

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

10.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)

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

NUMERO 778

Proprietário-director — L. de Mendonça e Costa

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

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

COMPOSIÇÃO  
Typog. da Gazeta dos Caminhos de Ferro  
IMPRESSÃO  
Typ. Beleza L. do Caxixiz, 29

LISBOA, 16 de Maio de 1920

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

## Collecções de tarifas

Tendo que liquidar as nossas contas com as Companhias, pelo fornecimento de tarifas gerais e outras, que não foram distribuídas como annexos, e fornecemos aos nossos assignantes que nol-as pedem, prevenimos de que só até 31 do corrente podemos fazer esse fornecimento. D'essa data em diante, quem quiser adquirir essas tarifas terá que as requisitar directamente ás diferentes Direcções.

Vidé notícia **Aos nossos coleccionadores**, pag. 155.

## ANNEXOS D'ESTE NÚMERO

Sul e Sueste. — 1.º Additamento á Tarifa especial n.º 1 de g. v.; Animaes vivos.

Minho e Douro. — Serviço de camionagens em Braga.

## SUMMARIO

A Companhia Nacional de Caminhos de ferro em 1919, por J. Fernando de Sousa	145
Dois anos em França com o Batalhão de Caminhos de Ferro, IX, por Ferreira Mendes	147
Parte Oficial — Ministério do Commercio e Comunicações	148
Cooperativismo agrário, por Quirino de Jesus	149
A crise do carvão, por F. Martins	151
Linhos portuguesas	151
Viagens e transportes	152
Carta de Paris, por Guerra Maio	152
Linha do Sado	153
Baateamento da vida	153
Frota mercante do Estado	154
Linhos estrangeiras	154
Nos nossos coleccionadores	155
Caminhos de ferro franceses	155
Arrematações	155
Editos	155
Parte Financeira:	155
Carteira	155
Bol-tim commercial e financeiro	156
Cotações na Bolsa de Lisboa	157
Recetas dos caminhos de ferro portugueses e hispano-es	157
Horario dos comboios	160

## A Companhia Nacional de Caminhos de Ferro em 1919

A costumada analyse dos relatórios das companhias, sempre justificada, mais é de aconselhar quando a exploração dos caminhos de ferro se encontra em phase critica e anormal, como vae sendo a que a guerra e as consequentes perturbações sociais determinaram.

Dissiparam-se as illusões dos que supunham que a paz nos restituía, pelo menos em parte, o desafogo da vida económica anterior á conflagração mundial. As dificuldades, longe de diminuirem, cresceram.

O carvão escasseou ainda mais que durante o periodo em que a guerra submarina tornava incerto o seu transporte.

A lutas nos campos de batalha sucedeu a guerra social, a onda da preguiça, a diminuição da

productividade do trabalho. O carvão e todos os materiaes encareceram em proporções inesperadas. A depreciação da moeda concorreu para a carestia da vida e a consequente elevação dos salarios, sem que a das tarifas pudesse equilibrar o agravamento do custo da exploração. Que eram para os caminhos de ferro sobretaxas de 57 % perante a enorme elevação de todos os preços?

A situação das empresas ferro-viarias, cujas receitas se não equilibravam com os encargos, que o problema do combustível e dos materiaes assoberbava, que saiam da guerra com enormes deficiencias de instalações e material circulante sem meios de as remediar rapidamente, tornou-se angustiosa.

Aggravou-se a nossa política ferro-viaria, de vistas curtas, furtando-se á leal revisão de contractos consonte as circumstancias e no respeito de direitos e legítimos interesses, fugindo ás soluções methodicas, para se lançar no caminho dos expedientes precipitados, cheia de medo da accusação de enriquecer as empresas á custa do publico.

Estamos pois em pleno estado pathologico, que ameaça tornar-se chronico, merecendo por isso particular attenção os factos que vão ocorrendo, e os resultados da exploração das diversas linhas.

Vamos pois analysar o relatorio da Companhia Nacional e registar os dados estatisticos referentes ás suas linhas em 1919.

Continuam a ser excluidos das receitas do tráfego os 75 % do producto das sobretaxas, que a formula infeliz da lei de 1917 cedeu ás Companhias Nacional e do Vale do Vouga, falseando-se assim a estatística.

A formula que deveria ter sido adoptada era a das despesas efectivas para base do calculo da garantia em vez de um coefficiente d'exploração fixado nos contractos e inferior á realidade. Enquanto assim se não proceder, deixará de ser cumprida a estipulação fundamental dos contractos que garante determinado juro.

Enquanto a despesa atribuida para o computo da receita líquida não igualar a despesa efectiva, não ha artifícios que assegurem ás empresas o juro que lhes foi garantido.

As receitas do tráfego accusadas no relatorio da Companhia Nacional foram as seguintes, em escudos, em 1919, comparadas com as de 1918:

	1919	1918	
Linha de Mirandela....	74.448\$	72.283\$	+ 2.165\$
" " Vizeu .....	84.324\$	79.254\$	5.070\$
" " Bragança.....	72.732\$	69.324\$	3.408\$
Total.....	231.504\$	220.861\$	10.643\$

A esses totaes ha que juntar a impropriamente chamada participação da Companhia nas sobretaxas, igual a 75 % das mesmas, que nem figuram, como devia ser, nas receitas do tráfego, nem nas fóra do

trafego, sendo apenas lançadas a credito da conta de Ganhos e Perdas.

Essa percentagem attingiu em 1919 a quantia de 83.654\$31, contra 70.470\$ em 1918.

As receitas totaes do trafego foram pois:

Em 1919.....	315.159\$
Em 1918.....	291.332\$
Em 1917.....	249.947\$

Assim o aumento em 1918, que fôra de 41.385\$, relativamente a 1917, elevou-se apenas a 23.827\$ em 1919. Apesar de ter vigorado em todo o anno de 1919 a sobretaxa de 55 %, que no anno anterior substituiu a de 40 %, o trafego retrahiu-se, tornando-se menor o aumento obtido.

A receita por kilometro (sem a participação nas sobretaxas) foram:

Linha de Mirandella.....	1.354\$	+	40\$
" " Vizeu.....	1.686\$	+	101\$
" " Bragança.....	909\$	+	43\$
Conjuncto das linhas.....	1.251\$	+	57\$

Fazendo a correccão relativa ás sobretaxas, vê-se que a receita por kilometro foi, para o conjunto das linhas, 1.703\$ contra 1.575\$ em 1918.

As linhas de Traz-os-Montes continuam em accentuada inferioridade de trafego comparadas com a de Vizeu, apesar da estreita zona tributaria d'esta.

Vejamos agora as despesas de exploração e o respectivo coefficiente:

Linha de Mirandella.....	69.014\$	+	20.448\$	0,93
" " Vizeu .....	55.623\$	+	10.979\$	0,69
" " Bragança.....	100.382\$	+	29.741\$	1,31
Conjuncto .....	225.020\$	+	61.168\$	0,97

Vemos que foi nas linhas de Traz-os-Montes que se accentuou o aumento de despesa, por causa do preço do combustivel, atenuado na linha de Vizeu pela facilidade de obter lenha.

Ha que fazer uma correccão, pois não figuram nas despesas as subvenções supplementares ao pessoal, levadas a debito da conta de Ganhos e Perdas na importancia de 40.826\$, contra 35.306\$ em 1918.

Eleva-se assim a despesa a 265.846\$, que em confronto com 315.159\$ da receita rectificada corresponde ao coefficiente d'exploração de 0,84. A despesa por kilometro foi de 1.437\$ contra 1.082\$ em 1918.

As receitas e despesas por kilometro nos ultimos dois annos foram pois

	1919	1918	Differença
Receita.....	1.575\$	1.703\$	+ 128\$
Despesa .....	1.082\$	1.437\$	+ 355\$

A receita liquida rectificada foi portanto de 49.313\$ contra 91.165\$ em 1918. Houve assim uma diminuição de 41.852\$, o que representa consideravel aggravamento da situação.

A receita de impostos (incluindo o que recae sobre acções e obrigações) foi de 47.868\$, mais 6.620\$ que em 1918.

As garantias de juro attingiram as seguintes importancias:

Linha de Mirandella.....	30.388\$
" " Vizeu.....	22.246\$
" " Bragança .....	82.078\$
Total.....	134.713\$

ou mais 6.620\$40 que em 1918.

Diminuindo as garantias quando as receitas crescem, este aumento apparentemente anormal, foi devido seguramente á applicação do novo coefficiente legal d'exploração de 0,65 estatuido por lei n.º 929, ultimamente promulgada.

A Companhia obteve pois as seguintes disponibilidades, provindas do trafego:

Receita liquida do trafego .....	49.313\$
Complemento da garantia .....	134.713\$
	184.026\$
Encargos das obrigações.....	215.703\$
	31.677\$

Importa notar que parte das acções substituiram obrigações, o que diminuiu os encargos financeiros juridicamente obligatorios.

Assim pois, apesar das sobretaxas e da modificação do coefficiente, o exercicio fechou com um deficit que só ocasionalmente pôde ser saldado, graças á anormal elevação das receitas fora do trafego.

Figuram sob esta rubrica no relatorio 65.093\$12 no mappa synoptico de exploração e 22.264\$45 na conta *Ganhos e Perdas*, correspondentes ás receitas propriamente ditas.

Tendo sido os 75 % da receita de sobretaxas 83.654\$31, e 40.825\$65 os abonos supplementares ao pessoal, a diferença, 42.828\$66, junta aos 22.264\$45, dá a quantia acima indicada.

Tendo incluido nas receitas e despesas rectificadas tanto a participação nas sobretaxas como os abonos ao pessoal, só resta encontrar com o deficit calculado as receitas extraordinarias, que figuram a credito de *Ganhos e Perdas*, a saber:

Venda de carris e sucata.....	8.809\$
Indemnisação pela rescisão do arrendamento da sede.....	40.000\$
Venda de uma casa em Tua.....	3.000\$
	51.806\$
Receitas fóra do trafego propriamente ditas.....	22.264\$
	74.070\$
Abatendo o deficit atras calculado .....	31.677\$
Saldo.....	42.393\$

Tendo em conta outras pequenas parcellas a debito e credito da conta de *Ganhos e Perdas*, fecha esta com um lucro de 41.722\$28, a que foi dada a seguinte applicação:

Fundo de reserva.....	2.062\$64
Corpos gerentes.....	4.950\$34
Dividendo.....	31.145\$50
Caixa de Socorros.....	2.500\$00
Saldo para conta nova.....	1.063\$80

Assim pois, sem aquellas receitas extraordinarias e eventuais, alheias á exploração, a Companhia não poderia pagar integralmente o coupon das suas obrigações e muito menos dar ás acções (parte das quais são, no fundo, obrigações) o minimo dividendo.

O Estado não cumpriu pois a clausula essencial do seu contracto, que garantiu o juro de 5,5 %, ao capital arbitrado para a construcção. E assim sucede porque em vez do coefficiente real d'exploração de 0,84 se tomou um bastante inferior para a liquidação da garantia, apesar do artificio da lei de 1917 consistindo na suposta cedencia de 75 % do producto das sobretaxas, formula inexacta e inadequada, como em outros artigos demonstrei.

O excesso das garantias sobre o receita de impostos é de 86.849\$, pouco mais ou menos o que custaria a annuidade da construcção e a conservação de uma estrada de comprimento igual ao da somma das linhas. Ha que ter em conta que no fim de um certo periodo cessa esse encargo e o Estado entra na posse de uma receita liquida importante e que o movimento servido, com as consequentes repercussões economicas e financeiras e receitas indirectas, sobreleva extraordinariamente em importancia os de uma estrada. Isto sem fallar nas importantes economias que o Estado realisa nos transportes de serviço publico.

