proprias vendas a crédito eram mais baratas nas operações directas do Banco do que n'aquellas em que era outro o vendedor e elle apenas figurava como financeiro intermediario. Assim a media do preço por hectare em 1911 foi de 106 rublos ou 78\$80 nas primeiras e de 131 rublos ou 97\$34 nas segundas.

O movimento do Banco era tambem notavel na substituição de hipotecas alheias pelas suas, menos onerosas. Estes emprestimos de emancipação foram de 73.899 % rublos sobre 611.156 hectares em 1909, de 86:346.060 rublos sobre 711.202 hectares em 1910 e de 73:325.880 rublos sobre 658.237 hectares em 1911.

Os emprestimos sobre terras adquiridas pelos camponezes directamente sem o concurso do Banco eram especialmente na Livonia, na Curlandia e na Esthonia. Attingiram o total de 2.578 em 1911, representando um credito de 7:607.510 rublos sobre 92.946 hectares.

Diante d'estes resultados vê-se que o Banco dos Camponezes hia exercendo uma grande accão progressiva na colonisação da Russia pela expansão da propriedade privada. Neste caso está-se já deante de um exemplo positivo do que pode para tais effeitos uma instituição oficial bem organisada e excellentemente gerida.

E' evidente que assim como o proprio Estado lhe dava terras dos Apanagios, em accrescentamento ás adquiridas amigavelmente pelo Banco, podia tambem entregar-lhe as que obtivesse por expropriação, quando esta fosse adoptada, como agora é na Grecia. Talvez os dois principios possam muito bem ser combinados para melhor se attingir o fim pretendido.

Fazer a livre conversão das hypothecas rurales demasiado onerosas; adquirir, com as devidas cautellas, grandes massas de terras nas provincias latifundiarias; distribuir-as a crédito pelos pequenos lavradores e pelos trabalhadores agricolas, aceitando tambem o principio da Associação e da cooperativa como na

Grecia; financiar as acquisições similares que elles contractem directamente; emitir para todas estas operações e para emprestimos destinados a melhoramentos, obrigações predias—tudo será analogamente possível em Portugal. Bastará que se imite adequadamente, n'uma instituição do Estado, a organização do Banco dos Camponezes, com as indispensaveis commissões regionaes.

São precisas grandes disponibilidades de dinheiro para esses fins em período relativamente curto. E' mister que haja resistentes fundos de garantia e de previsão para a solidez da obra. Bem o sabemos. Por isso temos sempre sustentado que uma tal função deve pertencer á Caixa Geral de Depositos, quando transformada em Banco Nacional, como temos preconizado.

Quirino de Jesus.



Ministerio do Comercio e Comunicações

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

PORTARIA N.º 2:129

Atendendo a que as novas tarifas ferroviárias elaboradas pela comissão nomeada por portaria de 20 de Maio último, com as alterações propostas pela Junta Consultiva de Caminhos de Ferro, estão nos termos de ser aprovadas: manda o Governo da República Portuguesa, conformando-e com o parecer da mesma Junta de 14 do corrente, que sejam aprovadas as referidas tarifas, para serem adoptadas em todas as linhas férreas do continente, sob as seguintes condições:

1.ª Esta aprovação é provisória pelo prazo de 2 anos, devendo as tarifas ser novamente revistas antes de terminar este prazo;

2.ª Estas tarifas só poderão entrar em vigor conjuntamente com as tarifas especiais que forem apresentadas pelas empresas, depois de devidamente aprovadas e publicadas nos termos do artigo 46.º do regulamento para a polícia e exploração de caminhos de ferro de 11 de Abril de 1868;

3.ª É reduzida para todas as empresas a 50 por cento a sobretaxa a aplicar sobre todas as tarifas, incluindo as especiais, até ulterior resolução.

Paços do Governo da República, 25 de Novembro de 1919. — O Ministro do Comércio e Comunicações, Ernesto Júlio Navarro.

Atendendo ao pedido de Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses para alienar uma parcela de terreno sobrante com a superficie de 63^m,25 e situada entre os quilómetros 125,5762 e 125,5877 da linha do oeste: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, conformando-se com o parecer de 14 de Janeiro último do Conselho Superior de Obras Públicas, declarar sobrante e alienável a referida parcela de terreno, cuja superficie e situação está indicada na planta arquivada no respectivo processo.

Paços do Governo da República, 13 de Abril de 1920. — O Ministro do Comércio e Comunicações, Aníbal Lúcio de Azevedo.

Atendendo ao pedido da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses para ceder a Antonio Lobato Carriço uma parcela de terreno sobrante, com superficie de 14^m,60, que a mesma Companhia possue ao quilómetro 96:443 da linha da Beira Baixa, em troca doutra parcela de terreno, com a superficie de 85^m,50 pertencente ao referido Antonio Lobato Carriço: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, conformando-se com a informacão da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, autorizar a referida Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses a ceder ao citado Antonio Lobato Carriço a mencionada parcela de terreno em troca da que por

este lhe é concedida, parcelas que têm as superfícies acima referidas e que se acham indicadas com aguada a carmim na planta arquivada no respectivo processo.

Paços do Governo da República, 13 de Abril de 1920. — O Ministro do Comércio e Comunicações, *Aníbal Lúcio de Azevedo*.

Atendendo ao pedido da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, para alienar uma parcela de terreno sobrante com a superfície de 562^m,9, situada entre os quilómetros 29.584,6 e 29.819'2 da linha do norte, estação de Alverca e Alhandra: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações' conformando-se com o parecer da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, declarar sobrante e alienável a referida parcela de terreno cuja superfície e situação está indicada na planta arquivada no respectivo processo,

Paços do Governo da República, 13 de Abril de 1920. — O Ministro do Comércio e Comunicações, *Aníbal Lúcio de Azevedo*.

Atendendo ao pedido da Companhia do Caminho de Ferro do Vale do Vouga para alienar uma parcela de terreno sobrante com a superfície de 80 metros quadrados situada entre os quilómetros 24.2605 e 24.805 da mesma linha férrea: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações conformando-se com o parecer da Direcção Geral de Caminhos de Ferro: declarar sobrante e alienável a referida parcela de terreno cuja superfície e situação está indicada na planta arquivada no respectivo processo,

Paços do Governo da República, 13 de Abril de 1920. — O Ministro do Comércio e Comunicações, *Aníbal Lúcio de Azevedo*.

Atendendo ao pedido da Companhia do Caminho de Ferro do Vale do Vouga, para alienar uma parcela de terreno sobrante com a superfície de 23^m,250, situada na estação de Albergaria-a-Nova, da mesma linha férrea: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, conformando-se com o parecer da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, declarar sobrante e alienável a referida parcela de terreno, cuja superfície e situação está indicada na planta arquivada no respectivo processo.

Paços do Governo da República, 13 de Abril de 1920. — O Ministro do Comércio e Comunicações, *Aníbal Lúcio de Azevedo*.

Parecer da Junta Consultiva de Caminhos de Ferro sobre concessões de caminhos de ferro em leito de estradas nos distritos de Braga e Viana do Castelo

A Junta Consultiva de Caminhos de Ferro, em obediência ao despacho de V. Ex.^a, de 29 de Janeiro último, vem emitir o seu parecer sobre a representação da Companhia dos Caminhos de Ferro do Porto à Póvoa e Famalicão contra várias concessões de caminhos de ferro em leitos de estradas no distrito de Braga e Viana, recentemente requeridas e submetidas a inquérito nos termos do regulamento de 21 de Abril de 1906.

Não teria em rigor de ser ouvida esta Junta Consultiva sobre a concessão dos referidos caminhos de ferro, pois naquele regulamento está indicada a estação consultiva que deve interpor o seu parecer.

Desde, porém, que se criou a Direcção Geral de Caminhos de Ferro e a Junta Consultiva, parecia lógico que interviessem de preferência em tudo que respeita à viação acelerada, tanto mais que o artigo 1.º do decreto n.º 5:039, de 30 de Novembro de 1918, prescreveu no seu artigo 1.º que a referida Direcção Geral tivesse a seu cargo *todos os assuntos relativos aos caminhos de ferro do continente*, sem distinção, sendo apenas exceptuados os que se referem aos caminhos de ferro do Estado.

O artigo 22.º declarou ser da competência da Junta a classificação, concessão e resgate de linhas férreas, também sem distinção de tipo, como é lógico, pois o facto de ser utilizado por uma linha férrea o leito da estrada, em todo ou parte da sua extensão, não modifica o seu carácter essencial nem anula a solidariedade em que se encontra com outros elementos da rede ferroviária.

E que assim é mostra-o o conflito de interesses suscitado pelos pedidos de concessão agora formulados, coincidindo as diretrizes indicadas para várias linhas com as doutras de leito próprio já concedidas. Sobeja razão tem, pois, a Companhia da Póvoa na sua representação, em alegar a unidade de plano que deve presidir à rede secundária do Minho e apontar os inconvenientes de concessões isoladas e fragmentares que comprometem esse plano e colidem com direitos adquiridos.

Afigura-se pois a esta Junta indispensável o exame do assunto em toda a sua amplitude e complexidade e sobre todos os seus múltiplos aspectos.

