

Gazeta dos Caminhos de Ferro

17.º DO 33.º ANNO

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

NUMERO 785

Bruxelas, 1887. Porto, 1897. Liège, 1905. Rio de Janeiro, 1908. medalhas de prata — Antwerp, 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
Typogr. da Gazeta dos Caminhos de Ferro
IMPRESSÃO
Typ. Beleza L. do Calhariz, 29

LISBOA, 1 de Setembro de 1920

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

SUMMARIO

O cahos ferro-viario, por J. Fernando de Souza	257
O verbete do commercio Exterior, por Quirino de Jesus	260
Parte Oficial	261
Os Caminhos de ferro do Sul da África	261
Os auto-cars dos Pyreneos	262
Camara de Commercio Portuguez em França	262
A nossa estante	263
Linhas estrangeiras	263
Carris de ferro de Lisboa	263
Viagens e transportes	264
Carta de Paris, VIII, por Guerra Maio	265
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes (Relatório)	266
Companhia da Beira Alta (Relatório)	267
Parte Financeira:	
Boletim commercial e financeiro	268
Cotações na Bólsa de Lisboa	269
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhóis	269
Horário dos comboios	272

nha apresentado o fructo do seu trabalho, tirando dos tesouros do seu saber as soluções concretas que lhe encommendaram.

E todavia que util estudo, que devia aliás estar feito ha muito, podia ao menos ter emprehendido para base de qualquer solução!

Importava colligir, para cada companhia e para cada concessão que elles usufruem, todos os dados em que o estudo do assumpto tinha de se basear: data da concessão das linhas, estado das mesmas e obras complementares necessarias; inventario do material circulante, seu estado de conservação e deficiencias a satisfazer; quadros do pessoal e respectivos encargos, incluindo a organisação das respectivas caixas d'apresentação; capital em acções e obrigações, encargos d'estas e prazos d'amortisamento; convenios com os credores; tráfego das linhas, receitas obtidas e aumento provavel das mesmas; despesas d'exploração e seu aumento ou diminuição possivel; deveres e direitos para com o Estado derivados do contracto; situação creada pela guerra e suas consequencias; linhas complementares na zona tributaria de cada concessão ou com ella relacionadas; relações de tráfego entre as diversas linhas; estado da viação ordinaria ou dos portos do mar de que depende a sua prosperidade; encargos contrahidos pelo Thesouro sob a forma de subvenções ou de garantias de juro; producto dos impostos cobrados sobre o tráfego, ou sobre as companhias, por diversos títulos; formula legal e formula equitativa do resgate, etc., etc. Esclarecimentos eguaes seriam indispensaveis acerca das linhas do Estado, abrangendo os recursos e encargos do seu fundo especial.

Reuniu a Comissão esses indispensaveis elementos d'estudo? Habilhou-se a poder estabelecer com conhecimento de causa a situação de cada companhia ou de cada linha ou grupo de linhas, como base das soluções concretas? Não consta, nem supponho que taes elementos d'estudo estejam collecionados onde quer que seja. Não os tem ainda provavelmente a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, á qual incumbe essa missão importantissima d'estudo, e que creada ha anno e meio apenas, em que já teve dois directores geraes, pouco herdaria da Repartição que a precedeu e não teve tempo, n'este periodo de constituição, de proceder a esse trabalho de investigação e coordenação de dados.

Tambem não creio que os possua a Direcção fiscal, cuja actividade é absorvida pelo expediente ordinario inherente á sua acção e complicado pelas mil e uma providencias de ocasião relacionadas com a anomalia dos tempos presentes.

Assim, pois, creio não errar, asseverando que não ha ainda, n'este momento, nas estações officiaes o conhecimento methodico, a base experimental, a materia concreta e positiva, em que se funde qualquer solução. E sem esse conhecimento prévio, a Com-

O cahos ferro-viario

Em fins de 1919 foi nomeada uma Comissão para proceder ao estudo do problema ferro-viario, examinar a questão da oportunidade do resgate das linhas ferreas concedidas ás diversas companhias e propor ao Governo as soluções concretas que julgar mais convenientes aos altos interesses do Estado.

De vez em quando um politicante qualquer, armando em estadista de sobreeidente, anunciava planos financeiros, entre os quaes figurava, por discreta allusão, a panacéa do resgate, frequentemente preconisado como base de rendosa operação.

E todavia se perguntassem, a esses pregoeiros de elixires, ou aos ministros que os entremostravam, qual era a solução concreta que tinham em vista e os resultados que d'ella adviriam, ninguem lhes arrancaria um alvitre, um numero, uma indicação positiva. Resgatar é chamar o Estado as linhas a si, para as ceder á entidade diferente das actuaes companhias concessionarias, recebendo grossa maquia pela operação, que abrangerá as linhas do Estado! E ficava esgotada a sciencia dos curandeiros. Não lhes perguntassem pela situação financeira de cada grupo de linhas.

A qualquer pedido de indicações positivas contradizia-se o mutismo dos oráculos guardando para si os tesouros... vassos da sua vasta sciencia. Algum mais decidido, para se dar ares de ter um plano, recorreu ao expediente de nomear a sobredita Comissão, não constando que a esta desse, nem ella lhe podesse, um programma, bases orientadoras ao menos, que definissem, nos seus lineamentos principaes, o plano d'estudos, o criterio dominante que os fecundasse. Tambem não consta que a Comissão nomeada te-

missão¹ deve ter consumido as suas raras sessões em "bonitos" discursos recheados de genéricas banalidades.

Ter-se-hão architectado vistosos castellos no ar, travado discussões academicas sobre a conveniencia ou inconveniencia da exploração pelo Estado ou por companhias, da entrega da rede a uma entidade unica ou sua divisão methodica por varias. Numeros, datas, cifras, calculos d'encargos e proventos, dados positivos e praticos? Se a Comissão os collecionou, constituem segredo de Estado tão escrupulosamente guardado que nem se sabe onde pára esse volumoso e precioso thesouro.

Começou-se ao menos por traçar um programma d'estudo e distribuir a tarefa para a sua realização com a cooperação da Direcção geral e das proprias Administrações, a que se pedissem os esclarecimentos necessarios? Distribuiu-se algum questionario, cujo preenchimento definisse sob os seus multiplos aspectos a situação de cada linha?

Não consta. Sobre todos esses pontos se adensam as trevas do mysterio, parecendo-nos que não andaremos longe da verdade se afirmarmos que apóz quasi um anno d'existencia—e não consta que a Comissão fosse dissolvida ou que terminasse os seus trabalhos—ainda está por traçar e portanto por preencher esse programma basillar e por colligir os elementos d'estudo indispensaveis.

O decreto que nomeou a Comissão pondera na pyrotechnia, vistosa dos seus banaes considerandos, herança intellectual do Conselheiro Acacio, que *o problema dos transportes é, entre todos, vital*; que *os serviços da viação accelerada carecem de reforma profunda*; que *é mister defrontar com o problema sem recurso a palliativos de carácter provisório*.

Profundos e luminosos conceitos, na verdade! Tesouros de sciencia administrativa, que se entremostram nas sentenças do oraculo!

Caso bem diferente poderia citar.

Em 6 de outubro de 1898 foi por decreto encarregada uma comissão de preparar a reforma da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado. No respectivo relatorio traçava-se um programma de ação, esboçava-se o caminho que devia ser seguido. Poucos meses depois a Comissão entregava um plano completo de reforma, concretizado até á minucia do articulado de preceitos regulamentares, e justificava-o em minucioso relatorio, que corre impresso. Compendiavam-se n'ele dados estatisticos, levando ao conhecimento cabal da situação das linhas do Estado e dos resultados provaveis da referencia.

Pouco foi preciso para transformar esse estudo em proposta de lei, que Elvino de Brito apresentou e conseguiu a custo, luctando com a má vontade do Governo de que fazia parte e transigindo com propostas da oposição, fazer votar, transformando-o na lei de 14 de julho de 1899. Nove meses mediaram entre a promulgação da lei e a do decreto que continha o seu germen e ordenava os estudos necessarios.

Equal ou maior numero de meses vae decorrido desde a apparição do decreto de 1919.

Que luz foi projectada sobre o assumpto que o determinou? Ou a Comissão nada fez, ou para se frizar o contraste entre os actuaes tempos luminosos e os antigos ominosos, guarda-se cuidadosamente a luz sob o alqueire. O peor é se ella está apagada ou nunca passou de bruxoleante lamparina.

Não sei se no programma do actual Governo figura, ou não, o magico *resgate*. São tão frequentes as mudanças do Governo e tão abundante a consequente litteratura verbalista dos programmas, que ou não são lidos, ou a memoria os não retêm, limitando-se a encolher os hombros perante os elixires anunciados

e a murmurar ironicamente: "je te connais, beau mas-que".

E entretanto o problema ferro-viario agrava-se e complica-se, mercê, tanto das circumstancias, como dos erros praticados.

Modificaram-se as tarifas geraes e especiaes e agravaram-se as sobretaxas, sem que haja vislumbres de melhoria da situação. Mal se poude attender as exigencias do pessoal, que não tardará em formular outras, que não ha já meio de attender.

Carestia dos materiaes, deficiencia de installações e de meios de transporte, custo excessivo e crescente do combustivel, indisciplina do pessoal, aggravamento dos cambios, effeitos da absurda lei das oito horas: eis os factores da critica situação dos caminhos de ferro.

Citarei apenas um exemplo concreto. Na linha do Valle do Vouga, em que se queima ha tres annos lenha, sómente se pagava em fins de 1918 a 8\$50 a tonelada de lenha secca; hoje mal se consegue obter a 25\$00 a de lenha verde. Em menos de dois annos triplicou o preço do combustivel! Nas mesmas linhas a despesa d'exploração, que em 1916-1917 foi de cerca 163 contos, está mais que triplicada, pois só a nova subvenção concedida ultimamente ao pessoal representa 144 contos annuaes.

Por esta simples indicação, relativa a uma linha secundaria, se pode avaliar do conjunto.

Que providencias se teem tomado, que não seja o empirismo de successivos augmentos de sobretaxas, e a exclusão de 75 %, do respectivo producto do calculo de garantia de juro em certas linhas; a modificação, n'essas, do coeficiente d'exploração; combinada, ou não, com a exclusão mencionada; o decreto n.º 5.451 de 15 de abril de 1919, extravagante embroglio a que adeante nos referimos, destinado a acudir á situação da C. P. e por fim a lei n.º 952 de 5 de março ultimo determinando a applicação das sobretaxas.

Já na *Gazeta* de 16 de abril me referi a essa lei apresentada e votada sob a coacção de uma ameaça de gréve, secundada á ultima hora com disposições precipitadamente gizadas relativas ás companhias, e contra as quaes estas reclamaram por attentorias dos seus direitos.

Veiu finalmente a portaria explicativa de 15 de maio ultimo, contendo preceitos novos que aggravam e complicam a situação, como veremos.

Comecemos pela analyse do decreto 5.451, cujo art. 1.º convém reproduzir.

Art. 1.º—E' o Governo auctorizado a ceder a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, dos 75 %, do augmento proveniente da applicação das sobretaxas auctorisadas pelo Governo nas tarifas d'esta Companhia, que tenham revertido ou venham a reverter para o Estado, a parte que for necessaria para completar a quantia destinada ao cumprimento do disposto na alinea a) do § 1.º do art. 61.º dos estatutos da mesma Companhia aprovados por Alvará de 30 de novembro de 1894.

Era preciso dar á Companhia um auxilio para que ella podesse pagar o *coupon* das obrigações de 1.º grau. Occorreu então a ideia de aproveitar o expediente da lei n.º 707 de 20 de junho de 1917, que auctorou o Governo a ceder ás Companhias Nacional e do Valle do Vouga até 75 %, do augmento proveniente da applicação da sobretaxa auctorizada pelo Governo nas respectivas linhas.

Convém notar, como em tempo observámos, que esta fórmula não é rigorosa, nem se adapta á realidade dos factos.

As receitas do trafego pertencem ás empresas que teem o direito e a obrigaçao d'explorar as linhas cobrando as taxas. O Estado não pode pois ceder o que não é seu; apenas pode modificar a formula do cal-

culo da garantia de juro consignada nos contractos, deixando de levar em conta a receita das sobretaxas ou parte d'ella para assim corrigir o defeito do coeficiente legal d'exploração, inferior á realidade.

