

## Gazeta dos Caminhos de Ferro

24.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)N.º  
NUMERO 792Premiada nas exposições: — Lisboa, 1898, grande diploma de honra  
Bruxelas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata — Antuerpia, 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  
Typog. da Gazeta dos Caminhos de Ferro  
IMPRESSÃO  
Typ. Beleza L. do Calhariz, 29

LISBOA, 16 de Dezembro de 1920

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO  
11, Rua da Horta Seca, 7-1.º  
Telephone: Central-27

## SUMMARIO

Aviso claro e a tempo  
As Companhias do Porto à Póvoa e de Guimarães em 1919, por J. Fernando de Sousa  
Arreio dos impostos, por Quirino de Jesus  
Memórias d'outros tempos  
A situação da praça  
A segurança dos combóios em marcha  
Caminhos de ferro do Brasil

Medida exata do desgaste dos carris.....	375
Linhos Portuguezas.....	375
Viagens e Transportes.....	376
Carta de Paris, XIV, por Guerra Maio.....	377
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezas (Conclusão).....	378
Linhos estrangeiros.....	379
Parte Financeira:	
Carteira.....	380
Boletim commercial e financeiro.....	380
Cotações na Bolsa de Lisboa.....	381

## Aviso claro e a tempo

A pavorosa subida do preço do papel obriga-nos a fallar muito claro e, muito a tempo com os nossos queridos assignantes.

O papel, que antigamente empregavamo, de excellente qualidade, a **4\$20 a resma** temos que o pagar agora, de qualidade muitissimo inferior, a **38\$00 esc a resma**; isto é, um **aumento de preço de 810 por cento!**

A composição e impressão que ainda em janeiro d'este anno, nos custava 3000 escudos, custa-nos agora cerca de **100\$00 esc.** 240 % de aumento.

O pessoal de administração e revisão, os gastos de escriptorio, tudo triplicou (quando menos) de preço. Até o telephone passou de 4500 a 12600, **180** de aumento por cento.

Só o nosso pessoal de redacção se tem sacrificado, percebendo ainda **menos** do pouco que recebia antes da guerra!

Da parte do proprietário-diretor, nem é bom fallar. Sobre trabalhar gratis tem ainda sofrido verdadeiros prejuizos financeiros.

Basta ver que os 24 numeros da assignatura d'um anno, que antigamente custavam 1\$92 esc. custaram durante este anno 4\$32 esc. — e uma parte dos nossos assignantes ainda os teve por 3\$00 escudos.

No futuro anno custar-nos-hão só o papel, composição e impressão, cerca de 6\$00 escudos!

Para que a «Gazeta» continue, precisamos, pois, estabelecer o

**preço de assignatura — 7\$50 por anno**

preço dos anuncios — o duplo do que estavamo cobrando.

Assim, abrimos um plebiscito entre os nossos assignantes e annunciantes:

**Se n'estas condições, todos, ou com raras excepções, ficam a postos — a «Gazeta» continua.**

Se houver qualquer importante reducção de receitas — a «Gazeta» suspende.

N'este caso, como não sabemos quando poderemos recomeçar, reembolsaremos a todos o que lhes corresponda, por anuncios ou numeros que não publicarmos.

Bem entendido que a todos distribuiremos, no dia 1 do proximo mez, o indice d'este anno para completar a collecção.

E' triste dize-lo, mas não podemos mais perder trabalho e dinheiro.

Pedimos pois a todos que nos leem e acaso resolvam deixar suspender a *Gazeta*, depois de 33 annos de publicação, nos avisem imediatamente por um simples postal, bastando empregar a palavra — suspenda.

Os que aceitam a nova situação (e esperamos que sejam quasi todos) escusam de avisar-nos; a menos que não queiram animar-nos com duas palavras de incitamento a proseguir n'esta luta contra a adversidade.

N'estes 10 dias, até o Natal, ha tempo para sabermos o que os nossos assignantes e annunciantes resolvem.

## As Companhias do Porto á Povoa e de Guimarães em 1919

## I

As estatísticas de caminhos de ferro, nos tempos que vão correndo de greves e sobretaxas, mal se prestam á analyse, a não ser como os diagrammas das temperaturas de um doente, que ora estua de febre, ora tem accentuadas remissões. As variações regulares, indicativas da evolução do tráfego, foram substituídas por bruscas oscilações, que accusam a anormalidade dos tempos que atravessamos.

Por isso mesmo que nos achamos perante um estado pathológico, não devemos renunciar ao estudo dos relatórios, que nos permitem dar conta das vicissitudes por que vai passando a vida de tão importantes factores da actividade económica. É preciso pois que não finde o anno sem analysarmos o relato dos exercícios de 1919 nas linhas do Porto á Povoa e na de Guimarães, que temos reunido no mesmo artigo por se tratar de linhas similares da mesma região, suburbanas, ou quasi, ambas, e sujeitas ao mesmo regimen de concessão sem auxílios do Estado.

### Companhia do Porto á Povoa e a Famalicão

As receitas do tráfego, líquidas de impostos, attingiram 295.034\$24, mais 31.871\$52 do que em 1918 e mais 82.600\$59 que em 1917.

Sendo 64 os quilometros explorados, o rendimento por quilometro foi de 4.609\$91 contra 4.111\$91 em 1918.

A descriminação das receitas por espécies conduz aos seguintes resultados:

	1919	1918	
Passageiros....	186.187\$92	155.956\$33	+ 30.232\$
Bagagens e cães	1.257\$70	1.064\$74	+ 193\$
Grande velocidade.....	24.955\$16	19.698\$49	+ 5.257\$
Pequena velocidade.....	80.271\$31	84.287\$66	- 4.016\$
Receitas fóra do tráfego....	2.362\$15	2.155\$50	+ 207\$

Vê-se que o aumento se deu nos passageiros e ainda na grande velocidade, mas em compensação houve sensível diminuição na pequena velocidade.

Vejamos que variações se deram nas quantidades:

	1919	1918
Numero de passageiros....	874.238	950.599
Toneladas de grande velocidade.....	4.816	3.839
Toneladas de pequena velocidade.....	55.179	64.400
Toneladas de passageiros kilometricas.....	13.649.680	12.750.926
Toneladas kilometricas....	1.374.670	1.774.661

Diminuiu o numero de passageiros, mas aumentou o percurso, o que se pode atribuir ao facto, mencionado no relatório, de se ter organizado na época balnear um comboio rápido de 1.ª classe entre a Povoa e o Porto.

A perturbar a marcha do tráfego houve, não só a anormalidade das circunstâncias nos primeiros dois meses de 1919 por efeito da revolução monarchica, como os 38 dias de greve do pessoal, começada em julho.

Vejamos as variações que no houve nas principais mercadorias:

	Peso		Productos	
	1919.	1918	1919	1918
Madeiras....	27.653 <sup>t</sup>	38.550 <sup>t</sup>	32.897\$	44.485\$
Vinho.....	4.590	6.612	6.924\$	6.840\$
Ferro e carvão	2.106	773	1.874\$	833\$
Cereaes.....	6.439	3.608	3.796\$	2.991\$
Farinha.....	4.311	723	3.536\$	776\$
Cebola.....	1.311	1.560	1.401\$	1.494\$
Batata.....	1.031	2.154	1.153\$	2.080\$
Recovagens...	4.057	2.750	21.607\$	15.117\$
Diversos .....	2.691	4.837	3.014\$	3.395\$

E' nas madeiras, no vinho e na batata que se nota a principal diminuição. Em compensação parcial houve considerável aumento nos cereaes, farinhas, ferro e carvão e recovagens.

A diminuição da tonelagem na pequena velocidade foi de 9.221 toneladas contra um aumento de 977 na grande velocidade.

A diminuição nos passageiros foi de 76.361, devido sem dúvida á greve. Nos passageiros kilometricos o aumento foi de 898.754. Nas mercadorias a diminuição foi de 399.991.

O percurso dos passageiros foi de 15<sup>k</sup>,6 em 1919 e 13<sup>k</sup>,4 em 1918. O aumento foi pois relativamente considerável.

As receitas de pequena velocidade continuam sendo pouco mais de 25 % do total, como é próprio de uma linha suburbana.

Vejamos agora as despesas, que attingiram, em 1919, 272.896\$82 ou mais 13.191\$32 que em 1918.

A situação melhorou pois, como se vê do seguinte resumo:

	1919	1918
Receita .....	295.034\$	263.162\$
Despesa .....	272.897\$	286.088\$
Receita líquida ..	+ 22.137\$	- 22.926\$

O deficit de exploração de 1918 transformou-se pois em igual cifra de producto líquido e maior seria a melhoria sem a greve.

A despesa por quilometro de via foi de 4.264\$01 contra 4.470\$12 em 1918, o que representa uma economia de 206\$11.

A receita e despesa por quilometro de trem foram as seguintes:

	1919	1918
Receita.....	1\$86,5	1\$25,0
Despesa.....	1\$72,5	1\$35,9
Kilometros percorridas	158.224	210.519

Houve pois a considerável redução de 52.295<sup>k</sup>, devida, não só á greve, como a supressão de comboios. A despesa por quilometro de trem cresceu consideravelmente, mas houve seguramente melhor aproveitamento, porque a receita cresceu. No relatório não se discriminam os passageiros por classes, o que nos impede de pôr em relevo a parte com que contribuiu cada classe para os resultados obtidos.

As despesas de exploração devem-se acrescentar as despesas geraes de administração e outras, que sobre a exploração recahem e que nos relatórios vem discriminadas aparte na conta de Ganhos e Perdas, na importância de 6.284\$18.

Eis as da exploração propriamente dita, em escudos, por serviços:

	1919	1918
Direcção e serviços geraes.	22.844\$	21.872\$
Movimento .....	40.994\$	41.793\$
Via.....	23.901\$	21.219\$
Tracção.....	185.158\$	191.204\$

Assim, a Tracção absorveu 185 contos contra perto de 88, gastos com todos os outros serviços.

As despesas de Tracção decompõem-se nas seguintes verbas por annos:

	1919	1918
Pessoal.....	13.885\$	15.045\$
Diversos .....	1.567\$	2.644\$
Consumo.....	135.738\$	147.192\$
Conservação.....	29.814\$	32.046\$
Machinas fixas.....	4.154\$	4.154\$

Realisaram-se pois economias sensiveis, em parte devidas á reducção do percurso, apesar do aumento do preço do combustivel.

Em resumo, a Companhia teve os seguintes resultados, registados na conta de Ganhos e Perdas:

Receitas.....	295:034\$24
Despesas d'exploração ..	272:896\$72
" geraes.....	<u>6:284\$17</u>
Saldo d'exploração. ....	15:853\$35
Lucro na venda de material.....	1:827\$80
Total.....	17:681\$15
a deduzir: deficit da Caixa de aposentações.....	2:146\$55
Saldo .....	15:534\$60
Juro e amortisação das obrigações e descontos.....	38:621\$31
Deficit financeiro.....	23:087\$71

O prejuizo do exercicio anterior fôra de 64:116\$77.

O balanço mostra a seguinte situação:

#### Activo imobilizado

Linha, material, terrenos e propriedades 1.139:367\$16

#### Realisavel

Material em deposito..... 92:333\$33

#### Mobilisavel

Caixa, devedores, valores em deposito, valores em caixa..... 98:248\$45

Bonus e encargos de obrigações (?) .. 19:589\$02

#### Passivo

*Não exigivel ou exigivel a longo prazo*

Acções e obrigações .. 1.445:570\$00

Fundo de reserva..... 31:999\$01 1.177:569\$01

#### Exigivel

Dividendos, coupons e amortisações..... 33:867\$90

Letras, credores diversos 145:648\$21

Fianças e valores depositados..... 15:539\$66 195:055\$77

Total..... 1.372:624\$78

A diferença entre o activo e o passivo é representada pelo saldo devedor da Conta Ganhos e Perdas de 23:086\$82.

A Caixa de socorros teve as seguintes:

#### Receitas:

Quotas e joias.....	3:624\$92
Receitas cedidas pela Companhia...	2:269\$10
Obrigações sorteadas .....	269\$85
Juros.....	425\$65
Multas e diversos.....	<u>28\$00</u>
	6:617\$52

#### Despesas:

Subsídios por inabilitade.....	4:359\$00
" " doença e funeraes...	1:925\$16
Pensões de sobrevivencia.....	2:399\$91
Compra de 1 obrigação.....	80\$00
	<u>8.764\$07</u>

Deficit suprido pela Companhia... 2:146\$55

O fundo ficou constituído por 112 obrigações da Companhia, representando o capital nominal de esc. 10:080\$00.

Os encargos da Caixa hão-de tornar-se bem pesados no futuro em vista das excessivas vantagens concedidas no regulamento relativamente a pensões.

Convém comparar os resultados da exploração de 1919 com os de 1913, ultimo anno antes da guerra, figurando as importâncias em escudos:

	1919	1913
Número de passageiros.....	874.238	1.101.293
Toneladas de grande velocidade.	4.816	3.463
" " pequena velocidade	55.179	79.289
Receita do tráfego.....	292:672\$	174:841\$
" " fora do tráfego.....	2:362\$	949\$
Despesas d'exploração.....	272:897\$	115:220\$
Receita líquida.....	22:137\$	60:549
Receita por kilometro de via....	4:610\$	2:747\$
Despesa " " " " .....	4:264\$	1:800\$
Receita " " " trem..	1:86\$	\$50
Despesa " " " .....	1:72	\$33
Percorso dos comboios .....	158.224	351.210

Houve pois menos 227.055 passageiros e 24.110 toneladas em pequena velocidade. A receita subiu 119.244\$ graças ás sobretaxas, mas a despesa aumentou esc. 157:677\$, diminuindo pois o producto líquido 38.433\$. O agravamento das taxas deu lugar a sensivel diminuição do tráfego, o que mostra que a elevação das sobretaxas pode determinar retrahimento que restrinja muito o seu effeito favoravel.

Por outro lado as despesas com o pessoal subiram, como subiu o preço do combustivel e das matérias primas.

Vê-se bem quanto é difícil a situação para a Companhia, que tem a fortuna de ter criteriosa administração, disposta a aproveitar ensejo favoravel para lhe dar vigoroso impulso.

Deixaremos para o artigo seguinte o exame do relatorio da Companhia de Guimarães.

