

Gazeta dos Caminhos de Ferro

15.º DO 33.º ANNO

Contendo uma PARTE OFFICIAL dos Ministerios do Commercio e Commuicações e das Colonias, e dos Caminhos de Ferro de Estado (Resolução do Conselho de Administração de 15 de janeiro de 1920)

NUMERO 783

Premiada nas exposições: Lisboa, 1888, grande diploma de honra
Bruxellas, 1887, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata - Antuerpia, 1894, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze

Proprietario-director - L. de Mendonça e Costa

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

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

COMPOSIÇÃO

Typogr. da Gazeta dos Caminhos de Ferro

IMPRESSÃO

Typ. Beleza L. do Calhariz, 29

LISBOA, 1 de Agosto de 1920

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

11, Rua da Horta Seca, 13-1.º

Telephone: Central-27

SUMMARY

Espinho, 30 de Junho de 1920

Ex.ª Sr. Engenheiro Ferreira do Amaral

| | |
|---|-----|
| Simptomas da geral desorientação, por J. Fernando de Sousa | 225 |
| Ainda o commercio de 1914-1917, por Quirino de Jesus | 228 |
| A actual crise de carvão e o problema da força motriz em Portugal, por F. Martins | 228 |
| Caminhos de ferro brasileiros | 230 |
| Manual do Viajante em Portugal | 231 |
| Arrematações | 231 |
| Viagens e transportes | 232 |
| Carta de Paris, VI, por Guerra Maio | 232 |
| Carris de ferro de Lisboa | 233 |
| O transpyrenaico | 235 |
| Linhas portuguezas | 235 |
| Parte Financeira: | |
| Boletim commercial e financeiro | 236 |
| Cotações na Bolsa de Lisboa | 237 |
| Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhes | 237 |
| Comhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes (Relatorio) | 238 |
| Companhia da Beira Alta (Relatorio) | 238 |
| Horario dos comboios | 240 |

Symptomas da geral desorientação

Mais uma grêve nos nossos malfadados caminhos de ferro, para attestar a desorientação geral dos espiritos!

Referimos, no nosso numero de 16 de junho, o desacato quasi sem precedente (houve um: a violencia exercida em 1915 contra o digno director do Minho-Douro, Figueiredo e Silva obrigado a deixar o seu logar por um grupo d'energumenos seus subordinados) de que foi victima Mr. Lew Heitz, Chefe de exploração da linha do Valle do Vouga.

Voltou este ao seu logar e puniu o chefe d'estação que o intimara a deixar o seu logar e os amanuenses que formavam a commissão responsavel pelo occorrido. Os restantes amanuenses abandonaram os escriptorios desde 14 de junho e até hoje não voltaram lá.

Depois de outras manifestações de indisciplina o Ministro do Commercio que estava demissionario encarregou o engenheiro, seu chefe de gabinete, Sr. Ferreira do Amaral de ir proceder a inquerito e tomar as providencias precisas para assegurar o restabelecimento da disciplina.

Tão parcialmente se houve e tão estranhas ideias manifestou, declarando, por fim, que estava alli como delegado do pessoal e advogado da sua associação de classe que me vi forçado, como representante da Companhia, que julgava tratar com um delegado do Governo, a dirigir-lhe um officio que convem tornar publico, pois subministra elementos para se apreciar a crise actual da disciplina mental e moral na sociedade portugueza.

Eis esse documento:

Tendo sabido que V. Ex.ª desejava conferenciar comigo acerca dos factos que eram objecto do inquerito a que está procedendo, vim aqui immediatamente e julgo indispensavel fazer por escripto algumas declarações relativas á conferencia que hontem tivemos na presença de Mr. Heitz, Chefe da Exploração d'estas linhas e com a sua audiencia.

Declarou-me V. Ex.ª que S. Ex.ª o Ministro do Commercio, Lucio de Azevedo, o encarregara de vir proceder a um inquerito técnico acerca dos factos por mim referidos a S. Ex.ª verbalmente e expostos nos meus officios á Direcção Fiscal, de 11 e 21 do corrente; que pelo mesmo lhe foram dados plenos poderes para tomar as providencias conducentes á solução do conflicto entre a Companhia e o pessoal e a assegurar a exploração no caso de greve; que esses poderes lhe foram ractificados pelo actual Ministro, o Ex.ª Sr. Dr. J. Domingues dos Santos.

Começou V. Ex.ª por me declarar que tendo vindo convencido da gravidade do procedimento do pessoal, reconheceria que a justiça e a razão estava do lado d'elle e que pelo contrario era a Companhia quem dera logar á exaltação dos animos e descontentara toda a região com a péssima distribuição de material feita. Além d'isso V. Ex.ª reconhecia que muitas das asserções feitas nos meus officios eram inexactas e exaggeradas. Propunha porisso uma fórmula de conciliação, que já apresentara ao pessoal e este aceitara, consistindo essencialmente no seguinte:

Fixação em 11.000\$00 mensaes das novas subvenções e augmentos pela revisão dos quadros, desistindo o pessoal da participação dos 40 % do producto das sobretaxas.

Declaração feita pela Associação de que acatava a auctoridade da Companhia, não perturbando a disciplina, nem se ingerindo na Administração;

Esquecimento de todos os factos occorridos, sem sancções disciplinares, pagando-se a todos os dias decorridos desde 9 e não vindo os empregados admittidos de novo, que a Companhia pretendia conservar, prejudicar de modo algum a situação ou accesso do pessoal do quadro.

Não sendo aceita esta fórmula é inevitavel a grêve, na qual o Governo se limitará a fazer respeitar a propriedade.

Tendo pedido a V. Ex.ª que me apontasse as inexactidões e exaggeros dos meus officios, observou V. Ex.ª:

1.ª — que não era exacto ter-se recusado o pessoal a mandar as receitas á Thesouraria, tencionando deposital-os na Caixa Geral de Depósitos.

Essa minha affirmação resultou do relatorio de um dos agentes fiscaes, de que a respectiva Direcção me deu conhecimento. Era de tal modo grave, junta á ameaça de greve imminente, que immediatamente pedi providências, sem aguardar confirmação, que aliás é dada pelo depoimento do snr. Heitz, que V. Ex.ª me leu e em que se refere a intervenção havida para dissuadir o pessoal do proposito, que não chegou a realizar.

2.ª — que era descabida a minha affirmação acerca das tendencias bolchevistas manifestadas pelo procedimento da Associação de Classe do pessoal e que na colecção do jornal *O Vouga*, seu órgão, não se encontrava a apologia da revolução russa, como eu affirmara. Lembrando eu a V. Ex.ª a declaração publicada na *Batalha* e firmada pelos delegados da Associação, em que os agentes das industrias de transportes protestavam contra qualquer hostilidade contra a revolução russa e se obrigavam a impedir transportes de tropas ou material destinados a combater-a. V. Ex.ª considerou esse facto como sendo meramente platonico e sem alcance, e assegurou-me que na colecção d'*O Vouga* não encontrara a apologia de aquella revolução e dos seus caudilhos. Não tendo á minha disposição essa colecção, não posso citar textos precisos, a que me referi de um modo generico pelas reminiscencias da leitura de varios numeros. Quando V. Ex.ª nega alcance e significação a um compromisso que pouco vale pelo lado pratico, visto de Portugal não se enviarem tropas nem mate-

rial para a Russia, mas que é sobremodo significativo pela orientação que denuncia, tenho o direito de supôr que o mesmo daltonismo de benevolencia dominou o exame que V. Ex.^a diz ter feito do jornal. Mantenho pois a minha afirmação até prova contradictoria de que estou em erro. Faculte-me V. Ex.^a o exame da colecção do jornal, porque se na minha afirmação tiver havido confusão com outro órgão ferro-viario, o que não creio, lealmente o confessarei.

Demais, exactamente na occasião em que a declaração referida veiu a publico, o Ministro do Comercio de então o Sr. Jorge Nunes, me declarou que o Governo se achava deante da ameaça de um movimento revolucionario de caracter bolchevista, instigado do estrangeiro e por isso mesmo queria evitar a greve ferroviaria com elle relacionada, que seria das mais graves pelas consequências e porisso pedia as maximas condescendencias com as reclamações do pessoal.

3.^o — que havia inexactidões de cifras, pois eu afirmara que a Companhia ia nas suas concessões até 11.000\$00 por mez. Houve effectivamente n'esse ponto um lapso, porque eram 10.500\$00, que eu devia ter escripto, comprehendendo-se essa confusão, pois nada se escreveu sobre as negociações occorridas havia já bastantes dias e o meu longo officio foi redigido na noite de 11 para 12, depois da conferencia verbal com S. Ex.^a o Ministro, que terminou perto da meia noite.

Demais, nenhuma importancia tem essa divergencia de cifras, porquanto fôra combinado vir eu a Espinho para conferenciar com o Sr. Chefe da Exploração e ter no dia 9 com os delegados do pessoal uma conferencia em que se assentasse definitivamente a cifra das subvenções.

4.^o — Que era inexacto que a Associação se ingerisse abusivamente na Administração da Companhia. Perguntei então que outra coisa significava o manifesto de 4 de Junho, d'ella emanado e no qual, depois de criticas e referências insultantes a mim, como representante da Companhia e ao Chefe da Exploração, se reclamava a distribuição dos 40^o, das sobretaxas sem limitação, o restabelecimento de comboios suplementares suspensos e a distribuição de vagões áquelles que os requisitassem. Perguntarei a V. Ex.^a se estas duas ultimas reclamações cabem nas attribuições legais da Associação de classe e não representam uma ingerência abusiva em matéria a que tem de ser estranha.

Perguntarei mais se não é um acto de indisciplina preparar e cooperar na manifestação effectuada em 9, filha de evidente conluio dos delegados do pessoal com vários industriais, pois já em 6 se sabia que em 9 se me faria uma manifestação de desagrado, exactamente no dia para o qual fôra aprasada uma conferencia com o intuito conciliatório de chegar a um accordo sobre o litigio das subvenções. Como é que para a vespera desse dia se convocou uma assemblea do pessoal em Sarnada e na manhã se juntaram em Espinho Vouga, industriais, operários de Espinho e empregados da Companhia, vindo depois essa multidão aos escriptórios? Como é que a essa violação de domicillio e sedição só poz momentaneamente barreiras a exigencia do Sr. Chefe da Exploração de que fosse apenas uma comissão fallar-lhe quando o edificio estava invadido pela multidão?

Como é que para tratar simultaneamente de assuntos referentes ao pessoal se apresentaram industriais e do restabelecimento de comboios e distribuição de vagões, empregados da Companhia, tendo sido necessário que o mesmo Chefe intimasse estes a sairem, pois não tinham que se ingerir nas reclamações do publico? Como é que pouco depois entravam de novo e um delles, sobre tudo, se salientaram nas intimações ao seu Chefe para que abandonasse o lugar e se demitisse?

Para todos estes factos achou V. Ex.^a, com singular optimismo, desculpa e justificação. O manifesto é mero caso da imprensa, a conspiração dos industriais e dos empregados uma natural associação de interesses, a intervenção do pessoal explicavel, até talvez pelo intento de protegerem o seu Chefe.

Perante esse critério, julgo occiosas mais reflexões.

Para mais manifesta tornar a incorrecção dos delegados da Associação recordei o facto, já referido no meu officio de 11, do accordo provisório feito *ad referendum* com o Chefe da Exploração fixando em 7.500\$00 a cifra das subvenções, da qual se deduziria a dos aumentos que resultassem da revisão dos quadros, accordo escripto em duas folhas e cujo exemplar entregou aos delegados do pessoal foi por estes truncado, eliminando a segunda folha em que figurava essa ultima clausula e quando lhes foi provada perante o Ministro a alteração do documento, affirmando que essa clausula fôra acrescentada sem accordo seu, o que é falso.

Apesar d'isso condescendi na conferencia de 6 de Março a deixar a subvenção independente do augmento resultante da revisão dos quadros, que seria ulteriormente determinado e não podia ser fixado de antemão como ponto de partida da reorganização de quadros e vencimentos,

5.^o — Que é falso ter-se recusado o chefe Cardoso a entregar a estação. A essa asserção contrapuz a declaração, firmada pelo Inspector do Movimento, Tavares, que V. Ex.^a ainda não ouvira, e do Sub-Inspector da Fiscalização, Cassiano Marques, de que, convidado por eles a entregar-lhes a estação, o referido Chefe a isso se recusara.

Objectou V. Ex.^a, que aquelle Sub-Inspector declarara ser falsa a declaração que firmou. E' tão grave esse facto, que V. Ex.^a aceitou sem averiguar em qual das declarações mentiu o referido empregado, nem ouvir o outro signatario do documento, que me obriga a proceder ás devidas averiguações de caracter disciplinar.

Demais, a recusa do Chefe Cardoso foi communicada á Direcção Fiscal pelos seus agentes, bem como a ameaça de greve para o caso d'elle ser obrigado a sair da estação.

6.^o — Que se exaggerara capitulando de sedição os factos occorridos em nove. Perguntarei se deixou de ser lei do paiz o decreto de 31 de Dezembro de 1864, que declara incursos nas penas de sedição *«todos os individuos que se reunirem ou amotinarem, qualquer que seja o seu objecto, fim ou intento, constringendo ou tentando constringer, impedir ou perturbar as empresas ou os seus empregados e agentes na exploração»*.

Reuniram-se, ou não, sob pretexto de reclamações, individuos extranhos ao serviço com empregados, indo em grande numero aos escriptórios da Companhia? Intimaram, ou não, sob pena de ter de abandonar o lugar, o Chefe da Exploração a restabelecer immediatamente comboios facultativos, de cuja oportunidade só a Companhia e o Governo são juizes, substituindo assim a coacção e a ameaça aos meios legais de representação, de que não consta que usassem, sob a forma de reclamações que não consta que usassem, sob a forma de reclamações que nos livros respectivos, quer directamente á Direcção Fiscal?

7.^o — Que não houve ameaça de formação de uma comissão administrativa.

Essa minha asserção, baseada no relato que me fez dos acontecimentos o Sr. Heitz quando regressei de Madrid, foi-me confirmada, pelo Chefe de Secretaria e pelo Inspector Principal, ambos os quaes a ouviram a um dos industriais, e o segundo declarou que depois da manifestação os delegados do pessoal foram ao seu gabinete exigir-lhe que ordenasse o pagamento segundo determinado quadro, aliás, a Comissão administrativa procederia, dizendo um d'elles que seria elle, Marques, o Presidente ao que se recusou, reconsiderando os empregados e deixando-o no seu lugar em substituição do Chefe da Exploração; depois d'este incidente, mandou fazer o pagamento segundo as instrucções do pessoal para evitar maior mal.

Ha pois trez testemunhas que ouviram a ameaça de se formar a Comissão administrativa, e uma d'ellas refere novas manifestações d'esse propósito. Mantenho pois a minha affirmação.

8. — Que não era exacto terem faltado providencias da auctoridade administrativa, pois esta, em seguida ao aviso feito pelo Sr. Heitz, puzera de prevenção a força da Guarda Republicana.

Perguntarei que valor tem essa providencia, quando se comunicara estar grande multidão reunida em Espinho-Vouga, para ir sobre os escriptórios da Companhia. A unica prevenção efficaç era mandar immediatamente proteger estes contra qualquer violencia possivel.

Aquilatadas assim as minhas inexactidões com a verdade e lealdade de que costume usar, permitta-me V. Ex.^a que aprecie as graves censuras por V. Ex.^a feitas ao serviço da Companhia, aliás genericas e vagas, pois a um unico facto V. Ex.^a se refferiu: a preterição systemática de uma firma, Estima & Valente, na distribuição de vagões por não ser conhecida do Sr. Chefe da Exploração, o que este aliás contesta.

Capitulou V. Ex.^a, sem o demonstrar, de pessima a distribuição de material e invocou para isso o testemunho, entre outros, dos Chefes de Secretaria e de Contabilidade, que declararam terem ouvido dizer que havia preferências e que empregados havia que para darem vagões receberam dinheiro e que sendo das attribuições do Chefe e do Inspector do Movimento a distribuição de vagões, esta era feita muitas vezes pelo Sr. Chefe da Exploração.

Vagas e genericas são as affirmações desses funcionarios sobre serviços em que não intervem e não infirmam as explicações dadas no meu officio de 11.