Nas linhas da Companhia Real com garantia de juro não fôra concedida essa correção indirecta do coeficiente. Não se segue por isso que os 75% das sobretaxas houvessem revertido para o Estado. Iam engrossar a receita, base do cálculo da garantia, sendo 40% arbitrados para despesa e 60% considerados receita líquida, diminuindo de outro tanto o desembolso do Estado como adeantamento para completar o juro garantido.

Onde houvesse reembolso de garantia, como na linha de Torres-Figueira-Alfarelhos, a parte entregue ao Estado era apenas de 30% da sobretaxa.

Para agravar a imperfeição da nova lei lá estava a cedencia em vez do adeantamento reembolsável.

A Procuradoria Geral da Republica, ouvida sobre o assumpto, concordou com a nota de impropriedade de termos apontada, pois o Governo não cede o que lhe não pertence. Pela cobrança das sobretaxas diminue a cifra do adeantamento ou aumenta a do reembolso, que os contractos preveem. D'esta diminuição d'encargos cede 75% á Companhia até o limite da deficiencia de receitas d'esta para o pagamento do juro das obrigações do 1.º grau.

Vamos agora á nova lei de 5 de março, em cuja elaboração, como em muitos outros casos análogos, se postergaram principios fundamentaes de direito.

Assim, a lei geral nem pode revogar a lei especial que estipulou as bases de contracto que ficou sendo a regra das relações das duas partes contractantes, nem lhe é lícito ter efeito retro-activo.

Para dispor das receitas das sobretaxas era preciso pois o acordo das empresas, ás quaes elles pertencem nos termos dos contractos, pois essa posse é inherente á função de explorar. Podia o Estado negar a homologação das sobretaxas, mas essa homologação não lhes altera o carácter jurídico, a não haver convenção, que não houve entre as duas partes.

Tambem não era lícito abstrahir das receitas das sobretaxas para diminuir a annuidade do resgate, que tem de ser igual ao producto líquido, isto é, á diferença entre a receita e a despesa de exploração. Muito menos o era prescrever essa exclusão de sobretaxas anteriores concedidas sem tal clausula.

Illegal era do mesmo modo a reversão do saldo da sobretaxa para o Estado com prejuizo dos obrigacionistas do 2.º grau e dos accionistas das Companhias.

O Estado já tinha n'ellas participação pelas obras complementares a que eram mandadas applicar em parte essas receitas e que são incorporadas no domínio público.

Bastou porém o jacobinismo ignaro e maldoso expandir-se em virulentas eructações contra as Companhias no parlamento e na imprensa para intimidar um ministro incompetente e pusillanime, receoso de que o accusassem de favoritismo para com elles, para determinar a apresentação precipitada de preceitos impensados e mal redigidos.

A lei promulgada determinava pois que o producto das sobretaxas fosse exclusivamente applicado:

- 1.º—a saldar o deficit da exploração;
- 2.º—a trabalhos extraordinarios da conta de estabelecimento, o que abrange, como demonstrámos em artigo anterior, o material móvel;
- 3.º-aos encargos financeiros obrigatorios, o que comprehende as annuidades das obrigações.

O saldo reverte para o Estado, que assim priva os accionistas da legitima retribuição que possam ter.

A ordem de enumeração parecia ser uma ordem

de precedencia, o que levava ao absurdo de atribuir á conta de estabelecimento receitas que aos credores pertencem.

Interpretou-se a lei de modo diverso, dando, como é de rasão, a precedencia aos encargos financeiros. Surge porém desde logo a questão das obrigações do 2.º grau, cujo encargo variável não deixa de ser obrigatorio, tendo precedencia sobre a conta de estabelecimento, conforme a jurisprudencia allegada pelos seus portadores perante os tribunais.

E' uma grave questão suscitada a proposito da Companhia Real, cujos obrigacionistas do 2.º grau protestam contra a applicação das receitas líquidas da exploração a despesas de estabelecimento antes de pago integralmente o seu *coupon*, conforme o privilégio consignado no convenio. Oppunha-se-lhes a propria conveniencia d'essa operação, pois os melhoramentos nas linhas permittiam o desenvolvimento do tráfego e portanto das receitas em beneficio dos obrigacionistas do 2.º grau, que assim recebiam maior parcela do *coupon*.

Esta applicação seria rasoavel tomada por acordo; sem elle, era, em direito, uma violação do convenio em beneficio do Estado e dos accionistas. Ha muito que esse convenio devia ter sido revisto no intuito de assegurar á Companhia os meios de desenvolver o tráfego, melhorando as instalações, recorrendo ao crédito sem prejuizo dos direitos reconhecidos no convenio.

Quanto aos accionistas, o unico beneficio que a nova lei lhes deixava era o valor do material circulante que se adquirisse e que ás empresas seria pago no fim da concessão. Pois a portaria citada de 15 de maio ultimo vem retirar-lh'o, accrescentando á lei um preceito que n'ella não figura, nem d'ella se pode deduzir.

Uma portaria tem carácter regulamentar e explicativo: desenvolve e aclara os preceitos da lei, não podendo porém modifical os nem accrescentar-lhe outros novos. A lei de 5 de março prescreveu que parte da receita das sobretaxas fosse applicada a aquisição do material circulante, máquinas-ferramentas, etc., material móvel preciso para melhorar a exploração.

Nada mais. Não alterou pois os preceitos dos contractos aprovados por leis ou d'ellas derivados, segundo os quaes esse material pertence ao domínio das empresas, como é justo, pois foi adquirido pelas forças do rendimento da exploração.

Como pode então a portaria citada vir declarar que tanto as obras complementares como o material móvel ficam pertencendo ao Estado, sendo as empresas meras depositárias ou detentoras com o encargo da conservação? Assim se confundem dominios legalmente distintos, sendo o das empresas invadido pelo do Estado. Que as obras pertencem ao Estado apenas executadas, é indubitável, pois os contractos declaram que ao domínio d'este pertencem todas as instalações fixas.

Mas o material circulante!? Pois não está explicitamente determinado que o material móvel pertence ao domínio das empresas? Como é que pelo facto de homologar tarifas, que outra coisa não são as sobretaxas se arroga o Estado o direito de modificar por uma simples portaria contractos com força de lei?

Perante os preceitos da lei aggravados pela portaria as empresas ficam na situação da mais completa e absoluta *régie desinteressée* que nos paizes bem administrados se procura por todos os modos evitar. A sobretaxa cobre o deficit d'exploração. Nada reverte d'ella para as acções, nem mesmo no fim da concessão o valor do material circulante, que o Estado confisca por uma simples portaria.

Nenhum estimulo ha pois para o bom serviço das entidades exploradoras. Nem ao menos lhes são levados em conta os encargos cambiaes de pagamentos dos *coupons* das suas obrigações no estrangeiro.

E se não podem adquirir promptamente material ou realizar obras, vêem sumir-se no Thesouro o saldo das receitas, com que poderfam constituir reservas destinadas a esse fim.

Como contrasta com o nosso empirismo de ocasião o cuidado meticulo com que em França se tem procedido a successivas revisões de contractos com as companhias, respeitando as situações adquiridas, evitando abalos ao seu credito, reservando dividendos ás acções, procedendo mediante acordos prévios!

Chegam agora as liquidações das garantias de juro já sob a vigencia da nova lei. Como devem ser operadas?

Ha que distinguir as sobretaxas sujeitas a regime especial e tomar a receita, que lhes serve de base, e que é proximamente metade da total, para a liquidação da garantia.

A essa receita base aplica-se o coeficiente d'exploração legal, arbitrado para a fixação das despesas e que consta de contractos ou de leis especiaes. Determina-se o rendimento liquido legal e portanto o complemento de juro garantido.

Teem que ser considerados dois periodos: o primeiro até 31 de março e o 2.º de 1 de abril em deante, pois foi no fim de março que as novas sobretaxas entraram em vigor.

Determinada a parte d'esse complemento sob a vigencia das novas sobretaxas, ha que fixar a applicação d'estas.

Como a receita-base é o que fica livre ás companhias, a diferença entre ella e as despesas de exploração constitue o deficit de exploração.

A diferença entre os encargos financeiros obrigatórios e o complemento da garantia é o que á companhia falta para pagar aquelles.

A somma d'essas duas verbas: deficit de exploração e deficit financeiro, deduzida da sobretaxa leva ao conhecimento do saldo disponivel para despesas da conta de estabelecimento. Se algum saldo ficar, reverte indevidamente para o Estado, porque a lei assim o determinou.

Onde não ha garantia de juro, é o deficit da exploração e a totalidade dos encargos financeiros obrigatórios que são deduzidos da sobretaxa, para determinar a parte disponivel para a conta de estabelecimento.

As acções ficam privadas de qualquer remuneração.

A este embroglio administrativo chegámos após a guerra sem ter a mais leve idéa do regime que importa adoptar, nem elementos colligidos para o seu estudo!

J. Fernando de Souza

O Verbete do Commercio Exterior

Por diversas vezes, n'este e noutrios logares, temos reclamado contra a falta de estatísticas e informações officiaes resumidas, sobre os grandes factos económicos e financeiros correntes, por onde se fossem fazendo os estudos sufficientes para ajuizar das situações e fixar ideas orientadoras, enquanto não veem os mapas e relatórios desenvolvidos, que, por sua natureza, mesmo n'um paiz onde se trabalhe bem, estão sujeitos a atrasamentos consideráveis.

N'este momento possuimos já as cifras globais da importação e exportação da França, da Inglaterra, da Belgica, da Italia, dos Estados Unidos e do Brasil até meado do anno actual. Mas as do nosso paiz são desconhecidas d'esde janeiro de 1918, o que é verdadeiramente um desastre administrativo! As das nossas colónias são ignoradas ainda mais de traz, salvo as da Africa Oriental, que chegam a 31 de dezembro de 1918, estando a ir para o prelo na província as de 1919, de modo que Moçambique passou ao menos adiante da metropole!

Do mesma forma andamos ás escuras com respeito ás despesas, ás receitas e á dívida do Estado. Não as conhecemos em dia. Temos de fazer calculos baseados em informações incompletas e atrasadas. Nem sequer nos disseram quanto nos custou a guerra, e quanto ficámos devendo ao Governo inglez! Sabemos dos outros paizes, não só anno a anno, mas quasi meia a meia, tudo o que pode definir a sua situação financeira. Mas do nosso Portugal tudo se demora, e ainda uma boa parte se nos oculta quando apparentam comprehender os deveres de uma época de publicidade e democracia.

Imaginam-se-ha que por este sistema deploravel são menores na alma portugueza os pessimismos a respeito da nossa governação ruinosa e do nosso destino proximo? Estão profundamente enganados Ella julga tudo ainda peor do que é, embora tudo seja realmente muito grave e perigoso. A falta e demora informações positivas deixam livres os exageros propósitos e os erros tão fáceis para mais como para menos, multiplicando os efeitos negros da aprehensão e do panico. Tornar publica a realidade, embora desconsoladora, é mais do que um dever permanente de honra administrativa. E' uma necessidade para que o espirito nacional saiba achar e seguir o caminho verdadeiro do seu esforço e da salvação commun.

Reagindo louvavelmente contra a situação deploravel a que nos referimos, o sr. Mello Barreto, ministro dos estrangeiros, instituem, de acordo com os srs. ministros das finanças, e das colónias, por decreto n.º 684 de 18 de agosto, o *verbete do commercio exterior*. Consistirá "n'uma simples cópia dos elementos essenciais dos despachos aduaneiros de importação, exportação, reexportação, transito, baldeação e transferencia".

Será processado nas alfandegas do continente, das ilhas adjacentes e das colónias. Deverá ser enviado regularmente á Direcção Geral dos Negocios Comerciais e Consulares, coma maior prestesa e regularidade.

A repartição de expansão económica da mesma Direcção Geral, com esses verbetes recebidos normalmente, organizará os elementos estatísticos, publicando resumos mensaes genéricos no *Boletim Commercial*. Ao mesmo tempo lhe compete "dar a conveniente publicidade a todos aquelles que possa condensar para orientação dos nossos ramos de commercio e industria, incumbindo-lhe, tambem, satisfazer aos pedidos de esclarecimentos que sejam solicitados pelo corpo diplomático ou consular estrangeiro, em matéria de importações e exportações do dominio dos recursos estatísticos fornecidos pelo referido Verbete".