J. Fernando de Souza

## A rede dos impostos

O grande assumpto do dia é a tributação pretendida pelo novo governo. As duas primeiras propostas levadas á Camara pelo sr. Cunha Leal — a da contribuição de registo e a do imposto de rendimento — alarmaram logo a opinião publica. Em boa verdade isso tinha de acontecer com todas as que procuravam começar a obra fiscal adiada com tanto perigo para o terceiro anno d'esta paz decerto peor para nós do que a propria guerra. Mas, para nada faltar, as do sr. Cunha Leal vão muito além d'aquillo que se pode exigir ao contribuinte n'aquellas duas classes de impostos.

O erro de se não fazer desde o primeiro anno da guerra e atravez de todos estes seis annos a tributação reclamada pelas necessidades publicas foi gravissima.

Vae custar-nos muita cara a sua expiação. Por causa d'elle e de tudo o mais que faz parte do mesmo sistema administrativo e economico os peores dias de Portugal vão começar agora.

Mas, na situação grave a que chegou o paiz, terá decerto importancia maxima o fazer-se um calculo geral acerca da receita para onde *tenderiam* immediatamente as duas contribuições, se tudo passasse e fosse applicado com rigor. Não se pode fazer isso com aproximação bastante, pelo menos em curtos dias. Assim as cifras que vamos apresentar a esse respeito apenas servem para se ter uma tal ou qual orientação, embora imperfeita.

O valor declarado das transmissões por titulo gratuito em 1913-1914 foi de 35.417 contos. Não é exagerado calcular que elle teria chegado a mais 50 %, ou ao total de cerca de 53.000 contos n'uma louvação rigorosa. Onde subiria elle, com estes preços de agora e com as armas da nova lei, que até dá ao Estado o direito de licitação como herdeiro? Certamente a não menos de 300.000 contos, supondo que a média do aumento seja o sextuplo.

Sobre os 35.417 contos applicava-se a taxa invariavel de 2 % para os descendentes, a de 5 a 6,75 para os ascendentes, a de 7,50 a 9,25 para os conjuges, a de 10 a 11,75 para os irmãos, a de 15,50 a 17,25 para parentes em 3.º grau e a de 16 a 17,75 para quaesquer outras pessoas. Liquidavam-se com esta operação 3.689 contos. Eram cerca de 10 % do valor apparecido.

Sobre os 300.000 contos de agora incidiria pelo menos uma taxa média de 20 %, pois as taxas maximas vão a 18, 24, 23, 33, 42 e 46 por cento, partindo de cerca de 2, 6, 8, 10, 18 e 20 por cento em escala de 10 graus, entre 50\$00 e 500.000\$00. Um estudo, que levaria uns dias talvez, podia até apurar um resultado superior áquelle. Ainda assim com os 20 % achariamos um rendimento fiscal de 60.000 contos. Seria cerca de 17 vezes a liquidação de 1913-1914.

De outra parte, o valor declarado das transmissões por titulo oneroso, no mesmo anno economico, foi de 21.260. Elle representaria realmente uns 36.000 contos, porque ahi a diferença, mais corrente do que no primeiro caso, não era talvez inferior a 70 %. Agora isso equivaleria a cerca de 200.000 contos, sem mesmo considerarmos que são hoje mais numerosas as transmissões.

Aos 21.260 contos de 1913-14 applicava-se uma taxa de 8 %, accrescentada de 5 % sobre esta e de 2 % sobre a importancia achada pela 1.ª adição. Liquidaram-se 2.126 contos ou 10 %.

Agora, nos 200.000 contos assentariam taxas que vão de 9 a 16,5 por cento. Não se ia decerto inferior a 12 % a média. Isso renderia 24.000 contos, ou perto de 12 vezes a liquidação antiga.

A contribuição de registo produziria assim 84.000 contos, ou mais cerca de 78.000 contos do que em 1913-14, ou mais 74.600 contos do que a receita orçada para 1920-21. Seria impossivel.

A colecta da contribuição predial rustica estava calculada em cerca de 3.300 contos para 1920-1921. A proposta do imposto de rendimento manda multipliça-la para o mesmo anno por factores que oscillam entre 2,6 e 6 ou talvez 4,5 em média. Ella chegaria assim a 14.850 contos, ou mais 11.550.

De outro lado a colecta do imposto predial urbano está orçada igualmente em cerca de 3.300 contos para 1920-21. O art. 5.º manda que a taxa dos contribuintes d'esta cathegoria seja de 15 % em 1920, sem dizer se ella é fixa ou média, e ainda se, n'este caso, é para ser applicada em execução provisoria do regi-

men vigente, ou se é para o ser já pelo art. 17.º do novo diploma. Na primeira hypothese, improvable, o aumento não chegaria talvez a um terço do que estava orçado, ou a cerca de 10.000 contos, não sendo por isso o que se procurou.

Na segunda iria a 50 %, ou 1.650 contos, não parecendo tambem que se contentassem com tão pouco. Na terceira que é a mais verosimil, tenderia a ir a 300 ou 400 por cento, ou a muito mais ainda, o que representaria 9.900 a 13.200 contos, ou mais, a accrescentar aos 3.300 calculados no orçamento. Com efeito na melhor interpretação dos obscuros artigos 8.º e 17.º da proposta, a percentagem oscilaria então entre 12 e 40 por cento.

Olhemos para a contribuição industrial. Está orçada em 4.750 contos. Simplificando o que a proposta indica nos art.º 51.º e 52.º, diremos que se pretende, pelo menos, cinco vezes a mesma somma para 1920, ou mais 19.000 contos.

Resta o que é applicavel aos rendimentos de arrendatarios de predios rusticos, pela *Cedula A*, aos de certas profissões e perisões da *Cedula B* que o art. 51.º não abrange, e aos de valores mobiliarios attingidos pela *Cedula E*. N'essas duas classes, o que está calculado para 1920-21 pelo actual imposto de rendimento e de juros somma 6.280 contos. Nas trez juntas, quanto se quererá acima d'isso pela proposta? Não ha elementos para se fazer com rapidez um calculo aproximado, que as obscuridades e omissões do texto ainda tornam mais difficult. Mas certamente se procura por ahi, desde logo, muito mais de 10.000 contos.

A proposta do imposto de rendimento buscaria assim immediatamente, pelo menos, um aumento de 50.000 contos sobre os 17.630 calculados para as actuaes contribuições correlativas, elevando-se a perto de 70.000 contos o total. Nos annos seguintes poderia ser muito maior.

Se fosse possivel promulgar e executar com rigor taes leis, o Estado lucraria assim mais de 120.000 contos de nova receita pelos impostos de registo e de rendimento. Ao mesmo tempo entraria no programma do Govêrno aggravar o do selo, crear o de operações de bolsa e elevar os direitos aduaneiros, afora o mais que pretendesse. Queria o Govêrno fazer a tentativa de ir até aos 200.000 contos de augmentos, ou mais ainda?

Os impostos de 1920-21 estavam orçados em 60.000 contos, o que é realmente a condemnação de toda a politica fiscal seguida desde 1914. Imaginar-se-hia assim poder ir, d'um salto gigantesco, a cerca de 260.000 contos? Seria 4,5 vezes mais. Nem entra n'esta conta o aggravamento permittido nas collectas das corporações administrativas.

Ellas podem ser augmentadas até 15 % do que já foi lançado para 1920.

O espirito reflectido quasi não comprehende que em tal conjunctura se perca tempo na consideração de pormenores. A situação global absorve-lhe violentamente as forças intimidadas. Quão terrivel é este déficit galopante, que vae já correndo pela estrada dos 300.000 contos alêm, no meio d'uma crescente desordem politica, administrativa, economica e social!

Não se faz um esforço prodigioso para o dominar, com a maior brevidade possivel? As mesmas causas, agravadas cada vez mais, leval-o-hiam com rapidez ao duplo, talvez a mais ainda, até onde uma ruina se podesse illudir.

Tenta-se combate-las a golpes de cem, cento e cincocenta ou duzentos mil contos de impostos lançados por todas as bandas, sem apertar as despesas nem

tributar os lucros de guerra, nem defender as classes victimadas? O resultado será sempre desastroso: talvez mais ainda que no caso anterior. Continuaremos a ter os aumentos de circulação fiduciaria, de agios e de preços, aggravado tudo com a repercussão e reicidencia das contribuições geraes nas camadas medianas e inferiores de economia social.

Quer-se desbastar as despesas, até onde é necessário e justo, fazer a tributação exigida por todas as situações, couraçar os elementos oprimidos contra os egoismos e abusos dos outros, contra as emissões de notas, sanear o credito, dominar a especulação, melhorar o câmbio e desenvolver o trabalho productivo? Mas onde está a força governativa, onde estão os apoios resistentes para esta obra colossal?

Taes são as desordens moraes e economicas, taes os furores dos instintos, que já nem parece possivel um governo de união nacional para esse fim. Mas então como será que os proprios excessos fataes da crise farão surgir a situação capaz de impor o que não se quer aceitar? Problema indecifravel e triste.

Quirino de Jesus

## Memorias d'outros tempos

### II

○ Conselheiro Lobo. — O escriptorio de chegadas. — Escripta diabolica. — Trabalho extenuante.

Havia, no tempo da monarchia, muitas pessoas a quem chamavamos conselheiros e que durante toda a sua vida nunca tinham dado um conselho; aquelle snr. Lobo, factor do carregamento tinha muito sebo no *bonnet*, muito cheiro a vinho, não tinha carta do conselho mas dava conselhos bons de que aproveitámos.

Pelo meio do dia, no intervallo em que os carregadores lhe punham um vagão á carga, para elle encher com as mil e uma remessas de detalhe que a balança ia accumulando em volta de si, Lobo chamou-nos de parte e convidando-nos a passear com elle, molhe abajo molhe acima, foi-nos dizendo:

— O senhor não é para estar aqui. Isto, como vê, é muito sujo, muito ordinario para uma pessoa de educação. Eu creio que, ao menos o snr. devia vir praticar no escriptorio de chegadas, que é aquella divisão alli. Não é grande coisa, mas sempre é mais decente do que estar no molhe. E' para lá que deve ir.

— Com efeito, dissémos, a communicação que trouxemos lá do Serviço dizia que vinhamos para esse escriptorio onde, nos disse o sr. Queriol, ha uma vaga.

— E' isso justamente; portanto o sr. agora vae lá ao nosso chefe, diz lhe que, certamente por engano, o puizeram aqui e que desfaça este engano.

Assim fizemos e quando contámos a Queriol o que nos succedera, elle deu grosso *cavaco*, chamando logo o empregado Almeida que era o encarregado do pessoal (e do qual ainda ha hoje varios filhos cremos, em pregados do Movimento) e mandando que fizesse nova communicação ao chefe para que nos coll'ocasse unicamente no escriptorio de chegadas.

No dia seguinte, nova apresentação ao chefe da estação, que nos acolheu ainda com maior mau humor e nos mandou apresentar ao arvorado chefe d'esse escriptorio, Joaquim da Silveira Ramos, um funcionario sério, intelligente com o qual logo vimos que nos entenderíamos.

Conhecedor de todo o serviço do escriptorio, em breves dias nos pôz ao corrente do que tinhamos que fazer, encarreirando-nos com facilidade.

De resto nada era difficult de perceber, para quem,

segundo a phrase popular, «vê dois dedos adeante do nariz».

O pessoal, além do Ramos, constava de dois empregados unicos: um, cujo nome nos esqueceu, excelente rapaz, um pouco phylosopho, um pouco bohemio, um pouco de costumes ingleses, como sua familia, os conhecidos e estimados comerciantes Pinto Basto; outro, um grande esturdo, alegre sempre, motejador, mas bom rapaz tambem, João Maria Annes Regalado, era o *Caixa*, o cobrador, o responsavel pelo dinheiro, e tinha, portanto, maior ordenado. Cremos que a enormidade de... 30.000 réis por mez.

O serviço dividia-se entre os trez da seguinte forma:

Ramos, por nós auxiliado e depois substituido, entrava mais cedo para passar ao registo as guias das remessas chegadas.

Pinto Basto era quem recebia do publico as senhas das remessas, juntava-lhes as cartas de porte, que tinha nos cacifos, á direita, dava baixa no registo e passava-as a Regalado que cobrava os portes e tomava apontamento da receita, entregando as cartas de porte e enfiando as senhas n'um espeto.

Um bom velhote, alquebrado pela idade, o inspetor Ficke vinha repetidas vezes verificar o andamento do serviço, e dar a sua reprehensão amigavel quando encontrava algum empregado a destrahir-se em conversas, ou ausente.

Vendo que nunca tal lhe succedia a nosso respeito, porque ás 9 da manhã já lá estavamos, disse-nos amavelmente aos oito dias da nossa entrada: — O sr. já vae sabendo do serviço e eu vou informar o sr. chefe do Serviço a seu respeito.

Foi por certo em virtude d'isso que no dia seguinte vimos, com orgulho, que foramos nomeados praticantes com o vencimento de 12\$500 reis mensaes.

Habilitado já em todo o serviço competia-nos, como mais moderno, substituir as pequenas auzencias dos demais.

Pelas duas, trez horas da tarde, Regalado e Pinto Basto, por vezes com outros amigos, iam para o bufete lanchar, e ahi se demoravam boas duas horas, regressando em alegre disposição de patuscada, charuto na bocca, cantarolando.

Era então que Regalado ia relacionar a receita, enquanto outro empregado (quem estas escreve) lançava as verbas das senhas ao chamado modelo F 25. A somma d'este, por vezes 4, 5 contos e mais, devia corresponder á da relação da Caixa, e ao dinheiro recebido.

Mas nunca tal succedia, á primeira.

E' que o famigerado *Livro Caixa* (!) era um simples caderno de papel pautado, sem columnas impressas, tendo que ser riscado á mão, a lapis, pelo Regalado, o que este fazia com uma rapidez pasmosa, rindo com os amigos, trauteando o ultimo estribilho do Colyseo, despreoccupado se a regua encaminhava o lapis em linhas paralelas, ou divergentes, conforme a phantasia de quem as traçava.

Assim, havia columna que começava á direita do papel e acabava quasi a meio d'elle!

Imagina-se bem como, em tais condições, as sommas haviam de dar certas.

