

Gazeta dos Caminhos de Ferro

14.º DO 33.º ANNO

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

NUMERO 782

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

Proprietario-director — 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 Malo — Rue du Helder, 8

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

LISBOA, 16 de Julho de 1920

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

SUMMARIO

Os caminhos de ferro vicinaes belgas, por J. Fernando de Sousa	209
A actual crise de carvão e o problema da força motriz em Portugal, por F. Martins	211
Parte Official—Ministério do Commercio e Communicações	212
Dois annos em França com o Batalhão de Caminhos de Ferro, X, por M. Ferreira Mendes	212
O commercio de 1914-1917, por Quirino de Jesus	214
Publicações recebidas	215
Viagens e transportes	216
Melhorias nos serviços ferro-viários francezes	216
Os grandes trabalhos hydraulicos	217
A engenharia da guerra	217
Linhas estrangeiras	217
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes (Relatorio)	218
Companhia da Beira Alta (Relatorio)	218
O Guia official	219
Parte Financeira:	
Boletim commercial e financeiro	220
Cotações na Bolsa de Lisboa	221
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhes	221
Horario dos combolos	224

Os caminhos de ferro vicinaes belgas

Attingiu a Belgica no começo da guerra durante ella as culminações da grandeza moral, recusando-se primeiro á infracção dos solemnes tratados, que a Allemanha firmára, garantindo a sua neutralidade. Não houve promessas nem ameaças que arrancassem ao heroico Rei d'aquelle prospero paiz o consentimento para a passagem das tropas tudescas atravez do seu territorio, a que se oppoz pela força. Era certo o esmagamento, mas no grande cataclysmo ficaria salva a honra nacional.

Começou então o martyrio da Belgica. Não só soffreu os horrores da lucta, em que era derramado o sangue dos seus filhos, como foi victima dos mais hediondos crimes que as convenções internacionaes pela Allemanha firmadas baniam da guerra para a expungir de crueldades inuteis. Os horrores que os allemães praticaram fria e methodicamente n'um proposito de vingança e intemidação!

Invadida, saqueada, incendiadas as casas, trucidados barbaramente os seus infelizes habitantes, sentiu sobre si, a Belgica, o pesado, voraz e duro dominio germanico, ficando apenas um pequenino rincão de territorio em que se hasteava o pavilhão nacional. Emquanto o creol dos seus soldados se batia com denodo sob o commando do Rei-cavalleiro, a população civil escravisada pelo invasor mantinha aceso o fogo sagrado do patriotismo indomavel, tendo á frente como paladino prestigioso do Direito violado esse grande vulto do cardeal Mercier, a mais alta personi-

ficação da força moral, que a guerra pôz em evidência.

Terminada a guerra, a Belgica não perdeu um momento; começou desde logo com ardor e methodica perseverança a pesada tarefa da reconstituição economica da reparação de tantos estragos. E' hoje o paiz que mais rapidamente pôz mãos á sua obra e mais a adiantou. Todos os partidos politicos cooperaram para esse fim, continuando a *união sagrada* que a guerra determinára. O operariado não se deixou enredar nos tramas revolucionarios que suscitavam a miragem das oito horas de trabalho.

Os resultados estão-se vendo. Pouco tardará que a Belgica haja readquirido a prosperidade anterior.

Ha um ramo da sua actividade que mais especialmente interessa á *Gazeta* e que exemplifica esse novo asserto. A rede dos seus caminhos de ferro vicinaes é uma obra admiravel de senso pratico, do aproveitamento d'energias e recursos. Com o concurso do Estado, das provincias, das comunas e dos particulares, creou-se a vicinalidade dos caminhos de ferro, cujas apertadas malhas formam, por assim dizer, a rede capilar que nos intervallos das grandes linhas activou por toda a parte a circulação.

Graças á *Sociedade Nacional de Caminhos de Ferro Vicinaes*, instituição semi-official semi-privada, construíram-se e poseram-se em exploração cerca de 4.500 kilometros de linhas secundarias, aproveitando em boa parte o leito das estradas, linhas que muito soffreram com a invasão e dominio allemão.

Os relatorios que tenho presentes, mostram o que foi o seu energico esforço de restauração.

Foi, o primeiro, apresentado á Assembléa Geral extraordinaria de 7 de Janeiro de 1919. Dá conta o segundo dos resultados do exercicio de 1919.

Mal se celebrou o armistício, veio o Conselho referir o que tinha sido a sua obra nos quatro annos de occupação e os esforços empregados para aceitar quanto possivel a intrusão da auctoridade allemã nos negocios da Sociedade, a despeito das difficuldades que provinham do seu caracter da Sociedade nacional.

Os caminhos de ferro vicinaes soffreram naturalmente uma paralysação parcial mas a differença de largura de via impediu o inimigo de levar para longe o seu material circulante.

E como o Estado tinha que entregar annualmente uma quantia importante, excesso das annuidades garantidas sobre os dividendos que lhe pertenciam, os invasores desinteressaram-se da Sociedade; nem ao menos lhe impozeram um commissario especial.

Paralysado o trafego nas linhas, era o abastecimento das povoações a principal funcção dos Caminhos de ferro Vicinaes que transportavam, para esse fim, cerca de 1.500.000 tonelladas mensaes e facilitavam as obras de assistencia, transportando gratuitamente ou com fortes reduções, mutilados, prisioneiros

libertados, evacuados, orphãos, etc. Organizavam-se serviços de longo percurso para facultar communicações impossiveis pelas linhas de bitola normal açambarcadas pelos transportes militares, isto tanto para os passageiros, como para as mercadorias. Houve semana em que se traziam assim a Bruxellas 400 vagões de 10 toneladas de combustivel.

Desde 1915 começaram os allemães o saque infame levantando linhas e levando o material, apesar dos preceitos das convenções de Haya e dos protestos da Sociedade.