Não me cançarei, pois, de taxar de levianos e ignorantes as recriminações que provocam os contractos de

garantia de juro, por imperfeitas que sejam as suas clausulas.

Importa registar a variação dos diversos elementos do trafego, que consta do mappa seguinte:

	Número de passageiros		Número de toneladas em grande velocidade		Número de toneladas em pequena velocidade	
	1918	1919	1918	1919	1918	1919
Linha de Mirandella.....	52.556	61.780	2.411	3.693	25.225	17.513
Linha de Bragança.....	73.129	76.876	1.621	2.463	18.333	11.930
Linha de Vizeu.....	91.432	101.137	2.96	3.707	30.431	28.115
Totais.....	217.177	239.793	6.968	6.988	73.089	57.518

As receitas correspondentes, affectas embora da diminuição que provém do artificio da lei de 1917 em relação a 75% do producto das sobretaxas, foram as seguintes:

	Passageiros		Mercadorias			
	Anno de 1918	Anno de 1919	Grande velocidade		Pequena velocidade	
			1918	1919	1918	1919
Linha de Mirandella.....	22.374\$76	28.059\$88	15.143\$88	21.495\$68	34.765\$24	24.892\$29
Linha de Bragança.....	2.300\$22	37.578\$11	12.281\$75	8.361\$95	14.742\$16	16.797\$13
Linha de Vizeu.....	32.650\$01	37.144\$07	15.529\$61	18.170\$66	31.074\$31	9.009\$68
Totais.....	87.271\$99	102.782\$04	42.955\$18	58.028\$29	90.581\$71	70.694\$20

Augmentou de 22.616 o numero de passageiros e de 15.457\$ a respectiva receita, e de 2.895 toneladas e 15.073\$ a grande velocidade; mas na pequena velocidade houve menos 16.431 toneladas e 19.877\$.

Foi sobretudo nas linhas de Traz-os-Montes que essa diminuição se deu, tendo havido nas duas 14.115 toneladas à menos, o que no conjunto poderia representar cerca de 10.000 toneladas menos, visto que a maior parte do trafego da linha de Bragança vem percorrer á de Mirandella.

A elevação das tarifas junta á diminuição da vida económica da região explicam esta diminuição e mostram que se não pode confiar muito na elevação das sobretaxas.

Não mencionarei productos médios por unidade, porque as cifras globaes da receita não correspondem á realidade, mercê do artificio inducido.

O percurso dos comboios foi de 159.205 kilómetros, menos 33.878 que em 1918.

Tomando as receitas e despesas rectificadas, chega-se aos seguintes resultados acerca da receita e despesa por kilometro de trem :

	1919	1918	
Receita.....	1\$97,9	1\$50,8	+\$47,1
Despesa.....	1\$66,9	1\$03,6	+\$63,3
Receita líquida....	\$31,0	\$47,2	-\$16,2

Assim a receita subiu \$47,1, mas o aumento da despesa foi superior, occasionando uma diminuição sensivel da receita líquida, apesar da consideravel reducção operada no percurso dos comboios.

Resta referir as despesas d'exploração, nas quaes faltam os 40.825\$65 de abonos ao pessoal. Em rigor devia tambem ser n'ellas incluida a remuneração dos corpos gerentes :

Serviços	Importâncias					
	Linha de Bragança		Linha de Vizeu		Totais	
	1918	1919	1918	1919	1918	1919
Serviço Central.....	8.159\$22	8.530\$81	3.061\$90	3.214\$69	11.221\$12	17.745\$50
Movimento e Trafego.....	23.160\$03,5	24.564\$64	12.418\$77,5	14.355\$28	35.578\$81	38.919\$92
Via e Obras.....	69.473\$51,5	41.187\$67	8.521\$69,5	10.726\$01,5	27.994\$80	51.913\$68,5
Material e Tracção.....	64.127\$53,5	89.736\$68	18.913\$13	24.721\$21,5	83.040\$46,5	114.458\$19,5
Gastos Geraes.....	4.288\$22	5.376\$71	1.729\$45,5	2.606\$06	6.017\$67,5	7.982\$77
Totais.....	119.207\$91,5	169.396\$51	44.644\$95,5	45.623\$56	163.852\$87	225.020\$07

Vê se que é em *Material e tracção* que ha maiores aggravamentos. Assim, a despesa de combustivel attingiu 81.257\$.

Em *Via e obras* houve tambem aumento sensivel, entrando na despesa as travessas e material de via pos 21.470\$.

A despesa de *Tracção* excede 50% do total.

A receita da Caixa de aposentações e socorros attingiu 7.411\$, comprehendendo 2.488\$ de joias e quotas; 1.436\$ de bilhetes de gare; 100\$ de affixação de annuncios; 2.175\$ de juros de papeis de credito; 982\$ de donativos da Companhia. A despesa foi de 6.758\$, comprehendendo 1.822\$ de joias e quotas reembolsadas; 604\$ de subsídios; 3.624\$ de reformas e pensões; 560\$ de auxílios extraordinarios.

Compraram-se 3.490\$ de papeis de credito.

O fundo permanente ficou elevado a 38.160\$50, gerindo a Caixa 2.883\$19 de cauções do pessoal.

Ha 297 contribuintes, 16 reformados e 21 pensionistas.

\*

Da analyse d'este relatorio, como da dos anteriores concluimos a necessidade de uma revisão criteriosa dos preceitos do contracto relativos á liquidação da garantia de juro, por modo mais equitativo e racional que os expedientes até agora adoptados.

J. Fernando de Souza



## Dois annos em França com o Batalhão de Caminhos de Ferro

Depoimento d'un official expedicionario

IX

Uma balança de trabalho produzido (Continuação)

O anno de 1918 foi fertil em incidentes de ordem militar; durante elle se deram as grandes offensivas allemandes (e não é exagero chamar-lhes grandes) e a contra-offensiva dos aliados que terminou pelo armisticio.

O batalhão de sapadores de caminhos de ferro teve, como não podia deixar de ser, dada a sua situação, uma acção activa e para honra nossa, de portugueses, só mereceu referencias elogiosas das auctoridades com quem serviu, tendo o prazer de ver muitos dos seus officiaes e praças condecorados.

Por uma coincidencia interessante, todas as companhias de caminhos de ferro portuguezas se achavam em regiões batidas a quando das offensivas.

A 1.<sup>a</sup> na região de Mareuil (á esquerda de Arras) sofreu logo logo os primeiros impetos do inimigo na primeira offensiva de março; ocupando uma linha estratégica, com menos desvios para peças pesadas, algumas ainda em contrucção, estando na area do ataque a Arras, de que a ala direita allemande se queria apoderar como bom elemento de apoio, viu numerosas vezes a linha a seu cargo cortada por granadas, cujas avarias por maiores que fossem eram logo reparadas.

Quem escreve estas linhas teve o prazer e a honra de a commandar n'essa epocha difficil e, se a missão era espinhosa, a confiança nos officiaes e praças nunca o abandonou, constituindo para o bom exito da empresa que lhe tinha sido cometida.

Mesmo no decurso da offensiva de março outra linha igualmente batida foi entregue para conservação áquella companhia portugueza, a de Mareuil a Arras.

Trabalho duplicado, descanso reduzido ao minimo, mas boa vontade sempre e dedicação pelo nome portuguez e pela profissão!

Embora a offensiva tivesse começado a 21 de março foi para a 1.<sup>a</sup> companhia do batalhão o dia 28 d'esse mez o mais critico; obedecendo á intenção de tomar Arras, o inimigo fez um movimento envolvente com uma preparação formidavel de artilharia para as linhas de communicação; o avanço foi de pequena monta — 2 a 3 kilometros — mas fez-nos abandonar uma estação, a ultima, para ahi se estabelecerem trincheiras defendidas por elementos canadianos que com escoseses guarneциam, e muito bem, aquelle sector.

As avarias soffridas pela linha foram grandes, mas temos prazer em notar que sempre que o commando de artilharia pediu a entrada ou saída de qualquer canhão nos desvios, encontrou sempre a via em condições de se poder fazer o movimento,

Um canhão de 38, duas vezes teve o seu desvio privativo cortado, mas graças á rapidez do trabalho de reparação, o seu deslocamento foi possivel em qualquer occasião.

Dado o exito da operação realizado pelo exercito allemão, foram tomadas as necessarias medidas para a retirada, tendo-se preparado a destruição de todas as gares e obras d'arte. Felizmente não foi necessário a elles recorrer, e é interessante que sendo esta a companhia do batalhão que se presumia vir a ser a de mais difficult situacção, foi a unica que se não teve de deslocar!

Perto dessa companhia, na mesma zona approximadamente, estava a 4.<sup>a</sup> companhia, que tinha a seu cargo a linha de Acq a Gombremetz e de Mont St. Eloy a Duisans, e que foi por igual seriamente encomodada com o principio da offensiva.

Tornando-se necessaria a sua accão n'outros pontos passou a tomar conta da gare de Wanquetin e mais tarde de Erin e Teneur.

Um destacamento foi mandado para a gare militar de Fachncourt, perto de St. Pol onde prestou magnificos serviços, recompensados com a Cruz militar ingleza e outras condecorações, ao seu commando e algumas praças.

Este destacamento teve occasião, por seu motu-próprio de reparar as avarias produzidas por granadas e bombas de aeroplanos na gare de St.-Pol-sur-Ternoise, restabelecendo a circulação de comboios que já em numero avultado e cheios de tropa para a frente, aguardavam passagem.

Foi este um serviço da mais alta importancia, pois permitiu um esforço de alguns milhares de homens na frente atacada.

Mais tarde a companhia mudou a sua séde para Lillers com serviço tambem na gare de Chocques; foi a ultima unidade que ficou em Lillers, quando esta cidade foi evacuada em virtude da ofensiva de abril.

O trabalho na gare de Chocques foi tão violento, que de 10 a 18 de Abril se fizeram quatro reparações importantes, uma das quaes exigiu o concurso de 70 homens.

*M. Ferreira Mendes*



## Ministerio do Comercio e Comunicações

### Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Tendo a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses solicitado a rectificação da portaria de 17 de Agosto de 1918, publicada no *Diário do Governo* de 22 do mesmo mês, por não estar exacta a indicação da área dos terrenos a permutar: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, anular a portaria mencionada e autorizar a referida Companhia a permutar com Eduardo Duarte Ferreira & Filhos duas parcelas de terreno situadas entre os quilómetros 129,50755 e 129,62835, da linha de leste e medindo, respectivamente, 121<sup>m²</sup>,47 e 120<sup>m²</sup>,87 de superfície, ficando esta ultima parcela encorporada na referida linha férrea.

Paços do Governo da República, 6 de Maio de 1920. — O Ministro do Comércio e Comunicações, *Aníbal Lúcio de Azevedo*.

Tendo o Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado comunicado que se acha em condições de ser aberto à exploração o trôco da linha férrea do Vale do Sado, compreendendo entre a estação de Setúbal e Alcácer: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, que uma comissão composta dos engenheiros chefes de 2.<sup>a</sup> classe, Alvaro Aurélio de Sousa Rêgo, António Teixeira de Queiroz Botelho de Castro e Vasconcelos e Joaquim Pio Correia de Brito, proceda com urgência à vistoria do referido trôco.