As funcções attribuidas aos empregados graduados não impedem a intervenção do Chefe da Exploração, mormente n'uma linha pequena, em que segundo as normas consagradas e a impossibilidade de ter Chefes bem especializados e largamente remunerados em cada serviço, o Chefe de Exploração intervem mais meudamente no serviço.

Mesmo nas grandes Companhias, que se acham noutras condições, assim succede, e o proprio Governo intervem frequentes vezes ordenando preferencias na distribuição de vagões, tanto a estações officiaes como a entidades e individuos particulares.

E' que as circunstancias são excepcionalmente dificeis e anormais em todas as linhas, não podendo ter rigorosa applicação as regras ordinarias, nem sendo possivel evitar abusos que em todas as linhas se dão, sem que até hoje em nenhuma outra tenham occorrido factos como os de 9 do corrente em Espinho.

Na nossa linha as queixas e reclamações referem-se apenas aos transportes de madeiras e lenhas. Tem havido preferencias determinadas superiormente e que a Companhia tem observado, relativas a travessas para a Missão Francesa, para as linhas do Estado, e da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, a lenhas para a officina de electricidade da Camara de Hespinho,

travessas embarcadas para Inglaterra em correspondencia com comboios especiaes da C. P. Ao mesmo tempo tem-se procurado, com difficuldade crescente, abastecer de lenha os depósitos da Companhia para ter as reservas sufficientes e attender as necessidades das differentes fábricas da região. Preferencias houve, superiormente ordenadas, que se declarou ser impossivel dar, como era a do fornecimento de um certo numero de comboios semanais da região entre Sarnada e S. Pedro para lenhas destinadas a Camara do Porto.

Ultimamente a grande elevação do preço do carvão repercutiu-se no das lenhas e determinou o proposito de transportes d'estas por mera especulação e para os quaes se requisitavam vagões, com preterição de madeiras há muito tempo esperando transporte.

N'este jogo de interesses encontrados; sem material sufficiente para todos os transportes que nenhuma Companhia tem e de pouca serviria a do Vouga ter por não poder dar vasaõ ao seu tributo a linha de que é afluente, — não era pela mera ordem cronologica de requisições de vagões, nem pelo criterio de empregados graduados, que podia ser regulado tão melindroso assumpto. Era preciso, como está succedendo em toda a parte, a intervenção do Chefe da Exploração. E, por que ella contrariou alguns interesses por motivos poderosos, surgiu o conluio entre o pessoal e individuos, cuja correcção se demonstra na sedição a que recorreram.

Faz V. Ex.^a obra por 6 telegramas que me mostrou quasi todos de 16, redigidos com estranha uniformidade, declarando os interesses da região incompatíveis com a permanência do Snr. Heitz. Permita-me V. Ex.^a que, baseado na longa expriencia que tenho, não acompanhe V. Ex.^a na sua credulidade acerca do valor e auctoridade d'essas *expontaneas* demonstrações.

Aludiu V. Ex.^a á rigida disciplina militarista em uso n'esta Companhia e por outro lado acha falto de energia o Snr. Chefe da Exploração, coadjuvado por Chefes de serviço que V. Ex.^a considera abaixo da sua missão, sob todos os pontos de vista, não tendo alias interrogado ainda alguns d'elles.

Parece-me haver contradição n'essa qualidade de rigor e fraqueza attribuidas simultaneamente. Posso asseverar a V. Ex.^a que se por vezes alguma cousa tem peceado as relações da Companhia com o pessoal é por benevolencia, que tem attenuado, por vezes, as exigencias disciplinares para não provocar conflictos.

Sirvam de exemplo as ordens do dia N.^o 98, 100, 103, 108 e 124. Nas duas ultimas teve-se em vista não dar pretexto a agitação por se poder attribuir a represalia contra a greve de 1917, os castigos applicaveis ao Chefe Coelho que fôra o seu chefe como presidente da Associação, a qual por varias vezes veiu ingerir-se em assumptos disciplinares, que não são da sua competencia legal.

Devo agora examinar a formula de transacção por V. Ex.^a proposta na tarde de 25, no proprio dia em que V. Ex.^a veiu aqui pela primeira vez e antes de ter ouvido todo o depoimento do Sr. Heitz e os dos Chefes de Serviço. Em vez de ser o resultado final do inquerito, é uma formula previa, que o domina e lhe diminue as condições de clara visão dos factos, por muito que seja o desejo de V. Ex.^a de se manter imparcial.

Ha n'esse projecto duas partes, uma de character pecuniario, outra de character moral e disciplinar.

Sobre a primeira direi que do plano de quadros, vencimentos e subvenções elaborado pelo Snr. Chefe da Exploração, cuidadosamente estudado de modo que se mantenha a justa proporção de vencimentos e categorias, resulta um augmento de 10.500\$00 por mez sem contar a differença entre o vencimento real do mesmo Chefe e a cifra prevista no orçamento, consideravelmente agravada pelo cambio, e contando a qual, como é logico, se exceedem muito os 11.000\$00.

A Companhia, concedendo esses augmentos vae além do que é possivel, achando-se, apesar do consideravel aggravamento das sobretaxas, na paradoxal situação de não cobrar integralmente o juro em *escudos-papel* garantido pelo seu contracto, mercê do logo da expiração, que attribue para despesas quantia inferior á que realmente dispende.

Os 10.500\$00 representam uma média de augmento superior a 45\$00 para os 230 agentes. Os nossos agentes ficam em condições um pouco superiores ás da Companhia Nacional.

Entende o Governo que se deve ir mais longe e levar a esc. 11.000\$00 os augmentos? E' preciso que no calculo da garantia leve em conta á Companhia as snas despesas effectivas, de modo que a clausula fundamental do contracto seja cumprida.

Vae-se organizar uma tabella conforme o projecto, mostrando para cada cathegoria os vencimentos e subvenções arbitradas e os que tinha ultimamente o pessoal. Por ella poderá V. Ex.^a ver quão longe vae a Companhia nas suas concessões que são pesados sacrificios.

Quanto ás clausulas de ordem moral ha uma, que não tem alcance pratico, relativa ás declarações da Associação, feitas anteriormente depois dos desmandos praticados na primeira greve e respeitadas durante cerca de anno e meio, até que a influencia da revolução bolchevista russa começou a fazer-se sentir no meio operario do paiz. Basta referir a V. Ex.^a que os delegados do pessoal de todas as Companhias me elegeram para seu representante na commissão nomeada pelo Governo em 1918 para rever diplo-

mas relativos ao regulamento de policia e exploração de caminhos de ferro e á organização dos Caminhos de Ferro do Estado, apesar de eu lhes ter declarado que não reconhecia o direito á greve em caminhos de ferro, para se poder avaliar a transformação operada ha meses a esta parte.

Seja-me lícito juntar cópia da representação feita pela Associação ao Governo em 1918 e cuja minuta me foi por ella pedido que redigisse.

Que confiança pode merecer essa declaração renovada agora para ser violada qualquer dia? Para ter valor era preciso que se não possesse por condição que V. Ex.^a, chama passar uma esponja sobre o occorrido, anulando-se as sancções disciplinares tomadas.

A acção da esponja iria demasiado longe, despojando a Companhia de toda a auctoridade e prestigio.

O Chefe Cardoso foi demittido pelo acto gravissimo que praticou, intimando o Chefe de Exploração a obedecer aos manifestantes ou a demittir-se.

Os delegados da Associação, que espalharam o manifesto da sua responsabilidade e tomaram parte nas occorrencias de 9, foram suspensos.

Os amanuenses, que abandonaram os escriptorios e a elles não voltaram apesar de serem considerados demissionários, perderam o direito aos seus cargos.

Poder-se-ia, em rigor, n'um intuito da conciliação, diminuir os castigos, reduzindo-os a alguns dias de suspensão, de modo porém que haja uma sancção disciplinar.

As instrucções do Conselho de Administração são bem explicitas "Devem ser tomadas sancções rigorosas em relação ao pessoal, se queremos evitar que a auctoridade da Companhia fique para sempre".

"Mais do que nunca importa que a sua auctoridade (do Chefe da Exploração) não seja enfraquecida e entendo que V... deve ficar no seu posto enquanto não receber da Administração de Paris a ordem de pôr termo ás suas funcções."

Essas instrucções são conformes com a concepção de ordem e disciplina, que naquella paiz triunfou ha pouco por occasião de uma tentativa de greve de caminhos de ferro, por detraz da qual se descobriu uma conspiração bolchevista com ramificações na Peninsula, procurando pôr em movimento as organizações syndicaes para um fim revolucionario a pretexto de reivindicações proffissionais.

Em consciencia deva dizer a V. Ex.^a que a Companhia está pronta a todos os sacrificios, como o tem estado desde 1917, para evitar greves e desordens, mas não pode suicidar-se nem sacrificar os principios de auctoridade e disciplina.

Annular todas as sancções disciplinares, ainda as mais atenuadas, relativas a factos do tanta gravidade como os que se passaram, e abonar a totalidade dos vencimentos a empregados que se abstiveram de comparecer, apesar de advertidos e a quem assim daria uma licença com vencimento como prémio da indisciplina, depois de elles se terem feito pagar como entenderam em relação ao mez anterior, não o pode fazer sem a mais lamentavel capitulação que a priva de qualquer auctoridade para o futuro e annula o seu prestigio e dignidade.

Se a cegueira do pessoal, que de Lisboa recebe o santo e a senha como tenho motivos para acreditar, e levar á grave, a Companhia declina toda a responsabilidade, apesar de V. Ex.^a ter aludido a provaveis sancções contra ella, derivadas de responsabilidades, que lhe poderiam ser imputadas. Estou certo que o Governo lhe fará justiça, sem ser preciso recorrer ás garantias que á Companhia assegura o seu contracto.

Saude e Fraternidade.

O Engenheiro representante da Companhia.

De nada serviu esta exposição rectificativa.

O relatorio do sr. engenheiro Amaral, de que a Associação de classe teve conhecimento e até se diz que obteve copia, illibou inteiramente de responsabilidades o pessoal e culpou a Companhia.

Succederam novas manifestações de indisciplina, como foi a recusa dos vencimentos no pagamento de julho como protesto contra a nomeação do thesoureiro, feita em harmonia com os regulamentos até á notificação de greve.

Rebentou esta na noite de 22, tendo sido feita antes sabotagem nas tres machinas de Espinho, Aveiro e Vizeu e tendo-se sustado nas outras pelas precauções que a Companhia pode tomar, por ter sabido a tempo o que andava planeado.

O actual ministro do commercio, sr. Velhinho Correia, interveiu para fazer restabelecer o serviço e para que se chegasse a uma formula de resolução do conflicto sem offensa dos direitos da Companhia nem

quebra da sua auctoridade. Novo inquerito vae ser feito por um engenheiro do seu gabinete pondo-se de parte o inquerito Amaral, comprometendo-se a Companhia e os delegados do pessoal a acceitar como boas as conclusões a que elle chegue sobre as responsabilidades disciplinares pelos factos occorridos desde 9 de junho, afim de serem pela companhia applicadas as respectivas sanções.

Não são pagos os dias de grève ao pessoal dos escriptorios, se até 26 de outubro o serviço não estiver em dia.

A cifra das novas subvenções é fixada desde 1 de junho em 11.200\$00 por mez; sendo a distribuição feita pela Companhia, ouvindo para cada serviço o respectivo chefe e um delegado do pessoal.

E' a quantia que a Companhia accordara com o Governador civil de Aveiro, em 19 de julho, superior á que, em nome do pessoal, propuzera o engenheiro Amaral.

A Companhia recusa-se peremptoriamente a despedir alguns agentes do escriptorio que admittiu para supprir em parte a falta dos amanuenses em grève, mantendo o direito que a lei lhe confere, de livre escolha do seu pessoal; e não os incluindo nos quadros. E' de esperar que a acção suatoria do Snr. Ministro do Commercio leve os delegados do pessoal a acatar a resolução da Companhia, e assim termine mais este triste episodio da nossa vida ferro-viaria, em que uma dezena de agitadores conhecidos como politicos, por intuitos inconfessaveis, levou a grande massa do pessoal á indisciplina e á paralyção dos serviços, com tão grave prejuizo do publico.

Se até o manifesto, justificando a greve, foi redigido por um deputado democratico!

Quando voltaremos a um periodo de socego, ordem e disciplina nos caminhos de ferro portuguezes?

J. Fernando de Sousa



Ainda o commercio de 1914-1917

Os valores do nosso *commercio especial*, que reproduzimos das estatisticas officiaes no ultimo numero, podem ser transformados em outros com significado algum tanto diverso.

Já para isso deve concorrer muito a circumstancia de não corresponderem á realidade os *valores declarados* nos registos alfandegarios.

O erro das cifras é principalmente na exportação. Durante a guerra, ainda mais do que antes, as mercadorias sahidas do paiz foram produzindo em moeda portugueza muito mais do que se registava nas alfândegas, por causa da alta crescente dos preços e dos agios.

Feitas as correcções d'essa natureza em todo o commercio exterior, o augmento a favor da exportação deve ser pelo menos de 15 % em 1913, de 20 % em 1914, de 25 % em 1915 e de 30 % em 1916 e 1917. Sendo assim haveria a accrescentar n'ella em cada um d'esses annos cerca de 5.500, 5.700, 9.000, 16.000 e 16.500 contos.

De outra parte, a differença reduzida que assim achassemos entre a exportação e a importação ainda viria para baixo se podessemos fazer entrar em linha de conta os valores dos fretes dos navios nacionaes, que estão incluidos nos das estatisticas do movimento de entrada.

Como ja se viu á medida que diminuia a tonela-

gem estrangeira nos portos portuguezes, augmentava, embora modestamente, a nacional, mesmo ainda antes entrarem na exploração os vapores apresados que ficaram em nosso poder.

Em cada um dos annos de 1914 a 1917, mas especialmente no ultimo, ha valores de fretes mais ou menos consideraveis, que, apesar de estarem comprehendidos nos da importação, pertencem ao nosso activo commercial. Tornam por isso menor a differença entre ella e a exportação.

Mas o principal coefficiente de correcção vem do commercio entre a metrópole e as colonias. A nossa economia nacional, bem comprehendida, é uma só, que abrange todo aquelle movimento.

O quadro que apresentamos em seguida refere-se á exportação de artigos nacionaes ou nacionalisados, para as nossas provincias ultramarinas, á importação de productos que d'ellas vieram para o nosso consumo e á reexportação dos que, tendo procedido de lá, foram d'aqui para o estrangeiro. Os valores são em contos:

| | Exportação | Importação | Reexportação |
|------|------------|------------|--------------|
| 1913 | 5.004 | 2.850 | 10.844 |
| 1914 | 5.190 | 3.112 | 12.796 |
| 1915 | 7.528 | 3.975 | 15.131 |
| 1916 | 9.660 | 6.733 | 16.237 |
| 1917 | 10.041 | 12.332 | 15.772 |

O augmento em 1917 com relação de 1913 foi de 100, 340 e 45 por cento, nos tres movimentos, considerados pela sua ordem.

De facto foi ainda maior, especialmente no primeiro e no terceiro, sendo applicaveis quasi as mesmas reflexões, que acima fizemos para as correcções da nossa exportação, na qual está incluída a da primeira columna do quadro.

Já ahi se vê mais uma vez, e melhor se verá nas futuras estatisticas de 1918 e 1919, quão notaveis recursos poderemos ter nas colonias de Africa para se resolver a maior parte do problema do nosso commercio, ou com mais rigor, da economia nacional.

Mas, verdadeiramente, na estatística do nosso commercio especial, devemos excluir da nossa exportação a que foi dirigida para as possessões ultramarinas, e da importação a que foi constituida por mercadorias que de lá provieram para nosso consumo, e pelo contrario incluir na exportação nacional a reexportação dos productos coloniaes para o estrangeiro.