Levaram-lhe assim 450 locomotivas, 1.250 carruagens e furgões, 4.700 vagões e levantaram 1.700 kilometros de via, apoderando-se, nos depositos de material de 200.000 travessas e 4.700 toneladas de carris.

A Sociedade juntava regularmente aos seus protestos á nota dos valores que lhe eram tirados.

As sociedades exploradoras resistiram quanto poderam ás imposições allemãs para effecturarem determinados transportes, evitando porém dar logar a que se lhes tirasse a exploração.

Só por transportes de tropas e mercadorias para os exercitos allemães tem que haver 9.300.000 francos.

Mesmo durante a guerra, para proporcionar trabalho, effectuava a Sociedade trabalhos de construcção no valor de 3.000.000 francos e mais não fez por virtude dos embaraços que lhe suscitavam os allemães.

Evitou a Sociedade reuniões das assembléas geraes para não dar pretexto e ingerencias aos invasores, que podiam querer avocar a si os direitos do Estado belga como accionista.

Foram augmentadas as tarifas para se poder melhorar a situação do pessoal.

Apenas os allemães se retiraram, começou a faina da restauração da rede e a caça ao material circulante levado.

Em 30 de dezembro de 1919 já tinham sido restituídos á exploração 1.865 kilometros.

Aproveitou-se o ensejo para unificar a largura da via, reduzindo á bitola geral de 1^m a parte que tinha 1^m,06 como na Hollanda.

Ha na provincia de Anvers 506 kilometros n'essas condições. Ao mesmo tempo vae proseguindo a electrificação das linhas de mais intenso movimento.

O relatorio do exercicio de 1919 contém esclarecimentos muito interessantes.

Apenas o territorio belga foi libertado, surgiu para a *Société National* a grande difficuldade de obter travessas tão devastadas tinham sido as mattas nacionaes durante os cinco annos da occupação.

A Allemanha onde fizeram contractos para o fornecimento prohibiu a exportação. O Governo esforçara-se para fazer levantar a prohibição. A falta de carris, de agulhas, etc. difficultou as reparações. Apesar d'isso a extensão explorada que era no fim de 1918 de 1865 kilometros, elevou-se em 31 de dezembro ultimo a 2.750 kilometros e 500 kilometros estão em reparação activa. N'alguns troços foi preciso construir pontes provisórias para ganhar tempo.

Nas reparações gastaram-se cerca de 26:356.000 francos, tendo o Governo adeantado 20:000.000.

As encomendas feitas de material de via, carris, travessas e accessorias attingiu quasi 50 milhões.

Do material circulante desviado das linhas, grande parte foi recuperado. Faltava ainda descobrir o paradeiro de 74 locomotivas 200 carruagens e furgões e 828 vagões.

Tinham-se já reparado 121 locomotivas, 367 carruagens e 1.206 vagões.

A rede concedida attinge quasi 5.000 kilometros (4.929) o que dá a media de 6,52 por 13.000 habitantes a 16,73 por myriametro quadrado.

D'essas linhas 3.782 k tem tracção a vapor, 359 estão electrificadas, as restantes tem serviços mixtos. Comparando os 5.000 kilometros de linhas vicinaes com os 4.722 das grandes linhas vê-se a importancia d'aquella rede.

O capital da rede attingiu no fim de 1919 francos 374:265.000, pertencendo 44,1 % ao Estado, 27,9 ás provincias, 26,7 ás comunas e 1,3 a particulares.

Haviam-se gasto 270:136.000 em construcção e material e 39:705.000 nas expropriações.

O material de tracção a vapor com 809 locomotivas, 2.019 carruagens, 126 carruagens-furgões, 445 furgões e 8.556 vagões, custara 51:572.000 francos; e o de tracção electrica, a saber: 554 carruagens motrizes electricas, 9 benso-electricos 521 carruagens, 30 furgões e carruagens-furgões, 26 vagões e 1 locomotiva representa o dispendio de 14:152.000 francos.

Em 31 de dezembro estavam em construcção 85 locomotivas, 185 carruagens, 30 carruagens-furgões, 56 carruagens motrizes electricas e 10 ditas rebocadores no valor de 14:018.000 francos.

A esse material ainda se juntou 20 locomotivas feitas nos Estados-Unidos e 400 vagões em Hespanha encomendados durante a guerra, tendo o seu custo, ainda não conhecido, que ser acrescentado ás cifras indicadas.

A exploração da rede continua sendo feita parte por intermedio da Sociedade exploradora, parte por administração directa provisoria.

As tarifas foram aggravadas com 100 % de sobretaxa, sendo supprimidas as tarifas especiaes.

Pormenor interessante: os honorarios dos administradores, dos commissarios e do director geral sommam 63.000 francos.

O conselho de administração conta apenas 7 membros.

O seguinte mappa, que organisámos, dá-nos interessantes esclarecimentos sobre os resultados da exploração em 1919:

Serviços das linhas

	Só passageiros e recovagens	Passageiros e mercadorias
Extensão explorada, km.....	385	3:894
Percurso kilometrico, km...	12:877.000	8:099.000
Receitas, francos.....	16.665.000	25:030.000
Despesas, "	15:540.000	20:420.000
Coeficiente d'exploração....	0,92	0,816

Recelta kilometrica

1915	Passageiros, francos..	19.004	3.333
	Mercadorias, " ..	800	2.350
	Total.	19.804	5.683
1919	Passageiros, francos..	45.928	9.738
	Mercadorias, " ..	1.192	3.485
	Total.....	47.120	13.223

Tomada no seu conjuncto vemos que em 1919 já a rede attingia a importante receita kilometrica media de 18:557 francos equivalente a 8:000.000 na nossa desvalorizada moeda.

Deve-se notar que muitos dos vicinaes belgas são assentes em leitos de estradas e que n'elles se emprega o carril Vignole.