O decreto de 6 de Outubro de 1898 teve em vista provocar um estudo metódico do plano da rede ferroviária complementar nas regiões extremas do país servidas pelos caminhos de ferro do Estado. Conferiu pois esse delineamento a duas comissões técnicas encarregadas também de o submeter a inquérito, devendo na devida altura ser ouvidas as corporações consultivas, às quais competia ao tempo emitir parecer sobre assuntos dessa índole.

Desses estudos resultou o plano aprovado por decreto de 15 de Fevereiro de 1900 para a rede complementar do norte do Mondego, compreendendo na região entre Douro e Minho, além das linhas de circunvalação do Porto, da Alfandega a Leixões e da linha marginal do Douro, e do prolongamento da linha do Minho de Valença por Monção a Melgaço, as seguintes linhas de via de 1 metro:

Braga pelas Taipas e Guimarães.

Guimarães por Fafe a Cavez.

Alto Minho-Braga por Ponte da Barca a Arcos e Monção.

Vale do Lima-Viana a Lindoso.

Estas linhas tinham sido já estudadas em 1886 para serem construídas em leito próprio e com os limites de 150 metros para os raios das curvas e 20 milímetros para os pendentes.

Existia já em exploração a linha de Trofa a Guimarães com 34 quilómetros e via de 1 metro, a que se acrescentou mais tarde o prolongamento de Guimarães a Fafe com 22 quilómetros e a do Porto à Póvoa e Famalicão com via de 0^m,90 à qual andava anexo o ramal de Leixões à Senhora da Hora, somando 64 quilómetros.

Aquele grupo comprendia cerca de 230 quilómetros de linhas que serviam as principais povoações do interior do Minho e remediavam os inconvenientes da directriz pelo litoral adoptada para a linha do Minho. Não tardaram em surgir pedidos isolados de linhas sobre leito de estrada colidindo com o plano decretado e que foram invariavelmente indeferidos. Assim sucedeu em 1900 com um pedido de linha de Braga a Monção. Por portaria de 30 de Setembro de 1904 foi anulada a concessão da linha americana de Valença a Monção. Tanto em 1901, como em 1906 foi indeferido o pedido da linha americana de Famalicão a Guimarães. Mais recentemente o mesmo sucedeu ao pedido de uma linha americana de Braga a Vila Verde.

Como se vê, foram invariavelmente frustradas as tentativas de pôr de parte o plano geral decretado, recusando-se concessões fragmentares, que viriam dificultar a sua execução.

Em 1901 foram opostas reservas ao pedido de concessão das quatro linhas Modivas a Leça (Mindelo a Lousado, Laundos a Fão e de Famalicão a Guimarães, informando o conselho de administração dos Caminhos de Ferro do Estado que apenas a de Laundos a Fão deveria ser concedida.

Mais tarde, em vista do novo pedido da Companhia para a concessão da linha de Laundos a Fão e Modivas a Leça, submetidas a inquérito juntamente com a do Lousado a Mindelo, todas em leito próprio, pela Administração dos Caminhos de Ferro do Estado foi ponderada a necessidade de se esclarecerem um certo número de questões jurídicas emergentes dos decretos de concessão das linhas da Póvoa e Guimarães, omissas quanto à sua duração.

Sobre o assunto foi ouvida a Procuradoria Geral da Corôa, que afirmou o direito soberano do Estado sobre linhas que fazem parte do domínio público conforme as prescrições do decreto de 13 de Dezembro de 1864, direito que impliar o de fixar equitativamente a duração da concessão, quando haja de se tomar resolução sobre novas concessões pédidas pelas respectivas companhias.

Compenetrado o Governo da importância e utilidade do grupo de linhas de via reduzida do Minho, classificadas em 1900, podendo constituir razoavelmente objecto da actividade dumha empresa que aliviasse o Estado da sua construção directa, foi feita por contrato de 27 de Setembro de 1904, precedido de concurso, a concessão da linha de Braga Guimarães, de Braga a Monção de Viana a Ponte da Barca, com a garantia do juro de 5 por cento sobre o capital de 19.999\$ por quilómetro.

O limite de rampas era elevado a 30 milímetros e o dos raios das curvas fixado em 75 metros. A extensão máxima para os efeitos da garantia foi fixada por equívoco em 150 quilómetros quando devia ser 158. Nos projectos de dois troços, apresentados pelo concessionários, elevaram-se a 40 milímetros os pendentes e procurava-se aproveitar o leito das estradas em parte da extensão, o que o contrato não previa.

Depois de vários incidentes foi a concessão transferida para Canha & Formigal por contrato de 4 de Março de 1907. Já antes da transferência fora elevado o depósito da garantia a 50.000\$. Terminava assim a primeira fase da concessão. Os novos concessionários mandaram logo proceder aos estudos, sendo sucessivamente apresentados aos projectos dos diversos lanços de Braga aos Arcos, de Braga a Guimarães e de Viana a Lanhenses, proficientemente elaborados, não se tendo descido abaixo de 100 metros nos raios das curvas, nem ultrapassado o limite de 25 milímetros nos pendentes.

Surgiu, porém uma dificuldade. A linha do Vale do Lima seguia desde Viana a margem direita até Lanhenses, onde transpunha o Lima em ponte comum à estrada e continuava até Ponte da Barca pela margem esquerda,

Essa obra de arte era um encargo pesadíssimo e não se justificava suficientemente, pois a linha podia seguir de Lanhenses aos Arcos pela margem direita e ligar-se ali com a de Braga e Monção.

Em 24 de Abril de 1903 pediram pois os concessionários essa modificação da directriz, aceitando em troca a redução de sete a cinco anos de prazo para a construção do trôço de Arcos a Monção e obrigando-se à construção da ponte de Lanhenses para estrada, quando o rendimento líquido das linhas fosse superior a 8 por cento do capital.

(Continua no proximo numero)



Carris de ferro de Lisboa

Annuncia-se que a comissão da Camara Municipal encarregada das negociações com a Companhia Carris para a unificação dos contratos d'esta companhia concluiu os seus trabalhos que vão ser discutidos pela Camara.

Bom será que essa discussão seja bem minuciosa e o assumpto trazido, a claro, para a imprensa, não se limitando o conhecimento a dar ao público a simples extractos do contrato, incompletos e por certo adrede escolhidos os pontos de maior interesse — o aumento nas passagens, por exemplo, para que não se perceba bem até onde elles vão.

Não conhecemos o contrato, em projecto mais que pelos extractos cuidadosos que vieram nos jornaes; mas já se vê que para elevar as tarifas a companhia toma como exemplo as de Londres, Cardiff, Newcastle e Paris, certamente as unicas citadas (as trez primeiras, talvez) em que elles são mais caras.

Em relação á ultima, é isso menos verdade, já lh' o dissemos, e na interessante *Carta* do nosso querido correspondente, que no numero passado publicámos, se vê que a elevação dos preços do *Metropolitano* foi muito inferior á que a Companhia Carris pretende.

Mas não citou o exemplo de outra capital, muito mais perto de nós, Madrid, onde ainda hoje se vae da *Puerta del Sol* a *Fuentecilla*, uma distancia de bons 2 kilómetros, por 5 centimos, equivalente aos nossos 10 reis, ou mesmo 9 reis, porque, para os hespanhoes nada influe que o cambio sobre Portugal esteja a 400 por cento; mas mesmo com o cambio actual, 5 centimos não são mais que 3 centavos.

Estabelece-se o principio da cobrança por zonas, o que a companhia já tentou no anterior projecto de contrato.

Resta saber, o que os jornaes não dizem, se ficam as zonas actuaes ou se se subdividem, como ella desejava. Em todo o caso, mesmo que as actuaes fiquem, com a elevação de preço de 70 % na 1.ª zona e de 50 % nas seguintes, a carreira, da praça do Marquez do Pombal ao Dafundo, não ficará por menos de 19 centavos, e como depois das 11 da noite é o duplo, a passagem será por \$36 pelo menos, o que é caso unico no mundo. O mesmo se dará nas carreiras do Rocio para Lumiar, Bemfica, Poço do Bispo, etc. Isto na 2.ª classe; mas quando esta vá completa o desgracado passageiro terá que ir em 1.ª pagando pela 1.ª zona 8 centavos e mais 4 pelas quatro restantes, e sello, total 26 centavos, de dia, e 50 centavos á noite!

Repetimos, ha que ver o projecto de contrato, por complecto, e o respectivo relatorio, porque nos parece inacreditavel que haja uma Camara que isto censinta. Mas... temos visto tanta coisa...

E, enfim, não podendo alargar-nos, por hoje, por falta de inteiro conhecimento d'esses documentos, e de espaço para commentarios, destacamos dos extractos este periodo pyramidal que serve para desopilar o figado, fazendo-nos vir a bandeiras despregadas:

"Para evitar dificuldades e demoras na cobrança dos bilhetes, a Camara determinará por postura que os passageiros, em troca

dos bilhetes fornecidos, entreguem promptamente a importancia exacta do seu custo e bem assim que os portadores de bilhetes de assignatura apresentem promptamente os respectivos bilhetes, não esperando que pelo conductor lhe seja exigida essa apresentação."

E' de pasmar o desplante com que a Camara determina que os passageiros dos electricos tenham trocos quando ninguem os tem. Nem mesmo o sr. presidente do Conselho apesar de ter o que a muito gente falta.

E quando o passageiro não entregue «a importancia exacta» do bilhete, o que se faz? Fica o conductor com a que se lhe dá e não dá demasia? Ou põe-o no olho da rua? o que, qualquer ratão de bom gosto aproveitará para se fazer transportar sem pagar.

