

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

13.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 781

Bruxelas, 1897. Porto, 1897. Liège, 1905. Rio de Janeiro, 1908. medalhas de prata — Antwerpia, 1894. S. Luis, 1904, medalhas de bronze

Proprietário-diretor — L. de Mendonça e Costa

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

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

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

LISBOA, 1 de Julho de 1920

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

## ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Companhia Portugueza. — Aviso ao Público: Comboios especiais do minimo de 14 vagões (Pequena velocidade acelerada).

## SUMMARIO

Os caminhos de ferro da Beira Alta em 1919, por J. Fernando de Sousa	193
O comércio de 1917, por Quirino de Jesus.	195
A actual crise de carvão e o problema da força motriz em Portugal, por F. Martins	196
O preço dos jornais.	197
A Indústria siderúrgica no Brasil	198
A Companhia do M. Z. R. em 1919	198
O problema ferro-viário espanhol	198
Viagens e transportes	200
Norte de Espanha	201
Congresso de Caminhos de ferro	202
Assembleia geral da Companhia Portugueza	202
Números antigos	203
Parte Financeira:	
Carteira	203
Boletim commercial e financeiro	204
Cotações na Bolsa de Lisboa	205
Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis	205
Horário dos comboios	208

## Os Caminhos de Ferro da Beira Alta em 1919

Mau anno o de 1919, como ha muito são maus todos os annos para as empresas de caminhos de ferro! Nenhuma as excedem no valor dos serviços prestados e na insuficiencia do rendimento assegurado ao capital, como nenhuma são no mesmo grau alvo de censuras e recriminações e até por vezes da má vontade e dos atropelos dos poderes publicos. Pois não houve ultimamente um chefe de partido que declarou em plena camara que o que mais convinha era reduzir á fallencia as companhias de caminhos de ferro? E não vemos a cada passo preconizar o resgate, exactamente no momento em que menos convém ao Estado?

Não me cansarei de o repetir: menospreza-se por completo o alcance económico dos caminhos de ferro que o mais superficial contraste com o das estradas pôrria em relevo, e por isso julga-se inadmissível qualquer encargo que d'elles advenha ao Thesouro.

Constroe-se uma estrada. E' o Estado quem paga a totalidade da despesa de construcção e fica pagando os de conservação e raparação. Não cobra dos que a utilizam a minima taxa a não ser a exigua portagem em rarissimas pontes. Serve-se com muitas d'ellas diminuto movimento.

Concede-se um caminho de ferro a uma empresa. O Estado dá-lhe alguns subsídios, quando dá, sob a

fórmula de subvenção ou de garantia de juro, equivalente apenas a uma parcela do capital. Cobra avultadas quantias sob a fórmula de impostos de transito e sello. Realiza importantes economias nos transportes de serviço publico. Dispõe de um instrumento poderosissimo de fomento, cuja influencia na riqueza publica e no aumento da matéria collectável é muito superior á das estradas. Não dispõe um ceitil com a conservação. Tem assegurada a reversão para o domínio publico de avultados capitais que a iniciativa particular n'elle immobilisou. São por vezes reembolsados, no todo ou em parte, os adiantamentos feitos para complemento do juro garantido. Exerce minuciosa fiscalização com largos poderes sobre a exploração.

Pois apesar d'isso, todos proclamam a necessidade de construir estradas, mesmo pouco frequentadas, julgando altamente proveitosos os sacrifícios pecuniários respectivos, enquanto condenam os caminhos de ferro porque não dão juro completo ao capital, e censuram e aggridem as respectivas empresas!

Olhemos para a ultima estatística oficial publicada. Vemos que nos 3.111 kilómetros de linhas em exploração circularam 21.300.000 passageiros e 6.600.000 toneladas de mercadorias, dando lugar á receita bruta de 15.768 contos e á liquida de 4.233, tendo-se pendido na exploração, em materiais, vencimento e salários 11.535 contos.

O Estado cobrou, por imposto de transito, sello e assistencia, 1.065 contos, realizou, em transportes postais, de tropas e de pessoal e material de serviços públicos, enormes economias e poude accudir ás crises de subsistencias e assegurar a ordem no paiz.

E todavia, com esse maravilhoso instrumento de fomento, dispõe o Estado desde a origem da construção de linhas cerca de 13.000 contos em subvenções, de 46.000 na construção das linhas do Estado e adiantou 13.850 para complemento do juro garantido: total 73.000 contos, que lhe dão magnífico juro sob a fórmula directa de impostos e economias de transportes, e indirecta de aumento da matéria collectável, e quando findarem as concessões recebe 1.905 quilómetros de linhas livres de encargos e dando lugar a uma receita liquida que era em 1916 de 4.027 contos e vai crescendo.

E entretanto das 6 companhias concessionárias, apenas uma, a de Guimarães, deu dividendo ao seu capital-acções e quasi todas as outras se encontram em regimen de convenio com os obrigacionistas pagando apenas parte do respectivo coupon.

E' isto que não vêem ou não querem ver, não digo já criaturas ignorantes e sem imputação, mas homens publicos tendo pretenções a estadistas (como os podiam ter mais fundadas a fabricantes de bôtas ou a moços de fretes... políticos) e a mentores da opinião!

Porque se não applica aos caminhos de ferro critério igual ao adoptado para as estradas? Porque se

reputa util e necessaria a construcão d'estas que além do encargo do capital, origina ainda, para o Estado, uma despesa annual de conservação, sem receita directa, e se condemna a dos caminhos de ferro, que pelo menos dão o necessário para a exploração e portanto para a conservação e asseguram avultadas receitas ao Estado, que só nas suas proprias linhas entra com a totalidade do capital preciso para a construção?

#### Administraram mal as companhias?

Não parece, quando vemos que o Estado explorando, em 1916, 1.206 kilómetros, obteve 4.540 contos de receitas com 4.334 de despesas, enquanto as Companhias em 1.905 kilómetros obtiveram 11.227 contos e dispenderam 7.200. E não se argumenta com a influencia preponderante, no segundo grupo, das linhas de Norte e Leste, principaes arterias do paiz. Se excluirmos essas, ficam ainda para as Companhias 1.399 kilómetros com 4.589 contos de receita e 3.884 de despesa, havendo a receita liquida de 705 contra 206 em pouco menor extensão nas linhas do Estado.

Estes confrontos visam apenas a mostrar quão injustas são as criticas feitas ás Companhias, não se devendo esquecer que boa parte dos seus obrigacionistas e accionistas não teem remuneração, pelo menos completa, do capital, enquanto os prestamistas das linhas do Estado recebem do contribuinte o juro do capital emprestado e incorporado na dívida publica.

Fechemos pois este, parenthesis e occupemo-nos do bem elaborado relatorio da Beira Alta.

\*

Começa-se por pôr n'elle em relevo as dificuldades originadas pelas novas leis reguladoras do trabalho, pela violentissima depressão cambial, pelo excessivo alargamento da circulação fiduciaria.

Assim, apesar da elevação da sobretaxa a 57% (que foi na realidade de 47%) não houve compensação suficiente do aumento de despesa. E todavia restringiu-se consideravelmente a circulação, aliás a situação seria insustentável, pois ás 10.000 toneladas de carvão consumidas annualmente antes da guerra corresponderiam, ao preço de 140\$00, a 1.400 contos, quando a receita total em 1919 foi de 1.174.

A respeito das sobretaxas observa judiciosamente o relatorio:

E' interessante constatar que em muitas nações industriaes, onde as matérias primas abundam e onde os produtos manufaturados se encontram facilmente a preços mais acessíveis, as tarifas ferroviarias são muitíssimo mais elevadas do que as que vigoram presentemente em Portugal; devendo ter-se, ainda, em atenção que n'esses países, a que mais abaixo fazemos referencia, a valorização da moeda em relação á nossa, representa — só de per 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 acrescimo 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 vigor 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.

O trafego da linha foi desfavoravelmente influenciado pelas revoluções e pelas greves.

A receita liquida de impostos foi de 1.174.739\$ equivalente a 4.643\$ por kilometro. Houve pois um aumento de 212.990\$ sobre 1918.

As receitas decomponem-se pela seguinte forma:

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	212.990\$19,2

A sua divisão por especies é a seguinte:

Classificação das receitas	1919	1918	Diferença de 1919 em relação a 1918	Percentagem
Passageiros.....	396.108\$57	309.215\$87,5	+ 86.892\$69,5	+ 28,11%
Grande velocidade.....	401.686\$81,5	252.068\$46,3	+ 149.618\$35,2	+ 59,36%
Pequena velocidade.....	342.007\$36,5	351.252\$63,6	- 9.245\$27,1	- 26,32%
Fora do trafego .....	34.936\$45,2	49.212\$03,6	- 14.275\$58,4	- 29,01%
Totais.....	1.174.739\$20,2	961.749\$01	+ 212.990\$19,2	+ 22,15%

Os aumentos da receita de passageiros decomponem-se por classes como segue:

Classes	1919		1918		Diferença	
	Número	Productos líquidos	Número	Productos líquidos	Número	Productos líquidos
1.º.....	27.305	48.442\$47,6	26.158	41.825\$69,5	+ 1.147	+ 6.616\$78,1
2.º.....	79.436	99.15.583,8	67.194	75.889\$21,3	+ 12.242	+ 17.270\$62,5
3.º.....	351.614	229.343\$63,8	290.128	175.577\$81,9	+ 61.486	+ 53.764\$81,9
Suplementares.....	—	25.163\$61,8	—	15.923\$14,8	—	+ 9.240\$47
Totais....	458.335	396.108\$57	383.480	309.215\$87,5	+ 74.875	+ 86.892\$69,5

Como é natural, o trafego internacional, ao qual escasseiam commodidades e sobejam estorvos de toda a ordem, continua atrophiado como se vê pelo quadro seguinte:

Classificação	1919				1918			
	Ed	2d	3d	Totais	Ed	2d	3d	Totais
Serviço nacional.....	25.118	78.184	348.165	451.467	23.041	66.500	284.405	373.946
internacional	2.187	1.252	3.449	6.888	3.117	694	5.723	9.534
Totais.....	27.305	79.436	351.614	458.335	26.158	67.194	290.128	383.480

Apenas 6.888 passageiros do serviço internacional!

A receita de grande velocidade attingiu 401.686\$00 contra 252.068\$00 em 1918, o que é devido, como em todas as linhas, á enorme lentidão de transportes em p. v. Dos 149.618\$00 do aumento apenas 4.350\$00 proveem da bagagem.

A tonelagem de g. v. subiu de 21.277 toneladas em 1918 a 32.515 em 1919, ou mais 53%, sendo na grande parte constituidas pelos generos alimenticios da região enviados para outros pontos do paiz.

O trafego internacional g. v. foi quasi nullo, avultando apenas 393 toneladas no sentido França-Portugal.

A pequena velocidade deu lugar aos seguintes resultados :

Classificação	1919		1918		Diferenças em 1919	
	Tone-lagem	Productos líquidos	Tone-lagem	Productos líquidos	Tone-lagem	Productos líquidos
Mercadorias.....	133.580	194.349\$08,5	168.143	339.221\$38,1	- 34.563	- 44.872\$29,6
Armazenagem e diversos .....	—	47.658\$28	—	12.031\$25,5	—	+ 35.627\$02,5
		342.007\$326,5		351.252\$63,8		- 9.245\$27,1

O relatorio enumera as causas da importante diminuição havida, communs na sua acção a todas as linhas, como são restrições administrativas e policiais, interrupções por causa de revoluções e greves, falta de material augmento de g. v., difficuldades exportação e importação.

