

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

12.º DO 33.º ANNO

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

NUMERO 780

Bruxelas, 1897. Porto, 1897. Liège, 1905. Rio de Janeiro, 1908. medalhas de bronze

Proprietário-diretor — L. de Mendonça e Costa

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

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

COMPOSIÇÃO  
Typog. da Gazeta dos Caminhos de Ferro  
IMPRESSÃO  
Typ. Beleza L. do Ca'hariz, 29

LISBOA, 16 de Junho de 1920

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

## SUMMARIO

A indisciplina social, por J. Fernando de Sousa.....	177
A actual crise de carvão e o problema da força motriz em Portugal, por F. Martins.....	179
A industria e o comércio do açucar, por Quirino de Jesus.....	181
A Associação Internacional de Caminhos de Ferro .....	182
Viagens e transportes .....	183
Carta de Paris, V, por Guerra Maio .....	184
William F. Allen.....	184
Companhia da Beira Alta (Relatório).....	185
Linhos estrangeiras.....	186
Números antigos .....	187
Parte Financeira:	
Carteira.....	187
Boletim comercial e financeiro .....	188
Cotações na Bolsa de Lisboa.....	189
Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis .....	189
Horário dos comboios .....	192

## A indisciplina social

A desorientação geral dos espíritos e a netasta propaganda subversiva que tem transviado as associações de classe manifestam-se a cada passo por forma deplorável. Infelizmente os caminhos de ferro, onde a ordem e a disciplina são mais essenciais, teem pago largo tributo à epidemia reinante.

Do foco da revolução comunista chegam até nós secretas instruções e dinheiro, fazendo parte, as manifestações de desordem que entre nós se produzem, de um vasto plano internacional. É com submissa inconsciência que elementos ferro-viários, illudidos com a miragem do regimen dos soviets, cujos nefastos resultados ignoram, fazem nos seus jornais de classe a apologia de Lenin e Trotzky, votam a recusa a transportes de armas e munições destinadas a combater a revolução russa e procuram systematicamente desorganizar as indústrias por exigências excessivas.

O caso que agora se deu com a linha do Valle do Vouga é symptomático. Creou-se lá, em 1917, uma associação de classe do pessoal, cujos estatutos foram aprovados pelo Governo e que ao constituir-se afirmou os seus propósitos de ordem e disciplina.

A sua primeira demonstração de vida foi a organização da greve de 1917, interceptando-se a ordem do dia em que ao pessoal se comunicavam as concessões que lhe eram feitas, para evitar o efeito pacificador que devia ter. Em seguida foi levado o material dos comboios dos pontos extremos para Sarnada e o pessoal concentrado ali no estado de sedição.

Debalde fui lá procurar chamar à razão os que

as sugestões de meia dúzia de agitadores tinham desorientado.

Prolongou-se a greve por culpa do Governo, cujo primeiro acto foi exigir o compromisso do immoral pagamento dos dias de greve.

Nenhuma concessão nova foi feita e no dia em que o Governo declarou que findava essa licença com vencimento, a greve findou.

Antes d'ella e enquanto durou, não faltaram publicações incendiárias, insultando e calumniando a Companhia e o pessoal superior, emanadas da Associação.

Passados meses, quando as paixões se tinham acalmado, entendeu a Companhia que devia esquecer os aggravos passados e ouvir a Associação, quando se tratasse dos interesses communs da classe, visto ser o seu destino legal promovê-los, não consentindo porém que ella se ingerisse na acção disciplinar da Companhia, nem no que era do domínio privativo d'esta.

Decorreu assim um período de tranquilidade, em que a Associação foi ouvida sobre organização de quadros e vencimentos, regulamento da Caixa de Aposentações e Socorros, que ia ser criada, tendendo-se, das suas reclamações, as que eram viáveis e justas.

A medida que se ia agravando a crise das subsistências, a Companhia, apesar da critica situação em que se encontra, foi espontaneamente concedendo subvenções extraordinárias ao pessoal e creou um armazém de viveres para fornecimento dos principais gêneros a crédito e em boas condições de preço.

Ha um anno, quando o administrador-delegado veio a Espinho, recebeu a Direcção da Associação e deferiu alguns pedidos que lhe eram feitos, indo além do que os recursos da Companhia permittiam, na esperança do necessário auxílio do Governo.

Já n'essa occasião houve prenúncios de nova explosão do espírito de desordem e indisciplina, que anteriormente se manifestara.

A elevação do custo das subsistências tornava necessário novo auxílio ao pessoal que só poderia ser dado mediante aumento das tarifas, que permittisse ocorrer também aos encargos do encarecimento dos materiais e do combustível, e aos do regimen das 8 horas de trabalho.

Como se demorasse a aprovação das novas tarifas, a Companhia foi concedendo, por conta das receitas que obtivesse, subvenções extraordinárias nos meses de dezembro, janeiro e fevereiro últimos.

Quando foi apresentada pelo Sr. Jorge Nunes, ministro do Commercio, a proposta de lei, acerca do regimen tarifário, declarou-me S. Ex.<sup>a</sup> que não se ingeria nos accordos entre as Companhias e o seu pessoal, livremente feitos, e que limitaria a sua intervenção a aplanar quaisquer dificuldades por uma especie de arbitragem consentida.

O pessoal do Valle de Vouga, representado pela Associação, entendeu-se com o engenheiro Chefe de

Exploração, Mr. Heitz, que regressara do serviço militar havia mezes e no qual eu delegara essa missão, chegando-se a certas regras de distribuição de novas subvenções na importancia total de 7.500\$00 mensaes, que se juntavam ás anteriores. Prometteu-se a revisão dos quadros, devendo o aumento de despesa d'ella resultante considerar-se incluido n'aquella verba. D'esse projecto de acordo foi dada aos delegados do pessoal uma copia em duas folhas, tendo eu recebido outro exemplar.

No dia 6 de março fui chamado pelo Sr. Jorge Nunes a uma conferencia urgente, encontrando no seu gabinete os Srs. Manoel de Oliveira Bello, Director da Companhia Nacional e Polycarpo Lima, Director da Fiscalisação. No gabinete dos secretarios estavam os delegados do pessoal. O Ministro andava como lançadeira, transmittindo de uns para outros os respectivos dizeres, até que lhe ponderei que seria mais práctico reunir todos na sua presença e discutirem-se as pretenções.

Queria o pessoal os 7.500\$00 mensaes de subvenções e mais cerca de 3.500\$00, que pretendia que resultassem da revisão dos quadros. Tinham os delegados declarado ao Ministro que não era verdade ter-se accordado em Espinho que esses augmentos se considerassem incluidos nos 7.500\$00.

Quando compareceram na minha presença e repetiram essa afirmação, pedi-lhes que apresentassem o documento que lhes fôra dado em Espinho.

Apresentaram-n'o e vi que tinham eliminado a segunda folha em que estava escripta á machina, a clausula relativa á revisão dos quadros e para completar o sentido do ultimo periodo da primeira, transcreveram a lapis no fundo a primeira linha da pagina eliminada. Era manifesta a fraude, que fiz notar ao Ministro como prova da má fé dos reclamantes.

Insistiam estes na exigencia das duas verbas, ao que respondi, quanto ás subvenções, que a Companhia não podia comprometter-se desde logo a assumir um encargo certo em troca da receita incerta das sobretaxas, cujo producto não era facil prever, mormente n'uma linha ladeada de estradas, de outra linha ferrea e de um rio navegavel em condições propicias a desvios de tráfego. Daria pois desde logo uma subvenção de cerca de 5.000\$00 mensaes, elevando-a á cifra pedida logo que fossem bem conhecidos os effeitos da reforma das tarifas.

Quanto á revisão dos quadros, não podia de antemão subordinar a determinada cifra do aumento total. Ia ser estudada e proposta á Administração, aceitando-se o rasoavel aumento que d'ella resultasse.

Mantinham-se os delegados intransigentes nas suas pretenções. O Ministro insistia afflito por uma solução, pois estava iminente a gréve na Companhia Portugueza não chegando já a sahir o comboio correio da noite se o assumpto não fosse resolvido, apesar de ter elle imposto á Administração da Companhia a concessão de melhorias na importancia de 4.000 contos, quasi o dobro do que teria sido concedido e provavelmente accepto sem a sua intervenção, seja dito de passagem.

N'essa altura os delegados do Valle do Vouga proponzeram, como transacção, que se lhes distribuissem 40 % do producto da sobretaxa, pois estavam convencidos que chegariam para attender a sua reclamação, sujeitando-se ao rateio se fosse inferior a cifra á que tinham pedido.

Depois de prolongada discussão e das instancias do Ministro afflito, declarei que accedia á combinação, fazendo todas as reservas sobre a repercussão que podesse ter na situação da Companhia.

O Ministro, por sua parte, declarou que estava con-

vencido de que se de futuro fossem necessarias novas providencias, o Governo não as recusaria.

Eram 6 horas da tarde. Duraram cinco horas as negociações! Foi então redigida a portaria elevando a 100 % a sobretaxa.

Entraram as novas tarifas em vigor em 28 de marzo. Portanto só nas receitas de abril podiam fazer sentir o seu effeito, e a liquidação d'estas só ficou concluida nos principios do corrente mez, conforme o prazo habitual necessário para as contas do tráfego.

Surgiu então a pretenção- por parte da Direcção da Associação, de que se considerasse o acordo verbal feito no gabinete do Ministro como uma participação absoluta e illimitada nas receitas, quer os 40 % ficassem abaixo das quantias reclamadas, quer as excedessem.

Para isso pretendiam apoiar-se n'uma ordem do dia de 28 de março relativa á subvenção a dar relativa áquelle mez "como adiantamento por conta da participação de receitas."

Ora a minha interpretação do alvitre proposto, e derivado da minha recusa de acceitar compromissos certos contra receitas incertas, foi que as cifras pedidas, de cerca de 11.000\$000, eram um maximo e que só era attingido se os 40 % das sobretaxas o equalassem; quando não, contentava-se o pessoal com o rateio d'essa participação na receita.

Nunca me passou pelo espirito que se distribuissem os 40 % fosse qual fosse a importancia, dando-se mais do qqe o pessoal reclamava.

Consultando o Sr. Jorge Nunes, que já não era então ministro, declarou-me cathegoricamente que era essa a interpretação verdadeira e que nunca fôra intenção sua acceder a uma participação indefinida de receitas.

O mesmo declararam verbalmente os Srs. Polycarpo Lima e Oliveira Bello, testemunhas do caso e ultimamente o confirmaram por escripto.

Comuniquei pois oficialmente a Mr. Heitz a ratificação da formula que lhe fôra indicada. Em harmonia com ella e em relação ao mez de maio, em vista da marcha favoravel das receitas, mandou incluir nas folhas cerca de 9.000\$00, sendo 7.500\$00 da nova subvenção e o resto equivalente aos effeitos provaveis da revisão do quadro.

Os delegados do pessoal contestaram, exigindo os 40 % que diziam terem-lhes sido promettidos, isto quando nem ao menos as receitas de abril estavam liquidadas; e vieram a Lisboa conferenciar com o Sr. Jorge Nunes, que na minha presença declarou não se recordar bem do que se tinha passado, mas que lhe fizera agora impressão aquella ordem do dia e um oficio do Chefe d'Exploração, em que se fallava em participação de receitas.

Expliquei-lhe que essa referencia dizia respeito ao caso de poderem ser os 40 % inferiores á cifra pedida, e recordei a sua cathegorica affirmação anterior, que agora já lhe não acudia á memoria com a mesma nitidez.

Em vista da ameaça do presidente da Associação de classe de ir promover uma gréve de protesto, ponderou-lhe o Sr. Jorge Nunes a conveniencia de se chegar a um accordo acerca da qnantity mensal a distribuir.

Declarei eu então que iria a Espinho e que depois de estudar o assumpto com o Chefe d'exploração, teria no dia 9 uma conferencia com os delegados do pessoal para assentar na cifra das subvenções.

Tendo sido instado para ir a Madrid no dia 5 a fim de me ocupar de um assumpto urgente, participei ao Chefe d'Exploração que ficava a conferencia com o pessoal addiada para o dia 14.

No dia 4 era distribuido na linha um manifesto emanado da Direcção da Associação, accusando-me em termos injuriosos de faltar aos compromissos e ao Chefe d'Exploração de procurar comprimir as receitas com prejuizo do Estado e do pessoal, pela supressão de comboios suplementares de mercadorias, bem como de proceder com favoritismo para com certos expedidores, não dando vagões aos que os requisitavam.

