

Gazeta dos Caminhos de Ferro

15.º DO 33.º ANNO

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

NUMERO 783

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

Proprietário-diretor — 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

Typ. da Gazeta dos Caminhos de Ferro

IMPRESSÃO

Typ. Beleza L. do Caíariz, 29

LISBOA, 1 de Agosto de 1920

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

SUMMARIO

Sintomas da geral desorientação, por J. Fernando de Sousa	295
Mundo o comércio de 1914-1917, por Quirino de Jesus	298
A actual crise de carvão e o problema da força motriz em Portugal, por F. Martins	298
Caminhos de ferro brasileiros	299
Manual do Viajante em Portugal	301
Arrematagens	301
Viagens e transportes	302
Carta de Paris, VI, por Guerra Maio	302
Carris de ferro de Lisboa	303
O transpyrenaico	305
Linhas portuguesas	305
Parte Financeira:	
Boletim commercial e financeiro	306
Cotações na Boixa de Lisboa	307
Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis	307
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses (Relatório)	308
Companhia da Beira Alta (Relatório)	308
Horário dos caminhos	309

Espinho, 30 de Junho de 1920

Ex.º Sr. Engenheiro Ferreira do Amaral

Tendo sabido que V. Ex.º desejava conferenciar comigo acerca dos factos que eram objecto do inquérito a que está procedendo, vim aqui imediatamente e julgo indispensável fazer por escrito algumas declarações relativas à conferência que hontem tivemos na presença de Mr. Heitz, Chefe da Exploração d'estas linhas e com a sua audiencia.

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

Começou V. Ex.º por me declarar que tendo vindo conveniente da gravidade do procedimento do pessoal, reconhacera que a justiça e a razão estava do lado d'ele 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.º reconhecerá que muitas das asserções feitas nos meus ofícios eram inexactas e exageradas. Propunha por isso uma fórmula de conciliação, que já apresentara ao pessoal e este aceitara, consistindo essencialmente no seguinte;

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

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

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

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

Tendo pedido a V. Ex.º que me apontasse as inexactidões e exageros dos meus ofícios, observou V. Ex.º:

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

Essa minha afirmação resultou do relatório de um dos agentes fiscais, de que a respectiva Direcção me deu conhecimento. Era de tal modo grave, junta á ameaça de greve iminente, que imediatamente pedi providências, sem aguardar confirmação, que aliás é dada pelo depoimento do sr. Heitz, que V. Ex.º me leu e em que se refere a intervenção havida para dissuadir o pessoal do propósito, que não chegou a realizar.

2.º — que era descabida a minha afirmação acerca das tendências 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 afirmara. Lembrando eu a V. Ex.º a declaração publicada na *Batalha* e firmada pelos delegados da Associação, em que os agentes das indústrias de transportes protestavam contra qualquer hostilidade contra a revolução russa e se obrigavam a impedir transportes de tropas ou material destinados a combatê-la. V. Ex.º considerou esse facto como sendo meramente platónico e sem alcance, e assegurou-me que na colecção d'*O Vouga* não encontrava a apologia de aquela revolução e dos seus caudilhos. Não tendo á minha disposição essa colecção, não posso citar textos precisos, a que me referi de um modo genérico pelas reminiscências da leitura de vários números. Quando V. Ex.º nega alcance e significação a um compromisso que pouco vale pelo lado prático, visto de Portugal não se enviarem tropas nem mate-

Sintomas da geral desorientação

Mais uma greve nos nossos malfadados caminhos de ferro, para atestar a desorientação geral dos espíritos!

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 lugar por um grupo d'energumenos seus subordinados) de que foi vítima Mr. Lew Heitz, Chefe de exploração da linha do Valle do Vouga.

Voltou este ao seu lugar e puniu o chefe d'estação que o intimara a deixar o seu lugar e os amanuenses que formavam a commisão responsável pelo ocorrido. Os restantes amanuenses abandonaram os escritórios desde 14 de junho e até hoje não voltaram lá.

Depois de outras manifestações de indisciplina o Ministro do Commercio que estava demissionário encarregou o engenheiro, seu chefe de gabinete, Sr. Ferreira do Amaral de ir proceder a inquérito 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 ofício que convém tornar público, pois subministra elementos para se apreciar a crise actual da disciplina mental e moral na sociedade portuguesa.

Eis esse documento:

rial para a Russia, mas que é sobremodo significativo pela orientação que denuncia, tenho o direito de suppor que o mesmo daltonismo de benevolencia dominou o exame que V. Ex.^a diz ter feito do jornal. Mantendo 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 orgão ferro-viário, o que não creio, lealmente o confessarei.

