

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

8.º DO 33.º ANNO

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

NUMERO 776

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

Proprietário-diretor — L. de Mendonça e Costa

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

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

COMPOSIÇÃO  
Typog. da Gazeta dos Caminhos de Ferro  
IMPRESSÃO  
Tip. Beleza L. do Calhariz, 29

LISBOA, 16 de Abril de 1920

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

## ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Da Companhia da Beira Alta. — Complemento á tarifa de Despesas Acessórias. — Uso de caes e pontes. *Tarifas especiais* n.º 1 e 2. Passageiros; 3 — Entrada nas gares; 4 — Salões; 5 — Telegrammas; 6 — Recovagens; 7 — Animais vivos. 8 — Volumes pequenos; 9 — Automóveis.

Da Companhia Portugueza. — Avisos 18 18 bis. — Horas de aberturas das estações; 20. — Linhas da alfandega etc. — *Tarifas especiais* n.º 1. — Recovagens; 2 — Animais vivos; 3 — Passageiros; 4 — Dinheiro e valores; 5 — Salões; 6 — Telegrammas; 7 — Bilhetes de ida e volta; 8 — Volumes pequenos; 9 e 10 — Flores e géneros alimentícios; 11 — Bilhetes a preço reduzido; 12 — Entrada nas gares; 13 — Automóveis; 14 — Assignaturas; 15 — Grupos de trabalhadores.

No próximo número daremos as *tarifas do Minho e Douro*.

## SUMMÁRIO

A propósito do resgate, por J. Fernando da Sousa	113
Dois anos em França com o Batalhão dos Caminhos de ferro VIII, por Mário Ferreira Mendes	116
Parte Official — Ministério do Commercio e Comunicações	117
Os cambios e o consórcio bancário, por Quirino de Jesus	118
Viagens e transportes	120
Carta de Paris, por Guerra Maio	121
Os ferro-viários na guerra	122
François Mercier	122
O papel dos caminhos de ferro na paz e na guerra	123
Parte Financeira:	
Carteira	123
Boletim commercial e financeiro	123
Cotações na Bolsa de Lisboa	125
Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis	126
Horário dos comboios	128

## A propósito do resgate

Várias referências teem sido feitas ultimamente ao provável resgate das linhas de via larga exploradas pelas Companhias dos Caminhos de Ferro Portugueses e Beira Alta, realizado desde já como elemento primário dos planos da política ferro-viaria.

Essa operação conjugar-se-ia com a reunião das linhas exploradas pelo Estado aquelas, para serem todas arrendadas em globo a uma empresa exploradora que se obrigasse a prover às deficiências de instalações e material circulante e construisse um certo número de linhas complementares.

Ainda hontem noticiavam vários jornais que estava formado um grupo com capitais franceses, ingleses e belgas para realizar essa operação, uma vez que podesse contar com a quadradura do círculo, representada pela estabilidade governativa em Portugal. Observava-se que o recente aumento de tarifas facilitava a operação, atribuindo-se à receita provável assim obtida uma cifra que nos parece excessiva.

Por outro lado, foi há um mês publicada uma lei,

contendo preceitos assaz estranhos, implicando com o modo de fazer o resgate, que importa analisar.

Na *Gazeta* de 1 de janeiro último occupei-me do resgate, mostrando a situação jurídica da nossa rede sob esse ponto de vista e recordando a fórmula sensivelmente uniforme que nos contratos figura na previsão do resgate.

Desde que se entendia ser este uma solução possível, há muito deviam estar esclarecidas as numerosas e complexas questões que pode suscitar e a forma de o executar.

Dois processos podem ser adoptados: aplicação pura e simples dos preceitos que figuram nos contratos; convenios negociados com as companhias sobre bases equitativas e acomodadas às circunstâncias, que sejam submetidos à aprovação das Camaras.

O primeiro reputam-lo pura e simplesmente inequívoco e seria origem de graves e espinhosas questões.

*Summum jus, summa injuria.*

A fórmula antiquada de resgate, estatuida no início da constituição da rede terro-viária e servilmente copiada nos sucessivos contratos, é essencialmente iniqua.

Tinha-se em vista, com razão, acautelar os superiores interesses da Comunidade, que em dado momento poderiam exigir que se posseasse termo à exploração pela entidade concessionária, substituindo-a o Estado, ou outra entidade, em condições diversas.

Como se sabe, o nosso direito ferro-viário não admite as concessões perpetuas e considera as instalações fixas dos caminhos de ferro como fazendo parte do domínio público, essencialmente inalienável e imprescritível.

A evolução das doutrinas jurídicas acerca das concessões de serviços públicos, proficientemente exposta na monographia do distinto professor da Universidade de Coimbra Dr. Magalhães Collaço, tem-se feito no sentido de accentuar a soberania do Estado, sem prejuízos dos interesses salvaguardados nos contratos, nem das regras de equidade por que deve ser pautada a ação dos poderes públicos.

Os caminhos de ferro, mormente em países economicamente atrasados, como o nosso, só excepcionalmente asseguram a remuneração directa do capital, não sendo pois, em regra, possível a sua construção sem auxílios do Estado, principal interessado no desenvolvimento da viação acelerada.

A ação de fomento por esta exercida é lenta, mas os resultados crescem em progressão accentuada.

A princípio as receitas mal cobrem as despesas de exploração, mas com o tempo e em condições normais a receita líquida cresce, podendo vir a assegurar remuneração mais ou menos larga ao capital.

Perante esse facto económico surge nos contratos o direito de resgate exercido em qualquer ocasião,

após um numero relativamente pequeno de annos, (quinze em geral) segundo uma formula que determina o rendimento liquido para constituir uma annuidade fixa até ao fim da concessão. Durante esse periodo, que poderia attingir mais de 70 annos, as receitas cresceriam, e todavia a annuidade invariavel do resgate, quasi sempre insufficiente para remuneração do capital-acções, quando não tambem das obrigações, não permittiria á empresa concessionaria usufruir a recompensa da sua iniciativa, dos seus esforços e sacrificios! Seria um verdadeiro latrocínio feito á sombra de uma impensada disposição legal, na qual falta a participação que devia ser assegurada ao concessionario, no excesso da receita liquida sobre a annuidade, em determinadas proporções e até ao limite que se estipulasse, correspondente á rasoavel remuneração do capital.

Como se não bastasse este vicio fundamental dos textos legaes, a sua falta de clareza suscita peregrinas interpretações nos espiritos simplistas da burocracia, que teem, para com as empresas ferro-viarias, psychologia do delegado do Ministerio Publico perante criminoso ou, pelo menos, perante entidades *taillables et corveáveis*. Isto a proposito do material circulante, machinas-ferramentas e em geral toda a parte movel das instalações, que não pertence ao dominio publico. Já me occupei d'este assumpto no artigo precedente, mas vale a pena versal-o novamente com mais individualização.

A lei fundamental, que é o decreto de 31 de dezembro de 1864, declara no seu art. 1º que os caminhos de ferro fazem parte da viação publica e são do dominio publico "com as suas dependencias, obras acessorias e linhas telegraphicais", o que restringe manifestamente o dominio publico ás instalações fixas, excluindo implicitamente d'elle o material movel, acerca do qual apenas prescreve o artigo 38º que não pode ser penhorado, arrestado nem embargado.

Os contractos de concessões, uniformes na sua redacção, accentuam essa disposição fundamental. Basta citar o texto de um d'elles, o de 12 de setembro de 1859, que se refere ás linhas do Norte e Leste.

Art. 23.— O caminho de ferro com todos os edificios necessarios para o serviço do mesmo caminho, e maiores accessorios e dependencias, como carris, cochins, travessas e em geral todo o material fixo de qualquer especie, fica desde a sua construção ou collocação na linha pertencendo ao dominio do Estado, para todos os efeitos juridicos, nos termos do direito commun e especial dos caminhos de ferro e das diversas condições do contracto.

Todo o material circulante, carvão, coke e quaisquer outros provimentos, ficarão pertencendo ao dominio da empresa para os mesmos efeitos e nos mesmos termos, com a declaração porém de que o material circulante não poderá ser alienado senão para o efecto de ser substituido com vantagem do serviço publico, e o mesmo terá logar para o carvão, coke e outros aprovisionamentos, enquanto forem importados livres de direitos.

Estas disposições são claras e inilludiveis, destrinçando o dominio do Estado das Empresas.

O art. 26º estabelece o modo de fazer a liquidação no fim da concessão, visto que o material movel, que é do dominio da Empresa, está adstricto á exploração da linha e não pode ser d'ella desviado. Tem porém o Estado que o adquirir pelo seu justo valor.

O facto do resgate não altera esta situação jurídica, nem esbulha a Empresa do seu dominio, aliás bastava fazer o resgate em qualquer altura, inclusivamente no penultimo anno da concessão, para lhe confiscar os valores importantes representados pelo material movel.

O art. 27º relativo ao resgate, depois de estatuir o modo de determinar a annuidade respectiva, contém apenas a seguinte aclaração:

"N'este preço da remissão não é incluido o valor do carvão, coke e outros abastecimentos, que serão avaliados em separado e pagos pelo Governo na occasião de serem entregues pelo preço da avaliação".

O contrato providenciou apenas acerca dos materiais de consumo, nem podia deixar de o fazer. Nada disse do material circulante, ferramentas, mobilia e utensilios, porque esses não são consumidos, nem podem ser affastados da linha. O Estado, substituindo a Empresa na exploração, assume o encargo, imposto a esta no art. 25º, de conservar durante todo o prazo da concessão "*a linha ferrea e suas dependencias, com todo o seu material fixo e circulante, em bom estado de serviço*", até que findo aquelle prazo se effectua o pagamento do que pertence ao dominio da Empresa.

Só um ponto permanece duvidoso.

Quando deve ser feita a avaliação do material movel pertencente á Empresa? No momento em que tem de ser pago, isto é, no fim da concessão, ou na occasião do resgate?

Parece-nos mais rasoavel que o seja quando o Estado toma conta d'elle. E' um valor da Empresa, que fica á sua guarda, sendo pois no momento da transference que esse valor tem de ser determinado, o que fecha a porta a futuras contestações.

Seja como fôr, o que não offerece duvida é que o Estado tem que pagar, tanto os abastecimentos, como o material movel.

No artigo anterior examinei outra questão emergente do resgate das linhas com garantia de juro, que se refere aos adeantamentos do Estado para complemento do juro garantido, parecendo-me ter ficado claramente demonstrado que o facto do resgate extingue a dívida, que havia de ser paga pela força dos augmentos de receitas, dos quaes o Estado se apropria tomando a si a exploração. Em nenhum contracto se considerou outra forma de pagar a dívida.

Assim pois, o resgate nos termos das leis vigentes faz-se mediante a annuidade fixa, calculada segundo as normas do contracto, e com elle fica saldada a dívida da Empresa pela garantia de juro. O material movel é-lhe pago no fim da concessão, salvo os abastecimentos de combustivel, oleos e outras materias de consumo, pagas desde logo.

A lei recente n.º 952 de 5 de março prescreveu no seu art. 7º que o producto de quaisquer sobretaxas que o Governo auctorise ou tenha auctorizado sobre as tarifas não será computado para o calculo da annuidade do resgate.

Analysaremos mais adeante esta lei feita sobre o joelho, mal pensada e mal redigida.

Por agora só poremos em relevo duas monstruosidades n'este artigo contidas: 1.º a retroactividade da lei, esbulhando as empresas de receitas que legitimamente lhe pertencem; 2.º a exclusão das sobretaxas do calculo da annuidade sem a contra-partida da exclusão das despesas extraordinarias que as determinaram.

E' o Estado transformado em salteador d'estrada ou macaqueando o leão da fabula com o *quia nominor leo!* e falseando uma annuidade já de si falta d'equidade, como atraç mostrámos.

Independentemente d'essa lei ha ainda considerações dos dominios da equidade, tanta vez em conflito com a justiça legal, que importa adduzir.

A clausula do resgate com as suas modalidades foi formulada na previsão de um estado economico normal, que animou os capitais a virem imobilisar-se nos emprehendimentos ferro-viarios.

As obrigações foram quasi todas emitidas quando o cambio se achava ao par, ou, pelo menos, o agio do ouro era pequeno. Parte d'ellas representam dívida externa das companhias e se as do 2º grau não teem

*coupon* obrigatorio, não deixou a sua criação de corresponder a melhorias de situação que se previram. Ir fazer o resgate tomando para base um periodo de aguda depreciação da moeda e de crise da exploração pelo extraordinario crescimento das receitas, o mesmo é que crear ás companhias uma situação intoleravel perante os seus credores, não fallando já nos accionistas.