Concluia com a exigencia da participação dos 40 % sem limite maximo, do restabelecimento dos comboios, e da distribuição dos vagões conforme as requisições.

A supressão temporaria dos comboios fôra determinada pela necessidade de fazer transportes de lenhas.

As preferencias de vagões para certos destinos, como travessas para a Missão franceza, para a Companhia Portugueza e para os Caminhos de Ferro do Estado fôra superiormente determinada.

A requisição de vagões não obriga a dal-os com prejuizo de outras expedições mais antigas.

Nas difficilmas circumstancias actuaes os transportes teem que ser prudentemente regulados conforme os justos interesses a attender e as possibilidades de que se dispõe, o que de modo nenhum representa favoritismo pessoal, nem é materia em que tenha direito de ingerir-se a Associação de classe do pessoal, que assim se põe fóra da lei.

No mesmo dia 4 distribuia-se um aviso para uma reunião no dia 8 ás 9 horas da noite na Sarnada para ser dada conta dos seus trabalhos em Lisboa pelos delegados do pessoal.

Esse era o objecto anunciado; na realidade ia-se preparando a manifestação do dia seguinte, que alguém estranho á Companhia me anunciava, em 6, estar preparada para a minha chegada em 9.

No dia 9 de manhã foi, com effeito, uma turba numerosa de operarios d'Espinho, fabricantes e industriaes d'aquella localidade e de outros pontos, e pessoal da Companhia ao gabinete do Chefe d'exploração, que ao saber do que se tratava exigiu, e a custo obteve, que só entrassem os commerciantes e industriaes, que iam reclamar sobre assumpto com que nada tinha o pessoal.

Depois de violentas e injuriosas reclamações fôlhes imposto o dilema: ou de dar os 40 % sem restrições ao pessoal, restabelecer os comboios suprimidos e dar os vagões requisitados ou de abandonar o serviço por incompetente. Juntaram-se aos manifestantes alguns empregados, e taes proporções de violencia tomou a scena, que para evitar maior desacato Mr. Heitz entregou o serviço ao inspector principal da exploração, mostrando os manifestantes a sua intenção de nomear uma comissão administrativa para gerir a Companhia, e veiu a Lisboa pedir providencias.

Aquella manifestação violenta fôra evidentemente preparada contra os dois e não me abrangeu, porque uma circumstancia imprevista me fizera adiar a minha ida, o que não foi já sabido a tempo de esperarem por outro dia.

Houve, pois, sedição, aggravada pela premeditação e pela cooperação do pessoal. Houve invasão de domicilio, ameaças de violencias, ingerencia abusiva nos serviços, actos de verdadeiro bolchevismo promovidos por uma associação de classe em plena infracção da lei.

Foi o assumpto entregue ao Governo e exposto com todos os seus antecedentes e consequentes, sendo de esperar que elle faça respeitar a lei e os legítimos direitos da Companhia e reprema esta tentativa de sovietismo, cujos provocadores não podem ficar impunes.

J. Fernando de Souza

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

Segundo noticias vindas a lume, por meio da imprensa, um illustre membro do Governo declarou há dias ao publico, que, devido á falta de carvão, o numero de comboios ia ser reduzido de 50 % e quem sabe se, pelo mesmo motivo dentro em breve, não teriam de paralizar por completo os serviços dos caminhos de ferro.

Ora a tornar-se uma realidade a paralização do serviço dos caminhos de ferro, que são o nervo d'um paiz, o que será de nós? Como poderão viver as diversas industrias nacionais, sem materias primas e sem meios de transporte para a condução dos respectivos productos?

A questão da força motriz constitue, em Portugal, um problema que nengem ainda pensou, de uma maneira definitiva, em resolver. Devido á nossa explendida situação geographica, com bons portos abertos á navegação, recebímos, antes da guerra, o carvão inglez por preços economicos e em quantidade suficiente para o nosso consumo, em condições taes que este combustivel chegou a obter-se *cif Tejo* pelo preço de 5\$00 a tonelada, isto é, obtinhamos então cerca de 32 toneladas pelo preço porque hoje se obtém com grande dificuldade *uma tonelada!*

E assim, na dependencia do carvão que vinha do estrangeiro, se hia vivendo sem nunca pensarmos que um dia, em virtude de varias circumstancias provenientes de uma grande conflagração originada na Europa, mas que envolveu o mundo inteiro, nos veríamos privados de combustivel, com as cidades ás escurias e na espectativa de paralysarem por completo todas as nossas industrias.

Ha em Portugal o recurso á "hulha branca", desde que se proceda a importantes trabalhos hidráulicos, e é, sem duvida, por este processo, que se obtém energia nas melhores condições economicas. Porem, muito pouco se tem feito para o aproveitamento das nossas quedas de agua, e algumas obras que se estão executando, como as do Zézere, no sitio do Cabril, ainda estão longe do seu termo. Por outro lado, não se pode pensar por enquanto na electrificação das nossas grandes linhas ferreas, porque não obtemos tão cedo a energia precisa, e porque isso dará lugar a grandes e dispendiosas modificações no respectivo material.

Como resolver, portanto, o importante problema da força motriz em Portugal? Attendendendo a que devemos poupar, tanto quanto possível, as nossas florestas que, sob outro ponto de vista, muito bons serviços nos podem prestar, entendemos que o unico meio de que podemos já lançar mão consiste no aproveitamento dos nossos carvões mineraes. Mas poderão objectar-nos: — Haverá carvões, em Portugal, em quantidade necessaria para o funcionamento de, pelo menos, uma grande parte das nossas industrias? Não temos duvida alguma em responder afirmativamente, sendo esta mesma opinião a de individualidades que tem toda a auctoridade para se pronunciar sobre o assumpto e que ocupam situações de destaque no nosso meio científico.

O Snr. engenheiro Lucio de Azevedo, actual ministro do Commercio, em uma entrevista publicada n'um jornal de maio de 1917, depois de se referir largamente aos jazigos carboníferos de Portugal e á applicação que poderá ser dada aos respectivos productos, chegou á conclusão de que dois terços do combustivel necessário á industria podem ser fornecidos pelos jazigos nacionais.

Essa entrevista teve lugar ha trez annos apenas, e tendo em consideração o alto cargo que o snr. Lucio de Azevedo occupa actualmente, é de toda a oportunidade fazer aqui, tanto quanto possível, as mais lataas referencias ás declarações de quem presentemente sobraça a pasta do Commercio:

Começou S. Ex.<sup>a</sup> por dizer:

«Ha carvão em Portugal desde a bacia do Douro, onde as anthracites predominam, á Extremadura, com as suas lenhites e turfas. Existe ainda a hulha, embora não ha muito, a proposito de uma campanha de imprensa ácerca do estabelecimento da industria siderurgica no Paiz, se assegurasse o contrario. Posso garantir-lo de uma maneira terminante em resultado de estudos e observações que realizei. Apparecem na faixa littoral do nosso territorio continental todos os typos de carvões fosseis e distribuidos de uma maneira regular, segundo as diversas formações.»

Depois, começando pelo sul, faz o sr. Azevedo referencias especiaes aos diversos jazigos então descobertos; falla nos affloramentos de turfa e lenhite na zona de Azeitão, nas formações analogas em Cascaes e Cintra e nas lenhites da Palhagueira, proximo de Caldas da Rainha.

Declara em seguida que é em Rio Maior que principia a grande bacia de madeira fóssil e lenhites de primeira formação, tendo os reconhecimentos realizados n'esta região revelado camadas de mais de 7 metros de "possança".

Cita, no concelho de Porto de Moz, os importantes jazigos de Valverde, Cabeço do Yeado e Hortas, e no da Batalha os grandes jazigos de Alcamadas e Chão Preto, os quaes residem no jurassico superior accrescentando que n'esta zona se encontram, além das lenhites de formação antiga, a hulha perfeitamente caracterizada.

Falla na linha de via reduzida que n'essa epocha se construiu entre as estações de Martingança e a Batalha, para o transporte do carvão, a qual infelizmente não tem tido o movimento que seria para desejar, como adeante demonstraremos.

Proseguindo nas suas considerações, diz s. ex.<sup>a</sup>: «Marchando sempre para o Norte, são as lenhites de Alencarce, junto de Soure, e seguindo na mesma cadeia entra-se na zona de Bussaco e Luso. Ali deparamos com uma notável faixa de hulha, como para oeste de Coimbra, achamos tambem os jazigos de hulha em Buarcos, no cabo Mondego. Voltando a avançar para o setentrião esbarramos com a zona do carbonico, nitidamente caracterizado, e onde se apuram os melhores typos de hulha portugueza—a zona que se estende desde o Luso até ao Norte do Concelho de Anadia.

Finalmente vamos encontrar os carvões fosseis, de formação mais antiga, n'uma grande faixa de siluriano, a 10 kilometros a nascente do Porto, e orientada na direcção norte-noroeste e sul-sudeste. Esta faixa já reconhecida n'uma extensão de 33 kilometros e n'uma largura variavel entre 1000 e 500 metros, encerra muitos milhões de toneladas de anthracite de diversa composição. A espessura averiguada das camadas atinge 12 metros».

Em seguida affirma existirem outros jazigos cujos reconhecimentos eram, então, pouco definidos, entre os quaes se encontram os da chamada região compreendida entre Alcacer do Sal e Montemor-o Novo—a chamada «zona captiva»,—tendo-lhe sido dada esta denominação porque o Estado, durante a dictadura franquista, após os estudos feitos pelos Snr. W. Lima e Jacintho Pedro Gomes, a tomou para si, sem que desde essa epocha até á data em que se realizou a en-

trevista a que nos vimos referindo, se tivessem realizado alli quaesquer trabalhos.

Depois, para mostrar as quantidades de carvão que consumimos, cita s. ex.<sup>a</sup> estatísticas referentes á importação de carvão de pedra e coke no quatrienio que vae de 1911 a 1914 e accrescenta:

«Estes numeros são esclarecedores. A importação cresce ate 1914 em que a baixa accentuada deve ser já consequencia da guerra; se n'esta altura conseguissemos importar a somma de carvão igual á importada em 1913 sabendo-se que os preços da tonelada duplificaram, imagine-se a enorme massa de ouro a drenar!»

Proseguindo, e para satisfazer os desejos do enviado do jornal, que pretendia saber se nós possuímos o carvão necessário para o funcionamento das nossas industrias, continuou o Sr. Lucio de Azevedo:

«As anthracites de Cardiff são empregadas entre nós para o fabrico de gaz pobre, destinado aos motores de explosão. As hulhas importadas, que se repartem em duas categorias e um sub-grupo, são as hulhas de alto poder calorifico e aglutinantes, e que são usadas nas forjas; outras, as chamadas "steam-coal" destinam-se ao aquecimento dos diversos typos de caldeiras a vapor. Temos ainda carvões especiaes, muito ricos em productos volatéis adoptados em produzir o gaz de illuminação. Em face da resenha d'estas varias applicações procuraremos saber se, com os typos que possuimos, podemos suprir as necessidades da nossa industria. Assim as anthracites de primeira escolha arrancadas na bacia do Douro (S. Pedro da Cova, Midões, Covelo, Pejão) teem-se aproveitado para extrahir gaz pobre, substituindo ainda na fundição, com vantagem, o coke metallurgico. As anthracites de segunda escolha igualmente se empregam com bom resultado, quando lotadas com hulhas gordas até 40 %, nas caldeiras a vapor, substituindo n'este caso, a hulha. E nas caldeiras com disposições especiaes nas fornalhas, substituem completamente as hulhas. Esta applicação é hoje corrente no Porto, onde quasi todos os estabelecimentos fabris a adoptam com sucesso. Ainda as mesmas anthracites de segunda escolha, extrahidas na citada bacia do Douro, se usam na economia domestica, substituindo o carvão vegetal.

«E tambem para o fabrico de gaz de illuminação se demonstra a possibilidade de nos remediaros com os carvões nacionaes.

«Presentemente, pode dizer-se, que a Figueira da Foz e Coimbra estão sendo allumiadas com o gaz destilado da hulha do Cabo Mondego, facto que veiu confirmar velhas analyses em tempos realizadas em confronto com os carvões ingleses.