Demais, exactamente na occasião em que a declaração referida veiu a público, o Ministro do Comercio de então o Snr. Jorge Nunes, me declarou que o Governo se achava deante da ameaça de um movimento revolucionario de carácter bolchevista, instigado do estrangeiro e por isso mesmo queria evitar a greve ferroviária com elle relacionada, que seria das mais graves pelas consequências e por isso 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 efectivamente 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 ocorridas havia já bastantes dias e o meu longo oficio foi redigido na noite de 11 para 12, depois da conferencia verbal com S. Exa. o Ministro, que terminou perto da meia noite.

Demais, nenhuma importancia tem essa divergência de cifras, por quanto 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 críticas 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 atribuições legais da Associação de classe e não representam uma ingêrência abusiva em matéria a que tem de ser estranha.

Perguntarei mais se não é um acto de indisciplina preparar e cooperar na manifestação efectuada 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 acordo 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 domicilio 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 explicável, 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 oficio de 11, do acordo 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, acordo escripto em duas folhas e cujo exemplar entregou aos delegados do pessoal foi por estes truncado, iliminando 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 acordo seu, o que é falso.

Apesar d'isso condescendi na conferencia de 6 de Março a deixar a subvenção independente do aumento 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 Fiscalisação, 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 averigar em qual das declarações mentiu o referido empregado, nem ouvir o outro signatário do documento, que me obriga a proceder ás devidas averiguações de carácter disciplinar.

Demais, a recusa do Chefe Cardoso foi comunicada 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 exagerara capitulando de sedição os factos ocorridos 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, constrangendo ou tentando constranger, impedir ou perturbar as empresas ou os seus empregados e agentes na exploração.*

Reuniram-se, ou não, sob pretexto de reclamações, individuos estranhos 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 imediatamente 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 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 Snr. 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 instruções 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. Mantendo pois a minha afirmação.

8. — Que não era exacto terem faltado providencias da autoridade administrativa, pois esta, em seguida ao aviso feito pelo Snr. 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 efficaz era mandar imediatamente proteger estes contra qualquer violencia possivel.

Aquilatadas assim as minhas inexactidões com a verdade e lealdade de que costumo 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 Snr. 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 preferencias e que empregados havia que para darem vagões receberam dinheiro e que sendo das atribuições do Chefe e do Inspector do Movimento a distribuição de vagões, esta era feita muitas vezes pelo Snr. Chefe da Exploração.

Vagas e genéricas são as afirmações desses funcionários sobre serviços em que não intervêm e não infirmam as explicações dadas no meu oficio de 11.

As funções atribuidas 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 da Exploração intervém mais meudamente no serviço.

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

E' que as circunstancias são excepcionalmente difíceis e anormais em todas as linhas, não podendo ter rigorosa applicação as regras ordinarias, nem sendo possível evitar abusos que em todas as linhas se dão, sem que até hoje em nenhuma outra tenham ocorrido 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 dificuldade crescente, abastecer de lenha os depositos da Companhia para ter as reservas sufficientes e attender as necessidades das diferentes 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 à 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 suficiente para todos os transportes que nenhuma Companhia tem e de pouco serviria á do Vouga ter por não poder dar vasão ao seu tributo a linha de que é afluente, — não era pela mera ordem cronológica de requisições de vagões, nem pelo criterio de empregados graduados, que podia ser regulado tão melindroso assumpto. Era preciso, como está sucedeudo 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 recorrem.

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 permanencia do Snr. Heitz. Permite-me V. Ex.^a que, baseado na longa experincia que tenho, não acompanhe V. Ex.^a na sua credulidade acerca do valor e auctoridade d'essas *expontaneas* demonstrações.

Aludi 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 atribuidas simultaneamente. Posso asseverar a V. Ex.^a que se por vezes alguma causa tem peccado as relações da Companhia com o pessoal é por benevolencia, que tem attenuado, por vezes, as exigencias disciplinares para não provocar conflitos.

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 atribuir a represalia contra a greve de 1917, os castigos aplicaveis 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 deseo de V. Ex.^a de se manter imparcial.

Ha n'esse projecto duas partes, uma de carácter pecuniario, outra de carácter 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 aumento de 10.500\$00 por mez sem contar a diferença 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 excedem muito os 11.000\$00.

A Companhia, concedendo esses aumentos vai além do que é possível, achando-se, apesar do considerável agravamento das sobretaxas, na paradoxal situação de não cobrar integralmente o juro em *escudos-papel* garantido pelo seu contracto, mercê do jogo da expiração, que atribue para despezas quantia inferior á que realmente dispende.