Paços do Governo da República, 8 de Maio 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.**

(Continuação)

Essa proposta foi aceite em princípio com algumas modificações, tais como a restrição dos pendentes de 30 milímetros ao trôco dos Arcos a Monção e aquele limite de rendimento substituído pelo de 7 por cento.

Chegou a ser apresentada nesse sentido uma proposta de lei, que, após várias peripécias, que é ocioso referir, ficou em projecto no limbo da comissão, para a qual voltara.

Era manifesta a conveniência de reunir nas mãos de uma só empresa todas as linhas de via redonda do Minho, formando um grupo homogéneo, de exploração mais económica portanto, que, sendo tributária da linha de via larga do Minho, devia ao mesmo tempo ter como função privativa as relações das zonas directamente servidas com porto de Leixões, sua testa marítima.

Para isso era necessário fundir numa só as três empresas: Alto Minho (como por comodidade e segundo o uso já consagrado chamaremos ao grupo de linhas da concessão Canha & Formigal); Póvoa e Guimarães; dessa fusão era condição indeclinável o alargamento da linha da Póvoa de 0<sup>m</sup>,9 a 1 metro, a construção de um trôco de ligação desta com a de Guimarães, partindo de Louzã, embora com o sacrifício do trôco de Trofa a Lousado, cessando assim para a linha do Minho a sujeição de via estreita entre os seus carris nesse trôco. Aproveitar-se-ia o ensejo de fixar uma data para termo de todas as concessões, estendendo-se a todas a clausula do resgate e resolvendo-se a questão da ponte de Lanheses.

Por despacho ministerial de 22 de Julho de 1909, foi aceite em princípio a fusão sob as condições acima enumeradas.

Pediam ainda os concessionários autorização para a emissão de obrigações,

As diligências feitas por êles e que estavam em andamento por occasião do advento do actual regime continuaram, até que foi promulgada a lei de 20 de Julho de 1912 que ficou sendo o diploma regulador do assunto e cujas disposições importa recordar para fixar a situação legal da concessão.

O artigo 1.<sup>a</sup> da lei determinou que o Governo modificasse, em

### Mappa dos Caminhos de Ferro de Hespanha e Portugal

Temos uma nova pequena remessa d'estes mappas, a cinco côres, contendo o traçado de todas as linhas hespanholas e portuguezas; com o nome das estações, diferenciação das respectivas companhias; acompanhado de um indice das estações; em forma de folheto. Preço 1\$40. Pelo correio, registrado, 1\$50.

harmonia com as bases anexas e precedendo acôrdo dos interessados, os contratos de 1904 a 1907. É uma disposição perspectiva e não mera autorização.

São duas as bases.

A primeira, relativa ao Alto Minho, fixa a directriz da linha do Vale do Lima pela margem direita, impõe a construção da ponte, para estrada, com portagem em Lanhenses, quando o juro atingir 7 por cento do capital garantido; marca o limite de 25 milímetros para os pendentes; fixa o prazo de apresentação de projectos e de construção, contados todos da data do novo contrato que se celebre; impõe o estudo de uma estância de turismo em Santa Lniza, cuja criação a empresa promoverá.

A base 2.<sup>a</sup>, relativa à fusão das três empresas, estipula a construção do trôco de Mindelo a Lousado e da estação nesse local com a consequente supressão do troço de via estreita até a Trofa; o alargamento da linha da Póvoa, a exploração por arrendamento, do ramal da Senhora da Hora a Leixões; a fixação do prazo de oitenta anos para as concessões unificadas, contado da data do novo contrato; a isenção de contribuição de registo para a fusão; conservação de depósito de garantia de 50.000\$; a autorização para emitir obrigações na proporção em relação às acções de oito por uma, com isenção do imposto sobre o juro durante trinta anos; direito de resgate extensivo a todas as linhas abrangidas pela fusão.

Para a execução desta lei deveria o Governo convidar Canha & Formigal e as companhias da Póvoa e de Guimarães a declarar se concordavam com as disposições das suas bases, e no caso afirmativo celebraria o contrato respectivo a que a lei se refere e enja data seria o ponto de partida da contagem de todos os prazos, nas bases previstas para a apresentação de projectos, construção das linhas e duração da concessão.

Tal convite não foi formulado e por isso nem ficaram correndo os prazos dos contratos de 1904 e 1907, nem os substituíram os previstos na lei de 1912. Ficou o assunto em suspenso. Os concessionários do Alto Minho, enquanto aguardavam o convite do Governo para a declaração do acordo e celebração do contrato, iam diligenciado angariar os importantes capitais necessários, não só para a construção dos 178 quilómetros das linhas novas, como para a transformação da da Póvoa e renovação do material circulante, tanto nela como na de Guimarães. Não correram propícias as circunstâncias à realização do seu empenho, pois não tardou em rebentar a grande guerra, precedida, no período de 1912 a 1914, da da Itália com a Turquia e das guerras balcânicas, sentindo-se já no retrairo dos mercados financeiros o prenúncio da colossal catástrofe que estava iminente.

Estaria ainda a questão no mesmo pé sob o ponto de vista legal, se no fim da sessão parlamentar de 1915 não tivessem sido votados com dispensa do regimento quatro artigos, inesperadamente introduzidos na lei n.º 422, de 15 de Setembro de 1917, com os n.º 14.º a 17.º

Prescreve o artigo 14.º que o Governo modifique as bases da lei de 20 de Junho de facilitar a construção das linhas ferreas a que essas bases se referem no leito de estradas.

O artigo 15.º determina que das modificações não resultem aumento de encargos nem diminuição de vantagens para o Estado.

O artigo 16.º manda abrir concurso público em harmonia com as modificações estabelecidas, diminuindo-se o complemento da garantia de juro estabelecido no decreto com força de lei de 2 de Maio de 1904, de harmonia com a diminuição que resultar do concurso.

O artigo 17.º estatui que os actuais concessionários, se forem a concurso, terão preferência em igualdade de preços e direito de receber do adjudicatário o valor dos estudos.

Dilícil seria dar por estes preceitos, em que falta a designação das linhas a que se referem, a não ser pelas dáticas de duas leis em artigos confundidos com muitos outros artigos da mesma lei que dizem respeito a variados serviços doutra natureza.

Passaram por isso daspercebidos, e as próprias estações oficiais que deviam intervir no assunto não tiveram seguramente conhecimento dêles, aliás ter-lhe-iam dado cumprimento, sem resultado provável, em vista da inopportunidade, durante a guerra, para se empreender a construção de linha ou a transformação das existentes.

É de notar que a redacção dos artigos mal se adapta às circunstâncias do caso que pretendem regular.

O facto de utilizar o leito das estradas para a construção das novas linhas não impede a fusão da empresa do Alto Minho com as Póvoa e Guimarães, nem a base 2.<sup>a</sup> da lei de 1915 foi revogada, tendo-se determinado apenas a sua modificação.

Essa fusão não pode porém ser imposta e achando-se combinado em princípio entre as duas Companhias e a empresa actual, se esta não fosse a adjudicatária no concurso, poderia suceder que o acôrdo se não realizasse com a nova empresa.

Estatuia-se, além disso, o pagamento do valor dos estudos pelo adjudicatário, mas nada fica previsto acerca do importante depósito de garantia dos actuais concessionários. Convém ainda observar que apesar dos preceitos, promulgados em 1915, quando mal terminara o primeiro ano de guerra, não se adaptam à situação presente, caracterizada pela enorme elevação de preços de material e mão de obra, cuja influência no custo das linhas e na sua exploração pode bem exceder a importante economia realizável pelo aproveitamento das estradas? Quem pode computar em

20.000\$ o custo do quilometro incluindo material circulante, em 5 por cento o juro e em 50 por cento o coeficiente de exploração.

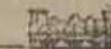
A ideia de aproveitar as estradas é digna de ponderação. Ao longo delas está concentrada boa parte da população, tanto melhor servida quanto mais próxima lhe ficar a linha férrea. Um elemento novo há que ter em consideração: a possibilidade da electrificação dos caminhos de ferro da província, devido ao aproveitamento da energia susceptível de se captar nos rios da região.

Estão já em termos de ser exploradas as quedas de água do Liudoso no Lima, cujo caudal na estiagem é aliás exíguo, e em vésperas de aproveitamento as do Cávado e do Rabagão, seu afluente, susceptível de produzir 40.000 cavalos todo o ano mediante obras de regularização.

Para a tracção eléctrica ser aplicada com vantagem duas condições se exigem: facilidade em obter energia por preço módico; intensidade da circulação, suficiente para justificar numerosos combóios. A êsses requisitos satisfazem as linhas do Minho. Se analisarmos o censo de 1900 em relação aos distritos que interessam ao assunto versado, vemos que a população específica do distrito do Pôrto (com exclusão da da cidade) era 189,1 habitantes por quilómetro quadrado, no de Braga 132,6, no de Viana 96,9. Mesmo abatendo a população total a das cidades e das vilas sedes do concelho, ainda se obtém para a população específica rural as cifras de 162, 112 e 85. A esta relativa densidade correspondem numerosas relações aumentadas pelos hábitos regionais de freqüentar feiras e romarias e pela ação de um grande centro como é o Pôrto e de duas capitais de distrito, de não poucos estabelecimentos fabris, de estâncias termais e praias.

É assim que, apesar da influência da guerra, que obrigou a reduzir consideravelmente o número de combóios e portanto as facilidades de circulação, a linha da Póvoa teve, em 1918, 950:599 passageiros e 4.111\$91 de receita quilométrica e a de Guimarães 381:865 e 4.179\$61. Estas cifras devem crescer consideravelmente se se aumentar o número de combóios, o que a tracção eléctrica torna fácil e é o requisito económico essencial da sua aplicação. Outra circunstância há que ter em conta. Com essa espécie de tracção pode elevar-se notavelmente o limite das rampas, indo até os 50 milímetros das estradas e podendo, portanto, utilizá-las em parte, o que é facilitado pela largura de várias. Essa utilização parcial, diminuindo consideravelmente a despesa da infraestrutura, tem ainda a vantagem de servir melhor a população regional. Ainda quando se não utilizassem as estradas senão nas principais pontes e no trôco de menor movimento dos Arcos a Monção, obter-se-ia considerável redução do custo da construção a encontrar com o acréscimo de despesa da electrificação. Convém ponderar que o momento presente é o mais azado para que pelas Companhias da Póvoa e de Guimarães, seja tomada resolução sobre a mudança do sistema de tracção. Carecem ambas de larga renovação do material circulante, cujo tipo importa fixar, conforme se mantenha a tracção a vapor, ou se troque pela tracção eléctrica. Haveria para ambas conveniência na fusão e na unificação dos serviços, bem como na ligação das suas linhas por um trôco novo de mais conveniente directriz, que viesse do Lousado às proximidades da Senhora da Hora, em vez do Mindelo, como fôra estudado, para tornar directa a comunicação com Leixões.

(Conclue no próximo numero)



## Cooperativismo Agrário

No artigo anterior achámos conveniente que se promovesse a colonisaçao interna e o aproveitamento dos terrenos incultos do paiz, com adopçao limitada dos processos consagrados na recente lei agraria da Grécia, onde se combina o principio da propriedade singular com o da exploração cooperativa. Continuámos a preconisar ahi a nossa antiga idea de que se deve instituir para esse fim na Caixa Geral de Depósitos um serviço de transformação rural como o que era exercido antes da guerra pelo Banco dos Camponezes da Russia.