Não se commetteu lá o erro em que se cahiu entre nós e em que se insiste sem reconsideração, de impor aos tramvias sobre estradas o carril Broca ou de gola cujos inconvenientes são por demais conhecidos e se fazem sentir pelo augmento de resistencia nas curvas e pela necessidade de limpeza que não evita aliás frequentes descarrilamentos. Como se o carril seja qual fôr o seu typo não fique em resalto sobre o pa-

vimento macadamizado, quando a conservação não seja cuidadosa! A collocação de filas de parallelepipedos de pedra aos lados do carril Broca não evita esse inconveniente.

Como se explica a vitalidade da rede secundaria belga, a despeito da grave crise que o paiz atravessou?

E' facil a explicação. Encontra-se na densidade da população; na sua actividade intelligente, que se traduz em pujante vida agricola industrial e commercial; no tino, cuidado e escriptulo com que ali se administra; na intensa vitalidade dos organismos administrativos, tanto comunaes como provinciaes, em fecunda colaboração com o Estado; na estabilidade governativa e no governo das competencias, dando lugar á tradicção administrativa; na feliz organização que dá á *Societé Nationale* a liberdade de acção de uma empresa privada junto ao predominio do interesse geral que representa, por ter como accionistas o Estado e as corporações administrativas.

E' o systema adaptavel ao nosso meio no cahos politico em que vivemos, com os municipios sem recursos, sem garantias de sequencias de vistas, de estabilidade e de tradicção, sem as quaes não ha prosperidade económica?

A *Societé Nationale* é uma creação admiravel da nação belga e a florescencia da sua modelar vida publica.

Transportada para o nosso meio actual, seria estéril e não daria eguaes fructos.

J. Fernando de Sousa



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

Em epoca já distante, antes da descoberta dos motores a vapor, em que a navegação era feita exclusivamente por navios de vela, Portugal pertencia ao numero das principaes potencias maritimas; os seus navios percorriam todos os mares, abarrotados de mercadorias, e o porto de Lisboa era um dos primeiros portos commerciaes do Universo. E porque assim succedia? Era porque, para a construcção dos seus navios, não havia necessidade de recorrer ao estrangeiro; sendo accionados pelo vento, não era preciso mandar vir de paizes estrangeiros combustivel para os fazer navegar, e nas nossas florestas, havia madeiras de boa qualidade, especialmente carvalho e pinho, que abundantemente forneciam os numerosos estaleiros dos nossos portos maritimos em que febrilmente se trabalhava.

Veio a navegação a vapor e como não soubemos acompanhar os progressos dos outros povos, que vão até ao ponto de actualmente construirem transatlanticos, com todos os aperfeiçoamentos modernos, que parecem verdadeiras cidades fluctuantes, d'ahi vem a nossa decadencia que, de anno para anno, mais se accentua.

Temos uma fé inquebrantavel nos destinos d'este paiz querido, fundada especialmente na confiança que nos inspiram os seus enormes recursos, quasi por completo inexplorados, entre os quaes destacamos em primeiro lugar os jazigos carboniferos e em segundo lugar as quedas de agua. Estes dois importantes elementos resolverão cabalmente o problema da força motriz, e obtendo assim a energia barata, poderemos então proceder ao tratamento das variadas especies de minerios que em grandes quantidades se encontram no nosso sub-solo, como sejam o cobre, ferro, chum-

bo, prata, manganéz, volframio, antimónio, uranio, estanho, etc. assim como se poderão obter, por meio da energia electrica, adubos para a agricultura nas melhores condições economicas.

Tem-se dito e redito que "Portugal é um paiz essencialmente agricola" e pela maneira e pelo numero de vezes que isto se affirma, parece quarerem-nos levar á conclusão de que só nos devemos occupar da agricultura e de nada mais.

Cremos que se trata de uma afirmativa errónea e prejudicial, porquanto a propria agricultura muito terá a lucrar com o desenvolvimento das industrias mineira e metalurgicas e de muitas outras que d'ellas dependem, isto, claro está, se quizermos sahir dos processos rotineiros com que até agora tem sido feita a cultura do nosso solo.

Mas, voltemos a tratar especialmente da questão do carvão, de toda a oportunidade, pois que está presentemente agitando a opinião publica a descoberta de uma importante mina em Santa Suzana, perto de Alcacer do Sal, acontecimento que vem demonstrar, de um modo flagrante, a desorganização que se nota nas estações officiaes, que não dão a devida importancia ao que verdadeiramente interessa a este desgraçado paiz. De facto, as estações officiaes deveriam ter elementos para saber da existencia de importantes camadas de hulha n'aquella região, da exploração das quaes e de outros jazigos já conhecidos, pôdem resultar benefícios taes, que poderemos por completo libertar-nos da importação do carvão estrangeiro. E, tanto havia nas repartições publicas elementos que provam a existencia d'uns jazigos, que em 1908 o Estado resolveu tomar para si, na dita região, uma determinada zona, o que deu lugar a que, até 1918, ninguem ali tivesse executado quaesquer trabalhos. E em uma época, como a que atravessamos, em que o carvão de pedra representa ouro, havendo taes elementos nas repartições publicas, apparece-nos a descoberta da citada mina de Santa Suzana como se fosse um milagre ou um "maná" cahido dos ceus! E' doloroso constatar factos de desleixo e incúria, como este, que muito contribuem para estabelecer a confusão e o descredito e crear o desanimo nos espiritos, por maior que seja a energia de que são dotados.

As camadas de hulha encontradas na região de Alcacer do Sal e a que, segundo uma carta publicada na imprensa, dão a extensão de 40 kilometros, chegando até Vendas Novas, devem talvez ir mais longe, porquanto sabemos que existem tambem afloramentos nas proximidades de Evora e bem assim registos de minas na região compreendida entre Elvas e Portalegre. Deve, pois, tratar-se de importantes camadas de hulha que atravessam o paiz na direcção Leste-Oeste e que é possivel continuem sob o mar, como succede no Cabo Mondego.