E' o que fazemos no quadro seguinte, onde os valores são ainda apresentados em contos:

| | Importação | Exportação | Excesso de 1. sobre a 2. | Relação entre uma e outra |
|------|------------|------------|--------------------------|---------------------------|
| 1913 | 87.091 | 42.534 | 44.567 | 51 % |
| 1914 | 67.231 | 36.454 | 30.777 | 40 % |
| 1915 | 75.617 | 44.018 | 31.599 | 41 % |
| 1916 | 153.049 | 63.043 | 60.003 | 48 % |
| 1917 | 125.073 | 60.919 | 64.154 | 51 % |

Com os proprios valores officiaes seria este o mappa do nosso *commercio especial*, incluidos n'elle como expressão de uma só entidade economica, os do movimento que houve entre as colonias e a metrópole. Por este systema a relação fundamental entre os da exportação nacional e nacionalisada e os da importação estrangeira teria andado sempre em volta de 50 %, ainda excedidos estes em 1914, 1915 e 1916.

Os valores de toda a terceira columna do ultimo quadro poderiam ainda ser inferiores se lhes applicassemos os principios de correcção que expozemos em primeiro e segundo logar. Ainda que só recorressemos

ao mais importante d'elles e augmentassemos portanto em cerca de 15, de 20 e de 25 por cento os resultados de exportação que achámos em 1913, 1914 e 1915, e em cerca de 30 % os de 1916 e 1917, as diferenças entre elles e os da importação ficariam por fim reduzidas a cerca de 38.000, 23.500, 20.500, 41.000, e 46.000 contos.

Estes resultados, a que se pode chegar por simples aproximação, mostram que nos primeiros annos de guerra o *deficit* da nossa balança commercial não é tão grande como á primeira vista se podia deduzir do movimento da importação, pelo systema da nossa estatística official.

Manifestam principalmente que para moderar os efeitos da nossa pequena produção metropolitana destinada a vendas ao estrangeiro, temos o factor cada vez mais notavel das nossas reexportações colonias.

Os beneficios d'essa procedencia podem crescer com maior facilidade do que os de uma produção que comprehendessemos em Portugal para incremento da exportação, sendo por isso urgente darmos todo o incremento possivel ao fomento ultramarino.

A propria balança economica do paiz deve ter hoje um *deficit* annual superior a 100.000 contos, e sendo certo que elle attingiria proporções esmagadoras se não tivessemos a contrabalançar a insufficiencia ou pequenez da nossa produção os valores cambiases que nos veem do Brasil e da America do Norte e mais ainda os que derivam das reexportações de mercadorias que nos matda a nossa Africa occidental.

Mas ainda assim aquelle *deficit* é gravissimo. Teem sempre fundamento as conclusões a que já chegámos sobre os efeitos ruinosos da guerra na economia nacional. O movimento do nosso commercio, já de 1914 a 1917, e mais ainda posteriormente, veio acompanhado do consumo nos nossos capitais a reservas em grande parte e da hypoteca da futura situação que é hoje peor do que no tempo decorrido.

A necessidade dos esforços de reconstituição é extrema.

Quirino de Jesus.



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

Antes do inicio da conflagração europeia, esse immenso incendio que alastrou por todo o mundo e cujo rescaldo dura ainda e continuará por muito tempo, os grandes paizes industriaes, como a Inglaterra e a Allemanha, procuravam obter o maior numero de mercados para os seus productos; e travando-se d'este modo a lucta pela concorrência, dava esta lugar a que se obtivessem em todos os mercados os mais variados artigos por preços relativamente economicos.

Assim, nós importavamos d'aquelles paizes, em boas condições, o carvão, o ferro e outros derivados das industrias mineiras e metallurgicas, e com tanta facilidade que eram os proprios navios d'essas nações que vinham aos nossos portos trazer-nos os seus productos com abundancia. D'esta maneira e tendo em vista o nosso habitual desleixo, nunca aqui se pensou a serio na criação e desenvolvimento d'essas industrias, o que, ao que nos parece, representa um grave erro, porque em um paiz que quer trabalhar e progredir a maior orientação a adoptar consiste no aproveitamento, o melhor possivel, de tudo quanto nos seus territorios se possa produzir, o que não só valo-

risa esses territorios como evita que se esteja na dependencia do estrangeiro e traz muitos outros beneficios que escusado será aqui mencionar.

Mas agora, devido ás profundas modificações que as diversas aggremações de povos que se espalham pelo Universo, soffreram com o tremendo conflicto, tanto sob o ponto de vista politico, como social e economico, a situação mudou por completo; e trabalhando cada paiz, porfiadamente, no sentido de se bastar a si proprio, nós temos de proceder da mesma forma. pois de contrario cada vez serão maiores as difficuldades que nos assoberbam até chegarmos ao ponto de nos precipitarmos no abysmo.

O carvão é actualmente o producto que nos obriga a mandar maior quantidade de ouro para fóra do paiz; e em seguida a este temos o trigo. E' evidente, pois, que se não tivessemos de comprar ao estrangeiro estes productos, o carvão especialmente, a nossa situação cambial não chegaria ao estado a que chegou e melhores seriam, de uma maneira geral, as nossas condições economicas.

Se não soubemos ser providentes antes de 1914, poderíamos durante a guerra ter promovido e desenvolvido convenientemente a exploração dos nossos jazigos carboniferos, a ponto de estarmos hoje a receber d'elles todo o carvão de que necessitamos. Os jazigos de Cabo Mondego, Luso, Alcacer, Porto de Moz e Batalha poderiam estar a produzir uma média annual de 300.000 toneladas cada um, e sem contarmos com as nossas abundantes lenhites nem com as anthracites existentes no Douro, poderíamos produzir hoje, pelo menos, 1.500.000 toneladas por anno, e as vantagens que d'isto resultariam estão bem patentes. Se assim fosse, não estariam amarrados no Tejo varios vapores de pesca que não sahem para o mar, no exercicio do seu mister, allegando os respectivos proprietarios a falta e carestia de combustivel; a capital não estaria ás escuras e a abundancia de coke que n'esse caso possuiríamos, suppriria em grande parte e evitaria mesmo a falta do carvão vegetal que tanto se está accentuando, e que causa grandes transtornos aos trabalhos domesticos, etc., etc.

A Hespanha, nossa vizinha, já antes da guerra explorava alguns dos seus jazigos carboniferos, mas a produção era relativamente pequena, muito menor que o consumo, e assim os nossos vizinhos tambem importavam carvão em grande escala. Mas a Hespanha comprehendeu muito melhor a situação do que nós, e tendo dado grande impulso á sua industria carbonifera, está hoje, como já aqui dissémos, extrahindo annualmente cerca de 8.000.000 toneladas do carvões das suas minas, entre as quaes sobresaem, pela quantidade e qualidade dos respectivos productos, as da região das Asturias. E é tal a abundancia de carvão que está produzindo, que já começa a exportal-o, pois que, segundo lemos ha dias em um jornal da manhã, a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes vae receber mensalmente algumas centenas de toneladas de carvão hespanhol, o qual procedendo das proximidades de Leon será transportado pelas linhas ferreas, via Valencia d'Alcantara.

Não fica por aqui, porém, o desenvolvimento da nação vizinha, sob o ponto de vista industrial. Já lá se acham montados e em laboração constante altos fornos para a produção de ferro e aço; possui diversas fabricas de materiaes de caminhos de ferro e estaleiros para a construção de navios de cano metallico e de grandes dimensões. Os vagões de propriedade particular que circulam nas nossas linhas, são quasi todos fabricados em Hespanha; a maior parte d'elles tem capacidade para carregarem 20 toneladas e são em geral de construção solida e muito perfeita.

E nós o que fazemos? E' com amargura que constatamos aqui o enorme desenvolvimento que se está dando em varios paizes, que tratam dos seus interesses a sério e comprehendem e sabem encarar o futuro com energia e serenidade, nomeadamente o dos povos que bem perto de nós nos estão dando grandes exemplos, sem que, pelo que se está vendo, ao menos os saibamos imitar. Parece que ha uma força occulta que nos traz coactos e nos tolhe por completo os movimentos!

Como é sabido, a Hespanha possui um territorio continental muito superior ao de Portugal, mas, guardadas as devidas proporções, crêmos não estar em erro dizendo que o nosso paiz não é menos rico em carvões fosseis do que aquelle, não fallando nos enormes recursos que em combustiveis possuímos nas nossas colonias e que egualmente se encontram inexplorados.

Infelizmente, ainda ha bem poucos annos se dizia em documentos officiaes (no boletim que era annualmente publicado pela Repartição de Minas) que Portugal era um paiz muito pobre de carvões fosseis, e d'esta opinião eram algumas individualidades de destaque no nosso meio industrial e scientifico, de forma que o que se tem passado nos ultimos annos sobre a descoberta de varios jazigos e recentemente com respeito á mina de Santa Suzana, deve constituir para ellas verdadeiras surpresas. Cremos bem que as surpresas não acabaram, se a opinião publica continuar a interessar-se por tão importante questão, porquanto consta existirem jazigos carboniferos tambem nos concelhos de Sardoal, Mação, Pampilhosa da Serra e no districto de Bragança. Não se tendo nunca, em Portugal, feito um estudo completo sobre o que se contém no seu sub-solo com respeito a carvões, que fundamentos havia para se produzirem affirmações d'essa especie?

Constituem-se por ahi com frequencia novas empresas e bancos com largos capitales, destinando-se a maior parte quasi exclusivamente a fomentar a importação e exportação. Sobre a exportação, é logico que, ao verificar-se que a nossa capacidade productora se acha cada vez mais reduzida, se chegue á conclusão de que em breve nada teremos que exportar; e quanto á importação, dentro em pouco, attendendo á grave situação cambial que o paiz atravessa, faltar-nos-ha por completo o ouro para trocarmos pelas mercadorias importadas.

Segundo o nosso modo de vêr, a industria de carvões em Portugal fazia prosperar em poucos annos algumas empresas que se constituíssem para promover a sua exploração a grande escala. Além do combustível que forneceriam para os transportes terrestres e marítimos e em geral para todas as industrias que necessitassem d'elle para queimar directamente, poderiam com a distillação de algumas especies de carvões obter sub productos de muito valor como oleos industriaes, sulphato de amonia, alcatrão e outros.

Ainda com relação aos jazigos de Alcacer do Sal, é justo que o Estado tenha tomado posse d'elles, pois poderá ser o regulador do preço do carvão nacional e obter importantes rendimentos para o thesouro publico, desde que promova a sua exploração immediata e de uma maneira intensa. Não sendo assim, melhor será que os entregue a empresas particulares, tanto mais que o pouco que se tem feito no paiz quanto á exploração d'este ramo da industria mineira á iniciativa particular se deve.

Havendo falta de braços poder-se-hiam empregar n'estes trabalhos os numerosos presos das cadeias, sendo os trabalhos mineiros os que melhor se pres-

tam para empregar a actividade dos reclusos. Por que se espera, pois?

Ponhamos immediatamente mãos á obra, attendendo a que cada tonelada de carvão que arrancarmos da terra representa, approximadamente, uma dezena de libras a menos no caudal de ouro que mandamos para o estrangeiro.

F. Martins.

Camínhos de ferro brasileiros

O Brasil, muito principalmente depois do desencadear da grande guerra apresenta aos nossos olhos, acostumados a escassas visões, um espectáculo soberbo de energia, de côr, de amor, patrio, de civilização!

E de tal maneira a sua situação se apresenta aos olhos da Europa que no ajuste de contas do fim da guerra a elle lhe coube proporcionalmente uma parte de leão. Nação pouco sacrificada, teve as honras devidas ás grandes doloridas!

Não teve mortos entre os seus filhos; a sua força armada expedicionaria á França resumia-se n'uma simples guarda ao seu hospital modelar, mas apesar de tudo isso a sua pujança, o largo futuro que a espera, levou essa nação, cheia de energias, a ser considerada como das primeiras no pezo da balança mundial, lidima representante da America do Sul.

Os seus camínhos de ferro desenvolvem-se na medida do possivel, dentro d'este terrivel dilema em que estão metidos os esforços que se fazem n'esse sentido.

A sua rede ferro-viaria é já importante e em 66 annos, d'esde a inauguração da linha ferrea de Maná a Petropolis até hoje que de trabalho produzido!

A rede ferro-viaria do Brasil é computada em 28.197 kilometros, uma parte explorada pelo Governo Federal e outra arrendada a diferentes companhias, e é interessante notar que são talvez as primeiras que vivem em condições mais desafogadas.

Podemos citar por ordem decrescente de difficuldades financeiras:

«Compagnie Auxiliaire, do Rio Grande do Sul;
«Chemins de Fer» da Bahia, «Great Western» de Pernambuco e «Leopoldina Railway».

Esta ultima constitue um problema administrativo e financeiro de grande complexidade, para o que contribue o facto de só um terço da sua extensão ser fiscalizado pela União, sendo a outra parte depende dos governos de Minas Gerais e Rio de Janeiro. Foi nomeada uma commissão especial para estudar este importante assumpto.

A «Compagnie Auxiliaire» tem uma rede com um desenvolvimento de 2.172 quilometros no Estado do Rio Grande do Sul, o qual há pouco requereu que a exploração passasse a seu cargo.

A companhia julga impossivel levantar os capitales indispensaveis á reconstituição da via o augmento do material rolante, sem lhe ser permittido um consideravel augmento de tarifas que o Governo do Estado considera nocivo ao desenvolvimento economico da região; esse governo dispõe de recursos que á companhia faltam para o desenvolvimento da sua rede ferro-viaria.

Como linhas ferreas de menor extensão podemos apresentar:

A Madeira-Mamoré, de 364 kilometros de extensão, continua arrendada por um regimen especial aos

empreiteiros da construção, que ainda está por acabar;

Da cidade de Belem sahe uma linha ferrea, que pertence ao governo do Pará, com 395 kilometros, destinada a fazer a ligação de S. Luiz com aquella cidade; uma outra linha (a de S. Luiz a Caxias) liga as capitães do Maranhão e do Piahy (379 quilometros); trabalha-se activamente para que no 1.º centenario da Independencia do Brasil haja trabalhos de construção ao longo de todo o caminho entre Joazeiro, na Bahia, e Flôres, no Maranhão;

As linhas ferreas da Viação Cearense, cujos prolongamentos estão construindo, contam já 891 kilometros abertos á exploração e 156 em construção;

No Rio grande do Norte (servido pela «Estrada de Ferro Central») procede-se á construção da linha de Mossoró a S. Sebastião, prolongamento da de Areia Branca a Mossoró; projecta-se tambem a construção da linha de Propriá a Atalaia, no estado de Alagoas, a qual completará a ligação entre a Bahia e Pernambuco;

A empresa Victoria a Minas, cujo futuro é altamente promettedor pelo desenvolvimento das minas de ferro, trata tambem do desenvolvimento das suas linhas;

A pequena linha de Therezopolis, nas imediações ao Rio de Janeiro, com 33 kilometros de extensão, teve de ser adquirida pelo governo em virtude das continuas queixas que de todos os lados choviam contra o mau serviço da companhia concessionaria.

Das duas grandes linhas que servem o Rio de Janeiro uma é particular a «Leopoldina Railway, — e a outra é directamente administrada pelo Brasil — com 2.438 kilometros de extensão.

Esta linha é importantissima pelo trafego que recebe do Estado de Minas; assim como tributarios d'ella podemos citar: a «Estrada de ferro Oeste de Minas, com 1372 kilometros, a que está anexado a trecho de Formiga a Patrocínio, com 226 kilometros, da linha de Goyar; a rede Sul-Mineira, cuja arrendataria é a «Companhia de Estradas de Ferro Federaes Brasileiras», e outras.

As linhas de caminhos de ferro do Estado de S. Paulo são quasi todas de propriedade particular ou pertencentes ao proprio Estado; a União possui em territorio Paulista apenas 791 kilometros de linhas ferreas, dos quaes 436 na «Estrada de ferro Noroeste, de Baurú a Itapura, e os outros no ramal de S. Paulo.

Nos Estados de Paraná e S.ta Catharina ha a rede da Companhia S. Paulo Rio-Grande, que é arrendataria da linha de Ponte Grossa a Paranagaia, com 407 kilometros e proprietaria das outras linhas, que tem um desenvolvimento de 1.144.

Da S. Paulo-Rio-Grande desligou-se a linha de Theresa Christina para ser arrendada á Companhia Carbonifera de Araranguá a esta Companhia foi dada a empreitada, já realisada, da construção da linha que vae do Tubarão aos terrenos carboniferos de Araranguá.