Basta-lhe apresentar ao conductor uma nota de 50 centavos para pagamento d'um biihete de 13 centavos; depois de percorrida certa distancia o conductor fal-o sahir — é o que elle quer. Entra n'outro carro e sucede-lhe o mesmo; e assim, vae percorrendo a carreira completa sem pagar, só com o incommodo de alguns trasbordos de carro para carro.

Muito divertidos, estes nossos bons edis do Pelourinho!



Os caminhos de ferro chinezes

Até hoje os caminhos de ferro chinezes, apesar do desenvolvimento tomado nos ultimos annos, não representam rigorosamente a ultima palavra sobre comodidades dos passageiros e correção do serviço.

O material em geral resente-se da sua heterogeneidade; assim n'uma pequena linha, por exemplo, em 32 locomotivas ha 16 typos differentes.

Ha alguns mezes porém partiu para a Europa e America uma missão com o fim de comprar material e pôr a concurso a construção de linhas e oficinas de reparação.

Muito ha a fazer: o numero e qualidade das linhas são deficientes; os depositos e oficinas das diferentes linhas não chegam para as necessidades actuaes etc. Crêmos que será o material inglez o escolhido.

Temos presente uma traducção do ultimo relatorio apresentado pelo Ministerio das Communicações da Republica Chineza, o qual abrange o periodo decorrido de 1 de Janeiro de 1916 a 30 de Dezembro de 1918.

A rede dos caminhos de ferro chinezes tem 11.001 kilometros de extensão, dos quaes 6.453 do Estado e 683 privativos das provincias, prefazendo o numero de 7.136 kilometros sob a fiscalização do Ministerio das Communicações.

Embora faltem os dados relativos á linha Cantão-Samshui vê-se que a situação é desafogada na parte financeira.

O augmento no movimento de passageiros foi em 1918 de 12 %, e o de mercadorias de 21 %.

Das 13 linhas pertencentes ao Governo apenas duas se apresentam em más circumstancias: Cantão-Kouboren e Changechow-Anoy.

Este relatorio apresenta-se muito bem redigido e muito claro; numerosas tabellas e mappas o ilustram.

Assim por elles se vê que o numero de locomotivas aumentou no espaço de tempo a que elle diz respeito apenas de 648 a 653; o numero de carruagens de passageiros era de 1592, e o de wagons de 10.748.

E' interessante notar que a quantidade de distribuição do pessoal é muito superior a quasi todos os caminhos de ferro de outros paizes; assim apresentando a França 8,7 empregados por kilometro, os Estados Unidos 3,9, a India 10,6, a China tem 11,6, numero apenas inferior ao do Japão que tem 12,7.

VIAGENS E TRANSPORTES

Horas de abertura e encerramento das estações

Segundo um Aviso ao Pùblico da Companhia Portugueza as estações da Companhia estão abertas para a recepção e entrega de mercadorias em grande velocidade e pequena velocidade nos dias uteis desde as 9 até ás 17 horas, excepto a estação de Braço de Prata, que estará aberta em qualquer época do anno das 10 ás 18 horas, e das estações de Barquinha até Marvão e de Alferrarede até Sabugal que durante os meses de Junho, Julho e Agosto, por causa da intensidade do calor, estarão fechadas a todo o serviço das 11 ás 15 horas, vigorando n'esses meses o seguinte horario:

Abertura ás 7, encerramento ás 11 horas
Reabertura ás 15, ás 19 "

Excepcionalmente, todas as estações estarão sempre abertas, tanto nos dias uteis como nos domingos e dias de feriado nacional, para a recepção e entrega de:

Bagagens, cães soltos e bycicos despachados com bilhetes de passageiros, serviço que deve ser feito com antecedencia não superior a uma hora da sahida do comboio que ha de fazer o transporte ou para a entrega, até uma hora depois da chegada do comboio que effectuou o transporte; quaequer remessas em grande velocidade em serviço de socorro e bem assim as constituidas por criação, generos frescos e de facil deterioração, e pão, que podem ser recebidas e entregues no mesmo prazo de uma hora.

Nas linhas do Sul e Sueste segundo tambem aviso da respectiva Direcção, as estações estão abertas a todo o serviço de grande e pequena velocidade das 9 ás 13 e das 14 ás 18 horas.

Nos dias de feriado nacional o serviço começa ás 9 e termina ás 12 horas.

Aos domingos não ha serviço de recepção nem entregas.

Fóra d'aquellas horas faz-se o serviço excepcional de bagagens e remessas de generos frescos, etc., como na Companhia Portugueza.

Logares de luxo nos "Wagons-Lits"

Em 1.^o additamento á tarifa n.^o 1 de grande velocidade, publicou a Companhia Portugueza os preços que a partir de 1 de maio proximo a Companhia Internacional dos "Wagons Lits" passa a cobrar pelos supplementos por ocupação dos lugares de luxo nas suas carroagens e que são as seguintes:

Nos comboios constituídos só por material de luxo:

Lisboa-Rocio a Pampilhosa ou vice-versa	3\$50
por cada lugar.....	3\$50

Nos comboios constituídos por material de luxo e de tipo commun:

Lisboa-Rocio a Valencia de Alcantara ou vice-versa, por cada lugar.	2\$80
--	-------

Além d'estes preços cobra-se a sobretaxa de 100 %, em vigor e o imposto do sello.

Trafego entre Portugal e França

A Companhia Portugueza publicou recentemente o 2.^o additamento á sua tarifa especial P. H. F. n.^o 3 de grande velocidade, no qual veem indicados os no-

vos preços, em harmonia com a reforma geral de tarifas, para o transporte de recovagens e generos frescos entre Portugal e França.

O serviço de Portugal França acha-se actualmente limitado ao transporte em grande velocidade de remessas até 50 kilos sem necessidade de auctorisação de transito em Hespanha, de mercadorias que costumam transportar-se n'essa velocidade, e até 300 kilogrammas das mesmas mercadorias com auctorisação da 1.^a Divisão Technica e Administrativa de Ferrocarriles. Os generos alimenticios não tem limite de peso.

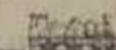
Os transportes em pequena velocidade só se aceitam com a apresentação da auctorisação de transito da referida Divisão.

Transportes de ou para as linhas do Terreiro do Trigo, da Alfandega de Lisboa, e da Dóca de Santo Amaro e Entrepostos e outras dependencias do Porto de Lisboa

Entre os Avisos que distribuimos aos nossos leitores encontra-se o Aviso da Companhia Portugueza que regula os transportes de ou para as linhas do Terreiro do Trigo, da Alfandega de Lisboa e da Dóca de Santo Amaro e varias dependencias do Porto de Lisboa, para a qual chamamos em especial a sua attenção.

Tarifas para os Srs. assignantes

Além das que temos dado como annexos dos dois numeros anteriores, e das que damos com o presente cujo valor é já superior a **trez vezes o custo da assignatura ordinaria do jornal**, temos aqui, á disposição dos nossos assignantes, a *Classificação General da Companhia da Beira Alta*, que, não só pelo seu grande volume, não pode ser enviada como annexo do jornal, como porque, sendo annexo da *tarifa general*, não entra no numero das tarifas que nos obrigámos a dar. Portanto os Srs. assignantes que a desejarem, terão o incommodo de reclama-la aqui, ou de enviar a sua requisição acompanhada do custo, 1\$50 e do porte do correio 6 cent. e seguro 8 cent. se quizerem.



Carta de Paris

II

A crise da moeda. A fuga dos frances para a Suissa. Multas de cartas mais baratas que as taxas ordinarias. Rouparia de papel. — O 1.^o de maio, descanso universal.

A crise monetaria está preocupando seriamente o governo, e governador d'este paiz. A Casa da Moeda esforça-se todos os dias por lançar á circulação grandes quantidades de prata, mas esta desaparece imediatamente e como por encanto. Paris tinha sido até agora poupadão ás cedulas de meio e de um franco, que todos os departamentos, por intermédio das suas câmaras de commercio, emitiram; mas parece que vae tel-as igualmente, com grave prejuizo da hygiene publica, pois, a avaliar pelo estado de deformação em que estão, na sua maioria, as da província, deve ser de agente desinfectar as mãos depois de as tocar.

Mas, não é segredo para ninguem: a moeda de prata vae toda para a Suissa, onde tem curso legal,

que, pelo cambio presente, se eleva a trez vezes mais do seu valor. O governo tomou já as suas providencias, adoptando uma revisão, que vae muito além da *apalpadella* da nossa guarda-fiscal á procura das beixigas cheias de alcool, nas portas da cidade, pois fazem despir a gente, tirar os sapatos, sacudir minuciosamente as algibeiras, isto no meio d'um bulíoso mau-humor dos pacientes, e dos caminhos de ferro aos quaes essa maneira de fiscalizar causa grandes atraços aos comboios.

Aqui, a Paris, chega-nos a noticia, que Lisboa e Porto vão trepar por toda esta civilisação, porque o governo vae abolir as barreiras da cidade acabando com a guarda-fiscal que irá fazer outra coisa mais util e mais sympathetic.

Toda a vida tivemos a candida ingenuidade das varias reformas, e tão grande tem sido sempre o nosso optimismo, que repudiámos sempre os fornaes da oposição, por estarem sempre em desacordo com as medidas governamentaes embora elles tragam a felicidade do paiz.