Analysando o movimento por especies de mercadorias vem as madeiras figurar por 43.710 toneladas com diminuição de 8.033 em relação a 1918, a cal com 13.608, ou menos 6.074, o sal com 10.890, menos 2.560, o vinho com 16.888, menos 1.885, os legumes com 6.647, menos 7.704, os productos ceramicos com 3.852, menos 2.157, e assim por deante para mercadorias

rias de menor tonelagem. Houve apenas aumento nos cereaes e farinhas 11.339 toneladas mais 4.020 que 1919.

Para cada mercadoria regista o relatorio as causas da diminuição.

As despesas d'exploração elevaram-se a 692.761\$00 ou mais 157.987\$00 que em 1918 e mais 295.754\$00 que em 1914 e decomponem-se nas seguintes parcellas:

Classificação	1919	1918	Diferença de 1919 em relação a 1918
Administração de Lisboa e Paris...	34.972\$15,7	34.616\$91,6	+ 355\$24,1
Exploração e Movimento	159.686\$09,4	130.761\$40	+ 28.924\$69,4
Material e Tracção.	314.748\$63,3	245.177\$22,7	+ 69.571\$40,6
Via e Obras.....	183.354\$53,1	124.218\$96,8	+ 59.135\$56,3
Totaes.....	692.761\$41,5	534.774\$51,1	+ 157.986\$90,4

Chama o relatorio a atenção sobre o considerável aumento das indemnizações por extravios e avarias, mais 70% que em 1918.

Quanto ao combustivel, principal cancro da exploração, basta comparar o dispêndio de 1914 que foi de 69.114\$00 para o dobro do percurso de 1919 em que se gastou com 370.695 k. 189.000\$00.

O percurso aumentou 12.607 kilometros em relação a 1918.

Na conservação da via houve um dispêndio de 47.265\$00 em travessas contra 19.516\$00 no anno anterior por efeito da creosotagem, que estivera suspensa.

A receita líquida foi de 212.990\$00 mais 55.000 do que em 1918.

Na conta geral d'exploração figuram 245.454\$00 de trabalhos extraordinários sendo 14.847\$00 de transformação e construção de material circulante, 21.716\$00 de obras diversas na via e edifícios, 208.890\$00 na renovação de 4 kilometros de via.

Insere o relatorio o bem elaborado protesto da Companhia contra as disposições da lei n.º 952 de 5 de março ultimo, lesivas dos seus direitos.

Não o analysamos, porque será reproduzido integralmente na *Gazeta* e a sua cerrada argumentação dispensa comentários.

A Caixa de Aposentações teve um aumento de capital de 11.210\$00.

Do crédito de 252.891\$00 de contas de *Ganhos e Perdas* em que figuram além dos productos líquidos 16.336\$00 de juros, apenas ficou depois dos encargos das obrigações de 1.º grau e de 89.464\$00 de perdas de cambio e saldo credor de 23.810\$00 e para amortisação das obrigações de 2.º grau e respectivos impostos.

E aqui tem os leitores o que é a vida de uma Companhia, cuidadosamente administrada com tradições de severa economia, cuja receita excede 4 contos por kilometro. E todavia o exercicio actual não é propício a esperanças optimistas.

J. Fernando de Sousa

## O commercio de 1917

Só ha pouco foi publicada a estatística desenvolvida do commercio e navegação de 1917. Faltam-nos absolutamente os de 1918 e 1919. Nem sequer ha um resumo oficial do movimento relativo a esses dois annos. Deplorável situação! O *commercio geral* de 1913 a 1917 foi o seguinte, em escudos:

	Importação	Exportação	Excesso da 1.ª sobre a 2.ª
1913.....	111.518.700	58.262.400	53.256.300
1914.....	92.270.400	50.775.900	41.494.500
1915.....	104.651.600	61.124.900	43.226.700
1916.....	188.789.400	85.376.500	73.312.900
1917.....	168.263.400	86.046.800	82.216.600

Assim os valores do movimento geral, tendo diminuído consideravelmente em 1914, quando os preços eram ainda aproximadamente os mesmos, aumentaram, sobretudo por causa do crescimento d'estes, nos annos seguintes. Os aumentos foram quasi proporcionais na importação e exportação, o que não havia de acontecer desde 1918, passando então a ser maiores na primeira.

Mas devemos olhar principalmente para o *commercio especial*, cujo movimento foi o seguinte ainda em escudos:

	Importação	Exportação	Excesso da 1.ª sobre a 2.ª
1913.....	89.941.000	36.684.700	53.256.300
1914.....	70.343.100	28.848.600	41.494.500
1915.....	79.592.600	36.365.900	43.226.700
1916.....	129.779.200	56.466.300	73.312.900
1917.....	137.405.200	55.188.600	82.216.600

O movimento do *commercio especial* diminuiu notavelmente em 1914 e em 1915, pois deve considerar-se que já no ultimo anno os preços das mercadorias tinham subido sensivelmente. Como este aumento foi já grande em 1916 e ainda maior em 1917, podemos concluir que a depressão intrínseca proseguiu sempre inclusivamente na importação, a qual ia crescer depois de celebrado o armistício.

Não é pelos valores do *commercio externo*, pois a sua medida foi variando progressivamente, mas pelas quantidades das mercadorias, que devemos aquilar as diminuições do movimento. Como quasi todo o nosso trafego se faz pelos portos do continente e das ilhas, é expressivo o seguinte quadro onde se indica o numero de toneladas de mercadorias desembarcadas e embarcadas nos mesmos annos:

	Desembarcadas	Embarcadas
1913.....	2.810.246	1.547.428
1914.....	2.344.729	1.328.712
1915.....	1.967.710	1.305.439
1916.....	1.952.134	1.367.293
1917.....	930.673	757.212

A decadencia, já grande em 1914, accentuou-se fortemente em 1915, estacionou em 1916 e tornou-se formidável em 1917. Se tivessemos de fazer agora um estudo mais desenvolvido deste assumpto veríamos que o maior declivio fôra na importação de machinas materiaes e materias primas, ao mesmo tempo que se gastavam sem compensação suficiente os capitais e stocks d'essa natureza que vinham de trazer, arruinando-se d'este modo o nosso organismo económico.

No meio de tudo isto havia factos favoraveis á economia nacional, que, embora modestos, são dignos de atenção.

Em primeiro lugar convém registar-se o movimento do *commercio geral* entre a metropole e as colónias, que foi em escudos o seguinte no mesmo periodo:

	Importação	Exportação
1913.....	13.792.300	8.365.900
1914.....	16.000.200	8.784.000
1915.....	19.174.600	11.978.100
1916.....	22.986.500	16.853.700
1917.....	28.105.200	22.374.300

Já d'aqui se podia inferir que o nosso *commercio* entre a metropole e as colónias, longe de levar um golpe fundo, tinha conservado uma situação que, ainda consideradas as variações de valores, provavelmente seria ainda lisonjeira para o nosso dominio e para a nossa vida económica. Mas isso vê-se mais claramente nas quantidades de mercadorias que foram objecto do mesmo *commercio*:

	Desembarcadas	Embarcadas
1913.....	88.504	90.412
1914.....	84.558	100.580
1915.....	86.982	91.865
1916.....	129.440	66.525
1917.....	108.270	60.514

E' verdade que na exportação para as colonias o movimento de toneladas, ainda maior em 1914, foi baixando, até ser de dois terços em 1917, pela necessidade de reservarmos para nós mesmos quasi todos os productos agricolas e industriaes. Mas este facto, apenas transitorio, foi excedido pela vantagem de continuar a crescer a entrada de artigos coloniaes em Portugal, tendo as possessões de Africa podido desde logo aumentar as nossas disponibilidades de materias primas e de subsistencias, em complemento do nosso consumo e das nossas rendas ao estrangeiro pela reexportação que nos garante uma das melhores parcellas dos nossos recursos cambiaes. Estes assumptos pela sua importancia e pelas suas relações intimas com a nossa reconstituição economica, merece estudos especiaes.

Resta-nos hoje registar o outro facto a que alludiamos. E' o de se haver tornado um pouco maior o movimento da nossa marinha desde 1914, ao mesmo tempo que o da estrangeira se tornava cada vez menor, nos portos do continente e ilhas, por causa da guerra.

Os dois seguintes quadros mostram com numeros aquella situação visivel a todos nas suas linhas geraes, representando o primeiro as entradas e o segundo as saídas dos navios de longo curso e grande cabotagem:

Annos	Número de navios		Toneladas de arqueação	
	Nacionaes	Estrangeiros	Nacionaes	Estrangeiros
1913....	335	7.269	408.148	22.735.126
1914....	320	5.748	482.560	18.770.036
1915....	432	4.168	539.684	11.398.442
1916....	543	3.769	681.139	7.982.851
1917....	436	2.786	648.826	3.368.797
1913....	356	7.140	416.665	22.778.209
1914....	356	5.672	491.433	18.586.878
1915....	429	4.175	531.308	11.422.325
1916....	564	3.720	763.325	7.929.237
1917....	438	1.833	676.476	3.435.344

As estatisticas posteriores mostraram, é claro, que o numero e a tonelagem dos navios nacionaes e estrangeiros crescerão desde 1919, devendo-se o primeiro aumento á maior mobilidade da navegação depois da guerra e á reentrega sucessiva dos vapores que tínhamos alugado ao governo inglez.

Quirino de Jesus



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

Pelo que se viu, no que escrevemos no nosso ultimo número da *Gazeta*, sob o título acima, as declarações feitas em publico pelo Sr. Annibal Lucio de Azevedo, acerca da existencia de importantes jazigos carboniferos em Portugal cujos productos nos poderão fornecer, pelo menos, dois terços do combustivel necessário para o funcionamento das nossas industrias, são concludentes, tanto mais que S. Ex<sup>a</sup>, na sua qualidade de engenheiro e votado, por tendencia especial do seu espirito, a assumptos d'esta natureza, tem procedido a diversos estudos e observações acerca da importante questão de que vimos tratando.

Passamos a relatar um outro depoimento, tambem de muito valor, tendo em vista a auctoridade da pessoa que sobre a materia igualmente falou em publico. Referimo-nos ao Sr. engenheiro Freire de Andrade, ex-governador geral de Moçambique, que em 1917 foi á Batalha, de visita aos grandes jazigos de Alcamadas e Chão Preto e no regresso teve uma entrevista com o

enviado de um jornal da manhã, a qual foi publicada em 28 de Abril do mesmo anno.

Começa S. Ex.<sup>a</sup> por afirmar a existencia, no distrito de Leiria, de carvão abundante e lamento não tivesse sido feito mais cedo o aproveitamento dos jazigos d'aquelle regiao e dos demais jazigos carboniferos do Paiz, como já em 1914, logo ao inicio da guerra, teve occasião de aconselhar com insistencia. Se se tivesse procedido como indicou, já na epoca em que se realizou a entrevista possuiríamos alguns centos de milhares de toneladas de combustivel, que muito alliviariam as dificuldades d'esse momento.

Refere-se ás excepcionaes facilidades de exploração dos citados jazigos de Alcamadas e Chão Preto, podendo os desmontes ser rapidamente preparados e seis campos de trabalho diferentes, bem como á corajosa iniciativa do Sr. V. Ribeiro que empregou nesses trabalhos mineiros muitas desenas de contos e promoveu á sua custa a construcção da linha de via reduzida tre a estação de Martingança e Batalha, com a extensão de 14 kilometros, o que representa um serviço muito patriotico muito para ser citado e para louvar.