Pelo que diz respeito á qualidade, trata-se de um combustivel de primeira qualidade, dotado de um poder calorifico que nas camadas mais profundas deve exceder 7.000 calorias, rivalizando com o melhor carvão inglez. Foi já experimentado em uma locomotiva dos caminhos de ferro do Sul e Sueste, dando optimos resultados.

Notamos com satisfação esta circumstancia, porquanto era frequente ouvir-se depreciar, por maldizentes, pessimistas ou creaturas a quem por qualquer motivo, não convinha a creação d'esta industria no paiz, os nossos carvões, invocando a sua inferior qualidade.

Ainda com respeito a hulha, não devemos ficar por aqui, limitando-nos a arrancar dos jazigos ao sul do Tejo umas 500, 600 ou mesmo 900 toneladas por dia. As minas do Cabo Mondego teem capacidade

para uma produção muito superior á actual, não sendo exagero que d'ellas se extraíam 200.000 a 300.000 toneladas por anno. E' contudo indispensavel ter em vista os meios de transporte para dar vasão a tão grande quantidade de carvão; para estas minas ficarem bem servidas de caminhos de ferro, conviria prolongar a linha da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta desde a estação da Figueira da Foz até Buarcos, empreendimento que nos parece estar, já ha muito, projectado; e pelo que diz respeito á via marítima, era de toda a conveniencia que se puzesse em pratica o plano, que tambem se encontra em projecto, sobre a construcção de um porto artificial em Buarcos.

As minas da região de Alcacer tem, para o transporte dos seus productos, o caminho de ferro do Valle do Sado, cujo ultimo troço foi ha pouco aberto á exploração; e tem a via aquatica pelo porto de Alcacer. Em todo o caso os jazigos de Santa Suzana ficam a cerca de 15 kilometros da estação d'aquella villa, pelo que é necessario que, com a maior brevidade, se construa um ramal, que muito melhores serviços poderá prestar se fôr de via dupla, ligando os referidos jazigos com a dita estação.

Entretanto, poderá ser estabelecida, a titulo provisorio, uma linha «Decauville» bem como aproveitar-se os grandes «camions» que estão na posse do Estado para a conducção do combustivel, pela estrada, até Alcacer.

O Governo presidido pelo Snr. Sá Cardoso, se não estamos em erro, nomeou uma comissão para estudar o estabelecimento de um canal navegavel ligando o Tejo ao Sado. Se esse canal fôr, n'um futuro mais ou menos proximo, construido, constituirá uma importante via para o transporte dos productos dos referidos jazigos para a capital.

Continuando as nossas considerações com respeito á hulha, não deve ficar esquecida a zona que vai do Bussaco até ao norte do concelho de Anadia, onde, segundo as declarações de um illustre tecnico a que já fizemos referencias na «Gazeta», se apuram os melhores typos da hulha portugueza.

Aqui a exploração é talvez mais difficil, por se encontrar o combustivel a certa profundidade e em grande parte sob uma expessa camada de grés. E' necessario, comtudo, fazer-se primeiramente um estudo cuidadoso da região, que pelo Estado deverá ser levado a effeito, visto que dispõe de pessoal habilitado e de laboratorios para analyses, adquirindo o material de sondagens preciso, caso o não possua.

E, para terminar, diremos que, se se fizer um estudo completo do territorio continental portuguez, no sentido de averiguar o que realmente se encontra no seu sub-solo com relação a carvões fosseis, e se se intensificar depois, como é devido, a exploração dos respectivos jazigos, estamos convencidos de que não teremos necessidade de importar sequer uma tonelada de carvão, e as consequencias de tudo isto reflectir-se-hiam immediatamente e de uma maneira decisiva na nossa balança commercial, nunca chegando, quaesquer que fossem os transes porque tivéssemos de passar, á desgraçada situação cambial em que nos encontramos.

F. Martins.

Carta de Paris

Por não termos recebido a tempo a carta do nosso sollicito correspondente de Paris, deixa de ir n'este numero.



Ministerio do Comercio e Comunicações

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Atendendo ao que me representou o Ministro do Comercio e Comunicações, e usando da autorização conferida na carta de lei de 14 de Julho de 1899: hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1.º Seja aberto concurso público, perante a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, para a construcção e exploração nos termos das bases 5.ª e 6.ª da lei de 14 de Julho de 1899 da linha ferrea de Setil e Peniche, pertencente á rede complementar da região compreendida entre o Tejo e o Mondego, classificada por decreto de 19 de Agosto de 1907.

Artigo 2.º O programa do concurso e respectivo caderno de encargos serão elaborados em harmonia com as bases que fazendo parte integrante d'este decreto baixam assinadas pelo referido Ministro.

O mesmo Ministro assim o tenha entendido e faça executar. Paços do Governo da República, 18 de Junho de 1920. — ANTONIO JOSÉ DE ALMEIDA — Anibal Lucio de Azevedo.

Bases para a elaboração do programa e cadernos de encargos do concurso para a construcção e exploração da linha férrea de Setil a Peniche.

Base 1.ª

O concurso terá por objecto a construcção e exploração de uma linha férrea de via larga que partindo da estação de Setil, da linha de leste, passando por Cartaxo, Almoester, Rio Maior, Obidos, Amoreira e Atouguia, vá terminar em Peniche.

Base 2.ª

O prazo do concurso não será inferior a sessenta dias.

Base 3.ª

Os licitantes são obrigados ao depósito prévio de 8.000\$. Este depósito será elevado a 16.000\$ pelo licitante a que fôr adjudicada a concessão, e ser-lhe-á restituído logo que nos trabalhos de construcção haja sido por ele despendida quantia equivalente ao triplo do depósito.