Creio bem poder asseverar que a estricta aplicação dos contractos para efeitos de resgate é iniqua, podendo originar serias difficuldades. As principaes companhias já fizeram terminantes reservas acerca do que essa lei citada n.º 952 affecta os seus direitos.

Tanto basta para fazer comprehender que os defendero energicamente, como é natural.

N'esses termos, ou se renuncia ao resgate, ou se procura uma solução criteriosa e honesta, preparada por negociações com as companhias e levada ao Parlamento.

E' manifesta a vantagem de unificar a exploração das linhas de via larga, suprimindo transmissões, permitindo reducção de despesas geraes e melhor aproveitamento de recursos. Não menos manifesta é a falencia da administração pelo Estado em epochas de vida politica agitada. Em quanto a normalidade das circumstancias consentiu que uma Administração autonoma funcionasse como as das companhias, livre de invasões da política, os resultados foram bons. Desde que se subalternisou perante os ministros, joguetes dos politicos e dos elementos revolucionarios do pessoal, perdeu o credito e tornou-se um cancro para o Thesouro.

O Estado deve pois arrendar as suas linhas e entregar a exploração á mesma entidade que explorar as da Companhia Real e da Beira Alta.

Ou se faz pois o resgate equitativo de ambas ou se limita ao da Beira Alta, arrendando depois esta e as do Estado á Companhia Portugueza.

Aproveitar-se-ia o ensejo para rever o convenio d'esta e remodelar a sua organisação realisando importantes economias.

Seria preciso que n'um ou n'outro caso o organismo explorador assim constituido tivesse força e prestigio para embargar caminho a exigencias excessivas do pessoal, rever livremente os quadros e regulamentos e repellir ingerencias politicas.

Seria ensejo para dar ao pessoal representação na Administração, principio social (não socialista) que vae conquistando favor crescente.

Demais, não será perigosa a constituição de uma unica entidade tendo nas suas mãos todas as linhas de via larga do paiz e o exclusivo das communicações com a capital?

Não será um Estado no Estado, e para mais, preponderando elementos estrangeiros, como será natural?

A fazer-se o resgate não seria prudente estudar a divisão de rôdes, de modo que duas empresas distintas tivessem accesso a Lisboa, uma pela linha de Leste e a outra pela de Torres?

Para preparar e realisar reformas d'este alcance faz-se mister um governo competente, energico e estavel. Quando o haverá em terras portuguezas?

Não haja illusões acerca da oportunidade. N'este momento não ha base para calculos de probabilidades. Aggravaram-se enormemente as tarifas: não se retrahirá o trafego? Aggravou-se o custo dos materiaes, especialmente do combustivel: pode-se prever melhoria proxima? E' assustadora a situação cambial: quando melhorará? E' enorme o dispendio exigido por melhoramentos nas linhas e no material: será compensado?

\*

Examinemos agora a famosa lei n.º 952 votada sob a criminosa coacção de um grupo de funcionários em revolta com a lei e que abusaram da fraqueza do Ministro, que já tinham explorado um anno antes.

Votou-se, em vez da revisão de vencimentos, a absurda inclusão de todas as subvenções nos vencimentos fixos, compromettendo o futuro, creando uma situação difficult á Caixa de Aposentações e annullando quasi a prudente graduação de vencimentos da escala hierarchica. Deram-se, não só novas subvenções, mas um aumento por diuturnidade em curtos periodos, que se logra cumulativamente com a melhoria por promoção, o que é a negação da sua função compensadora.

Nada continha a lei acerca das companhias, a não ser a dispensa do prazo regulamentar entre o anuncio das tarifas e a sua aplicação.

Levantaram-se porém varios parlamentares mascarados de Herodes, promptos para a degolação das pobres companhias. E o Ministro, que via a necessidade de aggravar as sobretaxas, quiz arredar de si suspeções de favoritismo e por isso pediu a precipitada colaboração de algns funcionários superiores, da qual sairam os preceitos especiaes relativos á aplicação das sobretaxas.

Além da injustificavel retroactividade na exclusão das sobretaxas dos calculos de rendimento para resgate, aggravada pela omissão de igual preceito acerca das despesas correlativas, encontramos na lei o art. 8.º determinando a aplicação dos productos das sobretaxas par ordem de preferencia: 1.º a cobrir o deficit d'exploração; 2.º a pagar os trabalhos extraordinarios de primeiro estabelecimento previamente auctorizados pelo Governo; 3.º a satisfazer os encargos financeiros obligatorios conforme os respectivos estatutos e contratos. O excesso das receitas sobre as despesas enumeraadas constitue receita do do Estado, conforme o § 1.º do artigo. Um segundo § prescreve que o Governo tome as providéncias para fiscalizar, em cada empresa, a economia da exploração para reduzir quanto possível o encargo do n.º 1.º, isto é, o deficit d'exploração.

Esta lei revoluciona inteiramente o regime d'exploração das linhas e a sua economia administrativa e financeira.

O Governo fiscaliza a economia da exploração. Fiscalizar é verificar, Que sancção corresponde á observancia ou menosprezo do seu criterio? Fica essa fiscalização investida de poderes para impôr ás companhias as normas de serviço que entender? Mais vale em tal caso e é menos deprimente para ellas entregarem a exploração ao Estado do que ficarem exercendo uma auctoridade puramente nominal.

Demais, não é a rôde do Estado modelo tanto para seguir que elle tenha auctoridade para impôr a outras entidades as melhores normas de organisação e execução de serviços.

Quando se determina o deficit d'exploração: no fim do exercicio ou em cada mez?

A variação das receitas nos diferentes meses do anno e a de certas despesas não permite senão grosseiras aproximações e previsões poucas seguras, que vão *pari passu* acompanhando as vicissitudes da exploração e dando pretexto ás intervenções do tutella administrativa a que a mesma fica sujeita.

Que são *trabalhos extraordinarios de primeiro estabelecimento*, designação pouco feliz, quando se trata de linhas ha muito construidas?

A conclusão da segunda via onde seja necessaria é uma despesa de primeiro estabelecimento, pois com-

pela as previsões obrigatorias do plano primitivo. O mesmo se não dá com outros melhoramentos. Mais adequada me parece a designação, na lei organica dos caminhos de ferro do Estado, de obras novas das linhas em exploração e aquisição de material circulante, consideradas complementos da construção, sendo pois despesas complementares de primeiro estabelecimento. *Trabalhos* não podem ser só obras, isto é, melhoramentos das instalações fixas. Tem de abranger as aquisições de material circulante e máquinas-ferramentas, aliás caímos no absurdo de não lhes poder ser aplicado o producto das sobretaxas, que onerariam o público sem as correlativas melhorias d'exploração. Se esta sofre das deficientes instalações das estações para o serviço do mercadorias e formação de comboios, mais aguda ainda é a crise do material circulante, especialmente de máquinas.

E se uma segunda via ou uma ampliação d'estação, que absorvem materiais e mão de obra, são um trabalho, trabalho é, absorvendo material e mão de obra, uma locomotiva ou um vagão, e extraordinários são ambos esses trabalhos, pois não representam conservação e reparação, que fazem parte integrante dos encargos da exploração.

Em que consiste a auctorização do Governo: na aprovação previa de projectos e typos, como as leis vigentes estatuem, ou na licença para o dispendio exigido pelos *trabalhos*?

Manifestamente é esse o pensamento da lei, que sujeita à mais apertada tutela as empresas, impondo ao Governo formidaveis responsabilidades e exigindo dos que tiverem de a aplicar muito senso pratico.

Do novo preceito legal emerge desde logo uma questão que n'elle devia ter sido prevista e resolvida: a da propriedade do material móvel adquirido pelas forças da receita de sobretaxas. Examinal-a-emos subsequentemente, como a que diz respeito aos encargos financeiros e participações do Estado nas receitas.

J. Fernando de Souza



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

Depoimento d'un official expedicionario

VIII

### Um balanço do trabalho produzido

Dos artigos precedentes deve necessariamente deprehender-se que a acção do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro na grande guerra não foi apagada antes foi geralmente reconhecida como de valor, devidamente apreciado pelas altas distincções concedidas a esse Batalhão, do qual o chefe do Exército disse em diploma oficial "ter sido a unidade portuguesa que com mais persistencia cooperou na zona da frente onde prestou relevantes serviços, por vezes em circumstâncias bem dificeis e arriscadas."

Sem ter este trabalho o carácter d'un relatório dos serviços prestados, para o que eu não tinha auctoridade, creio ser lógico apresentar um apanhado dos principais trabalhos feitos, n'uma revista da especialidade como é a *Gazeta*. Deve ser de interesse para a família ferro-viaria o conhecimento do que em matéria de caminho de ferro fizeram os portugueses em França por espaço de dois annos.

O primeiro anno em que tropas portuguesas de

caminhos de ferro trabalharam na campanha foi o de 1917.

Em 27 de abril d'esse anno desembarcaram em Brest duas companhias do Batalhão, a 3.<sup>a</sup> e a 4.<sup>a</sup>.

Occupemo-nos da primeira d'aquellas companhias. O trabalho começou no dia 8 de maio; tratava-se da construção d'uma linha que partindo de Arras-Achiet-Albert se dirigia a Acheux, no Somme.

A seguir cooperou essa companhia com o "Canadian Railway Corps" na construção da linha Achiet-Bapaume, também no Somme.

Mais tarde, as necessidades da guerra exigiam que se levantasse uma parte da linha Courcelles-Fricourt, então já desnecessária em virtude da ofensiva do Somme; a companhia portuguesa cooperou com os ingleses ou canadenses, tomando á sua conta um troço de via.

E' interessante notar esta diversidade de trabalhos; é que os altos commandos ingleses e os chefes do serviço de caminhos de ferro seguiam o habito muito usado entre elles de experimentarem as tropas de especialistas; entendem e muito bem em minha opinião que não é a qualidade de trabalho que faz o nome d'un technico mas sim a maneira como elle o executa seja de que natureza for ou em que circunstâncias for.

Assim, tendo reconhecido as qualidades de trabalho dos nossos homens, no trabalho de construção de via pozeram-nos á prova n'este novo trabalho; se bem provaram o leitor que diga com a simples amostra de trabalho d'un dia feito por 140 homens:

Levantaram-se 1.931 travessas de via e carregaram-se 16 vagões com 787 travessas, 104 carris, 1 cruzamento completo, 1.027 chapins, 81 pares de eclisses e 12 saccos com escapulas ou n'este outro dia, por exemplo, que com 157 homens se levantou e carregou em 33 vagões o seguinte:

60 carris;
2 cruzamentos completos;
1.621 travessas;
1.061 chapins;
85 pares pe eclisses;
2.783 escapulas.

Entretanto a outra companhia, a 4.<sup>a</sup> do Batalhão, trabalhava também no Somme, na zona do 4.<sup>a</sup> exercito inglez, começando por trabalhar de levantamento de via em cooperação com a 3.<sup>a</sup> companhia de caminhos de ferro da R. E., serviço que começou na gare de Longuerel. Concluído esse trabalho começou essa companhia com a construção de parte da via dupla na linha Chambres-Peronne, linha cuja conservação depois ficou a seu cargo.

Esta linha era na occasião d'uma importancia considerável e a sua entrega a uma companhia portuguesa só atesta a consideração e o alto conceito em que era tido o pessoal que a compunha.

Em fins de maio chegavam a França as duas outras companhias do Batalhão que foram ocupadas em trabalhos de construção na Belgica, na zona do 2.<sup>a</sup> exercito inglez, uma de desvios para canhões de grande calibre com as respectivas plataformas, e mais tarde com a conclusão da linha Kanebek-Messines (esta cidade tinha sido recentemente tomada aos allemandes) e a outra de uma gare improvisada em Kanebek cujas plataformas eram feitas por companhias de trabalhadores ingleses.

Mais tarde, concluidos estes trabalhos, uma das companhias tomou a seu cargo a conservação da Brulooze-Line, ainda na Belgica, e outra a construção e conservação de linhas e gares no sector português, La Gorgne-Lavintie, na zona do 1.<sup>a</sup> exercito inglez.

Ficaram assim as companhias do Batalhão, trabalhando na Belgica, nas Flandres e no Somme.

O trabalho da 2.<sup>a</sup> companhia na zona portugueza pode resumir-se no seguinte:

a) construcção de uma linha e um desvio em Laventie;

b) conservação nas gares, depositos de La Gorgne e Lestrem e na linha de 1<sup>o</sup> La Gorgue-Lestrem;

c) construcção d'uma linha de resguardo e de um S de ligação na gare-depósito de La Gorgue;

d) conservação e reparação dos desvios para peças na linha La Gorgne-Laventie-Armentieres.