Na sua essencia é isto o que temos pedido, quanto ao nosso commercio externo e colonial. Poderemos, com tal serviço, ter sempre em dia os conhecimentos sintéticos indispensáveis a tal respeito, enquanto não se publicam os volumes annuaes da estatística.

Parece-nos, todavia, que os resumos globais mensaes e as suas sommas desde o começo de cada anno devem ser publicados no *Diário do Governo*, discri-

minados em tres classes: substancias alimenticias, materias primas e productos manufacturados. O *Boletim Commercial* pode vir atrasado. Ahi poderiam vir depois os mappas e informaçoes com mais algum desenvolvimento. O *Journal Officiel* francez publica os alludidos resumos, tendo já n'este apparecido n'este momento os de julho, com o total desde Janeiro. Não ha razão para que se não faça cá o mesmo.

As disposições do decreto n.º 6 834 começam a vigorar em 1 de Setembro. No entretanto, continuamos ignorando os movimentos globais de 1918, de 1919 e dos primeiros oito meses de 1920, na metropole, e os de quasi todas as colónias ainda mais de traz, o que reputamos grave para os interesses publicos, em tal periodo economico. Parece-nos de extrema necessidade adoptar algumas providencias extraordinarias, por meio das quaes se obtenham e se publiquem, rapidamente, pelo menos os resumos aproximados a tal respeito.

Nem isto ainda é tudo. N'esta epoca de tantas perturbações economicas, as publicações que se façam, quer de simples resumos, quer de volumes estatisticos, devem ser precedidas de todas as informaçoes necessarias para se conhecerem as bases tomadas para os valores da importação e da exportação, procedendo-se da mesma forma quando outras as venham substituir. A mobilidade dos preços e das diferenças cambiaes, cujos efeitos variaveis veem sendo enormes, tornam isso indispensavel. De outra forma não haverá luz suficiente para a interpretação dos mappas e seu confronto com os precedentes.

Pedimos para tudo isto uma séria atenção dos srs. ministros das finanças, dos estrangeiros e das colónias e das direcções geraes competentes. O conhecimento da situação economica, nas suas phases sucessivas, é impossivel sem haver estas publicações regulares e esclarecimentos preventivos, a que por toda a parte se liga hoje uma importancia extraordinaria.

Mas tambem aproveitamos a occasião para ponderar ao sr. Innocencio Camacho que não podem ser demoradas por mais tempo as informaçoes officiaes sobre o total das despesas de guerra, dos adiantamentos do Governo inglez, da dívida fluctuante interna e externa, e de todas as operações de Tesouraria a que se vem recorrendo. Sobre estes dois ultimos pontos, as notas devem ser publicadas com toda a regularidade. Tambem seria conveniente ir-se publicando sempre no *Diario do Governo*, como se faz no estrangeiro, o movimento mensal de entrada dos impostos e das outras receitas, em comparação com as de igual mez do anno anterior.

Quirino de Jesus.



Ministerio do Comercio e Comunicações

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministerio do Comercio e Comunicações, a quem foi presente o programa do concurso para a construção e exploração da linha férrea de Setil a Peniche, e as respectivas condições e cadernos de encargos, elaborados pela Direcção Geral dos Caminhos de Ferro, em harmo-

nia com as bases anexas ao decreto de 18 de Junho do corrente ano, que seja aprovado o referido programa e cadernos de encargos.

Paços do Governo da República, 11 de julho de 1920. — O Ministro do Comércio e Comunicações, *Francisco Gonçalves Velhinho Correia*.

No proximo numero daremos o programma do concurso e a seguir o caderno de encargos para a concessão da construção e exploração d'esta linha.

O Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas, n.º 2651, de 28 de Julho último: manda aprovar para os devidos efeitos o projecto, datado de 14 de Maio do corrente ano, elaborado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, relativo á modificação a introduzir nos pilares metálicos da ponte Maria Pia sobre o rio Douro.

Paços do Governo da República, 11 de Agosto de 1920. — O Ministro do Comércio e Comunicações, *Francisco Gonçalves Velhinho Correia*.

Os caminhos de ferro do Sul da África

A falta de vias fluviaes navegaveis, os transportes no Sul da África teem de ser feitos por caminhos ferro, e a estas empresas deve o seu grande desenvolvimento, toda a extensão do paiz, tão favorecido pela natureza com inumeraveis riquezas.

A construção dos Caminhos de ferro começou na África do Sul em 1859, cerca de um quarto de seculo depois de se ter emprehendido o seu implantamento na Europa e nos Estados Unidos. Empresas particulares estabeleceram as primeiras linhas, mas o grande impulso veio, em 1873 na cidade do Cabo, e em 1877 na do Natal, sob a direcção do Governo Inglez. A linha principal da Cidade do Cabo chegou ás minas de diamantes de Kimberley em 1855, e Bloemfontein em 1890. As regiões auriferas de Witwatersrand foram ligadas por linha ferrea com os portos do Cabo em 1892, com Delagoa Bay (Lourenço Marques) em 1894, e com Durban em 1895. A construção recebeu um poderoso estímulo, com a descoberta das minas de diamantes de Kimberley, com a abertura das regiões auriferas de Witwatersrand e com a descoberta e desenvolvimento dos jazigos de carvão e cobre, enquanto que a prosperidade da agricultura contribuiu tambem para o desenvolvimento ferroviario.

As linhas da União são, na sua grande maioria, propriedade do Estado. Dos 16.169 kilometros que hoje existem, só 816 são propriedade particular, e d'estes, 207 kilometros funcionam sob a direcção da *South African Railway Administration*, que tambem tem a seu cargo as linhas da Rhodesia, desde os limites da União até Bulawayo, assim como a rede do *Southwest African Protectorate*.

O total de kilometros explorados pela Administração ascende portanto a 8.468, compostos assim:

	Kilometros
Linhos do Governo, dentro da União..	15.353
" particulares.....	1.047
" do Sudoeste.....	2.068
Total.....	18.468

A bitola normal é de um metro e sessenta e oito milimetros, mas ha uns 900 kilometros com largura de 61 centimetros, e 816 kilometros com varias larguras.

Os portos, caminhos de ferro e pharoes do Governo, que se acham dentro da União, são dirigidos pela *African Railways and Harbours Administration*, e conforme a clausula 127 da Constituição da África do Sul, administram-se da maneira mais productiva, sem se deixar de attender ao progresso da agricultura e das industrias, proporcionando-se ao mesmo tempo

transportes baratos á populaçāo industrial e agricola das regiões interiores de toda a União.

A administração está a cargo de um Administrador Geral, que tem os seus escriptorios em Johannesburg, Transvaal, e que está subordinado ao Ministro dos Caminhos de Ferro e Portos, auxiliado ao mesmo tempo por um conselho de tres membros, a que o Ministro preside.

Esta administração central tem grande influencia sobre a vida commercial para lhe dar as maiores facilidades e recursos.

No anno de 1917 ficaram concluidas todas as linhas ferreas authorisadas pelo Parlamento em 1913, quando dictou o seu segundo programma depois de constituida a União (1910). Terminada já a guerra, é de esperar que se preste a necessaria attenção ás regiões que carecem de novas linhas, e que para tal fim se submetta um novo programma de construcçāo á consideração do Parlamento.

(Continua)

S. A. Alcock

(da Revista Internacional de Dun)

Os auto-cars dos Pyríneos

Os leitores acharão, junto a este numero, uns pequenos prospectos que o Companhia do Midi da trâncāo nos enviou para serem distribuidos com o nosso jornal, vulgarizando o seu excellente serviço de *auto-cars* nos Pyríneos e o do primoroso Grande Hotel de Font-Romeu, uma das maiores maravilhas d'aquella cadeia de montanhas que separa a França do paiz vizinho.

D'um e d'outro já nos occupámos, no anno passado, depois de pessoalmente termos apreciado a somma de commodidades, de conforto, de segurança com que a maravilhosa organização d'este serviço de carros automoveis torna deliciosa uma viagem ao longo dos Pyríneos, e a sumptuosidade, o aprimorado gosto ornamental, o bem estar que nos offerece esse hotel; palacio encantado erigido no alto da montanha de Font-Romeu, em situação extraordinariamente bem escolhida para, dos seus terraços, como das suas janelas, se gosar um dos mais vastos e interessante panoramas que temos visto.

Não é demais, porém, salientar ainda, acompanhando a distribuição que gostosa e gratuitamente fazemos d'esses prospectos-reclamos, que, nos tempos que vão correndo em que tudo prodigiosamente sóbe de preços, a Companhia do Midi mantem os seus sem alteração, offerecendo o seu explendido serviço por preços mais que rasoaveis e accessíveis a todos os turistas.

Resumindo o que se offerece no impresso sobre os *auto cars*, temos a seguinte tabella de distâncias e custo de transporte.

De Biarritz a Eaux Bonnes....	204 km.	75 frcs.
“ Eaux Bonnes a Cauterets...	61 ”	28 ”
“ Cauterets a Bagnères de Luchon.....	146 ”	66 ”
“ Bagnères de Luchon a Ex-les-Thermes.	158 ”	60 ”
“ Ax-les-Thermes a Font-Romeu.....	83 ”	30 ”
“ Font-Romeu a Perpignan	101 ”	32 ”
Total.....	753 ”	

que, tomadas as 6 viagens, custam..... 291 ”

mas que tomado-se d'uma vez todo a trajecto não custam mais, por pessoa, que 275 frcs.

Isto é, 6 dias de automovel á razão de 46 frcs por dia ou a 36 centimos por kilometro, 6 e meio centavos da nossa moeda ou mesmo 14 centavos pelo cambio actual.

E' pasmosamente barato! E muito mais, se consideramos que não se trata de um serviço feito por estrada ordinaria sem grandss declives nem rampas importantes. Ao contrario: para se conseguir este enorme trajecto ao longo dos Pyríneos, os carros teem que elevar-se, como na portella d'Aubisque, a 1.710 metros; na do Soulor a 1.045; na de Tourmalet a 2.122; na de Aspin a 1.497; no porto de Peyresourde a 1.545; em Hospitalet a 1.460; na portella de Puymoreus a 1.918 etc. com as correspondentes descidas a valles profundos que, por vezes, as separam.

Estas carreiras fazem-se duas vezes por semana; em ambos os sentidos, e o excursionista tem assim a vantagem de as realizar por etapas, ficando o tempo que quizer nos pontos iutermedios visto que o serviço esta regularissimamente organizado para toda a epoca, isto é até 30 de setembro.

Alem d'estas excursões inaugurou-se este anno a das Gargantas e Valles do Aude e do Ariège, comprehendendo um percurso total circular de cerca de 400 kilometros, que se faz em 2 dias por 120 francos, quer se tome o carro que ás 2.^{as} feiras parte de Carcassone por Ax-les-Thermes e ás 4.^{as} de Font-Romeu pelo colo de Casteillon (1.720 m.); quer o que desce em sentido inverso e parte de Carcassone ás 6.^{as} feiras para alli regressar nos domingos.

Os mesmos carros fazem ainda um serviço regular, duas vezes por semana, de Cauterets ao Circo de Gavarnie, e de Biarritz a San Sebastian, e ainda, segundo os casos, a Bilbao e de St. Jean-Pied de-Port a Pamplona.

Camara de Commercio Portuguez em França

Está, finalmente, installada, em Paris, uma Camara de Commercio Portuguez, instituição que, desde muito, tão necessaria se tornava, e da qual recebemos o 1.^o numero do seu boletim mensal, que muito agradecemos.

N'elle se historia como se constituiu a sociedade e se salienta como d'essa fundaçāo foi iniciador benemerito o nosso compatriota e amigo Almada Negreiros que, desde 1905, com uma notavel tenacidade não descurou a ideia de estabelecer em Paris um nucleo que se interessasse pelo desenvolvimento das relações commerciaes entre os dois paizes. Felicitamo-lo, pois, por ver hoje realizado o seu patriotico sonho de ha 15 annos, lembrando-nos do entusiasmo com que d'elle nos fallou e nos convidou a uma sessão de inauguraçāo de trabalhos, que correu mal, por faltarem ao de-votado propugnador da ideia elementos com que contava, o que, todavia, não o fez desanimar.