Base 4.ª

A linha férrea será construida conforme o projecto que fôr elaborado pelo concessionário e aprovado pelo Governo, subordinado ás seguintes condições:

A via terá 1^m,67 de largura entre os bordos interiores dos carris;

Os raios das curvas de concordância terão o minimo de 300 metros; nas vias de resguardo e de serviço poderão ter 250 metros;

O maximo de declive será em regra de 15 milímetros por metro, mas excepcionalmente poderá subir a 18 milímetros;

O peso dos carris não será inferior a 30 quilogramas por metro.

O material circulante terá a disposição adequada para poder percorrer com a conveniente velocidade as curvas de raio minimo e será dos typos mais aperfeiçoados;

Haverá carruagens de 3.ª classe;

Os comboios de passageiros terão freio continuo e automatico;

Base 5.ª

São asseguradas aos concessionários as vantagens concedidas nas bases 5.ª e 6.ª da lei de 14 de Julho de 1899, a saber:

1.º Os auxilios que as camaras municipais interessadas houverem declarado conceder para o pagamento parcial ou total das expropriações;

2.º O subsídio que pelas comissões distritais fôr concedido;

3.º A faculdade, durante trinta anos, de elevar as tarifas até 40 por cento sobre as que o Estado cobrar nas suas linhas férreas;

4.º Cedência, por espaço de trinta anos, da importância dos impostos de trânsito e selo que incidirem sobre o movimento das linhas;

5.º Isenção durante trinta anos para os dividendos das acções e os juros das obrigações de qualquer imposto a que fossem obrigados pelas leis em vigor;

6.º Importação livre de direitos durante o prazo da concessão do material fixo e circulante preciso para a construcção e exploração.

ção das linhas férreas que não puder ser fabricado em boas condições nos estabelecimentos industriais do país:

§ 1.º Para a aquisição de quaisquer materiais serão previamente ouvidas as empresas metalúrgicas do país e os seus produtos preferidos em igualdade de qualidade e preço, tendo-se em atenção o ágio do ouro e os direitos de importação.

§ 2.º Para os efeitos da isenção de direitos considera-se, nos termos do artigo 43.º do regulamento de 2 de Novembro de 1899:

1.º **Material fixo.** — Os elementos de superestrutura, tais como carris, peças de fixação dos mesmos, travessas metálicas, aparelhos de mudança de via, de sinais, de pesagem de veículos, de inversão de locomotivas e guindastes fixos.

2.º **Material circulante.** As locomotivas, *tenders*, carruagens, vagões, guindastes moveis; os objectos manufacturados que sejam partes componentes do material circulante e não possam ter aplicação diferente, tais como eixos, rodados e aros; lanternas de carruagem e de locomotivas; peças luminadas ou forjados, destinadas a receber a mão de obra complementar, metais em barra, folha, varões ou tubos, máquinas ferramentas com destino á construção e reparação das locomotivas e mais veículos.

Base 6.ª

Serão de conta da empresa concessionária da linha de Setil a Peniche as despesas exigidas pela construção da estação e suas dependências no ponto do cruzamento com a linha de Oeste.

Base 7.ª

A empresa concessionária ficará para todos os efeitos sujeita ás leis e ás condições gerais usualmente prescritas nos contratos de concessão de linhas férreas, nomeadamente no que respeita á fiscalização do Governo, á gratuidade do serviço postal, ás reduções concedidas aos serviços públicos, devendo esses preceitos ser minuciosamente formulados no contrato da concessão.

Base 8.ª

Passados os primeiros quinze anos, depois da abertura da linha á exploração, o Governo terá a faculdade de resgatar a concessão.

Para terminar o preço da remissão toma-se o produto líquido obtido pela empresa durante os sete anos que tiverem precedido aquele em que a remissão deva efectuar-se; deduz-se desta soma o produto líquido que corresponde aos dois anos menos produtivos, e tira-se a média dos outros anos, a qual constitui a importância de uma anuidade que o Governo pagará á empresa durante cada um dos anos que faltarem para terminar o prazo da concessão.

Porém esta anuidade nunca será inferior ao produto líquido do último dos sete anos tomados para base deste cálculo.

Neste preço da remissão não é incluído o valor do carvão, coque ou outros abastecimentos, que serão avaliados em separado e pagos pelo Governo, na ocasião de serem entregues, pelo preço da avaliação.

Base 9.ª

São proibidos os contratos particulares destinados a reduzir, por qualquer forma, os preços das tarifas, quer para tráfego interno, quer para o serviço combinado das linhas que fazem objecto de concurso e seja qual for a administração que os celebre. Exceptuam-se desta disposição os transportes que dizem respeito aos serviços do Estado e ás concessões feitas a indigentes.

Base 10.ª

O concurso versará sobre o prazo da concessão, com a base da licitação por noventa e nove anos tomada para a sua duração máxima.

Base 11.ª

O Governo reserva-se a faculdade de não fazer a adjudicação, se assim convier aos interesses do Estado e de escolher a proposta que for julgada mais vantajosa e idónea pelas garantias técnicas e financeiras da sua realisação, embora não seja a de menos duração da concessão.

§ único. Os concorrentes indicarão nas suas propostas o prazo máximo dentro do qual se obrigam a provar que tem constituído empresa, possuindo o capital suficiente, sob pena de caducar a concessão se, no fim desse prazo, a não tiverem constituído e assegurado o capital necessário.

Base 12.ª

O programa do concurso e as respectivas condições e cadernos de encargos elaborados em harmonia com estas bases serão submetidos á prévia aprovação do Governo.

Base 13.ª

A Direcção Geral de Caminhos de Ferro deverá solicitar, desde já, das câmaras municipais e das comissões distritais interessadas na construção das linhas, a declaração no prazo máximo de trinta dias, da importância exacta dos auxílios e subsídios com que resolvem contribuir, nos termos da autorização conferida pelos n.ºs 4.º e 5.º da base 5.ª da lei de 14 de Julho de 1899, a fim de que estes esclarecimentos possam ser prestados aos concorrentes com a suficiente antecedência em relação á data do concurso.