O trabalho mais importante foi o da linha em Laventie. Essa linha partia da do Norte e tinha um comprimento de 2,79 milhas e era formada de dois grandes alinhamentos rectos e uma curva.

Construiu-se tambem um desvio para peça de grande calibre e respectivas plataformas; este trabalho foi feito de noite, por necessidades de ordem militar; é de calcular o esforço realizado pelos homens que n'ella trabalharam; cumpre tambem notar que a descarga de material dos vagões tinha de ser feita de noite dada a proximidade do inimigo.

Esta companhia teve n'esse período mais de vinte baixas.

Mais tarde foi entregue tambem ás tropas portuguezas de caminhos de ferro a construcção da linha Liencourt-Bois de Faie que começada a 4 de outubro estava concluida a 17 do mesmo mez, tendo sido já permittida a passagem de comboios no dia 15. A média do numero de homens empregada foi de 105.

A construcção d'esta linha offerece-nos tecnicamente ensinamentos interessantes, em virtude dos estudos que ali foram feitos, principalmente sobre a quantidade de balastro a empregar.

Deu optimos resultados uma mistura de calcareo bando e argiloso e de cinzas, o melhor material de que se podia dispor.

Construiu-se tambem a gare de Bois de Faie.

Uma outra companhia tomou em 15 de agosto a seu cargo a conservação da linha Marœuil-Bailleul (proximo a Arras), a que pertenciam as estações de Ecurie, Thélus, Fond de Vase, Ecurie e Rochicourt-Bailleul, a da linha entre Mont St. Eloi e Marneuil, e entre Marseuil e Duisaus, que depois entregou a outra companhia portugueza.

A' 3.<sup>a</sup> companhia foi destinado por essa epocha a conservação da linha Aubigny-Carency e Acqwarhincourt, a que mais tarde se juntou a conservação das linhas Camblain-l'Abbé-Carency e Wanquetin-Gombremetz.

Foi tambem entregue por algum tempo a tropas portuguezas a linha de 1<sup>o</sup> Warlees-Noyelles e normal Gouves-Walincourt e mais tarde a construcção de desvios na linha St. Pol-Aubigny e a conservação da gare de triagem de Tachincourt, perto de St. Pol.

Em 1 de dezembro de 1917 reconheceu-se a necessidade de com as secções de movimento e tracção das companhias (que eram mixtas) constituir uma companhia de exploração, que passou a ser a 5.<sup>a</sup> do Batalhão.

Fica assim delueado muito por alto o trabalho desempenhado pelo Batalhão no anno de 1917; as referencias que a elle fizeram as auctoridades inglezas, foram-nos extremamente honrosas e se de principio o meio nos era hostil (e quem conheça o caracter inglez pode confirmal-o), a competencia e qualidade de trabalho dos graduados e praças crearam em torno de nós uma atmosphera de sympathia e considerabão que só podia contribuir para o bom nome portuguez.

Ferreira Mendes



## Ministerio do Comercio e Comunicações

### Secretaria Geral

LEI N.<sup>o</sup> 952

Em nome da Nação, o Congresso da República decreta, e eu promulgo, a lei seguinte:

Artigo 1.<sup>o</sup> São incluídas nos vencimentos fixos do pessoal dos Caminhos de Ferro do Estado, compreendendo o dos quadros privativos, efectivo, auxiliar e adventício, e a partir de 1 de Janeiro de 1920, as subvenções concedidas, respectivamente, pelo decreto n.<sup>o</sup> 3:964 e pela lei n. 888, não podendo os auxiliares e adventícios perceber abono superior ao do pessoal dos quadros.

§ único. Aos membros do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado nenhuma subvenção pertencerá, não podendo, portanto, nenhum dos cidadãos referidos ser atingido por este artigo.

Art. 2. Com excepção do presidente e vogais do Conselho de Administração, do consultor técnico do mesmo Conselho, dos directores e sub-directores dos Caminhos de Ferro do Estado e do disposto no § único d'este artigo, é concedida desde 1 de Janeiro de 1920 uma subvenção mensal de 24\$00 a todo o pessoal dos Caminhos de Ferro do Estado fazendo parte dos quadros privativos, efectivo, auxiliar, adventício da exploração e reformado, restringindo a 12\$ a mesma subvenção por cada pensão de sobrevivência.

§ único. Os boletineiros, praticantes de estação e aprendizes até quatro anos de prática receberão sómente a subvenção mensal de 18\$.

Art. 3. A importancia a perceber pelo pessoal ferro-viário do Estado a título de deslocação por prestação de serviço fora da sua residência oficial será, para efeitos de abono, calculada da seguinte forma:

- a) Por serviços prestados até quatro horas inclusive, \$40;
- b) Por serviços prestados até seis horas inclusive, \$60;
- c) Por serviços prestados até oito horas inclusive, \$80.

Art. 4.<sup>o</sup> É concedida, a título de diuturnidade, em substituição da estabelecida no decreto n.<sup>o</sup> 5:605, de 10 de Maio de 1919, a quantia de \$20 a todo o pessoal dos Caminhos de Ferro do Estado, por perfodos de cinco anos, até o máximo de vinte e cinco anos.

§ 1.<sup>o</sup> Na contagem do tempo de serviço para aplicação do disposto neste artigo deduzir-se hão os dias de suspensão, de faltas não justificadas, licença sem vencimento por mais de sessenta dias em cada ano e o tempo de prisão no cumprimento de sentença.

§ 2. O pessoal reformado até à data da presente lei terá direito à diuturnidade nas condições dos artigos 325.<sup>o</sup> a 331.<sup>o</sup> do decreto n.<sup>o</sup> 5:605, de 10 de Maio de 1919.

Art. 5.<sup>o</sup> Para ocorrer as despesas resultantes da execução desta lei, desde 1 de Janeiro de 1920, e até a aplicação da tarifa aprovada por portaria de 25 de Novembro de 1919, e indispensáveis sobretaxas, a Administração dos Caminhos de Ferro do Estado receberá do Governo o subsidio necessário para ocorrer aos encargos resultantes da execução desta lei e saldar, até a aplicação das respectivas tarifas, o deficit de exploração.

Art. 6. Entra imediatamente em vigor, para ser devidamente aplicada, nos termos da condição 3.<sup>a</sup> da portaria n.<sup>o</sup> 2:129, de 25 de Novembro de 1919, que a aprovou, a tarifa a que a mesma portaria faz referencia, começando a vigorar as tarifas especiais a que ela se refere, logo e à medida que forem sendo aprovadas.

Art. 7.<sup>o</sup> O producto de quaisquer sobretaxas que o Governo autorize, ou tenha autorizado, sobre as tarifas ferroviárias, não será computado para o cálculo da anuidade a pagar ás empresas, em caso de resgate das concessões das respectivas rédes.

Art. 8.<sup>o</sup> Em quanto durar o regime de sobretaxas sobre tarifas ferroviárias, o producto das sobretaxas a que se refere o artigo anterior será exclusivamente destinado:

- 1.<sup>o</sup> A cobrir o deficit da exploração de cada rede;
- 2.<sup>o</sup> A pagar os trabalhos extraordinários de primeiro estabelecimento previamente autorizados pelo Governo;
- 3.<sup>o</sup> A satisfazer os encargos financeiros obrigatórios, conforme os respectivos estatutos e contractos.

§ 1.<sup>o</sup> O producto das receitas que excedam as despesas referi-

das neste artigo reverterá a favor do Estado, como receita extraordinária.

§ 2.º O Governo tomará as providencias necessárias para fiscalizar, em cada empresa, a economia da exploração, por forma a reduzir quanto possível o encargo constante do n.º 1.º d'este artigo.

Art. 9.º Esta lei entra imediatamente em vigor.

Art. 10.º Fica revogada a legislação em contrário.

Os Ministros das Finanças e do Comércio e Comunicações a façam imprimir, publicar e correr. Paços do Governo da República, 5 de Março de 1920. — ANTONIO JOSÉ DE ALMEIDA — Antonio Joaquim Ferreira da Fonseca — Jorge de Vasconcelos Nunes.

## Os cambios e o consorcio bancario

Desde dezembro para cá veiu crescendo implacavelmente o círculo das dificuldades em volta da nossa vida económica. Entrámos então n'um período de catastrophes, que outro nome lhes não pode dar quem reflecta bem sobre a situação. A queda do valor internacional da nossa moeda é um enorme desastre, apenas possível no meio de condições de existencia que por si mesmas tem o significado triste de uma verdadeira derrocada.

A nossa crise cambial vem desde as adversidades financeiras e económicas de 1891. Ainda assim a nossa divisa Londres oscilou entre 40 e 43 desde dezembro de 1891 até outubro de 1896. Chegou a 35 em 1897 e a cerca de 28 em 1898, equivalendo a libra esterlina a 8\$57. foi o período agudo da enfermidade. Para elle concorreram especialmente as dificuldades commerciais do Brasil.

A melhoria accentuou-se principalmente desde 1900. A cotação média foi subindo desde 38, n'aquelle anno, até 49 em 1912, tendo passado por 51 em 1906 e 1907.

Depois da revolução de 1910 houve naturalmente oscilações. Ainda assim, o agio cambial tendia para o desaparecimento. Em julho de 1914, vespertas da guerra, a mesma divisa, embora chegassem a um mínimo de 43, fôra até 47, ponto em que a libra vale 5\$10,6.

Era inevitável que esta situação fosse prejudicada pela guerra. Mas nunca se podia esperar que o mal fosse tão grande como veiu a ser; muito menos se podia supor, no começo, que as maiores derrocadas viesssem depois da victoria.

De baixa em baixa, o cambio sobre Londres chegara a 30 em meados de novembro de 1917. Depois foi caindo sucessivamente, com oscilações, até 27  $\frac{3}{4}$  em março de 1918. Custava o saque de uma libra 8\$64,8.

Em maio do mesmo anno havia um brusco movimento em sentido oposto. A cotação melhorava até 33  $\frac{1}{2}$ , correspondendo a libra a 7\$16,4. O caso foi explicado por uma intervenção especial do Governo; e logo veiu de novo a descida, ficando porém o preço em volta de 30, índice que dá para a libra o valor de 8\$00.

Desde o outono de 1919 a adversidade cambial ia tomar o aspecto de uma grande calamidade publica. De queda em queda, a mesma divisa vinha rapidamente para 25, sendo isto considerado já um desastre. Foi então que se adoptou o expediente de fornecer algumas centenas de milhares de libras aos estabelecimentos bancarios para aumentar a oferta e melhorar a situação. O cambio subiu durante breves dias, indo mesmo um pouco além de 27. Mas tudo mudava depressa para peor, apesar da generosidade do Governo. Via-se imediatamente um escudo valer apenas 24

pence, ou uma libra 10\$00, um dollar 2\$45, e uma peseta 48 centavos. Foi diante d'essa derrocada, que o ministro das finanças de então convocou os bancos e banqueiros para uma reunião especial onde se tratou de tão grave assumpto.

Não se formularam ahi nenhuma soluções concretas. Apenas se combateu unanimemente a formação de quaisquer juntas reguladoras de cambios. Havia ahi o mérito claro de sinceridade.

Mas a situação continuava a peorar velozmente. Quando enfim o cambio estava já em volta de 20, o Governo publicava o decreto n.º 6.263 com providências de carácter extraordinario. Entre elles sobressaiham restrições á importação de mercadorias estrangeiras e á saída de valores de ouro, que deveria ficar limitada ao que fosse exigido pelas proprias necessidades da economia nacional. Creava-se então para esse fim o Conselho Fiscalizador do Commercio Geral e Cambios.

Mas a queda continuava sempre vertiginosamente. No dia 9 de janeiro a divisa Londres havia baixado a 14. O saque de uma libra custava, pois, 17\$14,2. Chegavamos a um momento de verdadeira catástrophe.

O Governo creou então o *Consorcio Bancario*, esperando que este, sob a influencia directa do Estado, faria melhorar a situação. Ia-se tornar a peor, infelizmente, apesar de todas as boas intenções!

O Consorcio ficava tendo a faculdade fundamental de estabelecer o preço obrigatorio da venda dos cambios pelos bancos, banqueiros e cambistas. No exercício d'esta função o consorcio foi elevando sucessivamente as cotações officiaes dos cheques e letras sobre o estrangeiro. Fixou-a por fim em 17  $\frac{3}{8}$  para a divisa Londres, custando, pois, a libra 13\$81,2. A do dollar, a da peseta, a do florim acompanhavam essa显著的 melhoria, estando ultimamente em volta de 3\$60 o primeiro, de \$62 a segunda e de 1\$24 o terceiro, pela respectiva tabella.