«Ha quem affirme ser o defeito d'este carvão do Cabo Mondego, o ter certa percentagem de enxofre, no estado de pyrites, difficilmente fixado pelo processos de depuração do gaz. Estou, porem, convicto que um semelhante defeito resulta apenas de deficiencias da installação mineira. Quando essa installação se faça de modo perfeito, e a lavagem mechanica se execute bem, aquella pecha desaparecerá.

«Para as demais precisoes industriaes, especialmente para o aquecimento, podemos usar as hulhas das restantes regiões do paiz, as abundantes lenhites dos jazigos já mencionados. E precisamente esta utilisação das lenhites, corrente lá fóra, mesmo em paizes como a Inglaterra, França e Allemanha, ricos em hulhas, tornava-se de uma instante necessidade entre nós. Pena é que não tivessemos accordado ha mais tempo.»

E passando a referir-se á intensificação, que então estava sendo dada, á exploração de alguns jazigos, o Sr. Azevedo conclue do seguinte modo:

«Está-se fazendo hoje o que ha muito deveria ter-se executado.

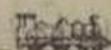
De uma maneira geral, pode garantir-se que a região do Douro, ahí por 1913, não produziria mais de 20 toneladas diárias, ao preço médio de 7 escudos cada uma. Hoje, só a mina de S. Pedro da Cova, deve estar a fornecer mais de 500 toneladas por dia, ao preço de 40 escudos a tonelada, á bocca da mina. E uma vez concluída a linha ferrea, dos jazigos de Moidões e Covelo para o rio Douro, não é demais concluir que toda essa região, n'um futuro muito proximo, possa fornecer 1.200 toneladas, isto é, 43.200 toneladas por anno — mais de um terço do consumo total do paiz.

“Claro é que todas as facilidades, quer por banda do Estado, quer da parte das companhias ferro-viarias, são indispensaveis para se attingir o maximo do rendimento na *lavra* dos jazigos. Com essas mesmas facilidades, e aproveitando-se convenientemente as outras zonas carboniferas — Cabo Mondego, Anadia, Luso, Bussaco, Batalha, Porto de Moz e Rio Maior — poderá, sem grande custo, conseguir-se outra tanta quantidade de combustivel.

“Falta outro terço que será constituído pelos carvões especiaes importados da nossa fonte — a Inglaterra. Refiro-me ás anthracites de primeira qualidade, á hulha, tipo Almirantado, destinada ás caldeiras marítimas e algumas hulhas gordas para applicação nas forjas e fabrico do gás illuminante.

“Resumindo: Poderemos deixar de enviar annualmente, para o estrangeiro, approximadamente, 3.700 contos em ouro. E não é sómente o facto d'esta riqueza ficar no paiz, como é tambem a maior valorisação da obra resultante da maior actividade na exploração dos nossos jazigos, a intensificação dos transportes e outros varios resultados fructuosos para a collectividade.”

F. Martins.



## A industria e o commercio do assucar

O *Diario do Governo* de 10 de abril publicou o decreto n.º 6.523 para a introducção do assucar na metropole. Pelo preambulo parece referir-se tambem ao da Madeira. No texto apenas se menciona o de Angola e o de Moçambique. De todas as maneiras o diploma tem saliente gravidade.

Pelo art. 1.º os productores de Moçambique e os de Angola teem de mandar, das colheitas d'este anno, respectivamente 17.700 e 3.300 toneladas de assucar bruto, inferior ao typo 20 da escala hollandeza. O restante, que seja ainda necessário para o consumo, pode ser branco, não inferior ao typo 25. Precisa-se de umas 16.000 toneladas, pelo menos, chegando assim a 36.000 o total.

O primeiro será vendido aos importadores em Lisboa a \$21 e o segundo a 1\$00, por kilogramma. Tal é a grave taxação feita no art. 3.º do decreto.

O assucar de Moçambique, antes da guerra, custava ao productor, em média, cerca de 4 ou de 6 centavos por kilogramma, segundo fosse bruto ou branco. Não é crivel que hoje acresçam até Lisboa 6 centavos pelos transportes e 8 pelo imposto provincial e pelo encarecimento da saccaria, dos productos chimicos, dos combustiveis, quasi todos regionaes, e dos salarios. Estes são em geral quasi os mesmos, continuando a ser de 40 centavos por semana para os trabalhadores na Zambezia, abuso apenas excedido pelos do protectorado da Nyassalandia.

Se o governo fizer um inquerito rigoroso, concluir-se-ha que o assucar de Moçambique não pode custar, até Lisboa, mais de 18 centavos, sendo branco. Ao mesmo resultado se chegará, n'uma investigação, quanto ao de Angola. Se este ficava em média por 6 centavos na província, tambem agora tem vantagens nos frétes sobre o de Moçambique.

Assim, quanto se garantiria de lucros minimos aos productores? Seriam 600.000\$00 nas 20.000 toneladas de ramas. Seriam cerca de 12.000.000\$00 nas 16.000 toneladas de branco.

Devem ainda restar decerto não menos de 20.000 toneladas de assucar produzido em Angola e Moçambique. Seriam para os abastecimentos locaes e sobretudo para exportação livre, como está previsto no art. 9.º do decreto. Assegurariam, com os preços e vantagens cambiales de agora, lucros de muito mais de 15.000.000\$00.

Iria assim a cerca de 30.000.000\$00 o ganho total. As fabricas todas nãc lucravam 3.000.000\$00 antes da guerra.

O assucar de Moçambique não precisa de beneficio pautal na metropole. Por favor da lei de 1914, no entretanto, competia-lhe em 1920 o differential de 50% dos direitos em 9.600 toneladas. Eram 576.000\$00 de *bonus* desnecessario.

Mas o que fez o novo diploma? Poz isto no art. 6.º: “Todo o assucar em rama ou branco importado ao abrigo do disposto n'este decreto terá direito ao bonus pautal.”

O abatimento de 50% favorecerá, *indevidamente*, não só mais 7.100 toneladas de ramas de Moçambique, mas tambem mais cerca de 15.000 toneladas de assucar branco mandado pela mesma província. A dadiva é de 426.000\$00 esc. no primeiro caso e de 1.085.700\$00 no segundo. As duas sommam escudos 2.513.500\$00. Accrescentando-as ás que a má lei anterior já permittia, chega-se ao bonus total de esc. 3.089.500\$00. Nem fallamos nos direitos em ouro que podiam e deviam ser pagos. A conta iria muito longe.

E' realmente para a província de Moçambique todo este dinheiro offerecido? Sel-o-ha o de todos os restantes lucros de muitos milhares de contos? Não: tudo é para sahir do paiz.

E, porque é assim, o decreto deu outro passo não menos grave. No art. 10.º fez isto: “O Governo Portuguêz fornecerá aos productores de Moçambique as cambiales necessarias para o pagamento em libras esterlinas de 75 por cento do valor do assucar que enviarem para o continente ao cambio fixo de 17, ficando os productores *obrigados* á compra mensal de 50.000 libras.” Os dois sublinhados, é claro, são nossos.

Na producção de Moçambique as despesas com materias importadas do estrangeiro são insignificantes. Os salarios são quasi todos para pretos pagos a alguns centavos por dia. O resultado da venda do assucar vae na maior parte para lucros. Ainda que assim não fosse, a compra na metropole teria de ser feita em moeda portugueza.

Todas as campanhas a favor da garantia do bonus desde os primeiros dias d'este seculo, em que assentavam? Em duas allegações. Dizia-se que se desenvolveria a *nossa agricultura colonial*. Accrescentava-se que se evitaria a saída de ouro para o estrangeiro e se melhorariam os cambios pela entrada do assucar portuguez.

Que sucede? Não se fez com tal proteccionismo a *nossa agricultura* na Africa Oriental: quasi apenas existem umas tantas roças de canas com pretos explorados a alguns centavos por dia, em volta de umas

fábricas de proprietários ou arrendatários domiciliados em Inglaterra. O açúcar, ainda assim nacional por lei, é pago pelo Governo português, ou com a sua garantia, em cheques sobre Londres, agravando-se a crise cambial. O resultado de toda a produção ali favorecida fóra de todo o bom senso é uma rápida capitalização de lucros de alguns milhões de libras em Inglaterra.

E' singular tudo isto, não é verdade? Caiu pela base, embora continue a amargar-nos, esse regimen protector do açúcar moçambicano, como a Convenção do Transvaal. Dos dois disparates qual será por natureza o maior?

O açúcar bruto é vendido às refinarias a \$21. Elas revendem-o-hão amarelo a \$38 aos negociantes, para ser entregue a \$40 ao público.

Mas o que sucede? As 20.000 toneladas de ramos, pelo sistema empregado, dão mais de 20.000 toneladas de amarelo, pelas humidades e impurezas que elle traz consigo. As refinarias compram isso por 4:200.000\$00. Fazem depois a revenda por muito mais de 7:600.000\$00. O consumidor paga tudo por muito mais de 8:000.000\$00.

Para que é a diferença de muito mais de esc. 3:400.000\$00 entre a primeira e a segunda operação? Para que é a de muito mais de 3:800.000\$00 entre ella e a terceira?

A pergunta é feita com tanto maior fundamento quanto é certo que o imposto pago é apenas de 1.500 contos e que o amarelo vendido ao público tem menos açúcar, por kilogramma, do que a rama vinda das colônias. Esta é mais limpa e mais rica, embora tenha a apparence mais grosseira.

O producto comprado pelo consumidor a \$40 não tem mais do que 80, ou mesmo 70 ou 60 graus polarimétricos. A simples indicação de amarelo, sem mais exigência nenhuma, como se estivessemos numa sociedade primitiva, serve illimitadamente para essa falsificação. O preço de \$40 é ilusorio. Se alguém comprar 4 kilos d'aquella mistura adocicada por 1\$600 obterá na melhor das hipóteses uns 3 kilos de açúcar verdadeiro que lhe saiu a \$53 o kilo, sem deixar de ser immundo. O lucro da pretendida refinação é pois imensamente maior do que a mencionada distância entre 4:200.000\$00 e 7:600.000\$00 inculca, abatido o imposto.

Não seria mais simples, mais limpo, mais económico e talvez mais decente, o Governo mandar vender as próprias ramas ao público a \$30? Seria, já que se não sabe achar caminho para fornecer-lhe açúcar branco a menos de \$50 e amarelo de tipo civilizado a cerca de \$32 ou \$35. O primeiro estava então na Hespanha a \$47,5, ao par, como se deve fazer o cálculo, pois o açúcar do nosso consumo é nacional, embora seja pago em libras.

Quizemos apenas apresentar uma base de orientação. Os elementos completos de estudo só o Governo os pode obter, por meio de um inquérito fácil.

Chegar-se-ha decerto a apurar que desde agosto de 1914 até o fim do anno industrial corrente, com applicação do decreto n.º 6.523 e dos regimens antecedentes, os productores, os refinadores, os negociantes e revendedores do açúcar no continente, ilhas e colônias haverão tido um ganho total de mais de 100:000.000\$00, quando o de 20:000.000\$00 seria mais do que o necessário. Seria já duas vezes o valor originário que toda essa quantidade de mercadorias teria antes da guerra!

Ver-se-ha infallivelmente que, á sombra d'aquelle diploma e da restante legislação de aquém e de além mar, todos elles ganharão n'este anno fabril cerca de

40:000.000\$00, comprehendido, como nas referencias anteriores, o açúcar das ilhas adjacentes. O lucro será ainda muito superior, se aquele genero, branco ou amarellado, for em grande parte vendido a preços maiores do que os da tabella, como tem acontecido.

O que é no fim o caso? E' apenas um episodio grave do perigoso drama geral, que exige a maior attenção. O Thesouro perdeu cerca de 800.000 contos, no meio das sucessivas calamidades publicas: e tenderia a perder ainda mais de 100.000 por gerencia. Diversas companhias e empresas e numerosos individuos tiveram prejuizos de algumas centenas de milhares de contos e continuam a tel-os, em proporções cada vez maiores, com diminuições dos seus capitais preexistentes, desvalorização dos seus rendimentos superiores ás despesas, e empréstimos onerosos. Ao lado de tudo isto uma grande multidão, que também está em todas as camadas sociais, teve ganhos líquidos de mais de meio milhão de contos e agora os teria a algumas centenas de milhares de contos por anno. Esta situação, ainda mais se passasse o plano de impostos lançados também contra quem se arruina, conduziria á absoluta fallencia económica e financeira e á emigração de uma sexta ou quinta parte dos habitantes, pelo menos.