Fundou então o Comité Franco-Portuguez, que mais tarde, auzente Almada Negreiros, se desdobrou em Comité France Portugal, tendo por presidente Mr. Paul Deschanel, o actual Presidente da Republica Franca, e a Camara Portuguez de Commercio que vem agora de consolidar-se com o auxilio do nosso governo, achando-se installada no grande edificio da rue du Helder pertencente ao Banco Ultramarino, por amavel e patriotica offerta da Direcçāo d'este estabelecimento.

Desejamos longa vida á nova Associação que pode e deve prestar grandes e valiosos serviços ao nosso paiz.

A NOSSA ESTANTE

Os grandes embaraços que a carestia do papel e a subida de jornaes aos typographos teem levantado á industria livreira não teem sido sufficientes para affectar a iniciativa ousada da casa editora Aillaud e Bertrand.

Todos os dias, a despeito de mil difficultades, novos livros são lançados no mercado, o que representa um esforço extraordinario bem digno de ser coadjuvaldo por todos que se interessam pela vida espiritual do nosso paiz.

Mas a chave d'este milagre está por certo na escolha dos livros que a conhecida casa editora apresenta ao publico.

Dos ultimamente editados vamos dar uma ligeira noticia.

D. João, poema de João de Barros.

Vida victoriosa, poemas escolhidos de João de Barros.

N'estes dois trabalhos o auctor affirma-se um poeta em toda a extensão da palavra. E, com pesar o constatamos; podemos affirmar que muito tempo havia que não havia versos capazes de fixar a attenção do leitor.

Os nossos modernos versejadores, na sua grande maioria, irreverentes para com as preceitos da metreficação, sem ideas e sem alma, offerecem-nos apenas series de frases mais ou menos desemxabidas, sem calor, traduzindo almas dessoradas, sem mocidade, sem aspirações, servindo apenas para semear o desanimo, e dilluir energias.

Mas João de Barros dá-nos na sua alma a impressão de uma alma forte, cheia de fé, a quem a adversidade não abate, pelo contrario, parece incutir forças novas e maiores.

A maneira como interpretra a figura lendaria de D. João Tenorio é altamente educativa.

Só o trabalho satisfaz a sêde de desejos sempre novos que constituem a vida do homem.

Bastaria esta forma de apresentar aquella figura para nos dar a medida do que vale o auctor.

Mas é na **Vida victoriosa** que João de Barros põe a sua alma forte a descoberto: grande na ideia, tenaz na lucta, nobre an aspiração.

Estes dois bellos volumes são como um oasis consolador na desolação de centenas de volumes de versos mais ou menos insignificantes que todos os dias nos vêm esmagando sob o peso da sua enorme sensaboria.

Dinis e Isabel, por Antonio Patrício.

E' uma deliciosa joia litteraria. Cheia de mimo e frescura, cheia de requintes de delicadeza d'alma; o trágico idilio do rei lavrador e da rainha santa passa sob nossos olhos como n'uma nuvem de misticismo e amor que nos encanta como a contemplação das Miniaturas d'um antigo Livro de Horas.

Uma verdadeira joia. Só uma alma de excepcional delicadeza pode sentir como sente o inspirado auctor de **Dinis e Isabel**.

Numeros antigos

Temos recebido já alguns exemplares do numero de 16 de maio, que nos faltava, com os quaes vamos satisfazer os pedidos de assignanfes que tinham as collecções incompletas.

Agradecemos a quem nol'os offereceu.



França

Foi publicada uma lei approvando a convenção celebrada em 29 de junho com certas companhias para a concessão das principaes linhas marroquinas, que são as seguintes:

1.º — A de Petit Jean, estação da linha de Tanger-Fez, a Kanitra com um ramal até ao posto francez.

2.º — De Kanitra a Casa Blanca por Rabat, com ramaes aos portos de Rabat e Casa Blanca.

3.º — De Casa Blanca a Marraskesch.

4.º — De Kanitra a Souk-el-Arba-du-Kharb ou a um ponto da linha de Tanger a Fez, situada entre Souk-el-Arba a Arbans.

5.º — De Sottat ou de um ponto proximo da linha de Casa Blanca-Marrakech a Oueyem, ou a um ponto proximo;

6.º — De Fez á fronteira argelina.

A lei prevê uma garantia do Estado francez sob a forma de adeantamentos reembolsaveis feitos ao governo marroquino.

Escolha

Mappa de Hespanha

Achando-se esgotado o mappa publicado pelo Sr. D. Enrique Latorre, e que temos fornecido aos nossos assignantes que o requisitam, não podendo, por agora, ser servidos os varios pedidos que temos notados, enviou nos aquelle nosso estimado collega alguns exemplares que lhe restavam da sua penultima edição, sem capa nem lista alphabetica das estações, os quaes pomos á disposição dos nossos leitores ao modesto preço de 0,75 centimos ou 60 centavos — 80 centavos pelo correio.

Logo que se publique a nova edição do mappa, completa e actualizada, receberemos os exemplares necessarios para satisfazer aos pedidos.

Escolha

Carris de ferro

Até á ultima hora em que fazemos esta noticia, não se sabe ainda quando será restabelecido o serviço dos carros electricos em Lisboa.

A Associação Industrial tem-se ocupado assiduamente de buscar uma solução ao conflicto, que parece cada vez mais se complica, mostrando-se intransigentes as trez partes litigantes, Camara Municipal, Companhia e Pessoal.

Por ultimo a Companhia já se prestava a aceitar as reduções da Camara em sessão de 28 de maio, isto é: bilhetes ordinarios a preço duplo (visto que com esses passageiros que são a grande maioria não se importa a Camara) e concessão de bilhetes de assignatura até 31 de outubro a 30 escudos, para satisfazer o gasto aos camaradas camaristas.

Mas a Companhia fazia umas certas reservas que a Camara não aceitou; e por fim o Governo metteu-se á valentona no negocio, assegurando que na quinta feira 2 já os carros circularão. Pomos-lhe duvida.

E ha 33 dias que isto está assim!

VIAGENS E TRANSPORTES

Classificação geral de mercadorias em pequena velocidade

Em 1.º additamento á Classificação geral para o transporte de mercadorias, gado e vehiculos em pequena velocidade, publicou a Direcção do Minho as seguintes rectificações:

Substituir o peso minimo a taxar de 500 kilos por vagão completo, correspondente á rubrica "camions carregados com mobilias, montados ou não sobre rodas" — Substituir a Tabella 3 por 5 de applicação geral, correspondente á rubrica "Gazes não designados comprimidos". Idem 5 por 3 para "munições de segurança". Idem 3 por 5 para "pastilhas de chlorato de potassio e bioxido de manganézio". Polvoras derivadas da ordinaria, não designadas, excepto chloratadas ou picotadas", «Polvoras negras ordinarias» e "polvoras ordinarias".

No column "Notas a consultar no fim da classificação" indicar (12) em correspondencia ás rubricas seguintes:

"Vinho abafado em vasilhame simples de madeira", "vinho abafado em *taras não designadas*", "Vinho de pasto nacional em vasilhame simples de madeira ou ôdres", "vinho de pasto nacional em *taras não designadas*", "vinho generoso nacional em vasilhame simples de madeira" e "vinho generoso nacional em *taras não designadas*".

A Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste tambem publicou em 1.º additamento á Classificação Geral, alterando as cargas minímas de vagões completos ou pagando como tal, quando sejam fornecidos vagões L L pequenos 6^m5 de comprimento ou menos, para certas mercadorias como a seguir se indica:

Nomenclatura	Toneladas
Aparas de cortiça acondicionadas, não prensadas.....	5
Desperdícios de cortiça acondicionados, não prensados.....	5
Erva seca prensada.....	7
Erva seca acondicionada ou em molhos.....	5
Feno seco, acondicionado ou em molhos.....	5
Feno seco, prensado.....	7
Palha de trigo não prensada, acondicionada..	5
Palha de trigo prensada.....	7
Palha não designada, não prensada, acondicionada ou em molhos.....	5
Palha não designada, prensada.....	7

Compra de bilhetes no dia anterior ao da partida dos comboios

A Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho resolveu permittir, até novo anno, a compra de bilhetes e o despacho de bagagens no dia anterior ao da partida dos comboios em que os passageiros desejem seguir.

Passageiros sem bilhetes nos tramways do Minho e Douro

Desde o dia 20 do mez findo, a condição 5.º do Cap. IV da Tarifa especial n.º 1 de grande velocidade dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, foi modificado como segue:

Os passageiros de 2.º e 3.º classe que viajarem sem bilhete em comboios que, tendo a designação de *tramways*, não vão além de cada uma das zonas de accão do presente capitulo, pagarão o preço d'um

bilhete da alinea correspondente d'este capitulo, segundo a classe ocupada, aumentado de 10 % d'essa importancia, contando se o preço de transporte desde a estação de origem do comboio, quando não possam provar em que ponto embarcaram.

Comboios na linha do Valle do Corgo

Os comboios 1311 e 1312, da linha do Valle do Corgo que antigamente se effectuavam ás terças, quintas e sabbados, entre Villa Real e Vidago, passam a circular diariamente em todo o percurso até ao dia 30 d'este mez.

Rápidos e expressos nas linhas do Minho e Douro

Segundo um recente Aviso publicado pela Direcção do Minho e Douro, para a utilisação dos comboios rápidos e expressos, os passageiros teem que pagar, além do custo do bilhete de passagem, a *sobretaxa de velocidade*, de 30 centavos em 1.ª classe e 20 centavos em 2.ª, por fracção indivisivel de 100 kilometros.

Para estes comboios é permitida a marcação antecipada de logares, na estação do Porto, mediante a taxa de 30 centavos por passageiro,

Essa marcação só é permitida aos passageiros munidos de passes ou de bilhetes, e tem de ser feita até uma hora antes da partida do comboio respectivo.

As taxas acima indicadas são sujeitas á sobretaxa em vigor de 100 %.

A Direcção do Minho e Douro tem a faculdade de substituir qualquer carruagem onde esteja feita a marcação de logares, sempre que por motivo de avaria o outro qualquer especial a isso a obrigue.

Serviço combinado com linhas Espanholas e Francezas

via Barca de Alva - Fregeneda

Segundo um Aviso ao Publico dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro o serviço directo e combinado com as linhas espanholas e francezas pela fronteira de Barca d'Alva-Fregeneda é feito nas seguintes condições:

I. Linhas Hespanholas

Passageiros e Bagagens. — Vendem-se bilhetes directos e despachar-se-hão bagagens em conformidade com o disposto nas tarifas internacionaes combinadas P. H. n.º 6, 9 e 10 de G. V.

Mercadorias, animaes e vehiculos em G. e P. V. — Aceita-se a expedição directa por ligação das tarifas geraes, especiaes ou combinadas que correspondam, processando-se as taxas separadamente para cada Empresa. A Administração declina toda a responsabilidade pelos impedimentos ou embaraços que as remessas possam sofrer durante o transito nas suas linhas ou á sahida do Paiz, por parte das auctoridades.

Dando-se, por tales motivos, impedimentos ou demoras no seguimento de qualquer expedição de que resulte estacionamento das remessas, quer sobre vagões quer em depositos nos caes das estações, a Administração cobrará, segundo a respectiva tarifa, a taxa que corresponda pela armazenagem ou paralização do material em que as remessas se acham carregadas.

Se o expedidor não tiver assentado o destino a dar ás remessas, caso a Alfandega não permita a sua sahida, a Administração fica com o direito de lhe dar o destino que mais lhe convier, em face das disposições applicaveis.

Remessas de vagões completos—Não se aceitam remessas que constem de mais de um vagão, quando as mercadorias que as constituam não exigem pelas suas dimensões o emprego de material ligado.

Quanto ás mercadorias que pelas suas dimensões exigem mais de um vagão para o seu transporte, cada grupo de vagões ligados constitue uma remessa.