Mas antes não houvesse tal regime, desde que essas taxações não representam a verdade! Na prática os bancos, os banqueiros, os cambistas não vendem nenhum cambio aos preços fixados pelo Consorcio. A quem as pretende comprar vão respondendo que não possuem nenhum. Ao mesmo tempo é sabido que os particulares vendem os saques sobre Londres a 13 (18\$46,1 a libra) e mesmo a 12 algumas vezes. Neste negócio clandestino a peseta já chegou, segundo dizem, a 1\$20, havendo elevações analogas nos preços das outras divisas. Corre até como certo que estes factos anomalias se dão também nos próprios estabelecimentos bancários.

O comércio dos cambios passou, pois, a ser um comércio fraudulento. Acresce que este é feito para encarecer a mercadoria, com prejuizo grave da economia nacional, ao contrário do que sucede geralmente nas transacções de contrabando, emprehendidas por sua natureza com o fim de barateamento. Mas poder-se-hia admitir um tal regime, ainda que elle não trouxesse danos à vida do paiz?

Em que situação ficam o Estado, o Consorcio, os bancos, os banqueiros e os cambistas com estas consequências de uma regulamentação contraria às leis naturaes? Pois não é evidente que se não pode prolongar este sistema de ludibrios? O espetáculo é intolerável: e desde que a origem do mal está no regime cambial adoptado, este deve desaparecer.

Comprehende-se que o Estado, como ultimo recurso, venha a influir mais tarde directamente, com importantes disponibilidades suas, por meios seguros, quando, chegadas outras circunstâncias que parecem

estar ainda um pouco longe, possa pôr em execução um plano amplissimo de reformas, de reorganização e de progresso nas finanças e na economia do paiz, atacando, no seu conjunto, os problemas de cuja solução depende o saneamento monetario. Nesse periodo é o proprio Estado que tem de exercer uma função cambial, primeiramente em livre concorrença, e depois, se preciso for, em monopolio exigido pelas necessidades da consolidação nacional. Isto sómente em caso de extrema necessidade.

Presentemente é impossivel o Estado entrar nesse caminho, onde não pode ser substituido pelos bancos e pelos cambistas. O erro foi suppor-se que esta substituição, para os effeitos desejados, está ao alcance das providencias governativas. Não se pode mudar aquillo que está na propria natureza.

O Estado sómente deve intervir nas cotações cambiaes quando, no periodo da reconstituição geral da nossa economia, possa influir directamente na offerta de cheques sobre o estrangeiro. Estando arredada esta hypothese, é preferivel tornal-as livres, deixando tudo nesse ponto á lei natural da concorrença.

Diante das anomalias que ahi temos hoje, é isso o que está indicado por necessidade moral e económica ao mesmo tempo. Quer isto dizer que deve ser extinto o Consordio Bancario, por não poder corresponder aos fins para que foi instituido, ainda mais por culpa do regime inventado do que pela dos homens. Apenas deve ficar de pé o Conselho de Fiscalisação para terem todo o seu efecto as restrições relativas á importação de mercadorias e á saída de valores de ouro, sem prejuizo da liberdade de compra e venda dos cambiaes no interior do paiz, pelos preços dependentes da lei natural da offerta e da procura.

O que pode suceder por este caminho? Virem os preços officiaes dos cambios nos bancos e nas bolsas para a situação em que hoje se encontram no mercado clandestino?

Mas, nesse caso o commercio não perde nada nas compras que fizer para satisfazer os seus compromissos no estrangeiro. Este é o ponto mais importante a que se deve attender. Uma tal igualdade de situação é decisiva contra o actual regime.

Tambem o vendedor originario dos cambiaes não perde nada com a mudança. Pelo contrario, pode ganhar com ella, sem ser em prejuizo do commercio. Nesse caso é honesto e justo deixal-o tirar todas as vantagens possiveis da sua *mercadoria*, em vez de serem para outros.

Quem perderia então com o desapparecimento da tabella taxativa? Os intermediarios especuladores que hoje tem lucros injustos e revoltantes, usando de todos os expedientes possiveis para arrancar os cambiaes ao possuidor originario pelo *preço official*, ou ao menos por algum que lhe fique bem proximo, e para vendel-os depois em segredo pelo que realmente corresponde á situação presente, lucrando a diferença enorme entre um e outro. Não sabemos quem pratica estes factos. Mas elles existem, segundo é voz corrente, e representam uma deshonestidade e injustiça que de nenhum modo se podem tolerar.

Muitas pessoas tem sofrido prejuizos consideraveis com tal regime: prejuizos que em muitos casos derivam directamente e imediatamente da propria lei, o que é absurdo. Ha, por exemplo, casas commerciaes que são obrigadas a receber pelo cambio official, em notas, quantidades importantes de libras, de dollars e de francos para transferirem para o estrangeiro, geralmente no proprio dia em que fazem a primeira operação. Mas quando querem adquirir os cambiaes para fazerem a transferencia, difficilmente os obtem,

por se haver tornado clandestino este ramo de negocio; e quando os conseguem dalgum modo, é pelo preço verdadeiro da praça, perdendo, portanto, a diferença. Deve isto dar-se especialmente com os agentes de companhias estrangeiras, de seguros e outras operações.

As perdas soffridas, por todas estas maneiras, na compra ou na venda de cambiaes, attingem valores enormes, segundo se diz, e como é facil conjecturar. Mas são ainda talvez superiores para a economia nacional as que resultam da desorgauisação causada no commercio pelo regime a que nos referimos.

Já é uma grande adversidade que, por superiores necessidades publicas, os importadores precisem de auctorisações especiaes para a acquisition dos meios internacionaes de pagamento. Mas terem de perder tempo, ás vezes muito longo, em procura ou á espera de cambiaes, que andam retrahidos ou ocultados para produzirem mais notas pelo contrabando! Terem de ficar sujeitos ás variações notaveis de preços, e ás grandes incertezas destes, como é proprio dos negocios feitos em contravenção da lei! Pode o commercio exterior de um paiz estar submettido a estas contingencias?

A consequencia necessaria de tudo isto é que os importadores nem sempre teem podido satisfazer inteiramente aos seus compromissos lá fóra. Para onde iriamos se tambem o nosso credito commercial andasse a levar golpes d'estes no estrangeiro? Pois não se vê que isso representaria no fim de pouco tempo um desastre ainda maior do que o da propria queda cambial que ahi temos?

O commercio, para as suas operaçoes, precisa de ter o maior numero possivel de garantias. Bem lhe bastam os riscos naturaes, ainda tornados maiores e até formidaveis pelos effeitos geraes da guerra e pelas agitações e desordens que vão pelo mundo.

Uma depressão cambial, como aquella, a que vimos assistindo, é, por si mesma, claramente, uma grande catastrophe. Torna extremamente difficult a importação, esmagando por todos os lados o paiz. Mas ainda peor do que a propria elevação do agio é a sua excessiva instabilidade e variação.

O comerciante pode resignar-se a não continuar a fazer importações, quando tenha a certeza de que não poderá adquirir cambiaes para os seus pagamentos: certeza difficultima de obter antes de se chegar ao fundo do abysmo economico. Mas o que para elle constitue suprema contrariedade é a incerteza extrema do cambio. Fazer uma compra no exterior sobre certas bases de valor da moeda internacional e ser obrigado de repente a obter esta por um preço muito mais alto, para solver os seus compromissos, pode ser para elle um caso gravissimo ou até uma origem de positiva ruina.

O Estado, em vez de augmentar essas contingencias, neste periodo calamitoso, deve tratar de as diminuir, quando lhe seja possível. O regime de consorcio bancario está concorrendo para que ellas se agravem, envolvendo as operaçoes cambiaes numa atmosphera de incertesa, de confusão, de injustiça e quasi diríamos de escandalo, visto que pelo menos temos ahi o contrabando: Um momento de reflexão deixará comprehender que os interesses legitimos do Esfado, dos proprios bancos e do commercio em geral, exige o desapparecimento d'esse regime, nos termos que indicamos.

Quirino de Jesus.

# VIAGENS E TRANSPORTES

## Novas tarifas

Já o esperávamos. O novo regime tarifário está servindo de pretexto para certos honrados comerciantes, que se julgam neste mundo as unicas criaturas com direito a viver e a gosar, muito embora para isso tenham de explorar o proximo até á raiz dos cabellos, justificarem os excessivos aumentos nos preços das mercadorias, especialmente em tudo quanto é artigo de primeira necessidade.

Em todos os tempos houve, em maior ou menor numero, comerciantes gananciosos e pouco escrupulosos, como tambem sempre os houve probos e comedidos, mas como na epocha que vamos atravessando, cremos que nunca houve tão pouco escrupulo da parte d'um grande numero de criaturas que disparam do nosso estomago, do nosso dinheiro, da nossa vida, enfim.

E como os governos no cumprimento do seu dever, procuram defender os interesses do povo, pondo entraves aos exageros da ganancia; estes, os açambarcadores, os falsificadores e os que vendem gato por lebre, conseguem chamar á sua bolsa, tudo quanto o povo aufera á custa de muito suor, não tendo já outros motivos para se justificarem, procuram nas Tarifas do caminhos de ferro uma das grandes razões da carestia dos generos.

E assim que lançam aos quatro ventos affirmações mirabolantes como uma que ha dias vimos n'um journal diario em que se atribuia como preço de transporte a um vagão de sal n'um percurso de 89 kilometros na C. P., a taxa de 39\$21 o que com a sobretaxa de 100 %, se elevaria a 78\$42, quando a taxa que realmente corresponderia applicar no caso citado seria a seguinte:

Tabella 31—89 kilometros. Por tonelada...	1\$99
Menos 10 % (Cond. 2. <sup>a</sup> -Cap. 1-Tar. 1 p. v.)	\$19,9
	1\$79,1
Evolução, manobras e transmissões . . . . .	\$40,0
	2\$19,1
Sopretaxa de 100 %. . . . .	2\$19,1
	4\$38,2

O que para 10 toneladas dá 43\$82, ou seja pouco mais de metade que o que se pretendia provar para épater o publico.

E como este caso, poderíamos citar muitissimos, que todos os dias veem a lume, atirados ao vento como justificação do aumento do preço do artigo que se pretende impingir com uns 300 ou 600 % mais que antes das novas tarifas.

Mas o publico já não acredita, pelo menos o publico que sabe ler, e que tem o cuidado de ao ver affirmações d'essas, curar por seus proprios olhos da sua veracidade. E como as Tarifas estão ao alcance de toda a gente que saiba ler, facil é fazer essa investigação.

Não temos á mão, no momento em que escrevemos estas linhas, os elementos indispensaveis para apresentarmos aqui exemplos de comparações entre as taxas do antigo e do novo regime de tarifas, mas recorrendo apenas á memoria, podemos afirmar que as diferenças encontradas para generos de primeira necessidade, são, na maioria dos casos, **de trez a seis decimos de centavos** em kilo de mercadorias, não

chegando, no peior dos casos, a ir além de um centavo por kilo.

Ora aumentos d'esta natureza, quer-nos parecer nada se assemelharem ao de alguns tostões em kilo que os senhores comerciantes pretendem lançar nos mesmos generos.

Não nos ha de esquecer um episódio de que tivemos conhecimento, sucedido, não ha muito tempo, entre alguns da classe commercial e um dos membros do governo.

Tratava-se de estabelecer preço de tabella para determinado artigo — batata, se não nos enganamos. Affirmava o comerciante ao ministro que só de transporte no caminho de ferro tinha de pagar \$04 por kilo. O ministro não tinha á mão elementos de verificação, e ficou um tanto embaraçado; mas não se dando por convencido mandou imediatamente indagar se assim era.

D'ahi a meia hora, pouco mais ou menos, o ministro era elucidado de que o transporte da batata nos percursos em que ella mais se transporta regulava em media por uns 8 a 9 decimos de centavo por kilo. Diferença apenas de uns tres centavos e tal, por cada kilo, que o homensinho queria chamar a si acobertado com o caminho de ferro.

Se tivessemos registado todos os casos que nos teem chegado aos ouvidos, mais ou menos parecidos com o que citamos, seria um nunca acabar.

Sabemos muito bem que seria impossivel hoje o commercio vender os artigos pelos antigos preços; sabemos muito bem que um grande numero de factores tem obrigado esses preços a uma alta consideravel, mas pretender-se attribuir ao caminho de ferro uma das causas principaes d'essa alta, é uma falsa affirmação que não deixaremos passar em julgado sem o nosso protesto.