Os 10.500\$00 representam uma média de aumento 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 aumentos? É preciso que no calculo da garantia leve em conta á Companhia as suas despesas efectivas, de modo que a clausula fundamental do contracto seja cumprida.

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

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 comissão nomeada pelo Governo em 1918 para rever diplomas

mas relativos ao regulamento de polícia 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 ocorrido, anulando-se as sancções disciplinares tomadas.

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

O Chefe Cardoso foi demitiido 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 apezar 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 instruções do Conselho de Administração são bem explícitas "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 instruções são conformes com a concepção de ordem e disciplina, que naquelle paiz triunfou ha pouco por occasião de uma tentativa de greve de caminhos de ferro, por detrás da qual se descobriu uma conspiração bolchevista com ramificações na Peninsula, procurando pôr em movimento as organizações syndicais para um fim revolucionario a pretexto de reivindicações profissionais.

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 poude 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 conflito 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, compromettendo-se a Companhia e os delegados do pessoal a acceptar como boas as conclusões a que elle chegue sobre as responsabilidades disciplinares pelos factos ocorridos desde 9 de junho, afim de serem pela companhia applicadas as respectivas sancções.

Não são pagos os dias de gréve 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 suprir em parte a falta dos amanuenses em gréve, 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 suassoria 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 paralysação 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 estatísticas officiaes no ultimo numero, podem ser transformados em outros com significado algum tanto diverso.

Já para isso deve concorrer muito a circunstancia 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 alfandegas, por causa da alta crescente dos preços e dos agios.

Feitas as correcções d'essa natureza em todo o commercio exterior, o aumento 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 diferença 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 estatísticas 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 comprendidos nos da importação, pertencem ao nosso activo commercial. Tornam por isso menor a diferença 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 nacionalizados, 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 incluida a da primeira columna do quadro.

Já ahi se vê mais uma vez, e melhor se verá nas futuras estatísticas 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 constituída 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'ele como expressão de uma só entidade económica, os do movimento que houve entre as colonias e a metrópole. Por este sistema a relação fundamental entre os da exportação nacional e nacionalizada 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 aplicássemos os principios de correcção que exposemos em primeiro e segundo logar. Ainda que só recorressemos

ão 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 approximação, 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 sistema da nossa estatística official.

Manifestam principalmente que para moderar os effeitos da nossa pequena producção metropolitana destinada a vendas ao estrangeiro, temos o factor cada vez mais notável das nossas reexportações coloniaes.

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

A propria balança económica 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 insuficiencia ou pequenez da nossa producção os valores cambiales que nos veem do Brasil e da America do Norte e mais ainda os que derivam das reexportações de mercadorias que nos matada a nossa Africa occidental.

Mas ainda assim aquelle *deficit* é gravíssimo. Teem sempre fundamento as conclusões a que já chegámos sobre os effeitos ruinosos da guerra na economia nacional. O movimento do nosso commercio, já de 1914 a 1917, e mais ainda posteriormente, veiu 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 imenso 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 Alemanha, 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 importavamois 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 possível, 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 benefícios que escusado será aqui mencionar.

Mas agora, devido ás profundas modificações que as diversas agremiações de povos que se espalham pelo Universo, sofreram 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 dificuldades 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 previdentes 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 Batalla 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 proprietários a falta e carestia de combustivel; a capital não estaria ás escuras e a abundancia de coke que nesse caso possuiríamos, supriria 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 producção 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 dissemos, extrahindo annualmente cerca de 8.000.000 toneladas do carvões das suas minas, entre as quais sobresahem, 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 exportá-lo, pois que, segundo lemos ha dias em um jornal da manhã, a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes vai 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 producção de ferro e aço; possue diversas fabricas de materiais de caminhos de ferro e estaleiros para a construcção ne 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 tecem capacidade para carregarem 20 toneladas e são em geral de construcção 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 há uma força occulta que nos traz coactos e nos tolhe por completo os movimentos!

Como é sabido, a Hespanha possue 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 possuimos nas nossas colonias e que igualmente 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 científico, 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 elles verdadeiras surpresas. Cremos bem que as surpresas não acabaram, se a opinião publica continuar a interessar-se por tão importante questão, por quanto consta existirem jazigos carboniferos tambem nos concelhos de Sardoal, Maçao, Pampilhosa da Serra e no distrito 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 afirmações d'essa especie?

Constituem-se por ahí com frequencia novas empresas e bancos com largos capitais, 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 combustivel 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 tesouro 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 imediatamente 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.

~~Exclui~~

Caminhos 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 cér, de amor, patrio, de civilisação!

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 peso da balança mundial, lídima representante da America do Sul.