Há ainda pequenas redes pertencentes á União Espalhadas pelo paiz, taes como: em S.ta Catharina, uma linha de 70 kilometros que completa o trecho da navegação fluvial de Itajahy para o interior; uma outra no Rio Grande do Sul, entre Cruz Alta e Santo Angelo, com 109 kilometros, construida pelo Batalhão do Caminho de Ferro.

Isto não falando senão das mais interessantes linhas do paiz, porque muito e muito mais se poderia relatar de trabalho produzido por essa raça nova, tão differente já da nossa.

Manual do Viajante em Portugal

Está completamente esgotada a 4.ª edição d'este livro, tão indispensavel a todos que viajam, mas que, durante algum tempo, terão de passar sem elle, porque... a 5.ª edição não se pode publicar enquanto o preço do papel e o dos salarios e o do typo e o das encadernações e de tudo, e o regimen das 8 horas de trabalho, se mantiverem como estão.

Uma modesta tiragem de 2.000 exemplares que antigamente se faria por pouco mais de 1.000 escudos custaria hoje 6.000 a 7.000! Porque o papel que custava 4\$20 esc. a resma, não se obtem agora por menos de 40\$00 esc.; a encadernação ou cartonagem, que era feita por 7 a 12 centavos; custa hoje 80 cent.; a composição, que se fazia a 40 cent. cada pagina, não se faz hoje por menos de 2\$00 esc.

Assim, cada exemplar teria que ter o preço de 5\$00 ou 6\$00 esc. pelo menos, o que dificultava a venda, representando um empate de capital por longo tempo, para só muito tarde o auctor auferir, como premio do seu trabalho extenuante, como o é o da total revisão, indispensavel n'um livro d'este genero para que represente verdadeira utilidade a quem o compra, uns magros centos de escudos, ainda um pouco problematicos.

Ha, pois, que desistir, por agora, esperando tempos melhores.



ARREMAÇÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

Venda de 273 barris servidos a oleos

No dia 12 do corrente mez, á uma hora da tarde, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha de proceder ao concurso publico para a venda de 273 barris servidos a oleos de lubrificação. Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da Direcção o deposito provisório de 54\$60 ou, quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste.

Este deposito poderá ser effectuado somente até á vespera do dia designado para o concurso.

O concorrente a quem for adjudicada a venda reforçará o deposito provisório até perfazer a percentagem de cinco por cento da importancia total da adjudicação; este reforço será feito no cofre da Direcção onde houver sido effectuado o deposito provisório. Os depositos provisórios serão restituídos a todos os concorrentes, logo que haja sido feita a adjudicação.

As condições da arrematação, o caderno de encargos e condições de venda poderão ser examinados no serviço dos Armazens Geraes, em Campanhã e nas Direcções do Sul e Sueste, em Lisboa e Minho e Douro, em Campanhã em todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 3 da tarde.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Tarefas n.ºs 168—169 e 170—171

Fornecimento de 80.000 travessas de pinho normaes com as dimensões de 2m,60×0m,26×0m,14

10.000 travessas de pinho, rectangulares, com as dimensões de 2m,60×0m,26×0m,14

Um lote de 2.674 travessas e 15 vigas de pinho nacional com as dimensões especiaes para cruzamentos.

Um lote de madeiras nacionaes para construção;

No dia 16 de Agosto p. f., pelas quinze horas, na estação Central de Lisboa (Rocio) perante a comissão Executiva da Companhia, serão abertas as propostas para o fornecimento d'estes 11 lotes.

As propostas, que poderão ser feitas para um ou mais lotes, serão endereçadas á Direcção Geral da Companhia, estação de Lisboa (Sta. Apollonia) com a indicação exterior no sobrescripto: «Propostas para o fornecimento de travessas» e redigida segundo a formula patente na Repartição Central de Via e Obras

O deposito, para ser admittido a licitar, deve ser feito até ás 14 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio externo da estação do Rocio.

N. B. — Esta Companhia não concede passes aos fornecedores.

VIAGENS E TRANSPORTES

Festas na Mealhada

Começam hoje e prolongam-se até ao dia 3 as festas que annualmente costumam realizar-se na povoação da Mealhada que revestem sempre um caracter muito interessante e muito regional.

Ha illuminações á moda do Minho e á Veneziana, fogo de artifício, festas de igreja á Senhora de Sant'Anna em homenagem á qual são consagrados os festejos, e alem de ainda outros numeros do programma que devem agradar muito, as populares touradas em que tomam parte distinctos artistas.

Como se espera grande concorrência das povoações proximas, a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes altera nos trez dias das festas as marchas dos comboios tramways n.º 2.206, 2.209 e 2.259 do horario em vigor por forma a satisfazer as exigencias do publico.

O 2.206 parte de Aveiro ás 14^h-26^m e chega a Mealhada ás 16^h-38^m; o 2.209 sae de Coimbra-B ás 10^h-10^m chegando a Mealhada ás 11^h-36^m, e o 2.259 parte de Mealhada ás 20^h-35^m para chegar a Aveiro ás 22^h-09^m, parando em todas as estações e apeadeiros intermedios.

Tramwazs Espinho-Porto

A partir de hoje e até aviso em contrario são restabelecidos os comboios tramways n.ºs 1.513 e 1.514 do serviço entre Espinho e Porto que ha tempos haviam sido suprimidos.

O 1.513 parte de Espinho ás 23^h-45^m e chega ao Porto ás 0^h-45^m, e o 1.514 parte do Porto ás 19^h-19^m para chegar a Espinho ás 20^h-16^m.

Estação de Bombel

Os comboios n.ºs 6 e 9 do horario em vigor nas linhas do Sul e Sueste passaram a ter meio minuto de paragem na estação de Bombel para serviço de passageiros:

Estação de Gondarem

Segundo um recente aviso da Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, a estação de Gondarem, situada na linha do Minho, acha-se actualmente habilitada a fazer o serviço de passageiros e bagagens, remessas de grande velocidade de volumes de peso não superior a 60 kilos, e em pequena velocidade até 200 kilos por expedição.

Não recebe nem expede gado, vehiculos e volumes de peso indivisivel superior a 100 kilos.

Carta de Paris

VI

Paris a Rouen. — De Rouen a Dieppe. — 100 kilometros á hora.
— Fecamp, uma praia de cascalho. — Regresso a Rouen. —
Uma estatua d'um famoso escriptor que ninguem conhece.

Superior ás viagens marcadas com antecedencia, dos estudos mathematicamente feitos ante o horario do caminho de ferro, com paragens e demoras previamente marcadas, está a viagem de improviso.

Incontestavelmente ella tem muito mais sabor; e ao rolarmos para o accaso, como se voassemos no espaço, tem-se mais a impressão do inedito, e as coisas ineditas são sempre mais interessantes. Foi o caso que ha dias, por um amavel convite d'um amigo para um passeio a Rouen tivemos uma impressão verdadeiramente encantadora por tanta coisa curiosa que em pouco tempo nos foi dado apreciar.

Partimos pela manhã da estação de Saint-Lazare. Era domingo, e apesar da hora matinal, o sol ardente que batia na cobertura envidraçada da vasta estação, fazia-me esperar um verdadeiro dia de calor. O comboio trasbordava de passageiros: seis carruagens de segunda classe apinhadas até aos corredores, ao vagon restaurante ao meio do trem, e á frente tres carruagens de primeira quasi vazias. Em França foi adoptado, n'alguns comboios, a suppressão do direito de mudança para classe superior aos passageiros sem lugar na carruagem para que tomaram bilhete. Quem quer ir em 1.^a classe paga um supplemento. Mas o francez no seu admiravel espirito de economia, não paga de maneira alguma supplementos, e prefere viajar empilhado n'um corredor, se não conseguiu obter lugar marcado ou se a madrugada que fez para apanhar lugar no comboio, lhe não deu resultado.

Todos os comboios francezes foram agora, com o horario de verão, consideravelmente accelerados na marcha, e um dos que mais velocidade comporta é

o rapido Paris-Havre, com paragem apenas em Rouen onde chegámos passadas duas horas.

* * *

O primeiro aspecto de Rouen, é sem duvida o d'uma cidade ingleza, plena de chaminés a vomitar fumo, e com o seu porto cheio de navios afanosamente descarregando mercadorias, e de barcas cheias de carvão á espera de seguir rio acima.

A estação antiga do caminho de ferro, entalada entre dois tunneis, vae desaparecer para dar lugar a outra, grandiosa e elegante, em adeantada construcção, e no mesmo local, mas com muito maior capacidade, não só em linhas como em serviços annexos.

Nada nos foi, porém, dado ver, porque um automovel, um magnifico Brasier de 40 cavallos, nos esperava para dar uma volta pelas estradas assombreadas da Normandia.

A principio, seguimos uma estrada lavrada de moradias e jardins até que nos lançámos em pleno campo.

A Normandia, ao contrario da Flandres, ou da Touraine, e de tantas outras regiões francezas, é montanhosa, com outeiros encimados de *chateaux* a espreitar entre o arvoredor novo, e o automovel, deslizando a 100 kilometros á hora, nas magnificas rectas sobre uma lisura da estrada bem construida. atravessando docemente os deliciosos contornos dos valles, onde a agua cantava nas regas, fazia-nos esquecer que era já meio-dia e que o almoço nos esperava em Dieppe.

Momentos depois de chegarmos a Dieppe, chegava tambem o expresso de Paris, que faz o serviço directo para a Inglaterra, e cujo trajecto, se bem que um pouco mais longo que o do Norte é, sobre tudo, mais agradável e mais barato.

O comboio, ao chegar á estação principal, como tenha que atravessar as ruas da cidade, reduz a velocidade á do passo de um homem, e levando dois

guarda-barreiras á frente, de bandeira vermelha erguida, fazendo lembrar os batedores d'um coche real, vae andando lentamente até á estação marítima, onde rapidamente se faz o transbordo para um magnifico vapor de duas chaminés, que logo se põe em marcha a caminho de Newhaven, porto inglez que dá accesso a Londres.

Almoçamos n'um restaurant sobranceiro ao mar, a seis francos e cincoenta, vinho comprehendido, por cabeça ou por estomago, remediado em proporções reduzidas, como, de resto, se faz em todos os restaurantes francezes, que, acabadas as restricções officiaes, as conservam ainda não pelo respeito á lei, mas pelo amor á economia . . .

* * *

Como fosse ainda cedo, seguimos para Fécamp, a afamada patria do Benedictine, e pela estrada, agora ondeando pelas colinas sobranceiras ao mar, onde a pericia do *chauffeur* e a macieza das molas do automovel tiveram larga demonstração, sobre tudo no desvio dos carros que a meudo encontravamos no caminho, que nos obrigava quasi a entrar na valeta da estrada, pela sua estreiteza.

Fécamp, uma cidade limpa e aprazivel, com bellos edificios e hoteis, foi, para nós, a demonstração de quanto vale a energia e o trabalho alliados para vencer qualquer difficuldade.

E' pasmoso como, n'um local feio da Normandia, com uma praia onde não ha um grão de areia, mas apenas cascalho, pedras algumas pesando kilos, das quaes uma, das mais pequenas, veio para o nosso escriptorio para pesa-papeis, se consegue fazer uma das mais bellas estancias de banhos de mar, da França!

E nós, em Portugal, com uma extensa costa de finissima areia, formando toda a nossa fronteira marítima, não temos mais que pobres praias de banhos, e entre as quaes a Figueira, considerada entre todos a primeira, não tem um unico hotel sobranceiro ao mar!

Em Fécamp não quizemos deixar de ver o Museu do extincto convento dos frades, hoje na posse da Companhia do licor Benedictine, onde, n'uma das galerias, se mostram as falsificações feitas á famosa bebida, mas algumas mettidas em garrafas sem a mais ligeira parecença com as bojudas garrafas da verdadeira marca . . . (*)

Voltámos a Rouen onde chegámos á noite, e onde o amigo querido, que tão bello passeio nos havia proporcionado, nos obrigou a ficar, para no dia seguinte vermos a cidade.

Assim foi, e após o almoço fomos ao Bom Soccorro, outeiro sobranceiro ao Sena, d'onde se avista um surpreendente panorama sobre o rio e sobre a cidade, panorama bem pouco vulgar em França.

Lá está uma estatua de Joanna d'Arc, com as suas quatro ovelhas, e um famoso sino cujo toque se ouve no Havre, (?) dizem . . .

A cidade, áparte as egrejas e a famosa cathedral, nada tem de notavel, e entre os seus monumentos uma bem boa desillusão nos esperava; foi o caso da nossa admiração por Gustavo Flaubert, um dos maiores talentos da França, nos ter feito conceber que em Rouen, sua terra natal, o seu monumento seria tão grandioso como a sua vasta intelligencia.

Pura illusão de meridional entusiasta!

Procurando a estatua do famoso escriptor, ninguém a conhecia, e só após longa perigrinação, lá a descobrimos, n'um modesto pedestal de granito, encostada á velha parede d'uma egreja, n'uma pobre rua, tendo a fronte altiva a olhar para os ramos d'umas arvores que velhacamente lhe puseram ao lado.

E' assim a vida! Quem diria ao primoroso estylista, auctor da Madame Bovari, da Salambó e outras preciosidades que os seus conterraneos o abandonariam assim a um canto, como coisa vulgar, elle que de vulgar nada tinha. "Patria para sempre passada, memoria quasi perdida".

Guerra Maio



Carris de ferro de Lisboa

Muito de proposito nos temos abtido de intervir na questão que se debate entre a Camara Municipal e esta companhia, esperando que o conflicto se resolvesse para analysarmos os termos em que a tal se chegou.

A situação, porem, ameaça eternizar-se e eternizar os prejuizos do publico em successivas grêves do pessoal, sem que de uma ou outra parte se possa esperar uma transigencia que acabe com esta continua ameaça que ainda hoje, á hora a que escrevemos, pende sobre a cabeça de toda a população de Lisboa — com o que a Camara, sempre benemerita dos seus amigos que lhe applaudem a attitude, pouco se importa.

Os leitores d'esta *Gazeta*, que o são d'esde annos, sabem que nunca fomos defensores da Companhia Carris, antes a temos combatido sempre, pelas suas ambições desmedidas de out'ora; pela mesquinhez das suas vistas, pela falta de certas concessões, ao publico, que redundando em commodidades para este, não produziram o menor prejuizo, antes, muitas vezes, vantagens e interesses para a Companhia.

Mas como a opposição em que temos estado contra os seus mesquinhos processos de exploração, não era accintosa nem parcial, e só filha do desejo de melhorar um serviço publico de tanta importancia, tão indispensavel, mesmo, n'uma capital como a nossa, a justiça que sempre preside ao que aqui escrevemos conduz-nos, naturalmente, a ser benevolos com ella, hoje que as circumstancias mudaram completamente a situação.

Sabemos perfeitamente a athmosphera de suspeições em que vivemos e faz que uma mudança de attitude, n'estes casos, seja facilmente acoimada de manejo interesseiro. Pois para quebrar os dentes á calumnia que por certo ameaçará morder-nos, logo que esta noticia saia á luz, bem alto declaramos:

que ha muitos annos, nem casualmente, cruzamos na rua com qualquer director, dos que conhecemos, da Companhia Carris;

que ella não foi, nem é sequer nossa assignante; que não possuímos uma só acção ou qualquer titulo da Companhia;

que não temos — nem acceitámos quando nos foi offerecido, e muito menos o fariamos agora — nem acceitamos qualquer passe ou favor da Companhia.

Estamos assim á vontade para dizer que, no actual momento, é ella que tem razão.

A Companhia demonstrou á Camara no anno passado, que não podia continuar a exploração na sua rede sem augmentar os preços; e a Camara consentiu-lhe um augmento de 50 por cento.

Entretanto o agio do ouro foi-se agravando, o custo do carvão subindo prodigiosamente, a carestia da vida cada vez se torna maior, e o pessoal exigiu maio-

(*) Já em 1910 pag. 122 aqui nos referimos a Fécamp nas *Notas de Viagem*, e notámos isto. Por esse motivo, por certo, o nosso estimavel correspondente não insiste na descripção da Abbazia.

res salarios; fez greve, e a Companhia veio pedir novo augmento de tarifas.