Procurar a origem da carestia dos generos, é procurar tambem a da carestia dos transportes. Não seria difficult proval-o, se não estivesse já mais que provado.

Pretender pois que o caminho de ferro, ou qualquer outro meio de transporte, faça fretes baratos, quando todos os elementos de que carece para poder exercer a sua accão lhe custam tres, quatro ou dez vezes mais do que dantes, seria absurdo.

A crise a que a grande guerra arrastou o mundo inteiro, não podiam de certo escapar os caminhos de ferro, e por isso em todos os paizes as tarifas teem ido soffrendo importantes aumentos, não sendo Portugal aquele em que mais se acentuou a elevação, como se vê do artigo que sobre o assumpto inserimos no nosso numero de 16 de março ultimo sob a epígrafe *As tarifas nos Caminhos de Ferro*.

A propria Hespanha que, na phrase pittoresca d'um hespanhol, está soffreudo de *una indigestion de duros*, não poude eximir-se ao aumento de tarifas que hoje já vão em cerca de 70 % mais do que em 1914.

Não será, pois, com a cumplicidade do nosso silencio que o *mot d'ordre* do aumento de tarifas, lançado por certa gente, colha resultados beneficos á voracidade dos gananciosos.

Temos recebido as edições das Tarifas das varias empresas, e pelo simples golpe de vista que lhes lançámos pouco temos a acrescentar ao que sobre elles temos dito por uma forma genérica.

Pelas informações que temos, a sua execução não

tem encontrado atritos de maior, tanto por parte do pessoal ferro-viario que reconhece vantagens no novo regime, como por parte do publico que vae sabendo, por experientia propria, que o aumento não é tão grande como parecia no primeiro momento.

O que não cessaremos de recommendar ao publico, é a conveniencia que tem em designar as mercadorias nas notas de expedição pelos nomes indicados na Classificação de mercadorias, para poderem desfrutar dos preços mais beneficiosos das tarifas especiales.

Da não observancia d'esse preceito resulta a aplicação da taxa mais elevada da Tarifa Geral.

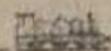
E, como talvez alguns transportadores por ignorancia, não tenham cumprido com essa disposição, e portanto tenham incorrido na penalidade da taxa mais cara, isso terá feito suppôr a muita gente, que os preços são mais elevados do que o são realmente.

E' de esperar, porem, que desde que todos tomem conhecimento com as tarifas, algumas más impressões desappareçam, e todos reconheçam as vantagens que resultam do sistema.

Quanto a reparos que poderíamos fazer sobre algumas anomalias que se encontram em certas tarifas, e na falta de uniformidade das tabelas da tarifa n.º 1 p. v. das diferentes empresas, que pelo menos na numeração, talvez se pudessem aproximar mais, para facilidade de aplicação, deixamos ás proprias empresas o cuidado de, á maneira que forem reconhecendo a necessidade, pela experientia, irem fazendo as correções convenientes.

Um trabalho tão complexo e tão grande como o d'esta reforma de tarifas, que ainda não teve outro no Paiz que se lhe possa comparar, não podia deixar de apresentar algumas incorrecções.

Essas, porem, sendo de pouca monta, facilmente serão corrigidas, e como as tarifas estão aprovadas para vigorarem pelo prazo de dois annos, facil é, n'esse lapso de tempo depurá-las dos defeitos que tenuham, e quando da sua revisão, resultar um conjunto mais harmonico e perfeito do que já está.



## Carta de Paris

A greve do consumidor. — Taxis sem clientela. — Grève de chauffeurs para baixa de preço. Taxas postaes de luxo!

Recomeço hoje estas cartas ha tanto tempo interrompidas, pelo motivo já apontado de não querer causticar os leitores da *Gazeta* com dois relatos franceses, vistas as brilhantes "Notas de Viagem" do seu digno director.

Vou recomeça-las, pois, e com o assumpto, universalmente na ordem do dia: As grèves, que os nossos vizinhos hespanhoes mais acertadamente chamam *huelga*, que nós muito bem podíamos traduzir por *folga*, pois na maioria dos casos não passa de uma folga que as classes trabalhadoras tomam por sua conta... e risco dos patrões e consumidores que são quem vem a pagar tudo.

Mas em França, as grèves vão tomando fóros de irritantes, e o publico começa a achal-as pouco sympathicas e a fazer grève tambem.

Digam o que disserem d'esta gente, mas o povo francez é um povo disciplinado. Ha uma lei, ha um imposto, ha uma restrição, toda a gente a acata sem constrangimento. Mas das grèves vai estando saturado, e começa a fazel-a tambem, n'uma solidariedade que commove, e que enche de admiração aquelles que lhe deram a causa.

Começou-se pela grève dos taxis. Este tão excellente e commodo meio de transporte que nos transportava de lés a lés da cidade por 4 ou 5 francos, e que nos levava da estação do caminho de ferro a casa por 2 francos ou 2,20, viu que a concorrencia aumentava a olhos vistos, e lançou tambem o seu imposto, elevando a tarifa ao dobro! O parisiense é que não esteve pelos ajustes e, sem mais aquellas absteve-se d'elles e passou a viajar no electrico, no metropolitano, ou a pé.

Devo aqui contar, que devido, sem duvida, ao preço em conta porque se faziam até aqui as carreiras, era difficult, mesmo muito difficult, apanhar um taxi nas horas de affluencia, e principalmente das 5 ás 8 da tarde.

Era um pavor, e era até ás vezes comico, ver cavaleiros de bengala erguida a acenar a um auto que passava de bandeirinha erguida, e quando algum parava para deixar o freguez, o assalto, pelos que impacientemente o esperavam, era certo e seguro.

Agora é o contrario; são os taxis que fazem *bixa* ao longo dos Boulevards á espera de freguez. Nos primeiros dias pensaram que o amuo dos freguezes não durava mais que 24 horas, mas é passado um mez e esse amuo cada vez se torna mais efectivo.

A parede não é porem completa, e por isso a sua resistencia é mais segura.

Tomam-se os taxis quando ha necessidade, mas nadose absolutamente restricta porque mais de metade d'esses vehiculos estão em permanente estacionamento.

Está-se a ver o resultado; os patrões estão desgostosos com o serviço, e os empregados ainda mais, pois estes, que faziam diariamente 80 a 100 carreiras, metiam no bolso o melhor de 50 francos de gorgetas.

E dá-se então um caso curioso: como ha chauffeurs que são ao mesmo tempo patrões, segredam-nos ao ouvido quando nos revoltamos pela dureza do preço *Je vous emporte à l'ancien tarif!*

Depois, é vêr como elles são amaveis; estão até a restabelecer a já tão abalada e esquecida politesse francesa, porque mal a gente se approxima do carro, recebem-nos com um sorriso, assim como quem diz: *para onde vamos, meu patrão?* Pegam-nos nas malas, coisa que nunca faziam, e não fazem a menor questão em levar mais das quatro pessoas que marca o regulamento.

Pois já se fala n'uma greve, que terá nome na historia, a greve dos chauffeurs para obrigar os patrões a baixar o preço...

A imprensa tambem tem ajudado; mas deu isso em resultado que, ha dias, n'un comicio de chauffeurs, lhe chamaram quantos nomes o particular vocabulario dos oradores poude applicar-lhes, e não contentes com esse ataque moral, descobrindo entre si um infeliz reporter do *Excelsior*, applicaram-lhe uma tareia physica, que sahiu de lá em braços!

O metropolitano, os carros eletricos e o autubus levantaram tambem o preço.

O publico manifestou-se tambem, passando a andar a pé ou, pelo muito, na 2.ª classe; a 1.ª passou aos novos ricos, visto custar a 1.ª secção 35 centimos e a 2.ª, 50.

E é vêr os metros que teem regularmente 4 carruagens de 2.ª e uma de 1.ª, como trazem aquellas completamente apinhadas e esta vazia.

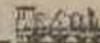
Em França começa a adoptar-se o sistema de pôr de parte tudo o que pode significar luxo, e o governo

tanto assim o entendeu que acaba de elevar as tarifas postaes, mas não se esqueceu de pôr a taxa dos postaes illustrados menos 5 centimos que os outros, apenas com a condição de não conterem mais de 5 palavras alem da assignatura, da data e do endereço. E de resto para se dizer á familia, ou aos amigos, que estamos bons de saude, não são precisas mais.

Em Portugal fez-se o contrario, considerou-se o innocent postral illustrado com uma vista da terra em que estamos, como um objecto de luxo, e fazemo-lo pagar mais caro do que os outros a que o correio fornece sêlo e cartão. Sempre espertos... e coherentes com a deusa Asneira!

Paris, abril.

Guerra Maio.



## Os ferro-viarios na guerra

### Uma cerimonia interessante

Em Inglaterra, na Brighton Railway Company, realizou-se em 27 de Fevereiro ultimo a cerimonia de recepção dos empregados d'essa Companhia que foram louvados ou condecorados durante a ultima guerra.

Presidiu Sir Wiliams Forbes que, rodeado de oficiaes, engenheiros e empregados superiores, entregou a cada um dos heroes a quem a festa era dedicada, um artístico diploma illustrado, e tendo escripta uma saudação da direcção da Companhia assignada por Lord Bessborayh, Sir Wiliams Forbes, e Mr. J. Brewer, do theor seguinte:

"Os directores, engenheiros e restante pessoal, dão-vos as boas vindas pelo vosso feliz regresso ao trabalho, depois de com tanto brio terdes servido o paiz na grande guerra, por um longo periodo de quatro annos.

Testemunham tambem a admiração que teem pela vossa conducta, felicitando-vos por que Sua Magestade o Rei tenha reconhecido os vossos serviços condecorando-vos".

Lord Bessborayh, discursando, accentuou o prazer que para elle esse dia representava, dia que aniosamente esperava desde o inicio da guerra.

Teve palavras de saudade para os que cahiram nos theatros de operações, e de agradecimento para os que durante quatro annos sofreram pela causa commun e para os que os substituíram durante esse tempo no serviço da Companhia. Muitos dos que voltaram estavam inutilizados para os serviços, mas a gratidão do Estado em geral, e da Companhia em especial velaria por elles.

De 5.617 empregados que partiram para a guerra, 9,19 % morreram; 97 foram condecorados, e d'entre estes, treze perderam a vida. Este exemplo deveria servir de estímulo a todos para trabalharem não só para a prosperidade da Companhia mas tambem do Paiz.

Depois d'esta cerimonia, os assistentes photographaram-se em grupo e tomaram parte n'um copo d'agua oferecido por Sir Williams Forbes.

Cerimonias d'esta natureza são um poderosissimo estímulo e uma justa recompensa para quem se sacrificou. Entre nós poder-se-hiam fazer, e serviriam para mostrar que em Portugal se chegou a perceber o grande alcance moral que representou a conducta dos nossos homens em especial a dos ferro-viarios, em França.

Tivemos ferro-viarios de todas as companhias e direcções, soldados da grande guerra.

Alguns d'elles cahiram em terras de França, alguns tambem foram condecorados pelos governos inglez e portuguez.

A apoteose aos bravos pode e deve fazer-se. Elles bem o merecem pelo seu espirito de sacrificio, pelo seu amor á Patria e á profissão. Que os outros profissionaes lh'a façam.

## François Mercier

Causou-nos dolorosa surpresa a noticia, que recebemos agora, do falecimento de Mr. François Mercier, em 3 do corrente.

François Mercier elevou-se pela intelligencia e pelo trabalho.

De condição humilde, tendo começado a vida como simples trabalhador, era ha muito um dos mais considerados empreiteiros de obras publicas de França; presidia á *Société des Chemins de Fer du Centre* e á *Compagnie Française pour la construction et l'exploitation de Chemins de fer à l'Étranger*, concessaria da linha do Valle do Vouga, e era membro do Comité technico d'exploração de caminhos de ferro.

Dotado de viva intelligencia, e de extraordinaria actividade e profundo conhecimento da arte de construir, François Mercier assombrava todos pela somma de trabalho que dispedia e pelo criterio com que dirigia os vastos estaleiros de construcção.

A sua intervenção se deveu a construcção da linha do Valle do Vouga, cujo ultimo troço, sobretudo de Sarnada a Viseu, foi um modelo de rapidez e perfeição de construção, adoptando-se ali, pela primeira vez em Portugal, pontes e viaductos de alvenaria aparelhada e de vãos a que os nossos constructores não se haviam abalançado.