Os seus caminhos de ferro desenvolvem se na medida do possível, dentro d'este terrível dilema em que estão metidos os esforços que se façam 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 dificuldades 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 complixidade, 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 comissão especial para estudar este importante assumpto.

A «Compagnie Auxiliare» 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 capitais indispensaveis á reconstituição da via o aumento do material rolante, sem lhe ser permitido um considerável aumento 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 construcção, 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 capitais do Maranhão e do Pianhy (379 quilometros); trabalha-se activamente para que no 1.º centenario da Independencia do Brasil haja trabalhos de construcção 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 construcção;

No Rio grande do Norte (servido pela "Estrada de Ferro Central") procede-se á construcção da linha de Mossoró a S. Sebastião, prolongamento da de Areia Branca a Mossoró; projecta-se tambem a construcção 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 prometedor 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 possue 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 realizada, da construcção 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 diferente já da nossa.

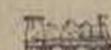
Manual do Viajante em Portugal

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 obtém 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 difficultava 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 maiores centos de escudos, ainda um pouco problematicos.

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



ARREMATAÇÕES

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 provisorio de 54\$60 ou, quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste.

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

O concorrente a quem for adjudicada a venda reforçará o deposito provisorio até perfazer a percentagem de cinco por cento da importancia total da adjudicação; este reforço será feito no cofre da Direcção onde houver sido efectuado o deposito provisorio. Os depositos provisorios 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 Armazéns 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 2^m,60×0^m,26×0^m,14

10.000 travessas de pinho, rectangulares, com as dimensões de 2^m,60×0^m,26×0^m,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. Apolonia) com a indicação exterior no sobre scripto: "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 relogio 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 carácter muito interessante e muito regional.

Ha illuminações á moda do Minho e á Veneziana, fogo de artificio, festas de egreja 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 distintos 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.

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 carroagens de segunda classe apinhadas até aos corredores, ao vagão restaurante ao meio do trem, e á frente tres carroagens de primeira quasi vasias. Em França foi adoptado, nalguns comboios, a suppressão do direito de mudança para classe superior aos passageiros sem lugar na carroagem 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 num 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 acelerados na marcha, e um dos que mais velocidade comporta é

Tramwaze Espinho-Porto

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

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.º 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 pezo não superior a 60 kilos, e em pequena velocidade até 200 kilos por expedição.

Não recebe nem expede gado, veículos e volumes de pezo indivisivel superior a 100 kilos.

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 barcaças cheias de carvão á espera de seguir rio acima.

A estação antiga do caminho de ferro, entalada entre dois tunneis, vai desapparecer 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 iavrada 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 arvoredo 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, chegáva 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 agradavel 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.

Almoçámos n'um restaurant sobranceiro ao mar, a seis francos e cincuenta, vinho comprehendido, por cabeça ou por estomago, remediado em proporções reduzidas, como, de resto, se faz em todos os restaurantes tranceses, 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 aliados para vencer qualquer dificuldade.

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 extinto convento dos frades, hoje na posse da Companhia do licor Benedictine, onde, n'uma das galerias, se mostram as falsificações feitas á famosa bebeda, mas algumas mettidas em garrafas sem a mais ligeira parecenza 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 Socorro, outeiro sobranceiro ao Sena, d'onde se avista um suprehendente 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, á parte 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.

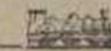
Pura illusão de meridional entusiasta!

(*) 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 Abadia.

Procurando a estatua do famoso escriptor, ninguem 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 altaiva 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 abstido de intervir na questão que se debate entre a Camara Municipal e esta companhia, esperando que o conflito se resolva para analysarmos os termos em que a tal se chegou.

A situação, porém, ameaça eternizar-se e eternizar os prejuizos do publico em successivas greves 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'rora; pela mesquinhez das suas vistas, pela falta de certas concessões, ao publico, que redundando em commodidades para este, não produziriam o menor prejuizo, antes, muitas vezes, vantagens e interesses para a Companhia.

Mas como a oposição 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 atmosphera de suspeições em que vivemos e faz que uma mudança de attitud, n'estes casos, seja facilmente acoimada de manejo interesseiro. Pois para quebrar os dentes á calunnia 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 possuimos uma só acção ou qualquer titulo da Companhia;

que não temos — nem aceitámos quando nos foi offerecido, e muito menos o fariamos agora — nem aceitamos 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-

res salarios; fez greve, e a Companhia veio pedir novo aumento 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, alterar o brasão da cidade, consentiu-lhe 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 efeito, dados os preços porque estão as carreiras, elles deixaram de ser assignaturas mas verdadeiros passes de favor) nivelando todos os passageiros como convém n'um regimen que tem a egualdade por primacial dos seus lemas.