E para mais, Regalado escrevia os algarismos à *la diable*. Se lhe parecia, prolongava um 5 ou um 9 por quatro ou mais linhas de altura, sem se importar se as dezenas ficavam sob as dezenas ou sob os milhares. Só elle entendia um tal embroglio.

E perguntando-nos quanto nos dava a nossa somma do modelo 25, ao ouvir a resposta, exclamava, jubiloso, como se nos desse a noticia da sorte grande:

— Peneira, grande peneira! faltam quinhentos e trinta e dois mil quatocentos e setenta reis!

E a minha conta está certa, accrescentava.

Havia que recomeçar, que conferir, que sommar, e por fim o erro quasi sempre era d'elle, por causa das garatujas que fazia no seu livro.

Isto prolongava o trabalho, á luz de candieiros de petroleo, até noite fechada, com o que elle se não incommodava por ter comido bem até as 5 da tarde. Mas pobre de quem, tendo almoçado á pressa, antes das 9, e durante o dia comido umas bolachas ou uma sandwich, sem interromper o trabalho, era com verdadeiro sacrificio physico que tão tarde sahia do serviço.

Foi assim que, uma noite que a difficultade de acertar as contas foi maior, porque uma senha de uma remessa importante esquecera sob o maldito livro Caixa, só depois das 10 da noite se conseguiu encontrar a diferença, e quem estas linhas escreve teve então que refazer todas as 20 folhas do modelo 25, e, enquanto que todos os mais se foram, contentes de si e do mundo, o pobre praticante ficou só no escriptorio a trabalhar.

E era meia noite, as forças extenuadas pelo trabalho exhaustivo que tivera todo o dia, e pela falta de alimentação, vendo diante de si uma ruma de papeis que ainda lhe levariam talvez duas horas a relacionar, entrou o velho Ficke no escriptorio e achou-o a escrever e... a cahirem-lhe lagrimas; lagrimas physicas pelo estado de fraqueza, lagrimas moraes pela impressão que lhe fazia ter ainda tanto trabalho a concluir.

— Você está a chorar, nos perguntou elle.

— Não, sr. Ficke, lhe respondemos, envergonhados da nossa fraqueza, tentando limpar os impressos que algumas lagrimas molhavam.

O bondoso velho prohibiu-nos formalmente de concluir o trabalho; o modelo 25 ficou para acabar no dia seguinte, e nesse, um novo empregado veiu auxiliar o serviço.

Os senhores ferroviarios d'agora, que fazem tantas reivindicações, não sabem por certo apreciar o orgulho com que nós tambem reivindicamos a gloria d'estas lagrimas, vertidas no cumprimento de um dever, e que — lagrimas bemditas — fertilizaram o terreno de que, desprotegidos, sós, unicamente com o nosso braço e fazendo do trabalho um sacerdocio, conseguimos fazer fructificar a arvore que nos foi, mais tarde, uma posição social.

E, para terminar, uma nota comica:

No molhe n.º 1 fôra posto, como praticante, um preto, garoto esperto, com certos ditos de espirito.

Um dia que o velho inspector passou deante d'elle, encaminhando-se para a sahida, elle fez-lhe a sua reverencia dizendo-lhe:

— Senhor Ficke. E depois, voltando-se para os de mais empregados, exclamou:

— Então eu digo-lhe que *fique* e elle vae-se?

dos Unidos chegam a ser de muitas centenas por mez.

O mal tinha de aparecer com certa gravidade uma vez que se haviam cometido estes erros de primeira grandeza:

a) Esbanjamento da administração publica, proporcionalmente superior ao do resto do mundo;

b) Falta de uma tributação de guerra, enquanto ella durou;

c) Apelo quasi exclusivo á circulacão fiduciaria, que marcha para 700 000 contos com uma reserva de ouro que não chega a 9 000 contos;

d) Augmento vertiginoso do *deficit*, que está já em mais de 300.000 para 1920-21, e da dívida nacional, que vai galopando para mais de 1.500.000 contos;

e) Derivação preponderante dos capitais e disponibilidades particulares as para agiotagens e especulações de todas as especies, com diminuição progressiva do trabalho productivo e preterição dos cuidados do fomento.

O resultado de tudo isto havia de ser uma produção cada vez menor, uma exportação decadente, uma necessidade crescente de importar o necessário para a nossa vida, uma depressão cambial pavorosa, o encarcimento das subsistencias, e porfim a desconfiança e o panico. Verdadeiramente as corridas aos bancos e a queda formidavel das cotações veem desde há muitos meses. O Banco de Portugal e a Caixa Geral de Depositos vieram em auxilio de outros estabelecimentos com algumas quatro dezenas de milhões de contos. Era o adiantamento das dificuldades.

A crise continuou avançando. N'este momento chegou a manifestações agudas. Não foi por causa das propostas de finanças, apesar de imperfeitas e exageradas. Foi porque existem todos os males acumulados que indicámos, e o descredito e a desconfiança, quando lavram assim, teem horas de explosão, quando menos o esperamos. De mais a mais, dezembro é um mez de liquidações.

Grande parte do dinheiro que estava nos bancos nacionaes fugiu para os estrangeiros, o que é um erro, ou metem-se nas gavetas de casa, o que é uma estupidez. Alguns dos nossos estabelecimentos de credito lutam com dificuldades consideraveis. Maiores ainda, se é possível, são as de numerosos negociantes e industriaes, por causa da diminuição ou cessarão de descontos. Alguns teem o risco de paralisar as funcções das empresas. Outros teem de liquidar os seus *stocks* e as suas contas, com prejuizos. As cotações dos titulos bancarios e comerciaes, depois de terem descido muito no verão, precipitaram mais a sua queda. O cambio peora desastrosamente, achando-se a divisa de Londres entre 6 e 7, o que é pavoroso. Hontem houve uma corrida, mais ou menos tumultuosa, á Casa Tota, como poderia o panico dirigir-a para qualquer outra. O sr. ministro das finanças fez na camara a grave revelação de que o ouro do Estado andou ao serviço da agiotagem da praça até á somma de dois milhões de libras por emprestimos a certos estabelecimentos, os quaes ainda devem ao Estado centenas de milhares de libras e faliriam se elles lhes fossem exigidas agora.

N'uma palavra a situação é má porque não houve durante a guerra e depois d'ella a devida orientação no governo e nas forças productivas. Sem justificarmos o panico, lamentando-o profundamente, a verdade é que não podemos fugir a desastres e que o remedio tem de ser bem amargo. Para a administração corresponder ás necessidades publicas extremas e para as forças do capital e do trabalho cumprirem o seu dever pela coacção das circunstancias, muitos acontecimentos importantes temos de ver n'este paiz.

## A situação da praça

Como n'esta revista se tem dito sucessivamente a situação da praça vem sendo cada vez mais difícil desde o começo do verão passado. Não era isto uma especialidade do nosso paiz. Por toda a parte as desorganisações causadas pela guerra veem determinando importantes crises bancarias, comerciaes e industriais, acompanhadas de falencias numerosas, que nos Esta-

## A segurança dos comboios em marcha

Em vários jornaes estrangeiros se publicou uma descrição interessante de um apparelo inventado por um illustre engenheiro francez — Mr. Redolanne, destinado a ser utilizado pelas empresas ferro-riarias, visto estar dando na pratica os resultados mais satisfatórios.

O mencionado apparelo tem por objecto garantir a segurança dos comboios em marcha, e portanto a vida dos passageiros, em caso de negligencia ou des-cuido por parte dos agulheiros, dos empregados encarregados dos signaes, e dos proprios machinistas dos comboios.

O apparelo consiste em tres dispositivos electro-mecanicos. Dois d'elles estão collocados: um sobre a via, e o segundo no material rodante, tendo este a qualidade de abrir o ar comprimido dos freios.

O outro dispositivo tambem está collocado no material circulante e serve de ligação entre os dois anteriores.

O que chama desde logo a attenção do dito apparelo, porque accusa uma verdadeira originalidade, é que realisa a união de movimentos de diferente origem: um que é solidario da velocidade do comboio, e outro da distancia percorrida.

Com esta inegualavel vantagem, succede o seguinte: um comboio que marche com uma velocidade de 80 kilometros á hora, ao chegar a 350 metros do signal do perigo, experimenta um movimento de contração no apparelo por um pedal electromecanico, e outro por contacto elecrico.

Quando isto succede, se o machinista é prudente, e sem que se produza o contacto destinado a parar o comboio, abranda a velocidade para 50 kilometros á hora, e segue com esta marcha até passar no ponto perigoso.

No caso contrario o sistema funciona da forma indicada; o ar introduz-se então nos freios, e se o disco ficou aberto por esquecimento, no material produz-se uma desarticulação electrica, e o trem estaca antes do ponto perigoso.

O apparelo por meio de uma desarticulação muito sensivel, produz a explosão de petardos que se tenham collocado na linha para prevenir da proximidade do perigo, e tem ainda outras vantagens que merecem consignar-se, como a paragem dos comboios nas estações, o affroxamento na sua passagem por estas, assim como nos excessos de valocidade.

Todos os citados jornaes dedicam grandes elogios ao apparelo do engenheiro Mr. Rodolome, que, a ser verdade o que essas folhas asseguram, está destinado a ser utilizado em todos os paizes pela sua indiscutivel conveniencia.

Reconhecem no entanto que é susceptivel de um maior aperfeiçoamento destinado a corrigir certas deficiencias proprias de todo o invento de recente data, aperfeiçoamento que só a pratica põe em destaque e que a intelligencia irá introduzindo gradualmente no sistema e seu funcionamento.

A via principal principiará na cidade de Pederneiras, e irá terminar na Correderia de Arranca-Rabo no Rio Tieté, um pouco abaixo da confluencia da ribeira Sucury; e terá 112 kilometros, assim divididos:—de Pederneira a Agua Limpa, 23 kilometros; de Agua Limpa a Soturna, 21 kilometros; de Soturna a Jacampa, 20 kilometros, e d'esta villa ao fim da linha 48 kilometros.

Os trez ramaes, irão: o primeiro, do kilometro 16 ao Bairro Floresta; o segundo, da villa de Jacampa a terminar no poço alcalino de Quilombo, e o terceiro, do kilometro 75 á rovoação Rainha dos Anjos da Batalha.

As rampas ficarão muito suaves, não sendo preciso mudanca de velocidade nas machinas, resultando d'este facto, economia de combustivel e de material circulante, e percurso mais rapido.

Os terrenos servidos por este caminho de ferro, são riquissimos em bellas madeiras, e proprios para a cultura de cereaes e de cafeeiros, fornecendo ainda materias primas para as industrias de ceramica.

## Medida exacta do desgaste dos carris

Durante a avaliação das propriedades da Winnipeg Electric Railway, e das companhias subsidiarias, foi necessário determinar a depreciação das vias ferreas e especialmente dos carris.

Depois do inventario das vias, decidiu-se medir exactamente o desgaste dos carris.

Para se conseguir isto inventou-se o instrumento seguinte: Um parallelepípedo de madeira, tendo n'uma das faces verticaes uma haste de ferro com um lapis na extremidade superior, e terminando em ponta na outra extremidade.

A citada haste move-se verticalmente por meio de um suporte que deslisa em uma ranhura praticada no meio do bloco.

O instrumento é assente sobre uma chapa de ferro que ajusta na alma do carril, e na parte superior um nível que indica quando o instrumento está nivelado.

Ajustando a ponta da agulha no carril e movendo horizontalmente o suporte sobre elle, o lapis da parte superior da agulha marca exactamente a secção do carril; e, tendo-se medido anteriormente um carril novo, a diferença entre as linhas marcadas pelo lapis na parte superior dá o desgaste.



De Vianna ao Monte de Santa Luzia e aos Arcos de Valle-de-Vez. — Deu entrada no Ministerio do Commercio o projecto de um caminho de ferro electrico ligando Vianna do Castello ao Monte de Santa Luzia e aos Arcos de Valle-de-Vez, sendo o pedido de concessão feito pela Sociedade Commercial e Industrial do Norte Ltd. E' auctor do projecto o distincto engenheiro electricista — Silvio Duarte de Belford Sequeira.

## Caminhos de ferro do Brasil

No estado de S. Paulo, a Camara Municipal de Pederneiras, isentou de imposto pelo espaço de trinta annos, a empresa que se organizar para a construcção de um caminho de ferro que ligue a rede com as villas de Soturna a Jacampa.

Esse caminho de ferro, terá uma via principal e trez ramaes.

# VIAGENS E TRANSPORTES

## Trafego entre Portugal e Espanha

Segundo um aviso recentemente publicado pela Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta o serviço combinado com as linhas espanholas é feito actualmente nas seguintes condições:

### I—Passageiros e bagagens:

a)— Todas as estações d'esta Companhia vendem bilhetes directos e despacham bagagens para Fuentes d'Onoro, cobrando-se o participante espanhol em moeda portugueza ao cambio anunciado pelo respectivo Aviso.

b)— As estações de Figueira da Foz, Pampilhosa, S. Comba Dão, Mangualde, Celorico da Beira, Guarda e Villar Formoso vendem igualmente bilhetes directos e despacham bagagens para Ciudad Rodrigo, Salamanca e Medina.

c)— As estações de Figueira da Foz, Pampilhosa e Villar Formoso tambem vendem bilhetes directos e despacham bagagens e cães para as de Madrid (Príncipe Pio), Avila, Valladolid, Burgos, Victoria, S. Sebastião, Irun, Hendaya, Segovia, Palencia, Santander, Bilbau, Zaragoza, Lerida, Barcelena e Tarragona.

d)— A estação de Lisboa Rocio igualmente vende bilhetes directos e despacha bagagens para Salamanca, Medina, Valladolid, Burgos, S. Sebastião, Bilbao, Pamplona e Hendaya, por via Pampilhosa.

A venda de bilhetes e despacho de bagagens e cães a que se referem as alíneas b), c) e d) só se fará quando os passageiros satisfaçam, em moeda espanhola, a importancia correspondente ao participante das linhas espanholas.

Os preços são os resultantes da ligação das tarifas geraes de cada Companhia.

### II—Mescadorias, animaes e vehiculos em grande e pequena velocidade:

#### a)— De Portugal para Espanha

Aceita-se a expedição directa por ligação das tarifas geraes ou especiais que correspondam, processando-se as taxas separadamente por cada Empresa. Os portes portuguezes serão pagos no acto da expedição. Os portes espanhóes serão a cobrar á chegada.