Era um amigo de Portugal, cujos trabalhadores preferia nas suas obras de França; e estava resolvido a continuar entre nós os emprehendimentos de construção de caminhos de ferro, ao mesmo tempo que se occupava, em França, de grandes obras, principalmente na rede do Paris-Lyão-Mediterraneo, de que era o engenheiro preferido. Rebentou porém a guerra, e Mr. Mercier passou a consagrar a sua espan-tosa actividade a grandes construções exigidas pela defesa do paiz tais como enormes officinas e armazens de projecteis, aproveitamento de quedas d'agua, reconstituição de obras de arte nas regiões evacuadas pelos alemães, exploração de pedreiras e florestas. Dia e noite circulava de automovel, percorrendo enormes distancias, para visitar os numerosos estaleiros a seu cargo. Com a mesma faina continuou depois do armisticio.

Com 62 annos apenas, excepcionalmente robusto, não conhecendo o cansaço, nada fazia prever a sua morte prematura, devida sem duvida a excesso de trabalho.

A ultima vez que o vimos, em janeiro de 1919, só para a Companhia de P. L. M. tinha trabalhos no valor de 57 milhões de francos, sem fallar nos que executava nas regiões desvastadas, para o Governo francez.

Essa febril actividade não o impedia de ser *maire* da sua communa rural de *Tronget*; onde tinha lavouras modelares; conselheiro geral de dois departamentos, membro do comité technico d'exploração de caminhos de ferro. O governo francez premiara os seus serviços dando-lhe o officialato da Legião de Honra.

De trato lhano e jovial, amigo dos seus amigos, dedicado á familia de sua mulher, pois não tinha filhos, François Mercier era um homem no elevado sentido e em toda a extensão da palavra.

A sua viúva; Madame Mercier, os nossos vivos sentimentos pela perda que acaba de soffrer, e que deveras nos punge, pois consagravamos ao falecido sincera e grata estima e admiração.

Paz á sua alma.

## O papel dos caminhos de ferro na paz e na guerra

Temos presente uma interessante comunicação feita á Secção de Sciencias Economicas da Real Sociedade de Glasgow em março d'este anno, pelo director do «North British Railway», Mr. W. Whitclaw.

Passamos a dar aos leitores uma sumula muito breve d'esse trabalho de alto interesse technico:

O inicio do discurso foi simplesmente uma bem fundada charge á acção governativa.

Muitas das dificuldades no desenvolvimento de transportes devem-se — diz elle tambem — «Stupidity of Parliament».

Presentemente os governos vão-se compenetrando do real valor dos caminhos de ferro; se ha vinte annos atraç o Parlamento tivesse auctorizado os creditos necessarios para a construcção d'uma rede ferro viaria completa nas «Highlands» tres quartos dos problemas que ainda hoje esperam solução não preocupariam já os interessados.

Os terrenos necessarios para a construcção do «Scottish Central Railway», de Greenhill a Perth, foram avaliados em 650 acres, cujo valor annual era de £ 1,320; cincoenta annos mais tarde já se avaliavam em 80 libras e actualmente 235, incluindo vinte necessarias para a indemnisação para o serviço de estradas.

Cita a opinião do engenheiro Mr. Joseph Mitchell que reconhece terem-se construído linhas não absolutamente necessarias em prejuízo de outras de reconhecida efficacidade.

Em seguida reprova com argumentos a competencia exagerada de compñhias e empresas ferro-viarias, que muitas vezes não têm os recursos necessarios para melhorar os seus serviços.

Os monopolios, diz, só poderiam ter uma influencia benefica; tornariam possivel o lançamento de novas linhas em determinadas regiões menos ricas. Mr. Whitclaw atribue mesmo á organisação ferro-viaria as dificuldades encontradas pelo governo no principio da guerra.

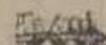
Descreve depois o que foi a vida dos caminhos de ferro durante a guerra; o esforço, as dificuldades e mesmo os perigos a quando dos raids aereos e posta esta questão refere-se ao presente e ao futuro.

Os dois pontos principaes a tratar hoje são; o trabalho e a deficiencia de wagons.

As 8 horas de trabalho são o grande obstaculo contra o qual vão esbarrar todos os esforços dos que pretendem melhorar os serviços a seu cargo; o congesionamento é um facto desde o principio da applicação da lei; a lei é, diz, absurdamente aplicada a toda a gente.

Na questão dos wagons o director da «North British Railway» atribue tambem parte das culpas do actual estado de coisas ao governo, com a auctoridade de que lhe dá o seu cargo.

Reprova por fim a idéia da nacionalisação dos caminhos de ferro, mas advoga a necessidade de juntar algumas das empresas existentes, para que a meia duzia de compñhias que assim se formassem fossem suficientemente fortes para poderem prestar um bom serviço ao publico e á nação.



### Aos Srs. assignantes de Lisboa e de Braga

Por causa da greve dos correios, extraviaram-se alli as listas dos nossos assignantes, o que só hoje nos foi comunicado, havendo, por isso, muitos que não receberam os nossos numeros de 16 de março e 1 do corrente. Aos Srs. assignantes que não os receberam rogamos o favor de reclamar a esta Redacção.



### CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

#### Companhia Portugueza de Phosphoros

Sociedade Fonyma Responsabilidade Limitada

Capital Escudos 4:500.000\$00

#### Dividendo complementar do anno de 1919

Tendo sido fixado em 9% o dividendo do anno de 1919, por conta do qual foi paga em Outubro ultimo, a quantia de 1\$50 (um escudo e cincuenta centavos) por acção, são avisados os Srs. Accionistas d'esta Companhia de que, **desde 12 a 26 do corrente mês, ás 2.<sup>as</sup>, 4.<sup>as</sup> e 6.<sup>as</sup> feiras, das 11 ás 14 horas**, se efectuará o pagamento do dividendo complementar na razão de **2\$55 (dois escudos e cincuenta e cinco centavos)** por acção, livre de impostos pela forma seguinte:

A's acções do coupon contra a entrega do coupon n.º 29 (vinte e nove).

A's acções de assentamento (nominativas ou ao portador) contra a apresentação dos respectivos titulos.

#### EM LISBOA

**Na séde da Companhia**, Rua de S. Julião, 139, 2.<sup>as</sup>

**No Banco Lisboa & Açores**, Rua Aurea, 88 (sómente o dividendo das acções de coupon).

#### NO PORTO

**Na Agencia do Banco Lisboa & Açores**, Rua Elias Garcia, 38 a 48.

Passado o prazo acima designado será o pagamento d'este dividendo e dos atrasados efectuado sómente ás 5.<sup>as</sup> feiras como de costume.

Lisboa, 10 de Abril de 1920.

Os Administradores

(a) O'Neil

(a) D. Luiz de Lancastre

### BOLETIM COMMERCIAL E FINANCIERO

Lisboa, 12 de Abril de 1920

A imprensa diaria anunciou que ao reabrir-se o Parlamento será apresentado um novo projecto das commissões conjuntas das colonias, do comercio, da industria, da marinha e das finanças, relativamente ao assumpto dos navios ex-alemães. Ligue-se isto com o problema da nossa reconstituição económica e financeira. Não se pôde desviar dahi a attenção, tanto mais que, a nosso ver, o perigo de uma solução má, longe de ter diminuido, é maior do que nunca.

Segundo o que está divulgado, as bases do novo projecto são muito diferentes d'aquellas em que assentaram a proposta do governo e o projecto do relator. A grande commissão parte do principio de que as 150.000 toneladas da frota do Estado, podem ter o preço maximo de 40 libras por tonelada, valendo assim o total de seis milhoes de libras. Este ponto é fundamental e sobre elle não podemos fazer nenhuma critica decisiva. A cotação mundial da tonelagem no momento da operação se esta se houvesse de realizar, é que teria de servir de base, juntamente com as perspectivas dos lucros, aos calculos do governo sobre o preço que elle devesse arbitrar. Por ora basta-nos encarar na sua propria natureza a solução que se diz projectada.

Segundo o que se diz, a sociedade adjudicaria ter-se-hia de constituir com o capital inicial de sete milhões e meio de libras. O Estado receberia tres milhões de libras em dinheiro e tres milhões de libras em accões liberadas. Os outros accionistas ficariam, pois, proprietarios de quatro milhões e meio de libras de accões ou de tres quintos do capital social.

Tratava-se antes de um arrendamento da frota. Agora o projecto opta pela venda a uma compñhia portugueza especialmente constituída para esse fim, mediante concurso. Nem isso é tudo: embora o Estado reservasse para si uma parte do capital, os verdadeiros donos dos navios seriam os outros accionistas, porque teriam trez quintos das accões e seriam os arbitros dos destinos da compñhia e portanto de todos os seus bens.

Discordamos inteiramente desta solução, por varios motivos,

julgando que o parlamento não se abalançara a adoptal-a pelas consequencias graves que d'ahi resultariam.

Portugal soffreu com esta guerra prejuizos colossaes, além de ter perdido 10.000 homens. Os do Thesouro chegaram a perto de 800.000 contos. Os da economia nacional inteira serão muito superiores. A unica importante compensação que d'ahi lhe pode vir é a da propriedade daquella frota. Foi mesmo por causa della que fomos arrastados para a belligerancia effectiva na Europa. Tudo isto mostra que devemos ter o maximo escrupulo e previdencia no destino a dar áquelles navios. Os sentimentos da nação já se acham demasiado feridos para que possam ainda ser afrontados por qualquer solução especulativa neste assumpto relacionado com tudo o que ha de mais respeitável na alma da patria.

De outra parte, é fora de duvida que n'aquelles navios está uma das maiores esperanças na reconstituição económica e social do paiz. Ali devemos ter o melhor instrumento da nossa expansão comemrcial e dos nossos progressos coloniaes, sob a influencia de um espirito *insophismavelmente nacionalista*. Ali devemos ter uma fonte de receita do Estado. Ali precisamos de ter mais um elemento para o equilibrio das classes e não mais um para os desequilibrios crescentes que tendem a lançal-as em luctas desastrosas.

O lado financeiro do assumpto merece considerações muito especiaes. A consolidação do orçamento geral do Estado exige não apenas as modificações possiveis nas despesas, mas, ainda mais, grandes desenvolvimentos das receitas publicas.

Este resultado não se pode obter simplesmente pelos alargamentos do imposto. Nem a situação económica o permite, nem é facil obter de todas as classes as contribuições devidas.

Em taes circunstancias é absolutamente indispensavel recorrer-se tambem importantemente ao aumento do patrimonio industrial do Estado. Este inevitavelmente é obrigado a procurar os maiores rendimentos possiveis pelas explorações das *régies* existentes e de todas as que forem ainda necessarias para o fortalecimento do Thesouro, sem offensa da justiça devida aos particulares.

E' fora de toda a duvida que o Estado pode tirar grandissimos lucros da sua frota mercante: lucros muito superiores a todos os que possa obter pelos juros dos capitais da venda total ou parcial da propriedade dos navios, e pelas participações que n'esse caso fique tendo nos dividendos da empreza. Ninguem hoje tem duvidas a tal respeito, em principio. Apenas se objecta que o Estado é um mau comerciante, um pessimo industrial. Em abono d'essa objecção mostra-se o que tem sucedido nas operações dos Transportes Marítimos.

Ha muitos espiritos de boa fé com essa orientação, mas maior é o numero dos que sophismam para chegarem aos seus fins lucrativos. Se aquellas arguições fossem decisivas, bem graves teriam de ser as consequencias onde se chegaria pela força dos mesmos principios ou de factos analogos.

Quem pode duvidar de que umas tantas companhias bem organizadas e bem dirigidas fariam maiores economias e obteriam de varios modos, resultados muito superiores aos actuaes, na administração e exploração dos Caminhos de Ferro do Estado, da Caixa Geral dos Depósitos, dos Correios e Telegraphos, do Porto de Lisboa, das Alfandegas e afinal de todos e quaesquer serviços publicos, pois em toda a parte ha despesas pelo menos, e quasi sempre tambem receitas? Concluem então que se deve entregar tudo isso a companhias formadas pelos homens do mercantilismo capitalista!

Pois a verdade é que em todas as hypotheses apenas se deve desejar que se empreguem perseverantemente os melhores esforços para o aperfeiçoamento dos serviços constituidos em *regie*, como os das Alfandegas, como os dos Correios, como os da Caixa Geral de Depósitos, como os do Porto de Lisboa e os dos caminhos de ferro ou os dos Transportes Marítimos. Comprehende-se que, na maior parte dos casos, quando haja ahí exploração industrial ou commercial, a administração seja confiada a organismos autonomos, sob a tutella e superintendencia do Estado, como tambem já hoje sucede. Comprehende-se que se faça uso de todos os meios possiveis para impedir ahí os estragos que a politica e tambem a corrupção levam a toda a parte, inclusivamente ás sociedades mercantis... Mas não ha realmente nenhuma razão que deite ahí por terra o proprio sistema da *regie*, sendo sempre certo que este assegura mais rendimentos do que outro qualquer ao Estado, e ainda em geral melhor distribuição de justiça económica para o público, apesar de todos os seus defeitos.