Os assignantes — já se vê — protestaram, recorreram para a Camara e esta pôz 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 igual 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 agravaría 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 tem livre passagem e não se quizeram incomodar 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 tipo para pobres e ricos?

E que auctoridade tem a Camara para impedir que a Companhia estabeleça o regimen equalitario 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 aumentou 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 aumentar os proventos do seu pessoal!

Estão no seu direito, pois, os assignantes da Carris, para reclamar; tratam dos seus interesses, não lhe 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 aumento 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 válidos d'esde 31 de julho.

A Camara, por sua vez, faz publico que retirava à 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 sábado, 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 reune 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 miseria, 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'água 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 aumento 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 dér. 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 notícia 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 eléctrica, e supomos 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 supplementar, 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 Espanha á rede geral francesa.

E' assim que o Conselho dos Baixos Pyreneos resolveu, na sua sessão de 4 de maio, a construcção d'uma linha ligando Olorou, no ramal de Pau-Laruns, a Sancterre, no de Puyoo a Manléon, 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 hispaniola 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, encommendou no extrangeiro 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 tipo 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, recommended por considerações espartecicas, com a vantagem de ligar as duas linhas Norte e Oeste, cortando a cerca de meio comprimento a peninsula formada pelo Tejo e o Oceano.

Esta linha deve ser construída 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 invez do grande erro que praticou uma sua antecessora, que em 1888 se oppoz a que a linha de Vendas Novas d'alli saisse, 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 Meridionais, cuja esterilidade se deve áquella teimosia da cidade do Santo Milagre.

Já está na outra vida quem bastante nos agradeceu a campanha que, espontaneamente, 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 ahí com os rápidos do Norte de Espanha 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 vigore quando as circumstancias l'ho permittam.

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

Benguela. — 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 imediatamente 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 quanto possível o avanço dos trabalhos para o restante da construcção.

Equalmente estão já encomendadas 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 dispendar.

Dois assignantes, aos quaes muito agradecemos, teem-no-lo offerecido; mas não é bastante, precisamos, de mais, e a quem não quiser offerece-lo, compramos esse aumero 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 FINANCIERO

Lisboa, 29 de Julho de 1920.

Depois de tantas dificuldades politicas veiu a formar-se o Governo das chamadas direitas parlamentares, sob a presidencia do sr. Antonio Granjo. Sobresenhindo 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 atenção muito especial. Infelizmente o programma annunciado 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 constituída a organização administrativa necessaria para o lançamento e cobrança dos modernos impostos de rendimento, o Governo trataria de promover o estabelecimento d'estes imediatamente. Accrescentou-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 aumentarem as receitas pela elevação das taxas das actuaes contribuições, para acudir ás necessidades urgentes do Thesouro.

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

verno devia ficar por ahí. 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 colloboração com as respectivas comissões parlamentares, seleccionando as que podessem concorrer para o equilibrio orçamental, sem perturbação da economia do paiz.

Sucede, porem, que essas propostas, como em tempos dissemos, são incompatíveis 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 elles se traduzem praticamente, com prejuizo do Thesouro e da economia publica, iriam assim crescer em grande escala, com probabilidades 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 aceitar 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 distrito, do municipio e da freguezia, continuamos a sustentar que são a substituivel de toda a nossa reorganisação financeira. Se o actual Governo, por quaisquer circunstancias, 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 afirmar 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 despezas 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 começam 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 producções 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 producção 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 estavel, competente, reformadora e capaz de inspirar confiança nos destinos financeiros do Estado. Em quanto 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°	12 1/2	14 5/16	14 3/16
» 90 d/v.....	13 3/8	—	14 9/16	—
Paris cheque.....	375	795	418	458
Madrid cheque.....	759	790	865	880
Allemânia cheque.....	110	125	140	145
Amsterdam cheque.....	1680	1735	1890	1930
New York cheque.....	4900	5100	5300	5:00
Italia cheque.....	278	278	319	327
Suissa	840	875	960	980
Libras.....	23\$00	23\$50	23\$00	24\$00

Última 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.....	—	—	—	—	—	—	—	—	130\$00	—	128\$00
133\$00	" 3.ª serie.....	132\$50	—	134\$00	134\$00	—	—	—	—	—	—	—
65\$50	Obrig. da Província de Angola.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
140\$00	" Comp. Tabacos de 1891.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções 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 Brazileiro ..	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 & Acores.....	—	—	—	—	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 % 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\$60	" " " 2.ª ..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
73\$00	Cam. de Fer. Portug. 3 % 1.º gr ..	—	71\$00	71\$00	—	—	72\$00	72\$00	—	27\$00	26\$00	—
28\$00	" " " 3 % 2.º gr ..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
61\$80	" Beira Alta, 1.º gr ..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
16\$00	" " " 2.º gr ..	15\$50	—	—	16\$00	—	—	17\$00	—	—	16\$00	—
140\$00	" Benguela, 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\$00	Empresa das Aguas de Víago ..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAIS						MEDIA KILOMETRICA		
1920		1919		Diferença em 1920	1920	1919	Diferença em 1920			
Kil.	Totais	Kil.	Totais							