Fala ainda de outros jazigos, um pouco ao sul, onde se estavam realizando tambem importantes trabalhos pelo Sr. Soares Franco, que igualmente dispenderá largos capitais na preparação dos jazigos das Ferrarias e Valverde.

A uma pregunta que lhe foi feita sobre se a data da descoberta dos jazigos que visitou era recente, respondeu S. Ex.<sup>a</sup>:

"Os jazigos de Alcamadas e Chão Preto foram em tempos explorados por uma Companhia que para este efecto se organisou. Foram então esfudados pelo grande geologo Carlos Ribeiro, que sobre os jazigos carboniferos do Paiz publicou, em 1858, um volume «Memorias sobre as minas de carvão de Porto de Moz, Coimbra e de carvão e ferro do distrito de Leiria.»"

"Actualmente os trabalhos estão apenas em começo, tendo o Sr. Carlos Ribeiro encontrado as maiores dificuldades no recrutamento do pessoal para a exploração, apesar dos salarios serem convidativos."

Acerca da quantidade de carvão que d'esses jazigos poderia extrahir-se, manifestou S. Ex.<sup>a</sup> dificuldades em fazer qualquer affirmação nesse sentido. A capacidade da exploração depende, sobretudo, do pessoal empregado nas minas e da sua competencia. Não julgava, porém, difícil dentro de dois a tres meses obter-se 100 toneladas por dia e dentro de seis a oito meses poder-se-hia attingir o triplo ou sejam 9.000 toneladas mensais de carvão de 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> qualidades. E' questão de pessoal e tino na exploração que, como frizou, é excepcionalmente facil até ao nível do rio Lena, pois não requer o uso de bombas de exgóto.

Com relação á riqueza dos ditos jazigos e á qualidade do carvão, não foi possível ao Sr. Freire de Andrade, n'uma rapida visita de poucas horas, verificar a profundezas e a qualidade das camadas, mas tinha as precisas informações nas "Memorias" de Carlos Ribeiro, engenheiro tão conhedor como conscientioso.

Segundo elle, o combustivel que se encontra em diversas camadas tem uma espessura total de 5 metros, assim distribuido:

Combustivel de 1. <sup>a</sup> classe.....	0,6
" " 2. <sup>a</sup> " .....	1,4
" " 3. <sup>a</sup> " .....	3,0
Total....	5,0

Assim, acima do nível do Lena, teríamos, entre a fonte do Oleiro e os Fillipps, as seguintes quantidades de combustivel:

	Metros cubicos
De 1. <sup>a</sup> qualidade .....	2.000.000
" 2. <sup>a</sup> " .....	4.000.000
" 3. <sup>a</sup> " .....	14.000.000
Total.....	20.000.000

Se a estas disponibilidades juntarmos as dos outros lajigos do distrito de Leiria, vemos que não nos faltarão carvão durante muitos annos. Caso é arranca-lo da terra.

Refere-se depois o Sr. Freire de Andrade ao auxílio prestado pelo governo de então aos concessionários das minas, emprestando-lhes material e dando-lhes todas as facilidades para a construcção da linha ferrea destinada ao transporte de carvão e bem assim ás medidas que o ministro da guerra tencionava pôr em pratica a fim de facilitar o recrutamento de trabalhadores para as minas por meio de mobilisação.

A uma pergunta relativamente ás qualidades do dito carvão em comparação com a hulha ingleza, respondeu S. Ex.<sup>a</sup>, para terminar, nos seguintes termos:

«E' certo que o carvão de Leiria não é o New-Castle, mas arde bem e, no momento actual, é de uma enorme vantagem para a economia do Paiz. Mesmo depois da guerra, desde que seja convenientemente tratado, poderá ter largo emprego entre nós, evitando a drenagem de ouro para o estrangeiro.»

As declarações dos dois illustres technicos, a que acabamos de nos referir, tiveram lugar, como já dissemos, em 1917, ha cerca de 3 annos, tendo-se realmente n'aquelle epocha desenvolvido alguma actividade na procura do carvão mineral a ponto de os que, como nós, muito desejariam se aproveitassem, o mais possivel, todos os productos que temos em territorios portuguezes, a fim de se reduzirem ao absolutamente indispensavel as importações e dando, ao contrario, o mais largo desenvolvimento ás exportações, porque é d'este modo que se cria riqueza e se curam muitos males nacionaes que ainda são aggravados pala «politiquice»; encheram-se de esperanças pensando que n'um futuro muito proximo não haveria chaminé de fabrica ou de locomotiva que não expelisse para o espaço fumo proveniente da combustão dos carvões nacionaes.

Mas de então para cá, apesar de terem aparecido novos elementos que comprovam a abundancia de carvões fosseis no territorio continental portuguez e nos vem mostrar a enorme riqueza que esta industria entre nós poderá representar, muito pouco se tem avançado, para o que bastante contribuiu a enorme devastaçao que tiveram as nossas florestas, com o que se fizeram muitos bons negocios, a qual se poderia ter evitado.

Entretanto, conyém aqui dizer que antes do inicio da guerra, a industria da extracção dos carvões em Portugal estava reduzida simplesmente á exploração das minas de S. Pedro da Cova, no Douro, e do Cabo Mondego, proximo da Figueira da Foz.

A exploração das primeiras foi dado apreciavel desenvolvimento, tendo o seu combustivel (antracite) obtido grande consumo no norte, de especialmente em cozinhas e sendo tambem utilizzato em diversas fabricas, como as da Companhia Carris de Ferro do Porto, que o empregavam e creio que ainda empregam na producção da energia eléctrica.

Mais tarde a respectiva Empreza a fim de intensificar o transporte do combustivel para o Porto, estabeleceu um cabo aereo que bons serviços tem prestado e com o qual despendeu largos capitais e outros melhoramentos pensa introduzir nas suas instalações mineiras.

Quanto ás minas do Cabo Mondego, que contêm hulha de boa qualidade que se approxima da

do tipo New-Castle, não foi dada ha sua exploração o desenvolvimento que seria para desejar, devido, ao que consta, a diversas difficuldades, uma das quais consistia em entrar n'um dos poços, que está situado muito próximo do mar, agua em grande quantidade que exigia, para o seu esgotamento, possantes bombas que a respectiva Empreza tinha difficuldades em adquirir.

Eram, pois, estas unicamente as duas emprezas que em Portugal se occupavam da extracção de carvões, quando principiou a guerra. Depois, a agravar a falta de meios de transporte, veiu a guerra submarina; e na espectativa de não se poder importar uma unica tonelada de carvão que chegou attingir preços elevadissimos (ainda assim inferiores aos actuaes), começaram a effectuar-se em muitos pontos do pais registo de minas de carvão, sendo muito poucos os districtos em que se acha dividido o territorio continental portuguez, em que não ha registo d'esta natureza, até que, em 1917, se realizaram os trabalhos de preparação das minas, a que nos referimos, nos concelhos da Batalha e Porto de Moz e bem assim a construcção da linha entre Martingança e aquella villa para o transporte dos respectivos productos.

F Martins.

## O preço dos jornaes

Como de costume, entre nós, o Recente decreto sobre o preço dos jornaes não se entende.

A commissão que elaborou a representação ao Governo, na qual o decreto foi decalcado, apesar da sua competencia e conspiquidez — que não podemos pôr em duvida enfermando uma preocupação que é vulgar e erronea: só viu jornaes diarios, só considerou jornaes os que sahem todos os dias, os que se vendem nas ruas, os que tem a vida ephemera de algumas horas.

E' assim que ella propõe e governo legisla que o preço minimo de venda *de todos os jornaes do pais* será de 5 centavos, e o da assignatura *dos mesmos* não poderá ser inferior a 16\$00 escudos por anno.

Esqueceram, porem que ha publicações periodicas que não se podem amoldar a esta craveira — e ha mesmo jornaes diarios que morrerão, á falta de compradores a tão elevado preço; mas com esses nada temos — e põe-os de parte com uma indifferença desdenhosa como se essas publicações não fossem jornaes tambem.

O que são então? Folios, pamphletos, papeladas? E nós que *ha 35 annos* aqui estamos a redigir uma folha regularissima na sua publicação, vemos que seremos simplesmente escriptores (se fazem favor de nos conceder o *adjectivo*) escrevinhadores ou qualquer coisa, menos jornalistas?

Pelo que se refere á venda, bem estamos, porque o nosso *jornal* nunca se vendeu por menos de 120 reis, antigamente, e hoje por 25 centavos e teremos que passa-lo a 30. Mas a assignatura, a 16 escudos, afugentará-nos-ha assignantes e não são os jornaes diarios nem o Governo que nos compensarão o prejuizo.

Estamos, pois, por virtude — ou desvirtude — d'esse inconcebivel esquecimento, na difficuldade de um díctima que não sabemos resolver: Temos que cobrar assignaturas que principiam com este numero e os seguintes; o que fasemos?

Considerando-a nossa *Gazeta* um *jornal*, não podemos fugir á letra do decreto que diz no seu

Art. 1.<sup>º</sup> E' estabelecido o limite minimo de \$05 por cada exemplar para o preço de venda de todos os jornaes portugueses: e bam assim o limite minimo, para as assignaturas de todos os

jornaes, respectivamente, de 1\$50 por mez, 4\$50 por trimestre, 9\$ por semestre e 18\$ por anno.

e assim cobrar 9\$00 por semestre ou 16\$00 por anno?

Ou, cobrando menos, desobedecemos á lei, com a duppla desvantagem, de ficarmos incursos nas penalidades do artigo 2.<sup>o</sup> que vão desde a multa de 50 escudos até á suspensão total do jornal... a bem dos interesses da collectividade, da justiça e da civilisação!... e de incularmos o reconhecimento official de que—preto não ser gente—isto é, que isto que v. ex.<sup>as</sup> aqui vêm *não é um jornal*; é uma *coisa* que... temos que esperar que seja oficialmente classificado o que é!

Valha-nos Deus com taes legisladores!



## A industria Siderurgica no Brasil

Tem sido extraordinariamente viva a polemica nos jornaes brazileiros e especialmente nos das localidades interessadas, originada pela proposta feita pela «Italisa Iron Ore Company» para o estabelecimento da industria siderurgica n'aquelle paiz.

Como habitualmente muitos dos defensores ou impugnadores (estes principalmente) da ideia que se apresenta não são absolutamente desapaixonados nem desinteressados. Interesses de terceira estão sem jogo e a defesa commercial ou industrial é um aspecto não pouco irritante da "luta pela vida"

Historiemos:

Parece provado que os primeiros productos apresentados no paiz sólido de officiaes nacionais fosse em 1630 peças de bronze de grande calibre, fundida na província da Bahia. Apontando este exemplo já um illustre official de engenharia em 1863 preconisava o trabalho de ferro como de enorme vantagem para a vida e para a defesa nacionaes.

Mais tarde em 1905, as tentativas que o banqueiro Pearson fez para obter uma concessão d'esta industria goraram completamente, parece que por influencia do grupo financeiro Carnegie que emprehendia então o "trust" do aço nos Estados Unidos.

Em 1910 novamente se repetiu o fracasso d'outra tentativa feita então pelo banqueiro Sohnab, tendo todayia conseguido pouco tempo depois a Companhia Siderurgica Brasileira, alcançando uma concessão que parece não ser de grande vantagem para o Estado e que não tomou o desenvolvimento que era de esperar.