E a Camara, que annunciou pomposamente que ia tratar do barateamento de tudo — da carne, do peixe, das hortaliças — e apenas conseguiu... mudar o nome de algumas ruas e se propõe, para proteger as classes pobres, atlerar o brazão da cidade, consentiu-lh'o de novo.

Mas novos agravamentos do preço dos materiaes e combustivel que a Companhia tem que importar, se deram e ella tinha que procurar processo de elevar de novo as suas receitas.

Para o fazer pretendeu acabar com os *passes* (que assim se chama aos bilhetes de assignatura, e com effeito, dados os preços porque estão as carreiras, elles deixaram de ser assignaturas mas verdadeiros passes de favor) nivelando todos os passageiros como convem n'um regimen que tem a egualdade por primacial dos seus lemmas.

Os assignantes — já se vê — protestaram, recorreram para a Camara e esta poz. o seu veto na questão: não consente que se eleve o preço das assignaturas a mais de 120\$00 esc. por anno, ou melhor, 60\$00 por semestre.

Este preço é hoje irrisorio, dada a extensão das linhas que a Carris tem em exploração, a intensidade do seu serviço e o preço dos bilhetes ordinarios.

Correspondendo elle a 33 centavos por dia, basta ver que custando a viagem de qualquer extremo das linhas ao centro da cidade mais de 20 centavos, só n'uma simples ida e volta diaria o assignante lucrava 25 % ficando-lhe gratuitamente á disposição todas os carros. plena liberdade de circular por onde e quando quizer — *ainda lucrando cerca de 40\$00 esc. annuaes!*

A Companhia tem em exploração activa cerca de 60 kilometros de linhas e os bilhetes de assignatura validos em são todas as linhas indistinctamente.

Ora o preço de uma assignatura annual nos caminhos de ferro, para egual distancia é hoje, tomando como base a 2.ª classe:

Nas linhas do Estado 216\$00

" " da Companhia Portugueza 260\$00

Advertindo que, nos caminhos de ferro, o bilhete só é valido strictamente para um determinado percurso, não podendo o passageiro utilizar-se de outra linha; e que o numero de comboios é restricto ao maximo de uns 12 por dia, em cada sentido, e nas linhas melhor servidas.

O bilhete da Carris, pelo contrario, é de livre circulação, válido em todos os sentidos, em todas as linhas, a todas as horas, d'esde as 5 da manhã, a que principia o serviço, até á 1 da noite (e mais) que elle acaba.

Com o exagerado preço do carvão e dos materiaes, e a necessidade de melhorar a situação do pessoal, a Companhia tem que: ou elevar ainda as suas receitas, ou que restringir as despesas. No primeiro caso, que elevar ainda mais as tarifas ordinarias — *o que seria gravoso para todo o publico em geral* — ou que restringir o serviço — o que não só agravaria o publico como o pessoal, parte do qual seria dispensado.

Ambos estes agravamentos se evitam acabando com os *passes* porque as facilidades que estes dão, fazem que os carros andem sempre cheios de assignantes, tirando lugar ao publico não assignante. Quantas vezes vemos um carro partir completo de uma paragem, deixando passageiros sem serem servidos, e logo, alguns metros depois, apearem-se alguns individuos porque teem livre passagem e não se quizeram incommodar a andar esses metros a pé, preferindo prejudicar os que ficaram sem lugar.

Tudo isto se evitava fazendo a tarifa unica. Não se fez tambem o pão de um só typo para pobres e ricos?

E que auctoridade tem a Camara para impedir que a Companhia estabeleça o regimen egualitario para todo o publico, mesmo se d'isso resulta uma elevação de encargos para os que mais podem pagar, — ella que elevou a sua percentagem nos impostos a um elevadissimo grau; que augmentou os preços das suas licenças, dos seus serviços, das suas multas, dos materiaes que fornece, de tudo que d'ella depende forçadamente?

A Camara, finalmente, que está estudando um mirabolante projecto, formulado pelos seus empregados, para agravamento de todas as taxas e impostos... para mais augmentar os proventos do seu pessoal!

Estão no seu direito, pois, os assignantes da Carris, para reclamar; tratam dos seus interesses, não lh'o podemos levar a mal. Mas a Camara é que não tem razão nem força moral para attendel'os, d'esde que, com isso, prejudica todo o publico que ella tem *obrigação* da defender contra um novo augmento do preço dos bilhetes ou uma diminuição do serviço dos electricos.

E tambem contra uma, infallivel, greve, com que todos padeceremos.

Depois d'este artigo escripto, a situação complicou-se mais e mais.

A Companhia annunciou nos jornaes que, não tendo chegado a accordo com a camara, os bilhetes de assignatura deixaram de ser validos d'esde 31 de julho.

A Camara, por sua vez, faz publico que retirava á Companhia o direito de cobrar a tarifa dupla pelas passagens ordinarias, dizendo ter restabelecidos os preços que vigoravam até maio d'este anno.

Como se vê, a questão chegou ao rubro. Não era surpresa para ninguem que o serviço pararia no sabado, 31; mas a Companhia antecipou-se, e a pretexto, do pessoal se recusar a trabalhar, temendo qualquer conflicto, os carros não sahiram já no dia 30.

A Camara reúne e resolve muitas coisas, entre as quaes multar a Companhia em conformidade da condição 27.ª do contracto de 1888 que lhe impõe a multa de 5.000 rs. por dia e por cada carreira que deixe de servir; o que, diga-se em verdade, é uma miséria, de que a companhia se riria, se tivesse que a pagar. As carreiras são, quando muito, umas 30, o que representava 150\$00 esc. por dia um copo d'agua no oceano de prejuizos que ella supporta com a greve.

E nota-se, que n'essa mesma tabella de multas se resalva o caso da força maior que a Companhia por certo invocará, visto o seu pessoal ter declarado a greve, d'esde que a Companhia lhe notificou que lhe retirava as melhorias de vencimento, do auxilio na doença e outras que lhe concedera, ao abrigo da concessão de augmento de tarifas feita em maio pela Camara.

Ha uma proposta camararia para a rescisão do contracto; outra, dos portadores de passes, para a mobilização da Companhia.

Ficamos a tremer, se tal se dêr. Haja em vista que o elevador da Bibliotheca, desde que o seu benemerito proprietario fez d'elle presente á Camara, logo deixou de funcionar...

Estamos, pois, na bella situação de não se saber o que se resolverá, nem como se resolverá, e não admira que nós assim estejamos, porque tambem o chefe do Governo não conseguiu entender-se n'esta meada, e deixou tudo á resolução da Camara que enredou a questão n'um *gachis* indestrinçavel.

Verdade, verdade, fechamos esta noticia sem já percebermos quem tem razão, tantos disparates se teem feito de ambos os lados,

A unica coisa que sabemos, é que a cidade está privada de viação electrica, e supponho que o estará por muito tempo, porque, ao que nos consta, á ultima hora de fechar o jornal, a Companhia licenciou todo ou grande parte do seu pessoal suplementar, dizendo-lhe «que fosse para a terra, os que são de fóra, e ella os chamaria quando precisasse.

Muito agradável está a vida n'esta malfadada capital!

O transpyrenaico

Disputa-se em França o caminho que tomará a projectada linha Paris-Madrid de que tanto se tem falado. Entre os conselhos municipaes de Pau e Baixos Pyreneos lavra grande questão, porque cada qual, invertendo a phrase popular, «pucha a brasa á sua sardinha» «pucha a sardinha á sua brasa», sendo esta a via mais directa a empregar para ligar a linha que vá de Hespanha á rede geral franceza.

E' assim que o Conselho dos Baixos Pyreneos resolveu, na sua sessão de 4 de maio, a construção d'uma linha ligando Olorou, no ramal de Pau-Laruns, a Sanocterre, no de Puyoo a Manlêon, o que encurtaria o trajecto Olorou-Puyoo em 20 kilometros.

Pela sua parte, o conselho de Pau, protestou, um mez depois, contra esta construcção, por ser a linha em construcção de Pau a Hagentman muito mais directa para a ligação da fronteira hespanhola com a linha de Bordeus, e por a sua construcção estar já muito adiantada, tendo as obras d'arte em grande avanço e as expropriações feitas, sendo certo que, a preferir-se a outra linha todos estes gastos ficariam perdidos, o que não é rasoavel no actual momento.



Caminhos de Ferro do Estado. — O Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, encomendou no estrangeiro 400 vagões para as duas redes do Sul e Sueste e Minho e Douro.

Beira Alta. — Está muito adeantada a construcção da nova estação de Muxagata, entre as estações de Fornos e Celorico.

O edificio é do typo das estações de Contenças e Noemy.

— Estão promptas a entrar em serviço, tres novas carruagens de dois eixos, construidas nas officinas da Figueira da Foz. São uma de cada classe e rivalisam em conforto com o melhor material do estrangeiro.

D'ellas nos está promettida a descripção, o que daremos n'um dos proximos numeros, visto tratar-se d'um novo typo de material d'aquella Companhia.

Valle do Corgo. — Vae emfim ter conclusão este caminho de ferro, na parte final Tamega a Chaves, para o que a Direcção do Minho e Douro, mandou para ali uma brigada de trabalhadores, afim de activar

os trabalhos e poder a linha ser aberta á Exploração antes do fim do anno.

Do Setil a Peniche. — A Camara Municipal de Santarem reclamou que a projectada linha para Peniche a parta d'aquella cidade, de preferencia a partir do Setil.

Quando se tratou do plano geral dos caminhos de ferro em Portugal, do que resultou a lei de fevereiro de 1879, na classificação das linhas de 2.^a ordem ou de interesse local, figura como 12.^a linha a construir-se o ramal de Peniche a Santarem, servindo Obidos e Rio Maior, recommendado por considerações esrtategicas, com a vantagem de ligar as duas linhas Norte e Oeste, cortando a cêrca de meio comprimento a peninsula formada pelo Tejo e o Oceano.

Esta linha deve ser construida em via larga, para melhor corresponder á sua dupla feição.

Bem faz a actual Camara em defender assim os interesses da segunda cidade extremenha, ao invéz do grande erro que praticou uma sua antecessora, que em 1888 se oppoz a que a linha de Vendas Novas d'alli sahisse, relegando-a para o Setil, com enorme prejuizo para a cidade que não ficou, assim, em relações directas com o Alemtejo, como tanto lhe convinha ficar; e da linha dos Meridionaes, cuja esterilidade se deve áquella teimosia da cidade do Santo Milagre.

Já está na outra vida quem bastante nos agradeceu a campanha que, expontaneamente, sustentámos, aqui, a primeira feita pela nossa *Gazeta*, contra as stultas pretenções de Santarem; campanha em que fomos vencidos, e que aquella cidade ganhou... perdendo.

Das Ermidas a Beja. — No dia 24 foram visitados os trabalhos do ramal das Ermidas-S. Thiago do Cacem-Sines pelos srs. engenheiros Pinto Osorio presidente do Conselho dos caminhos dos ferro do Estado, Almeida Arez, Abecassis, director Sul e Sueste e Vale Monteiro os quais, acompanhados pelos srs. Pablo, representante de Sines: Dr. Costa, de S. Thiago do Cacem; Maceta, de Ferreira do Alemtejo; e outras pessoas, e a convite da commissão local que promove a ligação das Ermidas com Beja por Ferreira, visitaram esta fertilissima região, retirando aggradavelmente impressionados com a sua riqueza.

Este ramal, alem de servir aquellas povoações e seus concelhos, de grande importancia, ligará a capital do districto directamente á nova linha do Sado e encurtará a distancia d'aquella a Lisboa, em alguns kilometros.

O novo horario. — O novo serviço de comboios, principiará a vigorar no dia 10 do presente mez, e por elle os comboios rápidos Lisboa-Porto estabelecem um serviço rápido, entre Lisboa e Medina, ligando na Pampilhosa com um rapido para Medina e ahi com os rapidos do Norte de Hespanha para e de Paris.

Assim, partindo-se de Lisboa ás 8 da manhã chega-se a Medina pela 1 da tarde seguinte, e a Paris ao meio dia seguinte, 51 1/2 horas de percurso; e sahindo de Paris ás 5 da tarde chega-se a Medina pelas 5 da tarde seguinte e a Lisboa ás 11 e 20 da noite, ou seja fazendo o trajecto em 53 horas.

Sabemos que a Companhia tem já estudado serviços ainda mais rápidos, para pôr em vigor quando as circunstancias l'ho permittam.

Portimão a Lagos. — Os trabalhos de ferro da ponte de Portimão estão em tal adiantamento que se espera esteja esta obra construida no praso de dois mezes.

Benguella. — Tendo, finalmente, sido assignado em 17 de julho o decreto que annulla o de 30 de junho de 1918 que impediu a Companhia de proceder á continuação da construcção e á aquisição de material, a Direcção telegraphou immediatamente para Londres esta noticia, e de alli já responderam que, em vista d'ella, vae já partir para o Lobito um importante carregamento de carris, e outros se seguirão, para se activar qaanto possivel o avanço dos trabalhos para o restante da construcção.

Egualmente estão já encommendadas á fabrica Baldwin, de Philadelphia, 4 locomotivas e 20 vagões de 35 toneladas, que custaram 40.000 libras, cerca de 800 contos. Só o transporte e seguro d'este material importou em 3.000 libras.

Numeros antigos

Continuam faltando a um nosso assignante os n.^{os} 458, 461, 462 e 463 respectivos a 16 de janeiro, 1 e 16 de março e 1 de abril de 1907.

Quem puder dispôr d'elles poderá dize-lo n'esta Redacção, onde serão pagos ao preço, rasoavel, que se estipular.

Tambem aqui se esgotou o n.^o 778 de 16 de maio p. p. e fazemos todo o empenho em servir com elle alguns assignantes, aos quaes lhes falta.

Compramo-lo a 50 centavos a quem o possa dispensar.

Dois assignantes, aos quaes muito agradecemos, teem-no-lo oiferecido; mas não é bastante, precisamos, de mais, e a quem não não quizer offerece-lo, compramos esse numero a 50 centavos.

Collecção completa

O nosso leitor do Porto que nos escreve dizendo que tem disponivel uma collecção, encadernada, de 27 annos e os 5 restantes em numeros soltos, não assignou o seu postal de forma a saber-se todo o nome nem indicou morada.

Rogamos o faça **com urgencia**, porque ha quem deseje a collecção.



BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 29 de Julho de 1920.

Depois de tantas difficuldades politicas veiu a formar-se o Governo das chamadas direitas parlamentares, sob a presidencia do sr. Antonio Granjo. Sobresahindo na administração publica o problema financeiro, de que dependem agora importantemente os das subsistencias, dos cambios e do fomento, era forçoso ligar-se-lhe desde logo uma attenção muito especial. Infelizmente o programma annuciado a tal respeito na declaração ministerial que foi lida á Camara e ao Senado não corresponde ás exigencias extraordinarias da situação.

Começou-se por dizer que se estivesse constituida a organização administrativa necessaria para o lançamento e cobrança dos modernos impostos de rendimento, o Governo trataria de promover o estabelecimento d'estes immediatamente. Acrescentou-se logo que, não se podendo fazer tal improvisação, o Governo, sem pôr de parte a ideia de apresentar propostas de lei d'aquella natureza, era forçado a adoptar o expediente de se augmentarem as receitas pela elevação das taxas das actuaes contribuições, para acudir ás necessidades urgentes do Thesouro.

Parece que se tudo isto fosse razoavel, a declaração do Go-

verno devia ficar por ahi. Mas ella ajuntou a promessa de que, estando pendentes numerosas propostas de lei sobre finanças — as do sr. Pina Lopes — o Governo tinha o proposito de as estudar e rever em colloaboração com as respectivas commissões parlamentares, seleccionando as que podessem concorrer para o equilibrio orçamental, sem perturbação da economia do paiz.

Succede, porem, que essas propostas, como em tempos dissemos, são incompativeis com a reforma tributaria que tende a implantar os modernos impostos de rendimento. E são tambem inconciliaveis com a simples elevação de taxas das contribuições directas, a que o novo Governo tenciona soccorrer-se. D'aqui resulta que mais uma vez não está em perspectiva e muito menos em acção um plano financeiro correspondente ás necessidades da reconstituição do Thesouro da economia nacional.