O fisco tem de cahir com toda a equidade e energia, na metropole e nas colônias, sobre quem levou e leva muitas centenas de milhares de contos com desgraça do Thesouro e de uma grande parte da população e com afundamento da pátria. Haverá então luz em todos os olhos e consciências para se fazer também o resto. E no todo está a salvação de Portugal.

*Quirino de Jesus*

## A Associação Internacional

### de Caminhos de Ferro

Temos presente o "compte-rendu" da ultima reunião da Comissão Permanente da Associação Internacional de Caminhos de ferro, realizada em Bruxellas, a 20 de março ultimo.

Esta sessão que foi presidida por M. V. Tondelier, presidente do Comité de direcção dos Caminhos de ferro do Estado Belga, apresenta como de muito interesse o relatorio sobre a actividade da Associação, do mez de Agosto de 1914 para cá, relatorio que foi lido pelo Secretario geral, M. L. Weissenbruch.

Extraimos d'elle algumas passagens que são mais um elemento para a historia da ultima guerra e da sua repercussão sobre todos os ramos da actividade:

A partir do mez de outubro de 1914 as medidas tomadas pelos alemaes na Belgica paralysavam a actividade da Associação.

O secretario geral, que se tinha refugiado na Holanda, foi alvo ahí de numerosas manifestações de sympathia, especialmente de M. W. F. Allen, secretario geral da American Railway Association que se informou dos detalhes da agressão alema e dos atropelos cometidos na Belgica pelas tropas invasoras, que elle comunicou á familia ferro-viaria dos Estados Unidos e ao presidente Wilson.

M. Allen morreu no fim do anno 1915, (\*) mas esta sua acção fructificou, pois a American Railway Association não deixou de se interessar, durante a guerra,

(\*) Vide notícia especial, sobre este facto, na pag. 184.

pela Associação Internacional do Congresso de Caminhos de Ferro.

Procurou-se obter que fosse inserta no tratado de paz uma clausula que regulasse a situação das sociedades internacionaes científicas e particularmente a da Associação do Congresso;

Pelo ministro dos caminhos de ferro da Belgica foi enviado ao dos estrangeiros um «memorandum» em 1916, pedindo que fosse chamada a attenção do governo da Entente para a situação especial da Associação.

Porém a conferencia da paz tinha decidido não se ocupar das associações científicas; em vista disso o Ministro dos Negocios Estrangeiros da Belgica procurou obter o appoio da commissão creada no seio da Conferencia para tratar das questões respeitantes ao regimen internacional dos Caminhos de ferro, rios e portos, tendo-se reconhecido, porem, que essa commissão não poderia dar ao Congresso senão testemunhos da sympathia.

Entretanto a Associação do Congresso foi dissolvida em virtude de estar sob a alcada da lei belga de 10 de novembro de 1918, por ter entre os seus membros as administracões dos países centraes, resolução que foi comunicada aos membros da Comissão Permanente pela circular de 19 de maio de 1919.

A 19 de Junho outra circular foi enviada a todas as administracões, membros effectivos da Associação, propondo a sua reconstituição sob as mesmas bases, e com o nome de "Associação Internacional de Caminhos de ferro" compreendendo apenas os países da Entente e os neutros e tendo-se junto aos estatutos um artigo 3 bis, que estabelece que a Comissão Perma-

nente determine, por votação escripta e por uma maioria não inferior a tres quartos do numero de votantes, quais os países a entrar de novo na Associação,

Todas as Administrações que faziam parte da antiga Associação foram inscritos na nova.

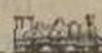
Durante a guerra o thesoureiro permaneceu na Belgica e portanto impossibilitado de receber os subsidios e as cotisações; mas o Secretario Geral, que estava, desde 1905 na Holanda, d'onde mais tarde foi para o Havre e para Inglaterra, recebeu as contribuições para 1915-1916, no que foi ajudado por M. Braem, que representava o Ministerio dos Caminhos de ferro da Belgica junto da legação de Haya, e que se pôz á sua disposição para desempenhar o logar de thesoureiro adjunto, em que prestou grandes serviços á Associação.

Nenhuma tributação foi pedida ás administrações dos impérios centraes nem ás da Belgica, Servia, Luxemburgo e da parte da França ocupada, que não exploraram as suas linhas.

Alem da leitura do relatorio e das considerações que sobre elle fez M. R. Wrinkler, director technico dos correios e caminhos de ferro suíssos, foi comunica do á Assembleia que o governo belga, tranferiu para a nova Associação as vantagens conferidas á antiga.

Alem d'isso, tratou-se da entrada da Polonia e da Tcheco-Slovaquia na Associação, fez-se a eleição de novos membros do comité e decidiu-se que a proxima reunião se efectue em Roma em 18 de abril de 1822.

Por ultimo a Comissão permanente instituiu um premio triennial "Arthur Dubois", no valor de 1.000 francos, para engenheiros belgas, e pelo secretario geral foi comunicado que a Associação se compõe actualmente de 275 administracões com um desenvolvimento de linhas de 394.389 kilómetros.



## VIAGENS E TRANSPORTES

### Festas de S. João na Figueira

Como nos annos anteriores realisam-se nos dias 23 e 24 d'este mez as tradicionaes festas de S. João na cidade da Figueira da Foz que, se espera revistam grande brilliantismo.

Ha illuminações, fogos de artificio, bailes e descontos populares e o tradicional banho santo que a tantas scenas pittorescas dá logar.

A Companhia dos caminhos de Ferro da Beira Alta realisa por tal motivo um serviço especial de bilhetes a preços reduzidos das suas principaes estações a Figueira e volta, bilhetes que são isentos da sobretaxa de 100 %.

Tambem se effectuam alguns comboios especiaes. A venda dos bilhetes começa em 21.

Espera-se grande concorrencia de forasteiros durante os dias das festas na Figueira, onde já se encontra grande numero da familias de fóra.

### Passageiros e bagagens entre Portugal e França

Em Aviso ao Publico, a Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro publicou o 1.º addittamento ás tarifas internacionaes P. H. F. n.º 1 e 2 de g. v., contendo os quadros dos preços que a partir de hontem começaram a vigorar para os bilhetes directos, simples e de ida e volta, entre Porto e as estações francesas de Bayona, Bordeus (Sant Jean) e Paris (Quai d'Orsay) via Barca d'Alva.

Esta modificaçao de preços foi motivada pela ultima reforma das tarifas portuguezas.

Aos preços das tarifas accresce a sobretaxa de 100 %.

### Temporada de banhos e aguas mineraes

Segundo nos informam, algumas empresas de caminhos de ferro tencionam estabelecer este anno serviço especial de bilhetes durante a temporada de banhos, serviço que se não tornou a effectuar desde o começo da guerra, para chamar ás nossas praias a concorrencia dos banhistas do paiz vizinho que antigamente aqui affluiam em grande numero.

Oxalá se confirme a informação, e que realmente se vão restabelecendo antigos serviços o que só pode concorrer para melhorar a nossa situação economica e ir tendendo-a normalisa-la.

### Passageiros, bagagens e cães entre Portugal e Hespanha

Entrou hontem em vigor o 2.º addittamento á Tarifa especial P. H. n.º 6 de grande velocidade, combinada entre a Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro e as Companhias Hespanholas de Salamanca á Fronteira de Portugal, Medina del Campo a Salamanca e do Norte de Hespanha, que insere os os quadros de preços correspondentes aos percursos portuguezes dos bilhetes de passageiros da referida tarifa—Porto, Braga e Valença e Barca d'Alva, ou vice-versa bagagens e cães estabelecida em harmonia com a ultima reforma das tarifas portuguezas.

Aos preços anunciados accresce a sobretaxa de 100 %.

# Carta de Paris

V

**Entrada em Portugal.**—Alfandega tolerante.—A alta exagerada de tudo.—A febre de ganhar.—Incitação á economia.—Nos electricos e nas lojas.—A receita é não comprar!

Em Valladolid tomei o expresso da noite em direcção a Medina, onde passei para o correio de Salamanca a caminho de Barca d'Alva, primeira detenção da minha jornada a Portugal. E na grande descida para o Douro, tive, pela primeira vez, a impressão viva do descalabro das nossas coisas e de quanto pode o capricho e a influencia de certos individuos. Nas alturas de Lumbreras aparece-nos, como por encanto, terra portugueza, o planalto de Riba Côa, cuja serra da Morrafa domina, para onde, era logico passasse aquelle caminho de ferro, e não faze-lo descer para a Barca d'Alva, para onde a dificuldade de terreno e a diferença de nível, obrigaram á construcção de 7 viaductos e 22 tunneis, n'uma extensão de 17 kilómetros. Mas o que está feito feito está, e vamos lá a descer essas arribas, consolando-nos com a contemplação da belleza selvagem d'aquelles montes escarpados onde veceja, na sua grande humildade, a amendoeira e a oliveira, e agora até, por supremo esforço humano, a vinha e a horta.

Tinham-nos feito as peores referencias á forma como, na Barca d'Alva, era feita a revisão das bagagens, affirmando-se que, na ancia de achar contrabando, os "argus" da guarda fiscal sujeitavam os passageiros aos maiores vexames. Engano, ou exagero; só por isso se pode tomar tal asserção, pois nada do que alli vimos sahe das regras regulamentares e da boa correcção. A revisão das malas é feita na presença d'um empregado da alfandega, que vela com sollicitude o serviço dos seus subordinados, não deixando estes praticar a mais ligeira irreverencia para com os passageiros, e intervindo sempre com resoluções benevolas para a passagem das lembranças que cada um traz á família.

\* \* \*

Estavamos ha anno e meio em França, e não sabímos, portanto, o que se tinha passado em Portugal, apesar das notícias dos jornaes; mas o conhecimento da nossa crise financeira, não nos levava a suppôr a febre gananciosa que por lá vae.

Logo a primeira foi a diligencia que nos havia de levar á terra da familia, diligencia em que outr'ora custava cinco tostões cada lugar, e onde agora tivemos de dar quatro mil reis. Verdade é que antigamente o arrendatario tinha tudo mais em conta e levava o carro cheio de passageiros, e agora ia vazio, pois os passageiros, fazem-lhe concorrência indo a pé.

Por todo o norte do paiz, a moeda de cobre desappareceu; e nem mesmo é preciso, pois é tudo aos tostões e aos meios tostões. O que entes custava 30 reis custa agora 200 ou 300; ninguem olha a preços e pagam, pensando que amanhã será mais caro! E teem rasão até certo ponto, porque quasi tudo sóbe de preço diariamente.

No Porto, da mesma maneira, não ha pequana moeda, é tudo aos tostões. O creado do café não se contenta com menos de meio tostão, e o do restaurante se lhe dão menos de dois ou trez tostões nem agradece. E' que uns e outros, teem a peseta pela hora da morte, e o nosso dinheiro de pouco vale para elles.

Entramos n'uma loja e pedem-nos por um collarinho 900 reis; por uma camisa 10\$000 reis, e por um guarda-chuva de seda 25\$000.

Ha quem compre? Suppomos que não. A loja, apesar de ser antiga e afamada, á hora do maior movimento tinha os caixeiros aos bocejos.

Em Lisboa vimos ainda peor. Um copo de cerveja deserto vintens, em Paris custa em qualquer café, 60 centimos, apenas o duplo do que custava ha 20 annos! Um almoço rasoavel, 5\$00; um bilhete de electrico para o Lumiar 22 centavos!

\* \* \*

Mas "não ha mal que sempre dure", diz um velho rifão portuguez, e creio que este mal não durará tambem muito, se o povo persistir na abstenção que se vae notando em todas as coisas. Vimos com prazer que a alta de preços nos electricos, faz andar muita gente a pé; que o preço elevado dos artigos de lã e algodão, incita-nos á economia, e até já, n'um concerto no theatro de S. Carlos, vimos uma menina da melhor sociedade, elegantemente vestida de chita portugueza, d'aquelle azul e branco que antigamente só se usava em avenaes dos moços de cosinha. E estava tão galante, no seu traço simples como se estivesse coberta da mais fina seda.

A resistencia, é facil; não comprar, ou pelo menos comprar apenas o que nos é absolutamente indispensavel, e deixar andar.