Cobrança—Os participes das linhas hespanholas serão pagos em moeda portugueza ao cambio anunciado no respectivo aviso. As remessas expedidas pelas estações d'esta Empreza, só poderão ser aceites em portes pagos até á fronteira ou até destino.

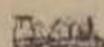
Sobretaxas—Aos preços indicados nas respectivas tarifas para o percurso portuguez acresce a sobretaxa de 100 %, e para o percurso hespanhol a de 15 %.

II. Linhas francesas

Passageiros e bagagens—Vendem-se bilhetes directos e despacham-se bagagens das estações de Porto e Campanhã para as de Bayona, Bordeus (S. Jean) e Paris (Caes d'Orsay), em conformidade com o disposto na tarifa internacional combinada P. H. F. n.º 1 de G. V.

Cobrança—Os participes das linhas hespanholas e francesas serão pagos em moeda portugueza ao cambio anunciado no respectivo aviso.

Sobretaxas—Aos participes indicados na respectiva tarifa para o percurso portuguez acresce a sobretaxa de 100 % e para o percurso hespanhol a de 15 %. Para o percurso frances far-se-ha a cobrança pelos preços indicados no «Aviso ao Pùblico» C. n.º 13 de 30 de Abril do corrente anno, isenta de sobretaxa.



Carta de Paris

VIII

Um feriado ampliado a tres dias.—Paris ao Havre.—O grande porto da Mancha.—O «France» e o «Lafayette».—Saint Address.—Trouville e Douville, duas praias de luxo.

O frances, e sobretudo o parisiense adora o dia feriado, e por isso elle tem artes de os produzir de os multiplicar. Se uma festa cae ao sabbado, a vespresa é feriado, se pelo contrario ella é ao domingo ou á segunda, o dia seguinte tambem é feriado, para se arredondarem tres dias de repouso, que elle aproveita para ir para o campo, tomar ar.

Deus sabe, e as companhias de caminho de ferro o sabem tambem, quanto o parisiense adora o campo. E' ver como os comboios, aos sabbados, sahem cegulados de passageiros e como elles regressam ao domingo.

Agora o 15 de agosto, festa n'algum tempo tradicional nas Caldas da Rainha, para onde se organisaam excursões a 10 tostões ida e volta (!), trouxe ao parisiense 3 dias feriados, sabbado, domingo e segunda; sabbado, porque fazendo toda a gente semana inglesa, não valia a pena ir ao escriptorio ou á officina, e na segunda-feira a fadiga do repouso de dois dias não permittia trabalhar.

D'esta maneira tambem nós aproveitámos, e eram 7 horas, já estavamos na rua, em direcção ao comboio das 8 para o Havre.

Na gare de Saint-Lazare não se cabia, apesar de ser a mais vasta de Paris; os passageiros eram aos milhares, para todas as direcções, levando a bagagem propria dos grandes dias: farnel—os restaurantes estão pela hora da morte—cadeiras de pano, apparelhos de pesca—oh! o frances adora a pesca! e com que paciencia elle está á beira d'um rio de canna erguida,

sem nada pescar—a mulher, os filhos; o cão não vae porque pagando passagem, nada justificava tal despesa.

Todos os comboios tinham sido desdobrados, e as composições eram o maximo, mas mesmo assim corredores e plataformas estavam empilhados de passageiros.

O nosso velho costume, de chegar tarde só nos permittiu chegar á ultima hora, mas mesmo assim ainda apanhamos um lugar no corredor mas tão apertado que para fazer meia volta era preciso pedir licença ao vizinho. Ora adeus, Christo tambem soffreu e ainda não havia comboios n'esses dias *quinze de agosto* ampliados a trez dias..

A's oito horas partimos e por uma manhã doce e aveludada penetramos nos primeiros campos da Normandia.

Perto da uma hora da tarde chegavamos ao Havre, onde antes de mais nada procurámos almoçar, porque o comboio não tinha vagão-restaurante, e a madrugada tinha sido grande.

Logo aos primeiros passos vimos que a *vaga da baixa* começa tambem a aparecer, pela forma de chamar os freguezes, pois em todos os restaurantes em grandes cartazes se anunciavam almoços de 3 pratos, sobremesa e vinho por 4, 5 e 6 francos. Entramos n'um de cinco francos, e serviram-nos effectivamente um rasoavel almoço, em que não faltou peixe bem fresco e magnificas uvas, como não encontramos em França.

O motivo da preferencia do Havre, n'este passeio improvisado foi ver as condições do seu porto, hoje o segundo da França, e cuja grandeza lhe vem certamente da sua pequena distancia de Paris e por ser o *terminus* de grandes navegações França Nova York.

Nada lhe falta apesar de ser um porto artificial. As suas docas feitas nas aguas da desembocadura do Sena, podem receber os maiores navios do mundo; e lá estava atracado o *France*, o primeiro navio frances pertencente á *Compagnie Générale Transatlantique*, de 21.500 toneladas comportando 2.000 passageiros e 600 homens de tripulação, o qual faz a viagem do Havre a Nova York em 6 dias.

Ao lado estava tambem atracado o *Lafayette* da mesma empresa, e que n'esse dia largava para a America. A entrada nos caes é livre, e por isso á vontade pudemos ver tudo, e até a chegada do comboio especial que se faz aos sabbados por conta da companhia *Transatlantique* e que traz de Paris os passageiros de 1.ª e 2.ª classe.

O comboio vem de Paris sem paragem alguma e ao chegar ao Havre, mete pela linha do caes da doca, atravessando varias pontes girantes até deixar os passageiros junto ao vapor.

E' um serviço que era para desejar em Lisboa, com o *Sud Express* que levasse de Paris ao posto de Desinfecção, ao Caes da Alfandega junto dos grandes transatlanticos os passageiros com destino á America do Sul.

Quando o teremos?

A' noite o *Lafayette* saiu a barra todo illuminado, com centenas de pessoas curiosas a dizer-lhe adeus no grande molhe, encontrando-se á sahida com o *Savoie* da mesma companhia, produzindo o cruzamento dos dois gigantes do mar, um efecto surprehendente.

A cidade pouco tem de notavel, está até envolvida n'um ar de velhice; o casario do bairro maritimo está a desfazer-se, os electricos como todos os das cidades

da província, andam a desconjuntar-se, fazendo um barulho de ferragens despregadas; o commercio anuncia por toda a parte baixa de preços.

Ha varias casas no bairro marítimo que recordam a nossa lingua; e assim vimos uma livraria que tinha, uma placa pintada na parede sob o titulo da casa: *Vendem-se livros portuguezes*.

Ha o café da Bahia, e outras casas com os nomes brasileiros, e o criado que nos serviu no hotel, disse-nos logo ás primeiras palavras, com rodas de *sinhoria* ser brasileiro, que já estive em Portugal e que havia no Havre muitos patricios seus.

Na manhã seguinte fomos a Saint Adresse, arrabalde pittoresco sobre o mar, com um grande casino e uma praia de cascalho. Mas apesar d'isso tinha grande concorrência.

De tarde tomámos o vapor para Trouville, praia elegante e rica; viagem que se faz em trez quartos d' hora, por 4 francos, preço que é elevado a cinco, visto não haver onde a gente se sentar, e ter que se alugar um banco de pano, por um franco.

Oh! Sempre o bello sistema de sobretaxas e de supplementos.

Trouville é effectivamente uma praia de luxo situada na margem esquerda do Sena, mar já em plena Mancha, com vivendas ricas e elegantes, sobranceiras do mar, o seu monumental casino, e um luxo descomunal.

Ao lado de Trouville, separado apenas pelo rio Touques, que forma um pequeno porto, está Deouville, ainda mais elegante e de conjunto mais agradável, pois todos os armamentos teem a harmonia por estética; todos os predios teem o seu jardim, com o de testavel gradeamento de ferro substituído pelo de madeira, pintado de branco ou de verde, dando um aspecto muito agradável á vista.

Até o *Credit Lyonnais* fez ali construir a sua sucursal, no estylo leve e alegre que domina na magnifica praia.

Os cafés e os hoteis de luxo sucedem-se, cada qual com maior elegancia, e o casino é dos melhores que temos visto.

Comparavel a Deouville só conhecemos essa minatura idial de Miramar, proximo do Porto, e em que Teixeira Lopes poz uma boa parte do seu genio artístico.

Mas tudo o que é bom acaba de pressa, e sobre tudo trez dias de agosto, e no expresso da tarde regressámos de Deouville, com boa vontade de lá ficar.

Guerra Maio

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

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

(Continuação)

Percorso dos comboios

Em relação ao percurso feito em 1918 tivemos no anno de 1919 uma diminuição de 1:138.954 kilómetros-trens em toda a rede, sendo menos 452.572 kilómetros-trens em serviço de passageiros e 686.382 no de mercadorias.

Esta importante diminuição no percurso provem de irregularidades no serviço em parte dos dois primeiros meses do anno e nos meses de Julho, Agosto e principios de Setembro, e ainda por figurar no anno de 1918 o percurso feito no ramal de Cascaes nos meses de Janeiro a Agosto.

A diminuição seria ainda maior se não tivessemos conservado todo o inverno em circulação os comboios directos de Lisboa a Porto e vice-versa, e restabelecido, a partir de Maio, os comboios directos para e de Madrid, serviços que foram muito apreciados

pelo publico que os aproveitou, ocupando todos os lugares oferecidos, ficando por vezes passageiros sem poderem seguirem por falta de lugares. O percurso feito por estes comboios representa 33.244 kilómetros.

A seguir indicamos o percurso feito nos ultimos sete annos:

Annos	Comboios de passageiros	Comboios de mercadorias	Comboios do ramal de Cascaes	Total
1913.....	Km. 4.571.537	1.554.733	692.293	6.818.563
1914.....	" 4.056.693	1.439.075	571.162	6.066.930
1915.....	" 3.781.850	1.539.583	481.882	5.803.315
1916.....	" 3.802.480	1.522.994	426.595	5.752.069
1917.....	" 2.646.070	1.958.526	237.065	4.841.661
1918.....	" 2.134.724	2.262.926	131.295	4.528.945
1919.....	" 1.793.033	1.596.958	—	3.389.991

a. Percurso nos meses de Janeiro a Agosto

Resultados gerais da Exploracão

Receitas

As receitas da Companhia, no exercicio de 1919, foram muito irregulares.

Nos primeiros dias do anno houve um aumento de receita em relação a igual periodo do anno de 1918, mas a partir de 10 de Janeiro as receitas principiaram a baixar devido ás perturbações politicas, chegando a sua diminuição, em Março, a ser de 500 contos.

A partir de Março subiram de novo, compensando em parte a diminuição sofrida sendo esta na véspera da greve apenas de 100 contos proximamente. Por causa da greve baixaram as receitas consideravelmente, baixa que em meado de Setembro era de 1.800 contos, mas que foi recuperado até ao fim do anno.

Rede propria

Resultados geraes d'exploração da rede concedida á Companhia

Designação	1918	1919	Diferenças em 1919
			Augmentos Diminuições
Kilómetros explorados.....	1.073	1.037	— 96
Percorso dos comboios.....	4.363.769	3.256.094	— 1.107.675
Receitas de exploração.....	12.621.000,00	13.122.942,00	— 0,00
Despesas de exploração.....	10.826.903,67	10.870.788,67	— 0,00
Coeficiente medio de exploração.....	84,44 %	82,65 %	— 1,79 %
Receitas liquidas de exploração.....	1.994.802,668	2.282.153,62	287.350,957
A acrescentar:			
Receitas fóra do tráfego.....	192.343,624	389.939	46.996,326
Coeficiente medio de exploração (contando com as receitas fóra do tráfego).....	83,19 %	81,47 %	— 2,02 %
Garantias de juro.....	132.448,631	165.52,696	33.077,663
Total dos produtos da rede concedida á Companhia.....	2.054.697,661	2.355.966,79	301.269,118
A deduzir:			
Imoostos em Portugal.....	170.063,652	218.673,527	48.609,875
Excesso das receitas sobre as despesas ordinarias de exploração.....	1.884.634,609	2.137.293,552	252.659,943

Comparação das receitas do tráfego e das despesas de exploração

Linhas	Receitas	Despesas	Diferenças
			nas receitas nas despesas
Linhas concedidas.....			
Réde não garantida.....	11.492.151,643	8.727.773,663	+ 264.076,671 — 44.208,654
Réde garantida.....	12.60.790,611	2.143.015,616	+ 67.068,688 + 88.003,656
Somma da réde propria.....	13.152.942,654	10.870.788,679	+ 331.145,655 + 43.793,622
Setil a Vendas Novas.....	311.681,667	303.140,686	— 24.357,621 — 9.275,670
Coimbra a Lourenço.....	61.137,693	148.285,686	+ 8.930,622 + 17.553,682
	13.523.753,64	11.322.215,651	+ 315.718,661 + 52.073,614

Linhas garantidas

Designação	Beira Baixa	Torres, Figueira e Alfarelos
Receita.....	644.475,681	1.016.314,680
Despesa.....	925.279,621	1.217.735,695
Produto liquido	280.803,640	201.421,615
Garantia.....	13.274,694	178.800,590
Total dos productos.....	267.528,646	380.222,605
Rendimento garantido.....	401.110,632	252.187,605
Diferença (insuficiencia).....	668.638,678	632.409,613

1.301.047,691

Resumo

Perda total do rendimento garantido (consequência dos contratos):

Beira Baixa.....	668.038\$78
Torres-Figueira-Alfarelhos...	632.409.13
	1.301.047\$91

As garantias de juro recebidas em 1919 foram menos 33.077\$65 do que em 1918, ou seja uma perda no rendimento garantido.