Achamos grave que se queira adoptar acima de tudo o recurso de elevar as taxas das nossas contribuições directas. As desigualdades e injustiças, em que ellas se traduzem praticamente, com prejuizo do Thesouro e da economia publica, iriam assim crescer em grande escala, com probalidades de complicações na situação geral do paiz. Um tal expediente só poderia empregar-se, com muita cautela, quando nenhum outro fosse possivel.

Tão pouco se comprehende que se queira acceitar na sua essencia as propostas mais caracteristicas do sr. Pina Lopes. Tendo obedecido indubitavelmente a uma boa vontade de interpretar superiores necessidades de justiça tributaria n'este periodo excepcional, viu-se que se traduziram, infelizmente, em formulas perturbadoras e inaceitaveis. De outras maneiras mais acertadas e prudentes se tem de ir para os inevitaveis impostos de guerra, sempre adiados com tantos inconvenientes e perigos.

Relativamente aos impostos cedulares e complementares de rendimento, com inteira separação das finanças do districto, do municipio e da freguezia, continuamos a sustentar que são a substituiavel de toda a nossa reorganização financeira. Se o actual Governo, por quaesquer circumstancias, não estava preparado para entrar logo n'esse caminho, é positivo que tem de ir para elle pela melhor maneira possivel. E' certo que a sua estabilidade é summamente desejavel, convindo dar-se-lhe todo o appoio para a consolidação da ordem e para o melhoramento geral das nossas condições de existencia. Mas tudo será vão e prejudicial se não se marchar depressa em direcção ao equilibrio orçamental pelas reformas adequadas.

Desejariamos poder affirmar que a situação geral é melhor do que hontem, mas somos obrigados a dizer que ella vae peorando, sempre.

O *deficit* do Thesouro, que praticamente foi talvez de 300.000 contos em 1919-1920, comprehendendo-se despesas de exercicios anteriores, será decerto superior a 150.000 contos, pelos caminhos actuaes, nas contas privativas de gerencia de 1920-21. Os creditos do Thesouro no Banco de Portugal, estabelecidos pelo contracto de 1918, já estão exgotados. As proprias notas comecam a esconder-se, a enthesourar-se em casa, pelo estupido retraimento a que deu origem uma falta de confiança na prudencia tributaria dos Governos. Sem fundamento e contra o mais simples bom senso, muitos particulares principiaram a levantar no todo ou em parte os seus depositos, vindo louvavelmente o novo ministro das finanças declarar que estes seriam intangiveis.

Os cambios continuam a ser uma clara manifestação de catastrophe existente. Os da Inglaterra, da França, da Italia e da Belgica melhoraram em junho e julho, já por terem augmentado consideravelmente as produções e as exportações d'esses paizes no primeiro semestre de 1920, já principalmente por se descontarem com optimismo os beneficios esperados das conferencias de Spa e de Bruxellas, sem que tivesse influencia contraria o adiantamento da segunda. Os de Portugal conservaram aproximadamente os mesmos, sempre entre 10 a 12 na divisa de Londres, sobretudo por duas circumstancias muito graves.

Uma d'ellas é o não haver desenvolvimento apreciavel na produção e exportação do paiz, continuando-se a ter um *deficit* commercial enorme, que só nos cereaes panificaveis, é representado pelas necessidades de meio anno de consumo. Outra é a de termos continuado sempre sem uma governação estável, competente, reformadora e capaz de inspirar confiança nos destinos financeiros do Estado. Enquanto esses males subsistirem o agio será pouco mais ou menos o que é hoje, até ser peor.

Q. J.

Curso de cambios, comparados

| | EM 30 DE JULHO | | EM 15 DE JULHO | |
|-----------------------|--------------------------------|----------|----------------|----------|
| | Comprador | Vendedor | Comprador | Vendedor |
| Londres cheque..... | 13 ³ / ₈ | 12 1/2 | 11 5/16 | 11 3/16 |
| » 90 d/v..... | 13 3/8 | — | 11 9/16 | — |
| Paris cheque..... | 375 | 795 | 448 | 458 |
| Madrid cheque..... | 759 | 790 | 865 | 880 |
| Allemanha cheque..... | 110 | 125 | 140 | 145 |
| Amsterdam cheque..... | 1680 | 1735 | 1890 | 1930 |
| New York cheque..... | 1900 | 5100 | 5300 | 5500 |
| Italia cheque..... | 278 | 278 | 319 | 327 |
| Suissa | 840 | 875 | 960 | 980 |
| Libras..... | 23500 | 23550 | 23500 | 24500 |

| Ultima cotação | Bolsas e títulos | Cotações na bolsa de Lisboa - JULHO | | | | | | | | | | |
|----------------------------------|----------------------------------|-------------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| | | 16 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 |
| Fundos do Estado: | | | | | | | | | | | | |
| 44,25 | Interna 3 % coupon..... | | | 44,00 | 44,15 | 44,10 | 44,00 | 44,00 | — | 43,60 | 43,50 | 43,00 |
| 44,25 | " " assentamento..... | 44,25 | 44,20 | 44,10 | 44,10 | 44,05 | 44,05 | 44,00 | — | 43,60 | 43,50 | 43,00 |
| 10\$65 | " 3 % 1905..... | | 10\$65 | — | 10\$65 | — | 10\$65 | — | — | — | — | — |
| 21\$15 | " 4 % 1888..... | — | — | — | — | — | 21\$15 | — | — | — | — | — |
| 52\$00 | " 4 % 1890..... | — | — | — | — | — | — | 52\$00 | — | — | — | — |
| 60\$50 | " 4 1/2 % 1888/89 assent.... | — | 60\$00 | — | — | — | 60\$00 | 60\$00 | 60\$00 | 60\$00 | — | — |
| 60\$50 | " 4 1/2 % 1888 89 coupon... | — | — | — | — | — | 60\$50 | — | — | — | 60\$00 | — |
| 81\$50 | " 4 1/2 % 1905..... | 81\$00 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 78\$00 | " 5 % 1909..... | 78\$00 | 78\$00 | — | 78\$00 | — | — | — | 78\$00 | — | — | 78\$00 |
| 152\$00 | " 4 1/2 % 1912 ouro..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 76\$50 | " 5 % 1917..... | 76\$00 | 76\$50 | — | — | — | — | — | — | 75\$80 | — | — |
| 133\$50 | Externa 1.ª serie..... | — | — | 134\$00 | 130\$00 | — | — | — | — | 130\$00 | 128\$00 | 128\$00 |
| 133\$00 | " 2.ª serie..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 133\$00 | " 3.ª serie..... | 132\$50 | — | 134\$00 | 134\$00 | — | — | — | — | 130\$00 | — | 128\$00 |
| 65\$50 | Obrig. da Provincia de Angola.. | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 140\$00 | " " Comp. Tabacos de 1891 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Ações dos Bancos e Comp.: | | | | | | | | | | | | |
| 328\$00 | Banco de Portugal..... | 326\$00 | — | 325\$00 | 323\$00 | 322\$00 | 329\$00 | — | 311\$00 | — | 310\$00 | — |
| 298\$50 | " Nac. Ultramarino, coup. | 297\$00 | 296\$00 | 293\$00 | — | 283\$00 | 280\$00 | 275\$00 | 270\$00 | 269\$00 | 269\$00 | 270\$00 |
| 296\$00 | " " " ass.. | — | — | — | — | — | — | — | 260\$00 | 258\$00 | 262\$00 | — |
| 195\$00 | " Portuguez e Brasileiro .. | 197\$00 | 193\$00 | 191\$50 | 190\$00 | 186\$00 | 186\$00 | 184\$00 | — | — | — | — |
| 250\$00 | " Commercial de Lisboa.. | — | 245\$00 | — | — | — | — | 250\$00 | — | — | — | — |
| 229\$00 | " Lisboa & Açores..... | — | — | — | — | 230\$00 | 210\$00 | — | — | — | — | — |
| 122\$50 | " Economia Portugueza... | 120\$00 | 121\$00 | 121\$50 | — | — | — | 117\$00 | 110\$00 | — | 105\$00 | — |
| 72\$00 | " Commercial do Porto... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 43\$00 | Companhia do Credito Predial.. | — | 42\$50 | — | 42\$50 | — | — | — | 42\$50 | — | 42\$00 | — |
| 35\$00 | " Gaz e Electricidade | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 71\$00 | " das Aguas..... | 70\$00 | — | — | — | 69\$50 | 70\$50 | 69\$50 | 70\$00 | — | — | — |
| 210\$00 | " Ilha do Principe... | 207\$00 | 204\$20 | 202\$50 | 202\$00 | 201\$50 | 201\$50 | 200\$00 | — | — | — | 196\$00 |
| 57\$50 | " Colonial do Buzi.. | 56\$00 | 56\$50 | 55\$50 | — | 51\$30 | 45\$20 | 46\$00 | 44\$50 | 44\$00 | 43\$00 | 43\$50 |
| 210\$00 | " Nac. de Moagem.. | 201\$00 | 203\$00 | — | 200\$00 | 200\$00 | 198\$60 | 197\$50 | — | — | 187\$00 | 189\$00 |
| 80\$00 | " Phosphoros, coup.. | 87\$00 | 86\$00 | 85\$50 | — | 83\$00 | 81\$00 | 90\$50 | 80\$00 | 80\$50 | — | — |
| 50\$00 | " Cam. Fer. Portug.. | — | — | — | 50\$00 | — | — | — | — | — | — | — |
| 178\$00 | " Tabacos, coupon.. | 205\$50 | — | 160\$00 | 182\$00 | 173\$50 | — | 203\$00 | — | 203\$50 | 159\$00 | 205\$00 |
| 266\$00 | " Nac. de Navegação | — | 261\$00 | 255\$00 | 255\$00 | — | — | 284\$00 | — | 240\$00 | 239\$00 | 244\$00 |
| Obrigações: | | | | | | | | | | | | |
| 80\$50 | Companhia das Aguas..... | 80\$00 | — | 78\$00 | 80\$00 | 80\$00 | — | — | — | — | 77\$00 | — |
| 92\$50 | Prediaes 5 % antigas..... | 90\$00 | — | — | — | 90\$00 | — | — | — | — | — | — |
| 92\$00 | " 5 % serie A..... | — | 91\$00 | 91\$00 | — | — | 91\$00 | — | — | 91\$00 | 91\$00 | — |
| 90\$00 | " 4 1/2 % serie A..... | — | — | — | — | — | — | — | — | 90\$00 | — | 88\$50 |
| 85\$00 | " 4 %..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 102\$00 | Nacional de Moagem..... | — | — | — | 101\$00 | — | — | — | — | — | — | — |
| 40\$20 | Assuc. de Moçambique..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 81\$00 | Banco Nac. Ultram. 4 1/2 % ass.. | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 104\$00 | " " " 4 1/2 % ouro. | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 96\$50 | " " " 6 % Hypot. | — | — | — | — | 99\$50 | — | — | — | — | — | — |
| 118\$50 | Cam. de Ferro de Ambaca..... | 119\$00 | — | 119\$00 | 111\$00 | 113\$50 | — | 121\$00 | — | — | — | — |
| 74\$00 | Nac. de Cam. de Ferro, 1.ª serie | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 67\$00 | — |
| 65\$00 | " " " " 2.ª " " | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 73\$00 | Cam. de Fer. Portug. 3 % 1.ª gr. | — | 71\$00 | 71\$00 | — | — | 72\$00 | 72\$00 | — | — | — | — |
| 28\$00 | " " " " 3 % 2.ª gr. | — | — | — | — | — | — | — | 27\$00 | 26\$00 | — | — |
| 61\$80 | " " " Beira Alta, 1.ª gr. | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 16\$00 | " " " " 2.ª gr. | 15\$50 | — | — | 16\$00 | — | — | 17\$00 | — | — | 16\$00 | — |
| 140\$00 | " " " Benguella, tit. 1.. | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 141\$00 | " " " " 5.. | 141\$00 | 139\$00 | 139\$50 | 141\$00 | 146\$00 | 142\$50 | 142\$00 | 141\$00 | 141\$00 | 140\$50 | — |
| 47\$00 | Docas do Porto..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 88\$00 | Municipal ou Distrital 6 %..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 89\$00 | " " " 5 %..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 52\$00 | Panificação lisbonense..... | — | — | — | — | — | — | — | — | 90\$00 | — | — |
| 92\$50 | Empresa das Aguas de Vidago.. | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |

Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

| LINHAS | Desde 1 de janeiro até | PRODUCTOS TOTAES | | | | | MEDIA KILOMETRICA | | |
|----------------------------------|------------------------------|------------------|---------------|-------|---------------|-------------------------|-------------------|-----------|----------------------|
| | | 1920 | | 1919 | | Diferença em 1920 | 1920 | 1919 | Diferença em 1920 |
| | | Kil. | Totaes | kil. | Totaes | | | | |
| Portuguezas | | | | | | | | | |
| Companhia Cami- Rêde geral | — | 1.073 | — | 1.073 | — | — | — | — | — |
| inhos de fe o Vendas Novas... | — | 70 | — | 70 | — | — | — | — | — |
| Portuguezas... Coimbra a Louzã | — | 29 | — | 29 | — | — | — | — | — |
| Sul e Sueste | 20 Ag.º-1919 | 768 | 3.433.172\$23 | 746 | 3.113.670\$67 | + 319.501\$56 | 4.470\$27 | 4.173\$82 | + 296\$45 |
| Minho e Douro | — | 484 | — | 484 | — | — | — | — | — |
| Beira Alta | — | 253 | — | 253 | — | — | — | — | — |
| Companhia Nacional | 30 Abril | 185 | 87.736\$99 | 185 | 59.024\$65 | — 28.712\$34 | 4.474\$25 | 3.19\$03 | + 155\$20 |
| Valle do Vouga | — | 176 | — | 176 | — | — | — | — | — |
| Porto á Povoia e Famalicão | 30 Nov.-1919 | 64 | 268.538\$00 | 64 | 241.145\$40 | + 23.412\$61 | 4.171\$21 | 3.767\$89 | + 40 |
| Guimarães | 31 Out.-1919 | 56 | 215.947\$09 | 56 | 195.494\$69 | + 20.522\$40 | 3.856\$18 | 3.490\$96 | + 365\$22 |
| Hespanholas | | | | | | | | | |
| Norte de Hespanha | 20 de Maio | 3.681 | 97.865.266 | 3.681 | 91.681.496 | + 0.161.800 | 26.586 | 24.487 | + 1.679 |
| Madrid-Zaragoza-Alicante | 20 Junho | 3.663 | 111.416.377 | 3.664 | 106.468.301 | + 4.948.07 | 30.416 | 29.063 | + 1.351 |
| Andaluzes | 20 Maio | 1.261 | 16.866.133 | 1.261 | 17.403.132 | + 536.999 | 13.75 | 13.801 | + 574 |
| Madrid-Cac.-P. e Oeste de Hesp | 30 Junho | 777 | 9.136.836 | 777 | 8.583.608 | + 554.228 | 11.959 | 11.046 | + 713 |

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Relatorio do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal, presentes á Assembleia Geral dos Accionistas, de 30 de Junho de 1920.