Base 14

Os projectos serão apresentados á aprovação do Governo dentro do prazo de nove meses, contados da data da portaria que aprovar o contrato da concessão.

A construção deverá começar no prazo máximo de três meses, contados da data da notificação ao concessionário da aprovação do projecto e estar concluída no prazo de quatro anos.

Base 15.ª

A linha poderá ser aberta á exploração por troços sucessivos a partir dos extremos ou do ponto do cruzamento com a linha de Oeste.

Paços do Governo da República, de 18 de Junho de 1920. — O Ministro do Comércio e Comunicações, *Aníbal Lúcio de Azevedo*.



Dois annos em França com o Batalhão de Caminhos de Ferro

Depoimento d'um official expedicionario

X

Um balanço do trabalho produzido (Continuação)

Durante a offensiva allemã de abril de 1918 uma das companhias do batalhão (a 3.ª) occupava uma area do sector portuguez na Flandres.

O serviço constava da conservação da linha, sector La Gorgue-Locon e da normal Berguette-Bac St. Maur, com desvios para artilharia, não só os que partiam d'essa linha como também todos os situados na zona mais avançada.

No mez que precedeu a offensiva (março) foi notavel a actividade de artilharia e portanto extenuante o trabalho da companhia de caminhos de ferro.

Apesar de tudo, nunca as comunicações foram interrompidas, e novos desvios para peças foram construídos, os quaes não tardaram a receber o seu baptismo de fogo.

A 9 de abril, como se sabe, começou a offensiva, que se desenrolou sobre o sector occupado pelo C. E. P.; como de costume as linhas de comunicação foram ferozmente maltratadas; era o momento, ha muito esperado, das grandes decisões e dos grandes sacrificios.

As gares de St. Venaut e La Gorgue foram quasi destruídos ás primeiras horas da manhã; ainda se fiseram as reparações de momento mais urgentes e conseguiu-se retirar d'um desvio, proximo d'aquella estação, um canhão de 12 polegadas. Mais á frente, em Saily, o trabalho tornou-se absolutamente improficuo o que é intuitivo para quem conheça um pouco o sector; deu-se então começo á concentração da Companhia, em Merville, onde começaram a chegar os destacamentos da frente, que a muito custo salvaram o material de mais responsabilidade, não sem que um dos destacamentos, o mais avançado, tentasse guarnecer uma secção de trincheiras, o que foi julgado inutil por quem de direito.

A situação em Merville tornou-se insustentavel, tendo a companhia retirado para St. Venaut, enviando, comtudo, rondas até aquella cidade.

Conservou-se ahi até ao dia 13 em que nada mais havia a fazer, tanto mais que todas ou quasi todas as tropas portuguezas já d'ahi haviam sahido, tendo-se feito a concentração em Berguette.

E' interessante comparar a marcha da companhia portugueza com a das suas congenes inglesas, que dispondo de comboios que serviam para alojamento do pessoal retiraram mais cedo; por exemplo, a Companhia 396, ingleza, retirou de Colonne para Berguette no dia 9 pela manhã, ao passo que a nossa, tendo de

fazer a marcha pela via ordinaria com um camion e tres viaturas hipomoveis, só o fez a 12, isto é, tres dias depois!

De combinação com o commandante d'aquella companhia, que tinha a seu cargo a linha Lillers—Hazebrouck, foi o trabalho dividido entre as duas, competindo á companhia portugueza 12 kilometros de linha para conservar, na parte mais exposta em que mais tarde foi rendida.

Felizmente as baixas, por esta occasião, foram apenas de um homem, dando-se onze como desaparecidos, mas que apenas dias depois fizeram a sua apresentação.

O trabalho continuou a ser feito muitas das vezes debaixo de bombardeamentos, tornando-se interessante um, na estação de Berguette, effectuado pela companhia portugueza e dois officiaes inglezes, um servindo de machinista e outro de agulheiro, pois todo o pessoal do movimento francez e inglez se tinha posto a salvo por occasião do bombardeamento.

Uma outra companhia trabalhava no sector portuguez, por essa occasião: a 5.^a, da exploração, que então tinha a seu cargo a linha Bethune La Gorgue onde, apesar da violencia do ataque ainda alguns comboios se fizeram no dia 9, nos dois sentidos. O ultimo ficou encravado na linha por esta ter sido cortada.

Só a 10 se começou a retirada, depois de se executarem as destruições do material, que estavam determinadas, e fazendo-se por lanços a conducção do que podia ser retirado.

A companhia cujos trabalhos nos falta relatar, a 2.^a, estava, á data da offensiva de março, no Somme, em Candos, d'onde foi mandada sair, quando da fuga do 5.^o exercito inglez, para fazer á frente, em Thievres, urgentes trabalhos de fortificação, juntamente com o 9.^o Batalhão Canadiano de caminhos de ferro, e sob as ordens do Brigadeiro General Stewart,

Esses trabalhos mereceram os maiores elogios, verbaes e escriptos, tendo mesmo aquelle official general, n'uma visita aos entrincheiramentos, perdido um pouco a tradicional fleugma britanica, soltando calorosos vivas a Portugal!

Terminado este periodo de trabalho violento, e quasi sem descanso, novos destinos foram dados ás tropas portuguezas de caminhos de ferro.

Assim foram occupadas: as companhias de exploração, na Gare de Vendroux (perto de Calais), linhas de Yvrendi-Ligescourt, Abbeville-Frevent, St. Venant-Rebecq, Aire-lobe-gues, Iorbergues-Estrée Blanche, gare de Bourbure, linha de Lillers a Chocques, gare de Tachincourt, gares de Rouen e Rouxmesnil, linha de Candas-Achiet le Petit, gare de Quevilly, linhas de Proven-Bergues e Conchil-Anthie.