Mas d'esta vez não acreditamos, tão grande ella é!

Mas a questão cambial presta-se ás mais ardilosas subtilezas, que a imaginação humana pode conceber. E os paizes ricos a Hespanha e a Suissa por exemplo, estão já soffrendo as consequencias da sua riqueza cambial.

A Hespanha que durante a guerra, com as suas consideraveis e methodicas exportações, arrecadou muito ouro, ainda poderá resistir por muito tempo ao abandono do estrangeiro; mas a Suissa, que nos quatro longos annos de guerra viu abalada a sua economia, já pela falta de turismo, já suportando uma temerosa crise de subsistencias, está n'este momento, devido á alta do cambio, com os seus hoteis e sanatorios vazios, e com a aggravante de ver a sua clientella fugir-lhe para a *Côte d'Azur* e para a Italia, onde a baixa do cambio, atrahe em massa os estrangeiros.

Mas vamos aos ardis, que não deixam de ser interessantes: Na Suissa muita gente que tem negocios na Alemanha, deixa de pôr sellos nas cartas, que vão taxadas ás mãos dos destinatários, que de bom grado pagam a multa, o que vem reduzir o porte de 25 a 15 centimos suissos!

Na Alemanha como o cambio está pela hora da morte, os comerciantes sobrecregaram os preços marcados nas etiquetas dos artigos, com uma taxa dobrada, mas só a estrangeiros, isto em defesa dos interesses nacionaes.

E tão bem organisada está a *taxa* que não ha nenhum estrangeiro que se gabe de obter um pacote de cigarros pelo preço da tabella.

Na Suissa como a crise algodeira é grande, ha casas que dão um par de meias novas por dois pares velhos. Na Alemanha como essa crise é ainda maior, a roupa branca é, na sua maior parte, feita de papel, que é lavado por um processo especial para se não desfazer, e os restaurantes ha muito que substituiram as toalhas de linho e os pratos, pelos mesmos artigos, de papel, o que prova bem que as industrias graphicas não teem lá a crise papeleira dos outros paizes.

Vamos ao *segundo acto* do 1.^o de maio, que a Confederação Geral do Trabalho, já considerou de feriado, não geral mas universal. Imagine-se que este anno os seus dirigentes, querem fazer parar tudo o que seja movimento ou esforço. E estão empregando toda a sua actividade, para que esse dia festivo do *trabalho*, seja um grande dia... de *descanso*!

D'esta maneira, todo o commercio estará fechado, inclusivé *restaurantes*; os carros electricos e toda a especie de viação ficará encerrada nas cocheiras; não haverá agua nem luz (!), não haverá comboios, não haverá nada, e talvez como se trata de descanso, não haverá fome nem sede. O estomago repousará.

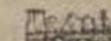
Como vão fazer parar os comboios é que não sabemos. Naturalmente, os de longo curso, e que iniciarem a marcha na vespera, ficarão parados 24 horas, desde a meia noite, nas alturas em que estiverem.

Que pena que não sejam passageiros d'elles os orientadores d'esta *tresloucada* questão, em que se lançou a sempre tão sympathica classe trabalhadora, e ficassem retidos n'un ermo, assim parecido com a serra do Algarve, á espera que o descanso acabasse!

Teriam lá, ao menos, bom ar e agua bem fresca, que lhes refrescaria as ideias para se não meterem n'outra.

Paris, abril.

Guerra Maio.



A NOSSA ESTANTE

A livraria Aillaud e Bertrand enviou-nos um bracado das suas ultimas edições, que muito lhe agrademos e de que successivamente iremos dando noticia, á proporção que as formos lendo e apreciando, porque a obra é volumosa, os auctores diferentes e os assumptos variados.

Mas uma nota devemos já inscrever aqui; a nossa admiração pela actividade productora d'aquella importante casa de Lisboa, Paris e Rio de Janeiro, dando á estampa, simultaneamente, tantas obras litterarias; e sobretudo no actual momento em que tão difficil é editar livros, quasi impossivel, mesmo, pela elevação de preços do papel e dos salários. Faze-lo agora é dar prova de uma notável coragem que só se explica pela boa certeza, que a casa Aillaud e Bertrand tem, dos vastos mercados de que dispõe, nas trez capitais, em que tem as suas sédes, e no abastecimento dos trez respectivos paizes.

De entre os livros que recebemos, dois volumes ha de primacial importancia que requerem noticia especial que temos que reservar para depois: *A Antologia portuguesa*, por Agostinho de Campos.

Do que já passámos pela vista começamos a dar simples noticia, como a indole e o espaço do nosso jornal nol'o permitirem:

Perdoar, drama, por Americo Durão.—O auctor, que não conhecemos, parece-nos que será um novo; dá-nos essa impressão. Mas é um novo de quem dá gosto occuparmo-nos.

Com facultades creadoras, não precisa—como é corrente fazerem alguns dos consagrados—ir procurar os assuntos á vida artificial que nos mostra a litteratura franceza, dissolvente de energias, laboratorio de torturas psichicas, que tem a propriedade de intoxificar as almas simples e boas que a ella se entreguem.

Americo Durão inspira-se no meio regional em que viveu—e nasceu, talvez—descrevendo-lhe com traços firmes o ambiente, as figuras e as paixões que excitam, utilizando para isso a poesia sonhadora d'un verdadeiro alemtejano e a observação aguda de quem sabe ver o que o rodeia.

Os sentimentos nobres e a sua indole generosa transpiram na figura, mais do que humana, do galã, e no caracter portuguezmente virtuoso da mulher em torno da qual gira a peça toda.

Prosa & Verso, de Alberto d'Oliveira.—É uma reedição das suas obras da mocidade, com que o auctor nos apresenta o seu estado d'espirito aos vinte annos.

O bem conhecido poeta, litterato e distinto diplomata, estuda, n'uma explicação prévia a sua propria obra, como se fôra a de um estranho.

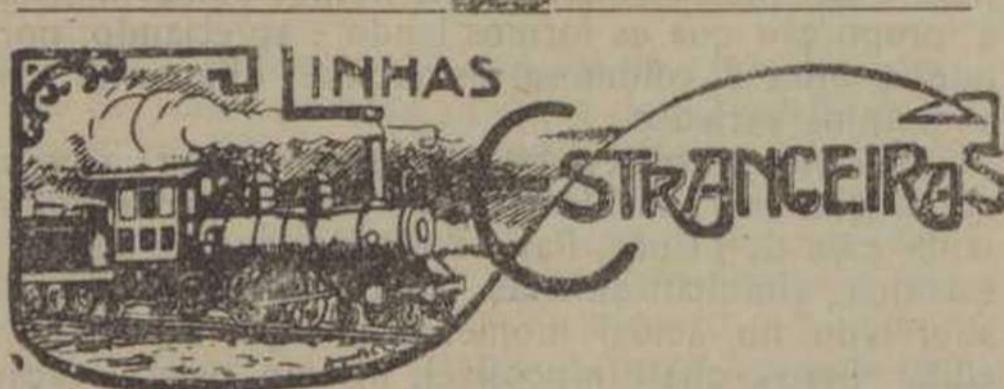
Muitos, aos cincuenta annos lerão aquellas paginas de fina critica que reproduzem paginas das *Palavras loucas*, pelo auctor escriptas aos vinte, agudas na analyse, quentes d'enthusiasmo juvenil, vibrantes de patriótica poesia.

Nós somos um d'esses, e até dos mais invejosos.

Sombra do ceu, por A. Teixeira Pinto.—Um volume pequenino, elegante, contendo quarenta sonetos, muitos d'elles de delicada inspiração, todos bem musicados, e alguns fechando por mimosos conceitos onde transparece a tranquilidade n'um espirito sadio e bem equilibrado.

Adeante, por João do Rio. — E' um interessante volume em que o conhecido chronista brasileiro espalha a esmo as scintilações do seu espirito patriótico.

N'elle se encontram varias conferencias que o auctor fez no Brazil e em Lisboa, em que alonga brilhantemente as vantagens do intercambio intellectual dos dois povos irmãos, com o seu dizer sempre correcto marchetado de conceitos salutares.



Já por varias vezes nos temos referido ao estado actual da Belgica e ao esforço verdadeiramente colossal que esse paiz tem produzido para a sua reconstrução.

Parece-nos interessante agora fazer em globo a comparação da productividade e do seu grau de aedamento antes e depois da guerra.

Vejamos o que nos dizem as estatísticas.

Antes da guerra:

Em 31 de dezembro de 1913 a rede ferro-viaria da Belgica tinha uma extensão de 4.368 kilómetros, a que correspondia uma receita de 341.846.460 francos e uma despesa de 248.870.830 portanto um saldo positivo de 92.975.630 francos. O numero de passageiros foi em 1913 de 204.541.098 tendo feito um percurso total de 5.242.106.628 kilómetros.

As linhas secundarias—caminhos de ferro vicinaes—eram em numero de 183 n'uma extensão de 4.892 kilómetros; com despesa e receita respectivamente de 20.260.086 e 28.201.489 francos.

A rede de estradas attingia 9.851 kilómetros, dos quaes 8.244 pertencentes ao Estado.

As vias navegaveis entram n'esta estatística, referente ainda ao anno de 1913, com um desenvolvimento de 2.170, o que somado dá uma média de 722 metros de vias de comunicação por kilometro quadrado.