Para nós, presentemente, ha duas preocupações dominantes e decisivas. Uma é a das finanças publicas: outra a da ordem económica e social. Ambas são muito superiores á de se obter, n'um determinado ramo de serviços, maiores aproveitamentos, que por si até serão contrarios ao bem publico, se forem principalmente para acrecentar os de fortunas restrictas, caso grave e perigoso no actual momento historico.

Tão bem fundado é tudo isto, que os defensores do monopólio dos transportes marítimos querem justifical-o tambem com a entrega de tres milhões de libras ao Estado para acudir ás suas grandes necessidades — cambiaes por exemplo! Como se uma tal somma de ouro tivesse algum peso na situação do Thesouro e na

do paiz! Como se o Estado não podesse obtel-o em maior quantidade com esses mesmos navios, quando lhe fosse possivel encarrar o problema apenas por esse aspecto.

O mais importante de tudo, por este lado, é o rendimento que o Estado, possa ter com a frota. E' exactamente d'isso que o pretendem privar. A maior parte do rendimento dos navios seria para os accionistas, para os fundadores, para os directores e para os diversos interessados de todo o grupo financeiro e comecial. Ao Estado deixavam-lhe dois quintos do dividendo. O que seria este amanhã, sob a soberania dos mesmos elementos preponderantes, aos quaes não faltariam maneiras de prejudicar o Estado, com proveito d'elles mesmos e de outros, em novas combinações mercantis a que se prestará a posse da frota?

A verdade é que se trata de obter do Estado, por todos os modos possiveis, o maior e melhor dos valores industriaes e commerciales que elle tem, pretendendo-se fazer com isso grandes especulações financeiras iniciaes, que representarão desenas de milhares de contos, e grandes absorções sucessivas de rendimento pela exploração monopolizada dos serviços marítimos. Para nada faltar, este sistema daria na pratica os maiores abusos pela falta de concorrença, esmagando-se a metropole e as colonias. Seria em grande parte esmagado o proprio commercio, pois os transportes, por mais regulamentos que houvesse, andariam à mercê das preferencias do grupo unico dominante, como tem acontecido. Apontam esse grave defeito na actual *régie* dos navios do Estado e não veem que essa injustiça ainda seria maior no monopolio que se preconisa.

Resta ainda outro ponto muito grave tambem a considerar. O projecto a que nos referimos tende a acumular fortunas descompassadas nas mãos de elementos restrictos da sociedade portuguesa. Essa concentração da riquesa fez-se já em grau perigoso por falta de uma política financeira de guerra. Agora ia-se leval-a a um exagero que não faz sentido na situação a que chegou Portugal.

Pareceria que se pretende tornar agora apenas possivel a existencia a dois sistemas de elementos: de um lado, um argentatismo feito rapidamente para a alta exploração lucrativa dos melhores valores existentes; do outro um operariado cada vez mais organizado e disposto para luctas contra a ordem actual, com as armas da *grève* e da revolução. Entre um e outro, continuariam a enfraquecer as melhores multidões de que se pode dispor para um desejavel e justo equilibrio social. Este desapareceria inevitavelmente por tal caminho, com ruina absoluta da propria plutocracia.

Para nada faltar, os que vão fazendo assim fortunas contra a natureza, n'uma epocha de desgraça, por falta de politica financeira correspondente ás necessidades da justiça e do fisco, estão transferindo para o estrangeiro em grande parte as suas riquezas. Um dos ministros fez recentemente affirmações que veem confirmar o que por ahí corre a tal respeito. A situação cambial recebe tambem d'ahi influencias nefastas.

Deante de tudo isso a propria possibilidade de haver um maior aproveitamento immediato dos navios, se a exploração fosse entregue a uma companhia, não teria valor decisivo em favor da concessão. Esta condenar-se-ia pelos males economicos e sociaes a que alludimos. Concorrendo-se por esta e por outras maneiras para o aumento dos desequilibrios, das desordens, de toda a anarchia que vamos tendo; até se daria cabo da nação, quanto mais da sua frota mercante, que se julga utilizar melhor pela administração dos capitalistas feitos principalmente com a desgraça da patria.

O Governo apresentou no Parlamento um relatorio com varias propostas sobre finanças, de que nos accuparemos no proximo numero,

Q. J.

**Bolsa.**— Accentuou-se a subida das Externas, mais socegados os compradores por verem que se as novas propostas de Fazenda as atingirem, tambem atingirão os demais fundos; e este tem a vantagem de maiores garantias.

O grupo Bancario melhorou tambem as suas cotações; Colonias egualmente com tendencia de alta, chegando a Buzi á maxima cotação antes obtida; por fim os valores diversos tambem melhoraram.

#### CURSO DE CAMBIOS, COMPARADOS

	EM 15 DE ABRIL.		EM 30 DE MARÇO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque.....	17 3/4	17 5/8	17 1/2	17 3/8
" 90 d.v.....	17 7/8	—	17 3/4	—
Paris cheque.....	20	212	20	242
Madrid cheque.....	397,5	602,5	624	626
Allemânia cheque.....	58 1/2	68 1/2	42	52
Amsterdam cheque.....	1272	1281	1332	1344
New York cheque.....	3455	3165	532	3542
Italia cheque.....	134,5	137,5	175	177
Suisca * .....	599	601	643	645
Libras.....	18550	20500	21500	22550

Última cotação	Bolsas e títulos	Cotações na bolsa de Lisboa - ABRIL									
		5	6	7	8	9	12	13	14	15	-
<b>Fundos do Estado:</b>											
42,00	Interna 3 1/4% coupon.....	—	—	—	—	—	—	—	43,55	43,55	—
42,50	" " assentamento.....	—	42,10	—	42,10	42,10	42,10	42,10	42,10	42,10	—
10\$70	" 3 1/4% 1905.....	—	10\$60	10\$70	10\$70	10\$65	—	10\$70	10\$70	10\$80	—
21\$50	" 4 1/2% 1888.....	—	21\$60	—	—	—	21\$60	—	—	—	—
52\$00	" 4 1/2% 1890.....	—	—	—	—	—	—	—	—	51\$00	—
59\$50	" 4 1/2% 1888/89 assent....	—	—	58\$50	59\$00	—	—	—	—	58\$80	—
59\$50	" 4 1/2% 1888 89 coupon..	—	58\$60	58\$60	58\$60	59\$00	—	—	—	—	—
81\$06	" 4 1/2% 1905.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
77\$50	" 5 1/2% 1909.....	—	76\$00	—	—	—	76\$00	76\$00	—	76\$00	—
165\$00	" 4 1/2% 1912 ouro.....	—	—	—	—	—	—	155\$00	—	160\$00	—
77\$00	" 5 1/2% 1917.....	—	75\$00	75\$00	75\$00	75\$00	75\$00	75\$00	75\$00	75\$00	—
124\$00	Externa 1.ª serie.....	119\$00	113\$00	115\$00	120\$00	125\$00	120\$50	—	—	115\$00	—
130\$00	" 2.ª serie.....	—	—	—	—	120\$00	—	—	—	—	—
124\$00	" 3.ª serie.....	—	113\$00	117\$60	—	123\$50	122\$00	—	—	—	—
65\$50	Obrig. da Província de Angola..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
140\$00	" Comp. Tabacos de 1891	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Acções dos Bancos e Comp.</b>											
320\$00	Banco de Portugal.....	325\$00	328\$00	327\$00	325\$00	—	322\$00	319\$00	316\$00	315\$00	—
308\$50	" Nac. Ultramarino, coup.	309\$00	308\$70	309\$00	309\$00	308\$20	308\$00	307\$50	308\$00	309\$00	—
302\$50	" " " ass..	—	302\$00	303\$00	303\$00	—	305\$00	302\$00	302\$00	303\$00	—
207\$50	" Portuguez e Brazileiro ..	203\$50	203\$00	203\$00	202\$00	201\$50	201\$00	201\$00	200\$00	200\$00	—
232\$00	" Commercial de Lisboa..	232\$00	232\$00	232\$00	232\$50	—	233\$00	—	233\$00	—	—
215\$00	" Lisboa & Açores.....	215\$00	215\$00	215\$50	215\$50	215\$50	214\$50	214\$00	214\$00	214\$00	—
12\$000	" Economia Portugueza...	122\$00	122\$50	124\$00	125\$00	—	—	124\$00	120\$50	125\$00	—
72\$00	" Commercial do Porto...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43\$00	Companhia do Credito Predial..	—	43\$00	43\$00	—	43\$00	41\$00	—	—	—	—
38\$50	" Gaz e Electricidade	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
69\$50	" das Aguas .....	—	—	—	69\$00	—	—	—	—	—	—
215\$50	" Ilha do Principe...	216\$00	217\$00	223\$00	226\$50	224\$00	220\$00	221\$00	220\$00	217\$50	—
34\$00	" Colonial do Buzi..	35\$50	35\$00	—	—	34\$60	34\$60	34\$60	34\$50	34\$50	—
232\$00	" Nac. de Moagem..	231\$50	—	230\$00	—	226\$00	223\$50	224\$50	225\$00	226\$50	—
87\$50	" Phosphoros, coup..	84\$00	83\$00	85\$00	86\$00	87\$00	87\$00	84\$50	84\$50	—	—
36\$00	" Cam. Fer. Portug..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
179\$00	" Tabacos, coupon ..	178\$80	179\$00	—	178\$50	178\$00	178\$50	177\$50	—	178\$00	—
273\$00	" Nac. de Navegação	275\$00	280\$00	282\$00	283\$00	279\$00	278\$50	278\$00	274\$00	272\$50	—
<b>Obrigações:</b>											
79\$00	Companhia das Aguas.....	79\$00	79\$00	—	—	—	—	—	—	75\$50	—
91\$50	Prediaes 5 1/2% antigas.....	—	—	—	—	—	92\$00	—	—	—	—
92\$10	" 5 1/2% serie A.....	—	—	—	—	—	90\$00	—	—	—	—
88\$00	" 4 1/2% serie A .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
85\$00	" 4 1/2% .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
100\$70	Nacional de Moagem.....	101\$00	—	—	—	—	101\$00	—	—	—	—
40\$20	Assuc. de Moçambique.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
80\$00	Banco Nac. Ultram. 4 1/2%, ass.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
100\$00	" " " 4 1/2% ouro .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
96\$80	" " " 6 1/2% Hypot. ....	—	—	—	—	—	—	—	—	97\$20	—
93\$50	Cam. de Ferro de Ambaca....	94\$00	—	—	95\$00	95\$00	—	95\$00	95\$00	—	—
73\$00	Nac. de Cam. de Ferro, 1.ª serie	—	73\$00	—	73\$50	—	73\$50	—	—	73\$50	—
67\$00	" " " 2.ª .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
71\$50	Cam. de Fer. Portug. 3 1/2% 1.º gr.	72\$50	—	—	—	—	—	—	—	71\$00	—
28\$40	" " " 3 1/2% 2.º gr.	—	28\$40	—	28\$50	—	35\$00	—	29\$00	29\$00	—
61\$50	" Beira Alta, 1.º gr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
14\$00	" " " 2.º gr.	—	—	—	—	16\$00	16\$50	—	15\$00	—	—
140\$00	" Benguela, tit. 1..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
150\$00	" " " 5..	—	—	—	—	—	—	—	120\$00	120\$00	—
47\$00	Docas do Porto .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
92\$00	Municipal ou Distrital 6 1/2% .....	—	—	—	—	—	—	86\$00	—	—	—
89\$00	" " " 5 1/2% .....	—	—	—	—	—	88\$00	—	—	—	—
51\$50	Panificação Lisbonense .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
92\$00	Empresa das Aguas de Vidaço..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

## Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES					MEDIA KIOMETRICA		
		Kil.	1920		1919		1920	1919	Diferença em 1920
			Totas	kil.	Totas	kil.			

**Freios** para caminhos de ferro a vapor e electricos

**Amortecedores de choques** para os ganchos de engate dos caminhos de ferro

**Signaes electro-pneumaticos**

**WESTINGHOUSE**

ÉTABLISSEMENTS DE FREINVILLE

**SÉVRAN (S. & O.) FRANÇA**

## **Banco Popular Portuguez**

Séde no Porto:

46, Rua do Loureiro, 50

Filial em Lisboa:

56, Rua Aurea, 60

Depositos á ordem e a prazo;

Contas correntes em moeda nacional e estrangeira;

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

Participações em empresas de fomento económico  
na metrópole e nas colónias

**JOSÉ HENRIQUES TOTTA & C.<sup>a</sup>**  
**BANQUEIROS**

Rua do Ouro, 69 a 79—LISBOA

Depositos à ordem e a prazo.