O rendimento líquido foi inferior ao teoricamente calculado pelos contratos em 1.301.047\$91, quando em 1918 tinha sido de 1.247.035\$59.

Rede alheia**a) Linha de Setil a Vendas Novas**

O resultado da nossa exploração do anno de 1919 consta do seguinte quadro, onde se encontra a sua comparação com o do anno anterior:

Designação	1918	1919	Diferenças em 1919 para mais para menos
Kilometros explorados.	70	70	—
Percorso de comboios.	114.333	90.992	— 23.341
Receitas do tráfego...	336.040\$88	311.683\$67	— 24.357\$21
Despesas de exploração	312.416\$56	303.140\$86	— 9.275\$70
Receita líquida....	23.624\$32	8.542\$81	— 15.081\$51
Proporção da despesa para a receita...	92,97 %	97,26 %	4,29 %

Foi este o resultado da nossa exploração; porém, pela aplicação do respectivo contrato, de 25 de Novembro de 1899, não houve excedente de receita, mas sim uma insuficiência de Escudos 124.595\$97.

Como a receita, de Escudos 311.683\$67, reduzida a francos ao cambio médio anual sobre Paris, de 426.627\$757 por franco, seja equivalente a Francos 1.170.521,69, a alinfa h) do Art.º 6.º do contrato que é aplicável, tendo nós portanto de entregar à Companhia dos Meridionais Francos 500.000, que ao mesmo cambio representa

Esc. 133.138\$78

Deduzindo:

a receita líquida acima, de.....

8.542\$81

a insuficiência foi de.....

Esc. 124.595\$97

Além do encargo supra, propriamente da exploração feita por nós, temos ainda o encargo resultante dos adeantamentos feitos em 1919:

Em cumprimento do disposto nas alíneas j) e m) de já citado Art. 6.º do referido contrato, fizemos remessa para o Comptoir National d'Escompte de Paris, durante o anno de 1919, de Francos 455.000, que custaram a diversos cambios.....

Esc. 122.750\$00

Juros simples à razão de 5 % sobre Escudos 449.429\$43, capital adiantado até 31 de Dezembro de 1918, em conformidade com o Art. 9.º do mesmo contrato.....

22.471\$47

Somma.....

145.221\$47

133.138\$78

Deduzindo:

a receita a seu favor de.....

12.082\$69

o adeantamento à Companhia dos Meridionais

foi de.....

Esc. 12.082\$69

A somma dos encargos, de Escudos 136.678\$66, teve compensação digna de notar no tráfego indireto que aquella exploração occasionou para a nossa rede.

b) Linha de Coimbra à Louzã

Damos em seguida o quadro comparativo da nossa exploração nos annos de 1918 e 1919:

Designação	1918	1919	Diferenças em 1919 para mais para menos
Kilometros explorados.	29	29	—
Percorso de comboios.	50.843	42.905	7.938
Receitas do tráfego....	52.207\$70	61.137\$93	8.930\$23
Despesas d'exploração	130.732\$04	148.285\$86	17.553\$82
Excedente de despesa..	78.524\$34	87.147\$93	8.623\$59
Proporção da despesa para a receita...	250,41 %	242,54 %	— 7,87 %

(Continua)

do citado art. 38.º, do qual resulta a prova bem clara do que afirmamos no princípio d'esta representação, isto é, — que o Poder Legislativo não é omnisciente para alterar as condições do contrato. Esse parágrafo é o 5.º, dispõe: — "Se o Governo julgar que, sem prejuízo dos interesses da empresa, podem reduzir-se as tarifas e esta não acordar na redução, poderá ella ser levada a efeito por uma lei, garantindo á empresa o produto bruto total do último exercício e o aumento progressivo que, em termo médio, tenha tido no último quinquenio."

— Abstrahindo agora de outras consequências de valor que se tiram d'este preceito, fixar-nos-hemos sómente n'esta: — que, nem mesmo por lei é permitido ao Estado prejudicar as receitas da Empresa; por quanto, ao contrário, a lei que se promulgue tem forçosamente de garantir aquela, não apenas a receita bruta do ultimo anno, mas o proprio acréscimo médio d'essa receita.

— "Em contraposição, que faz a lei n.º 952 no seu art. 7.º?

— "Prejudica as receitas e não apenas d'um modo transitório.

— "Cerceando-as na sua aplicação á annuidade do resgate, comina um prejuízo permanente e que se traduz n'uma espoliação total.

— "E' evidente que a Empresa jamais poderá reconhecer a força obrigatoria d'uma violação tão flagrante do seu contrato e de todos os principios de justiça.

— "Quasi tudo o que deixamos dito sobre art. 7.º se aplica ao art. 8.º, que determina a aplicação das sobretaxas e tanto das antigas como das modernas.

— "Taes sobretaxas constituem receitas da Companhia, e a sua aplicação está, portanto, regulada nos seus Estatutos e Convenio, documentos ambos aprovados pelo Governo e o segundo tambem pelos credores e que, sem a respectiva audiencia da Companhia e dos credores, não podiam ser alterados.

— "Para mais, a aplicação retroactiva surtria até o efeito, na verdade singularíssimo, de vir revogar as distribuições já feitas das receitas dos exercícios findos!

— "Mas, abstrahindo, mesmo, o aspecto da retroatividade, repetimos que a interferencia do Poder Legislativo para determinar a aplicação da receita provinda ás Empresas das sobretaxas, ainda poderia admittir-se, se ás mesmas Empresas fosse defezo aumentar as tarifas sem acordo com o Estado. Mas, desde que assim não é, ao menos quanto a esta Companhia, — como já o provámos com a citação do art. 38.º do nosso Contracto, aquela interferencia não tem justificação possível, nem para determinar a aplicação de receitas, nem — muito menos — para desviar uma parte d'essas receitas dos cofres da Empresa para os do Estado.

— "E' a iniquidade tão flagrante que substituiria quando, mesmo, não valessem as razões anteriores.

Com efeito, é lei económica constante que o aumento de preços dos serviços diminui o numero dos que d'elles se utilizam. Esta consequencia toma, por vezes, proporções tão accentuadas que, apesar do aumento de preço unitario, diminui o total da receita bruta.

— "Assim, o efeito natural das sobretaxas será diminuir o numero de clientes dos serviços ferro-viários. Arrecadando a Companhia a totalidade das sobretaxas, encontraria naturalmente n'estas a compensação d'aquela diminuição. Mas se as sobretaxas revertem a favor do Estado, segue-se que a Companhia sofre as consequencias d'ellas na diminuição dos clientes, sem aproveitar a sua maior receita!

— "N'outros termos: — as sobretaxas, em vez d'acudirem á crise da Empresa, agravam-a-hiam!

— "Estas considerações, como é óbvio, são plenamente aplicáveis á questão do resgate.

— "Taes são as considerações que levamos á esclarecida atenção de V. Ex.º, firmemente esperançados em que, segundo já o dissemos, logo que V. Ex.º se convença da justiça que nos assiste, não hesitará em propôr ao Congresso a modificação d'aqueles artigos 7.º e 8.º, em ordem a que sejam respeitados os nossos direitos, tão gravemente ameaçados.

— "A vida financeira d'esta Companhia tem sido sempre cortada das maiores dificuldades.

— "Esperamos, pois, do Governo que, em vez de concorrer para as agravar, nos auxiliará no justíssimo desempenho que temos, de defender os interesses que nos estão confiados, d'uma espoliação a todos os respeitos inadmissível.

— "Saude e Fraternidade. — Lisboa, 6 d'Abrial de 1920. — O Administrador Delegado (a) LUIZ FERREIRA DA SILVA VIANNA".

Caixa de Aposentações

Em 31 de Dezembro de 1919, o Capital d'esta Caixa somava	136.639\$77,3
Na data de 31 de Dezembro de 1918, o mesmo Capital era	125.429\$34,6
Augmento em 1919 foi, pois, de	11.210\$42,7

O Capital da Caixa d'Aposentações está representado pelos seguintes valores ao preço do custo:

Companhia da Beira Alta

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

(Continuação)

— "Já que fallamos, porém, em lei e actos do Poder Executivo, seja-nos lícito chamar a atenção de V. Ex.º para um parágrafo

63 Obrigações 4 1/2 %, 1.ª serie da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro	4.520\$50
150 Obrigações 4 1/2 %, 2.ª serie da mesma Companhia	10.539\$80
80 Obrigações 3 %, 1.º grau da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta	4.650\$51,2
100 Obrigações 3 %, 2.º grau da mesma Companhia	1.628\$00
60 Obrigações 4 1/2 %, do Caminho de Ferro da Beira Baixa	4.685\$00
50 Obrigações 4 1/2 %, do 2.º grau da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses	3.700\$00
30 Obrigações hipotecarias 6 %, do Banco Nacional Ultramarino	2.700\$00
100 Obrigações 4 1/2 %, coupons, da Companhia das Aguas de Lisboa	7.833\$00
Em deposito na Casa Henry Burnay & C.º, em conta a prazo, com juros á razão de 4 1/2 % ao anno	96.382\$96,1
Total	136.639\$77,3

No anno findo foram amortisadas quinze obrigações hipotecarias de 6 %, do Banco Nacional Ultramarino; tendo o seu producto sido levado á conta de deposito na Casa Henry Burnay & C.º.

Continuando a subsistir os motivos que, nos annos anteriores determinaram a resolução de não immobilizar as disponibilidades, aguardaremos que a situação actual se esclareça para depois as colocar definitivamente.

Balanço em 31 de Dezembro de 1919

Confrontando o Balanço de 31 de Dezembro de 1919 com o de igual data do anno anterior, verificam-se algumas diferenças que são facilmente comprehendidas pela leitura d'este relatorio. Todavia, daremos como de costume, a explicação das principais:

Activo.

Caixas e Bancos. — As disponibilidades são maiores do que em 1918, pelo facto de serem mais avultadas as verbas que figuram no passivo sob as designações de "Contas Correntes e Contas d'Ordem Crédoras" e "Reserva Convencional".

Abastecimentos. — Esta conta é representada pelas seguintes existencias, conforme os Inventarios do fim do anno de 1919:

Armazens Geraes	152.747\$99,3
Officinas	1.319\$34,1
Parque de combustiveis	40.947\$70,1
Parques da Via	5.899\$94,5
Parque Auxiliar	1.207\$07,4
Total	202.122\$05,4

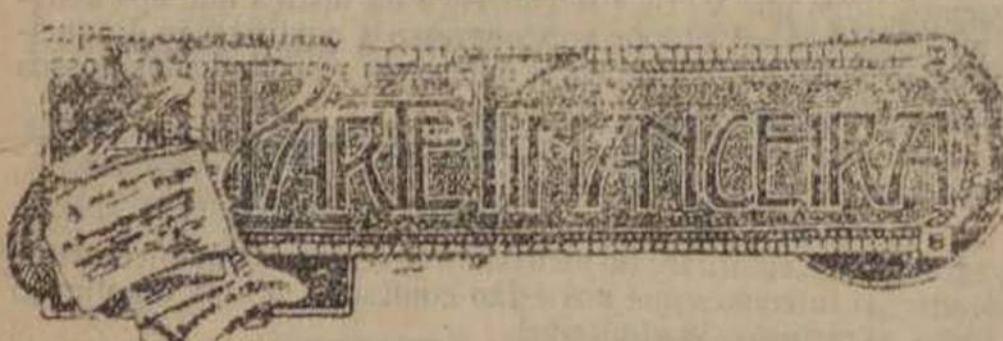
Passivo.