O estado da industria era absolutamente prospero.

As industrias extractivas ocupavam o primeiro plano; Assim a extracção do carvão, por exemplo, dá-nos um numero de 22.858.450 toneladas de carvão extraídas em 1913 por 147.000 operarios.

A extracção de pedras de toda a especie foi no valor de 70.611.800 francos.

Todos sabem o grau de aperfeiçoamento e de produção nas industrias de transformação. Relativamente

á sua superficie e população a Belgica era o paiz que incontestavelmente marchava na vanguarda.

No anno a que nos referimos, ultimo antes da guerra, os 54 altos-fornos existentes produziram toneladas 2.484.690 de ferros de diversas qualidades n'um valor de 183.336.450 francos.

A industria do zinco ocupava 14 fabricas que fabricavam 204.220 toneladas de zinco n'um valor de 115.544.700 francos. Os valores de produção de chumbo, prata e ouro foram respectivamente de 47, 27 e 3 milhões de francos aproximadamente.

As empresas textis acompanhavam este movimento, em todos os annos, contribuindo para a exportação com a somma de 620 milhões de francos.

O movimento commercial attingiu 4.998.303.000 francos de importações e 3.656.818.000 de exportações em 1913.

Não podem causar admiração estes numeros se nos lembarmos que a Belgica era um paiz com exemplidos portos de mar, uma magnifica rede de vias de comunicação e uma superior orgadisação.

O numero de navios entrados nos portos de mar em 1913 foi de 11.505 e saídos de 11.230, a que corresponderam tonelagens de 16.907.417 e 16.353.933.

Por ultimo convém esclarecer que a fortuna individual média era de 7.247 francos, numero só ultrapassado em Inglaterra e França.

* * *

A guerra veiu desmoronar este magnifico edifício com tanto trabalho construído.

O primeiro efecto d'ella e da ocupação allemã foi fechar-lhe as saídas para outros paizes excepto para a Alemanha, concessão de que para honra própria os comerciantes e industriaes belgas pouco se aproveitaram. Em seguida as requisições militares, feitas exclusivamente sob um ponto de vista commercial, fizera paralysar grande parte das fabricas e officinas do paiz.

Junte-se a isto as destruições proprias da guerra e pode calcular-se os immensos prejuízos sofridos.

Assim apoz a retirada calculou-se que a despesa a fazer com a reposição no pé em que se estava antes da guerra deveria ser de 35 biliões de francos.

No que diz respeito aos caminhos de ferro do Estado diz-se que havia reconstruções a fazer sobre 2.200 kilómetros de linhas principaes, 350 pontes e tuneis destruidos e que o material circulante estava diminuido d'uma maneira considerável. Em 31 de Janeiro de 1909 apenas havia a trabalhar 279 locomotivas.

No respeitante aos caminhos de ferro vicinaes também 1.679 kilómetros estavam inutilizados; os canaes também ficaram reduzidissimos.

* * *

O esforço produzido depois da data do armistício até hoje é simplesmente colossal.

Sem perda de tempo os habitantes em intima colaboração com o Estado metteram mãos á obra; o trabalho de reconstituição financeira foi o seu primeiro cuidado e isso está em vias de realização mais do que completa. A reconstituição industrial seguiu essa de perto e alguns numeros que adeante apresentamos são uma prova bem real.

A extracção de carvão que tinha baixado a toneladas 14.909.700 em 1917 estava em janeiro ultimo em 97,8 % do «antes da guerra».

As industrias metallurgicas, os altos fornos, trabalham na medida das disponibilidades em carvão, que já aqui dissémos serem o principal obstaculo ao seu desenvolvimento rapido.

A exportação em 1919 elevou-se a 2.296.652.748 francos; a tonelagem entrada em dezembro d'esse anno nos portos belgas foi de 632.848 mais 73.356 do que no mez anterior; em todo o anno foi de 5.300.876.

O que ha ainda a fazer é muito, muitissimo, mas essa tarefa será facil de realisar para quem com tanta dedicação e tanto amor ao seu paiz, realizou o levantamento das energias nacionaes apoz a guerra.

Inglaterra

Carruagens para passageiros.—As revistas inglezas da especialidade têm-se ocupado ultimamente da questão das comodidades a que os passageiros tem direito e das facilidades que as companhias e direcções lhe devem dar. O "explendido isolamento" diz *The Railway Gazette* — não deve subsistir; assim preconisa-se a maior facilidade de comunicações entre carruagens do mesmo comboio e logicamente a especialização de algumas d'ellas em restaurant, salas de fumo e de jogo, etc., seguindo mais ou menos o tipo americano.

Os caminhos de ferro electricos suggestionaram tambem essa transformação.

As empresas ferro-viarias estão assim remodelando os seus serviços, aperfeiçoando-os.

O futuro dos caminhos de ferro ingleses.—Sir Eric Gedds, ministro dos transportes, fez na sessão inaugural do "Institute of transport", uma explendida exposição sobre o assumpto que nos serve de epígrafe, a que os especialistas inglezes fazem lisongeiras referencias.

No seu discurso o ministro fez um apelo para a intima ligação e coordenação de esforço entre a comunidade e as empresas ferro-viarias do paiz; preconisou uma política de protecção e de desenvolvimento attendendo a que dos meios de comunicação é o caminho de ferro o primeiro, o mais importante.

Fez uma analyse do estado e das medidas tomadas nos outros paizes, encarando tambem o problema da nacionalização.

Por ultimo fazendo notar o curioso facto de que tendo sido a Inglaterra o primeiro paiz a ter caminho de ferro não reconheceu ainda a utilidade das relações intimas entre as agencias de transportes e o publico, relações para as quaes pediu a atenção dos presentes.

A nacionalização das minas.—A questão da nacionalização das minas tornou a debater-se no ultimo congresso das "Trade Unions". Não tra a agora de discutir a sua efficacia, porque essa ideia já está enraizada no animo do operariado das "Trades Unions". Discutiu-se apenas qual o melhor methodo a seguir para a sua realização: se a acção directa se a acção politica para ganhar á causa a opinião publica e a do Governo.

Como em geral nas assembleias do caracter d'esta a divisão das tendencias manifestou-se claramente; d'um lado os moderados e d'outro os extremistas. D'esta vez ainda venceram os primeiros; por votações sucessivas o congresso n'uma grande maioria approvou o programma d'uma acção politica consistindo n'uma propaganda intensa da ideia da nacionalização das minas.

Contudo, pouco tempo depois, a Federação dos mineiros da Gran Bretanha como resposta áquellas conclusões reclamou um novo aumento de salarios de 3 shillings para os trabalhadores com mais de 16 annos e 1,6 sh. para os menores d'essa edade. Esse aumento acarretaria uma despesa annual suplementar de 45 milhões de libras sterlinas.

França

Cantinas para ferro-viarios.—O "Journal des Transports" apresenta n'um dos ultimos numeros os resultados beneficos das cantinas para o pessoal ferro-viario, creadas na Companhia d'Orleans.

Até junho de 1916 a Companhia tinha aberto mais de 20 cantinas em diferentes cidades, como Paris, Orleans, Bordeaux, Limoges, Angoulême, etc.

Os resultados são explendidos, como o são geralmente os de associações d'esta natureza; basta dizer-se que em dezembro ultimo com a carestia da vida que impera, uma refeição na cantina de Paris, composta de trez pratos, custava a modica quantia de 1,80.

N'outras companhias e direcções tambem de ha muito estão estabelecimentos d'este genero; alguns dos nossos ferro-viarios que foram soldados de caminhos de ferro em França conhecem por experencia a sua vantagem.

Front



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta

Assembleia Geral de Accionistas

De conformidade com os artigos 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 31 de Maio p.f., na sede social da Companhia, em Lisboa, rua Vitor Cordon, 1, 2º.

O deposito das acções ao portador deverá ser feito, conforme preceitua o art. 39 quinze dias antes da reunião, em Lisboa, na Casa Henry Burnay & Cª, 10 rua dos Fanqueiros; no Porto, no Banco Aliança e em Paris, no Comptoir National d'Escompte, 14 Rue Bergère.

Esta reunião tem por fim: a) apresentação do Balanço e Contas do Exercício de 1919; b) discussão e votação do Relatório do Conselho d' Administração sobre o mesmo Exercício e respectivo Parecer do Conselho Fiscal; c) eleição de dois Administradores conforme o art. 22 dos Estatutos, e de três Membros efectivos e dois suplentes para o Conselho Fiscal.

As procurações dos Accionistas residentes em Portugal deverão ser legalisadas por notario, e as dos residentes em França, pelo "maire" da sua residencia. O recibo do deposito servirá para a admissão n'esta Assembleia Geral.

Lisboa 28 d' Abril de 1920,

O Conselho d' Administração.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCIERO

Lisboa, 28 de Abril de 1920

Fôra anunciado pelo Governo, conforme dissemos, que seriam apresentadas ao Parlamento diversas propostas de lei para assegurar mais de 100.000 contos de receitas novas, o que seria mais do que duplicar as actuais.

As primeiras foram levadas á Câmara quando estava quasi a sahir o ultimo numero d'esta revista. Se fossem aprovadas o Governo contaria já com mais 17.600 contos pela contribuição industrial, mais 1.800 pela de juros, mais 3.000 pelo novo imposto da bolsa, mais 9.000 pelo da cedula pessoal obrigatoria e mais 4.600 pelo dos alcooes e vinhos, abolindo-se o de consumo e reforçando-se o do real d'agua. Viriam de tudo isto mais contos 36.000.