Tem uma certa relação com este grande assumpto a proposta de lei que o actual ministro de agricultura apresentou ao parlamento sobre a exploração de baldios, que não sejam indispensaveis para a instalação de serviços publicos ou de organizações agrarias de interesse geral.

Os das juntas de freguesia e os de municípios serão entregues ás cooperativas agrícolas que se constituirem nas respectivas circunscrições administrativas para o seu aproveitamento.

A cooperativa agricola dos baldios da freguezia será constituida pelos fogos da mesma *como socios obligatorios*, uma vez que estejam ahi estabelecidos por mais de cinco annos, sendo os seus direitos e deveres consignados nos estatutos. A cooperativa municipal de baldios tem organisação semelhante no respectivo concelho.

Os baldios sujeitos a este regime são inalienaveis.

A sua exploração far se-ha por sistema de afolhamento, previamente aprovado pelo ministerio da agricultura.

Os dividendos do capital de cada socio não podem ser superiores a 5 por cento. Os bonus resultantes da exploração agricola serão distribuidos em dinheiro, ou em generos, pelos interessados, conforme as deliberações das assembleas geraes. O relatorio das gerencias é submetido annualmente á aprovação do Governo.

Este regime deixa de pé o direito de propriedade dos municipios e freguezias sobre os baldios. Por isso mesmo as respectivas corporações administrativas participarão nos lucros líquidos das cooperativas exploradoras, pela maneira que for estabelecida nos estatutos d'estas entidades.

Pelo ministerio da agricultura serão facultados ás cooperativas os meios necessarios para desenvolver a lavoura, tornando-se-lhes accessíveis os gados e máquinas agrícolas disponíveis, as sementes seleccionadas para as culturas cerealíferas e povoamento florestal, e o pessoal technico indispensável para instruir e orientar os cultivadores.

O referido ministerio mandará fazer o cadastro de todos os baldios dos municipios e freguezias, com detalhes respeitantes á formação geologica e natureza agrologica dos terrenos, ao regime das aguas, aos núcleos florestaes ou de simples arvoredos, e aos outros elementos que interessam aos estudos correlativos.

O recenseamento obrigatorio para a organisação das cooperativas será feito por intermedio da direcção geral de credito e instituições sociaes agrícolas. Por ella serão tambem orientados todos os trabalhos para a fundação das novas associações.

Que pensar de tudo isto?

E' fora de duvida que as situações e necessidades sociaes exigem progressivamente a multiplicação de cooperativas em muitos sectores da produção e do consumo.

Assim se poderá, em muitos casos, conseguir, pelo esforço combinado de muitos elementos medianos e pequenos, os mesmos resultados que se obtem pelas grandes capitais no regime individualista.

Assim se poderá, pela organisação de grupos de consumidores assegurar a estes as vantagens que resultam da supressão dos intermediários; unica solução efficaz neste periodo extraordinario contra os desmandos commerciaes que estão concorrendo para o encarecimento incessante da vida.

Assim se conseguirá estabelecer poderosas forças de moderação e de equilibrio entre as de um capitalismo vicioso e as de um operariado revolucionario; um dos meios mais profundamente contrarios ás desordens e instabilidades que nesta epoca tendem a arrastar as nações para a anarchia.

As organizações cooperativas são talvez as unicas susceptiveis de salvar ainda um paiz quando viesse a hora dos grandes cataclysmos sociaes. E' certo que tambem contra elles o extremismo destruidor tentará fazer investidas, para que apenas fique de pé o seu proprio despotismo. Assim aconteceu na Russia. Mas elles resistiram com energia, porque tinham bases fundas e largas em todas as camadas das populações. Resistiram, aguentaram-se, ficaram sendo a maior força do credito e da producção e, assignalaram-se por fim

como potencia que, para os effeitos do commercio internacional, tratava com os Governos Aliados, quando estes não podiam ter ainda relações officiaes com Lenine e seus collegas. Ha muito quem julga que a Russia virá a ser salva pela *copperação* economica.

Por todos os titulos, pois, dever-se-ha trabalhar para a expansão do cooperativismo em Portugal, onde elle realmente ainda não tomou proporções notaveis. Mas será admissivel impol-o como solução obrigatoria?

Sómente, como excepção muitissimo rara, se pode aceitar essa formula, verdadeiramente revolucionaria, no estado actual das ideas, dos costumes e até das necessidades publicas. Ainda assim não repugna que se faça a experientia de cooperativismo forçado a que se refere a mencionada proposta ministerial. E' certamente um dos porquissimos casos em que a situação da sociedade presente pode permitir ou aconselhar uma tentativa dessa naturesa.

Não parece que possam vir dahi grandes resultados praticos: já por causa da propria obrigatoriedade, que não pode ser muito fecunda na esphera da producção; já porque são poucos os baldios disponíveis para a lavoura propriamente dita. Achamos ainda assim que o parlamento deve auctorizar sem demora esta experientia de carácter extraordinario e inoffensivo. Tudo o que vier d'ahi é ganho, como se costuma dizer.

Mais confiança teríamos na exploração cooperativa de terrenos adquiridos por compra e expropriação e distribuidos por trabalhadores em regime de propriedade singular, combinando-se os principios da reforma agraria da Grecia com os da transformação operada na Russia, antes da guerra, pelo Banco dos Camponezes. A base de tudo isso tem de ser a liberdade que, no mundo economico, ha de ser sempre infinitamente superior á coacção.

A maior preparação de futuro que se pode fazer dentro do paiz é a que assegurar o desenvolvimento da população e da agricultura nos territorios onde aquela é rara ou nulla e esta não existe ou se caracteriza pelo desaproveitamento da luz, do calor e da agua. Esta evolução indispensável depende essencialmente de uma reforma agraria em que se conciliem os direitos da propriedade individual com os da sociedade obrigada a garantir o seu destino por todos os meios equitativos e previdentes.

Chegou a hora de enprehendê-la corajosamente. Parece-nos que acima de tudo se devem obter grandes massas de terreno, por compra amigavel e caute-losa, como fazia o Banco dos Camponezes. Parece-nos que, suplementarmente e ainda a titulo de experientia, poder-se-ha admitir para alguns casos o principio da expropriação, que a nova lei da Grecia preferiu com feição absoluta. E' porque de outro modo os proprietarios poderiam por vezes fazer exigencias exageradas, ou oppor-se indevidamente a cedencias reclamadas pelo bem commun.

Mas para tudo isto é indispensável uma instituição financeira especial.

Não pode ser a direcção geral de credito agricola.

A sua função consiste no fornecimento de capitais para as explorações da propriedade já constituída: ou talvez melhor para a formação do cooperativismo de credito rural, que segundo o systema a ha de substituir. De mais a mais seria facil reunir por esse lado os fundos necessarios para grandes aquisições e transformações de domínio. Ainda acresce que elles tem de ser conseguidos em grande parte por emissão de obrigações prediaes e hypotecarias, operação que suppõem a existencia de um organismo financeiro adequado.

Ainda assim não é preciso crear nenhum de novo, o que sempre envolve dificuldades que addiam as soluções praticas dos problemas economicos. Basta que se crie a propria função na Gaixa Geral de Depositos, como temos sempre aconselhado. Com ella podem aumentar notavelmente os fundos de applicação do mesmo estabelecimento. Além disso, elle poderá assim dar melhor, mais util e mais louvavel emprego a uma grande parte d'aquelles que a nosso ver estão hoje tendo destinos verdadeiramente lamentaveis.

*Quirino de Jesus.*

## A crise do Carvão

A Companhia Carris de Ferro, de Lisboa segundo uma nota publicada na imprensa, vai em breve reduzir o numero de carros em serviço e despedir dois terços do seu pessoal. Isto devido, conforme declara, á falta de carvão para o funcionamento das fabricas geradoras de energia electrica. Na capital tambem já se não fabrica o gaz de illuminação, e as diversas empresas de caminhos de ferro, igualmente devido a estar muito reduzida a importação de carvão, vão novamente empregar lenha nas suas locomotivas.

O preço do carvão inglez que antes da guerra chegou a ser *cif Tejo* a 5\$00 a tonelada, é actualmente de 180\$00, com tendencia para subir mais.

N'estas circumstancias, muito maus dias estão reservados á industria nacional que necessita de combustiveis mineraes, se não soubermos utilizar o melhor possivel os carvões que, em grande abundancia, existem no nosso sub-solo; a exemplo do que tem feito a nossa vizinha Hespanha que, só em 1917, extraiu das suas minas para cima de 7.000:000 toneladas.

Em Portugal, como em Hespanha, existem varias especies de carvões mineraes, como lenhitas e anthracitas e tambem a hulha. Só as minas do Cabo Mondego, que são as que contêm dos melhores carvões que entre nos tem sido descobertos, convenientemente exploradas, dariam combustivel para as locomotivas de todos os nossos caminhos de ferro.

Temos lenhistas de muito boa qualidade, como as de S. Pedro de Muel, Rio Maior, etc; hulha no Busaco e na região do Moinho da Ordem (Alcacer do Sal) a anthracita em S. Pedro da Cova, Castello de Paiva e outros pontos do Douro. Existem igualmente jazigos de carvão no jurassico de Porto de Moz e Batalha. Isto, claro está, pelo que respeita ao que até agora se conhace, pois que esta industria em Portugal está, pode dizer-se, na infancia e constitue um problema que ainda não foi convenientemente estudado, como o não foram outros problemas de grande interesse para o paiz.

Pelo que diz respeito á utilização dos carvões de inferior qualidade, ha paizes que os queimam reduzindo-os previamente a pó. A Italia, por exemplo, um paiz que não possue hulha e que, contudo, tem atingido um grande desenvolvimento industrial, aproveita todos os seus carvões, ainda os de peior qualidade, e com as suas lenhistas e turfas fabrica "briquettes" de que tira grandes resultados, empregando este combustivel nas machinas de vapôr, assim como a lenha.

Com a destilação dos carvões pode-se tambem obter productos de muito valor, como sejam o sulfato de amonia para a fabricação de adubos; oleos para lubrificação e outros empregos industriaes; alcoolmetilico, alcatrão, etc.

As nossas minas são em geral de exploração facil, a «em aberto».

Especialmente desde o inicio da grande guerra, tem-se constituído em Portugal varias empresas para exploracões carboniferas e alguns resultados se tem alcançado, ainda que de, relativamente, pequena importancia. Mas não bastam os esforços das entidades que se encontram á frente d'essas explorações; é necessário tambem que todos os industriaes conheçam o nosso carvão, se interessem por esta industria e procurem tirar d'ella o melhor partido, para estarmos o menos possivel na dependencia do carvão estrangeiro que escasseia cada vez mais e nos leva enormes caudas de ouro.

Muito ha, pois, que fazer quanto a este ramo da industria mineira, e parece-nos que, com um pouco de esforço e de boa vontade, encontrariamos nos nossos jazigos, senão todo, uma grande parte do carvão necessário ao funcionamento de todas as nossas industrias.

*F. Martins*

Depois de em prova esta noticia, que devemos a um nosso estimável e competente collaborador, acammos de saber que as minas de Cabo Mondego foram adquiridas por um grupo financeiro em que entra a casa Henry Burnay & C.<sup>a</sup> o qual vae dar grande incremento á exploração d'aquelles importantes jazigos de hulha.