Ultimamente surgia o engenheiro Percival Farquhar que sobmetteu ao Presidente do Estado de Minas Geraes uma proposta de largo alcance.

A "Italisa Iron" propõe-se:

A explorar os jasigos de minerio de ferro do Estado de Minas Geraes;

A construir ou melhorar as linhas existentes entre a região mineira e o posto de Santa Cruz; a dragar um canal de cinco kilometros n'este porto (afim de permitir a entrada de navios de 20:000 toneladas).

A estabelecer "orepockets" para o minerio permitindo a descarga, pela gravidade, em poucos minutos d'un comboio com 4000 toneladas de minerio;

A construir docas appropriadas e guarnecidias com aparelhos modernos;

A reunir uma grande frota de navios podendo carregar 15:000 toneladas de minerio;

A construir uma installação completa siderurgica. Esta installação compor-se-ha de:

a) um alto forno, com todos os acessorios, de uma capacidade para produzir 120.000 toneladas de ferro guza por anno, susceptivel de augmento;

b) uma installação de aço Bessemer, comprehendendo um misturador de 450 toneladas e com uma capacidade de producção annual de 150 a 180 mil toneladas de aço;

c) trem de laminar; comprehendendo:

1) Laminador com cylindros de 24 polegadas com capacidade annual de 130 a 150 mil toneladas de varões, vigas e secções para construcções e canos até 25 kilometros.

2) Laminador com cylindros de 16 e 12 polegadas com a capacidade annual de 30 a 40.000 toneladas de aço em barras redondas, quadradas, angulares, vergalhões, etc.

d) a installação do forno de produção de coke por meio de destilação.

Pede a companhia ao Estado:

a) limitação para 50 annos do imposto de exportação de minerio ao maximo de 30 reis por tonelada, a começar quando se iniciar, o funcionamento da installação metalurgica;

b) isenção do imposto de exportação para os productos fabricados e seus sub productos de todas as classes, e todos os outros impostos estadoaes sobre os estabelecimentos e industrias da mesma companhia.

c) direito de expropriação dos bens necessarios para a installação e futuras ampliações, assim como para uma villa para o pessoal e tambem para abastecimento de agua, encanamentos, reservatorios, esgotos, luz, etc.

d) direito a utilizar se da força hydraulica do rio Doce em ponto que escolher no prazo de 18 meses após a vigencia do contracto e ahi construir represas, canaes, estações geradoras, linhas de transmissão, para electrificação do caminho de ferro da Companhia e da Victoria a Minas, incluindo o direito de expropriação.

Dentre os defensores mais categorizados d'esta pretenção destaca-se o jornal da especialidade "Brasil-Ferro-Carril" que pela pena dos seus mais illustres directores e collaboradores advogam a causa da siderurgia, que reputam uma questão nacional de interesse vital e de que, em sua opinião, se não deve perder a oportunidade.

A concessão do porto tem sido o grande argumento dos que atacam o projecto, que são afinal quasi todos os jornaes do Rio. Contudo alguns d'elles já se mostram menos agressivos nos seus ataques, limitando-se por fim a apresentar duvidas, perante a defesa bem elaborada e persistente do "Brasil-Ferro-Carril" e especialmente do almirante José Carlos de Carvalho, figura de destaque no meio da engenharia brasileira.

## A Companhia do M. Z. A. em 1919

O relatorio d'esta Companhia apresentado e aprovado em assemblea geral de 16 de Maio findo constata que os resultados das explorações do anno passado foram mais vantajosas do que os do anno anterior, e que permitiu, digamo-lo já, uma distribuição de um dividendo de 15 pesetas (3.%) ás suas 496.938 accções, livre de todos os impostos, destinando ainda 7,5 milhões de pesetas á amortisação do material e 2 milhões para reserva especial.

As receitas totaes subiram á 239,5 milhões de pesetas contra 187,2 em 1918 ou seja um augmento de 52 milhões.

Este aumento deveu-se especialmente em virtude do maior numero de passageiros transportados, que subiu 10 % sobre o movimento de 1918 (19.194.244) ao de mercadorias, cujo peso foi o menor 408.624 toneladas, mas por virtude do aumento de tarifas e do percurso, dando, por sua parte, uma maior receita de 33 milhões.

Os 15% da elevação nas tarifas auctorisadas pelo Governo produziram, só em mercadorias por g. v. 18 milhões.

O conselho da administração registou que, apesar d'isso, os serviços foram continuamente perturbados durante o anno, pelas gréves e o *lock-out* que se prolongaram por alguns meses, paralysando o tráfego. Em virtude d'isso os gastos da exploração subiram consideravelmente, elevando-se a diferença sobre o anno anterior a 34.407.780 pesetas, ou quasi 25 %.

Esta subida deve-se, principalmente ao maior custo de carvão (apesar do que a Companhia consome ser, em grande parte extraído das minas *Reunion e Guadalquivir*, que lhe pertencem) custo que era, em 1910, 27,62 pesetas por tonelada e se elevou em 1918 a 116 pesetas e em 1919 a 138.

Reduzindo o percurso dos comboios a companhia conseguiu diminuir em 16.127 toneladas o consumo do carvão, limitando, assim, o aumento de gasto total em 10,5 milhões de pesetas.

Por sua parte, as melhorias do vencimento ao pessoal representam um gasto supplementar de 32 milhões de pesetas.

Os gastos do «Primeiro Estabelecimento» elevaram-se em 31 de Dezembro de 1919 a 1.157 milhões.

Em 1919 inverteram-se 620.000 pesetas em novo material, pagamento de saldos e prestações de compra de 30 vagões de 4 eixos, 20 para automóveis, 55 carruagens grandes de 2 eixos e 25 locomotivas de 2 eixos conjugados, recebidas dos Estados Unidos em 1917.

A companhia tem, mais, contractado o fornecimento de 120 carruagens de boggies das tres classes, e 50 de plataforma e corredor central, que se esperam em breve da «American car and Foundry Export C.».

O material circulante era, em fim do anno:

879 locomotivas.
1.591 carruagens.
761 forgões.
20.428 vagões

ficando pendentes de proximo fornecimento:

51 locomotivas
219 carruagens
1.150 vagões diversos

Esperava-se que até fim de maio fossem entregues mais 15 locomotivas, tipo Pacifico, encommendadas á «American Locomotive Sales Corporation» dos Estados Unidos ao preço de 51.500 dollars cada uma, c. i. f. Barcelona e comprendendo o seguro marítimo e a montagem.

Em conjunto os gastos da exploração que em 1918 haviam sido..... subiram em 1919 a..... com um aumento, como acima vimos de.....

Sendo na Administração e Exploração..... Via e Obras..... Material e Tracção..... Gastos geraes .....

140.232.007 pesetas
174.639.787 "
34.407.780 "
6.846.938 "
7.021.000 "
19.291.461 "
1.248.381 "

As minas da companhia produziram 200.000 toneladas de carvão das quaes 95.000 foram transforma-

das em 101.000 dos briquettes. A exploração das minas deu um beneficio de 487.812 pesetas.

Agradecemos o relatorio que, como de costume, nos foi enviado pelo Snr. Secretario do Conselho da Administração, e do qual respigamos os dados que acima expomos.

## O problema ferro-viario hespanhol

A «Information Universelle» publicou um interessante artigo sobre o problema ferro-viario hespanhol a que damos em seguida os principaes topicos.

O problema dos caminhos de ferro é ali, como em toda a parte, um problema vital. A agricultura, a extracção de mineral, a riqueza do paiz, enfim, dependem muito directamente da sua rede ferro-viaria. Além disso, como muito bem diz o articulista, a Peninsula é o «wharf» da Europa, para a America do Sul e para a Africa.

Para attingir o estado desejado são necessarias novas linhas: linhas internacionaes, linhas de material do ultimo modelo, linhas electrificadas.

A situação presentemente não é brilhante; o custo dos materiaes, o custo sempre crescente da mão de obra, fazem o elevamento das tarifas, embora restringidos ao minimo os lucros. Não dão dividendo: o Norte de Hespanha, o Sul de Hespanha, Zafra-Huelva, Medina-Salamanca, Caceres-Portugal, etc. As outras dão dividendos não exagerados: Cantabricos 8 1/2 %, Bilbau-Portugalete 7 %, Valladolid-Medina 5 1/2 %, Madrid-Zaragoza Alicante 3 %, o mesmo sucedendo aos caminhos de ferro andaluzes, o que dá uma media de 2 1/2 a 5 %.

D'ahi os pedidos de aumento de tarifas pelos operarios (inconscientemente o mais possivel) e pelos accionistas, que legitimamente desejam o juro do seu capital.

Comtudo, como esse aumento recahiria d'uma maneira importante no custo da vida, o remedio seria puramente transitorio e ephemero.

Impõe-se antes um programa de reorganisação e expansão. Para isso são necessarios capitais; dois a trez milhões permitiriam fazer vida nova, mas não chegavam para as necessidades.

Requer-se tambem uma melhor distribuição de esforços; a união de algumas das companhias dar-lhes-hia alguma da força que lhes falta; o articulista cita a propósito o apologo das vacas, mas não sabemos se terá uma applicação muito exacta ao caso de que se trata.

No final compara-se a Hespanha a um novo-rico que não sabe o que ha-de fazer dos capitais que posse por uma especie de avareza e de receio de dias menos prosperos e que o leva a sollicitar indirectamente o concurso de outrem.



## TELHAS

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

pela

Machina de telhas AMBI

SEM CARVÃO  
PODER ENORME

SEM TRANSPORTE  
MANEJO FACIL

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

# VIAGENS E TRANSPORTES

## Festas da Rainha Santa em Coimbra

Nos dias 8 a 13 d'este mez realizam-se em Coimbra as tradicionaes festas á Rainha Santa Izabel que prometem este anno ser revestidas de desusado explendor.

Além das festas de egreja e procissão, haverá iluminação á portugueza e á veneziana, na cidade e no rio Mondego, bailes e descantes populares onde as graciosas tricanas farão ouvir as suas canções repassadas de sentimento, fogos de artificio, etc.

Consta-nos que a Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta tencionava, d'accordo com a C. P. estabelecer bilhetes de ida e volta a preços reduzidos validos para os dias de 11 a 14 e que por seu turno a C. P. ampliará os prazos de validade dos bilhetes da sua tarifa 7 g. v. vendidos nos dias 8 a 13 até os dias 11 a 14.

Se assim for, a concorrença a Coimbra nos dias das festas será extraordinariamente maior do que sem o serviço especial.

## Comboios directos entre Lisboa e Porto

Desde o dia 28 do mez findo passaram a effectuar-se diariamente entre Lisboa e Porto os comboios directos n.<sup>o</sup> 41 e 42 que até então se estava fazendo só tres vezes por semana.

Por este motivo desde o mesmo dia foram postos em circulação diariamente os comboios de ligação entre Coimbra B e Coimbra e entre Alfarellos e Figueira da Foz.

Esta importante medida representa um grande beneficio para o publico especialmente durante o verão em que o movimento de passageiros aumenta consideravelmente.

Consta-nos que a Companhia procurará manter permanentemente este serviço diario, a não ser que por circumstancias especiaes, como a de falta de combustivel, a force a suprimi-lo.