Contas correntes em moeda nacional e estrangeiras.

Saques sobre o paiz e estrangeiro.

Descontos e transferencias.

Fundos publicos nacionaes e estrangeiros.

Agentes da Companhia de Seguros GARANTIA

**CASA BANCARIA**

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

Rua Aurea, 95 e 97—LISBOA

Telephone: Central 2108—End. telegr.: DOISNUNES

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

Correspondentes em todo o paiz e estrangeiro.

Recebem dinheiro á ordem e a prazo.

# OLEOS E GORDURAS MINERAES

— DA —

## Vacuum Oil Company

**"OS QUE MAIS LUBRIFICAM"**

Oleos especiaes para lubrificação de MACHINAS MARITIMAS E INDUSTRIAES

Oleos especiaes para Motores electricos; Motores a gaz d'huilha; Motores a gaz pobre;  
 Motores a petroleo; Motores a gazolina; Oleos combustiveis;  
 Dynamos — Transformadores — Frigorificos — Eixos de carros, trens, vagões e vagonetas.

Oleos para curtimento de cabedaes e para lavagem de lás. Oleos e gorduras para machinas agricolas.

Oleo insecticida contra a Iceria, Pulgão Lanigero e outros insectos que atacam as plantas

Oleos e gorduras especiaes para AUTOMOVEIS

### Vacuum Oil Company

LIBBOA

Rua da Horta Secca, 39

TELEPHONES

Central 3980, 3981, 3982, 3983 e 3984

Endereço  
telegraphic  
VACUUM

### Vacuum Oil Company

POR T O

Rua Infante D. Henrique, 87

TELEPHONE: 92

## SOCIEDADE TORLADES

LIMITADA

32, Rua Aurea — LISBOA

AGENTES DA

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

### CORRESPONDENTES:

**Em Londres** — Lloyds Bank Limited; London County & Westminster Bank Limited; Brown, Shipley & C.<sup>a</sup>; Hambro & Son; Baring Brothers & C.<sup>a</sup>.

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

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

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

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

E em todas as principaes cidades

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

COMPANHIA PORTUGUEZA				SUL E SUESTE				MIN. O E DOURO				POVOA DE VARZIM						
PART.	CHEG	PART.	CHEG	PART.	CHEG	PART.	CHEG	PART.	CHEG	PART.	CHEG	Sarnada	Vizeu	Sarnada	Povo	Porto	Povo	Porto
Lisboa-R	Cintre	Lisboa-R		Coimbra	Figueira	Coimbra		Porto	Braga	Porto		n 5 30	10 2	q 16 30	20 36			
6 10	7 22	6 27	7 30	7 15	8 57	6 30	8 12	8 25	10 59	4 5	6 53	-	-	7 18 30	22 36			
10 10	11 20	b 8 3	9 28	10 20	13 3	2 10 20	12 4	10 34	13 15	5 54	8 43	Aveiro	Vizeu	Aveiro				
12 5	13 17	12 6	13 1	16 35	18 18	14 55	18	17 9	19 10	8 14	10 19	9 45	15 46	12 20	18 6			
b 18 4	19 1	16 15	17 20	0 6	4 5	23 20	0 48	19 25	22 37	17 12	19 45	Aveiro	Sarnada	Aveiro				
19 22	20 32	19 44	20 48	-	-	1 50	4 5	0 22	2 29	22 38	0 35	19 15	20 59	6 31	8 51			
0 35	1 45	23 45	0 47	Colombia	Louzã	Coimbra		Nine	Braga	Nine								
C. Sodré	Casques	C. Sodré		11 55	13 45	8 35	10 4	6 55	7 37	20 58	21 40							
6 40	7 50	5 55	7 2	13 15	19 30	11 58	17	8 40	7 22	8 5								
9	10 2	7 37	8 41	Lisboa-R	Figueira	Lisboa R		10 40	9 25	10 5								
10 30	11 39	8 34	9 37	8 6	16 5	16 3	0 25	11 30	12 10	11 40	12 20							
13	14 6	a 9 31	10 1	Lisboa-R	Alfarelos	Lisboa-R		13	13 49	13 20	14							
f 14 15	f 16 24	b 10 30	11 27	8 5	16 5	6 50	0 25	14 35	15 5	15 3	15 45							
6	17 4	b 12 45	13 45	20 20	18 28	13 45	16 56	17 40	17 40	16 55	17 35							
c 17 30	19 1	b 17 50	18 50	18 25	19 39	b 19 45	20 45	18 40	19 25	18 10	18 50							
a 18 20	19 35	22 30	23 31	19 30	20 35	22 30	23 31	20 20	20 40	/ 20 10	20 55							
b 22 30	23 31	0 15	1 16	0 40	1 38	-		1 23 30	0 15	22 10	22 55							
Caldas	Altarelos	Caldas		h 1	1 45			h 1	1 45									
21 25	7	13 35	23 17	Lisboa	Setubal	Lisbon		Lisboa	Setubal	Lisbon								
8 50	9 12	6 25	7 10	8	9 46	8 10	10 5	8	9 46	8 10	10 5							
13 30	14 44	8 10	9 46	17 41	21	6 35	10 1	11 30	13 20	10 30	12 20							
b 18 20	19 28	15 10	16 31	Porto	Aveiro	Porto		17	18 51	17	18 50							
20 15	21 31	19 23	20 40	6 40	9 43	4 55	7 40	20	21 45	20 55	22 35							
0 25	1 39			Porto	Ovar	Porto		Barreiro	Pinhal Novo	Barcel o								
Lisboa-R	V. Franca	Lisboa-R		5 55	7 30	3 5	9 38	Lisboa	Moita	Lisbo-								
7	8 13	6 25	7 10	M os de Aveiro.				14 35	15 43	16 25	17 35							
8 50	10 1	8	9 36	Porto	Espinho	Porto		Lisboa	Aldeagilega	Lisboa								
13 30	14 44	8 10	9 46	10 10	11 10	15 25	16 3	8	9 46	8 10	10 5							
b 17 30	18 50	11 20	12 45	16 40	17 37	18 5	19 5	11 30	13 0	10 30	11 20							
18 20	19 28	15 10	16 31	Lisboa-R	Vai d'Aic.	Lisboa-R		17	18 51	17	18 50							
20 15	21 31	19 23	20 40	10	18 50	8 30	17 45	20	21 45	20 55	22 55							
0 25	1 39			a 15 50	f 21 43	a 9 30	o 15 13	Lisboa-R	Badajoz	Lisboa-R								
Lisboa-R	Sacavem	Lisboa-R		18 20	7 15	20	9 45	Lisboa-R	Guarda	Lisboa-R								
b 22	22 40			n 18 20	10 20	o 17 3	9 45	Beja	Evora	Lisboa								
Mais os de Villa Franca:				Entrone.	T. Vargens	Entrone.		Lisboa	Evora	Lisboa								
Lisboa-P	E. Prata	Lisboa-P		7 50	11 3	16 25	21 45	Beja	Beja	Lisboa								
c 7 5	8 5	e 7 20	7 30	Entrone.	T. Vargens	Entrone.		20	0 32	2 31	8 5							
c 17 25	17 30	9 15	9 25	17 30	17 30	9 15	9 25	Regoa	B. d'Alva	Regoa								
-	e 17 55	18 5		-	e 17 55	18 5		Lisboa	Montemor	Lisboa								
Lisboa-R	Setil	Lisboa-R		h 17 45	22 16	R 5 50	10 10	Montemor	13	10 50	15 45							
7	8 55	-	-	h 17 45	22 16	R 5 50	10 10	Regoa	V. Real	Regoa								
Lisboa-R	Santarem	Lisboa-R		20	5	22 40		21	22 27	5 20	6 30							
				Setil	Vendas Novas	Setil	9 10	20	23 45	22	8 5							
Lisboa-R	Entronc.	Lisboa-R		9 10	11 15	17 15	19 49	Lisboa	Villa Viçosa	Lisboa								
18 20	21 50	5 30	10 23	11 5	12 20	18 25	20 29	8	17 30	6 15	15 45							
				Figueira	Pampilhosa	Figueira		Lisboa	Moura	Lisboa								
				a 8 40	n 16 2	6 40	17 45	20	17 31	6 30	15 45							
				10	22 21	a 15 49	o 23 20	Figueira	Pampilhosa	Figueira								
				a 21 15	7 58	20	6 45	7 40	16 55	10 20	12 20							
				Alfarelos	V.N.Gaya	Alfarelos		11 5	13 20	18 25	20 29							
				8 50	19 23	10 30	18 42	15 45	18 5	20 54	21 54							
				Figueira	Amieira	Figueira		18 40	22	n 6	9 22							
				16 31	16 55	15 45	16 6	Pampilhosa	Guarda	Pampilhosa								
				16 31	16 55	15 45	16 6	16 30	16 55	13 20	21 55							
				Alfarelos	Figueira	Alfarelos		n 14 10	20 54	11 15	17 37							
				16 50	17 4	11 45	12 25	Pampilhosa	F. Ono o	Pampilhosa								
				19 20	19 58	18 18	18 53	7	18 1	11	17 37							
								Lisboa	Garvao	Lisboa								
								20	3 20	23 23	8 5							
								Espinho	Vizeu	Espinho								
								18 15	21 33	4	7 16							
								Espinho	Vizeu	Espinho								
								19	15 46	12 20	19 40							
								20	15 46	12 20	19 40							
								21	15 46	12 20	19 40							
								22	15 46	12 20	19 40							
								23	15 46	12 20	19 40							
								24	15 46	12 20	19 40							
								25	15 46	12 20	19 40							
								26	15 46	12 20	19 40							
								27	15 46	12 20	19 40							
								28	15 46	12 20	19 40							
								29	15 46	12 20	19 40							
								30	15 46	12 20	19 40							
								31	15 46	12 20	19 40							
								32	15 46	12 20	19 40							
								33	15 46	12 20	19 40							
								34	15 46	12 20	19 40							
								35	15 46	12 20	19 40							
								36	15 46	12 20	19 40							
								37	15 46	12 20	19 40							
								38	15 46	12 20	19 40							
								39	15 46	12 20	19 40							
								40	15 46	12 20	19 40							
								41	15 46	12 20	19 40							
								42	15 46	12 20	19 40							
								43	15 46	12 20	19 40							
								44	15 46	12 20	19 40							
								45	15 46	12 20	19 40							
								46	15 46	12 20	19 40							
								47	15 46	12 20	19 40							
								48	15 46	12 20	19 40							
								49	15 46	12 20	19 40							
								50	15 46	12 20	19 40							
								51	15 46	12 20	19 40							
								52	15 46	12 20	19 40							
								53	15 46	12 20	19 40							
								54	15 46	12 20	19 40							
								55	15 46	12 20	19 40							
								56	15 46	12 20	19 40							
								57	15 46	12 20	19 40							
								58	15 46	12 20	19 40							
								59										

# Vapores a sahir do porto de Lisboa

**Bahia, Rio, Santos, Montevideo e Buenos Aires.**



Vapor inglez **DARRO**. Sahirá a  
18 de Abril.

Band 2

Vapor hollandez **ASIE**. Sali  
rá a 18 de Abril.



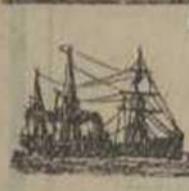
Readers

Vapor Francez **GAROMNA**. Sa-  
birá em 24 Abril.



**Las Palmae, Pernambuco,  
Bahia, Rio, Santos, Mon-  
tevideu e B. Ayres**

O vapor Helandez **MOLLAN**.  
**DIA** Sah rá em 22 Abril  
Agentes, Orey, Antunes & C.  
Pr. Duque da Terceira, 1.º



1. December

Nápor inglés **DENIS**. Sahi-  
rá a 24 de Abril  
Agentes, Garland Laidley & C.º,  
T. do Coro Santo, 10. 2º



# ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

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

Os vapores tem magnicas accommodações para passageiros. Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, comida à portuguesa, cama, roupa, próprias a creados e outras despesas. Para carga e passagens trata-se com os

**AGENTES EM LISBOA: JAMES AWES & C.<sup>o</sup> — Rua do Corpo Santo, 47, 1.<sup>o</sup>**

**NO PORTO: TAIT & CO.** — Rua dos Ingleses, 23. 1.<sup>o</sup>