O resultado está-se vendendo em França onde tudo attingira tão elevados preços que provocou a abstenção do luxo, e incitou á economia, o que deu em resultado fazer abarrotar de mercadorias os armazens das fabricas productoras.

Far-se ha o mesmo em Portugal?

Estou convencido que sim; tem-se esticado a corda em demasia, o resultado é partir, e quando esta quebrar e fizer rolar no chão os promotores da alta dos preços, elles hão de levantar-se magoados e com boa vontade de não tornarem a estender-se.

Guerra Maio

## William F. Allen

A comunicação que recebemos agora da "Associação Internacional de Caminhos de ferro" trouxe-nos uma bem triste noticia: a do falecimento, já ha mais de quatro annos, de um amigo que muito presámos e a que em tempo prestámos aqui o preito do nossa gratidão, ao regressarmos do Congresso de Caminhos de ferro em Washington.<sup>(1)</sup>

Referimo-nos ao intelligente e distinto secretario da Associação Americana de Caminhos de ferro o Sr. W. F. Allen.

Foi nos ultimos meses de 1904, quando nos Estados Unidos se preparava o programma para a recepção dos congressistas a esse congresso, que Mr. Allen, como secretario da Comissão de Recepção se dirigiu á nossa Gazeta n'uma attenciosa carta em que nos perguntava se esta Redacção desejava fazer-se representar n'aquella reunião.

Respondemos que iria de bom grado alli o nosso Director, mas que desejando conhecer tão completamente quanto possivel aquelle grande pais, perguntavamos em que condições nos seria facilitada uma longa viagem que nos permittisse visitar todos os seus pontos principaes, as suas cidades mais importantes, os centros de attracção, os estados mais caracteristicos: como a California, o Colorado, o paiz dos Mor-

<sup>(1)</sup> Nossos numeros 418, de 1 de maio de 1905, pagina 150 e 427, de 1 d'outubro, pagina 293.

môns, o sul com as suas zonas calidas, o norte com as suas Montanhas Rochosas e os maravilhosos lagos.

Logo nos respondeu, tão amavelmente como da primeira vez, qualquer coisa que se resumia em :

"Mando-lhe o meu "Railway Guid", para que possa fixar o seu itinerario e espero que serão satisfeitos todos os seus desejos".

Com o auxilio d'aquelle maravilhosamente bem organizado guia—que tem nada menos de 1.350 paginas e mais de 100 mappas—e o conhecimento que tinhamos da chorographia americana, formulámos o esboço d'uma enorme excursão por todos os Estados Unidos, o Mexico e regresso por todo o Canadá, e enviámo-lo a Mr. Allen um mez antes de partirmos.

Quando chegámos a New-York e o procurámos no seu luxuoso gabinete no Park Place, 24; receberam-nos como se fôramos amigos velhos, com aquella franca amabilidade que caracteriza os americanos da mais distinta sociedade; e quanto á nossa viagem, o seu secretario apresentou-nos um pacote de sobrescritos todos endereçados ao nosso nome, dentro de cada um dos quaes, e pela ordem do itinerario que traçamos, estavam os passes para o percurso nas linhas de cada companhia necessarias á nossa longa excursão.

N'outro envelope encerravam-se todos os bilhetes de convite, todos os esclarecimentos necessarios, todos os programmas de sessões ou de festas; tudo em fim que podia facilitar a nossa estada na enorme America e a visita de todas as suas muitas bellezas e curiosidades.

Na noite seguinte realizou-se o grande banquete offerecido pela "American Railway Guild" de que o snr. Allen era o presidente e a alma. Pendendo do tecto havia bandeiras de todos os paizes, e lá estava, entre elles, a nossa, justamente sobre o nosso logar, como succedia a todos os commensaes, minucia de amabilidade que soubemos fôra da exclusiva iniciativa do infatigavel Mr. Allen.

Ainda, mezes depois do congresso, quando da nossa digressão voltámos a New York e tivemos o desgosto de saber que a nossa bagagem, que deixaramos, no grande hotel em que nos alojaramos á ida, nos fôra roubada, foi ainda Allen que nos valeu—muito mais que o nosso consul, que de nada nos serviu—dando-nos o valioso auxilio de seu irmão, distinto advogado, e auxiliando-nos no necessario para rehavermos as malas, das quaes uma só apareceu, e vazia.

Isto e muitas mais provas de deferencia e amizade captivam a nossa gratidão para com o illustre extinto. De resto todos os membros do Congresso e da imprensa a elle aggregada receberam de Mr. Allen as mais penhorantes provas de estima.

A grande guerra fez que só muito irregularmente recebessemos a *Railway Gazette*, a *Railway Review* e outros jornaes americanos da especialidade com que trocamos; por isso só agora, com a mais dolorosa surpresa, tivemos noticia do passamento de Mr. Allen a cuja memoria rendemos sentido preito, e a cuja familia enviamos, embora tardivamente, os nossos pessames mais sentidos.

## Collecções de tarifas

Estando em liquidação com as Companhias, das tarifas que temos fornecido aos nossos assignantes, prevenimos de que d'oravante não podemos fornecer mais collecções, tendo apenas á sua disposição alguns exemplares das tarifas communs — Geral, Despesas accessoriais e Especiaes A e n.º 1 P. V.

## Companhia da Beira Alta

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

Senhores Acionistas :

Em observancia ao disposto no artigo 40.º dos Estatutos, a Assembleia Geral ordinaria dos Acionistas está convocada para as quatorze horas do dia 31 de Maio corrente, a fim de:

a) — apreciar as contas do exercicio de 1919;

b) — discutir e votar as conclusões do Conselho d'Administração e do Parecer do Conselho Fiscal; e

c) — eleger, de conformidade com o preceituado nos artigos 22.º e 34.º dos Estatutos, dois membros para o Conselho d'Administração e cinco para o Conselho Fiscal, sendo tres efectivos e dois suplementares.

De conformidade com as disposições insertas no artigo 46.º dos Estatutos, temos a honra de submeter ao vosso exame o Relatorio e as Contas da gerencia de 1919.

As dificuldades que tem assoberbado a nossa Companhia desde o ano de 1914, acentuaram-se, ainda mais sensivelmente, no decurso de 1919, com o agravamento das condições do nosso Paiz.

O grande desequilibrio existente, em toda a parte, entre a producção e o consumo, avolumado recentemente com as novas leis reguladoras da trabalho; a violentissima depressão cambial registada em quasi todas as nações que tiveram uma accão directa na grande guerra; a nefasta influencia produzida pelos immoderados e sucessivos alargamentos da circulação fiduciaria, os quaes, depreciando a moeda, tem fomentado, com as consequentes altas de preços, toda a especie de especulações; os justificados receios e aprehensões que suscitam os volumosos "déficits" orçamentais dalguns paizes, etc., são as causas do mal-estar existente, que se tem reflectido — em especial — nas empresas da indole da nossa; as quais, não podendo — á imitação de qualquer negociante, industrial e agricultor, em virtude dos seus contratos com o Estado — elevar os preços dos seus serviços até o ponto de os tornar comparáveis com os seus pezadissimos e incomportaveis encargos, estão condemnadas a um regimen de excepção e de verdadeira ruina.

Assim, a nossa Companhia, tendo sido autorizada a cobrar, no anno findo uma sobretaxa de 57 % sobre as tarifas que vigoravam em 1914, — sobretaxa que foi, na realidade, apenas de 47 %, por não ser aplicavel a todas as cobranças — as suas despezas, apezar das numerosas restrições e economias que tem sido levadas a effeito (algumas até com manifesto prejuizo para a futura conservação das suas linhas) não encontraram n'aquele acréscimo de receitas a compensação ucessaria para a sua cobertura.

Para salientar claramente a insuficiencia das receitas em relação ás despesas, bastará aplicar o preço actual, minimo de escudos: 140\$00 por tonelada, ás 10.000 toneladas annuas de carvão que a nossa Companhia consumia antes da guerra. Estabelecido o calculo, vê-se que o custo sómente d'aquelle combustivel importaria n'uma despesa annual de escudos 1.400:000\$00; isto é — n'uma soma muito superior á totalidade das receitas líquidas apuradas pela Companhia no exercicio de 1919, as quaes elevaram-se, conforme a mais adeante teréis ocasião de verificar a esc.: 1.174:739\$20,2.

Por este pequeno exemplo podeis facilmente avaliar as enor-missimas dificuldades em que se debatem as empresas ferrovias do nosso País e, em especial, as de reduzidos rendimentos, como a nossa, bem como os diligentes e denodados esforços que tem sido empregados pelos seus dirigentes para manter o apparen-te equilibrio entre as receitas e as despezas.

N'estas condições, como poderão ellas melhorar e desenvolver os serviços a seu cargo?

E' interessante constatar que em muitas nações industriaes, onde as materias primas abundam e onde os produtos manufaturados se encontram facilmente a preços mais acessiveis, as tarifas ferrovias são muitissimo mais elevadas do que as que vigoram presentemente em Portugal; devendo ter-se, ainda, em attenção que n'esses paizes, a que mais abaixo fazemos referencia, a valorisação da moeda em relação á nossa, representa — só de ner si — em muitos casos, uma sobretaxa de 300 % e mais, como por exemplo: a Suissa, em que o franco, valendo ao par 18 centavos, está hoje cotado a 70 centavos, o que equivale a um acréscimo superior a 300 %. Pois na Suissa, a sobretaxa cobrada nos caminhos de ferro é de 100 %, nas tarifas de passageiros, e de 180 % nas de mercadorias. Na Suecia a sobretaxa é de 200 % na 1.ª classe, 150 % na 2.ª, 100 % na 3.ª e 200 % nas mercadorias. Na Noruega, a sobretaxa é, em média, nas tarifas de passageiros, de 100 %, e nas das mercadorias, de 150 %. Em França, a sobretaxa é de 80 % na 1.ª classe, 75 % na 2.ª e 70 % na 3.ª, sendo de 140 % nas mercadorias. Por curiosidade diremos que as sobretaxas em vigór na Russia bolchevista são de 1.400 % nas

tarifas de passageiros e de 3.400 % nas de mercadorias, segundo as notícias publicadas em varios jornais estrangeiros da especialidade.

Ultimamente o Governo, atendendo ás insistentes reclamações das empresas ferroviárias e aos novos pedidos de melhoria de vencimento do pessoal, propôz ao Parlamento para que, a começar de 1 d' Abril passado, fosse posto em vigor, juntamente com a aplicação d'uma sobretaxa de 100 %, o novo regimen tarifário commun, cujo estudo tinha sido commetido a uma comissão composta de representantes de todas empresas. Essa autorisação, constante da lei n.º 952 que foi publicada no *Diário do Governo* de 5 de Março passado, contendo algumas disposições contrarias ás clausulas que estão exaradas no contrato que foi celebrado entre o Estado e a Companhia, no acto da concessão, mereceu já o vehemente protesto do seu Conselho d'Administração, como mais adeante verificareis pela leitura do presente relatório.

Devemos, ainda, informar-vos que o tráfego da nossa linha foi paralisado, por varias vezes, na anno findo, em virtude dos numerosos acontecimentos anormaes que se deram no mesmo anno; o que nos causou bastantes prejuizos.

Os acontecimentos politicos de Santarem, ocorridos de 13 a 18 de Janeiro, determinaram a interrupção de comunicações entre o Norte e o Sul do Paiz. No periodo da revolução monarquica, no Norte, que durou de 20 de Janeiro até 10 de Março a exploração da nossa linha esteve entregue quasi exclusivamente ás autoridades militares. De 2 a 19 de Julho, o nosso tráfego esteve totalmente paralisado pelo motivo da greve do pessoal; greve que, tendo-se prolongado na rede da companhia Portugueza até 9 de Setembro, impediu que se realisassem, durante esse periodo, todas as operações referentes aos transportes combinados com as outras linhas do Paiz.

Além d'isso, outras restrições e suspensões impostas pela aglomeração de material nas varias estações das linhas do Minho e Douro, contribuiram tambem, notavelmente, para que o nosso tráfego não tivesse tido uma maior expansão.

Pelas razões que acabamos de expôr, somos, mais uma vez, forçados, com grande pezar, a não propôr a distribuição da menor parcella de juros as obrigações do segundo grau.