</tbl

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 alínea b) do Art.º 61 dos Estatutos.....	51.531\$88
Deduções segundo alínea 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
	<u>200.000\$00</u>
	<u>251.531\$88</u>

Produto de vendas:

Inm veis:	
Em Lisboa — Nos exercícios anteriores.....	13.326\$01

Titulos:

1.146 accões da Sociedade de Madrid-Cáceres-Portugal. — Nos exercícios anteriores.....	13.075\$46	26.401\$47
Juros de 2.100 obrigações da Companhia do Mondego.....		28.350\$00
Juros dos depósitos 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.....		<u>354.952\$09</u>

Deduzindo:

Inversão em ouro, a saber:	
£ 3408-14- 4 a 4\$50	15.339\$224
" 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\$49
" 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	2534,7
" 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\$575	2.787\$550
" 9.250- 0- 0 " 5\$58,5	51.661\$25
" 1- 0- 0 " 5\$59,5	5559,5
" 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\$93,5
" 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	<u>306.283\$34,9</u>

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 e te fundo de reserva continuando portanto a sua importancia a ser de..

6.543\$16

Venda de terrenos do Tejo e aplicação do seu produto

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

Em 1895-14.960, " 200 a 3500 por metro quadrado	44.880\$00
" 1896- 450 " 200 " 2522 2 " " "	1.000\$00
" 1897- 3.491 " 225 " 6\$00 " " "	20.947\$50
" 1898 { 2.416 " 257 " 6\$00 " " "	14.499\$42
" 223 " 218 por.....	300\$58
" 1899 { 1.089 " 291 a 6\$00 por metro quadrado	6.539\$46
" 2.250 " 200 " 7\$00 " " "	15.750\$00
" 1901- 2.290 " 225 " 7\$00 " " "	16.031\$75
" 1902- 3.300 " 200 " 7\$00 " " "	23.100\$00
" 1907- 3.736 " 271 " 6\$00 " " "	22.420\$26
" 1908 { 6.432 " 228 " 8\$50 " " "	54.674\$38
" 26, " 242 " 6\$00 " " "	158\$52
" 1911- 1.018 " 273 " 7\$00 " " "	7.131\$11
" 1913- 2.000 " 200 " 8\$50 " " "	17.000\$00
" 1915- 2.647 " 200 " 8\$50 " " "	22.499\$50
" 1916- 1.208 " 255 " 8\$50 " " "	10.272\$67
" 1917- 201 " 260 " 8\$50 " " "	1.713,60
" 1919 { 6.362 " 250 " 15\$00 " " "	95.437\$50
" 1.610 " 200 approximadamente, como sinal do preço ajustado para a venda do talhão 60A.....	5.184\$20

Totais... 55.714\$295 Escudos 379.540\$45

Por estas vendas recebemos em 1896-40 obrigações de 4% (série unica), no valor de	1.000\$00
Comprámos em 1897—para serem amortisadas, 200 obrigações de 4% d. 1.º grau, por.....	18.918\$19,3
Comprámos em 1898—2 obrigações de 4% (série unica), por.....	98\$66
Comprámos em 1900—437 obrigações de 4% de 1.º grau, por.....	45.522\$29,7
Comprámos em 1901—231 obrigações de 4% de 1.º grau e 461 obrigações de 4% de 2.º grau, por.....	38.360\$74,4
Comprámos em 1903—193 obrigações de 4% de 1.º grau e 388 obrigações de 4% de 2.º grau.....	39.143\$19,4
Comprámos em 1907—103 obrigações de 4% de 1.º grau e 207 obrigações de 4% de 2.º grau por.....	22.572\$02,6
Comprámos em 1908—61 obrigações de 4% de 1.º grau e 124 obrigações de 4% de 2.º grau por.....	13.820\$70,5
Comprámos em 1909—184 obrigações de 4% de 1.º grau e 369 obrigações de 4% de 2.º grau por.....	40.837\$84,2
Comprámos 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 mínimos para regularização da nova moeda.....	\$00,1
Comprámos em 1914—89 obrigações de 4% de 1.º grau e 177 obrigações de 4% de 2.º grau por.....	16.995\$08
Comprámos em 1915—417 obrigações de 4% de 1.º grau, por.....	22518\$00
Comprámos em 1918—223 obrigações de 4% de 2.º grau por.....	11.968\$34
Somma.....	<u>278.877\$87</u>
Total das obrigações adquiridas—1541 de 4% de 1.º grau e 2.465 de 4% de 2.º grau, por.....	278.877\$87
Resta applicar em 31 de Dezembro de 1919:	
Saldo de 1918.....	49\$88
De 1919.....	<u>100.621\$70</u>
Somma igual—Escudos.....	<u>379.540\$45</u>