*N. da R.*



**Valle do Tamega.** — Estão muito adeantados os trabalhos de assentamento da via entre Amarante e Gatão, na extensão de 5 kilometros, e bem assim as terraplenagens no troço seguinte: Gatão a Chapa (8<sup>k</sup> 700) estando já concluidas em grande parte.

Para o prosseguimento estão já arrematados os terraplenos e obras d'arte até Codeçoso (13<sup>k</sup> 520) e espera-se dentro de dois annos levar a linha até ao seu terminus (22 kilometros, Freixeiro Celorico de Basto).

**Valle do Corgo.** — Está quasi concluida a ponte sobre o Tamega de alvenaria, de que a *Gazeta* em 1919 deu o respectivo projecto, bem como o do apeadeiro de Tamega a seguir á ponte.

A linha segue pela margem direita, e os trabalhos de terraplenagem e obras d'arte estão começados, não se podendo porém prever quando ella chegará a Chaves devido á falta de mão d'obra.

**Valle do Sabor.** — Parece que, enfim, se vae dar seguimento a esta linha, ha tanto tempo aberta á exploração até Carviças. As terraplenagens já feitas desde 1916 até Bruçô (24 kilometros) permittirão uma rapida conclusão, uma vez obtidos os carris, o que a Direcção do Minho e Douro espera realizar dentro em pouco.

O troço seguinte, Bruçô a Urrós (30 kilometros) tem já os estudos feitos, devendo a sua construcção fazer-se rapidamente visto o planalto mirandez o permitir, pelas condições do terreno.

# VIAGENS E TRANSPORTES

## Horas de abertura e encerramento das estações

Segundo um aviso dos Caminhos de Ferro do Porto á Povoa e Famalicão as estações destes caminhos de ferro estão abertas para recepção e entrega de remessas de grande e de pequena velocidade sómente em dias úteis, das 9 ás 17 horas em qualquer época do anno; com excepção de Porto (Boa Vista), Povoa e Famalicão, onde o mesmo serviço é das 8 ás 18 horas.

Nos dias de feriado oficial ha apenas a recepção e entrega de remessas de grande velocidade nas horas acima referidas. Excepcionalmente, fóra das horas indicadas, tanto nos dias úteis como nos domingos e feriados, será feita a entrega de bagagens, cães soltos e biciclos despachados á vista de bilhetes de passageiros, quaisquer remessas de grande velocidade em serviço de socorro, e bem assim as de criação, generos frescos ou de facil deterioração, e pão da Manutenção Militar que poderão ser recebidas com antecedencia até 1 hora de saída do comboio ou, no caso de entrega, 1 hora depois da chegada.

## Additamento á tarifa especial n.º I do Sul e Sueste

A Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste publica em aviso o 1.º aditamento á tarifa especial n.º I de grande velocidade, do qual constam os preços a aplicar por vagão ou por piso, aos transportes de gado e perús, e de animaes ferozes ou bravios.

Estes transportes serão subordinados ás condições particulares dos §§ 1.º e 2.º do Cap. III da tarifa especial n.º I de pequena velocidade.

*Continua*

## Carta de Paris

III

O 1.º de maio.—Descanso parcial.—A «ordem» da C. G. T.—O «Passe á tabac» n'um deputado socialista.—Uma greve geral com 10 por cento de grevistas.—A ganga nacional.

Afinal o celebre 1.º de maio foi um fiasco! Já o esperavamos, sem mesmo sermos grande propheta. É a ordem natural das coisas. Tanto esticaram a corda, que se partiu. O abuso tem sempre d'estes desfechos; senão veja-se o que sucedeu com as casas de tavolegem em Lisboa: tantas eram, que o governo viu-se obrigado a fechá-las de vez.

Os elementos trabalhadores guiados pela omnipotentissima C. G. T. (Confederação Geral do Trabalho) resolveram este anno fazer segunda edição correcta e aumentada da peça que pregaram aos parisienses no anno anterior, em que o deixaram sem comer e sem transportes; alargando a paralysação, até aos caminhos de ferro, e a tudo que pudesse significar esforço. E como, á ultima hora, vissem que isso era impossivel, porque ia immobilizar um serviço que deve marchar com a precisão d'un relógio, a C. G. T. ordenou, (os seus gestos são sempre ordenar!), que todos os caminhos de ferro fizessem greve, e que os ferro-viarios só retomassem o trabalho quando a mesma C. G. T. ordenasse também!

Mas, como os politicos, que muitas vezes traduzem em homenagens, a indifferença ou aversão do pu-

blico, a C. G. T. não tinha comprehendido a sua situação. Não se lembrou de que o Publico,—e o grande publico, é sempre constituído pelas massas trabalhadoras,—está já farto e bem farto de greves, e que difficilmente a sua ordem seria cumprida.

E se n'este momento, elles tivessem um pouco de luz na razão, estariam a deplorar-se, no seio da familia, da sua grande derrota...

\* \* \*

O 1.º de maio appareceu radioso, ao contrario do anno anterior em que choveu copiosamente; e com grande espanto toda a gente viu que todas as linhas do Metropolitano funcionavam; que alguns carros electricos e autobus circulavam; que nos caminhos de ferro apenas uma pequenissima parte dos empregados tinha feito parede, estando todos es'tes serviços assegurados.

Imagine-se a furia da C. G. T.! Nada isto não vai sem protesto! E, záz, veem para a rua; boulevards fóra, com dois deputados socialistas á frente, que ostentavam, á guisa de fetsa da aldeia, as fachas honorificas, para melhor se darem a conhecer.

A polícia é que não esteve pelos ajustes. — Façam lá alto! Ah! não fazem? então vamos a isso: E foi uma tareia de *cace-tête*; que terminou por um dos deputados ser corrido a pontapés por um agente, ao que o *Excelsior* chamou *Passé a tabac* mostrando um instantaneo na primeira pagina do seu jornal, em que elle se via em situação bem comica e bem deploravel.

Devo aqui explicar que o *Passé a tabac*, é o que se chama em calão parisiense applicar uma sova na esquadra a um preso que resistiu á polícia.

Em regra isso é aplicado aos apaches, que aproveitam todas as desordens para esbofetejar a polícia, a quem teem um odio de morte. Pois os agentes, prudentemente levam o preso para a esquadra, toleram mesmo qualquer desarranjo phisico que vão soffrendo pelo caminho, mas . lá em casa ajustaremos contas! assim é: uma vez o preso desembaraçado da pistola ou da navalha, se a traz, applicam-lhe um *passé a tabac*, que se pode bem traduzir n'uma verdadeira sova mestra, e que na nossa lingua tambem se designa pela phrase: *apanhar para o seu tabaco*.

\* \* \*

Mas a C. G. T. não se deu por vencida e ao mesmo tempo que *pedia*, —agora já não ordena, pede,— aos mineiros e aos estivadores que largassem o trabalho para ajudar a causa justa dos ferroviarios, mandava para a imprensa uma nota que não traduzimos para lhe não tirar o sabor:

*"Les travailleurs réunis le 1.º Mai... se félicitent du succès de la démonstration ouvrière."*

*"Ils constatent qu'en application de leur volonté, l'arrêt du travail a été complet, total".*

e que o *Intransigant*, um dos mais categorizados jornaes de Paris, commentou como se segue:

*"A la même heure, le public pouvait constater que postes, téléphones, électricité marchaient fort bien, que les fonctionnaires municipaux étaient, pour le plus grand nombre, à leur poste, que dans les gares, sauf un petit nombre de trains de banlieue, de trafic était*

normal et que tous les trains des grandes lignes, notamment, avaient pu partir".

E assim é; os serviços foram todos assegurados, calculando-se apenas em 10 por cento o numero dos grevistas.

Depois, uma nota muito significativa, foi a do publico, que ao ver passar os *autobus* aplaudia com grandes salvas de palmas, n'um alto protesto para com os elementos perturbadores.

Um d'esses vehiculos, guiado pela filha d'um illustre diplomata, foi motivo de delirantes aplausos em toda a parte onde passou.

Fomos no dia seguinte pessoalmente ás estações do Norte e do Leste, dia em que a C. G. T. contava com tudo paralysado, e ali verificámos que tudo corria normalmente, menos os agentes da polícia que abriam a boca enfastiados.

O que faz tambem bella impressão é a admiravel disciplina d'este povo, e para o affirmar bastará citar o caso dos Caminhos de Ferro do Norte, que na greve de fevereiro não adheriram ás imposições das outras rôdes, e isto só porque o director fez uma proclamação ao seu pessoal, dizendo *que aquella rôde era um mutilado da guerra, e n'um mutilado não se bate!*

Bella phrase que foi o bastante para que todos cumprissem o seu dever.

E a disciplina franceza está-se agora manifestando d'uma maneira tão sympathica, que, bom seria se ella tivesse repercussão lá bas! Como por causa das 8 horas de trabalho (n'esta hora em que era preciso trabalhar 16) e das greves, a vida encareceu horrivelmente nos ultimos tempos, toda a gente se compenetrou de que é preciso poupar o dinheiro, e fazer abarrotar os depositos das fabricas, e passou a não comprar senão o indispensavel; para o que a imprensa muito tem concorrido, aconselhando a que toda a gente se abstinha de luxo e que passe a fazer o maximo uso das coisas usadas.

Em Portugal, triumphará a *ganga?* valha nos Deus, que havemos ser sempre impulsivamente meridionaes.

*Guerra Maio*

## Linha do Sado

Deve abrir á exploração, na segunda-feira 24, o novo troço de linha do Valle do Sado, comprehendido entre a actual estação de Setubal e Alcacer do Sal.

Partindo d'aquella estação a primeira paragem será no apeadeiro de Fontainhas que provisoriamente substitue a estação definitiva que será ahí construída, na parte oriental da cidade.

Segue-se a estação de Mourisca, ao kilometro 8,694; Aljeruz, ao 12,544; Aguas de Moura, ao 16,444; Pinheiro, ao 29,694; Monte Novo-Palma, ao 36,494 e por fim Alcacer-Norte, ao 50,194 de Setubal e 79, do Barreiro, distanciada 2 kilometros da de Alcacer-Sul que é a actual estação, no outro troço já em exploração, na margem esquerda do rio.

Como obras d'arte, além de pequenos pontões e aqueductos, tem a nova linha a ponte de Marateca, de taboleiro metalico, com 50 metros de vão, e para ligação com o outro troço já aberto de Alcacer-Funcheira falta-lhe só o acabamento da grande ponte do Sado, em Alcacer do Sal, cujos trabalhos todavia não poderão estar concluidos antes de dois annos.

Só então a nova linha attingirá o seu fim principal: a substituição do troço Pinhal Novo-Vendas Novas-Beja-Funcheira, por um trajecto mais curto, 52 kilometros, o que representa a economia de mais de uma hora, visto que as rampas e as curvas são consi-

deravelmente menores; no custo de transporte de passageiros e mercadorias, e a vantagem de se atravessar uma região mais aprazivel, como o é o Valle do Sado sem comparação com os despovoados e por vezes esterelos terrenos do Alemtejo.

Pelos 51 kilometros que se abrem agora já ficam os ferteis concelhos de Alcacer e Grandola directamente ligados com o centro e norte do paiz, e em relações immediatas Alcacer com Setubal entre os quais o movimento de passageiros e mercadorias é de grande importancia, e que até hoje só se permutava por meio de vapores, pelo Sado.

Por este motivo, a Camara de Alcacer do Sal e cremos que tambem a de Setubal, preparam grandes festejos a que se espera irão assistir muitas personalidades da capital e auctoridades dos concelhos servidos pela nova linha.