A companhia de exploração e juntamente um destacamento d'uma companhia de construção tomou ainda conta do serviço de exploração, tracção e oficinas das gares militares do Rouxmesnil e Quevilly.

Poucas vezes uma unidade terá tido occasião de regressar d'uma campanha com a satisfação tão completa do dever cumprido. Os elogios recebidos, as conde-

corações distribuidas ao pessoal que a compunham, a athmosphera de sympathia que ella soube crear em torno de si, permitem que se sintam ufanos da obra feita, todos os officiaes, sargentos e praças que n'ella collaboraram, sofreram e se fatigaram pelo bom nome da Patria Portugueza e da profissão.

M. Ferreira Mendes



O commercio de 1914-1917

Como dissemos já, as nossas atrazadissimas estatisticas do commercio externo alcançam apenas até 1917. Servem para se estudar o effeito que nelle tiveram os trez primeiros annos de guerra, alias menos funestos do que os posteriores, por varias causas. Servem para se tirar a conclusão de que muito perdeu a nossa economia e de que muito devemos trabalhar para a sua reconstituição rapida.

Consideraremos agora muito particularmente as cifras officiaes do *commercio especial*. Faremos as reflexões que ellas suggerem dentro do proprio systema a que obedecem, embora tenhamos de corrigil-as depois com outros coefficients de influencia economica.

O *commercio especial* foi o seguinte, expresso em contos, desde 1913:

	Importação para consumo	Exportação nacional e nacionalizada	Excesso da 1. ^a sobre a 2. ^a	Relação entre uma e outra
1913.....	88.974	35.287	53.687	39 %
1914.....	69.331	27.146	42.185	39 %
1915.....	76.114	33.630	42.484	44 %
1916.....	129.310	56.015	73.295	43 %
1917.....	137.405	55.189	82.216	40 %

Vê-se d'este quadro que a relação entre os dois indices foi sempre quasi a mesma nos valores. Igual em 1914 á de 1913 teve uma subida de 5 % em 1915, de 4 % em 1916, e apenas de 1 % em 1917.

Mas este favor de percentagem, alias insignificante, nada representa por si mesmo. Ha outros factos mais importantes a considerar, diante das proprias estatisticas.

Primeiro que tudo são muito dignos de nota os que se deram logo nos dois primeiros annos.

Em 1914 e 1915 baixaram as importações. Passaram a ser apenas 78 % e 85 % do que haviam sido em 1913. Ahi as relações foram mesmo inferiores, pois já antes, como vimos pela estatistica das toneladas desembarcadas, diminuíram as quantidades reaes de mercadorias e subiram os seus valores nominaes. Estes mesmos porem mostram sufficientemente as baixas que se deram em todas as classes da pauta.

Os animaes vivos entrados passaram de 1.976 contos em 1913 para 305 em 1914 e 146 em 1915. As materias primas vieram de 35.905 para 29.235 e 38.119 contos, somma esta que representa menor quantidade do que em 1913.

Os fios, tecidos e feltros baixaram de 8.104 contos para 6.554 e 6.883. As substancias alimenticias reuaram de 25.231 contos para 20.842 e 22.145. Os apparelhos, machinas e instrumentos desciam de 10.051 contos para 6.258 e 3.533. As manufacturas diversas decresciam de 7.542 para 5.959 e 5.260 contos.

Representava tudo isto uma profunda depressão economica, porque não era effeito de um progresso da producção, a qual visivelmente diminuía nos mesmos annos.

Ao mesmo tempo encurtava-se a nossa exportação como contrapartida inevitavel. Ella foi em 1914 e em 1915 apenas 77 % e 96 % do que fôra em 1913, de-

vendo notar-se que pela evolução dos valores nominaes essa differença é muito maior nas quantidades.

A dos animaes vivos baixou de 3.418 contos para 800 e 727. A das materias primas veio de 8.824 para 7.139 e 7.835. A das substancias alimenticias mudou de 19.284 contos para 15.896 e para 20.191, que intrinsicamente representa menos.

Nos dois annos de 1916 e 1917 a crise avança com manifestações em grande parte differentes. Ha geralmente um movimento ascensional de valores nominaes, no qual todavia ella vae seguindo a sua marcha de ruina.

A importação de 1916 e de 1917 excede a de 1913 em 45 e 54 por cento. A das materias primas veio dos 35.905 para 67.232 e 76.918 contos. A dos fios, tecidos e feltros subiu dos 8.104 contos para 12.367 e 13.971. A das substancias alimenticias galgou dos 25.231 para 34.510 e 30.472 contos.

A das manufacturas diversas cresceu apparentemente de 7.542 para 7.907 e 9.626 contos, que representam menor quantidade, pela ascensão dos custos. seguros e fretes, factor que tambem diminue o significado das cifras anteriores. A dos aparelhos, machinas e instrumentos desceu dos 10.052 contos para 7.900 e 9.625, numeros que pela mesma ordem de influencias indicam uma baixa ainda maior, toda ella contraria á economia do paiz.

A exportação em 1916 e em 1917 foi de mais de cerca de 60 e 56 por cento do que em 1913. Vemos subir de 8.824 contos para 13.772 e 19.847 a das materias primas; dos 1.230 contos para 3.328 e para 3.860 a dos fios, tecidos e feltros; dos 19.284 contos para 33.773 e 27.034 a das substancias alimenticias; e dos 2.345 para 4.091 e 3.982 a das manufacturas diversas. Em geral as quantidades eram inferiores e só os valores nominaes cresciam.

Mas a marcha do commercio exterior deve ser ainda encarada de outra forma.

A proporção achada entre a exportação e a importação em cada um dos annos de 1914, 1915, 1916, e 1917, foi apparentemente satisfatoria, em comparação com os mesmos indices de 1913. Podia ser maior ainda sem que a situação, no entretanto, deixasse de ser peor. Em todos os quatro annos ella obteve se, em grande parte, á custa de esgotamentos, quebras, e prejuizos na economia nacional.