### Resultados da exploração

#### Receitas

As receitas brutas em 1919 somaram a totalidade de.....	1.252.539\$86,2
A deduzir:	
Reembolsos, na importancia de..	9.869\$39
Impostos pagos ao Estado .....	67.931\$27
Receitas liquidas.....	77.800\$6
equivalente a 4.643\$23,7 por kilom.	1.174.739\$20,2
As receitas liquidas em 1918 foram de.....	961.749\$01
havendo pois, nma diferença a favor de 1919 de .....	212.996\$19,2

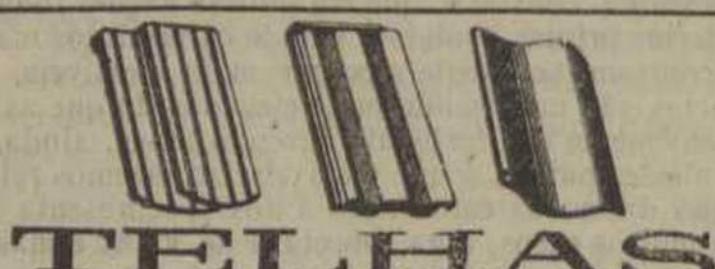
o que representa um aumento de 22,15 % em relação ao anno anterior.

Separando, porém, as receitas normaes das sobretaxas, encontramos os seguintes resultados em comparação com 1918:

Classificação	1919	1918	Diferença a favor de 1919
Receitas normaes..	801.259\$89,2	675.243\$21	126.016\$68,2
Sobretaxas.....	373.476\$31	286.505\$80	86.973\$51
	1.174.739\$20,2	961.749\$01	212.996\$19,2

A sobretaxa de 57 % que vigorou durante todo o anno de 1919, apenas produziu, em relação á somma global das receitas normaes, a percentagem de 46,61 %.

(Continua)



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

pela

Machina de telhas AMBI

SEM CARVÃO  
PODER ENORME

SEM TRANSPORTE  
MANEJO FACIL

Ambi-Werke Abt. F XVIII C-Berlin-Johannisthal  
Concede-se a representação geral em Portugal



#### Alemanha

*Novo sistema de tracção.*—As revistas de especialidades annunciam a invenção de um novo tractor ferroviario devido a um engenheiro alemão.

A innovação consiste na applicação d'uma helice aerea, que permitirá não só grandes velocidades superiores a 300 kilometros por hora, como tambem tornar, até certo ponto, a velocidade independente do motor empregado.

O autor apresenta ainda como vantagens a maior suavidade da marcha e estabilidade dos veiculos.

E' bom aguardar os resultados da prática.

#### França

*As greves.*—E' grande o movimento de reacção em França contra as greves: teem-se manifestado eloquentemente contra ellas as diversas camaras de commercio. Quem conhecia um pouco a vida politica e económica d'esse paiz pode calcular a importancia e a retumbancia que esses protestos teem.

A Camara de commercio de Paris n'uma moção aprovada ha dias e comunicada ao governo, diz:

"... e persuadida que a reconstituição económica do paiz não pode ser obtida senão pela colaboração intima e cordeal dos elementos de produção, o que se fará naturalmente quando cessar a acção prejudicial dos organisadores de conflitos sociaes, insiste para que os poderes publicos continuando a obra começada, assegurem a tranquilidade necessaria a essa produção, protegendo a liberdade de trabalho, e renova o seu voto de vêr submettida a sancções eficazes toda a cessação de trabalho nos serviços publicos (transportes, agua, luz higiene)."

*Nacionalização dos caminhos de ferro.*—As revistas technicas continuam a combater a idea da nacionalização de que a C. G. T. é tão acerrima defensora que não hesitou em se lançar n'uma greve geral de resultados incertos como foi a ultima, para o conseguir.

Os argumentos apresentados são mais ou menos os mesmos que acima expomos aos nossos leitores, com a confirmação da experientia n'outros paizes.

*A rede de caminho de ferro entre a bacia do Sarre e o leste da França.*—O governo frances, desde que tem a seu cargo a exploração da bacia do Sarre, pensa em desenvolver estes caminhos de ferro, tendo sido elaborado n'um programma que nas suas linhas geraes é o seguinte:

Aperfeiçoamento da rede actual;

Quadruplicar a linha Nançois-Tronville e Lérouville;

Quadruplicar a de Jarville (perto de Nancy) Blainville, secção que é comun ás linhas de Paris-Strasbourg e de Nancy-Epinal, ou, em vez da quadriplicação, a criação d'uma nova linha.

Criação de linhas novas de via dupla, ligando a secções Nancy-Pagny a um ponto da linha Me-Benestroff; de Lérouville a Metz, passando por Thiaucourt e Pagny; de Pont-Saint-Vincent á gare de triagem de Blainville; de Homicourt a Mayenvie, que ligará as fabricas de Hagondange e Joeuf á gare de triagem de Conflans; de Hussigny a Redange para ligar Longwy á parte leste do Luxemburgo e a Thionville.

## Numeros antigos

O devotado amigo da nossa *Gazeta*, sr. José Paulo Barradas, offereceu-nos o n.º 562 de 1911 que faltava na collecção de um nosso assignante, como annunciamos no numero passado, e promete procurar obter os restantes, o que tudo muito lhe agradecemos.

Esses numeros que ainda faltam são os:

*458 de 16 de janeiro de 1907*

*461 " 1 " março "*

*462 " 16 " " "*

*463 " 1 " abril "*

Outro se nos queixa de ter perdido o n.º 392 de 16 de abril de 1904.

Na nossa administração também se exgotou o n.º 778 de 16 de maio ultimo que muito falta nos faz por nem o termos para as collecções. Agradeceríamos muito a todos que o possam dispensar no-lo cedessem, mesmo sem os respectivos annexos, visto que precisariam de uns 10 exemplares. Pagamo-lo pelo preço que nos indicarem.

Este facto de falta de numeros antigos suggerem-nos a ideia de concorrermos para que os nossos assignantes que desejam conservar a collecção do nosso jornal completa, o possam conseguir, servindo-se gratuitamente do jornal. Basta que nos digam os numeros ou annos completos que lhes faltam.

Se temos, em sobras, esses numeros, fornecemo-lhos ao preço da assignatura, como temos feito agora a varios, nesse caso. Se não os temos annunciamos aqui o pedido a quem os tenha e não conserve a collecção pode ceder-lhos, ou por offerta ou mediante o pagamento da verba que nos fixarem. E, a par de muitos que collectionam, ha forçosamente muitos assignantes tambem que não o fazem e sendo-lhes indiferente cederem esses numeros podem concorrer para que outros completem volumes que teem com faltas.

A pedido de alguns assignantes que, por diversos motivos, nos dizem não terem podido fazer os seus pedidos até 31 do p. p. — data que fixámos para se poderem fornecer numeros avulso de annos passados — conservamos ainda, até fim do corrente mez, o nosso deposito á sua disposição.

Temos ainda uma única collecção completa dos 32 annos anteriores ao corrente que pode ser obtida, encadernada ou não, por qualquer Bibliotheca ou collectionador, visto conter toda a legislação ferroviaria e a historia formenorizada de todos os caminhos de ferro portuguezes desde 1888.

A ultima hora — nos diz um assignante que tem a sua collecção completa e "não a vende por preço nenhum" e ter herdado de um parente uma outra collecção dos 30 annos completos, 1888 a 1917, já preparada para encadernar, com as respectivas pastas cosidas.

Cede-a pelo preço da assignatura d'estes 30 annos, 75 escudos, mais 15, que pagou de preparos de encadernação.

Quem a desejar queira dizer.

## A COMPANHIA DE Benguela

Finalmente o Senado aprovou hoje, ainda com uma emenda que fará voltar o projecto á Electiva, a annulação do decreto n.º 4.628 que impedia a Companhia de Benguela de fazer nova emissão de obrigações. Trataremos do assunto no proximo numero.



## CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

### Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

#### Convocation des Obligataires

M. M. les porteurs d'obligations privilégiées de premier rang de 3<sup>o</sup>%, 4<sup>o</sup>%, 4 1/2% et 3 1/2% (Beira Baixa) de la Compagnie Royale des Chemins de Fer Portugais sont convoqués en Assemblée Générale Ordinaire, le lundi 12 Juillet prochain, à 14 heures 30, salle du Comité des Forges, Rue de Madrid, n.º 7, à Paris.

#### ORDRE DU JOUR

Présentation du rapport du Comité de Paris.

Nomination d'administrateurs.

Tous les Obligataires, possédant ou représentant au moins vingt-cinq obligations privilégiées de premier rang, ont le droit de faire partie de l'Assemblée Générale, en déposant leurs titres à l'une des caisses suivantes :

En Portugal : Aux caisses de la Compagnie, à Lisbonne. Aux caisses des établissements suivants: Banco de Portugal, Banco Lisboa & Açores, Banco Commercial de Lisboa, Banco Commercial do Porto, Banco Nacional Ultramarino, Crédit Franco-Portugais et Monte Pio Geral.

En France : Aux caisses du Comité de Paris, 28, rue de Châteaudun, à Paris. Aux caisses des établissements suivants : Banque Française pour le Commerce et l'Industrie, Banque de Paris et des Pays-Bas, Banque de l'Union Parisienne, Comptoir National d'Escompte de Paris, Crédit Commercial de France, Crédit Foncier de France, Crédit Industriel et Commercial, Crédit Lyonnais, Société Centrale des Banques de Province, Société Générale pour favoriser le développement du Commerce et de l'Industrie en France et Société Lyonnaise de Dépôts, de Comptes courants et de Crédit Industriel, à Lyon.

A Londres : Aux caisses de M. M. Glyn, Mills, Currie and C.º

En Suisse : Aux caisses de la Société de Banque Suisse.

En Belgique : Aux caisses de la Banque Liégeoise, à Liège.

Et à la Caisse Générale de Reports et de Dépôt, à Bruxelles.

Les cartes d'admission seront délivrées par le Comité de Paris, 28, rue de Châteaudun, à Paris, em raison de ces dépôts effectués avec bordereaux des numeros des titres.

Paris le Juin 1920. Le Comité de Paris.

#### Obrigações privilegiadas de 1.<sup>o</sup> grau

São prevenidos os srs. Obrigacionistas de que a datar do 1.<sup>o</sup> de julho de 1920 será pago o coupon do 1.<sup>o</sup> semestre de 1920, das obrigações acima indicadas, nos termos seguintes :

— pela apresentação do coupon n.º 53 das obrigações privilegiadas de 1.<sup>o</sup> grau de 3<sup>o</sup>% recebendo por cada coupon francos 7,01 líquidos de impostos em França ;

— pela apresentação do coupon n.º 53 das obrigações privilegiadas de 1.<sup>o</sup> grau de 4<sup>o</sup>%, recebendo por cada coupon francos 9,40 líquidos de impostos em França ;

— pela apresentação do coupon n.º 50 da nova folha d'elles annexa ás antigas obrigações de 4 1/2%, 1.<sup>o</sup> serie "Beira Baixa", devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de 1.<sup>o</sup> grau de 3<sup>o</sup>% recebendo por cada coupon francos 7,01 ;

— pela apresentação do coupon n.º 49 da nova folha d'elles annexa ás antigas de 4 1/2%, 2.<sup>o</sup> e 3.<sup>o</sup> serie, devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de 1.<sup>o</sup> grau do mesmo tipo, recebendo por cada coupon francos 10,51.

O pagamento será feito desde o dia 1 de Julho de 1920 na sede da Companhia, em Lisboa, todos os dias úteis das 11 ás 13 e das 14 ás 15 horas pelo cambio do dia e com isenção do imposto de rendimento para o Thesouro Portuguez, em virtude no art. 5.<sup>o</sup> da Carta de Lei de 29 de Julho de 1899 publicada no Diário do Governo n.º 172 de 3 de agosto seguinte.

O pagamento em França, Inglaterra e Alemanha, será realizado, desde a mesma data, nos cofres dos correspondentes da Companhia, de acordo com os annuncios feitos em cada paiz.

Caminhos de Ferro Portuguezes — Lisboa — O Presidente do Conselho de Administração, José A. de Melo Sousa.

## Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta

## Serviço de títulos

São prevenidos os portadores de obrigações d'esta Companhia de que a partir de 30 do corrente mês, será pago o coupon n.º 31, relativo ao primeiro semestre do corrente anno, das obrigações privilegiadas do 1.º grau, à razão de frs.: 6,90, líquidos de impostos em França.