Exceptuam-se as remessas de generos de facil deterioração ou que por seu pouco valor não garantam os portes, caso em que as expedições só serão aceitas até á primeira estação espanhola, Fuentes d'Onoro, Badajoz, Valencia d'Alcantara, Tuy ou Fregeneda, conforme a fronteira a seguir, e, em portes pagos, no percurso portuguez até á fronteira correspondente. Para as remessas que tenham destino alem d'este ponto deverão os consignatarios ocupar-se naquellas estações da sua reexpedição e destino.

Não se aceitam remessas agravadas com reembolsos ou desembolsos.

#### b)— De Espanha para Portugal

As linhas espanholas aceitam expedições directas para qualquer estação portugueza tambem por ligação das tarifas geraes ou especiais, mas só em portes pagos no percurso hespanhol. Os portes portuguezes serão cobrados á chegada.

Exceptuam-se os generos de facil deterioração ou que por seu pouco valor não garantam os portes, caso em que as expedições só serão aceitas em despacho directo até á primeira estação portugueza, Villar Formoso, Marvão, Elvas ou Valença, conforme a fronteira a seguir, com os portes pagos á partida.

N'estas estações deverão os consignatarios ocupar-se da sua reexpedição a destino, que tambem terá de ser em portes pagos.

### SOBRETAXAS

Aos preços indicados nas tarifas portuguezes acresce a sobretaxa de 200 por cento; aos das linhas espanholas a sobretaxa de 15 por cento, quando applicavel.

Os participes das linhas espanholas serão cobrados ao cambio indicado no Aviso ao Publico afixado nas estações.

### VIA A SEGUIR

Em virtude das dispescições tomadas pelas linhas espanholas, as remessas, quer de grande quer de pequena velocidade, destinadas a uma povoação que disponha de varias estações, não podem admittir-se indistinctamente para qualquer estação, mas só para aquella que é servida pela Companhia que realize o transporte, isto é, para a estação que evite uma operação de transmissão; e assim as expedições que sigam pela via Villar Formoso, aceitam-se com destino ás da Companhia de Salamanca á Fronteira de Portugal e mais alem, devendo, para as destinadas a Valladolid, designar-se Valladolid (Norte); para as destinadas a Barcelona designar-se Barcelona-Norte, se Seguem por Lerida; Barcelona n.º 3, se seguem por Caspe; para as destinadas a Madrid designar-se-ha Madrid-Príncipe Pio (Via Medina) ou Madrid Delicias (Via Oeste).

Desta regra exceptuam-se as expedições destinadas a depositos ou apeadeiros particulares, caso em que as remessas só serão aceitas mediante a declaração seguinte "Esta mercadoria é destinada ao apeadeiro particular do consignatario".

Em virtude das constantes alterações das medidas adoptadas pelo Governo sobre interdição ou condições especiais de auctorisação de exportação, reexportação e transito de mescadorias e animaes, e assistindo exclusivamente ao expedidor o dever de averiguar e obedecer ás disposições tomadas a tal respeito, esta Companhia continuará a aceitar transportes para o estrangeiro nas condições anunciadas, mas declina toda a responsabilidade pelos impedimentos ou embargos que as remessas possam soffrer durante o transito nas suas linhas ou á saida do paiz por parte das auctoridades.

Dando-se por taes motivos impedimentos ou demoras no seguimento ou expedição, de que resulte estacionamento de remessas, quer sobre vagões quer em deposito nos cais das estações, a Companhia cobrará, segundo a respectiva tarifa, a taxa que corresponda pela armazenagem ou paralização do material em que as remessas se achem carregadas.

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

### Armazem de transito junto da Alfandega de Lisboa

Em virtude da Direcção da Alfandega de Lisboa ter tido necessidade de se utilizar do armazem junto á séde da Alfandega que havia sido cedido á Companhia Portugueza para deposito de mercadorias vindas do estrangeiro, em transito por Lisboa, deixaram essas mercadorias de seguir para aquelle armazem, sendo o seu deposito feito no antigo armazem em Lisboa-Caes dos Soldados.

# Carta de Paris

XIV

De Bruxellas a Antuerpia. — O grande porto e os muzeus. — Gand. — Bruges, a morta. — Ostende. — Lille e Arraz reconstruidas.

De Bruxellas a Antuerpia é um salto. A toda a hora circulam entre as duas cidades, comboios rápidos que fazem o percurso em 45 a 50 minutos, de maneira que não se sabe se Antuerpia é um arrabalde de Bruxellas, ou se pelo contrário é Bruxellas um prolongamento da velha Antwerpen, a que os franceses teimam em chamar Anvers.

De resto o progresso de Antuerpia é consideravelmente maior que o da capital.

O seu famoso porto, um dos melhores e dos mais movimentados da Europa, tem-lhe dado um tão grande incremento que em breve se tornará a primeira cidade da Belgica.

E esse progresso nota-se logo pela vasta e elegante estação do Meiodia, em estylo flamengo, assente no coração da cidade, quasi n'um dos angulos da famosa avenida da antiga cintura, cujas duas extremidades vão dar ao Escalda, e que hoje é uma consagração aos aliados, porque parte se chama "Avenida da França", parte "da Inglaterra" e parte "da América". Portugal, é claro, ficou esquecido, não porque o Burgo-mestre não ame os portuguezes, mas porque os seus municipes dão um grande cavaco com a mudança dos nomes ás ruas da cidade.

Quem podesse povoar Lisboa, d'uma gente tão sensata.

Outro tanto não aconteceu em Bruxellas pois lá está a Rue de Portugal (Portugaalstraat, em flamengo) a Rue de Lisbonne, antiga rua de Ratisbonne, o que pela semelhança das ultimas syllabas se não pode devidamente chamar uma mudança completa.

No entanto, em breve vae ser feita em Antuerpia uma festa a Portugal, a que não será estranho um alto funcionario portuguez na Belgica, muito estimado, e na pessoa de quem vae ser honrado o nosso paiz. N'essa altura tambem o nome de Portugal vae ser consagrado n'uma rua da velha cidade.

Muito gratos lhes ficaremos por isso.

\* \* \*

O porto, apesar das suas docas immensas, está coalhado de embarcações, de todas as tonelagens e de todas as nacionalidades, e lá encontrámos dois barcos portuguezes, o vapor *Espozende* dos T. M. E. e o lugre *Francisco Manuel* da praça do Porto; ambos descarregando mercadorias nossas, entre as quaes avultavam sardinhas em latas, que teem em toda a Belgica uma enorme extracção.

E se foi para nós um grande prazer ver, no grande porto, dois barcos nacionaes, não foi menor a satisfação ao encontrar, em todas as vitrines e á mesa de todos os hoteis, bellas sardinhas portuguezas e bellas conservas de Espinho e Setubal.

Vinhos licorosos tambem alli são muito apreciados, vendendo-se por toda a parte grandes quantidades de vinhos do Porto e Madeira.

Antuerpia tem muito que ver, e sobretudo dois muzeus que tomam bem um dia todo: O de pintura antiga e o de *Plantin*. Este ultimo é muito interessante e o seu valor é consideravel. Trata-se d'um velho estabelecimento de typographia do seculo XVI, e que foi conservado até hoje com um cuidado verdadeiramente devoto, pelo herdeiro do celebre industrial

*Plantin*, pertencendo hoje á cidade por compra feita em 1876.

A conservação é perfeita, a começar pela loja onde eram aviados os fregueses, a que nada falta, desde o velho balcão com os livros e tinteiros de seculo XVI e um kalendario de 1595, até ás vastas officinas de composição, impressão e encadernação, que eram consideradas, na epocha, como verdadeiramente modelares.

A installação particular do famoso livreiro-impresor é tambem bem interessante e está magnificamente reconstruida.

Ao lado do Muzeu *Plantin* ha um outro muzeu o *Folklore flamand*, n'uma velha casa flamenga; tambem bem curioso, e onde encontramos entre as velhas colleções flamengas uma série de jogos antigos, em uso por occasião das Kermesses, e um d'elles tão curioso e original, que bem merecia aqui ser narrado, se não fossemos com isso melindrar os costumes das castas columnas d'esta *Gazeta*... Que originalissimos jogos se usavam n'esse tempo!...

Como monumentos sacros tem Anvers a *Cathedral Notre Dame* e a *Egreja de Saint Jacques*, em ambas as quaes a grande attenção são os quadros celebres de Rubens. Mas a Belgica está cheia da obra grandiosa do fecundo pintor, e por isso ao chegar á *Cathedral de Notre Dame* eu estava já tão habituado a ver telas do famoso artista, que as duas obras primas da Subida e da Descida da Cruz me causaram menos impressão do que um modesto Christo que, do mesmo pintor, tem o nosso Muzeu das Janellas Verdes.

\* \* \*

De Anvers fui a Gand, a Bruges e a Ostende donde devia seguir para Paris, por Lille.

Gand é o contraste de Bruges, aquella pelo seu progresso e esta pelas suas ruinas, que bem merece a admiravel comparação de Rodembac do seu livro *Bruges-la-Morte*. Ambas as cidades estão recortadas por canaes, mas Gand tem-os cobertos de pequenos navios, e este de nenuphares.

Em Gand, além do casario flamengo antigo, que se continua em arruamentos inteiros, o que lhe dá um tom verdadeiramente pittoresco, ha uma attracção: a Camara Municipal, em cuja sala de festas, ao lado da tribuna real, vimos pintadas as armas portuguezas do tempo de Carlos V, grande senhor das Hespanhas e da Belgica.

Bruges tem, no entanto, mais caracter. Parece que os seculos passaram por ella com uma grande benevolencia.

Todas as casas, todos os edificios publicos, todos os monumentos são de puro flamengo antigo; tudo porém, envolto, n'uma grande tristeza. As ruas sem vida, os canaes sem embarcações, as pontes girantes emperradas por ha muitos annos não funcionarem, dão a Bruges a tranquilidade eclesiastica d'um muzeu.

Nada alli se move: o ar de abandono a que a velha cidade foi votada pelo destino, reflete-se até nos olhos das mulheres que parecem tocados pela mesma tristeza.

A' noite, o carrilhão da alta torre da *Cathedral* badala sem cessar como n'um toque de finados, á grande cidade, outr'ora a mais rica da Belgica, hoje tão pobre e tão velha, que ninguem a faz sahir do seu sonno de morte.

Parti de Bruges contristado pelo aspecto vetusto d'aquella cidade morta; mas ao chegar a Ostende, a alegria moça da grande praia bem depressa me fez esquecer as tristes impressões de *Bruges, la morte*.

Em Ostende, á parte o seu monumental Casino, os seus hoteis magnificos, o que me pareceu mais de ad-

miração foi a enorme explanada, d'um lado com a beleza dos seus predios modernos e grandiosos, e d'outra com o grande mar da Mancha.

Era já fim de estação mas a praia tinha ainda muitos banhistas e a animação no grande *Kursaal* era ainda importante.

No regresso tive a satisfação de ver as estações de Lille e de Arrás completamente restauradas; esta ultima quando em maio do anno passado a vi, estava em tal estado de ruina que ninguem a julgaria capaz de tão rapida reconstrucção.

Mas em Franca trabalha-se, e trabalha-se com vontade e patriotismo, e dentro em pouco a guerra será, pelas suas ruinas, apenas uma vaga recordação.

### Guerra Maio

## 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 Juho de 1920.**

### (Conclusão)

Para applicar conforme o § 1.º do artigo 61.º dos Estatutos.

a) Juro das obrigações privilegiadas do 1.º grau .....	1:912.431\$54
b) Amortisação das obrigações privilegiadas de 1.º grau:	
Ordinária .....	-\$
Accelerada .....	-\$ (a)
c) Deducção até á concorrência de 200.000\$00 em beneficio da "Reserva Especial" constituída pelo art.º 63º—completa.....	-\$
d) Amortisação das obrigações privilegiadas de 2.º grau:	
Ordinaria.....	-\$
Accelerada.....	-\$ -\$ (a) -\$
Saldo devedor da conta "Ganhos e Perdas", em 31 de Dezembro de 1919, a liquidar nos termos do Decreto 5.451.....	489.528\$81

(a) Não se fizeram as amortisações por insuficiencia de receita liquida

### TERCEIRA PARTE

#### Factos Gerais

Com grande pesar temos de nos referir aos seguintes tristes acontecimentos que enlutaram a nossa Companhia.

Em 22 de Julho de 1919 faleceu o dedicado Vogal do Conselho Fiscal e antigo Administrador, o Sr. Dr. Francisco Teixeira de Queiroz, a quem a Companhia deveu, desde o Convenio, os mais revelantes serviços.

Em 19 de Fevereiro do corrente anno, viu-se igualmente a Companhia privada do concurso de outro preustoso e igualmente antigo Vogal do Conselho Fiscal, com o falecimento do Sr. Alfredo Mendes da Silva.

Em 25 do mesmo mez faleceu tambem o Sr. Dr. Augusto Victor dos Santos, illustre Presidente da Assembleia Geral desde de 1908, que com a sua alta intelligencia e saber dirigiu sempre os trabalhos das Assembleias Gerais.

Finalmente, em 4 de Janeiro do corrente anno faleceu o Sr. Pedro Guilherme dos Santos Diniz, muito considerado funcionario superior da Companhia, tendo exercido com a maior intelligencia e dedicação o cargo de Secretario Geral do Conselho de Administração.

Comauanto os nossos Corpos Gerentes ténham já manifestado o seu preito de veneração e saudade pelos illustres extintos, entende comtudo o Conselho que, mais uma vez, deve consagrar algumas palavras á sua memoria.

Para a vaga do Sr. Dr. Francisco Teixeira de Queiroz, foi nomeado Vogal do Conselho Fiscal o Sr. Antonio Serrão Franco Junior, nomeação que tem de ser confiada n'esta Assembleia Geral.

Para a vaga do Sr. Alfredo Mendes da Silva, ainda não substituido, terá a Assembleia dos Srs. Accionistas de fazer a sua indicação.

Em virtude do preceituado nos Art.ºs 13.º, 24.º e 49.º dos Estatutos, terminam este anno os seus mandatos os seguintes Vogais dos Corpos Gerentes da Companhia:

no Conselho de Administração

por parte dos Obrigacionistas, os Ex.ºs Srs.,

Paul Desvaux

Dr. Ruy Ennes Ulrich

Stanislas Simon

por parte dos Accionistas, o Ex.º Sr.