Ao mesmo tempo veiu para a imprensa que se estão elaborando as restantes propostas. Com elles se obteriam mais 65.400 contos, segundo uma declaração ministerial. Seriam 16.000 contos pela contribuição predial, 900 pela sumptuaria, 22.500 pela de registo e sello, 10.000 pelos direitos aduaneiros, 5.000 pelo imposto de rendimento, 10.000 por outro deste nome com o carácter complementar e 1.000 por taxas diversas.

O total das novas receitas por impostos seria de 101.400, conforme os calculos. Ao mesmo tempo, hão-se preparando, ao que

parece, diversos monopólios para serem explorados por companhias commerciaes, julgadas mais competentes do que o Estado, no proprio momento em que já se lança a ideia de nacionalizar a moagem, certamente a fôro de que o Estado é mais competente do que elles. E' como certas aguas mineraes, que, no dizer dos medicos da fonte, servem tanto para laxativo como para o efeito contrário.

Vamos, porém, á reforma tributaria. Certamente o Governo manifesta um proposito muito louvavel: o de trabalhar para o equilibrio orçamental. E' um alvo a attingir? Sem duvida nenhuma. Simplesmente nos parece impossivel chegar lá de prompto, com as circunstancias politicas, economicas e sociaes que temos ahi hoje no paiz.

Reclamar de repente mais 100.000 contos a todos os contribuintes em Portugal, quando o producto dos impostos existentes ainda está longe d'essa importancia, é evidentemente uma iniciativa da mais alta significação. As classes hão-de reagir: e o que é peor é que reagirão em parte com toda a justiça.

Pode, o paiz dar mais 100.000 contos de impostos? Se olhassemos para a conta de ganhos e perdas da economia nacional, considerada no seu conjunto, responderíamos que não. Ha ahi um *deficit* annual muito superior a 100.000 contos. Logo, como a base geral do imposto deve ser o *rendimento liquido*, é fôra de duvida que ella não existiria para a tributação desejada, se considerassemos a nação como um todo unico para tal effeito.

Cremos que todos estão de acordo acerca da existencia d'aquelle *deficit*. Mas a situação, vista por partes, offerece aspectos muito differentes.

Numerosos cidadãos d'este paiz, como nos outros, vieram e vao tendo *rendimentos liquidos* notáveis: como nunca os tiveram. Devem ter sommado mais de meio milhão de contos desde agosto de 1914. Devem ser de mais de duzentos mil contos por anno agora, pois vae crescendo ahi a progressividade. Esses beneficiarios da guerra estão em todas as classes sociaes. Começam no banqueiro e no grande industrial ou negociante e acabam no tenenteiro e no mais rude operario.

Ao mesmo tempo muitos cidadãos, que se acham dispersos por todas as camadas da sociedade, perderam com a guerra e continuam a perder cada vez mais. De que teem vivido ou vivem? Dos seus capitais antigos, sem terem podido dar-lhes compensações; dos seus rendimentos, que vieram sendo nominalmente os mesmos, ou menores, e portanto depreciados ainda no primeiro caso; de emprestimos e contas adiadas. A situação d'esses individuos, ou melhor d'essas famílias numerosas, é muito difficult, ou mesmo grave e angustiosa, quando não desesperada. E' d'ahi e do Estado que resulta o *deficit* economico nacional, sendo este enorme, precisamente por haver outra multidão que enriquece á custa d'aquelles empobrecimentos e misérias.

Sendo taes as circunstancias, salta aos olhos qual deve ser a politica fiscal. Ela tem de poupar absolutamente os que perderam e perdem: porque onde o capital vae diminuindo e só ha prejuizos não ha regularmente possibilidade de tributação. Ela deve exigir aos outros o que por justiça e necessidade pertence ao Estado para melhorar o orçamento, pagar encargos de guerra e consolidar o destino da patria: porque onde ha capitalização e rendimento liquido ha logar para o imposto.

No periodo extraordinario em que estamos, os proprios economistas reconhecem que é uma necessidade collectar o proprio capital. Como este ainda existe importantemente na mão d'aquellos mesmos que teem perdas, comprehende-se que o imposto sobre a riqueza adquirida os atinja. E' um doloroso sacrificio que a salvação commun reclama. Ao rendimento é que nada se lhes pode exigir, porque o não teem liquido. Por esse lado só devem ser attingidos quando o tiverem.

Os outros devem necessariamente pagar pela riqueza normal adquirida como aquelles; pelos lucros da guerra capitalizados, que formam outra fortuna especial para uma contribuição independente da primeira, e pelo rendimento liquido do anno corrente e dos futuros.

As propostas apresentadas ou anunciadas não abrangem nenhum imposto sobre a fortuna de guerra e sobre a restante riqueza adquirida, duas grandes matérias collectaveis n'este lance excepcional. Por toda a parte se vae comprehendendo que é uma necessidade irreductivel ir para ahi, devendo-se, no entretanto, distribuir a tributação suavemente por um certo numero de annos, maior no segundo caso do que no primeiro.

Ao mesmo tempo ellas caem no mais grave dos erros possíveis. Lançando novos cargos fiscaes sobre todos os *rendimentos*, vão attingir os que só teem perdas e afflições.

Com efeito, elles mesmos terão de pagar, juntamente com os outros, mais 74,000 contos pelo imposto predial, pelo de rendimento, [pelo sumptuario, pelo registo e sello, pelos direitos alfandegarios e pela cedula pessoal obrigatoria, que se baseia nos proventos, embora com a forma de captação, o que flagrantemente a condemna.

Os beneficiarios da guerra só teem como carga, quasi totalmente privativa, para elles a dos 27.000 contos que viriam a mais pela contribuição industrial, pela de juros, pelo imposto da bolsa, e pelo de alcooes e vinhos. Ainda assim tambem alguma parte d'isso vae aos que perdem.

D'onde veem todas estas injustiças inadmissiveis, que tornam insustentável uma politica financeira?

Primeiro do que tudo vem de que se põe acima de todas as considerações a necessidade de estender o mais possivel a rede do imposto para a colheita ser maior. Quiz-se abranger a totalidade dos cidadãos, precisamente para tal fim, mas sem se ver que este mesmo não presta, por ser iniquo.

De outro lado quiz-se aproveitar para esta rapagem todo o sistema tributario existente, aumentando a carga sobre as suas falsas e arbitarias bases, e estendendo-a a novos impostos, que participarão dos mesmos defeitos, ainda aggravados, como sucede com a cedula pessoal, e com o de rendimento complementar que está annunciado.

Pelas contribuições actuaes já estão pagando, injustamente, os que perdem, porque toda a organização é defeituosa, como se reconhece. Em vez de se acabar com essa anomalia, trata-se de leval-a muito mais longe: tão longe que só pela *actualização das taxas* se pretende obter o triplo, afora o que se quer pelos impostos novos.

Junte-se a tudo isto o que esses mesmos elementos sofreriam ainda pela repercussão e incidencia das contribuições a que ficam sujeitos os que teem lucros liquidos. Ao mesmo tempo é inevitável que para elles, como para todos, aumenta ainda a carrestia da vida pelo agravamento da tributação geral e por todas as outras circunstancias que veem concorrendo para a mesma enfermidade social e económica. Para onde vae essa gente, senão para situações gravissimas e talvez desesperadas?

O Governo julgou impossivel atacar o problema da reforma do proprio systhema tributario. Pois é para ahi que se tem de ir inevitavelmente!

Forçoso é, afinal, organizar-se o moderno imposto de *rendimento*, descriminando este em seis ou sete cedulas, e juntando o complementar e global como coifficiente de correção tributaria, uma vez que são desigualmente affectadas, pelas contribuições indirectas, as classes pobres. Em quasi todos os casos deve adoptar-se o principio da progressividade, como também se deve deixar isento o minimo de existencia.

A dificuldade, como se sabe, está na determinação do rendimento, mas por toda a parte elle vae sendo sufficientemente vencida, ou se parta da declaração do contribuinte, indo-se até à investigação rigorosa, ou se comece pela fixação administrativa, indo-se até onde for necessário na apreciação das reclamações. O segundo processo, que admite ainda assim graduações numerosas, é certamente o mais adequado para o nosso paiz.

Comprehende-se que n'uma tal reforma se deixem algumas disposições transitorias para aplicar os impostos actuaes com o devido agravamento em alguns, enquanto elle não comece a ter execução, demora que não devia ir além de um anno. O mal que possa vir assim, estará absolvido pela necessidade de se transigir com a absoluta impossibilidade de se organizar immediatamente o imposto mais perfeito, e pelas urgencias extremas do Thesouro Publico.

Mas o que se não comprehende é que se deixe para mais tarde a propria reforma e se triplique a torto e a direito a carga fiscal nas bases falsas do regime tributario vigente, com a allegação de que é impossivel fazer aquella, agora, por exigir grandes estudos e cuidados. Parece-nos que estes começam por ser bem precisos quando se pretende exigir de um paiz como o nosso mais 100.000 contos de impostos. Devem ser tantos que não os pediria maiores a preparação da reforma definitiva.

A nosso ver, o plano tributario do Governo cahe pelos seus proprios fundamentos. Se fossemos examinar cada uma das propostas de per si, o que não diríamos sem fim?