Tambem nos informam que, como complemento, d'esta medida, a C. P. está na intenção de prolongar até Alfarellos e Figueira, muito brevemente, os comboios n.<sup>o</sup> 202 e 207 que actualmente circulam entre Lisboa e Caldas, os quaes terão ligação em Alfarellos com os comboios correios Lisboa e Porto.

Oxalá a Companhia possa manter estes serviços, o que contribuirá, em conjugação com medidas de outra natureza adoptadas pelo Governo para a nossa situação se ir pouco a pouco normalisando.

## Comboios especiaes do mercadorias

A Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta publicou recentemente um Aviso no qual se estabelecem as condições em que, com acordo prévio com os expedidores, se encarrega de effectuar o transporte de mercadorias em comboios especiaes do minimo de 12 vagões completos ou pagando como tal, em pequena velocidade acelerada.

As mercadorias ou animais são taxados pelas tarifas applicaveis de pequena velocidade, processando-se a taxa por cada vagão segundo as estações d'onde proceda e a que se destine. Pela aceleração cobra-se uma taxa supplementar de 18 centavos por tonelada e kilometro pelo total da carga taxada e pelo percurso maxímo do comboio, pois pode tomar vagões nas estações intermedias do percurso, com sujeição ao minimo de 200\$00.

A taxa de aceleração é sujeita á sobretaxa em vigor para os transportes em pequena velocidade.

Quando o comboio fôr carregado com mercadorias destinadas a exportação e do atraço de qualquer parte d'elle resultar a perda do embarque, a Companhia reembolsará a taxa de aceleração correspondente a todo o comboio.

Estes comboios devem ser requisitados pelos interessados ao Engenheiro Chefe do Movimento e Tráfego em Figueira da Foz, e logo que seja concordada a sua realização, os requisitantes teem de depositar na Figueira da Foz ou na estação de origem do comboio a quantia de 200\$00 o que será descontado no acto do pagamento do custo do comboio.

Quando por demora das Companhias os requisitantes desistam do comboio, a Companhia reembolsar-lhes-ha o deposito no prazo de 10 dias. Quando desistam por motivo alheio á Companhia, perdem o direito ao deposito.

— A Companhia Portugueza tambem acaba de publicar um Aviso sobre comboios especiaes de mercadorias em pequena velocidade acelerada que entra hoje em vigor em substituição do Aviso n.<sup>o</sup> 10 de Março ultimo, e do qual differe apenas em se estabelecer, como no Aviso da Beira Alta, que quando se trate de transportes de mercadorias para exportação e que por atraço de qualquer parte, o comboio perca o embarque, o requisitante será reembolsado da taxa de aceleração de todo o comboio, e na elevação de esc. 100\$00 e 200\$00 da importancia do deposito a fazer antes de se effectuar o comboio.

Em tudo o mais são as suas condições eguaes ás do Aviso substituido.

Este aviso é por nós distribuido com o presentes numero.

## Venda de mercadorias não retiradas nas estações da Beira Alta

A fim de contribuir para o descongestionamento das estações, e compellir os consignatarios a retirarem as suas remessas, para evitar as difficultades que da demora na retirada resultam para a descarga e resguardo das que successivamente vão chegando, a Companhia da Beira Alta estabeleceu, a titulo provisorio, que serão vendidas em hasta publica as remessas que não forem retiradas nos prazos seguintes:

*Na estação da Figueira da Foz :*

3 dias para as remessas de vagão completo  
5 " " " " detalhe

*Nas estações de Cantanhede, Santa Comba, Nellas, Mangualde, Gouveia, Celorico, Guarda e Villar Formoso*, previo annuncio :

3 dias para as remessas de vagão completo  
5 " " " " detalhe

Os consignatarios serão avisados por escrito.

## Retretes e lavatorios reservados nas estações de Setil, Entroncamento e Lisboa-Rocio

Entra hoje em vigor um novo Aviso da Companhia Portugueza que vem substituir o A n.<sup>o</sup> 15 de março ultimo, segundo o qual o custo de cada bilhete para utilisação das retretes e lavatorios reservados nas estações de Setil, Entroncamento e Lisboa-Rocio é baixado a 50 centavos.

Esta taxa é isenta da sobretaxa em vigor.

### Armazenagem gratuita de adubos nas estações do Sul e Sueste

A Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste publicou um Aviso segundo o qual é concedida a armazenagem gratuita de 5 dias á chegada, nas estações das suas linhas, ás remessas de adubos transportadas ao abrigo da tarifa especial n.º 1 de pequena velocidade, sempre que os expedidores declarem nas notas de expedição *armazenagem gratuita á chegada*.

Neste caso os caminhos de ferro declinam a responsabilidade desde que seja findo o prazo estabelecido na tarifa geral.

### Utilização de guindastes e outros utensílios nas estações do Sul e Sueste

A partir do dia 15 d'este mez quando, para se efectuar qualquer das operações de carga ou descarga dos vagões ou trasbordo de carroças para os caes das estações ou vice-versa, por conta e risco dos expedidores e consignatarios, de quaisquer volumes de peso não superior a 1000 quilos, sejam utilizados guindastes, escadas, padiolas, pranchas, etc, existentes nas estações, serão cobradas as taxas seguintes.

Guindastes \$20 por tonelada indivisivel. Escadas, padiolas, pranchas, etc.—\$10 por utensilio e por cada taxa ou fracção.

Estas taxas são isentas da sobre-taxa em vigor.

### Sobre-taxa de velocidade na linha da Beira Alta

Segundo um Aviso recentemente publicado pela Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, para utilização de lugares nos comboios de longo curso, que, nos respectivos horários, venham a ter a designação de *directos, rápidos ou de luxo*, cada passageiro deverá pagar, alem do custo da respectiva passagem, segundo a classe que ocupar, e do suplemento correspondente ao lugar de luxo em que viajar, a seguinte sobre-taxa de velocidade:

25 centavos por fracção indivisivel de 50 kilómetros de percurso, com sujeição ao minimo de 100 kilómetros.

Sobre a cobrança que, a este conceito, houver que efectivar-se, incidirá qualquer sobre-taxa que onere os preços das tarifas d'esta Companhia.

### Prazos de transporte nas linhas da Beira Alta

Segundo um aviso da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, até aviso em contrario, serão aplicadas sobre prazos de transportes, as seguintes disposições:

#### *Em grande velocidade:*

a) Os transportes funebres e remessas de metalico ou valores, creaçao e animaes vivos, gelo, leite, caça morta e carnes frescas, mariscos e peixe fresco, hortaliças e fructas frescas, legumes verdes, plantas vivas e flores frescas (cortadas), serão transportadas nas condições que normalmente prescreve a tarifa geral (seu art. 57.º e § unico) para as remessas de grande velocidade.

b) Quaisquer outras remessas de grande velocidade não designadas na anterior alinea a) serão transportadas em prazo que não poderá ir alem de 24 horas por cada fracção indivisivel de 125 kilometros de distancia a percorrer, não se contando n'este prazo o dia da expedição nem o da entrega.

#### *Em pequena velocidade:*

Só se aceitam com reserva pelos prazos de transporte.

### Norte de Hespanha

Esta Companhia teve no dia 22 de maio a sua reunião em Assembleia Geral, á qual foi presente o relatorio do exercicio de 1919 de que vamos extratar os topicos principaes :

Os resultados da exploração foram mais favoraveis n'esse anno, dando um maior producto de 60.619.343 pesetas (uns 11.000 contos da nossa moeda, ao par) o que, todavia não compensou ainda os prejuizos da exploração do anno anterior, que se elevaram a 20.410.080 pesetas. Aquelle aumento é atribuivel por metade á sobretaxa de 15 %, autorizada pelo Governo, desde 1 de janeiro, e outra metade á reforma das tarifas e natural aumento do trafego.

As despesas, pele sua parte, aumentaram tambem em 28 milhões de pesetas, 18 dos quaes, mais de 64 p. c., provenientes dos augmentos feitos ao pessoal, e a maior parte do restante, do aumento de custo do carvão, cujo preço médio subiu, de 91,84 pesetas em 1918 a 102,35 em 1919.

Mais veiu agravar a situação a fixação, por decreto de 3 d'abril, das 8 horas de trabalho, que põe a companhia, como todas as demais, como toda a industria, não só da Hespanha mas do mundo inteiro, em sérias dificuldades.

Os productos do trafego foram pesetas 263.892.620, mais 60.919.343 que em 1918, sendo 25 milhões provenientes da linha principal, 7 milhões da linha de Barcelona, 8 da das Asturias, 14 da do Almansa, 2 da de Lerida; e em relação a procedencias desse trafego, o aumento foi de 17.716 mil pesetas em passageiros, 3.770 mil em grande velocidade e 38.751 mil em pequena velocidade.

E' de notar que, no aumento do numero de passageiros, se salientou mais a 1.ª classe e mesmo a 2.ª, com diminuição da 3.ª.

Assim a proporção percental do numero que em

1918 fora de	4,92,	10,04	e	85,04 %
foi em 1919 de	5,04,	10,20	e	84,76 %
	+ 0,12	+ 0,16	—	0,28 %

Nos augmentos de productos de g. v. figura a maior somma dos transportes de vinhos e bebidas (120.000 ton.) farinhas e salvados (104.000 ton.) laranjadas e limões (77.000 ton.) madeiras (76.000 ton.) etc.

O percurso de comboios foi de 21.599.664 kilometros contra 20.645.538 em 1918.

O producto annual kilometrico foi de 71.690 pesetas contra 55.222 em 1918; a despesa 52.963 contra 45.280; o coefficiente de exploração foi, pois, de 73,88 %, tendo sido de 82 %, no anno anterior ou seja uma diminuição de 8,12 %.

A conta do primeiro estabelecimento representava em fim do anno 1.174.411.972 pesetas, 215.394.155\$00 da nossa moeda, ao cambio do par. N'esta verba entra o producto de acções por 245 milhões de pesetas, que, n'este anno como no anterior, nada recebeu do dividendo.

O material circulante da companhia era, em 31 de desembro, composto de :

932 locomotivas,  
1.972 carruagens,  
21.380 wagões.

estando encommendado mais

12 locomotivas,  
88 carruagens,  
750 furgões e vagões.

O valor d'este material é reputado em 203 677.671 pesetas.

As minas do Barruelo teem o valor de 7.186.000 pesetas.

Os benefícios colhidos pelo Estado, pela exploração d'esta rede, durante o anno, em impostos, benefícios e economias em gastos de transportes elevaram-se a 31.786.000 pesetas, alem dos enormes benefícios que individualmente o Thesouro aufera pelo incremento que á produção e ao commercio, em todos os seus ramos, dá a exploração de uma rede de 3.681 kilometros.

Entre as modificações que, durante o anno, se deram no pessoal superior, destacaremos a passagem do distinto engenheiro, Snr. D. Felix Boix, antigo Director a membro do Conselho de Administração, onde por certo o seu vasto conhecimento pratico de todos os serviços da companhia tornará o seu conselho e parecer de inestimável valia. O Snr. Boix foi escolhido para preencher a vaga aberta pela saída forçada do Snr. D. Faustino San Pedro que durante mais de quarenta annos foi administrador e presidente do Conselho da Companhia.



## Congresso de Caminhos de Ferro

A proxima reunião do congresso dos caminhos de ferro, promovido pela Associação Internacional de Caminhos de Ferro, de que falámos no nosso ultimo numero, está marcada para os dias 18 de Abril a 1 de Maio de 1920, em Roma.

As teses que são submetidas á discussão são as seguintes:

Estatutos: Redacção das disposições regulamentares da Associação Internacional.