João Pires Correia

e no Conselho Fiscal

o Ex.º Sr.

Antonio Serrão Franco Junior.

Em conformidade com os Art.ºs 13.º e 24.º, acima citados pode de haver reeleição n'estes cargos.

As eleições dos representantes dos Srs. Obrigacionistas no Conselho de Administração competem á Assembleia Geral a realizar em Paris,

Em harmonia com as disposições do Art.º 35.º dos Estatutos, deve este anno a Assembleia Geral dos Srs. Accionistas eleger os seus Presidente e Vice-Presidente, que tem de funcionar nos annos de 1921 a 1923 inclusivé, podendo haver reeleição.

O vosso Conselho de Administração propõe que se mantenham em 1920-1920 as disposições vigentes relativamente á remuneração dos Corpos Gerentes da Companhia, Comissario do Governo e seu Adjunto, de acordo com o disposto dos Art.ºs 12.º e 39.º dos Estatutos.

O Conselho de Administração continua entendendo que merecem louvôr, a Direcção Geral, os Chefes de Divisão e de Serviço e mais pessoal da nossa Companhia, tanto da Administração como dos Serviços dependentes d'aquella Direcção Geral.

### Parecer de Conselho Fiscal

#### SENHORES ACCIONISTAS

Conforme preceitúa a nossa lei estatutaria, vimos apresentar o nosso parecer ácerca do Relatorio e Contas do anno de 1919.

São tão conhecidas as precarias circumstancias em que se fez a exploracão d'esta Companhia, no anno de 1919, e é tão elucidativo o relato geral feito pelo Conselho de Administração, que desnecessario seria fazermos qualquer especie de apreciação, limitando-nos ao simples exame das contas,

Mas porque julgamos bom, alem da conveniencia de deixarmos nos Relatorios uma perfeita historia da vida da Companhia, salientarmos a V. Ex.ºs os factos mais dominantes do exercicio, as suas causas e os seus efeitos, procuraremos cumprir este nosso objectivo, sem nos determos porem em desnecessarias minucias.

O saldo credor da conta de exploração é de: Escudos 2.137:293\$52; cerceado pelos acontecimentos extraordinarios, da revolta do Porto e da greve do pessoal, foi insuficiente para occorrer ás indispensaveis despesas da exploração e ao encargo dos juros das obrigações do 1.º grau, o que tudo absorveu Esc. 2.626:822\$33, resultando um deficit accusado pela Conta de "Ganhos e Perdas" de Esc. 489.528\$81, que terá que ser suprido no termos do Decreto n.º 5.451.

É evidente que uma exploração n'estas circumstancias não podia senão entravar o desenvolvimento economico da nossa Empræza, pela impossibilidade de se dotarem os serviços com as verbas necessarias para o seu bom funcionamento.

Carecem de alargamento as estações e armazens; de renovação o material fixo e circulante; de continuação a construção da 2.ª via; de amortisação as obrigações de 1.º e 2.º grau; de juro as obrigações de 2.º grau; tudo isto, antes que os Accionistas possam aspirar a qualquer infima remuneração do seu Capital a que tão lejitimamente tem direito. !!

O Relatorio da Administração allude porem a dois factos que poderiam dar-nos um pouco de esperança, para qualquer melhoria futura, que são, o da remodelação de tarifas, e o da sobretaxa de 100 %, ambos em execução, se o apavorante preço do carvão, a alta extraordinaria do agio cambial, os encargos resultantes da lei das oito horas de trabalho e concessões ao pessoal pela Ordem da Direcção Geral n.º 125, não viessem destruir por completo aquella previsão.

O que se denota portanto no momento presente, é que a sobretaxa concedida de 100 %, é já considerada insuficiente, convidando salientar que é muito inferior a outras, adoptadas em paises cujas circumstancias economicas e financeiras são bem melhores que as nossas.

As receitas de exploração de rede propria, attingiram Esc. 13.152:942\$04, não entrando n'este resultado a linha de Cascais, que passou a ser explorada pela Sociedade "Estoril", em virtude do seu contracto com esta Companhia.

O nosso coefficiente medio d'exploração foi de 82,65 %; teve portanto uma diminuição de 1,79 % comparado com o anno de 1918.

Nas linhas garantidas, a perda total de rendimento líquido em consequencia dos contractos foi de Esc. 1.301.047\$91, isto é, mais Esc. 54.012\$32 do que em 1918.

Na exploração da rede alheia (Setil a Vendas Novas e Coimbra á Louzã) a insuficiencia, foi respectivamente de Esc. 124.595\$97 e Esc. 117.716\$89, contra um total de Esc. 230.135\$82, em 1918, ou seja um accrescimo em 1919 de Esc. 12.177\$04.

Como sabeis, a insuficiencia da exploração da rede alheia tem compensação muito sensivel, pelo trafego que indirectamente advem para a rede propria da Companhia.

As despesas extraordinarias, sob as rubricas de "Novas Construções", "Mobilia, Utensilios e Ferramentas" e "Material Circulante", elevaram-se a Esc. 321.062\$92, isto é, mais Esc. 39.762\$20 do que em 1918; avultando n'aquella despesa Esc. 171.964\$75, ampliação da Estação no Entroncamento; Esc. 22.189\$16, construção de 20 casas no Entroncamento, para alugar ao pessoal; e Esc. 28.052\$13, ampliação e modificação de Coimbra-C.

A Caixa de Reformas e Pensões foi subvencionada pela Companhia para cobrir o *deficit*, com a importancia de Esc. 22.976\$09, isto é, mais Esc. 2.797.42 - do que em 1918, e a Caixa de Socorros, foi suprida, tambem pelo cofre da Companhia, com a quantia de Esc. 34.470\$89.

O prejuizo nos Armazens de Viveres foi n'este exercicio de Esc. 30.942\$59.

Como notareis, na liquidação do exercicio, não se fez em 1919, como já não havia sido feita em 1918, qualquer amortisamento ordinaria ou acelerada das obrigações privilegiadas de 1.º e 2.º grau, facto cuja significação, pela sua gravidade, desnecessario se torna accentuar.

Fez este Conselho Fiscal, como lhe cumpria, as habituais conferencias periodicas da "Caixa" e "Valores depositados", encontrando tudo em perfeita ordem.

São estes os factos principais da gerencia de 1919, que deixamos consignados; cabendo aqui, o nosso elogio ao Concelho de Administração pela forma superiormente intelligente como geriu os negocios da Companhia, e á Direcção Geral e pessoal superior, pela forma zelosa e assidua como cumpriram os seus mandatos.

O resultado das contas de exploração em 1919, apresenta um saldo credor de Esc. .... a deduzir:

Despesas extraordinarias: "Novas Construções, Trabalhos Complementares e Outros" "Mobilia, Utensilios e Ferramentas" e "Material Circulante" ....	321.062\$92
Insuficiencia nas exploracões da rede alheia.....	242.313\$86
Adiantamentos a liquidar (Companhia de Meridionais).....	12.082\$68
Subvenções - (Caixa de Reformas e Pensões e Caixa do Socorros).....	57.445\$98
Prejuizo nos "Armazens de Viveres".....	30.942\$59
Impostos pagos ao Fisco Francez (Obrigações 2.º grau).....	50.542\$75
Juros das obrigações privilegiadas 1.º grau.....	714.390\$79
Saldo devedor da conta "Ganhos e Perdas em 1919": A liquidar nos termos do Decreto n.º 5.451.....	1.422.902\$73
	1.912.431\$54
	489.528\$81

Foi bem cruel este decorrer de um anno, desde a ultima Assembléa Geral, pelo que respeita á perda de estimaveis representantes dos Corpos Gerentes d'esta Companhia: Em 22 de Julho de 1919 faleceu o nosso Collega Dr. Francisco Teixeira de Queiroz; e em 19 de Fevereiro do corrente anno faleceu o nosso Collega Alfredo Mendes da Silva;

Eram dois dos mais antigos membros d'este Conselho, a quem a Companhia deve o maior reconhecimento, pelos seus valiosos serviços, no decorrer de varias e difficeis fases da sua existencia.

Unimos ambos no mesmo preito de carinhosa saudade, prestando a mais commovida e respeitosa homenagem, aos seus dotes de carácter e de intelligencia, e á sua memoria, como amigos e Collegas já mais esquecidos.

Em 25 de Fevereiro d'este anno faleceu a illustre Presidente da Assembléa Geral, Dr. Augusto Victor dos Santos, pae do nosso estimado Collega d'este Conselho, Dr. Augusto Victor dos Santos Junior; Intelligencia scintilante e carácter primoroso, era bem uma figura de destaque no seu lugar; rendemos á sua memoria o preito da nossa maior s mais sentida homenagem.

Acompanhamos a Administração na justissima referencia de homenagem que faz no seu Relatorio, ao falecimento e á memoria do antigo e considerado funcionario da Companhia, Pedro Guilherme dos Santos Diniz, que foi durante annos o assiduo Secretario Geral do Conselho de Administração, e que até ao fim da sua vida, deixou, pela sua intelligencia erudita o seu nome

ligado a um valioso trabalho historico referente a esta Companhia.

Para a vaga pelo falecimento do Vogal, Dr. Francisco Teixeira de Queiroz, foi nomeado, nos termos da lei, Vogal do Conselho Fiscal, o Sr. Antonio Serrão Franco Junior, cuja nomeação terá que ser confirmada até á Assembléa Geral Ordinaria d'este anno, pois coincidindo esta nomeação com o termo do mandato do Vogal que elle veio substituir, deverá proceder-se á eleição para preenchimento d'esta vaga.

Ainda não foi feita nomeação alguma para a vaga pelo falecimento do Vogal Alfredo Mendes da Silva, que terminava o seu mandato n'esta Assembléa, devendo por isso tambem proceder-se á eleição para preenchimento da respectiva vaga.

Como conclusão, temos a honra de propor:

- 1.º—Que sejam aprovados o Relatorio, Balanço e Contas do Exercicio de 1919.
- 2.º—Que, de acordo com o Conselho de Administração, se mantenham em 1920-1921 as disposições vigentes relativamente a remuneração dos Corpos Gerentes da Companhia, Comissario do Governo e seu Adjunto, de acordo com o disposto nos Art.ºs 12.º e 39.º dos Estatutos.
- 3.º—Que seja confirmada a nomeação do Vogal Sr. Antonio Serrão Franco Junior até esta Assembléa Geral.
- 4.º—Que seja lançado na acta um voto de profundo sentimento pelo falecimento dos Srs.: Dr. Francisco Teixeira de Queiroz; Alfredo Mendes da Silva; Dr. Augusto Victor dos Santos e Pedro Guilherme dos Santos Diniz.
- 5.º—Que seja louvado o Conselho de Administração e sua comissão executiva, pela muita dedicação e zelo ao serviço da Companhia.
- 6.º—Que seja lançado na acta um voto de louvor á Direcção Geral, Chefes de Divisão e Serviço e mais pessoal da Companhia, pela sua competencia.

Que em virtude do preceituado nos Art.ºs 13.º, 24.º, 35.º 49.º dos Estatutos se proceda ás seguintes eleições:

- a) — Um Vogal do Conselho de Administração, pela terminação do mandato do Sr. João Pires Corrêa.
- b) — Dois Vogais do Conselho Fiscal, pela terminação do mandato n'este anno dos vogais falecidos.
- c) — O Presidente e o Vice-Presidente da Assembléa Geral, para os annos de 1921 a 1923, que terminaram tambem o mandato (Dr. Augusto Victor dos Santos (falecido) e o Sr. Dr. Carlos Ary Gonçalves dos Santos.)

Em harmonia com os Art.ºs dos Estatutos acima citados, pode haver reeleição d'estes cargos.

Lisboa, 9 de Junho de 1920.

*Antonio Centeno, Antonio Serrão Franco Junior Augusto Victor dos Santos Junior, José Lourenço Vasco, José d'Oliveira Soares, Relator.*



França

O "Jornal Official" de 3 de dezembro, publicou um decreto de 30 de novembro noticiando a encorporação dos caminhos de ferro da Alsacia-Lorena no Ministerio das Obras Publicas. As receitas e despesas farão o objecto d'um orçamento anexo, ligado ao orçamento geral do Estado. Os excedentes de receitas sobre as despesas são lançados á conta do Thesouro. As insuficiencias dos productos da exploração são levados a um capítulo especial.

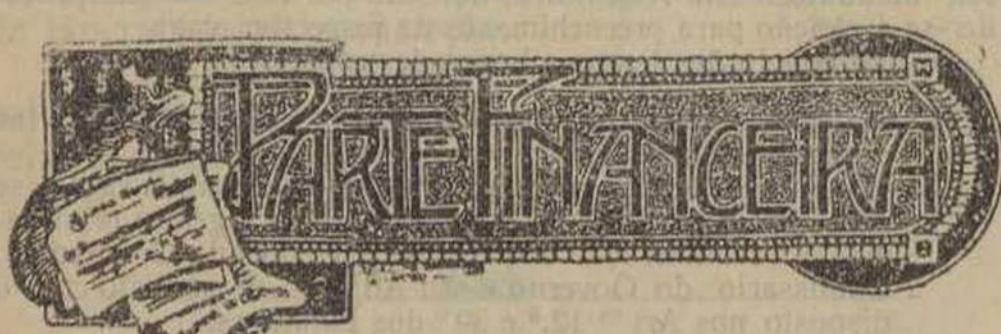
O directo Paris-Madrid-Algeciras

Reuniu-se recentemente em Pamplona a comissão que trata de insistir pela construção d'este caminho de ferro, que passará pela capital da Navarra, determinando realizar uma activa propaganda para conseguir o mais cedo possível a aprovação do projecto.

Para conseguir isto combinou-se nomear varias comissões que virão a Madrid quando se realizarem as eleições geraes.

Alem d'isso, em um dia determinado as municipalidades das localidades interessadas telegrapharão ao chefe do governo hespanhol e ao presidente da Republica Franceza, sollicitando que os trabalhos comecem com toda a urgencia.

Como se vê, a famigerada phantasia do directo ainda, uma vez ou outra, vae dando signal de si.



### CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

#### Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Assembléa Geral extraordinaria dos Srs. Accionistas

(2.ª Convocação)

Não se tendo reunido capital sufficiente para se realizar a Assembléa Geral extraordinaria, convocada para o dia 6 de Dezembro corrente, de harmonia com o § unico do Art.º 33.º dos Estatutos, são novamente convocados os Srs. Accionistas a reunirem em Assembléa Geral extraordinaria na *segunda-feira, dia 27 de Dezembro* pelas 12 horas, na séde desta Companhia, Estação do Rocio-Lisboa.

Nos termos da mesma disposição continuará a recepção dos depósitos de accções, para que os Srs. Accionistas possam tomar parte n'esta Assembléa, até ao dia 12 do mesmo mês de Dezembro corrente.

De conformidade com os Artigos 42.º e 34.º dos Estatutos e 18 4.º do Código Commercial Portuguez, esta Assembléa extraordinaria poderá constituir-se e deliberar validamente qualquer que seja o numero de Accionistas presentes ou representados, bem como qualquer que seja o quantitativo do capital representado.

A Ordem do Dia para esta Assembléa é a mesma que tinha sido originariamente indicada para a primeira convocação, isto é:

#### ORDEM DO DIA

Deliberar sobre a venda ao Estado de parte dos terrenos da 2.ª Secção do Porto de Lisboa, pertencentes a esta Companhia, segundo o projecto de contrato entre a Companhia e a Administração do Porto de Lisboa, e auctorizar o Conselho a fazer o respectivo contrato.

Continua patente, na séde social, o projecto de contrato a submeter à apreciação da Assembléa Geral extraordinaria, para ser examinado pelos Srs. Accionistas que tiverem feito depósitos das suas accções.

Os bilhetes de admissão á Assembléa Geral serão passados pela Comissão Executiva da Companhia, em vista das accções averbadas ou dos recibos dos depósitos das accções ao portador.

Lisboa, 2 do Dezembro de 1920

O Presidente da Assembléa Geral

Francisco José Fernandes Costa

#### BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, de 13 Dezembro de 1920

A situação da praça tornou-se mais grave do que nunca. O dollar já vale mais de dez escudos e a nossa divisa Londres já veiu para a casa dos 6, o que é bem trágico. Fugiu o dinheiro, fugiu a confiança, porque antes fugira o juizo. As dificuldades apertam em proporções nunca vistas. Uma anomalia entre muitas nos fere ahi a atenção. O Estado, que nem teve mão nas despesas, nem adoptou uma política fiscal productiva durante a guerra e nos dois primeiros annos de armistício e de paz, é impelido agora fortemente para a exigencia de muito dinheiro aos contribuintes. Mas n'este mesmo instante em que elle quer encetar

essa jornada tributaria, o commercio, que não praticou menos erros e abusos do que o Estado, clama-lhe que o socorra com o seu credito, com as notas do Banco, porque de outra maneira haverá catastrophes. Pois desastre é já tudo isso, restando livrar o mais possivel as responsabilidades do Estado nas derrocadas particulares. — Mas vamos ás propostas de fazenda.

É uma regra de finanças que as leis tributarias devem ser claras para que todos as entendem. As nossas já entraram a gizar as taxas em formulas algebricas. Poucos as sabem decifrar. O sr. Cunha Leal desenvolve esse vicio juridico nas suas propostas de contribuição de registo e de rendimento.

O que tiramos da primeira em portuguez corrente? O imposto seria progressivo, já segundo os valores das transmissões de bens, que admitem dez limites na escala desde 50\$00 até 500.000\$00 já segundo o numero de individuos de cada categoria a favor de quem elles se fazem, contando-se porém marido e mulher como um só interessado. Estes lineamentos fundamentaes da tabela são admissiveis. É especialmente louvavel a principio de se atenuar a contribuição geral em beneficio das famílias numerosas.

As taxas propostas orçam entre 2,1% e 18% para os descendentes; 6,1% e 24% para os ascendentes; 8% e 23% para os conjuges; 10,2% e 33% para os irmãos; 18,3% e 42% para os parentes colateraes no terceiro grau; 20,4% e 46% para quaequer outras pessoas; e 9% e 16,5% nas transmissões por título oneroso. Para formarmos a primeira série de termos, no 1.º, 2.º, 3.º, 4.º, 5.º e 6.º casos, figurámos a hypothese de ser de dez o numero maximo corrente de interessados.

O Estado em vista d'isso, considera-se, expressamente, no art. 3.º como herdeiro legitimo que vae concorrer com os outros, nas sucessões *causa mortis* para lhe ser dado o seu *quinhão*.

Este será obtido em dinheiro a não ser que o Estado queira usar consequentemente do seu direito de licitação, aplicando-se para isso o artigo 2135 do Código Civil. Tambem logicamente, no caso de partilhas amigaveis extrajudiciais o acordo não se poderá fazer sem o Estado entrar n'elle. Desta maneira não poderá ser iludida a parte do Estado, que poderá exercer os seus direitos de herdeiro com toda a força reivindicante.

Nas proprias transmissões por título oneroso, o estado considera-se já de facto e direito como que um senhorio directo, com jus a uma especie de laudemio absorvente. Para nada escapar a esta reivindicação fecha-se a linha fiscal até ao inverosimil. As simples promessas de compra e venda, sem entrega de objecto, ficam logo sujeitas á contribuição. No caso de se não fazer o contrato prometido, a Fazenda só por sentença judicial restituirá o que recebera. Quando, por acordo posterior das partes, ou por não cumprimento da obrigação de uma delas, a venda não venha a efectuar-se, o imposto será repetido, pelo que prometeu fazê-la, salvo o direito de indemnização.

Os bens imobiliarios que um socio leva para o capital social de uma empreza, ainda que elle seja quasi o unico dono desta, como é legitimamente possível, são obrigados a pagar a contribuição de registo na totalidade.

Se fôr dissolvida, mesmo pouco depois a sociedade, terá aquela de ser paga novamente nos mesmos termos, por quem ficar tendo o dominio deles, ainda que seja o seu antigo proprietario como socio principal.

Mais graves ainda, se é possivel, são os defeitos da proposta relativa ao imposto do rendimento. O sr. Cunha Leal pretende substituído por ella o nosso archaico sistema de contribuições directas, o que está em perfeita harmonia com as tendencias do espirito fiscal moderno. Infelizmente o seu trabalho está cheio de defeitos e precisa de grandes transformações.

As cinco *cedulas* adoptadas pelo sr. Cunha Leal são aceitáveis. Mas esta descriminação dos proventos particulares deveria ser rematada com a adopção de um imposto complementar de rendimento global para corrigir as desigualdades resultantes das contribuições indirectas, que acima de tudo pesam sobre as classes medianas e pobres. Além d'isso, era indispensavel que n'uma e n'outra parte do sistema, houvesse desgravamentos, ficando livre um *minimo de existencia* e aliviando-se as obrigações dos que são casados, e dos que tem filhos ou outras pessoas a seu cargo. A França acaba de dar um louvavel exemplo a este respeito.

O sr. Cunha Leal afastou-se de todos estes princípios. A sua reforma fiscal, se passasse, teria de ser logo modificada no fundamento.

Já que não tratou de substituir um imposto complementar e progressivo sobre o conjuncão dos rendimentos, o sr. Cunha Leal estabelece novas altissimas e progressivas para a maior parte das cedulas quando elles deviam ser moderadas e fixas, se o novo sistema se tivesse dividido nos dois ramos necessários. Nunca se poderá decerto esperar que a chamada taxa media da cedula A, a que se refere a proposta, seja inferior a 10%. N'esse caso a maxima pode ir 35%, na cedula A, 36% na cedula 1., 37, 38, 39, e 41 por cento na cedula D. Estas cargas fiscaes podiam ser justas para os que vieram e vão ainda tendo lucros extraordinarios de guerra. Mas recabendo ao mesmo tempo sobre todos os outros contribuintes é evidente que não obedecem á verdadeira equidade fiscal.

O sr. Cunha Leal não quis tributar separadamente os lucros de guerra, como se fez em toda a parte. Receiou que lhe sucedesse o mesmo que ao sr. Pina Lopes. Não considerou que o plano deste havia cahido porque embora a sua tutalidade fosse justa no princípio que a dominava, tinha gravíssimos defeitos na forma.

Fugindo absolutamente do caminho seguido pelo sr. Pina Lopes, o sr. Cunha Leal quis illudir a dificuldade lançando uma tributação pesada sobre todos os rendimentos de todos os contribuintes. Pensou que arrastaria assim para o fisco uma grande parte dos lucros dos novos ricos. Mas não viu que, sendo então inevitável cometer graves injustiças contra os elementos medianos e pequenos da sociedade, o seu plano se arriscava a fallir como o sr. Pina Lopes, e por maioria de razão. Aquillo que alli está não pode ser aplicado sem marcharmos para gravíssimas complicações sociaes. O que pensamos da situação dizemos atraç n'outro artigo. Só não está inquieto a respeito do dia de amanhã quem não tiver consciência do que representa a acumulação de

tantas desordens políticas, administrativas, económicas e financeiras n'estes seis annos trágicos da nossa história.

Q.J.

## Curso de cambios, comparados

	EM 15 DE DEZEMBRO		EM 30 DE NOVEMBRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque.....	6 11/16	6 9/16	7 3/4	8
" 90 d.v.....	6 15/16	—	8	—
Paris cheque.....	600	620	515	537
Madrid cheque.....	1335	1390	1115	1165
Allemanha cheque.....	134	144	119	130
Amsterdam cheque.....	3150	32 0	26 0	2700
New York cheque.....	10350	10390	8500	8900
Italia cheque.....	350	370	310	380
Suissa .....	1390	1635	1340	1390
Libras.....	40 50	42 50	39 50	40 50

## Cotações na bolsa de Lisboa - DEZEMBRO

Última cotação	Bolsas e títulos	2	3	6	7	8	9	10	13	14	15	—
<b>Fundos do Estado:</b>												
43,25	Interna 3 % coupon.....	—	43,40	—	43,40	43,40	43,40	—	43,00	42,50	42,70	—
44,70	" assentamento.....	44,90	44,90	—	44,50	44,50	—	—	—	44,50	44,70	—
11\$50	" 3 % 1905.....	—	—	—	10\$50	—	10\$50	—	—	—	10\$50	—
19\$50	" 4 % 1888.....	—	19\$50	19\$50	—	—	—	19\$70	20\$00	—	—	—
48\$00	" 4 % 1890.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
56\$00	" 4 1/2 % 1888/89 assent....	—	55\$60	—	—	—	—	—	—	—	—	—
55\$00	" 4 1/2 % 1888 89 coupon....	—	—	56\$00	—	—	—	—	55\$00	—	—	—
81\$00	" 4 1/2 % 1905.....	73\$00	73\$00	—	—	—	81\$50	81\$00	—	—	—	—
73\$00	" 5 % 1909.....	—	—	—	—	73\$00	—	—	—	—	72\$00	—
180\$00	" 4 1/2 % 1912 ouro.....	171\$00	175\$00	—	—	—	—	—	180\$00	—	180\$00	—
68\$50	" 5 % 1917.....	68\$00	—	—	—	69\$50	—	—	—	—	—	—
143\$50	Externa 1.ª serie.....	143\$50	144\$00	145\$50	145\$00	147\$10	148\$00	152\$00	156\$00	158\$00	160\$00	—
130\$00	" 2.ª serie.....	130\$00	—	—	135\$00	135\$00	138\$00	140\$00	143\$00	—	149\$00	—
145\$50	" 3.ª serie .....	145\$00	—	—	—	147\$00	150\$00	154\$00	158\$50	160\$00	163\$00	—
147\$50	Obrig. da Província de Angola.....	—	—	146\$50	147\$50	—	—	—	—	—	—	—
140\$00	" Comp. Tabacos de 189	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Acções dos Bancos e Comp.:</b>												
341\$00	Banco de Portugal.....	330\$50	—	335\$00	336\$00	—	340\$00	341\$00	341\$00	—	342\$00	—
216\$00	" Nac. Ultramarino, coup.	215\$00	214\$50	213\$00	208\$50	207\$00	204\$00	201\$00	200\$00	191\$00	194\$00	—
211\$00	" " ass..	205\$00	201\$50	200\$00	198\$00	—	185\$00	191\$00	187\$00	186\$00	191\$00	—
97\$00	" Portuguez e Brazileiro ..	—	94\$00	92\$00	87\$50	85\$00	85\$00	85\$00	83\$50	83\$00	86\$00	—
207\$00	" Comercial de Lisboa.....	210\$00	210\$00	212\$00	—	215\$00	220\$00	223\$00	207\$50	226\$50	227\$00	—
209\$00	" Lisboa & Açores.....	—	—	209\$50	212\$00	216\$50	220\$50	223\$00	225\$00	226\$00	227\$00	—
88\$50	" Economia Portugueza...	89\$00	89\$00	—	—	—	87\$50	—	—	—	84\$00	—
110\$00	" Commercial do Porto...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
36\$80	Companhia do Credito Predial..	36\$80	36\$80	—	36\$50	36\$50	36\$50	—	36\$20	—	—	—
39\$00	" Gaz e Electricidade	—	—	—	—	—	30\$00	—	—	—	—	—
61\$00	" das Aguas .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
162\$50	" Ilha do Príncipe...	158\$00	156\$50	155\$00	151\$00	151\$00	—	154\$00	154\$00	153\$00	152\$00	—
43\$50	" Colonial do Buzi..	—	—	42\$00	47\$50	—	—	—	—	—	—	—
73\$50	" Indust. Port. e Col.	—	—	72\$00	70\$60	71\$00	71\$50	71\$50	—	—	73\$50	—
88\$50	" Phosphoros, coup..	87\$50	—	—	—	—	—	—	—	—	75\$00	—
89\$00	" Cam. Fer. Portug..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
166\$00	" Tabacos, coupon ..	170\$00	170\$00	170\$00	160\$00	—	167\$90	167\$90	166\$00	—	167\$00	—
172\$00	" Nac. de Navegação	171\$50	171\$50	169\$00	167\$90	160\$00	157\$50	154\$50	153\$00	150\$00	151\$50	—
<b>Obrigações:</b>												
78\$00	Companhia das Aguas.....	—	77\$50	—	—	—	—	—	—	—	—	—
89\$00	Prediaes 5 % antigas.....	—	—	—	89\$00	—	—	—	—	—	—	—
90\$60	" 5 % serie A.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
90\$00	" 4 1/2 % serie A.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
85\$00	" 4 % .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
96\$50	Nacional de Moagem .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
40\$20	Assuc. de Moçambique.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
81\$00	Banco Nac. Ultram. 4 1/2 % ass..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
99\$00	" 4 1/2 % ouro.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
95\$50	" 6 % Hypot.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
93\$60	Cam. de Ferro de Ambaca.....	94\$60	95\$00	95\$00	95\$00	94\$ 0	94\$30	94\$00	—	93\$50	—	—
70\$00	Nc. de Cam. de Ferro, 1.ª serie	—	—	—	70\$00	—	—	—	—	—	—	—
67\$00	" 2.ª .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
76\$00	Cam. de Fer. Portug. 3 % 1.º gr.	—	71\$00	—	—	—	—	—	—	80\$00	81\$00	—
23\$50	" 3 % 2.º gr.	—	22\$90	—	—	—	20\$50	21\$00				

# SOCIEDADE TORLADES

— LIMITADA —

32, Rua Aurea — LISBOA

AGENTES DA

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

CORRESPONDENTES:

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

**Em New-York** — Brown Brothers & C.º.

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

**Em Bordesos** — Lloyds Bank (France) Limited.

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

E em todas as principaes cidades

## 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 VARIEDADES 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

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

BANQUEIROS

Rua do Ouro, 69 a 79 — LISBOA

Depositos à ordem e a prazo.