A inauguração será, pois, embora sem pomposas festas que a situação geral não permitte, solemnemente celebrada como um grande melhoramento que é para toda aquella região.

*Facil*

## Barateamento da vida

Os empregados das repartições da Companhia Portugueza tiveram uma bella ideia nomeando uma comissão para tratar da aquisição de vestuario e calçado em condições mais económicas do que os preços que hoje regulam nos mercado.

Essa comissão expoz já, ha dias, n'uma assembleia reunida n'uma das salas do edificio do Caes dos Soldados, o resultado dos seus trabalhos, apresentando uma amostra de tecido de boa lã e de côn fixa que pode ser empregada na feitura dos fatos, exclusivamente fabricado para os empregados ferro-viarios associados á ideia, e que resulta por um preço consideravelmente mais económico do que o de outras fazendas similares.

Metade do problema, pelo que se refere ao fato, está, pois, resolvido; faltando a confecção dos fatos, para o que se resolveu montar uma officina de alfayate que exclusivamente trabalhará para aquelle pessoal que, sendo, como é muito numeroso, a manterá em continua laboração.

Esta officina será montada com o producto de uma subscricção, por quota individual de 10\$00 e o de um espectaculo que vae ser promovido n'um theatro ou salão, para o que uma comissão já foi nomeada.

Tambem foi resolvido pedir á Companhia que adquira ella as fazendas, por intermédio dos Armazens de Viveres, fornecendo-as ao pessoal, para serem pagas em prestações por aquelles que não poderem pagar de prompto.

Tambem foram presentes varias amostras de calçado que se fabrica fóra de Lisboa por preços muito inferior aos da capital, ficando-se de, em seguida á questão dos fatos, se tratar da do calçado, de forma a conseguir-se o fim desejado.

A nossa *Gazeta* tanto sympathisa com esta louvável ideia que offerece o seu modesto valimento no que á mesma possa ser util.

E, n'esta disposição, lembra que sendo natural que maiores facilidades e mais económicos preços se obtenham, quanto mais numeroso fôr o pessoal consumidor, poderia associar-se á ideia o numeroso pessoal do Sul e Sueste, com residencia em Lisboa, e o das Companhias Nacional e de Benguela, ou formando um só nucleo com o da Companhia Portugueza, ou constituindo nucleos independentes, com a mesma orientação.

Não se trata, bem entendido, de um uniforme uni-

co; estudados uns determinados figurinos cuja execução resulte mais barata, cada qual poderia escolher o que preferisse, d'esses, ou mesmo adoptar a forma de fato que melhor lhe pareça, contanto que o tecido seja o mesmo, para se conseguir, pela muita quantidade de encomendas, o maior barateamento do preço, em beneficio de todos, e da mesma forma que a officina seja uma só para todos, ou uma para cada nucleo, se a geral associação de interesse não padecer com essa despersão.

Estas iniciativas de cooperativas profissionaes são não só de vantagem para os seus associados como para todo o publico, mesmo absolutamente estranho, porque indirectamente combatem as ambições gananciosas de fabricantes e operarios que tanto concorrem para a alta dos preços e consequente difficultade da vida de todos.

## Frota mercante do Estado

Demos no nosso numero de 1 de marzo uma nota da frota mercante do Estado, em exploração pelos Transportes Marítimos, ainda em poder da Inglaterra, e bem assim uma relação dos navios da nossa marinha mercante torpedeados durante a guerra. A titulo de curiosidade, damos hoje uma nota da categoria dos mesmos vapores, o que não deixa de ser interessante visto estar-se presentemente a tratar de lhes dar destino.

*Vapores de passageiros e carga, de marcha superior a 12 milhas:*

Nomes	Tonelagem
Traz-os-Montes.....	8.965
Porto.....	6.636
Lourenço Marques.....	6.355
Quelimane.....	5.689
India.....	5.990
S. Vicente.....	5.085
Lima .....	1.901

*Vapores de carga, com alojamento para passageiros de 1.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> classe a de marcha entre 10 e 12 milhas:*

Machico.....	6.184
Inhambane.....	5.978
Mormugão.....	5.235
Fernão Veloso.....	5.105
Peniche.....	4.634
S. Thiago.....	3.765
Desertas.....	3.689
Gôa.....	3.605
S. Jorge.....	3.601
Gil Eannes.....	1.765
Minho.....	1.271
Granja .....	565

*Vapores de carga:*

Amarante.....	7.678
Cunene.....	5.898
Gaza.....	4.705
Pangin.....	4.385
S. Antão.....	4.196
Faro.....	4.044
Vianna.....	3.749
Sines .....	2.825
Porto Alexandre.....	2.689
Coimbra.....	2.512
Figueira .....	2.181
Maio.....	2.179
Sacavem .....	2.103
Congo.....	1.900
Esposende.....	1.781
Gaya .....	1.758
Sado.....	1.408
Pungue .....	1.377
Nazareth.....	992
Patrão Lopes.....	467

*Navio de vela:*

Flores (barca).....	1.980
---------------------	-------

D'estes 39 navios, estão ainda alguns em poder da Inglaterra, mas devem ser entregues até 10 de julho proximo.



Francia

*A Situação geral da industria* — A situação geral da industria não pode deixar de se resentir da crise do combustivel, ainda hoje o problema maximo da reconstituição. As greves em França, os tumultos e revoluções sucessivas na Allemanha difficultam a resolução d'este importante assumpto.

A procura ter-se-ha de fazer ainda na Inglaterra e Estados Unidos, e o regimen de restricção continuará até não se sabe quando.

Para combater esta situação procura-se desenvolver a utilisação da hulha branca. E' interessante ver nas estatísticas a serie de concessões ultimamente pedidas e o grande numero de obras em via de realiseração.

Mesmo para as provincias desannexadas a direcção de obras publicas tem em vista uma vasta obra, que vai da fronteira suissa a Markolsheim, perto de Strasbourg; para a producção de 800.000 cavalos.

\* \* \*

• Temos presente, e só agora, as estatísticas referentes á producção de carvão na região de Pas-de-Calais, no mez de fevereiro ultimo.

A comparação com os resultados obtidos em janeiro é um pouco desanimadora.

E preciso notarmos que o mez de fevereiro com 29 dias teve cinco domingos, o que decerto influiu nos numeros.

Comtudo a greve ferro-viaria teve a sua accão funesta para a industria. Parou o funcionamento de alguns altos fornos principalmente na Lorena.

## Belgica

A situação da industria continua a ser n'este paiz tão desafogada quanto as circumstancias criticas de todo o mundo o permitem. O carvão é ali como em toda a parte o grande problema.

Todos os calculos que se fizeram, levando em conta o carvão que a Belgica deveria receber da Allemanha, tem de ser rectificados; a Belgica tem de contar apenas com segurança com os seus carvões, e feliz d'un paiz como esse que o pode fazer.

Conhecendo-se (já a *Gazeta* tratou d'esse assumpto) a composição dos carvões que as minas belgas dão, não é para admirar que a quantidade de coke fornecido aos altos fornos tenha sido apenas 20 a 25 % do necessario para o seu regular funcionamento, o que dá a origem a que a producção do metal seja de 25,7 % do que era em 1913.

\* \* \*

A situação commercial é que se pode considerar eminentemente prospera.

Nos dois primeiros mezes deste anno as exportações foram dez vezes superiores ás de igual periodo do anno passado.

## Aos nossos collecionadores

Sendo forçados a restringir o nosso deposito de numeros antigos desta *Gazeta*, avisamos os nossos estimaveis assignantes a quem falte algum numero para collecção, dos annos anteriores, de que só até 31 do corrente poderemos satisfazer as suas requisições, quando de numeros de que haja disponiveis.

Depois d'essa data só poderemos fornecer collecções de annos completos, e acaso um ou outro numero de alguns annos de que nos restam collecções encetadas.

Ha ainda uma unica collecção completa de todos os 32 annos anteriores, que pode ser obtida, encadernada, por qualquer Bibliotheca ou colleccionador, visto conter toda a legislação ferro-viaria e a historia pormenorizada de todas os caminhos de ferro portuguezes, desde 1888 até 1919.

## Caminhos de ferro franceses

### A reconstituição das vias ferreas do Norte e Leste

Nos principios de dezembro do anno passado a situação das vias ferreas d'estes departamentos era a seguinte:

#### Réde do Norte

No 1.º de Novembro, o numero de kilometros que restavam por explorar estava reduzido a 12 kilometros de linhas de via reduzida e 15 kilometros de linhas de via dupla.

No 1.º de Dezembro a extensão das vias não exploradas era a mesma das linhas de via dupla; para as linhas de via reduzida, é de 7 kilometros em vez de 12 kilometros.

Estas linhas não exploradas são constituídas por pequenos troços cortados em obras d'arte cuja reparação se está fazendo. Todas as gares estão reabertas para a exploração.

Durante o mez de Novembro, concluiram-se 65 obras d'arte, o que eleva a 321 sobre 601 o numero de pontes restabelecidas a titulo definitivo; 178 taboleiros inferiores de transito estão em via de reparação, e apenas 102 não estão ainda empreendidos.

O restabelecimento de taboleiros superiores para estradas prosegue em boas condições.

Os tunéis de Vjerzy, Vanxallen, Guise e Ferté estão completamente restabelecidos. O quinto tunel (Folembrey) está desentulhado e a via completamente assente; está por reconstruir a abobada cujo restabelecimento ficou adiado para quando se pense na transformação ou conclusão do tunel.

#### Réde do Leste

Durante o mez de Novembro, 17 kilometros de linha com dupla via foram refeitos e imediatamente exploradas.

Em 11 de Novembro de 1918, as linhas de dupla via a restabelecer tinham uma extensão de 930 kilometros. Estão actualmente reparados 853 kilometros.

Para as linhas de via reduzida, estes numeros são respectivamente 204 e 197 kilometros.

Não variaram durante o mez de Novembro e não sofreram modificações nos primeiros mezes de 1920.

As gares de Saint-Souplet, Sainte-Marie à Py, Somme-Py, Manre, Ardeuil, Montmeillant e Logny-Bogny fo-

ram postas em exploração na primeira quinzena de fevereiro.

Já foram reconstruídos 18 taboleiros inferiores d'uma altura superior a 4 metros, o que eleva a 64 sobre 214 o numero de pontes restabelecidas a titulo definitivo.

## ARREMATAÇÕES

### Caminhos de Ferro do Estado

#### DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

##### Venda de cubas e bombas de trasfega

No dia 29 do corrente mez, às 14 horas perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, na estação do Porto, se haverá proceder ao concurso publico para a venda de oito cubas, quatro bombas do trasfega e respectivos utensilios.

A base de licitação é de esc. 5.500\$00.

Para ser admitido como licitante, terá cada concorrente, de efectuar na Tesouraria da Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, o deposito provisório de esc. 140\$00, ou quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste.

Este deposito poderá ser efectuado sómente até às 15 horas da véspera do dia designado para o concurso.

O concorrente a quem for adjudicada a venda, reforçará o deposito provisório até perfazer a percentagem de 5 % da importancia total da adjudicação; este reforço será feito na Thesouraria da Direcção onde houver sido efectuado o deposito provisório.

Feita a adjudicação, serão os depositos provisórios restituídos a todos os outros concorrentes.

As cubas, bombas e respectivos utensilios, podem ser examinados nas officinas dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, em Campanhã, e as condições de arrematação e base do concurso na Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, nesta cidade ou na dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, em Lisboa, em todos os dias úteis, das 11 ás 15 horas.

### Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

#### EDITOS

A contar da publicação do presente anuncio correm editos de 30 dias para se habilitarem junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes os herdeiros do falecido agente reformado, José Alves, carpinteiro que foi da Divisão de Via e Obras, à pensão por elle legada como pensionista da Caixa de Reformas e Pensões da referida Companhia, nos termos do Regulamento de 26 de Maio de 1887, concorrendo á divisão ou impugnando o pedido em requerimento da Viúva Maria Augusta Alves.

Findo este prazo será tomada deliberação em conformidade com as disposições do citado Regulamento, para os devidos efeitos.

Lisboa, 11 de Maio de 1920.



## CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

### Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

#### Amortisação ordinaria do 2.º semestre de 1915

287 obrigações de 3 % privilegiadas «Beira Baixa»:

Titulos de 5 obrigações n.ºs: 810, 1.270, 1.616, 2.526, 2.573, 3.193, 3.195, 3.451, 3.457, 4.197, 4.261, 4.629, 5.193, 5.606, 5.874, 5.875, 6.595, 6.707, 6.800, 7.091, 7.099, 7.193, 7.690, 7.882, 7.889, 8.163, 8.302, 8.965.

Titulos de 1 obrigação n.º: 9.588, 11.773, 12.565, 12.966, 13.085, 13.965 a 13.968, 14.016, 15.723, 16.095, 16.690, 16.691, 17.154, 17.155, 17.198, 17.357, 17.705, 17.706, 18.013, 18.467, 18.574, 18.589, 19.311, 19.906, 20.086, 20.097, 20.551, 20.618, 21.215, 21.230 a 21.234, 21.693, 22.178, 22.179, 22.857, 22.948, 22.704, 24.705, 25.698, 25.699, 25.704, 26.041, 28.064, 29.623, 29.833, 30.275, 30.315, 30.431, 30.551, 31.749, 32.090, 32.091, 32.115, 32.144, 32.181, 33.006, 33.792, 33.793, 33.898, 34.077,

34.273, 34.597, 34.602, 34.799, 34.938, 35.192, 35.312, 35.455, 36.452, 36.453, 36.627, 36.937, 37.121 a 37.128, 37.296 a 37.300, 37.468, 38.937, 39.271, 39.272, 39.585, 39.671, 39.674, 39.734 a 39.736, 40.489, 40.655, 40.951, 41.931, 42.612, 42.831, 44.609, 44.762, 45.801, 45.961, 46.067, 46.068, 46.715, 46.878, 46.879, 47.154, 49.410, 49.411, 49.627, 49.924, 50.037, 50.040, 50.041, 50.053 a 50.056, 50.443, 51.087, 51.484, 51.485, 51.931, 52.621 a 52.624, 53.438 a 53.541, 54.289, 54.291, 55.647, 57.149, 57.256, 58.103, 58.113, 58.114, 58.741, 58.955 a 58.957.

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 41 e seguintes e o n.º 11 complementar e seguintes.

29 obrigações de 4 1/2 % privilegiadas de 1.º grau:

2 Títulos de 5 obrigações n.ºs: 168 - 1.044.

Títulos de 1 obrigação n.ºs: 1.293, 1.387, 1.633, 2.090, 3.660, 3.767, 3.768, 3.811, 3.845, 3.877, 5.315, 5.374, 5.375, 6.172, 6.204, 6.470 a 6.472, 7.889.

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 40 e seguintes.

58 obrigações de 4 1/2 % privilegiadas de 2.º grau:

Títulos de 1 obrigação n.ºs: 6.696, 11.068, 11.069, 11.656 a 11.663, 11.700, 11.701, 11.975, 11.976, 12.158, 12.468, 12.469, 13.052 a 13.061, 19.805, 19.834.

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 17 e seguintes.

### Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta

#### Assembleia Geral Ordinaria dos Obrigacionistas

Em observância dos artigos 51º, 52º, e 53º dos Estatutos, é convocada Assembleia geral ordinaria dos portadores de Obrigações do 1º. e 2º. graus d'esta Companhia, que possuirem, pelo menos dez d'estes títulos, para as 15 horas de terça feira 15 de Junho p. futuro, na séde do Comité em Paris, 19. rue de Milan.

Esta reunião tem por fim, conforme preceituam os artigos 22º, e 92º. dos Estatutos, a eleição de dois administradores.

O deposito de obrigação para essa Assembleia deverá ser feito até 31 de maio corrente, inclusivé:

Em Paris no Comptoir National d'Escompte, 14, rue Bergère. Em Lisboa, na casa Henry Burnay & Cª; 10, rua dos Fanqueiros. No Porto, no Banco Aliança.

As procurações dos obrigacionistas residentes em Portugal, devem ser legalizados por notario, e as dos residentes em França pelo maire da sua residencia ou por notario.

Paris, 10 de Maio de 1920.

O Comité de Paris

### Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

#### Dividendo de 1919

Desde 5 até 31 de Maio proximo, em todos os dias uteis, com exceção dos sábados, das 11 ás 14 horas se pagará o dividendo votado de \$50 por acção, livre do imposto de rendimento.

O pagamento verifica-se em Lisboa, na séde da Companhia, rua de S. Nicolau, 88, 1.º no Porto, na filial do Banco Nacional Ultramarino e no Banco Aliança.

Lisboa, 30 de Abril de 1920.

O Director de Serviço, Manuel Maria d'Oliveira Bello

### BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

#### Lisboa, 12 de Maio de 1920

Referimo-nos anteriormente á primeira série de propostas financeiras apresentadas ao Parlamento. Acaba de ser anunciado que estão promptas as da segunda e que ainda continuam em elaboração as da terceira. Acerca d'aquellas publicaram-se já algumas informações, embora muito incompletas.

O Governo pretende finalmente, por uma das propostas, lançar um imposto único e extraordinário sobre todos os lucros e fortunas da guerra. Desconhecemos as suas bases: apenas foi dito que por elle se exigiriam 100.000 contos aos respectivos contribuintes. Acrescentou-se que o producto seria para diminuir a circulação fiduciária.

Desde já nos cumpre dizer que muito maior deve ser a contribuição dos beneficiários da guerra. Elles ganharam mais de meio milhão de contos, crescendo agora a progressão dos seus ganhos, que já devem ser de mais de 200.000 contos por anno. O imposto chegou lá por fóra a 60, 70 e 80 por cento. Só quando se progredir aqui de modo analogo n'este ponto fundamental será possível exigir sacrifícios com justiça e efficacia a todos os outros cidadãos.

Nem parece que se possa destinar o fructo de tal imposto a reduções da circulação fiduciária enquanto não houver um plano completo de reconstituição tributaria que extinga realmente o déficit. As propostas do Governo, embora obedecam a esta aspiração louvável, não podem conduzir lá e terem de ser substituídas quasi totalmente.

Pretende-se também um imposto único, pessoal e extraordinário de todos os individuos que, estando na edade do serviço militar, não foram aos campos de batalha. Espera-se dahi o melhor pe 10.000 contos.

Os que não pegaram na espingarda por incapacidade physica ou moral tambem ficarão obrigados ao imposto? E aquelles que não tem rendimento nenhum e foram e são encargo pesado dos paes ou de outros, n'estes calamitosos tempos? Aguardamos a publicação da proposta para decididamente condemnarmos essas ou outras injustiças possíveis n'uma tributação que infelizmente não obedece a um systema de equidade económica e social.

Actualisar-se-hão as taxas do selo, quadruplicando as fixas e duplicando as outras. E' outra maneira de ir com a rede da injustiça tributaria até onde vegetam os que não tem rendimento ou soffrem prejuizos. Veremos isso.

Pela mesma contribuição cria-se uma taxa de 1/4 % sobre todas as vendas e operações commerciaes, elevando-se a 2 %, as dos objectos de luxo. Talvez n'este ponto se deva ir mais além, por necessidade extrema, compensando-se, como fôr possivel, os sacrifícios que d'ahi virão ás victimas sociaes da guerra.

Trata-se de obter mais 20.000 contos pela contribuição de registo. E' provavel que tenhamos de concordar essencialmente com os aggravamentos que sejam feitos ahi, salvo nas transmissões por titulo oneroso. N'estas é já muito elevada a taxa de 8 %. Acrescentar-lhes mais 2 % é um erro, um incentivo maior á fraude, podendo ser ainda menor do que hoje a colheita do fisco.

Procuram-se mais 2.000 contos pela contribuição sumptuaria, que será actualizada e remodelada, segundo a nota officiosa, e pela de fabricação e consumo de velas, manteigas, oleos, combustives e cervejas. Aguardemos essas propostas. Mas desde já dizemos que deve desaparecer absolutamente a injustiça de se collectarem os alugueis das casas acima de qualquer valor locativo. Esse imposto, iniquamente lançado em 1918, pretende ser de rendimento, quando a verdade é que este não pode ser determinado pela renda que paga o inquilino. Ainda mais, elle teria de ser expurgado da nossa legislação tributaria se vigorasse quantos outros impostos de rendimento o sr. ministro das finanças deseja obter do paiz, o que aliás é impossivel.

O Governo emprehende tambem ar emodelação do processo e dos serviços relativos ás execuções fiscaes. Pretende ainda, como já estava annunciado, entregar os 400 camions do Estado á exploração commercial, por uma companhia em que o Estado tenha participação.

As propostas da segunda serie trariam um aumento de receita e nma diminuição de despesa calculadas globalmente em 37.000 contos. Acrescentando-lhes os effeitos esperados das que formam a primeira serie, o deficit de 119.000 contos viria para 34.000.

Como seria suprimido totalmente, segundo as ideas do Governo? Pela revisão e actualisação dos direitos aduaneiros e da contribuição predial, pelo monopólio dos seguros e pela instituição de um imposto de rendimento global. São assumtos que temos de examinar diante das proprias propostas.

Mas o nosso juizo geral está feito. Não ha infelizmente um sistema tributario nas propostas de finanças. Atira-se a rede do fisco, seja como fôr, para cima da economia nacional, para trazer no arrasto os proprios peixinhos, os ovos e os comedouros, safando-se as baleias e os tubarões quasi incolumes e preparando-se lhes ainda a offerta de grandes monopolios rendosos para se consolarem das lascas de lombo que hajam perdido.

Nenhum paiz seguiu nem podia seguir taes caminhos. Elles condiziam fatalmente á emigração de nma grandissima parte dos habitantes, ou á revolução social de numerosos elementos saerificados em todas as classes. Tal seria o resultado final, já pela acção directa do fisco, já pela repercussão e incidencia do imposto, já pelos outros prejuizos economicos derivados da guerra.

Cae pela base, ou por falta della, todo o edificio das propostas de finanças. Collectar fortemente as capitalizações e os lucros da guerra muito para alem do ponto onde o Governo se coloca, é indubitavelmente a primeira de todas as tributações necessarias. Ao mesmo tempo é essencial substituir as nossas contribuições directas pelo imposto geral de rendimentos, discriminados estes em meia duzia de cedulas. Só como remate deste viria o global, que, nas propostas annunciadas, não faz sentido nenhum.

Com esta parte fundamental de um plano financeiro, poderiam então combinar-se, como accessorios, até onde fosse preciso, os pedidos tributarios que fossem ainda exigidos pelo saneamento orçamental.