### Secção I — Vias e Obras.

1.<sup>º</sup> — Estabelecimento da plataforma e da via, disposições a adoptar attendendo ao peso da locomotiva e á velocidade dos comboios.

2.<sup>º</sup> — Conservação e vigilância da via; disposições a adoptar; resultado obtido.

3.<sup>º</sup> — Aços especiais; seu emprego na via corrente ou nos aparelhos da via.

4.<sup>º</sup> — Cimento armado.

### Secção II — Material e tracção.

1.<sup>º</sup> — Produção e utilização do vapor nas locomotivas; sistemas adoptados e resultados obtidos.

2.<sup>º</sup> — Disposições a adoptar nas «bogies», eixos e suspensão das locomotivas de grande velocidade e grandes dimensões para facilitar a circulação nas curvas e assegurar uma boa utilidade nas machinas.

3.<sup>º</sup> — Aperfeiçoamento nas carruagens de passageiros e regras que se devem observar na composição dos comboios afim de aumentar a segurança e comodidade dos passageiros.

4.<sup>º</sup> — Tracção electrica nas linhas de grande tráfico; produção e transporte de energia; natureza da corrente; resultados obtidos; comparação com os obtidos pela tracção a vapor.

### Secção III — Exploração

1.<sup>º</sup> — Disposição a adoptar com o fim de reduzir o numero de movimentos das machinas e do material vazio nas estações terminus.

2.<sup>º</sup> — Organização do serviço de recepção e expedição de mercadorias; disposição das linhas de maneira a simplificar as manobras.

3.<sup>º</sup> — Organização dos transportes em pequena velocidade para aumentar o rendimento do material e das linhas.

4.<sup>º</sup> — Repetição, sobre as locomotivas, dos signaes da via; diversos systemas empregados e em experiência; resultados obtidos; registo da velocidade nas machinas.

### Secção IV — De ordem geral.

1.<sup>º</sup> — Determinação do custo dos transportes, considerando os encargos do capital; suas relações com as tarifas.

2.<sup>º</sup> — Organização a adoptar para a revista alfandegaria, com o minimo incommodo para os passageiros, mas salvaguardando os interesses da fazenda e dos caminhos de ferro; criação de estações alfandegarias internacionaes.

3.<sup>º</sup> — Trocas de material e indemnizações por atraso na sua restituição

a) regras a adoptar nas relações dos caminhos de ferro entre si;

b) idem entre as Administrações e os destinatarios.

4.<sup>º</sup> — Qual a melhor solução ao problema das habitações dos operarios e empregados ferro-viarios.

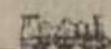
### Secção V — Caminhos de ferro economicos.

1.<sup>º</sup> — Typos de wagons a adoptar; wagons especiaes para facilitar a descarga e transbordo na mudança de bitola.

2.<sup>º</sup> — Simplificações geraes adoptadas para a exploração das linhas economicas; diferentes tipos de bilhetes.

3.<sup>º</sup> — Sistemas especiaes de tração adoptadas e resultados obtidos.

4.<sup>º</sup> — Meios economicos de obter a segurança nas linhas economicas.



## Assemblea Geral da Companhia Portugueza

Reuniu hontem esta assembleia, para apresentação e discussão do relatorio do anno findo, documento que principiarmos a reproduzir no proximo numero, como do costume.

Presidiu o Snr. dr. Ary dos Santos, como vice presidente, que já era, da assembleia geral, secretariado pelo Snr. doutor Abel d'Andrade, sendo escrutinadores, como manda a lei estatutaria, os representantes dois dos maiores accionistas presentes.

O deposito de acções era de 42.032 por 93 accionistas com 829 votos.

O relatorio foi aprovado sem discussão e procedendo-se ás eleições ficaram mais votados:

Para presidente da assembleia geral o Snr. doutor Francisco José Fernandes Costa em substituição do Snr. doutor Victor dos Santos, ha tempo falecido; vice presidente ficou o Snr. dr. Ary dos Santos.

Para o Conselho de administração foi eleito o Snr. Francisco de Pina Esteves Lopes, no logar do Snr. Fernandes Costa a quem competiu sahir do conselho e que, como dizemos acima passou a presidente da assembleia; para o Conselho Fiscal, para a vaga deixada por falecimento do Snr. Alfredo Mendes da Silva, foi eleito o Snr. Germano Lopes Martins.

Pelo Snr. João Brée foi apresentada uma proposta para que aos accionistas possuidores de 100 ou mais acções nominativas ou depositadas nos cofres da companhia seja concedido passe de livre circulação.

## Numeros antigos

A Direcção dos Caminhos de ferro de Lourenço Marques apressou-se em mandar, por telegramma, adquirir a nossa collecção completa que tinhamos disponivel, a qual está sendo encadernada para ser enviada pelo proximo paquete.

Fica existindo agora *unicamente* a collecção do nosso assignante a que nos referimos no numero passado, pagina 187.

Continua a faltar a um nosso assignante os numeros de 1 de janeiro 1 e 16 de março e 1 d'abril de 1917 e a outro o de 16 d'abril de 1904.

Do numero 778 de 16 de maio finto recebemos offerata de dois exemplares, sendo um do Sr. Valeriano Mota, Socio-Gerente da Fabrica Portuense de Guarda Soes, Ltd. e outro de um anonymo que não nos revelou o seu nome. Aqui lhes agradecemos. Faltam-nos, pois, ainda 8 exemplares d'esse numero que pedimos a quem os possa dispensar no-los ofereça ou no-los venda a 50 centavos cada, podendo o seu producto ser applicado ao hospital de tuberculosos dos ferrovários do Estado, ao Instituto dos da Companhia Portugueza ou a outra obra beneficente.

*Lame*



## CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

### Banco Nacional Ultramarino

#### Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada

Tendo-se procedido hoje em conformidade com os estatutos d'este Banco, ao sorteio das obrigações de  $4 \frac{1}{2} \%$  e de  $5 \%$ , foram extraídos os seguintes numeros que constam d'este annuncio das relações afixadas no edificio do Banco e do annuncio no "Diario do Governo":

De  $4 \frac{1}{2} \%$  com os numeros:

66	1.536	3.464	3.766	4.937	5.072	5.296	5.468	5.826
6.307	6.667	6.830	7.047	7.245	7.637	8.170	9.074	9.189
10.626	11.105	11.138	11.251	11.273				

De  $6 \%$  (27-4-901) com os numeros:

131 a	140	291 a	300	301 a	310	371 a	380
561 a	570	611 a	620	781 a	790	1.001 a	1.010
1.111 a	1.120	1.611 a	1.620	1.621 a	1.630	1.671 a	1.680
1.791 a	1.800	2.541 a	2.550	2.601 a	2.610	2.851 a	2.860
2.921 a	2.930	3.251 a	3.260	3.261 a	3.270	3.711 a	3.720
3.891 a	3.900	4.411 a	4.420	4.451 a	4.460	4.531 a	4.540
4.571 a	4.580	4.701 a	4.710	4.741 a	4.750	4.861 a	4.870
5.071 a	5.080	5.401 a	5.410	5.451 a	5.460	5.681 a	5.690
5.781 a	5.790	5.821 a	5.830	6.111 a	6.120	6.341 a	6.350
6.521 a	6.530	6.791 a	6.800	6.961 a	6.970	6.971 a	6.980
7.051 a	7.060	7.061 a	7.070	7.111 a	7.120	7.291 a	7.300
7.341 a	7.350	7.461 a	7.470	7.491 a	7.500	7.701 a	7.710
7.841 a	7.850	7.921 a	7.930	8.191 a	8.200	8.231 a	8.240
8.441 a	8.450	8.851 a	8.860	8.951 a	8.960	9.171 a	9.180
9.341 a	9.350	9.461 a	9.470	9.811 a	9.820	9.871 a	9.880
9.991 a	10.000	10.091 a	10.100	10.111 a	10.120	10.281 a	10.290
10.421 a	10.439	10.431 a	10.440	10.601 a	10.610	10.791 a	10.800
11.281 a	11.290	11.381 a	11.390	11.701 a	11.710	11.721 a	11.730
11.791 a	11.800	11.911 a	11.920	12.071 a	12.080	12.161 a	12.170
12.301 a	12.310	12.321 a	12.330	12.331 a	12.340	12.641 a	12.650
12.891 a	12.900	12.971 a	12.980	13.011 a	13.020	13.031 a	13.040
13.271 a	13.280	13.451 a	13.460	13.701 a	13.710	13.761 a	13.770
14.121 a	14.130	14.131 a	14.140	14.251 a	14.260	14.351 a	14.360
14.371 a	14.380	14.441 a	14.450	14.671 a	14.680	14.741 a	14.750
14.751 a	14.760	14.811 a	14.820	14.871 a	14.880	15.001 a	15.010

15.011 a	15.020	15.061 a	15.070	15.071 a	15.080	15.131 a	15.140
15.561 a	15.570	15.711 a	15.720	15.781 a	15.790	15.811 a	15.820
5.901 a	15.910	15.921 a	15.930	16.341 a	16.350	16.381 a	16.390
16.391 a	16.400	16.411 a	16.420	16.491 a	16.500	16.571 a	16.580
16.821 a	16.830	16.981 a	16.990	17.141 a	17.150	17.191 a	17.200
17.281 a	17.290	17.681 a	17.690	17.891 a	17.900	18.281 a	18.290
18.481 a	18.490	18.501 a	18.510	18.671 a	18.680	18.791 a	18.800
18.911 a	18.920	19.001 a	19.010	19.091 a	19.100	19.181 a	19.190
19.611 a	19.620	19.771 a	19.780	19.841 a	19.850	19.921 a	19.930
20.051 a	20.060	20.171 a	20.180	20.231 a	20.240	20.271 a	20.280
20.291 a	20.300	20.431 a	20.440	20.571 a	20.580	21.251 a	21.260
21.301 a	21.310	21.681 a	21.690	21.941 a	21.950	22.011 a	22.020
22.051 a	22.060	22.091 a	22.100	22.181 a	22.190	22.211 a	22.220
22.251 a	22.260	22.391 a	22.400	22.841 a	22.850	22.971 a	22.980
23.021 a	23.030	23.051 a	23.060	23.071 a	23.080	23.181 a	23.190
23.191 a	23.200	23.301 a	23.310	23.311 a	23.320	23.401 a	23.410
23.431 a	23.440	23.451 a	23.460	23.561 a	23.570	23.761 a	23.770
23.951 a	23.960	24.381 a	24.390	24.471 a	24.480	24.511 a	24.520
24.631 a	24.640	24.761 a	24.770	24.861 a	24.870	25.271 a	25.280
25.291 a	25.300	25.381 a	25.390	25.431 a	25.440	25.671 a	25.680
26.161 a	26.170	26.191 a	26.200	26.331 a	26.340	26.371 a	26.380
26.401 a	26.410	26.921 a	26.930	27.171 a	27.180	27.351 a	27.360
27.361 a	27.370	27.471 a	27.480	27.511 a	27.520	27.521 a	27.530
27.621 a	27.630	27.671 a	27.680	27.751 a	27.760		

São prevenidos os srs. portadores de obrigações de que a começar no dia 1 de julho de 1920 realiza-se na Secção de Averbaimentos e dividendos d'este Banco na rua Augusta, n.º 8, em todos os dias uteis, (excluindo as quintas feiras destinadas a atrasados) das 10 ás 13, aos sabbados das 10 ás 12, nas suas Filiaes e Agencias, o pagamento do juro de todas as obrigações e o da amortisação das sorteadas que deixam "ipso facto", de vencer juro a contar do dia 1 de Julho de 1920.