Não deixaremos de fazer duas observações especiaes ao terminar estas notas. Uma é que a suppressão dos impostos de consumo, com reforma do real d'agua, e exigencia de uma consideravel receita pelos alcooes e vinhos, parece-nos um pensamento louvavel, que deve ir mais longe; outra é que a instituição da cedula pessoal obrigatoria, com falsas apparencias de captação e verdadeiro significado de imposto de rendimento, ainda por cima com assentamento arbitrario, é absolutamente inadmissivel, por todos os principios financeiros e economicos.. Mais valera, como recurso imposto por situações extraordinarias, estabelecer uma importante contribuição baseada na cifra dos negocios, como se está fazendo em França.

Q. J.

Curso de cambios. comparados

	EM 30 DE ABRIL		EM 1.º DE ABRIL	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque.....	17 3/4	17 5/8	17 3/4	17 5/8
» 90 d.v.....	17 7/8	—	17 7/8	—
Paris cheque.....	212 1/2	214 1/2	210	212
Madrid cheque.....	591	507	597 5	602 5
Allemanha cheque.....	50	62	58 1/2	68 1/2
Amsterdam cheque.....	1290	1300	1272	1282
New York cheque.....	604	3614	3455	3465
Italia cheque.....	179	183	134,5	137,5
Suisse	624	629	599	601
Libras	18550	19550	18550	20500

Última cotação	Bolsas e títulos	Cotações na bolsa de Lisboa - ABRIL									
		19	20	21	22	23	26	27	28	29	-
Fundos do Estado:											
43,55	Interna 3 %, coupon.....	43,80	—	44,00	—	—	44,50	—	—	44,50	44,50
42,10	" " assentamento.....	42,10	42,10	42,20	—	—	42,50	—	42,50	43,00	43,30
10\$80	" 3 %, 1905.....	—	—	—	10\$70	10\$70	10\$65	—	10\$66	—	—
21\$60	" 4 %, 1888.....	21\$60	—	—	—	—	21\$60	—	21\$60	—	—
51\$00	" 4 %, 1890.....	—	—	—	—	—	—	—	50\$50	—	51\$00
58\$00	" 4 1/2 %, 1888/89 assent....	59000	—	59\$00	—	—	59\$00	—	59\$00	59\$00	59\$00
59\$00	" 4 1/2 %, 1888/89 coupon....	—	—	59\$00	—	—	59\$00	—	59\$20	—	—
81\$00	" 4 1/2 %, 1905.....	—	—	81\$50	—	—	81\$50	81\$50	—	—	—
76\$00	" 5 %, 1909.....	—	—	76\$00	—	—	—	—	76\$50	76\$50	—
160\$00	" 4 1/2 %, 1912 ouro.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
75\$00	" 5 %, 1917.....	75\$00	75\$50	75\$50	76\$00	—	76\$00	75\$50	75\$50	76\$00	—
115\$00	Externa 1.ª serie.....	115\$00	121\$00	121\$00	123\$50	123\$50	124\$00	125\$00	126\$00	128\$00	129\$00
190\$00	" 2.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	—	120\$00	—	—
122\$00	" 3.ª serie.....	115\$00	120\$00	122\$50	122\$00	122\$00	—	—	126\$00	129\$00	128\$00
65\$50	Obrig. da Província de Angola.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
140\$00	" Comp. Tabacos de 1891.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções dos Bancos e Comp.:											
315\$00	Banco de Portugal.....	321\$00	320\$50	320\$50	320\$00	321\$00	201\$50	—	327\$00	330\$00	329\$00
309\$00	" Nac. Ultramarino, coup.....	314\$00	319\$00	318\$00	316\$00	315\$00	315\$00	311\$00	315\$50	316\$00	317\$00
303\$00	" " ass.....	—	311\$00	—	310\$00	310\$00	318\$00	316\$00	—	312\$00	—
200\$00	" Portuguez e Brazileiro.....	202\$00	204\$00	204\$50	205\$00	202\$50	201\$50	201\$50	202\$00	203\$50	—
233\$00	" Commercial de Lisboa.....	235\$00	—	—	—	—	—	—	—	—	—
214\$00	" Lisboa & Açores.....	214\$00	214\$50	215\$00	215\$00	215\$50	216\$40	217\$00	220\$00	—	225\$00
125\$00	" Economia Portugueza.....	124\$00	124\$00	124\$00	124\$50	125\$00	124\$50	125\$00	124\$50	124\$60	—
72\$00	" Commercial do Porto.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
415\$00	Companhia do Credito Predial.....	42\$00	42\$00	—	42\$20	42\$50	42\$50	—	—	43\$50	43\$50
38\$50	" Gaz e Electricidade.....	—	34\$00	36\$00	—	—	—	—	—	—	—
69\$00	" das Aguas.....	—	71\$00	—	71\$00	—	71\$00	—	—	—	—
217\$50	" Ilha do Principe.....	220\$00	215\$00	217\$00	217\$00	215\$00	214\$50	214\$00	214\$40	214\$00	214\$00
34\$50	" Colonial do Buzi.....	—	—	34\$80	35\$00	35\$00	36\$00	35\$80	35\$50	35\$30	—
226\$50	" Nac. de Moagem.....	222\$00	219\$00	219\$00	220\$00	221\$00	219\$00	218\$00	218\$00	218\$00	219\$00
84\$50	" Phosphoros, coup.....	—	83\$00	84\$00	86\$00	86\$00	87\$00	89\$00	89\$00	89\$20	89\$00
36\$00	" Cam. Fer. Portug.....	—	—	—	—	—	—	36\$00	—	—	—
178\$00	" Tabacos, coupon.....	176\$50	176\$00	176\$50	273\$50	176\$00	176\$00	176\$00	176\$00	176\$10	176\$00
272\$50	" Nac. de Navegação.....	274\$00	—	—	—	—	275\$00	280\$50	285\$00	278\$00	273\$00
Obrigações:											
75\$50	Companhia das Aguas.....	79\$00	79\$00	79\$00	79\$00	—	—	79\$20	—	79\$00	—
92\$00	Prediaes 5 % antigas.....	—	—	—	—	90\$00	—	75\$20	—	—	—
90\$00	" 5 % serie A.....	—	—	—	—	89\$00	—	—	—	—	—
88\$00	" 4 1/2 % serie A.....	—	89\$00	—	—	—	—	—	—	—	—
85\$00	" 4 %.....	—	—	—	—	101\$50	—	—	—	—	—
101\$00	Nacional de Moagem.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	101\$50
40\$20	Assuc. de Mocambique.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
80\$00	Banco Nac. Ultram. 4 1/2 % ass.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
100\$00	" " " 4 1/2 % ouro.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
97\$20	" " " 6 % Hypot.....	—	—	—	—	98\$00	—	—	—	—	97\$50
95\$00	Cam. de Ferro de Ambaca.....	—	97\$00	97\$00	—	—	97\$00	96\$50	96\$50	95\$00	—
73\$50	Nac. de Cam. de Ferro, 1.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	—	74\$00	—	—
67\$00	" " " 2.ª	—	—	—	—	—	67\$50	—	—	—	—
71\$00	Cam. de Fer. Portug. 3 % 1.º gr.....	—	—	70\$40	—	—	—	71\$00	—	—	—
29\$00	" " " 3 % 2.º gr.....	29\$50	—	29\$50	29\$50	29\$50	29\$50	29\$50	—	—	—
61\$50	" Beira Alta, 1.º gr.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
15\$00	" " " 2.º gr.....	—	15\$00	—	—	—	—	—	—	—	—
140\$00	" Benguela, tit. 1.º	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
120\$00	" " " 5.º	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
47\$00	Docas do Porto.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
86\$00	Municipal ou Distrital 6 %.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
88\$00	" " " 5 %.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
51\$50	Panificação Lisbonense.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
92\$00	Empresa das Aguas de Vidaço.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóis

LINHAS	Desde 1 de Janeiro até	PRODUCTOS TOTAIS						MEDIA KILOMETRICA		
		1920		1919		Diferença em 1920				

OLEOS E GORDURAS MINERAES

- DA -

Vacuum Oil Company

"OS QUE MAIS LUBRIFICAM"

Oleos especiaes para lubrificação de MACHINAS MARITIMAS E INDUSTRIAES

Oleos especiaes para Motores electricos; Motores a gaz d'ulha; Motores a gaz pobre;
Motores a petroleo; Motores a gazolina; Oleos combustiveis;

Dynamics — Transformadores — Frigorificos — Eixos de carros, trens, vagões e vagonetas.

Oleo para curtimento de cabedaes e para lavagem de lás. Oleos e gorduras para machinas agricolas.

Oleo insecticida contra a Iceria, Pulgão Lanigero e outros insectos que atacam as plantas

Oleos e gorduras especiaes para AUTOMOVEIS

Vacuum Oil Company

LIBBOA

Rua da Horta Secca, 39

TELEPHONES

Central 3980, 3981, 3982, 3983 e 3984

Endereço
telegraphico
VACUUM

Vacuum Oil Company

PORTO

Rua Infante D. Henrique, 87

TELEPHONE: 92

SOCIEDADE TORLADES

LIMITADA

32, Rua Aurea — LISBOA

AGENTES DA

Compagnie des Messageries Maritimes, Furness,
Withy & Ltd. Bureau Veritas

CORRESPONDENTES:

Em Londres — Lloyds Bank Limited; London County & Westminster Bank Limited; Brown, Shipley & C.^a; Hambro & Son; Baring Brothers & C.^a.