Reserva Convencional. — Esta conta apresentava, em 31 de Dezembro de 1918 o saldo de Frs. 254.152,22. No decorrer de 1919 foi reforçada, nos termos dos Estatutos e do Convenio, com os juros das 3.249 obrigações de 3 %. do 1.º grau existentes em carteira e com os das disponibilidades em especies, na importancia de.. Frs. 60.989,28

Saldo em 31 de Dezembro de 1919 Frs. 315.141,50

Provisão especial — Reserva de cambio — Foi suprimida esta rubrica do nosso balanço pelo motivo das sommas atribuidas á Reserva Convencional terem sido calculadas ao par na conta de "Caixas e Bancos".

(Continua)



BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 30 de Agosto de 1920.

As declarações do Governo tinham feito acreditar que elle julgava essencial a aprovação das suas malfadadas propostas sobre o emprestimo e a contribuição predial. A segunda entrou imediatamente em discussão, sendo visivel que as representações das classes interessadas tinham impressionado fortemente a Camara. Esta negou-se no fim a prorrogar a sessão legislativa. Indirectamente ficava assim enterrado o plano infeliz do sr. ministro das finanças.

Logo a seguir, o sr. Innocencio Camacho fazia constar que, mesmo sem o emprestimo desejado, o Governo estava habilitado

com todos os meios para prosseguirem normalmente os pagamentos do Thesouro. Não disse quaes eram elles, mas não era preciso indicar os para se ficar sabendo que se continuaria a lançar mão do recurso desordenado ao credito.

Em maio o sr. Pina Lopes dizia que o deficit de 1919-1920, embora o tivessem calculado em 82.000 contos, ia chegar a cerca de 138.000, o que já seria muito grave. Ao mesmo tempo disse que o de 1920-1921 devia ser de 110.000 contos pelo menos, o que depois do outro seria gravissimo.

Considerando os factos conhecidos, a marcha dos cambios e as situações nacionaes, faremos já o calculo de que primeiro deficit deve ter orçado por 150.000 contos e de que o segundo tenderia a ficar-lhe proximo. Como se tem acudido e se continuaria a acudir ás necessidades do Thesouro uma vez que foi attingindo no começo de Abril o limite do credito de 300.000 contos virtualmente previsto no contracto de 1918 com o Banco emissor?

Os descontos de bilhetes, os suprimentos caracionados, os depositos crescentes da Caixa Economica Portugueza, os contractos e contas especiaes e talvez a venda de inscrições teem servido e continuarão a servir para enganar a vida. Simplesmente se fica sem saber como vem sendo isso feito, pois nunca mais se publicou a nota da dívida fluctuante desde meado de 1918! A propria cifra global só comunicada até á data de 1 de janeiro de 1920, pelo relatorio do sr. Pina Lopes. E nunca mais se disse nada a tal respeito!

Mas desde então ella deve ter crescido em muito mais de 100.000 contos, ao mesmo tempo que iam subindo tambem os debitos por contractos especiaes, sobretudo na Caixa Geral de Depositos. O movimento ascensional fazia-se em grande parte á custa do augmento da circulação fiduciaria, por maneiras indiretas, uma vez que ao Thesouro não convinha exceder o limite dos 300.000 contos no credito contractual a que acima nos referimos.

Entre 7 de abril, data em que foi attingido e mencionado limite, e o dia 14 de julho, ao qual se refere o ultimo balancete publicado, deram-se evoluções especiaes nas contas do Banco de Portugal. A circulação fiduciaria, embora já o Thesouro, apparentemente, não recorresse a ella, subia de 410.000 para 472.000 contos, havendo assim um augmento de 62.000 em menos de treze meses. O valor das letras da carteira commercial ia de 72.000 para 115.000 contos, havendo pois um acrescimo de 43.000 no mesmo custo periodo. O Thesouro, no movimento dos contractos diversos e descontos de bilhetes, apenas absorvera mais cerca de 5.260 contos, passando os totaes de 12.500 para 17.700, approximadamente.

Não se conhece, como veiu tão rapido augmento de 42.000 contos na importancia das letras. E note-se que a subida ali já vinha desde 1 de janeiro, data em que a cifra estava em 57.000 contos. Houve uma duplicação em meio anno!

E' evidente que para se retardar o esgotamento do credito especial de 360.000 contos, e sobretudo para se ultrapassar esse limite depois de atingido, augmentaram-se no Banco de Portugal os descontos e redesccontos de letras, por meio dos quaes outras entidades poderam acrescentar os seus proprios fundos e fazer maiores suprimentos ao Thesouro. Isto deve ter concorrido consideravelmente para o augmento da circulação fiduciaria, embora tambem deva ter conduzido ao mesmo fim e ao desenvolvimento da carteira de letras o auxilio financeiro que a nação, por meio do seu banco emissor, deve ter prestado silenciosamente a diversos estabelecimentos arriscados por uma administração mais ou menos aventurosa.

O que em resumo resulta de tudo isto é que a nossa crise financeira continua a complicar-se e a agravar-se perigosamente, vivendo-se ainda e sempre dos mesmos expedientes ruinosos, com augmento desordenado da dívida nacional, sem nunca chegarmos a entrar no caminho que nos é imposto pelos mais serios deveres governativos. A tentativa tributaria do sr. Pina Lopes, fundamentalmente justa quando queria obter para o Thesouro uma parte dos lucros de guerra capitalizados e correntes, malogrhou-se por serem inaceitaveis as formas tomadas pelas suas propostas. A do sr. Innocencio Camacho frustrou-se por ser injusta e infelizissima na sua propria essencia. Assim perdemos quasi um anno mais sobre os cinco já malbaratados antes. Não se isto se pode prolongar sem catastrophes nacionaes.

Q. J.

Curso de cambios, comparados

	EM 31 DE AGOSTO		EM 13 DE AGOSTO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	12 1/4	12	12	11 3/4
» 90 d/v	12 1/2	—	11 15/16	—
Paris cheque	380	390	395	406
Madrid cheque	820	840	825	850
Allemanha cheque	110	115	118	125
Amsterdam cheque	1770	1810	1830	1860
New York cheque	5520	5638	5400	5600
Italia cheque	252	259	270	280
Suissa	900	920	910	935
Libras	23 550	24 550	23 500	24 500

Última cotação	Bolsas e títulos	Cotações na bolsa de Lisboa - AGOSTO											
		16	17	18	19	20	23	24	25	26	27	30	31
Fundos do Estado:													
41,70	Interna 3 %, coupon.....	41,70	41,75	41,80	41,90	42,00	42,00	—	43,45	43,80	43,80	—	—
41,40	" assentamento.....	41,40	41,40	41,40	41,55	41,70	41,65	42,80	42,80	43,00	43,00	43,25	—
10\$50	" 3 %, 1905.....	—	—	—	—	10\$00	—	—	—	10\$00	—	—	—
21\$15	" 4 %, 1888.....	20\$00	20\$00	—	20\$00	—	—	—	—	—	—	—	—
52\$00	" 4 %, 1890.....	52\$00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
60\$50	" 4 1/2 %, 1888/89 assent.....	58\$50	—	60\$00	60\$00	60\$50	—	—	60\$00	—	—	60\$00	60\$00
60\$50	" 4 1/2 %, 1888/89 coupon.....	58\$50	58\$50	58\$00	—	57\$50	57\$50	57\$00	57\$00	—	—	—	—
81\$50	" 4 1/2 %, 1905.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
78\$00	" 5 %, 1909.....	—	—	—	—	—	—	—	—	77\$00	—	—	—
150\$00	" 4 1/2 %, 1912 ouro.....	—	140\$00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
78\$80	" 5 %, 1917.....	—	77\$00	—	—	75\$50	75\$00	75\$00	75\$00	—	75\$00	—	—
133\$50	Externa 1.ª serie.....	—	125\$00	123\$50	123\$00	123\$00	122\$00	121\$00	121\$00	121\$00	120\$50	—	121\$00
133\$00	" 2.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
133\$00	" 3.ª serie.....	—	127\$60	127\$50	—	—	127\$00	127\$50	127\$50	—	—	—	126\$00
65\$50	Obrig. da Província de Angola.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
140\$00	" Comp. Tabacos de 1891.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções dos Bancos e Comp.:													
316\$00	Banco de Portugal.....	326\$00	327\$00	—	—	—	—	—	—	—	320\$00	—	—
274\$00	" Nac. Ultramarino, coup.....	271\$00	272\$00	270\$00	263\$00	261\$00	260\$50	261\$00	261\$00	261\$00	262\$00	—	260\$00
266\$00	" " ass.....	—	268\$500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
165\$00	" Portuguez e Brazileiro.....	160\$00	161\$00	163\$00	145\$00	147\$00	140\$00	152\$50	150\$00	161\$00	150\$00	—	150\$00
250\$00	" Commercial de Lisboa.....	220\$00	220\$00	220\$00	—	—	—	216\$00	216\$50	—	—	—	—
212\$00	" Lisboa & Açores.....	—	210\$00	210\$00	—	210\$00	210\$00	210\$00	210\$00	210\$00	210\$00	—	210\$00
110\$00	" Economia Portugueza.....	110\$00	—	—	210\$00	—	—	—	—	—	—	—	103\$00
72\$00	" Commercial do Porto.....	—	—	—	110\$00	—	—	—	—	—	—	—	—
43\$00	Companhia do Credito Predial.....	—	38\$00	37\$50	—	38\$00	38\$50	39\$00	39\$00	39\$00	38\$50	39\$00	39\$00
35\$00	" Gaz e Electricidade das Aguas.....	—	—	—	38\$00	—	—	—	—	—	—	—	—
71\$00	" Ilha do Principe.....	—	—	—	—	—	—	—	—	70\$50	—	—	—
180\$00	" Colonial do Buzi.....	181\$00	184\$00	182\$00	—	178\$50	179\$50	177\$50	177\$00	177\$00	—	175\$00	—
42\$50	" Nac. de Moagem.....	—	42\$50	—	179\$50	41\$00	—	42\$50	41\$50	40\$50	42\$00	40\$00	42\$00
198\$50	" Phosphoros, coup.....	88\$00	89\$00	89\$00	—	89\$00	89\$50	—	89\$50	90\$00	89\$50	89\$00	89\$00
88\$00	" Cam. Fer. Portug.....	—	—	—	89\$00	—	—	—	—	—	—	—	—
50\$00	" Tabacos, coupon.....	103\$00	—	—	—	—	—	—	198\$00	198\$00	—	200\$00	—
178\$00	" Nac. de Navegação.....	221\$00	210\$00	205\$00	—	—	200\$00	201\$00	200\$00	200\$00	200\$00	200\$50	201\$50
227\$00	Obrigações:												
80\$50	Companhia das Aguas.....	—	—	—	—	76\$00	75\$50	—	—	75\$00	75\$00	—	—
91\$00	Prediaes 5 %, antigas.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	90\$00	90\$00
90\$00	" 5 %, serie A.....	—	—	90\$50	90\$50	—	—	—	—	—	—	—	—
90\$00	" 4 1/2 %, serie A.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
85\$00	" 4 %.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
102\$00	Nacional de Moagem.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
40\$20	Assuc. de Moçambique.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
81\$00	Banco Nac. Ultram. 4 1/2 %, ass.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
104\$00	" " 4 1/2 %, ouro.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
96\$50	" " 6 %, Hypot.....	95\$00	95\$00	97\$00	—	97\$00	97\$00	95\$00	95\$00	—	—	96\$00	96\$00
110\$00	Cam. de Ferro de Ambaca.....	—	105\$00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
74\$00	Nac. de Cam. de Ferro, 1.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65\$00	" " 2.ª "	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
73\$00	Cam. de Fer. Portug. 3 %, 1.º gr.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28\$00	" " 3 %, 2.º gr.....	23\$70	—	23\$00	—	—	—	23\$50	—	—	—	24\$00	—
61\$80	Beira Alta, 1.º gr.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
16\$00	" " 2.º gr.....	—	—	—	—	—	—	—	—	16\$00	—	—	—
140\$00	Benguela, tit. 1.º.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
141\$00	" " 5.º.....	141\$50	—	145\$50	146\$00	138\$50	138\$50	—	147\$00	147\$00	—	146\$50	146\$50
47\$00	Docas do Porto.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
88\$00	Municipal ou Distrital 6 %.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
89\$00	" " 5 %.....	—	—	88\$50	—	—	—	—	88\$50	90\$00	—	—	—
52\$00	Panificação Lisbonense.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
92\$00	Empresa das Aguas de Vidago.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóis

LINHAS	Desde 1 de janeiro



Sociedad Espanola de Construcciones Babcock & Wilcox

Séde principal: Plaza Albi, 1 — BILBAÚ

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

PRAÇA DOS RESTAURADORES, 78-1.º — LISBOA

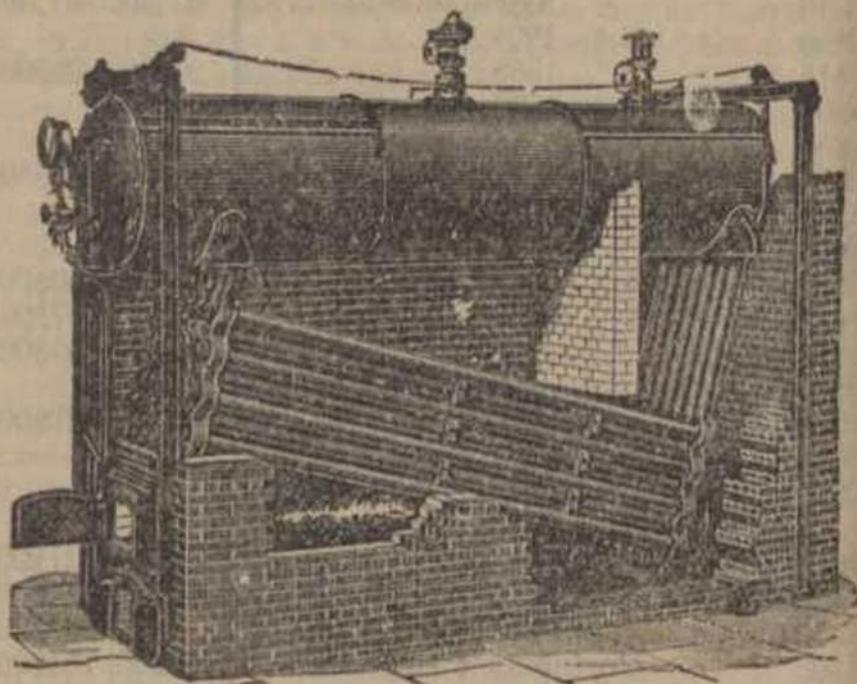
Constructores de caldeiras

Aquo-Tubulares

Construidas inteiramente d'aco. — Perfeita circulação da agua. — Inexplosiveis. — Economicas.

Ha mais de 14:000.000 cavalos de força funcionando

Tambem se constroem: Superaquecedores de vapor. — Grelhas automoticias. — Aquecedores d'agua d'alimentação. — Purificadores d'agua. — Chaminés de aço. — Transportadores para carvão. — Guindastes electricos. — Tubagens de todas as dimensões e para todas as pressões.



Caldeir «Babcock & Wilcox» tipo terrestre

Westinghouse, Church, Kerr & Company, Incorporated

James C. Boyd, First Pres.

T. N. Gilmore, Vice Pres. & Ch. Engr.

H. H. Kerr, Vice Pres. Chicago Office

A. K. Wood, Vice Pres. & Treas.

E. J. Beugler, Consulting Engr.

G. A. Bahr, Secretary

New York, 37 Wall St.

Chicago, Conway Bldg.

Washington, D. C., Wilkins Bldg.

San Francisco, Southern Pacific Bldg.

Montreal, Shanghnessy Bldg.

Dallas, Western Indemnity Bldg.

TODAS AS VARIÉDADES DE MATERIAL FERRO-VIÁRIO TANTO FIXO COMO CIRCULANTE

Fornecedores das maiores companhias de caminho de ferro do mundo entre as quais as seguintes:

Baltimore & Ohio Railroad; Boston & Albany Railroad; Canadian Pacific Railway; Chesapeake & Ohio Railway; Chicago, Burlington & Quincy Railroad; Chicago, Minneapolis & St. Paul Railroad; Chicago & Alton, Railroad; Chicago & Northwestern Railroad; Erie Railroad; Lehigh Valley Railroad; Long Island Railroad; Missouri Railroad; New York Central Railroad; New York New Haven & Hartford Railroad; Pennsylvania Railroad; Pittsburgh & Lake Erie Railroad; Rutland Railroad; Union Pacific Railroad.

Pelas condições das suas fabricas, pelos seus privilegios e pelas suas relações e contractos com muitas das outras casas da America, podem fazer todos os fornecimentos ferro-viários com perfeição, rapidez e vantagens inegualáveis por quaisquer outras.

Dispondo dos mais experimentados engenheiros ferro-viários, encarregam-se de elaborar os projectos das linhas e de executar todas as obras de construção desta natureza, inclusivamente as de terraplenagem, viaductos, pontes, túneis e outras semelhantes.

Agente exclusivo em Portugal e Colônias:

CASA "PROGREDIOR"

Travessa da Glória — Avenida da Liberdade — LISBOA



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Continuam regularmente as carreiras para: Madeira, S. Vicente, Pernambuco, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

Os vapores tem magnicas accommodações para passageiros. Nos preços das passagens inclue-se vinho de pão, comida à portuguesa, cama, roupa, propinas a criados e outras despesas. Para carga e passageiros irata-se com os

AGENTES EM LISBOA: JAMES AWES & C. — Rua do Corpo Santo, 47, 1.

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

Pinto & Sotto Maior

BANQUEIROS

LISBOA — Rua do Ouro, 18, 22

PORTO — Praça da Liberdade, 28, 29



Representantes em Portugal do

BANCO PORTUGUEZ DO BRAZIL



Depositos á ordem e a prazo.

Contas correntes em moeda nacional e estrangeira.

Saques sobre o paiz e estrangeiro.

Descontos e transferencias.

Operações financeiras.

Fundos publicos nacionaes e estrangeiros.

Sociedade Portuguesa de Administrações

Capital autorizado 5.000 contos

Capital emitido 1.000 contos

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

PRESIDENTE HONORARIO — Cândido Sotto Mayor

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

Administração: — EFECTIVOS: Dr. Domingos Pinto Coelho, António Vieira Pinto, José dos Santos Lima.

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

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

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

Delegação no Porto:

Pinto & Sotto Mayor

Agente geral no Brasil:

Banco Português do Brasil

Correspondentes em todo o paiz e no estrangeiro

Administração de bens moveis e imoveis no paiz, colonias Brasil e Estrangeiro

COMPRA E VENDA DE PROPIREDADES RUSTICAS E URBANAS

Transacções sobre productos agricolas

Guarda e administração de quaisquer valores e titulos de crédito

Cobrança de rendimentos, juros, dividendos, amortizações, conversões

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

Condições convencionais

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

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

COMPANHIA
PORTUGUEZA

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Cintas	Lisboa-R	
6 10	7 22	6 27	7 30
10 10	11 20	5 33	9 28
11 55	a 12 42	b 9 50	10 35
12 5	13 17	12 8	13 10
14	15 12	16 15	17 2
b 17 41	18 41	19 58	21
19 10	a 19 57	22 45	0 47
19 40	20 50	—	—
0 35	1 45	—	—
Lisboa-R	Queluz	Lisboa-R	
7 30	8 3	8 47	9 19
17 52	18 25	19 10	19 40
Mais os de Cintra, excepto os a e b			
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	
6 40	7 00	5 50	7 2
9	10 2	7 37	8 44
10 30	11 30	8 34	9 37
13	14 6	a 9 34	10 16
f 14 15	15 24	b 19 30	11 27
16	17 4	b 12 45	13 45
c 17 20	18 28	15 45	16 56
a 18 49	19 21	b 17 50	18 50
18 50	19 54	b 18	19 20
19 30	20 35	19 45	20 45
b 22 30	23 31	22 30	23 31
0 40	1 38	0 15	1 16
Lisboa-R	V. Franca	Lisboa-R	
6 30	7 48	6 25	7 19
8 40	10 5	8 10	9 36
13 20	14 44	9 24	11 10
17 30	18 50	11 0	12 45
18	19 20	15 10	16 31
20 15	21 31	19 23	20 40
0 25	1 39	21 28	22 40
Lisboa-P	B. Prata	Lisboa-P	
c 7 55	8 5	e 7 20	7 30
c 17 26	17 36	e 9 15	9 25
—	—	e 17 55	18 5
Lisboa-R	Setil	Lisboa-R	
6 30	8 25	—	—
Lisboa-R	Santarem	Lisboa-R	
—	19 50	22 40	—
Lisboa-R	Entrone	Lisboa-R	
18	21 40	5 10	11 10
Lisboa-R	Porto	Lisboa-R	
a 8 30	14 23	6 40	18 12
10	22 13	a 17 18	23 16
a 21 15	7 50	a 20	6 45
Alfarelos	V.N.Gaya	Alfarelos	
6	18 8	8 25	18 27
Figueira	Amieira	Figueira	
16 34	16 55	15 45	16 6
Alfarelos	Figueira	Alfarelos	
16 50	17 4	19 6	19 41
20 10	20 48	—	—

PART. CHEG. PART. CHEG.

Coimbra	Figueira	Coimbra	
7	8 42	6 30	8 12
10 30	12 45	10 5	11 45
16 35	18 13	14 55	18
0 5	4 5	22 45	0 14
		1 10	4 5

Coimbra Louzã Coimbra

12 25	11 10	8 35	10 4
18 15	19 30	11 50	16 7

Lisboa-R Figueira Lisboa-R

8 20	16 6	16 34	0 25
h 1	1 45	—	—

Lisboa-R Alfarelos Lisboa-R

8 20	16 4	16 30	0 25
—	—	—	—

Caldas Altarelos Caldas

15 20	0 30	20 10	5 22
—	—	—	—

Lisboa-R Caídas Lisboa-R

17 5	20 28	7 10	10 50
—	—	—	—

Mais os de Aveiro.

Porto Aveiro Porto

6 40	8 49	4 50	7 40
9	10 2	7 37	8 44
10 30	11 30	8 34	9 37
13	14 6	a 9 34	10 16
f 14 15	15 24	b 19 30	11 27
16	17 4	b 12 45	13 45
c 17 20	18 28	15 45	16 56
a 18 49	19 21	b 17 50	18 50
18 50	19 54	b 18	19 20
19 30	20 35	19 45	20 45
b 22 30	23 31	22 30	23 31
0 40	1 38	0 15	1 16

Mais os de Aveiro.

Porto Ovar Porto

5 55	7 30	8	9 38
—	—	—	—

Mais os de Aveiro.

Porto Espinho Porto

8 44	9 42	10 5	11 10
c 13 3	14 29	c 16 15	17 39
16 36	17 3	18 5	19 10
19 17	20 23	21 40	0 45
—	—	—	—

Lisboa-R Vai. d'Ale. Lisboa-R

10	18 50	8 30	18 12
a 15 25	21 43	a 9 30	0 15 38

Lisboa-R Badajoz Lisboa-R

18	7 38	19 30	11 10
—	—	—	—

Lisboa-R Guarda Lisboa-R

18	10 20	17 30	11 10
—	—	—	—

Lisboa-R Santarem Lisboa-R

10	21 20	14 35	6 45
—	—	—	—

Lisboa-R Entrone Lisboa-R

18	21 40	5 10	11 10
—	—	—	—

Lisboa-R Porto Porto