Igualmente serão pagos os coupons de  $4 \frac{1}{2} \%$  e a amortisação das respectivas obrigações na Filial d'este Banco em Londres, contra a apresentação dos coupons ou titulos.

Lisboa, 23 de Junho de 1920. O Vice-Governador, Henrique José Monteiro de Mendonça.

## Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

### Convocation des Obligataires

M. M. les porteurs d'obligations privilégiées de premier rang de  $3 \frac{1}{2} \%$ ,  $4 \%$ ,  $4 \frac{1}{2} \%$  et  $5 \%$  (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°.

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 1º grau

Em consequencia da promulgação da nova lei francesa ficam sem efeito os anuncios anteriormente publicados e portanto são prevenidos os srs. Obrigacionistas de que a datar do 1º de julho de 1920 será pago o coupon do 1º semestre de 1920, das obrigações acima indicadas, nos termos seguintes:

—pela apresentação do coupon n.º 53 das obrigações privilegiadas de 1.º grau de 3 % recebendo por cada coupon francos 6,82 líquidos de impostos em França;

—pela apresentação do coupon n.º 53 das obrigações privilegiadas de 1.º grau de 4 % recebendo por cada coupon francos 9,15 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.ª serie "Beira Baixa", devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de 1.º grau de 3 %, recebendo por cada coupon francos 6,82;

—pela apresentação do coupon n.º 49 da nova folha d'elles annexa ás antigas de 4 1/2 %. 2.ª e 3.ª serie, devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de 1.º grau do mesmo tipo, recebendo por cada coupon francos 10,23.

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 do disposto no art. 5.º da Carta de Lei de 29 de Julho de 1899 publicada no *Diário do Governo* n.º 172 de 3 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 Mello Sousa*.

### Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

Nos termos do artigo 13.º dos estatutos se faz publico que no sorteio das obrigações da série "Mirandella-Bragança", a que se procedem em 16 do corrente sahiram sorteados os n.ºs: 41.611 a 41.615, 45.686 a 45.690 e 47.686 a 47.690.

O pagamento dos juros e amortização d'esta série relativo ao primeiro semestre de 1920 começará no dia 1 de Julho p. f. em em Lisboa, rua de S. Nicolau, 88, 1.º, das 11 ás 14 horas e continuará em todos os dias úteis até 17 do referido mez e depois ás sextas-feiras para as relações conferidas em cada semana.

Este pagamento tambem se realiza no Porto, na filial do Banco Nacional Ultramarino e no Banco Alliança.

No acto do pagamento será descontada a avença de contribuição de registo que fôr devida e emolumentos de 5 % nos termos dos decretos n.ºs 4.692 e 5.524.

Lisboa, 17 de Junho de 1920. O Director de Serviço, *Manoel de Oliveira Bello*.

### BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

**Lisboa, 28 de Junho de 1920.**

A queda do Governo transitorio que se organisou em seguida á morte do coronel Baptista não foi indiferente a fraqueza e insuficiencia da sua politica financeira. Podemos mesmo dizer que esta foi a causa principal e decisiva do seu desaparecimento. Por mais fragil que fosse todo o barco ministerial, conseguia fluctuar se tivesse a consistencia de um plano fazendario correspondente ás necessidades extraordinarias d'este momento. Faltando-lhe esta força, nada contrabalançava as fatalidades da impotencia restante e o navio desmantelado tinha de ir para o fundo.

No periodo de liquidação que se vae accentuando, todo o governo viverá ou morrerá essencialmente pela robustez ou pelo rachitismo da sua politica financeira e economica, ainda que as apparencias nem sempre concordem com esta verdade estabelecida pela situação material do paiz. Como nos preccupamos apenas com os destinos da patria, fazemos votos por que o actual ministerio saiba e possa começar a obra da reconstituição da fazenda publica e do fomento nacional.

O recente relatorio de finanças é muito incompleto, como dissemos. Não dá uma nota desenvolvida da dívida fluctuante. Não apresenta as menores informações a respeito dos adiantamentos feitos pela Inglaterra, cuja importancia continua a ser desconhecida. Não se faz nenhuma referencia a tal assumpto, como se elle não existisse! De modo que não dispomos de todos os elementos necessarios para fazer um exame definitivo da situação.

Mas ainda assim os mappas e quadros publicados no mesmo documento offerecem dados importantes para o estudo do periodo que vae de 1914 ao fim de 1919. Mais de uma vez teremos de fazer uso das suas estatisticas expressivas.

Um dos assumptos mais importantes é a dívida publica. Não a acompanharemos na sua evolução desde 1 de Julho de 1914 a 1 de Janeiro de 1920. Basta-nos indicar as suas cifras globaes n'essas duas datas, formando o quadro seguinie:

	1 de Julho de 1914	1 de Janeiro de 1920
Dívida fundada	353.492.900\$60	528.909.436.40
	externa	181.055.100\$00
Diversos empréstimos,	24.840.106\$01	327.179.232\$96
internos.....		
Dívida fluctuante	88.489.749\$91	238.000.000\$00
	externa	266.024\$21
		58.842.000\$00
		648.143.880\$73
		1.320.717.379\$36

A dívida publica aumentou, pois, 672.573 contos, segundo este quadro. Se os adiantamentos da Inglaterra forem de cerca de 200.000 contos, como se diz, o total chegará a mais de 1.500.000 contos.

Peor ainda do que isso é a continuação do *deficit*. Foi calculado em 115.000 contos, como é sabido, o de 1920-21. A redução de despesas foi de 25 000, que foi logo inutilizada pelos aumentados de salarios e ordenados ou ajudas de custo, que tem valor analogo. O *deficit* é sempre superior a 100.000 contos, devendo ir a mais de 120.000 pelo actual caminho. As dificuldades do Thesouro são gravissimas e a urgencia de se preparar o equilíbrio orçamental é extrema.

Quer isto dizer que o novo Governo tem de emprehender finalmente uma grande redução de despesas e um desenvolvimento ainda maior de receitas. Mas serão necessarias grandes modificações nos principios e formulas que o precedente ministerio adoptara.

As propostas de finanças tinham revelado uma certa boa vontade de equilibrar o orçamento, como base de toda a reconstrução nacional. Tinham infelizmente defeitos muito graves. Havia descuidado a necessidade suprema de se reduzirem as despesas, por suppressões possiveis e deslocações compensadas. Havia querido fazer o nivelamento apenas pela tributação com orientações e maneiras inaceitaveis.

Os lucros, os capitais, as maiores valias resultantes da guerra iam ser collectados fora de toda a razão e justiça. Os primeiros, com regras desequaes, segundo certos accidentes, poupan-do-se os maiores, quando para elles devia crescer a carga fiscal. Os segundos, por taxas fixas, quando tambem ahi deviam ser progressivas. As ultimas, com a falsa ideia de que são reaes, consistentes e attingíveis, quando são illusorias, variaveis com os preços, e inviolaveis nos lares domesticos.

Mantinha-se os nossos anachronicos e injustos imposto directos. Multiplicavam-se por tres e quatro as suas taxas. Sobre este acervo de desigualdades e de augmentos deixavam-se crescer os lancamentos adicionaes das corporações administrativas. Não se via que era impossivel ficar enxertado este sistema de collectas locaes sobre o desenvolvimento das contribuições geraes do Estado. Ao mesmo tempo, contradictoriamente, buscava-se permitir ás camaras municipaes o estabelecimento de um direito *ad valorem* sobre a saída de productos de um concelho para outro. Voltar-se-hia, absurdamente, ao regime de barreiras!

Pouco mais feliz era a direcção levada nos outros impostos novos da taxa militar e da cedula pessoal, ou nos agravamentos do sello e da contribuição de registo. Ahi como no resto, queria-se fazer uma *actualização* tributaria proporcional ao aumento dos rendimentos particulares, computado no triplo. Como esta hypothese era falsa para muitas sociedades e individuos, o sistema cahia pela base. Nem os proveitos devem ser collectados por meios tão numerosos e tão fallíveis.

Com tudo isto se veiu desmoralizar algum tanto o contribuinte. Elle já sentia bem forte a necessidade de pagar muito. Já estava disposto a obedecer-lhe. Agora aprazia-se em adial-a, com a justificação a que se presta a infelicidade do primeiro appelo feito pela fazenda ou parlamento.

Maior, portanto, e mais cuidadoso deve ser agora o esforço para um piano de tributação, que tenha como ponto de partida a reforma das despesas, e como complemento decisivo uma grande acção de fomento economico, sem tão pouco lhe faltar a defesa de todas as victimas sociaes dos tempos, contra os encarecimentos da vida e as fatalidades de repercussão e incidencia das contribuições.

*Quirino de Jesus.*

### Curso de cambios, comparados

	EM 29 DE JUNHO		EM 15 DE JUNHO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque.....	11 3/4	11 1/2	11 1/2	11 1/4
" 90 d/v.....	12	—	11 3/4	—
Paris cheque.....	424	434	400	409
Madrid cheque.....	850	875	876	896
Allemanha cheque.....	138	143	130	140
Amsterdam cheque.....	1830	1875	1900	1950
New York cheque.....	5100	5300	5270	5100
Italia cheque.....	314	392	290	300
Suissa .....	935	960	960	980
Libras. ....	2250	2350	22500	23500