Fundo de reserva especial

Não teve movimento em 1919 este fundo de reserva, que está constituído como segue.

| | | | |
|---|-------------|-------------|-------------|
| Deduções segundo alinea b) do Art.º 61 dos Estatutos..... | 51.531\$88 | | |
| Deduções segundo alinea c) do referido Artigo..... | | | |
| Em 1899..... | 8.440\$387 | | |
| Em 1900..... | 29.990\$30 | | |
| Em 1901..... | 42.474\$848 | | |
| Em 1902..... | 62.341\$884 | | |
| Em 1903..... | 56.752\$581 | 200.000\$00 | 251.531\$88 |

Productos de vendas:

Immveis:

| | |
|--|------------|
| Em Lisboa — Nos exercícios anteriores..... | 13.326\$01 |
|--|------------|

Titulos:

| | | |
|--|------------|-------------|
| 1.146 acções da Sociedade de Madrid-Caceres-Portugal. — Nos exercícios anteriores..... | 13.075\$46 | 26.401\$47 |
| Juros de 2.100 obrigações da Companhia do Mondego..... | 28.350\$00 | |
| Juros dos depositos em Londres, desde 24 de Outubro de 1902 até 7 de abril de 1913: | | |
| £ 10.815-5-6, ao cambio do par.... | 48.668\$74 | 103.420\$21 |
| Somma—Escudos..... | | 354.952\$09 |

Deduzindo:

Inversão em ouro, a saber:

| | | | |
|----------------------------|-----|-------------|-------------|
| £ 3408-14-4 a 4\$50 | ... | 15.339\$224 | 354.952\$09 |
| " 655-1-11 " 4\$52 879688 | ... | 2.966\$796 | |
| " 608-18-6 " 4\$57 6877 | ... | 2.786\$975 | |
| " 268-8-11 " 4\$65 4545 | ... | 1.249\$449 | |
| " 52-13-9 " 4\$70 5882 | ... | 247\$656 | |
| " 1.290-6-10 " 4\$70 5882 | ... | 6.072\$195 | |
| " 1.090-4-3 " 4\$71 1656 | ... | 5.136\$704 | |
| " 0-9-8 " 4\$85 | ... | 2\$347 | |
| " 484-16-1 " 4\$87 3096446 | ... | 2.362\$50 | |
| " 478-13-1 " 4\$93 573264 | ... | 2.362\$50 | |
| " 59-0-0 " 4\$98 | ... | 293\$82 | |
| " 280-10-11 " 5\$05 2631 | ... | 1.417\$50 | |
| " 1.120-14-3 " 5\$05 9286 | ... | 5.670\$00 | |
| " 26-6-10 " 5\$05 928853 | ... | 133\$276 | |
| " 465-14-8 " 5\$07 2655 | ... | 2.362\$50 | |
| " 1.777-8-0 " 5\$33 | ... | 9.473\$54 | |
| " 2.000-0-0 " 5\$37 | ... | 10.740\$00 | |
| " 4.235-12-6 " 5\$39 3253 | ... | 22.843\$806 | |
| " 2.000-0-0 " 5\$40 | ... | 10.800\$00 | |
| " 10.000-0-0 " 5\$51 | ... | 55.100\$00 | |
| " 500-0-0 " 5\$57 5 | ... | 2.787\$50 | |
| " 9.250-0-0 " 5\$58 5 | ... | 51.661\$25 | |
| " 1-0-0 " 5\$59 5 | ... | 5\$59 5 | |
| " 8-0-0 " 5\$60 | ... | 44\$80 | |
| " 791-13-4 " 5\$64 7058 | ... | 4.465\$00 | |
| " 1.749-0-0 " 5\$69 | ... | 9.951\$81 | |
| " 7.000-10-0 " 5\$87 | ... | 41.092\$935 | |
| " 3.232-0-0 " 6\$19 | ... | 20.006\$08 | |
| " 1.500-0-0 " 6\$25 | ... | 9.375\$00 | |
| " 1.500-0-0 " 6\$29 | ... | 9.435\$00 | |
| " 15-10-0 " 6\$29 4 | ... | 97\$55 | |

Som. £55.851-7-10, que custaram ... 306.283\$34,9

A mesma quantidade de £, ao cambio do par..... 251.331\$25,9

Diferença de cambio..... 54.952\$09

Totalidade da reserva em 31 de Dezembro de 1919:

Em ouro £ 66.666-13-4, ao cambio do par..... 300.000\$00

Fundo de reserva ordinario

Não teve movimento em 1919 este fundo de reserva continuando portanto a sua importancia a ser de.. 6.543\$16

Venda de terrenos do Tejo e applicação do seu producto

Dos terrenos conquistados ao Tejo vendemos até 31 de Dezembro de 1919:

| | |
|--|-------------|
| Em 1895—14.960 m ² 00 a 3\$00 por metro quadrado | 44.880\$00 |
| " 1896— 450 m ² 00 " 2\$22 2 " " " | 1.000\$00 |
| " 1897— 3.491 m ² 25 " 6\$00 " " " | 20.947\$50 |
| " 1898 { 2.416 m ² 57 " 6\$00 " " " | 14.499\$42 |
| 223 m ² 18 por..... | 300\$58 |
| " 1899 { 1.089 m ² 91 a 6\$00 por metro quadrado | 6.539\$46 |
| 2.250 m ² 00 " 7\$00 " " " | 15.750\$00 |
| " 1901— 2.290 m ² 25 " 7\$00 " " " | 16.031\$75 |
| " 1902— 3.300 m ² 00 " 7\$00 " " " | 23.100\$00 |
| " 1907— 3.736 m ² 71 " 6\$00 " " " | 22.420\$26 |
| " 1908 { 6.432 m ² 28 " 8\$50 " " " | 54.674\$38 |
| 26 m ² 42 " 6\$00 " " " | 158\$52 |
| " 1911— 1.018 m ² 73 " 7\$00 " " " | 7.131\$11 |
| " 1913— 2.000 m ² 00 " 8\$50 " " " | 17.000\$00 |
| " 1915— 2.647 m ² 00 " 8\$50 " " " | 22.499\$50 |
| " 1916— 1.208 m ² 55 " 8\$50 " " " | 10.272\$67 |
| " 1917— 201 m ² 60 " 8\$50 " " " | 1.713\$60 |
| " 1919 { 6.362 m ² 50 " 15\$00 " " " | 95.437\$50 |
| 1.610 m ² 00 aproximadamente, como signal do preço ajustado para a venda do talhão 60A..... | 5.184\$20 |
| Totales... 55.714 m ² 295..... Escudos | 379.540\$45 |

| | |
|---|--------------|
| Por estas vendas recebemos em 1896—40 obrigações de 4 % (série unica), no valor de..... | 1.000\$00 |
| Compramos em 1897—para serem amortizadas, 200 obrigações de 4 % d. 1.º grau, por..... | 18.918\$19,3 |
| Compramos em 1898—2 obrigações de 4 % (série unica), por..... | 98\$66 |
| Compramos em 1900—437 obrigações de 4 % de 1.º grau, por..... | 45.522\$29,7 |
| Compramos em 1901—231 obrigações de 4 % de 1.º grau e 461 obrigações de 4 % de 2.º grau, por..... | 38.360\$74,4 |
| Compramos em 1903—193 obrigações de 4 % de 1.º grau e 388 obrigações de 4 % de 2.º grau.. | 39.143\$19,4 |
| Compramos em 1907—103 obrigações de 4 % de 1.º grau e 207 obrigações de 4 % de 2.º grau por | 22.572\$02,6 |
| Compramos em 1908—61 obrigações de 4 % de 1.º grau e 124 obrigações de 4 % de 2.º grau por | 13.820\$70,5 |
| Compramos em 1909—184 obrigações de 4 % de 1.º grau e 369 obrigações de 4 % de 2.º grau por | 40.837\$84,2 |
| Compramos em 1911—29 obrigações de 4 % de 1.º grau e 71 obrigações de 4 % de 2.º grau por.. | 7.122\$78,8 |
| Em 1913—Diferença de minimos para regularização da nova moeda..... | \$00 1 |
| Compramos em 1914—89 obrigações de 4 % de 1.º grau e 177 obrigações de 4 % de 2.º grau por. | 16.995\$08 |
| Compramos em 1915—417 obrigações de 4 % de 1.º grau, por..... | 22518\$00 |
| Compramos em 1918—223 obrigações de 4 % de 2.º grau por..... | 11.968\$34 |

Somma..... 278.877\$87

Total das obrigações adquiridas—1541 de 4 % de 1.º grau e 2.465 de 4 % de 2.º grau, no..... 278.877\$87

Resta applica em 31 de Dezembro de 1919:

| | |
|--------------------------|-------------|
| Saldo de 1918..... | 40\$88 |
| De 1919..... | 100.621\$70 |
| Somma igual—Escudos..... | 100.662\$58 |
| | 379.540\$45 |

Prejuizos por differença de cambios

O encargo cambial, por comparação com o anno anterior, está discriminado nos numeros abaixo indicados:

| | | |
|--|-------------|-------------|
| Serviço de juros das obrigações de 1.º grau..... | 786.352\$23 | 583.652\$20 |
| Diversos..... | 61.988\$53 | 41.069\$29 |
| Totales Escudos..... | 724.363\$70 | 542.551\$91 |

(Continua)

Companhia da Beira Alta

Relatorio do Conselho de Administração, apresentado á assembleia geral dos accionistas, de 29 de maio de 1920.

Despezas

As despesas ordinarias da exploração registaram um novo e consideravel incremento em 1919.

No mapa annexo a este Relatório encontra-se a deslinha completa d'essas despesas, que ascenderam a.....

Em 1918 as despesas tinham sido de.....

692.761\$41,5
534.774\$51,8
157.986\$89,7

ou sejam mais 29 % do que no anno interior.

As mesmas despesas, em confronto com as effectuadas em 1914, na importancia total de Esc. 295.754\$22,1, mostram um augmento de 135 % aproximadamente; o que não está nada em proporção com a percentagem da sobretaxa que foi cobrada nas receitas do anno findo. No entanto, para se conseguir aquelle resultado foi preciso recorrer-se ao adiamento de muitos trabalhos de primeira necessidade, como o reforço de pontes, etc.

As varias considerações que estão consignadas no Relatório anterior sobre este importantissimo e grave assumpto e para as quaes já temos chamado, frequentemente, a attenção do Governo, nas numerosas representações que lhe endereçamos n'estes ultimos annos, dispensam nos de fazer, mais uma vez, a demonstração de que o bem-estar, o credito e o desenvolvimento do Paiz não podem coexistir com a ruina e o aniquilamento das empresas ferroviarias.

Eis a comparação das despesas realizadas em 1919 com as de 1908.

| Classificação | 1919 | 1918 | Diferença de 1919 em relação a 1918 |
|-----------------------------------|---------------|---------------|-------------------------------------|
| Administração de Lisboa e Paris.. | 34.972\$15,7 | 34.616\$91,6 | + 355\$24,1 |
| Exploração e Movimento..... | 159.686\$09,4 | 130.761\$40 | + 28.925\$69,4 |
| Material e Tracção.. | 314.748\$53,3 | 215.177\$22,7 | + 99.571\$30,6 |
| Via e Obras..... | 183.351\$53,1 | 121.218\$96,8 | + 62.133\$56,4 |
| Totales..... | 692.761\$41,5 | 534.774\$51,1 | + 157.986\$90,3 |

Os agravamentos de despesas são originados, na sua grande parte, pelas novas melhorias de vencimentos que foram concedidas ao Pessoal, no decurso do anno findo, em virtude do incessante encarecimento da vida, e pelas ininterruptas e violentas altas que são diariamente registadas nas cotações de todas as materias primas e demais productos utilizados pela nossa industria.

As contribuições pagas em 1919 são superiores, em mais 50 %, ás do anno precedente, pelo motivo do extraordinario augmento que tiveram as taxas da contribuição industrial e dos impostos municipaes, etc., no anno findo.

As indemnizações por desvios e desaparecimentos de mercadorias estão subindo vertiginosamente de anno para anno. Em 1919, es as indemnizações representam, sobre a verba dispendida em 1918, mais 70 %, em consequencia dos frequentes roubos e da impunidade dominante. Nos Relatórios anteriores já temos feito, por vezes, larga referencia a este intoleravel estado de coisas que, devido á falta de repressão, e de providencias por parte das autoridades, está se tornando deveras assustador; o que, a continuar como até aqui, levará certamente a Companhia a ter de declinar a sua responsabilidade n'es-es casos.

As aquisições dos diversos materiais e utensilios de que carecemos para a exploração e conservação das nossas linhas, tem-se tornado ultimamente mais dificeis do que no periodo agudo da guerra; causando-nos esse facto, como podereis suppor, bastantes embaraços.

Na impossibilidade de se conseguir carvão inglez, já pelo seu preço verdadeiramente prohibitivo, já pelas grandes restrições que tem sido postas á saída d'esse combustivel de Inglaterra, tivemos de consumir intensivamente a lenha e o carvão nacional, cuja qualidade inferior, além d'exigir um maior dispendio e de não assegurar devidamente a regularidade do serviço tem produzido effeitos desastrosos na conservação das nossas locomotivas.

A verba gasta com combustiveis para a tracção dos comboios elevou-se, no anno findo, a 189 contos. Em 1914 essa despesa, com o dobro do percurso, foi de Esc. : 69.118\$14,9, consumindo-se, então, exclusivamente o carvão inglez das melhores qualidades e procedencias.

O percurso dos comboios em 1919 foi de 370.693 kilometros, accusando um augmento, em relação ao anno anterior, de 12.607 kilometros, e uma diminuição de 362.291 kilometros em comparação com o anno de 1914. Para o augmento dos 12.607 kilometros, contribuiu a circulação d'um maior numero de comboios de serviço facultativo e extraordinario tanto de passageiros como de mercadorias; estando comprehendido n'esse numero os comboios militares que se effectuaram de 23 de Janeiro a 20 de Fevereiro, por occasião dos acontecimentos anormaes que se deram no Norte do Paiz.

Devemos aqui frisar, com os merecidos louvores, os notaveis esforços que tem sido prolicamente empregados pelos nossos Serviços para o maximo aproveitamento da tracção e da capacidade do material.

A circulação do material motor e circulante, que em 1918 já nos tinha custado, em relação ao anno transacto, mais 60 %, foi onerada, ainda, no anno findo, pelas razões já apontadas, de mais 50 % em relação a 1918.

No Serviço da Via, o dispendio feito com as travessas passou

de Esc. : 19.516\$00, em 1918, para 47.265\$00, ou seja um augmento de 145 %, proveniente d'um maior numero de travessas substituidas, da fortissima elevação que houve nos preços, e do facto de se ter recommçado novamente com a creosotagem; trabalho que esteve suspenso, durante muito tempo, em virtude da prohibição da exportação do creosote nos paizes da sua origem.

A título de esclarecia ento, devemos tambem dizer que os proprios productos nacionaes estão hoje todos valorizados n'uma media superior a 300 %; havendo alguns (como agua-raz, 1.400 %, prego, 1.200 % etc.) que estão accrescidos da percentagens verdadeiramente fantasticas em relação aos preços que vigoraram antes da guerra.

Excedente das receitas sobre as despesas

O excedente das receitas sobre as despesas ordinarias, em comparação com o anno anterior, mostra o seguinte resultado:

| Classificação | 1919 | 1918 | Diferença de 1919 em relação a 1918 |
|---------------|-----------------|---------------|-------------------------------------|
| Receitas.... | 4.174.739\$20,2 | 961.749\$01 | + 3.212.990\$19,2 |
| Despesas... | 692.761\$41,5 | 534.774\$51,1 | + 157.986\$90,4 |
| Excedente.. | 481.977\$78,7 | 426.974\$49,9 | + 55.003\$28,8 |

Trabalhos extraordinarios e complementares Acquisição e construção de material Novas Instalações

As novas aquisições de material e os trabalhos destinados ao aperfeicoamento das nossas instalações não puderam, em virtude dos motivos já expendidos, ter, em 1919, a amplitude desejada.

No anno findo, a importancia gasta com esses trabalhos, de que passamos a dar a respectiva nota, foi o seguinte:

| | |
|---|---------------|
| Tracção: | |
| Construção e transformação de carruagens e 25 vagões..... | 14.817\$48,9 |
| Via: | |
| Revestimento de trincheiras..... | 1.012\$93,5 |
| Instalações complementares da estação de Oliveirinha..... | 2.362\$21,4 |
| Nova estação do Mexagata (em construção)..... | 2.339\$83,3 |
| Ponte girante em Mangualde..... | 1.153\$65,6 |
| Casas para habitação do pessoal..... | 4.605\$55,4 |
| Alimentação de Mangualde..... | 7.500\$90,2 |
| Diversos..... | 2.741\$20,4 |
| | 21.716\$29,8 |
| | 36.563\$78,7 |
| Para a renovação de 4 kilometros de via..... | 208.890\$00 |
| Total Escudos..... | 215.453\$78,7 |

Todas estas despesas foram, como de costume, levadas á Conta Geral da Exploração.

Os diminutos productos liquidos apurados em 1919, não tendo permitido a renovação de 15 kilometros de via que tinham sido previstos, levaram-nos a reduzir este importante e urgente trabalho a menos d'um terço da extensão indicada.

Outros trabalhos urgentes constantes do nosso programma geral de melhoramentos, como o reforço de pontes, a aquisição de material circulante, etc., tiveram tambem de ser addiados para uma oportunidade mais favoravel.