Contas correntes em moeda nacional e estrangeiras.

Saques sobre o paiz e estrangeiro.

Descontos e transferencias.

Fundos publicos nacionaes e estrangeiros.

Agentes da Companhia de Seguros GARANTIA

# CASA BANCARIA

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

Rua Murea, 95 e 97 — LISBOA

Telephone: Central 2108 — End. telegr., DOISNUNES

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

Correspondentes em todo o paiz e estrangeiro.

Recebem dinheiro á ordem e a prazo.

# Banco Popular Portuguez

Séde no Porto:  
46, Rua do Boulreiro, 50

Filial em Lisboa:  
56, Rua Murea, 60

Depositos á ordem e a prazo;

Contas correntes em moeda nacional e estrangeira;

Cambios, Papéis de crédito e cheques; Saques, transferencias e descontos;  
Operações Financeiras.

Participações em empresas de fomento económico  
na metrópole e nas colónias

# Chemins de Fer du Midi

Société des Chemins de Fer de Montagne Et Hotels Aux Pyrenees

FONT-ROMEU

(Les Pyrénées-Orientales) à 1800 mètres d'altitude

La plus belle et la plus élevée station climatique de l'Europe

Saison d'Hiver - 1920 - 1921

Font-Romeu situé au centre de la Cerdagne-Française, au dessus d'un plateau formant un immense cirque encadré des hauts sommets est, par sa position même et ses alentours, la station hivernale la plus propice à la pratique des sports d'hiver. Outre un séjour des plus confortables à une altitude où l'air pyrénéen est d'une pureté remarquable, dans un paysage où le soleil Meridional met toujours la note de gaieté, les amateurs de ski, de luggs, de bobsleigh trouveront à leur disposition d'immenses champs de neige aux pentes variées qui leur offriront les conditions les plus favorables pour la pratique de leurs sports favoris; les amateurs de patinage y trouveront une vaste patinoire aménagée sur le terrain même de l'établissement.

Le grand Hôtel de Font-Romeu sera ouvert pour la saison d'hiver 1920 - 1921.



## ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Continuam regularmente as carreiras para: Madalena, 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 pasto, comida à portuguesa cama, roupa, práticas a creados e outras despesas. Para carga e passageiros trata-se com os

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

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

## J. T. Pinto Vasconcellos Lim.

Agentes da Norwegian Steamship Line Standard

Carreiras regulares para Londres, Liverpool, Havre, Rouen, Anvers, Amsterdã, Rotterdam, Hamburgo, Dantzig e outros portos do Mediterraneo.

LISBOA — Caes do Sodré, 52 — Tel. 5140 e 5141

PORTO — 52, Rua do Bomjardim — Tel. 746

## Vapores a sahir do porto de Lisboa

### Africa Occidental



Vapor portuguez **ZAIRE**.  
Sahirá a 22 de Dezembro.  
Companhia Nacional de Navegação. Rua do Commercio

### Africa Occidental e Oriental



Vapor portuguez **BEIRA**.  
Sahirá a 2 de Janeiro.  
Companhia Nacional de Navegação. Rua do Commercio

### Africa oriental, via Canal Suez



Vapor inglez **GUILDFORD CASTLE**. Sahirá a 27 de Dezembro.  
Agentes, E. Pinto Basto e C. Lt. Cais do Sodré, 44 1.º

### Bordeus



Vapor frances **GARONNA**.  
Sahirá a 25 de Dezembro.  
Agentes, Orey, Antunes & C. Lt. Duque da Terceira, 4. 1.º

### Bordeus, Rouen, Dunkerque e Anvers



Vapor portuguez **STANDARD**.  
Sahirá a 28 de Dezembro.  
Agentes, Pinto de Vasconcellos Lt. Caes do Sodré, 52

### Extremo Oriente



Vapor hollandez **MENADO**.  
Sahirá a 28 de Dezembro.  
Agentes, Henry Burnay & C. R. dos Fanqueiros, 10.

### Glasgow



Vapor inglez **BARON REUFREW**. Sahirá a 22 de Dezembro.  
Agentes, E. Pinto Basto e C. Lt. Caes do Sodré, 64 1.º

### Las Palmas, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires



Vapor hollandez **LIMBURGIA**.  
Sahirá a 20 de Dezembro.  
Agentes, Orey, Antunes & C. Lt. Pr. Duque da Terceira, 4. 1.º

### Londres



Vapor inglez **MATAMA**. Sahirá a 18 de Dezembro.  
Agentes, E. Pinto Basto & C. Lt. Caes do Sodré, 64. 1.º

### Madeira e Canarias



Vapor inglez **AGUILA**.  
Sahirá a 29 de Dezembro.  
Agentes, Garland Laidley & C. Lt. do Corpo Santo, 10. 2.º

### Madeira e Açores



Vapor portuguez **S. MIGUEL**.  
Sahirá a 20 de Dezembro.  
Empresa Insulana de Navegação, C. Sodré, 84. 1.º

### Marselha



Vapor frances **BRITANNIA**.  
Sahirá a 26 de Dezembro.  
Agentes, Orey, Antunes & C. Lt. P. Duque da Terceira, 4. 1.º

### Marselha, Port Said, Lourenço Marques e Moçambique



Vapor frances **VILLE DE ROUEN**. Sahirá a 16 de Dezembro.  
Agentes, Henry Burnay & C. R. dos Fanqueiros, 10.

### Pará, Pernambuco, Maranhão e Ceará



Vapor inglez **BENEDICT**. Sahirá a 27 de Dezembro.  
Agentes, Garland Laidley & C. Lt. do Corpo Santo, 10. 2.º

### Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires



Vapor hollandez **DELFLAND**.  
Sahirá a 16 de Dezembro.  
Agentes, Orey, Antunes, & C. Lt. Pr. Duque da Terceira, 4. 1.º

### Rouen e Bordeus



Vapor hespanhol **TERESA**.  
Sahirá a 20 de Dezembro.  
Agentes, Henry Burnay & C. R. dos Fanqueiros, 10.

### Rouen, Dunquerque e Anvers



Vapor norueguez **TRIUMF**.  
Sahirá a 18 de Dezembro.  
Agentes, Pinto de Vasconcellos Lt. Caes do Sodré, 52.

### Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires



Vapor inglez **DARRO**. Sahirá a 19 de Dezembro.  
Agentes, James Rawes & C. Mala Real Inglesa R. do Corpo Santo, 47

### S. Thomé e Príncipe



Vapor portuguez **DOMO**.  
Sahirá a 20 de Dezembro.  
Companhia Nacional de Navegação. Rua do Commercio.

### Vigo, Plymouth, Boulogne e Amsterdam



Vapor hollandez **BRABANTIA**.  
Sahirá a 17 de Dezembro.  
Agentes, Orey, Antunes & C. Lt. Pr. Duque da Terceira, 4. 1.º

## Companhia de Seguros «FIDELIDADE»

FUNDADA EM 1835

Sede — Largo do Corpo Santo, 13, 1.º — LISBOA

Telef: Central-Direcção, 1719 — Expediente, 388

Endereço telegraphico: "FIDELIDADE"

Capital emitido ..... 1.344.000 \$00 || Reservas ..... 883.748 \$98  
Capital desembolsado 67.200 \$00 || Prejuízos pagos ..... 1.892.536 \$63

Efectua seguros marítimos e terrestres na sede e nas correspondências

## OLYMPIA

MATINÉES ELEGANTES  
todos os dias às 2 ho as

RENDEZ-VOUS MUNDANO

4.º episodio do sensacional film

**BARRABÁS**  
A Tatuagem



# Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Serviço combinado com a Empresa Geral de Transportes Limitada

## TARIFA DE CAMIONAGEM EM LISBOA

EM VIGOR DESDE 1 DE JANEIRO DE 1920

### Transportes de ou para domicílio e Despachos Centrais

#### ARTIGO 1.º

#### Transporte de passageiros e bagagens desde ou para a estação de Lisboa-Terreiro do Paço

##### § 1.º— Transporte de passageiros em automóveis ou carruagens

A pedido dos passageiros, a Empresa Geral de Transportes Limitada prestar-se há a promover a sua condução, em automóveis ou carruagens, desde a estação de Lisboa-Terreiro do Paço a domicílio ou vice-versa, sem pagamento de qualquer sobretaxa além dos preços estabelecidos pela tabela camarária, em vigor para este género de transportes.

##### § 2.º— Transporte de bagagens

###### a) Bagagens transportadas em comum.

**Preços de camionagem**, compreendidas todas as despesas, desde a estação até à residência dos passageiros:

Designação	1.ª zona	2.ª zona	3.ª zona
1 volume .....	545	550	565
2 volumes .....	570	585	1.520
3 " .....	590	1.500	1.560
Cada volume mais .....	518	517	524

#### Bagagens a expedir

O serviço de camionagem destes volumes será feito nas seguintes condições:

1.º— O passageiro que queira utilizar os serviços facultados por esta tarifa, deverá fazer o aviso com a antecipação abaixo designada, indicando o seu nome, morada, quantidade de volumes e combóio em que deseja seguir viagem:

	Horas
1.ª zona.....	2-30
2.ª " .....	3-30
3.ª " .....	4-30

**Locais onde deve ser feito o aviso:** Na estação de Lisboa-Terreiro do Paço; Escritório da Empresa Geral de Transportes Limitada, rua da Conceição, 159, 1.º; nos Despachos Centrais situados nos seguintes pontos: rua do Crucifixo, 15 e 17; rua dos Bacalhoeiros, 74 e Praça de D. Luís (ao Aterro), 18 e 19, e em todas as estações de despacho central que vão sendo abertas ao público.

2.º — O aviso pode ser feito por carta, telegrama, telefone ou qualquer outro meio que convenha ao passageiro, sendo contudo obrigatório o preenchimento do boletim requisição em qualquer dos locais ou na residência do passageiro, no acto da entrega dos volumes ao camionista, que em troca lhe entregará a respectiva senha numerada, com indicação dos volumes recebidos.

3.º — Estes volumes serão entregues na estação de Lisboa-Terreiro do Paço, Administração do Sul e Sueste, mediante despacho provisório. A senha do despacho provisório será devidamente sobreescritada e deverá ser procurada pelo passageiro no escritório do informador na estação de Lisboa-Terreiro do Paço, onde lhe será entregue em troca da senha do camionista e contra pagamento da taxa de camionagem que corresponda segundo a tabela de preços respectiva.

4.º — Os passageiros poderão utilizar o serviço do camionista para a compra de bilhetes, despacho definitivo de bagagens, depósito de volumes de mão na «Consigne», de maneira a não se preocuparem mais com os serviços necessários para o seu embarque, bastando, para isso, fazer essa indicação no respectivo boletim-requisição. Por este serviço, seja qual for o número de bilhetes e volumes de bagagem, cobrar-se há apenas \$20.

Todos os documentos, bilhetes, senhas de bagagem, senhas de depósitos de volumes na «Consigne» serão entregues ao passageiro, dentro de envelope, no escritório do informador de Lisboa-Terreiro do Paço, onde pagará a importância do débito, isto é, o preço dos bilhetes e do transporte de bagagem em caminho de ferro, o preço da camionagem e a sobretaxa de \$20, fixada nesta condição 4.º.

### **Bagagens chegadas**

Quando as bagagens não venham despachadas a domicílio, o passageiro poderá utilizar o serviço previsto na presente tarifa, bastando entregar, na ocasião do desembarque, a senha da sua bagagem no escritório da Empresa Geral de Transportes Limitada, na sala do vestíbulo da estação de Lisboa-Terreiro do Paço ao respectivo empregado, cumprindo a formalidade do boletim-requisição.

O camionista entregará os volumes em casa do passageiro no prazo máximo de uma hora para a primeira zona, duas horas para a segunda e duas horas e meia para a terceira.

Consideram-se os volumes em poder do camionista só depois do passageiro ter cumprido as formalidades da Alfândega.

#### **b) Transporte de bagagem em carro reservado.**

Mediante a taxa de carroça completa, segundo a tabela seguinte, tem os passageiros a faculdade de requisitar por escrito, ao camionista, carro reservado para o transporte das suas bagagens, uma vez que a requisição seja entregue em qualquer dos locais designados na alínea a) deste parágrafo, até às 17 horas, para serviço nos comboios da noite; e até às 21, para os comboios do dia imediato.

### **Preços por carroça reservada**

Designação das carroças	1.º zona		2.º zona		3.º zona	
	Dia	Noite	Dia	Noite	Dia	Noite
Carroça pequena, carga máxima... 750 quilogramas	1\$50	2\$00	2\$50	3\$50	3\$50	5\$00
„ baixa, carga máxima..... 1:500 „	2\$50	3\$50	4\$50	6\$00	7\$00	8\$50
„ grande, carga máxima.... 2:500 „	5\$00	7\$00	8\$00	10\$00	12\$00	15\$00

### **ARTIGO 2.º**

**Volumes de peso não superior a 10 quilogramas, cujo transporte no caminho de ferro se faça ao abrigo de tarifas especiais, tanto internas como combinadas, que incluam o transporte a domicílio em Lisboa**

Pela condução destes volumes a domicílio, nada terá o camionista a cobrar do público.