Ultima cotação	Bolsas e títulos	Cotações na bolsa de Lisboa - JUNHO									
		16	17	18	21	22	23	24	25	28	29
<b>Fundos do Estado:</b>											
45,80	Interna 3 %, coupon.....	—	45,80	45,30	45,30	44,25	44,25	44,25	45,40	—	—
45,50	" " assentamento.....	45,50	—	45,30	45,30	45,40	—	45,40	—	45,40	—
10\$55	" 3 %, 1905.....	—	10\$60	10\$65	10\$65	—	10\$65	—	10\$65	—	—
21\$60	" 4 %, 1888.....	21\$60	—	21\$60	—	—	—	—	21\$60	—	—
52\$00	" 4 %, 1890.....	—	—	—	52\$00	—	—	—	—	—	—
60\$00	" 4 1/2 %, 1888/89 assent....	—	—	60\$00	60\$50	—	60\$50	—	—	—	—
60\$00	" 4 1/2 %, 1888 89 coupon..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
80\$50	" 4 1/2 %, 1905.....	—	—	—	—	—	79\$20	—	—	—	81\$50
78\$00	" 5 %, 1909.....	—	—	—	—	—	79\$20	—	—	—	—
160\$00	" 4 1/2 %, 1912 ouro.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
76\$50	" 5 %, 1917.....	76\$50	—	76\$50	—	—	76\$50	—	—	76\$50	—
138\$00	Externa 1.ª serie.....	137\$00	137\$50	137\$00	137\$50	—	137\$00	—	—	136\$00	136\$00
130\$00	" 2.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
138\$00	" 3.ª serie .....	138\$00	138\$00	137\$00	138\$00	—	138\$00	—	—	136\$00	136\$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.....	330\$00	334\$00	—	334\$00	334\$00	334\$00	—	—	334\$00	—
307\$00	" Nac. Ultramarino, coup.	309\$00	309\$00	308\$00	308\$00	307\$50	306\$00	303\$50	303\$50	301\$00	301\$00
300\$00	" " ass..	300\$00	300\$00	301\$00	300\$00	—	298\$00	294\$00	294\$00	—	—
197\$50	" Portuguez e Brazileiro ..	197\$00	197\$50	197\$50	197\$50	201\$00	199\$20	197\$00	197\$50	—	198\$00
228\$00	" Commercial de Lisboa..	—	256\$00	256\$00	256\$00	256\$00	—	—	—	—	—
230\$00	" Lisboa & Açores.....	227\$50	228\$00	228\$00	228\$00	228\$00	230\$00	232\$00	232\$00	234\$00	—
127\$00	" Economia Portugueza...	—	127\$50	128\$00	—	127\$00	—	126\$00	127\$00	126\$00	125\$00
72\$00	" Commercial do Porto...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43\$00	Companhia do Credito Predial..	—	43\$00	42\$80	42\$80	—	—	43\$00	43\$00	—	43\$00
36\$00	" Gaz e Electricidade	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
69\$50	" das Aguas .....	—	70\$00	70\$00	—	69\$50	—	69\$50	69\$50	69\$50	—
224\$00	" Ilha do Principe...	225\$00	226\$00	225\$50	225\$00	—	224\$00	220\$00	—	221\$00	219\$50
59\$00	" Colonial do Buzi..	60\$00	61\$00	61\$50	65\$00	67\$00	67\$20	67\$00	64\$00	61\$00	60\$00
224\$00	" Nac. de Moagem..	223\$00	—	221\$00	222\$00	222\$00	222\$00	221\$50	223\$00	222\$50	220\$50
88\$50	" Phosphoros, coup..	87\$50	87\$50	88\$00	88\$00	90\$00	88\$00	88\$00	88\$00	88\$00	88\$50
36\$00	" Cam. Fer. Portug..	—	40\$00	—	—	40\$00	—	—	—	—	—
165\$00	" Tabacos, coupon ..	159\$50	159\$50	160\$00	157\$50	156\$00	156\$50	157\$50	157\$50	157\$00	168\$50
282\$00	" Nac. de Navegação	286\$00	283\$00	280\$00	277\$50	277\$00	276\$00	275\$00	273\$00	273\$00	269\$50
<b>Obrigações:</b>											
80\$00	Companhia das Aguas.....	—	—	—	76\$00	—	—	81\$00	—	—	—
75\$20	Prediaes 5 %, antigas.....	—	92\$50	—	92\$50	—	—	—	—	—	—
90\$00	" 5 %, serie A.....	—	92\$00	—	—	—	—	—	—	—	—
89\$00	" 4 1/2 %, serie A .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
85\$00	" 4 %.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
102\$00	Nacional de Moagem.....	—	—	—	102\$00	—	102\$00	102\$00	102\$00	102\$00	—
40\$20	Assuc. de Moçambique.....	—	—	—	102\$00	—	102\$00	102\$00	102\$00	102\$00	—
80\$00	Banco Nac. Ultram. 4 1/2 % ass.	81\$00	—	—	—	—	—	—	—	—	—
100\$00	" " " 4 1/2 %, ouro	104\$00	104\$00	—	—	—	—	—	—	—	—
97\$50	" " " 6 % Hypot.	—	—	—	98\$00	—	—	99\$00	—	—	99\$00
123\$00	Cam. de Ferro de Ambaca.....	123\$00	123\$00	123\$50	124\$00	123\$00	—	—	—	—	115\$00
74\$00	Nac. de Cam. de Ferro, 1.ª serie	—	73\$50	—	74\$00	—	—	—	—	—	—
67\$50	" " " 2.ª "	—	—	—	67\$00	—	—	67\$00	—	—	—
72\$00	Cam. de Fer. Portug. 3 %, 1.º gr.	72\$00	—	—	72\$00	28\$90	—	75\$00	—	—	—
28\$80	" " " 3 %, 2.º gr.	—	29\$00	28\$90	29\$10	—	—	—	—	28\$50	—
14\$60	" Beira Alta, 1.º gr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
14\$50	" " " 2.º gr.	—	14\$80	14\$80	—	15\$50	—	16\$00	—	—	—
140\$00	" Benguela, tit. 1..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
148\$00	" " " 5..	147\$00	148\$00	150\$00	149\$00	149\$00	149\$00	148\$50	—	148\$50	—
47\$00	Docas do Porto .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
86\$00	Municipal ou Distrital 6 %.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
90\$00	" " " 5 %.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
51\$50	Panificação Lisbonense .....	—	—	—	52\$00	—	—	—	—	—	—
92\$00	Empresa das Aguas de Vida...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

## Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóis

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES						MEDIA KILOMETRICA		
		1920		1919		Diferença em 1920</				

# Sir W. G. Armstrong, Whitworth & Co. Ltd.

(ENGLAND)

SECÇÃO COMMERCIAL

NEW CASTLE - UPON - TYNE E MANCHESTER

CALDEIRAS

AÇOS RÁPIDOS

AÇOS FUNDIDOS

TURBINAS A VAPOR

MACHINAS MARITIMAS

AÇOS SIEMENS MARTIN

MACHINAS FERRAMENTAS

LOCOMOTIVAS E TENDERS

AÇOS ESPECIAES EM BARRA

VARÃO OU PEÇAS FORJADAS

MACHISMOS HIDRAULICOS

LATÃO, BRONZE E ALUMINIO

MOTORES DIESEL MARITIMOS

FERRAMENTAS PNEUMATICAS

AÇOS CARBONOS PARA FERRAMENTAS

TRABALHOS DE ENGENHARIA CIVIL

CONSTRUÇÃO DE PORTOS, DOCAS, ARSENAES

ETC., ETC.

X  
UNICOS REPRESENTANTES EM PORTUGAL:

## Monteiro Gomes, Limitada

TELEPHONES:

C. 73 — C. 3453

ENGENHEIROS

ESCRITORIOS:

Alecrim, 10 — LISBOA

Depositos e officinas:

Centro Agrícola Industrial

RUA DA BOA VISTA, 45-47

Telephone: C. 2648

Hrmazens Geraes

RUA CASCAES, 47

(Alcantara)

J. T. Pinto Vasconcellos Lim.<sup>da</sup>

Agentes da Norwegian Steamship Line Standard

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

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

PORTO — 52, Rua do Bomjardim — Tel. 746

**Chemins de Fer du Midi****LES STATIONS THERMALES PYRENEENSES**

*Amelie les bains*—Rhumatismes—Voies respiratoires, etc.  
*Argeles-Grzoste*—Peau—Voies respiratoires—Scrofulo-tuberculose infantiles.  
*Ax-les-Thermes*—Rhumatismes—Peau—Voies respiratoires—Lymphatisme.  
*Bagnères-de-Bigorre*—Neuro-Arthritismo — Voies respiratoires.  
*Bareges*—Blessures—Rhumatisme—Lymphatisme, etc.  
*Biarritz-Salins*—Lymphatisme—Scrofule—Maladies des femmes.  
*Capverne*—Maladie de la Vessie et du Rein, etc.  
*Cauterets*—Voies respiratoires—Rhumatismo.  
*Dax*—Rhumatisme—Goutte—Lymphatisme et Scrofule, etc.

*Eux Bonnes*—Voies respiratoires—Prétuberculose pulmonaire.  
*Eaux Chaudes*—Maladies des femmes—Rhumatisme.  
*Lamalou les bains*—Atexie—Paralysie—Epuisement nerveux.  
*Le Boulou*—Maladies de l'Intestin, du Foie et de l'Estomac.  
*Luchon*—Voies respiratoires—Rhumatisme—Peau.  
*St Sauver*—Maladies des femmes—Maladies nerveuses.  
*Salies de Bearn*—Maladies des femmes—Lymphatisme et Scrofule infantiles.  
*Vernet les Bains*—Rhumatisme—Voies respiratoires—Convalescences, etc., etc.

**JOSÉ HENRIQUES TOTTA & C.<sup>a</sup>  
BANQUEIROS****Rua do Ouro, 69 a 79—LISBOA**

Depositos à ordem e a prazo.

Contas correntes em moeda nacional e estrangeiras.

Saques sobre o paiz e estrangeiro.

Descontos e transferencias.

Fundos publicos nacionaes e estrangeiros.

Agentes da Companhia de Seguros GARANTIA

**Banco Popular Portuguez**

Séde no Porto:

**46, Rua do Loureiro, 50**

Filial em Lisboa:

**56, Rua Aurea, 60**

Depositos á ordem e a praso;

Contas correntes em moeda nacional e estrangeira;

Camblos, Papéis de crédito e cheques;

Saques, transferencias e descontos;

Operações Financeiras.

Participações em empresas de fomento económico  
na metrópole e nas colónias**CASA BANCARIA****NUNES & NUNES L.<sup>da</sup>****Rua Aurea, 95 e 97—LISBOA**

Telephone: Central 2108—End. telegr.: DOISNUNES

Compram e vendem cambias, descontam letras sobre o paiz e estrangeiro, compram e vendem papéis de crédito nacionaes e estrangeiros, coupons, notas e moedas estrangeiras.

Correspondentes em todo o paiz e estrangeiro.

Recebem dinheiro á ordem e a prazo.

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

COMPANHIA  
PORTUGUEZA

PART. CHEG. PART. CHEG.

Lisboa-R Cintra Lisboa-R

8 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 18 4 19 1 16 15 17 20

19 22 20 32 19 44 20 48

0 35 1 45 23 45 0 47

C. Sodré Cascaes C. Sodré

6 40 7 50 5 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 20 11 27

16 17 4 b 12 45 13 45

c 17 30 18 38 15 45 16 56

a 18 20 19 1 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

0 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 31

20 15 21 31 19 21 20 40

0 25 1 39 —

Lisboa-R Sacavem Lisboa-R

b 22 22 40

Mais os de Villa Franca.

Lisboa-P B. Prata Lisboa-P

e 7 55 8 5 c 7 20 7 36

c 17 25 17 39 c 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 10 16 2 6 40 17 45

10 22 21 a 15 49 23 20

c 21 15 7 59 a 20 6 45

Alfarelos V.N.Gaya Alfarelos

8 59 19 23 6 50 16 42

Figueira Amieira Figueira

16 34 16 55 15 45 18 6

Alfarelos Figueira Alfarelos

16 50 17 41 11 45 12 25

19 20 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	16 20	12 4
16 35	16 18	14 55	18
0 5	4 5	23 20	0 48
—	—	1 50	4 5

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Coimbra	Louzã	Coimbra	
11 56	13 45	8 35	10 4
18 15	19 30	14 58	17

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Figueira	Lisboa-R	
8 5	16 5	16 50	0 25

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Altarelhos	Lisboa-R	
8 5	16 5	16 50	0 25

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Caldas	Altarelhos	Caldas	
21 25	7	13 35	23 17

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Caldas	Lisboa-R	
17 41	21	6 35	10 10

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Aveiro	Porto	
6 40	9 43	4 55	7 40
14 10	16 41	18 45	21 25

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Ovar	Porto	
5 55	7 30	8 5	9 38

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Mais os de Aveiro.	Lisboa-R	
7	—	—	—

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Espinho	Porto	
7 45	8 41	13 30	14 29
10 10	11 10	15 25	16 31

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Alfarelos	Lisboa-R	
10	18 60	8 30	17 45
a 15 30	/ 21 43	a 9 30	o 15 13

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Badajoz	Lisboa-R	
18 20	7 15	20	9 45

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Guarda	Lisboa-R	
18 20	10 20	17 30	9 45

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.





</