Q. J.

#### Curso de cambios, comparados

EM 15 DE MAIO			EM 30 DE ABRIL	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque.....	13 5/8	17 1/2	17 3/4	17 5/8
" 90 d.v.....	13 7/8	-	17 7/8	-
Paris cheque.....	309,5	311,5	212 1/2	214 1/2
Madrid cheque.....	778	780	591	507
Allemanha cheque.....	83	93	50	62
Amsterdam cheque.....	1610	1712	1290	1300
New York cheque.....	4605	4645	604	3614
Italia cheque.....	225	228	179	183
Suissa .....	815	817	624	629
Libras .....	22500	23500	18550	19550

Última  
cotacão

## Bolsas e títulos

## Cotações na bolsa de Lisboa - MAIO

Última cotacão	Bolsas e títulos	4	5	6	7	10	11	12	13	14	-
<b>Fundos do Estado:</b>											
44,50	Interna 3 %, coupon.....	43,50	45,00	45,00	-	44,50	45,60	45,60	46,00	46,00	-
43,30	" assentamento.....	43,50	43,60	44,00	-	44,50	44,80	44,80	45,00	45,00	-
10\$66	" 3 %, 1905.....	-	-	-	-	-	-	-	10\$50	10\$50	-
21\$60	" 4 %, 1888.....	-	-	-	-	21\$50	-	21\$60	-	21\$50	-
51\$50	" 4 %, 1890.....	-	51\$00	-	-	-	-	-	-	-	-
59\$00	" 4 1/2 %, 1888/89 assent....	59\$00	59\$20	-	-	-	59\$00	-	95\$50	59\$50	-
59\$20	" 4 1/2 %, 1888 89 coupon..	-	-	-	-	-	60\$00	-	-	-	-
81\$50	" 4 1/2 %, 1905.....	-	-	-	-	10\$50	-	-	-	-	-
76\$50	" 5 %, 1909.....	-	-	-	-	-	77\$00	77\$00	-	77\$00	-
160\$00	" 4 1/2 %, 1912 ouro.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
76\$00	" 5 %, 1917.....	-	-	76\$00	76\$00	-	76\$00	76\$00	76\$00	76\$00	-
129\$00	Externa 1.ª serie.....	131\$00	136\$50	137\$00	137\$00	46\$00	-	-	125\$50	133\$00	-
120\$00	" 2.ª serie.....	-	130\$00	130\$00	-	-	-	-	-	-	-
128\$00	" 3.ª serie .....	130\$00	138\$00	137\$50	-	-	-	-	-	-	-
65\$50	Obrig. da Província de Angola..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
140\$00	" Comp. Tabacos de 1891	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Acções dos Bancos e Comp.</b>											
329\$00	Banco de Portugal.....	329\$00	329\$00	329\$00	-	328\$00	-	826\$00	327\$00	327\$00	-
317\$00	" Nac. Ultramarino, coup.	318\$00	319\$50	319\$00	319\$00	318\$00	316\$50	317\$00	317\$00	317\$00	-
312\$00	" " " ass..	-	312\$00	312\$00	-	-	310\$00	319\$50	310\$00	310\$00	-
202\$50	" Portuguez e Brazileiro ..	204\$00	204\$50	204\$00	206\$50	206\$50	205\$00	204\$90	205\$00	205\$00	-
235\$00	" Commercial de Lisboa..	245\$00	255\$00	257\$00	257\$00	-	-	256\$00	256\$00	-	-
225\$00	" Lisboa & Açores.....	-	230\$00	236\$50	-	286\$50	-	-	232\$00	-	-
124\$60	" Economia Portugueza...	125\$00	125\$00	124\$00	124\$50	124\$50	124\$50	124\$50	124\$50	125\$00	-
72\$00	" Comercial do Porto...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
43\$50	Companhia do Credito Predial..	43\$50	43\$50	43\$50	43\$50	-	-	43\$30	43\$30	43\$50	-
36\$00	" Gaz e Electricidade	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
71\$00	" das Aguas .....	-	72\$00	-	72\$00	-	-	-	-	-	-
214\$00	" Ilha do Principe...	215\$00	-	217\$00	217\$50	218\$00	218\$00	-	217\$00	218\$00	-
35\$30	" Colonial do Buzi..	35\$80	-	35\$00	35\$00	37\$00	36\$80	36\$80	38\$00	37\$50	-
214\$00	" Nac. de Moagem..	220\$00	222\$50	224\$50	225\$90	225\$00	222\$50	221\$50	223\$00	224\$00	-
89\$00	" Phosphoros, coup..	89\$00	89\$00	89\$50	90\$00	92\$00	94\$50	94\$10	93\$00	92\$00	-
36\$00	" Cam. Fer. Portug..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
176\$00	" Tabacos, coupon ..	176\$80	178\$00	178\$50	178\$50	177\$50	179\$00	179\$50	180\$00	179\$70	-
273\$00	" Nac. de Navegação	278\$00	278\$00	277\$50	276\$50	278\$50	-	279\$50	286\$30	286\$00	-
<b>Obrigações:</b>											
79\$00	Companhia das Aguas.....	79\$00	-	-	-	-	-	-	-	-	-
75\$20	Predias 5 % antigas.....	-	-	91\$50	-	-	-	-	-	-	-
89\$00	" 5 % serie A.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
89\$00	" 4 1/2 % serie A .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
85\$00	" 4 % .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
101\$50	Nacional de Moagin.....	-	-	102\$00	-	102\$50	102\$50	-	-	102\$00	-
40\$20	Assuc. de Moçambique.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
80\$00	Banco Nac. Ultram. 4 1/2 % ass.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
100\$00	" " " 4 1/2 % ouro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
98\$00	" " " 6 % Hypot.	-	-	-	-	97\$50	-	97\$50	-	-	-
95\$00	Cam. de Ferro de Ambaca.....	-	95\$50	-	-	96\$00	96\$00	-	-	96\$00	-
74\$00	Nac. de Cam." de Ferro, 1.ª serie	-	-	-	-	75\$00	-	-	75\$00	-	-
67\$50	" " " 2.ª .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
71\$00	Cam. de Fer. Portug. 3 % 1.º gr.	67\$5	-	-	-	-	70\$00	-	-	71\$00	-
29\$50	" " " 3 % 2.º gr.	-	29\$50	-	30\$00	137\$50	-	30\$00	30\$00	30\$10	-
61\$50	Beira Alta, 1.º gr.	29\$50	-	-	-	-	-	-	-	-	-
15\$00	" " " 2.º gr.	-	-	-	-	-	-	15\$00	34\$80	-	-
140\$00	Benguela, tit. 1..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
134\$00	" " " 5..	139\$00	139\$00	137\$00	-	-	-	136\$00	-	136\$50	-
47\$00	Docas do Porto .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
86\$00	Municipal ou Distrital 6 %.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
88\$00	" " " 5 %.....	-	-	-	-	-	-	-	-	90\$00	-
51\$50	Panificação Lisbonense .....	-	-	51\$50	-	-	-	52\$00	-	-	-
92\$00	Empresa das Aguas de Vidago..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

## Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóis

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES				MEDIA KIOMETRICA		
		1920		1919		Diferença em 1920	1920	Diferença em 1920
		Kil.	Totais	kil.	Totais			
Portuguesas								
Companhia Caminhos de ferro Vendas Novas...		1.073	—	1.073	—			
Portugueses... Coimbra e Louzã Sul e Sueste.....		70	—	70	—			
Winho e Douro.....	20 Agosto-1919	29	—	29	—			
Beira Alta.....	31 Dez.-1919	768	3.433 172\$23	746	3.113.670\$67	+319.501\$56	4.470\$27	4.173\$82 + 296\$15
Companhia Nacional.....		484	—	484	—			
Valle do Vouga.....								

# 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'huilha; Motores a gaz pobre;  
Motores a petroleo; Motores a gazolina; Oleos combustiveis;

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

Oleos 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.<sup>a</sup>; Hambro & Son; Baring Brothers & C.<sup>a</sup>.

**Em New-York** — Brown Brothers & C.<sup>a</sup>.

**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

**Freios** para caminhos de ferro a vapor e electricos  
**Amortecedores de choques** para os ganchos de engate dos caminhos de ferro  
**Signaes electro-pneumaticos**

**WESTINGHOUSE**

ÉTABLISSEMENTS DE FREINVILLE  
**SÉVRAN (S. & O.) FRANÇA**

## Banco Popular Portuguez

Séde no Porto:  
**46, Rua do Boureiro, 50**

Filial em Lisboa:  
**56, Rua Aurea, 60**

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

Participações em empresas de fomento económico  
 na metrópole e nas colónias

## JOSÉ HENRIQUES TOTTA & C.<sup>a</sup>

BANQUEIROS

Rua do Ouro, 69 a 79—LISBOA

Depositos à ordem e a prazo.

Contas correntes em moeda nacional e estrangeiras.

Saques sobre o paiz e estrangeiro.

Descontos e transferencias.

Fundos publicos nacionaes e estrangeiros.

Agentes da Companhia de Seguros GARANTIA

## CASA BANCARIA

NUNES & NUNES L.<sup>DA</sup>

Rua Aurea, 95 e 97—LISBOA

Telephone: Central 2108—End. telegr.: DOISNUNES

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

Correspondentes em todo o paiz e estrangeiro.

Recebem dinheiro á ordem e a prazo.

## HORÁRIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 16 DE MAIO DE 1920

COMPANHIA  
PORTUGUEZA

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

C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	
6 40	7 00	5 55	7 2
9	10 2	7 37	8 41
10 30	11 39	8 31	9 37
13	14 6	a 9 31	10 15
f 14 15	15 24	b 10 30	11 27
6	17 4	b 12 45	13 45
c 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-R	
7	8 13	6 25	7 49
8 50	10 1	8	9 36
13 50	11 44	8 10	9 45
17 30	18 50	11 20	12 45
b 18 20	19 28	15 10	16 31
20 15	21 31	19 21	20 40
0 25	1 39		

Lisboa-R	Snesvem	Lisboa-R	
b 22		22 40	

Mais os de Villa Franca.

Lisboa-P	E. Prata	Lisboa-P	
e 7 5	8 5	c 7 70	7 30
c 17 23	17 39	c 9 15	9 23

Lisboa-R	Setil	Lisboa-R	
7	8 55		

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 40	n 16 2	6 40	17 45
10	22 21	a 15 49	o 23 20

Lisboa-R	Alfarelos	Lisboa-R	
8 50	19 23	6 50	18 42
Figueira	Amieira	Figueira	

Figueira	Amieira	Figueira	
16 34	18 55	15 45	18 6

Alfarelos	Figueira	Alfarelos	
16 50	17 4	11 45	12 25

19 20	19 58	18 18	18 53

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Coimbra	Figueira	Coimbra	
7 15	8 07	5 30	8 12
10 20	13 30	g 10 20	12 4
16 35	18 18	14 55	18
0 6	4 5	23 20	0 45

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Colombia	Louzã	Colombia	
11 55	13 45	8 35	10 4
18 15	19 30	11 58	17

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Figueira	Lisboa R	
8 5	16 5	16 51	0 25
Lisboa-R	Alfarelos	Lisboa-R	
8 5	16 5	16 50	0 25

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

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Setubal	Lisboa	
8	9 46	8 10	10 5
17 41	21	6 35	10 10

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Aveiro	Porto	
6 40	9 43	4 55	7 40
14 10	16 41	18 45	21 25

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Ovar	Porto	Ovar	
5 55	7 31	8 5	9 38
Mos de Aveiro			

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Espinho	Porto	
7 45	8 11	13 30	14 0
10 10	11 10	15 25	16 3