Prejuízos por diferença 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
Diversos.....	61.988\$53
Totais Escudos.....	<u>724.363\$70</u>
	<u>542.551\$91</u>

(Continua)

Companhia da Beira Alta

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

Despesas

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

No mapa annexo a esfe Relatorio encontra-se a destrinça completa d'essas despezas, que ascenderam a.....
Em 1918 as despezas tinham sido de.....

692.761\$41,5
534.774\$51,8
<u>157.986\$89,7</u>

ou sejam mais 29 % do que no anno interior.

As mesmas despezas, em confronto com as efectuadas em 1914, na importancia total de Esc. 295.751\$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 aquele 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 Relatorio anterior sobre este importatissimo e grave assumpto e para as quais já temos chamado, frequentemente, a attenção do Governo, nas numerosas representações qu - lhe endereçamos n'estes ultimos annos, dispensam nos de fazer, mais uma vez, a demonstração de que o bem-estar, o cretito e o desenvolvimento do Paiz não podem coexistir com a ruina e o aniquilamento das empresas ferroviarias.

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

Classificação	1919	1918	Dif. ença de 1919 em relação a 1918
Administracão de Lisboa e Paris..	34.972\$15,7	34.616\$91,6	+ 355\$24,1
Exploracão e Movimento.....	159.686\$09,4	130.761\$40	+ 28.925\$69,4
Material e Treccão.	314.748\$53,3	245.177\$22,7	+ 69.571\$30,6
Via e Obras.....	183.355\$53,1	124.218\$96,8	+ 59.135\$56,4
Totaes..	<u>692.761\$41,5</u>	<u>534.774\$51,8</u>	<u>+ 157.986\$89,7</u>

Os agravamentos de despezas são originados, na sua grande parte, pelas novas melhorias de vencimentos que foram concedidas ao Pessoal, no decurso do anno findo, em virtude do incansante encarecimento da vida, e pelas ininterruptas e violentas altas que são diariamente registadas na cotacões de todas as matérias 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 indemnisações por desvios e desaparecimentos de mercadorias estão subindo vertiginosamente de anno para anno. Em 1919, es as indemnisações representam, sobre a verba dispêndida em 1918, mais 70 %, em consequencia dos frequentes roubos e da impunidade dominante. Nos Relatorios 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 acquisitiones dos diversos materiaes e utensilios de que carecemos para a exploracão e conservacão das nossas linhas, tem-se tornado ultimamente mais dificeis do que no periodo agudo da guerra; causando-nos esse facto, como podereis suppor, bastantes embarras.

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 à lenha e o carvão nacional, cuja qualidade inferior, além d'exigir um maior dispêndio e de não assegurar devidamente a regularidade do servico tem produzido efeitos desastrosos na conservacão das nossas locomotivas.

A verba gasta com combustíveis 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. : 69.418\$14,9, consumindo-se, então, exclusivamente o carvão inglez das melhores qualidades e procedencias.

O percurso dos comboios em 1919 foi de 370.695 kilometros, accusando um augmento, em relacão ao anno anterior, de 12.607 kilometros, e uma diminuição de 362.291 kilometros em comparacão 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 anomiaes que se deram no Norte do Paiz.

Devemos aqui frisar, com os merecidos louvóres, os notaveis esforços que tem sido proficuamente 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 relacão ao anno transacto, mais 60 %, foi onerada, ainda, no anno findo, pelas razões já apontadas, de mais 50 % em relacão a 1918.

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

de Esc. : 19.516\$00, em 1918, para 47.265\$00, ou seja um augmento de 145 %, proveniente d'un maior numero de travessas substituidas, da fortissima elevação que houve nos preços, e do facto de se ter recomeçado 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 titulo de esclarecimento, devemos tambem dizer que os proprios productos nacionaes estão hoje todos valorisados n'ma media superior a 300 %; havendo alguns (como agua raz, 1.400 %, p. ex., 1.200 %, etc.) que estão accrescidos da percentagens verdadeiramente fantasticas em relacão aos preços que vigoraram antes da guerra.