Em New-York — Brown Brothers & C.^a.

Em Paris — Crédit Lyonnais, Banque de l'Union Parisienne, Banque Française pour le Commerce et l'Industrie, Société Marsellaise de Crédit Industriel et Commercial, Lloyds Bank (France) Limited.

Em Bordeos — Lloyds Bank (France) Limited.

No Brazil e Rio da Prata — The British Bank of South America Limited.

E em todas as principaes cidades

Sociedade Portuguesa de Administrações

Capital autorizado 5.000 contos

Capital emitido 1.000 contos

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

PRESIDENTE HONORARIO—**Candido Sotto Mayor**

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

Administração:—EFFECTIVOS: Dr. Domingos Pinto Coelho, Antonio Vieira Pinto, José dos Santos Lima.

SUPLENTES: Dr. Gabriel Vitor Bugalho Pinto, Dr. Francisco Serra de Sousa e Lynce e Paulo de Artagão Correia Leite.

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

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

Delegação no Porto:

Pinto & Sotto Mayor

Correspondentes em todo o país e no estrangeiro

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

COMPRA E VENDA DE PROPRIEDADES RUSTICAS E URBANAS

Transacções sobre productos agrícolas

Guarda e administração de quaisquer valores e títulos de crédito

Cobrança de rendimentos, juros, dividendos, amortizações, conversões

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

Condições convencionais

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

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

Capital: 10.000.000 de francos

Séde social e Direcção Geral:

5, Rue La Boétie — PARIS

OFICINAS DE CONSTRUÇÃO:

em Raismes (Norte-França) e La Groye e (Belgica)

MATERIAL DE CAMINHOS DE FERRO e de TANWAYS.

Locomotivas, tenders,
carruagens, vagons para todas as vias.

Agentes gerais para Portugal e Colônias:

BEATO & BRAVO — Rua Augusta, 177, 1.º D.



Sociedad Espanola de Construcciones Babcock & Wilcox

Séde principal: Plaza Albi, 1 — BILBAU

Sucursales: Ventura de la Vega, 1 Madrid — Fontanella, 8 Barcelona

PRAÇA DOS RESTAURADORES, 78-1.º — LISBOA

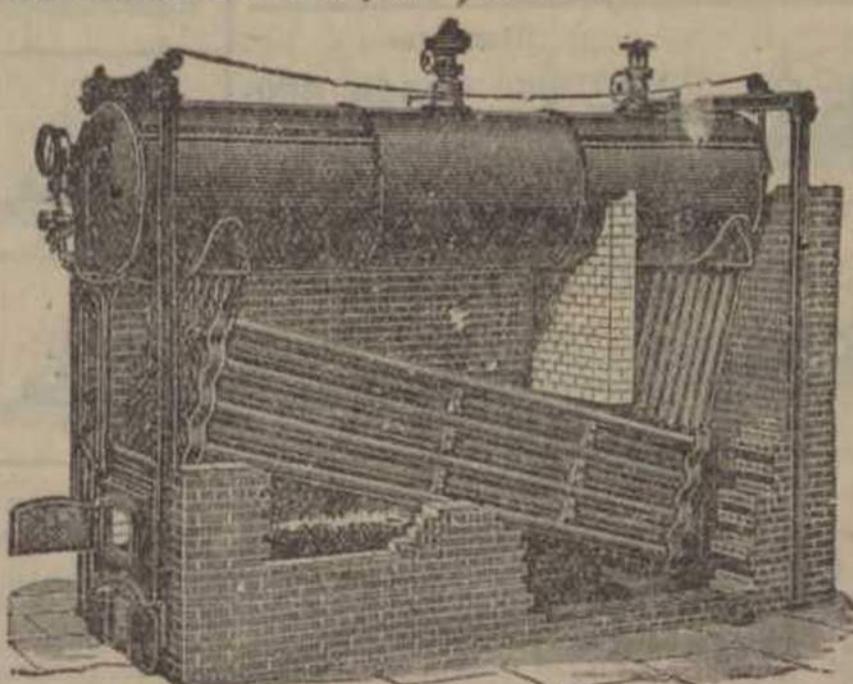
Constructores de caldeiras

Aqua-Tubulares

Construídas inteiramente
de aço — Perfeita circulação
da água. — Inexplosíveis. —
Económicas.

Há mais de 14.000.000
caballos de força funcionando

Também se constroem:
Superaquecedores de vapor. — Grellas automóti-
cas. — Aquecedores d'água d'alimentação. — Purifica-
dores d'água. — Chaminés de aço. — Transportadores
para carvão. — Guindastes eléctricos. — Tubagens de
todas as dimensões e para
todas as pressões.



HORÁRIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 1 DE MAIO DE 1920

COMPANHIA
PORTUGUEZA

PART.	CHEG	PART.	CHEG
Lisboa-R	Cintre	Lisboa-R	2
6 10	7 2	6 27	7 30
10 10	11 20	b 8 3	9 28
12 5	13 17	12 6	13 1
b 18 4	19 1	16 15	17 10
19 22	20 32	19 44	20 48
0 35	1 45	23 45	0 47

C. Sodré Cascaes C. Sodré

6 40 7 50 5 55 7 2

9 10 2 7 37 8 44

10 30 11 33 8 34 9 37

13 11 6 a 9 34 10 1

f 14 15 f 15 24 b 10 30 11 27

16 17 4 b 12 45 13 45

e 17 30 18 38 15 45 16 56

a 18 20 19 1 b 17 50 18 50

18 35 19 39 b 19 45 20 45

19 30 20 35 22 30 23 31

b 22 30 23 31 0 15 1 16

0 40 1 38

Lisboa-R V. França Lisboa-B

7 8 13 6 25 7 40

8 50 10 1 8 9 30

13 50 14 44 8 10 9 45

17 30 18 50 11 20 12 45

b 18 20 19 26 15 10 16 31

20 15 21 31 19 2 20 40

0 25 1 39

Lisboa-R Sacavém Lisboa-B

b 22 22 40

Mais os de Villa Franca

Lisboa-P E. Prata Lisboa-P

e 7 5 8 5 e 7 10 7 3

c 17 25 17 30 e 9 15 9 2

— e 17 55 18 5

Lisboa-R Setil Lisboa-R

7 1 8 55 1

Lisboa-R Santarem Lisboa-R

— 20 5 22 40

Lisboa-R Entrone Lisboa-R

18 20 21 50 5 30 10 23

Lisboa-R Porto Lisboa-R

a 8 10 n 6 2 6 40 17 45

10 22 21 a 5 49 o 23 29

a 21 15 7 39 20 8 45

Alfarelos V.N.Gaya Alfarelos

8 50 19 23 10 30 18 42

Figueira Amieira Figueira

10 34 16 50 15 45 1 8

Alfarelos Figueira Alfarelos

16 50 17 1 11 45 12 25

19 20 19 58 18 18 18 53

PART.	CHEG	PART.	CHEG
Colombra	Figueira	Colombra	8 30 8 12
7 15	8 07	10 20	12 4
10 20	13 3	2 10 20	12 4
10 35	13 18	14 55	18
0 6	4 5	23 20	0 48
—	1 50	4 5	

PART.	CHEG	PART.	CHEG
Colombra	Louzã	Colombra	8 35 10 4
11 50	13 45	8 35	10 4
18 15	19 30	11 58	17

PART.	CHEG	PART.	CHEG
Lisboa-B	Figueira	Lisboa R	8 6 16 51 16 55
8 6	16 51	18 40	0 25

PART.	CHEG	PART.	CHEG
Lisboa-B	Alfarelos	Lisboa-R	8 5 16 51 0 50
20 22	20 32	1 23 30	0 25

PART.	CHEG	PART.	CHEG
Caldas	Alfarelos	Caldas	21 25
21 25	7	13 35	23 17

PART.	CHEG	PART.	CHEG
Lisboa-B	Caldas	Lisboa-B	17 41
17 41	21	6 35	10 10

PART.	CHEG	PART.	CHEG
Porto	Aveiro	Porto	6 40 9 13 4 55
6 40	9 13	10 11	18 45
14 10	16 11	21 25	
17 40	20 10		

PART.	CHEG	PART.	CHEG
Porto	Ovar	Porto	5 55 7 3 8 5
5 55	7 3	9 38	
M. os de Aveiro			

PART.	CHEG	PART.	CHEG
Lisboa	Espinho	Lisboa	7 45 8 41
7 45	8 41	13 31	14 9
18 10	1 10	15 25	16 3
16 49	17 37	18 5	19 5

PART.	CHEG	PART.	CHEG
Lisbon-R	Vai. d'Ale.	Lisboa-R	10 50 18 50
10	18 50	8 30	17 45
a 15 50	21 43	a 9 31	0 15 13

PART.	CHEG	PART.	CHEG
Lisboa-R	Badajoz	Lisboa-R	16 20 7 15 29
7 15	29	9 45	

PART.	CHEG	PART.	CHEG
Lisboa-R	Guarda	Lisboa-R	18 20 16 20 16 17 3
16 20	16 20	16 17 3	9 45

PART.	CHEG	PART.	CHEG

<tbl_r cells="4