Porto de Figueira

Continua a não haver a menor indicação sobre o inicio dos trabalhos que estão, de ha muito, projectados para a melhoria do porto e barra da Figueira. No anno findo foi apresentado ás Camaras pelo sr. engenheiro Ernesto Navarro então Ministro do Commercio, um projecto para a constituição d'uma junta autonoma, em que são dotadas as referidas obras com os recursos necessarios para a sua rapida execução.

(Continua)



TELHAS

Fabricação de telhas de cimento, pela industria manual. Emprega-se tambem no terreno para edificações

pela

Machina de telhas **AMBI**

SEM CARVÃO
PODER ENORME

SEM TRANSPORTE
MANEJO FACIL

Ambi-Werke Abt. F XVIII C--Berlin-Johannisthal

HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 1 DE AGOSTO DE 1920

COMPANHIA PORTUGUEZA

PART. CHEG. PART. CHEG.

| Lisboa-R | Cintra | Lisboa-R |
|----------|--------|----------|
| 6 10 | 7 23 | 6 27 |
| 10 10 | 11 20 | 8 31 |
| 11 55 | 12 42 | 9 55 |
| 13 45 | 13 17 | 12 6 |
| 14 14 | 15 12 | 16 15 |
| 18 4 | 19 1 | 19 40 |
| 19 10 | 19 58 | 23 45 |
| 19 22 | 20 32 | 0 47 |
| 6 35 | 1 45 | |

| C. Sodré | Cascaes | C. Sodré |
|----------|---------|----------|
| 6 40 | 7 50 | 5 55 |
| 9 | 10 2 | 7 37 |
| 10 30 | 11 30 | 8 34 |
| 13 | 14 6 | 9 34 |
| 14 15 | 15 24 | 10 30 |
| 16 | 17 4 | 12 43 |
| 17 30 | 18 38 | 15 45 |
| 18 20 | 19 1 | 17 50 |
| 18 45 | 19 39 | 19 45 |
| 19 30 | 20 35 | 22 30 |
| 22 30 | 23 31 | 0 15 |
| 6 40 | 1 38 | 1 16 |

| Lisboa-R | V. Franca | Lisboa-R |
|----------|-----------|----------|
| 7 | 8 13 | 6 25 |
| 8 50 | 10 1 | 8 |
| 13 50 | 14 44 | 8 10 |
| 17 30 | 18 50 | 11 20 |
| 18 20 | 19 28 | 15 10 |
| 20 15 | 21 31 | 19 23 |
| 0 25 | 1 39 | 20 40 |

| Lisboa-R | Sacavem | Lisboa-R |
|----------|---------|----------|
| 7 | 8 22 | 22 40 |

| Lisboa-P | E. Prata | Lisboa-P |
|----------|----------|----------|
| 7 55 | 8 5 | 7 30 |
| 17 25 | 17 39 | 9 15 |
| | 17 55 | 18 5 |

| 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 |

| Lisboa-R | Porto | Lisboa-R |
|----------|-------|----------|
| 8 40 | 16 2 | 6 40 |
| 10 | 22 21 | 15 40 |
| 21 15 | 7 50 | 20 |

| Alfarelos | V.N. Gaya | Alfarelos |
|-----------|-----------|-----------|
| 8 5 | 19 23 | 6 50 |

| Figueira | Amieira | Figueira |
|----------|---------|----------|
| 6 34 | 16 55 | 15 45 |
| 16 50 | 17 4 | 11 45 |
| 19 20 | 19 53 | 18 18 |

PART. CHEG. PART. CHEG.

| Coimbra | Figueira | Coimbra |
|---------|----------|---------|
| 7 15 | 8 57 | 6 30 |
| 10 20 | 13 31 | 10 20 |
| 16 35 | 18 18 | 14 55 |
| 0 6 | 4 5 | 23 20 |
| | | 1 50 |

| Coimbra | Louza | Coimbra |
|---------|-------|---------|
| 11 55 | 13 45 | 8 35 |
| 18 15 | 19 30 | 11 58 |

| Lisboa-R | Figueira | Lisboa-R |
|----------|----------|----------|
| 8 6 | 16 5 | 16 5 |

| Lisboa-R | Alfarelos | Lisboa-R |
|----------|-----------|----------|
| 8 5 | 16 51 | 0 50 |

| Caldas | Alfarelos | Caldas |
|--------|-----------|--------|
| 21 25 | 7 | 13 35 |

| Lisboa-R | Caldas | Lisboa-R |
|----------|--------|----------|
| 17 41 | 21 | 6 35 |

| Porto | Aveiro | Porto |
|-------|--------|-------|
| 6 40 | 9 43 | 4 55 |
| 14 10 | 16 41 | 18 45 |
| 17 40 | 20 10 | 21 25 |

| Porto | Ovar | Porto |
|-------|------|-------|
| 5 55 | 7 31 | 8 5 |

| Mais os de Aveiro. | | |
|--------------------|---------|-------|
| Porto | Espinho | Porto |
| 7 45 | 8 41 | 13 30 |
| 10 10 | 11 10 | 15 25 |
| 10 40 | 17 37 | 18 5 |

| Lisboa-R | Val. d'Ale. | Lisboa-R |
|----------|-------------|----------|
| 10 | 18 50 | 8 30 |
| 15 50 | 21 43 | 9 30 |

| Lisboa-R | Sadajoz | Lisboa-R |
|----------|---------|----------|
| 18 20 | 7 15 | 20 |

| Lisboa-R | Guarda | Lisboa-R |
|----------|--------|----------|
| 18 20 | 10 20 | 17 31 |

| Entrone | T. Vargens | Entrone |
|---------|------------|---------|
| 7 50 | 14 3 | 16 25 |

| Lisboa-R | C. Branco | Lisboa-R |
|----------|-----------|----------|
| 10 | 21 47 | 15 35 |

| C. Branco | Covilhã | C. Branco |
|-----------|---------|-----------|
| 17 45 | 22 16 | 5 50 |

| Setil | Vendas Novas | Setil |
|-------|--------------|-------|
| 9 10 | 11 15 | 17 15 |

BEIRA ALTA

| Figueira | Pampilhosa | Figueira |
|----------|------------|----------|
| 7 40 | 9 43 | 10 20 |
| 11 5 | 13 20 | 18 25 |
| 15 45 | 18 5 | 20 29 |

| Pampilh. | Mangualde | Pampilh. |
|----------|-----------|----------|
| 13 40 | 22 | 6 |

| Pampilh. | Guarda | Pampilh. |
|----------|--------|----------|
| 14 10 | 20 54 | 13 20 |

| Pampilh. | F. Ono | Pampilh. |
|----------|--------|----------|
| 7 | 18 1 | 11 |

SUL E SUESTE

PART. CHEG. PART. CHEG.

| Lisboa | Barreiro | Lisboa |
|--------|----------|--------|
| 6 15 | 6 55 | 6 30 |
| 8 | 8 40 | 7 22 |
| 10 20 | 11 | 9 10 |
| 11 30 | 12 10 | 11 40 |
| 13 | 13 40 | 13 10 |
| 15 0 | 17 30 | 15 3 |
| 18 45 | 19 25 | 18 17 |
| 20 | 20 40 | 22 15 |
| 1 | 1 45 | 23 1 |

| Lisboa | Aldegallega | Lisboa |
|--------|-------------|--------|
| 8 | 10 | 7 50 |
| 11 30 | 13 20 | 10 20 |
| 16 50 | 18 48 | 17 |
| 20 | 21 45 | 20 45 |

| Lisboa | Setubal | Lisboa |
|--------|---------|--------|
| 8 | 9 46 | 7 50 |
| 11 30 | 13 20 | 10 30 |
| 16 50 | 18 46 | 17 5 |
| 18 45 | 20 31 | 21 |

| Lisboa | Alcoer | Lisboa |
|--------|--------|--------|
| 8 | 12 20 | 14 10 |

| Alcoer | Funchera | Alcoer |
|--------|----------|--------|
| 14 30 | 18 47 | 6 47 |

| Lisboa | Villa Real | Lisboa |
|--------|------------|--------|
| 20 | 11 20 | 5 50 |

| Faro | Villa Real | Faro |
|------|------------|------|
| 7 | 10 16 | 13 |

| Lisboa | Beja | Lisboa |
|--------|-------|--------|
| 8 | 14 28 | 9 30 |

| Casa Branca | Beja | Casa Branca |
|-------------|-------|-------------|
| | 21 40 | 2 0 |

| Casa Branca | Tunes | |
|-------------|-------|--|
| 5 10 | 20 19 | |

| Lisboa | Villa Viçosa | Lisboa |
|--------|--------------|--------|
| 8 | 17 30 | 6 15 |

| Lisboa | Evora | Lisboa |
|--------|-------|--------|
| 20 | 0 32 | 2 35 |

| Lisboa | Montemor | Lisboa |
|--------|----------|--------|
| 8 | 13 | 1 50 |
| 20 | 23 45 | 22 |

| C. Branco | Evora | C. Branco |
|-----------|-------|-----------|
| 4 10 | 5 14 | 22 15 |

| Lisboa | Mora | Lisboa |
|--------|-------|--------|
| 8 | 16 33 | 6 30 |

| Lisboa | Moura | Lisboa |
|--------|-------|--------|
| 20 | 5 53 | 6 30 |

| Lisboa | Portimão | Lisboa |
|--------|----------|--------|
| 20 | 8 17 | 18 10 |

| Tunes | Portimão | Tunes |
|-------|----------|-------|
| 19 51 | 21 30 | 5 |

MIN. O E DOURO

PART. CHEG. PART. CHEG.

| Porto | Braga | Porto |
|-------|-------|-------|
| 8 25 | 10 59 | 4 5 |
| 10 31 | 13 15 | 5 54 |
| 17 9 | 19 10 | 8 14 |
| 19 25 | 22 37 | 17 12 |
| 0 22 | 2 29 | 22 38 |

| Nine | Braga | Nine |
|------|-------|-------|
| 6 55 | 7 37 | 20 58 |

| Porto | Valença | Porto |
|-------|---------|-------|
| 19 25 | 1 52 | 2 53 |

| Porto | Monsão | Porto |
|-------|--------|-------|
| 8 25 | 14 5 | 4 48 |
| 17 9 | 22 26 | 15 58 |

| Viana | Valença | Viana |
|-------|---------|-------|
| 16 44 | 19 35 | 7 24 |

| Viana | Monsão | Viana |
|-------|--------|-------|
| 7 50 | 10 31 | 4 48 |
| 19 55 | 22 26 | 16 20 |

| Porto | Penafiel | Porto |
|-------|----------|-------|
| 21 54 | 23 46 | 4 58 |

| Porto | Marco | Porto |
|-------|-------|-------|
| 9 49 | 12 40 | 14 43 |

| Porto | Regoa | Porto |
|-------|-------|-------|
| 18 45 | 0 10 | 3 20 |

| Porto | Tua | Porto |
|-------|------|-------|
| 16 55 | 22 7 | 5 20 |

| Porto | Baren d'Alva | Porto |
|-------|--------------|-------|
| 8 | 16 3 | 11 7 |

| Porto | Amarante | Porto |
|-------|----------|-------|
| 8 | 11 13 | 7 40 |
| 16 55 | 19 41 | 17 3 |

| Regoa | B. d'Alva | Regoa |
|-------|-----------|-------|
| 6 41 | 12 31 | 16 45 |

| Regoa | V. Real | Regoa |
|-------|---------|-------|
| 21 | 22 27 | 5 20 |

| Regoa | Vidago | Regoa |
|-------|--------|-------|
| 19 54 | 16 48 | 10 55 |

| Pocinho | Carriças | Pocinho |
|---------|----------|---------|
| 15 30 | 17 25 | 19 50 |

NACIONAL

| St. Comba | Vizeu | St. Comba |
|-----------|-------|-----------|
| 1 536 | 8 | 5 15 |
| 9 20 | 11 45 | 14 8 |
| 15 43 | 17 58 | 17 15 |

| Tua | Bragança | Tua |
|------|----------|-------|
| 9 40 | 17 | 7 25 |
| 15 | 21 5 | 11 40 |

| Espinho | Sarnada | Espinho |
|---------|---------|---------|
| 18 15 | 21 33 | 4 |

| Espinho | Vizeu | Espinho |
|---------|-------|---------|
| 5 | 15 46 | 12 20 |

VALLE DO VOUGA

| Espinho | Sarnada | Espinho |
|---------|---------|---------|
| 18 15 | 21 33 | 4 |

| Espinho | Vizeu | Espinho |
|---------|-------|---------|
| 5 | 15 46 | 12 20 |

Vapores a sair do porto de Lisboa

Africa Occidental

Vapor português **BOLAMA**.
Sahará a 5 de Julho.
Companhia Nacional de Navegação. Rua do Comercio.

Africa Oriental

Vapor português **BEIRA**.
Sahará a 10 de Agosto.
Companhia Nacional de Navegação. Rua do Comercio.

Africa (via Canal Suez)

Vapor inglês **DUNVEGAN CASTLE**. Sahará em Agosto.
Agentes: E. Pinto Basto & C.ª Lt. Caes do Sol, 64, 1.º

Alger e Tunes

Vapor belga **GRONADIER**. Esperado a 7 de Agosto.
Agentes: Henry Burnay & C.ª R. dos Fanqueiros, 10.

Anvers

Vapor belga **SYRIER**. Esperado a 10 de Agosto.
Agentes: Henry Burnay & C.ª R. dos Fanqueiros, 10.

Bordeus

Vapor francez **SAMARA**. Sahará em 9 de agosto.
Agentes: Grey, Antunes & C.ª Lt. P. Duque da Terceira, 4, 1.º

Hamburgo

Vapor alemão **CETTE**. Esperado em 4 de Agosto.
Agentes: Marcus & Harting. Rocio, 50.

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

Vapor hollandez **LIMBURGIA**. Sahará a 2 de Agosto.
Agentes: Grey, Antunes & C.ª Lt. Pr. Duque da Terceira, 4, 1.º

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

Vapor hollandez **FRISIA**. Sahará a 9 de Agosto.
Agentes: Grey, Antunes & C.ª Lt. Pr. Duque da Terceira, 4, 1.º

Leixões e Liverpool

Vapor inglês **HILDEBRAND**. Sahará a 15 de Agosto.
Agentes: Garland Laidley & C.ª T. do Corpo Santo, 10, 2.º

Madeira e Açores

Vapor português **FUNCHAL**. Sahará a 5 de Agosto.
Empresa Insulana de Navegação, C.ª Sodre, 84, 2.º

Madeira e Canarias

Vapor inglês **ANDORINHA**. Sahará a 14 de Agosto.
Agentes: Garland Laidley & C.ª T. do Corpo Santo, 10, 2.º

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

Vapor inglês **ALMANZOA**. Sahará a 13 de Agosto.
Agentes: James Rawes & C.ª R. do Corpo Santo, 47.

Marselha, Port Said, Morcambique, Lourenço Marques, Majunga e Nossy Bay

Vapor **VILLE DE METZ**. Esperado a 22 de Agosto.
Agentes: Burnay & C.ª R. dos Fanqueiros, 10

Philadelphia, Baltimore e Newportnews

Vapor **GRONTOFI**. Esperado a 14 de Agosto.
Agentes: D. A. Koudsen & C.ª Caes do Sol, 8, 2.º

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

Vapor francez **ROMA**. Sahará a 11 de Agosto.
Agentes: Grey, Antunes & C.ª Lt. P. Duque da Terceira, 4, 1.º

Rio de Janeiro

Vapor **CAXIAS**. Esperado em principios de Agosto.
Agentes: Henry Burnay & C.ª R. dos Fanqueiros, 10.

Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

Vapor francez **ASIE**. Sahará a 10 de Agosto.
Agentes: Grey, Antunes & C.ª Lt. P. Duque da Terceira, 4, 1.º

Sidney, Adelaide, Fremantle e Melbourne e (directo) e portos da Nova Zelândia

Vapor francez **SOERAKATRA** esperado em 1 de Setembro.
Agentes: Henry Burnay & C.ª R. dos Fanqueiros, 10.

Vigo, Cherbourg, Southampton

Vapor inglês **ANDES**. Sahará a 4 de Junho.
Agentes: James Rawes & C.ª R. do Corpo Santo, 47