Excedente das receitas sobre as despezas

O excedente das receitas sobre as despezas 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	+ 212.990\$19,2
Despesas ...	<u>692.761\$41,5</u>	<u>534.774\$51,8</u>	<u>+ 157.986\$89,7</u>
Excedente..	<u>481.977\$78,7</u>	<u>426.974\$19,9</u>	<u>+ 55.003\$58,8</u>

Trabalhos extraordinarios e complementares Acquisição e construção de material Novas Instalações

As novas acquisitiones de material e os trabalhos destinados ao aperfeiçoamento das nossas instalações não puderam, em virtude dos motivos já expêndidos, 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 Oliveirainha	2.362\$21,4
Nova estação do M. Xagata (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\$0,2
Diversos.....	2.741\$20,4
	21.716\$29,8
	36.562\$78,7
Para a renovação de 4 kilometros de via.....	208.890\$00
Total Escudos.....	215.433\$78,7

Todas estas despezas foram, como de costume, levadas à Conta Geral da Exploracão.

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

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

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 á Camara 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 execucão.

(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

HORÁRIO 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	
8 10	7 21	6 27	7 30
10 10	11 20	8 31	9 28
11 15	12 42	b 9 55	10 49
12 5	13 17	12 6	13 10
14	15 12	15 15	17 20
b 18 4	19 1	19 40	20 48
c 19 10	19 58	23 45	0 47
19 22	20 32	-	
0 35	1 45	-	
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	
6 10	7 59	5 55	7 2
9	10 2	7 37	8 41
10 30	11 39	8 34	9 37
13	14 6	a 9 34	19 15
f 14 15	f 10 24	b 10 30	11 27
15	17 4	b 12 43	13 45
e 17 30	18 38	15 45	16 56
a 18 20	19 1	b 17 50	18 50
18 25	19 39	b 19 45	20 45
19 30	20 35	22 30	23 31
b 22 30	23 31	0 15	1 16
0 40	1 38	-	
Lisboa-R	V. Franca	Lisboa-R	
7	8 13	6 25	7 49
8 50	10 1	8	9 38
13 50	14 44	8 10	9 45
17 30	18 50	11 20	12 45
b 18 20	19 28	15 10	16 34
20 15	21 31	19 23	20 40
0 25	1 39	-	
Lisboa-R	Sacavem	Lisboa-R	
b 22	-	22 40	
Mais os de Villa Franca.			
Lisboa-P	E. Prata	Lisboa-P	
e 7 5	8 5	e 7 30	7 30
e 17 25	17 39	e 9 15	9 2
-	e 17 55	18 5	
Lisboa-R	Setil	Lisboa-R	
7 1	8 55	-	
Lisboa-R	Santarem	Lisboa-R	
-	20 5	22 40	
Lisboa-R	Entrone.	Lisboa-R	
18 20	21 50	5 30	10 23
Lisboa-R	Porto	Lisboa-R	
a 8 40	16 2	6 40	17 45
10	22 21	a 15 49	23 20
a 21 15	7 50	a 20	6 45
Alfarelos	V.N.Gaya	Alfarelos	
8 5	19 23	6 50	18 42
Figueira	Amieira	Figueira	
6 31	16 55	15 45	14 6
Alfarelos	Figueira	Alfarelos	
16 50	17 4	11 45	12 25
19 20	19 58	18 18	18 53

PART.

CHEG.

PART.

CHEG.

Coimbra

Figueira

Coimbra

8 15

8 57

6 30

8 12

10 20

13 3

g 10 20

12 4

16 35

18 18

14 55

18

0 5

23 20

0 48

1 50

4 5

1 50

11 55

13 45

8 35

10 4

18 15

19 30

11 58

17

14

15 12

16 15

17 20

Lisboa-R

Figueira

Lisboa R

8 5

16 5

6 50

0 25

PART.

CHEG.

PART.

CHEG.

Coimbra

Figueira

Coimbra

8 15

8 57

6 30

8 12

10 20

13 3

g 10 20

12 4

16 35

18 18

14 55

18

0 5

23 20

0 48

1 50

11 55

13 45

8 35

10 4

18 15

19 30

11 58

17

14

15 12

16 15

17 20

Lisboa-R

Figueira

Lisboa R

8 5

16 5

6 50

0 25

SUL E SUESTE

PART.

CHEG.

PART.

CHEG.

Lisboa

Barreiro

Lisboa

8 15

6 55

6 30

7 10

10 20

13 3

13 15

15 54

8 43

17 9

19 10

16 19

19 45

22 37

20 58

21 40

22 38

0 35

19 45

21 2

22 36

Aveiro

Vizeu

20 39

21 2

22 36

Aveiro