Considerar-seão como domicílio e incluídos nessas tarifas, quando os não designem, os Despachos

Centrais de Lisboa, tanto para o caso de consignação de volumes como para sua expedição, uma vez que as remessas estejam ao abrigo das referidas tarifas especiais.

O serviço de camionagem no transporte d'estes volumes será feito o mais rapidamente possível e sempre no mesmo dia em que os volumes forem entregues ao camionista, seja pelos expedidores, seja pelo caminho de ferro ou pela Alfândega, segundo os casos. A êste serviço será dada a preferência sobre outras quaisquer remessas.

Nestes transportes, o serviço de camionagem é considerado como sendo propriamente serviço do caminho de ferro, regulando em tudo pelas condições das referidas tarifas especiais.

### ARTIGO 3.<sup>º</sup>

#### Remessas de grande e pequena velocidade

Pela camionagem de remessas de recovagens, animais pequenos transportados a peso no caminho de ferro, moeda de cobre ou bronze a peso e mercadorias não especificadas nas alíneas A) e B), cobrará-se há o preço que corresponde segundo as tabelas seguintes:

TABELA I

**Preços da camionagem desde os Despachos Centrais até às estações de Lisboa-Terreiro do Paço, Cais da Areia ou Jardim**

Quilogramas	1. <sup>ª</sup> zona	2. <sup>ª</sup> zona	3. <sup>ª</sup> zona
Até 40 .....	§20	§22	§30
De 41 a 60.....	§24	§29	§40
De 61 a 80.....	§30	§36	§50
De 81 a 100.....	§34	§41	§60
Cada 10 quilogramas mais .....	§02	§02,5	§04

TABELA II

**Preços da camionagem desde as estações de Lisboa-Terreiro do Paço, Cais da Areia ou Jardim até os Despachos Centrais ou domicílios**

Quilogramas	1. <sup>ª</sup> zona			2. <sup>ª</sup> zona			3. <sup>ª</sup> zona		
	Despachos Centrais	Lojas e Armazens	Andares superiores	Despachos Centrais	Lojas e Armazens	Andares superiores	Despachos Centrais	Lojas e Armazens	Andares superiores
Até 40 .....	§25	§30	§33	§28	§36	§40	§38	§44	§49
De 41 a 60.....	§30	§38	§42	§37	§48	§53	§50	§58	§64
De 61 a 80.....	§38	§45	§50	§45	§54	§60	§63	§66	§73
De 81 a 100.....	§43	§54	§60	§52	§65	§72	§75	§78	§86
Cada 10 quilogramas mais..	§02,5	§02,5	§03	§03,5	§03,5	§04	§04,5	§04,5	§05

*A)* Objectos volumosos e de pouco peso (menos de 100 quilogramas por metro cúbico), matérias explosivas, inflamáveis ou perigosas, garrafões cheios ou vazios, mobília engradada e mobília a granel (esta sem responsabilidade por falta de acondicionamento): Duplo dos preços das tabelas I ou II, como corresponda.

*B)* Quadros, espelhos, estátuas, móveis artísticos, instrumentos de música, objectos de arte em geral e mobília a granel, com responsabilidade pelas avarias de ou até às estações de caminho de ferro: Transporte em carros próprios almofadados: Triplo dos preços das tabelas I ou II, como corresponda.

**EXCEPÇÕES.** — Não estão ao abrigo desta tarifa, podendo, porém, o transporte ser regulado por ajuste particular com o camionista, as expedições de: animais não transportados a peso, volumes de peso indivisível superior a 600 quilogramas; volumes de dimensões superiores a metros 2,50 de compri-

mento ou metros 1,20 de largura; volumes que, sendo de peso superior a 60 quilogramas, hajam de ser conduzidos a pontos sem acesso regular e prático para as carroças.

**N. B.— A divisão das zonas da cidade está regulada pelo roteiro anexo desta tarifa.**

### CONDIÇÕES ESPECIAIS DOS ARTIGOS 1.º, 2.º e 3.º

#### Serviço dos despachos centrais de Lisboa

1.º— Nos despachos centrais em que se estabeleça a venda de bilhetes e despacho de bagagens, será este serviço regulado por meio de Avisos afixados nos referidos Despachos.

2.º— Desde 1 de Abril até 30 de Setembro, estarão os Despachos Centrais abertos para o serviço de grande e pequena velocidade, das 7 horas às 18; desde 1 de Outubro até 31 de Março, das 8 às 17.

3.º— Estarão sempre à disposição do público, nos Despachos Centrais, livros em que poderão ser feitas quaisquer reclamações contra o serviço dos mesmos Despachos. Estas reclamações poderão, também, ser enviadas directamente ao Engenheiro Chefe da Exploração dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, Rua de S. Mamede, ao Caldas, 63.

4.º— As expedições de ou para os Despachos Centrais, ficam sujeitas às disposições das tarifas e regulamentos em vigor no caminho de ferro.

#### Expedições de qualquer estação, consignadas directamente a domicílio em Lisboa

1.º— A camionagem dos volumes a que seja aplicável a tabela II do artigo 3.º poderá ser paga à expedição ou a pagar no destino ao camionista ou aos seus representantes.

A camionagem dos objectos destinados a Lisboa, a que sejam aplicáveis as alíneas A) e B) do artigo 3.º ou que hajam de ser transportados por ajuste especial com o camionista, será sempre paga directamente a este pelos consignatários.

2.º— A entrega nos domicílios será feita no mesmo dia em que as remessas forem entregues ao camionista pelo caminho de ferro ou pela Alfândega, conforme o caso.

Sendo endereçadas ao mercado da Praça da Figueira serão as remessas entregues pelo camionista dentro do prazo máximo de 3 horas, contado da hora em que lhe sejam entregues pela estação de chegada.

3.º— Ao expedidor de qualquer remessa para Lisboa, que deseje que a entrega ao consignatário seja feita no domicílio deste, bastará escrever na nota de expedição a palavra (domicílio) na parte da nota reservada a esse fim.

Tratando-se de bagagens, a requisição de transporte a domicílio será feita pelo passageiro num impresso que as estações facultam gratuitamente.

4.º— As expedições consignadas a domicílio poderão ser retiradas nas estações do caminho de ferro, quando os destinatários a tempo o requisitem, sendo, contudo, cobradas na íntegra, as taxas estipuladas pela presente tarifa, quer se trate de portes pagos ou portes a pagar.

#### Transporte a domicílios, a pedido dos destinatários, de expedições consignadas às estações de Lisboa—Terreiro do Paço, Cais da Areia ou Jardim

Os pedidos ou requisições dos destinatários ao camionista, deverão ser acompanhados dos documentos do caminho de ferro para a retirada das remessas (senhas, recibos suplementares, avisos de chegada ou talões) segundo os regulamentos da Administração, sendo o recibo das remessas assinado pelo consignatário nos termos e condições em vigor. O camionista passará recibo destes documentos e cobrará dos consignatários, além do que estipula a tarifa, mais \$03 por cada remessa, a título de pagamento de impressos.

#### Recepção, nos domicílios, de expedições destinadas a seguir pelo caminho de ferro

A Empresa Geral de Transportes Limitada encarrega-se, mediante requisição, apresentada nos seus Despachos Centrais, de ir buscar aos domicílios expedições destinadas a seguir pelo caminho de ferro.

As taxas correspondentes a este serviço, isto é, pelo transporte dos domicílios ao Despacho Central mais próximo e deste à estação de caminho de ferro, serão o dobro das estabelecidas na tabela I, do artigo 3.º, tendo em vista as suas alíneas A) e B):

1.º— As expedições serão entregues pelo camionista na estação de partida no prazo máximo de 24 horas, depois de recebida a requisição do expedidor.

As requisições serão entregues nos Despachos Centrais ou nos escritórios do camionista, acompanhadas das respectivas notas de expedição, devidamente preenchidas.

2.º—Os expedidores receberão dos representantes do camionista, quando lhes entregarem as remessas, uma senha provisória, que depois será trocada pela senha definitiva da expedição.

3.º—O camionista poderá recusar-se a fazer o serviço a que se refere este capítulo, quando entenda que o valor das remessas não cobre os gastos de camionagem e de transporte pelo caminho de ferro, e o remetente não queira, neste caso, satisfazer préviamente a respectiva importância ou prestar garantia que o camionista aceite como idónea e suficiente.

## CONDIÇÕES GERAIS

1.º—As expedições de grande velocidade para os Despachos Centrais ou consignadas directamente a domicílio nesta cidade, só serão aceites para transporte pela estação de Lisboa-Terreiro do Paço ou Cais da Areia. As expedições de pequena velocidade, de iguais consignações, serão dirigidas pela estação de Lisboa-Jardim.

2.º—**Despachos de consumo.**—O camionista encarrega-se do desembaraço fiscal das remessas que se destinem a Lisboa, consignadas a domicílio ou aos Despachos Centrais e estejam sujeitas ao imposto de consumo na capital, abonando as quantias necessárias para o pagamento dos respectivos direitos aduaneiros.

A título de comissão especial por este serviço, cobrará, além das despesas de camionagem, as seguintes importâncias:

Expedições que não pesem mais de 200 quilogramas, por expedição.....	§10
» de mais de 200 quilogramas, por expedição.....	§20

4.º—Os gastos referentes a despachos na Alfândega, a respectiva comissão e quaisquer outras despesas estranhas ao caminho de ferro e à camionagem, serão pagas, pelos expedidores ou consignatários, directamente ao camionista ou seus representantes, contra entrega dos respectivos documentos.

Quando o valor de qualquer expedição não se reputar suficiente para garantir os gastos de despacho e outros que o camionista tenha que satisfazer, terá este a faculdade de não efectuar essas operações sem que o destinatário lhe pague antes a respectiva despesa ou devidamente garanta esse pagamento.

As remessas nestas condições que não forem retiradas das estações de caminho de ferro, ficarão, contudo, sujeitas ao pagamento da taxa de camionagem e, expirados os prazos de entrega que marca a presente tarifa, ao pagamento dos direitos de armazenagem estabelecidos no caminho de ferro.

5.º—Os volumes selados ou fechados à chave, consignados a domicílio, só poderão sair da estação de caminho de ferro mediante a entrega das chaves ou autorização, escrita, do destinatário para desselagem ou arrombamento, salvo se os próprios destinatários quizerem presenciar o despacho, prestando-se a abrir os volumes.

As expedições ficarão retidas nas estações de caminho de ferro até que os destinatários cumpram estes preceitos; e os respectivos direitos de armazenagem são contados desde que expirem, segundo os casos, os prazos de entrega estipulados nas respectivas tarifas.

6.º—Quaisquer demoras, devidas a embargos no despacho das remessas na Alfândega, seja o que for que lhes dê causa, são completamente estranhas à responsabilidade do caminho de ferro e do camionista, não influindo, por forma alguma, na contagem dos prazos de transporte e entrega, marcados pela presente tarifa.

7.º—Pelas consequências da pouca clareza, exactidão ou precisão que haja da parte dos expedidores na indicação dos nomes e moradas dos destinatários, declinam a Administração e o camionista toda e qualquer responsabilidade.

Quando o ponto que o remetente escolha para a entrega da remessa não seja a morada do consignatário (que em todo o caso tem de ser mencionada na nota de expedição) terá o dito remetente que indicar, por escrito, na nota de expedição, o seguinte: *Para ser entregue na (rua, praça ou travessa, etc.) de..... n.º.....* aliás será a remessa levada à casa que se declare ser morada do consignatário.

8.º—Os volumes que, pelo seu peso ou dimensões, não possam ser carregados por um homem, serão entregues ou recebidos nos domicílios à porta da rua.

A sua condução para dentro de casa poderá, contudo, ser feita pelo pessoal do camionista, mediante prévio ajuste com este.

9.º—Quando, por motivos alheios à responsabilidade do camionista, as carroças ou portadores

forem demorados mais de 30 minutos. à porta dos domicílios, acrescerá às taxas desta tarifa um suplemento na razão de \$20 por fracção indivisível de 15 minutos de demora.

Ultrapassando esta demora suplementar uma hora ou havendo recusa de tomar entrega, as carroças ou os portadores retirar-se hão, sendo as remessas reconduzidas aos Despachos Centrais e ficando ali depositadas durante 10 dias à ordem dos consignatários, mas cativas do pagamento de todos os débitos que as agravem, dos quais farão parte: o suplemento pela presente condição estipulado, uma nova taxa de camionagem igual à da condução a domicílio e os direitos de armazenagem cuja cobrança corresponder.

Findo que seja o prazo de 10 dias acima estipulado, serão as remessas consideradas como abandonadas e entregues pelo camionista ao Serviço do Tráfego, aplicando-se-lhes as condições em vigor para as remessas abandonadas ao caminho de ferro.

Tratando-se de remessas a retirar dos domicílios, para expedir pelo caminho de ferro, será a requisição considerada sem efeito, na parte do serviço de camionagem, quando se derem nos domicílios as demoras previstas nesta condição, ficando o camionista livre de exercer os seus direitos contra os requisitantes, afim de os compelir, querendo, ao pagamento da indemnização que lhe seja devida.

10.<sup>a</sup> — Em tudo que não seja contrário ao que a presente tarifa estipula, serão, os transportes de que ela trata, regulados pelas disposições legais aplicáveis ao caminho de ferro, em especial pelas tarifas geral e de despesas acessórias em vigor nas linhas do Sul e Sueste.

---

A presente anula e substitue a tarifa de camionagem em Lisboa, em aplicação desde 1 de Dezembro de 1912, bem como todas as suas ampliações ou modificações, mantendo-se contudo, em vigor, para os efeitos de aplicação da presente tarifa, da qual se constitue um anexo, (Relação das ruas da cidade e zonas a que pertencem), publicada em Maio de 1916.

Lisboa, 31 de Outubro de 1919.

Exploração-Serviço do Tráfego  
Expediente n.º 1:147

O ENGENHEIRO DIRECTOR,

*José Abecasis J.<sup>or</sup>*

67 de Fevereiro  
Gestão da Cidade  
1/2 m<sup>2</sup>