Esse pagamento realizar-se-há:

Em Paris, no Comptoir National d'Escompte, 14, Rue Bergère; em Lisboa, na casa Henry Burnay & C.ª, 10, Rua dos Fanqueiros; e no Porto, no Banco Aliança.

Os pagamentos em Portugal serão feitos ao cambio de compra do cheque sobre Paris que vigorar no dia da apresentação do coupon e com isenção do imposto de rendimento, nos termos do art.º 5 da Lei de 22 de Junho de 1899 e do decreto de 24 d'Outubro de 1905.

Lisboa, 10 de Junho de 1920. — O Administrador Delegado, Luiz Ferreira da Silva Vianna.

## Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

Nos termos dos Estatutos se annuncia que no dia 16 do corrente pelas 14 horas, se procederá na séde da Companhia, rua de S. Nicolau, 88, 1.º, ao sorteio das obrigações da série "Mirandela-Bragança" que teem de ser amortisadas em harmonia com a respectiva tabella.

Lisboa, 7 de Junho de 1920. — O Director de Serviço, Manoel Maria d'Oliveira Bello.

## BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 15 de Junho de 1920.

Sempre sustentámos que o ponto de partida no caminho da reforma fiscal, seria a tributação dos lucros de guerra. O governo assim o reconheceu em certa maneira, pedindo a urgencia para a discussão da respectiva proposta de lei. Este assunto, embora mais ou menos empurrado pela crise política e pelo desacordo entre o Senado e a Camara dos Deputados, será decerto examinado com brevidade.

A proposta assenta no principio justo de que é preciso collectar os ganhos extraordinarios de guerra. Mas infelizmente ella tem de sofrer uma transformação completa, o que talvez não seja possível de um momento para outro.

Quanto aos *Lucros de guerra correntes* devem começar para os efeitos da tributação, em 1 de Janeiro 1920. Ao mesmo tempo a taxa do imposto deve ser progressiva e applicável em todos os casos dos n.ºs 1 e 2 do art. 6 e do art. 7. A desigualdade das regras ali estabelecidas conduziria a resultados absurdos e inadmissíveis. Na impossibilidade de examinarmos desenvolvidamente as diversas disposições ahi contidas vamos apontar alguns exemplos do que seria a sua execução.

Seppunhamos, em face de art. 6 que uma entidade commercial com o capital de 24.000.000\$00, outra com o de 1.000.000\$00, outra com o de 200.000\$00, e outra com o de 20.000\$00 ganhavam, pela mesma ordem, 6.000.000\$00, 800.000\$00, 400.000\$00 e 50.000\$00. O imposto pretendido seria respectivamente de 12,5 %, 48,18 %, 70,2 %, e 73 %, ficando, portanto para dividendo 87,5 %, 51,82 %, e 29,8 %, e 26,86 %, paralelamente.

Nos casos do n.º 2 do mesmo artigo quem, por exemplo, ganhasse 80.000\$00, ou 200.000\$00, teria de dar ao Estado, 40 % ou 50 %.

Finalmente pelo art. 7.º um fornecedor de artigos militares ao Estado, se ganhou 800.000\$00 ou 400.000\$00 ou 100.000\$00, teria de pagar ao Estado o imposto de dois por mil, ou apenas 1.600\$00, 800\$00, 100\$00, respectivamente.

As desigualdades são flagrantes. Pareceria que se tinha em vista poupar os maiores lucros de guerra, e especialmente os mais fáceis. Evidentemente, o contrario é que seria justo e desejável.

A orientação fundamental do n.º 2 do art. 6 é a verdadeira para todos os casos, pois ahi está uma regra de imposto progressivo. Restaria applicá-la de modo que se não repetisse nunca a incidencia, e também esclarecer que os lucros se decomponem por *tranches*, cada uma d'estas com a percentagem correspondente da tabella.

No art. 8 e 9 consideram-se como provenientes de lucros de guerra 75 % de quasi todos os capitais aplicados ou realizados desde 1 de Julho de 1914, tributando-os com a taxa fixa de 16 %.

Sendo aceitável o principio fundamental desta contribuição, já adoptada na Italia e n'alguns países do centro Europa, e já preconizada na Inglaterra e na França, muitas modificações importantes seriam necessárias na proposta ministerial.

Seria então preciso que tal *capitalização* tivesse em 31 de dezembro de 1919, e de maneira nenhuma na data da promulgação da lei, o que paralyzaria até lá todo o espírito de iniciativa.

Seria indispensável não admittir excepções em favor de nenhum ganhos de guerra capitalizados, acima do limite mínimo, ao contrario do que se faz no art. 9. Seria mister que as excluções justas fossem prevenidas por alguma formula mais geral, no mesmo artigo, onde, por exemplo, não se pôz fora do accão do imposto o capital applicado ou realizado que proveiu de emprestimos ou de creditos por serviços, ou lucros ou outros factos anteriores a agosto de 1914, ou de sociedade ou individuo que faliu ou fez concordata, ou perdeu o proprio dinheiro procedente de ganhos de guerras. Dever-se-iam estabelecer, por fim, taxas progressivas, e não a invariavel de 16 %, que sirviria, para poupar os que mais devem concorrer para a consolidação da fazenda publica.

E' porfim actualmente inaceitável a idea de collectar a *maior valia* que da guerra veiu a quaisquer bens mobiliarios ou immobiliarios, ainda os proprios objectos de uso individual e domestico, principio absurdamente adoptado no art. 13 da mesma proposta. A *maior valia* presente é ficticia, variável, relacionada com a situação monetaria ou a função combial, hoje uma e amanhã outra, sendo mesmo de prever que venha muito para baixo, como os preços das mercadorias, dos serviços e das riquezas em geral. Bastaria isso para tornar condemnavel uma tal contribuição, que, de mais a mais, não seria praticável sem um regime inquisitorial contrario a todas as ideas da época. O imposto da *maior valia* apenas se pode admitir, em caso de necessidade, quanto á propriedade immovel, independentemente de efeitos de guerra, por lei especial bem estudada, applicando-se talvez só no momento das transmissões.

As restantes propostas de finanças precisariam de estudos bem cuidadosos, e de grandes aperfeiçoamento, quando fosse impossível substituir todas por um novo plano fiscal preparado com a dvida orientação.

Na do selo seriam precisas numerosas modificações. Na da taxa militar, não poderia nem deverá estar obrigado a esta quem não tem rendimento e vive á custa de outrem, sendo tambem inadmissivel que a pague quem tem o encargo de sustentar o interessado. Na contribuição de registo seria, pelo menos, indispensável suprimir, não só o art. 3, que aumenta em 2 % as transmissões por título oneroso, difficultando a circulação da riqueza promovendo a fraude; mas o art. 22, que injustamente considera venda, para o efeito do mesmo imposto, a simples entrada de um immovel de socio para uma sociedade no proprio acto da sua constituição, realmente comunicada aos outros socios.

Na da contribuição sumptuaria devem desaparecer os art. 27 a 32 da tabella que injustamente collectam o valor locativo das casas de habitação, desde certo limite arbitrario para cima, como signal plantastico de proventes do morador. Só é justo ir-se para o imposto geral de rendimentos, como temos preconizado, tributando-os onde realmente existam, ainda que os beneficiarios paguem rendas inferiores ás indicadas nos n.ºs 27, 28 e 29, assumpto que não tem nenhuma relação natural com os direitos do fisco. De outro lado, as collectas de baixellas, joias e mobiliarias, a que se referem os n.ºs 40 a 45 da mesma tabella, são vexatorias, injustas, contrarias á civilisação.

Na proposta dos automoveis e camions do Estado pelo menos deve ser eliminada a base 10 % que estabelece o intoleravel monopólio da gazolina, dos oleos e dos lubrificantes.

As das contribuições industrial, predial e de juros devem ser substituidas como as de todos os impostos directos. Repetimos que uma das bases essenciais da reforma tributaria é a admissão do imposto geral de rendimentos, completado com outro global, creando-se um regime de taxas separado para as corporações administrativas, necessidade que só por si condemna absolutamente o sistema das propostas do Governo.

Quanto ao *imposto de bolsa* não pode ser obrigatoria a compra e venda de títulos na bolsa e nos bancos, nem a taxa das que sejam efectuadas deve ir além de \$40 por 1.000\$00. Quanto ao da *cedula pessoal*, ou deve ser apenas de 2 ou 3 escudos para todos os que sejam eleitores e não vivam á custa d'outros, desaparecendo a tabella, pois com a base dos proventos individuais sómente se deve ter o imposto geral de rendimentos.

Q. J.

## Curso de cambios, comparados

	EM 15 DE JUNHO		EM 31 DE MAIO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque.....	11 1/2	11 1/4	11 1/8	10 7/8
" 90 d.v.....	11 3/4	—	11 3/4	—
Paris cheque.....	400	409	398	08
Madrid cheque.....	876	896	908	930
Allemanha cheque.....	130	140	135	140
Amsterdam cheque.....	1900	1930	2030	2080
New York cheque.....	5270	5403	5363	5700
Itália cheque.....	290	300	317	332
Suissa .....	960	980	963	985
Libras .....	22500	23500	23550	24500

Ultima cotação	Bolsas e títulos	Cotações na bolsa de Lisboa - JUNHO									
		1	2	3	4	7	9	11	14	15	-
<b>Fundos do Estado:</b>											
45,30	Interna 3 % coupon.....	45,25	45,30	46,00	44,95	44,95	46,00	46,00	—	45,80	—
45,30	" " assentamento.....	45,20	45,30	45,30	—	—	45,00	—	—	45,50	—
10\$50	" 3 % 1905.....	—	—	—	10\$50	—	10\$50	—	10\$55	—	—
21\$50	" 4 % 1888.....	21\$60	21\$60	—	21\$60	—	—	—	21\$60	—	—
52\$00	" 4 % 1890.....	—	—	—	—	—	—	—	—	52\$00	—
60\$00	" 4 1/2 % 1888/89 assent.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
60\$00	" 4 1/2 % 1888/89 coupon.....	—	—	—	—	—	—	—	60\$00	—	—
81\$50	" 4 1/2 % 1905.....	—	80\$50	—	—	—	—	—	—	—	—
74\$00	" 5 % 1909.....	—	—	—	—	—	—	—	78\$00	—	—
160\$00	" 4 1/2 % 1912 ouro.....	—	—	—	—	160\$00	—	—	—	—	—
76\$50	" 5 % 1917.....	76\$50	—	76\$50	—	76\$50	75\$00	—	76\$50	—	—
138\$00	Externa 1.ª serie.....	138\$50	138\$50	—	139\$50	—	—	—	135\$00	138\$00	—
130\$00	" 2.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
138\$50	" 3.ª serie.....	138\$50	138\$50	—	139\$00	—	—	—	139\$00	138\$00	—
65\$50	Obrig. da Província de Angola.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
140\$00	" Comp. Tabacos de 1891	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Acções dos Bancos e Comp.:</b>											
330\$00	Banco de Portugal.....	328\$50	—	320\$00	—	—	—	—	—	330\$00	—
318\$50	" Nac. Ultramarino, coup.	320\$50	317\$00	312\$50	310\$00	—	310\$00	307\$50	306\$50	307\$00	—
318\$00	" " ass..	312\$00	—	310\$00	—	—	—	300\$00	—	—	—
205\$00	" Portuguez e Brazileiro ..	201\$00	200\$00	200\$00	198\$00	198\$00	195\$00	197\$50	199\$50	197\$50	—
256\$00	" Commercial de Lisboa ..	257\$00	—	256\$00	—	256\$00	—	—	256\$00	—	—
230\$00	" Lisboa & Acores.....	—	231\$00	230\$00	—	230\$00	230\$00	230\$00	230\$00	228\$00	—
127\$50	" Economia Portugueza ..	127\$00	—	127\$00	127\$00	—	126\$00	126\$00	127\$00	127\$00	—
72\$00	" Commercial do Porto ..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43\$00	Companhia do Credito Predial ..	43\$50	—	43\$50	43\$00	—	43\$00	43\$00	43\$00	—	—
36\$00	" Gaz e Electricidade	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
72\$00	" das Aguas .....	—	—	—	—	—	—	76\$00	—	69\$50	—
220\$00	" Ilha do Principe .....	224\$00	225\$00	226\$00	225\$00	220\$00	220\$00	220\$00	226\$00	224\$00	—
47\$50	" Colonial do Buzi ..	53\$50	56\$30	57\$50	58\$00	60\$00	59\$20	58\$00	59\$00	59\$00	—
222\$80	" Nac. de Moagem ..	—	—	221\$00	—	218\$00	—	—	221\$50	224\$00	—
89\$50	" Phosphoros, coup ..	89\$50	90\$00	90\$60	90\$00	90\$00	—	90\$00	85\$50	88\$50	—
36\$00	" Cam. Fer. Portug ..	40\$00	—	—	—	40\$00	—	—	40\$00	—	—
176\$50	" Tabacos, coupon ..	—	175\$50	172\$00	165\$00	158\$00	156\$00	—	156\$00	165\$00	—
275\$00	" Nac. de Navegação	—	276\$00	275\$00	279\$00	285\$00	—	290\$00	283\$50	282\$00	—
<b>Obrigações:</b>											
80\$00	Companhia das Aguas .....	—	—	—	77\$00	77\$00	—	76\$00	—	80\$00	—
75\$20	Prediaes 5 % antigas .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
90\$00	" 5 % serie A .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
89\$00	" 4 1/2 % serie A .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
85\$00	" 4 % .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
102\$00	Nacional de Moagem .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
40\$20	Assuc. de Moçambique .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
80\$00	Banco Nac. Ultram. 4 1/2 % ass ..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
100\$00	" " " 4 1/2 % ouro ..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
97\$50	" " " 6 % Hypot ..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
115\$00	Cam. de Ferro de Ambaca .....	116\$00	—	—	—	119\$00	—	—	122\$50	123\$00	—
75\$00	Nac. de Cam. de Ferro, 1.ª serie	74\$00	—	—	74\$00	74\$00	—	—	—	—	—
67\$50	" " " 2.ª ..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
72\$00	Cam. de Fer. Portug. 3 % 1.º gr ..	—	—	—	72\$00	72\$00	—	—	72\$00	—	—
39\$00	" " " 3 % 2.º gr ..	—	29\$00	29\$30	29\$10	—	—	—	29\$00	28\$80	—
61\$50	" Beira Alta, 1.º gr ..	14\$60	—	—	—	—	—	—	—	—	—
14\$50	" " " 2.º gr ..	—	—	—	14\$50	—	—	—	—	—	—
140\$00	" Benguela, tit. 1 ..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
151\$00	" " " 5 ..	148\$00	152\$00	151\$00	—	—	—	147\$00	—	148\$00	—
47\$00	Docas do Porto .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
86\$00	Municipal ou Distrital 6 % .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
90\$00	" " " 5 % .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
51\$50	Panificação Lisbonense .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
92\$00	Empresa das Aguas de Vidago ..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

## Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóis

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES				MEDIA KIOMETRICA		
		1920		1919		Diferença em 1920	1920	1919
		Kil.	Totais	kil.	Totais			
<b>Portuguesas</b>								
Companhia Cami-Rede geral .....	—	1.073	—	1.073	—	—	—	—

# Pinto & Sotto Maior

BANQUEIROS

LISBOA — Rua do Ouro, 18, 22

PORTO — Praça da Liberdade, 28, 29

Representantes em Portugal do

## BANCO PORTUGUEZ DO BRAZIL

Depositos á ordem e a prazo.

Contas correntes em moeda nacional e estrangeira.

Saque sobre o paiz e estrangeiro.

Descontos e transferencias.

Operações financeiras.

Fundos publicos nacionaes e estrangeiros.

## BORGES & IRMÃO

BANQUEIROS

LISBOA — PORTO — RIO DE JANEIRO

Compram e vendem cambiaes, papeis de credito nacionaes e estrangeiros, coupons, notas moedas de todos os paizes e quaesquer outros titulos de credito.

**Descontam letras sobre o paiz e estrangeiro**

Ordens telegraphicais para compra e venda de papeis de credito e outras quaesquer operações de bolsa.

Sacam e fornecem cartas de credito sobre todas as praças do mundo

Recebem dinheiro á ordem e a prazo. — Ordens telegraphicais para abertura de creditos

### AGENCIA DE LISBOA

35 a 38, Praça do Municipio — Largo de S. Julião, 1 a 7

Endereço telegraphicico: BORGIMÃO — Número Telephonico, 611

Secção Maritima: Largo de S. Julião, 7 — Endereço telegraphicico: STEAMSHIP

# CENTRO COMMERCIAL PORTUGUEZ-BRAZILEIRO

(MARCA REGISTADA)

## Marques da Silva, Limitada

IMPORTAÇÃO, EXPORTAÇÃO, COMISSÕES, CONSIGNAÇÕES,  
CONTA PROPRIA

Séde em PARIS:

13, Rue Grange Batelière

Telephones | Bergère 41-21  
Trudaine 62-68

Teleg.: MARSILVA - PARIS

CÓDIGOS: A. B. C. 5.<sup>a</sup> edição; Lieber's; Ribeiro; A. Z. Françez

Succursa em LISBOA

Rocio, 3

Telephone — Central 1580

Teleg.: MARSILVA - LISBOA

Importadores de productos coloniaes, industriaes, alimenticios, vinicolas e agricolas  
portuguezes e brazileiros

Exportadores de todos os artigos para Portugal, Brazil e Colonias  
Referencias bancarias

## 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'ulha; Motores a gaz pobre;  
Motores á petroleo; Motores a gazolina; Oleos combustiveis;

Dynamics — 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**

LISBOA

Rua da Horta Secca, 39

TELEPHONES

Central 3980, 3981, 3982, 3983 e 3984

Endereço  
telegraphic  
VACUUM

**Vacuum Oil Company**

PORTO

Rua Infante D. Henrique, 87

TELEPHONE: 92

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

COMPANHIA  
PORTUGUEZA

PART. CHEG. PART. CHEG.

Lisboa-R Cintra Lisboa-R

6 10 7 22 6 27 7 30

10 10 11 20 b 8 37 9 28

12 5 13 17 12 6 13 10

b 15 4 19 1 16 15 17 20

19 22 20 32 19 44 20 48

8 35 1 45 23 45 0 47

C. Sodré Cascaes C. Sodré

6 40 7 50 8 55 7 2

9 10 2 7 37 8 44

10 30 11 39 8 34 9 37

13 14 6 a 9 34 10 15

f 14 15 15 24 b 10 30 11 27

16 17 4 b 12 45 13 45

e 17 30 18 38 15 45 16 56

d 18 20 19 1 b 17 50 18 50

18 35 19 39 b 19 45 20 45

19 30 20 35 22 30 23 31

b 22 30 23 31 0 15 1 16

8 40 1 38

Lisboa-R V. Franca Lisboa-R

7 8 13 6 25 7 49

8 50 10 17 8 9 36

13 50 14 44 8 10 9 45

17 30 18 50 11 20 12 45

b 18 20 19 28 15 10 16 34

20 15 21 31 19 29 20 40

8 25 1 39

Lisboa-R Sacavém Lisboa-R

b 22 22 40

Mais os de Villa Franca.

Lisboa-P B. Prata Lisboa-P

e 7 55 8 5 e 7 20 7 30

e 17 25 17 39 e 9 15 9 25

— e 17 55 18 5

Lisboa-R Setil Lisboa-R

7 1 8 55 —

Lisboa-R Santarem Lisboa-R

— — 20 5 22 40

Lisboa-R Entrone. Lisboa-R

18 20 21 50 5 30 10 23

Lisboa-R Porto Lisboa-R

a 8 40 n 16 2 6 40 17 45

10 22 21 a 15 49 o 23 20

a 21 15 7 59 20 6 45

Alfarelos V.N.Gaya Alfarelos

8 50 19 23 6 50 18 42

Figueira Amleias Figueira

16 34 16 55 15 45 16 6

Alfarelos Figueira Alfarelos

16 50 17 41 11 45 12 25

19 28 19 58 18 18 18 53

PART. CHEG. PART. CHEG.

Coimbra Figueira Coimbra

7 15 8 57 6 30 8 12

10 20 13 30 10 20 12 4

16 35 18 18 14 55 18

0 6 4 5 23 20 0 48

— — 1 50 4 5

Coimbra Louzã Coimbra

11 55 13 15 8 35 10 4

18 15 19 20 11 58 17

Lisboa-R Figueira Lisboa-R

8 5 16 5 16 50 0 25

Lisboa-R Alfarelos Lisboa-R

8 5 16 5 16 50 0 25

Caldas Alfarelos Caldas

21 25 7 13 35 23 17

Lisboa-R Caiadas Lisboa-R

17 41 21 6 35 10 10

Porto Aveiro Porto

6 40 9 43 4 55 7 40

14 10 16 41 18 45 21 25

17 40 20 10 —

Porto Ovar Porto

5 55 7 39 8 5 9 38

Mais os de Aveiro.

Porto Espinho Porto

7 45 8 41 13 30 14 59

10 10 11 10 15 25 16 3

16 40 17 37 18 5 19 5

Lisboa-R Val. d'Ale. Lisboa-R

10 18 50 8 30 17 45

a 15 50 21 43 a 9 30 o 15 13

Lisboa-R Badajoz Lisboa-R

18 20 7 15 20 9 45

Lisboa-R Guarda Lisboa-R

18 20 10 20 o 17 39 9 45

Entrone. T. Vargens Entrone.

7 50 11 3 16 25 21 45

Lisboa-R C. Branco Lisboa-R

10 21 47 15 35 6 45

C. Branco Covilhã C. Branco

h 17 45 22 16 h 5 50 10 10

Setil Vendas Novas Setil

9 10 11 15 17 15 19 49

BEIRA ALTA

Figueira Pampilhosa Figueira

d 7 19 9 43 10 20 12 26

11 3 13 20 18 25 20 29

15 45 18 5

Pampilh. Mungualde Pampilh.

18 40 22 n 6 9 22

Pampilh. Guarda Pampilh.

d 10 30 16 55 13 20 21 55

n 14 10 20 54 11 20

Pampilh. F. Ono o Pampilh.

7 16 1 11 17 37

Africa occidental

Vapor portuguez MOSSAME-

DES. Sahira a 18 de Junho.

Companhia Nacional de Navega-

ção, Bua do Commercio.

Cabo Verde e Guiné

Vapor portuguez BOLAMA.

Sahira a 25 de Junho.

Companhia-Nacional de Navega-

ção, Rua do Commercio.

Glasgow

Vapor inglez BARON CA-

THANT. Sahira a 16 de Junho.

Agentes, E. Pinto Basto &amp; C. Lt.

Caes do Sodré, 34, 1.<sup>o</sup>

Las Palmas, Pernambuco,

Bahia, Rio de Janeiro,

Santos, Montevideo e

Buenos Aires.

G vapor holandez EEMLAND.

86 para carga. Sahira a 26 de Junho.

Agentes, Orey, Antunes, &amp; C. Lt.

Pr. Duque da Terceira, 4, 1.<sup>o</sup>

Liverpool

Vapor inglez CALDERON.

Sahira a 18 de Junho.

Agentes, E. Pinto Basto &amp; C. Lt.

Caes do Sodré, 34, 1.<sup>o</sup>

Londres

Vapor inglez MYLIE. Sahira

em 18 de Junho.

Agentes, E. Pinto Basto &amp; C. Lt.

Caes do Sodré, 34, 1.<sup>o</sup>

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 passageiros irá-se com os

AGENTES EM LISBOA: JAMES AWES & C. — Rua do Corpo Santo, 47, 1.<sup>o</sup>NO PORTO: TAIT & CO. — Rua dos Ingleses, 23, 1.<sup>o</sup>

## SUL E SUESTE

PART. CHEG. PART. CHEG.

Lisboa Barreiro Lisbon

8 10 11 10 15 10 55

11 30 12 10 11 40 12 20

13 40 13 40 13 30 13 50

14 30 15 10 15 3 15 45

15 45 16 40 16 40 17 20

16 45 17 25 17 5 18 57

17 20 18 40 18 5 20 50

18 25 19 15 19 15 23 1

19 1 1 145

Lisboa Adegallega Lisbon

8 10 7 50 9 50

11 30 12 20 10 30 12 20

14 20 15 21 15 30 17 20

16 50 18 46 17 5 18 37

18 45 20 31 21 22 1

Lisboa Setubal Lisbon

8 9 10 7 50 9 50

11 30 12 20 10 30 12 20

14 20 15 21 15 30 17 20

16 50 18 46 17 5 18 37