Devemos ligar tambem a maior attenção á differença entre o que importámos e o que exportámos pois é ahí que se accusa o nosso maior desembolso. Em cada um dos annos de 1915 e 1916 foi cerca de 11.000 contos menos do que em 1913, a expensas dos recursos precedentes. Em 1916 e 1917 ella foi de 19.600 e 28.500 contos, respectivamente, sem que todavia tivessem crescido as remessas de ouro exterior com origem alheia ao nosso commercio. Tivemos de comprar ainda mais lá fora, mas com sacrificios de reservas anteriores.

Desta maneira, as percentagens dos valores da exportação de Portugal sobre as dos que se referem á importação poderiam induzir em erros consideraveis quem apenas se guiasse por ellas. Poderiam, á primeira vista inculcar uma estabilidade de situação, ou até um ligeiro progresso, que na realidade não existiram.

A sua expressão arithmetica manteve-se á custa de positivos factores de decadencia e de ruina.

Diminuiu-se cada vez mais a entrada de machinas, instrumentos, apparelhos, materiaes, sem haver compensações bastantes pela correlativa producção interna, embora ella fosse um pouco maior em certos secto-

res, especialmente por uma pequena expansão que se notou na metalurgia nacional.

Depreciou-se intrinsicamente o valor e a progressão de todos os elementos da nossa mechanica, por falta de reparações, de substituição e de desenvolvimentos normaes.

Exgotaram-se quasi todos os *stocks* preexistentes de todas as especies de mercadorias, em todas as classes da pauta, sem se fazerem as renovações habituaes, com artigos de fora e de casa.

Gastaram-se notaveis toneladas das nossas reservas florestaes, um grande capital que se accumulava por muitos annos, e que levará longo tempo a ser reconstituído.

Baixou consideravelmente a nossa producção agricola, fazendo-se uma parte apreciavel da nossa exportação com fructos de tempos anteriores.

Consumiu-se emfim, de uma ou de outra maneira, não só uma grande percentagem da nossa capitalisação antiga, senão tambem uma importante parcela de que seria possivel, descontando-se ou hypotecando-se o futuro, quer pelo Estado, quer mesmo por uma grande parte dos elementos privados.

Esta situação que resume todo o mal e se havia de accentuar ainda mais em 1918 e em 1919 não é só a do Estado, como ás vezes alguns parecem suppor, mas a de todos os que não tiveram grandes lucros supplementares ou extraordinarios de guerra, sendo enormes as perdas da nação, consideradas no seu conjunto.

As estatisticas acima apresentadas precisam de certas correcções, como dissemos, para as quaes vamos achar elementos nos proprios quadros officiaes. Mas as conclusões a que nos leva o seu primeiro exame fortalecem a verdade suprema de que temos de trabalhar com heroismo para tapar os formidaveis rombos feitos por esta guerra devastadora.

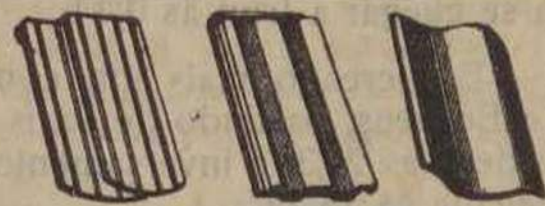
Quirino de Jesus.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Senhora do Amparo. — de *Anthero de Figueiredo*. — *Livraria Bertrand*. — Este livro é a continuação de estudos psicologicos populares portuguezes, tão magnificamente iniciados nas *Jornadas em Portugal*.

Anthero de Figueiredo é um observador profundo, um verrumador da mentalidade alheia, e a sua prosa, bem equilibrada, fez-nos pensar, por vezes, em Camillo nas suas phrases castigas e cheias d'um sabor classicamente tradicional.

O Cura das Almas principalmente, no seu tempo, de rapaz, é d'uma verdade flagrante; os seus expedientes — os seus defeitos, quando parochio do Amparo, são pintados com tal exactidão de côres que dir-se-hia que Anthero da Figueiredo os copiou do natural.



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

VIAGENS E TRANSPORTES

Classificação geral

Em 1.º additamento á classificação geral de pequena velocidade, publicou recentemente a Companhia Portuguesa as seguintes rectificações:

Correspondentemente ás rubricas *Achas de madeira*; *Cavacos para lume*; *Cepa para queimar*; *Faxina*; *Lenha*; *Madeira nacional para queimar*, do comprimento maximo de 1 metro; *Raizes para queimar*; *Toros de pinho nacional para queimar* do comprimento maximo de um metro e Trambolhia, são os percursos que desfructam de preços especiaes da tarifa n.º 1 indicados na columna *Destino*, substituidos por *Lisboa até Pova*; *Bemfica*; *Figueira*; e *Coimbra*; *Gaia e Campanhã*:

Na mesma columna os précursores compreendendo a *Lã artificial*, *Lã lavada em rama* e *Lã suja* ficam sendo: *Gaia*; *Campanhã e Tortozendo até Guarda*, e os respectivos a *Lã em fio*; *Lã tecida e Tecidos de lã*, ficam sendo *Coimbra*; *Gaia*; *Campanhã e Tortozendo até Guarda*.

Ainda na mesma columna os correspondentes a *Vidraça sem côr*; *Vidraça não designada*; *Vidro comum em chapa* e *Vidro moldado para construção* ficam sendo: *Marinha Grande até Figueira*; *Coimbra até Louzã*; *Aveiro até Campanhã*.

O minimo de peso a taxar ou pagando como tal relativo a *camiónes carregados com mobília* é rectificado para V. C. (vagão completo).

Supressão de vapores e combolos do Sul e Sueste

Em vista da escassez de combustivel a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste viu-se forçada a supprimir temporareamente as carreiras de vapores que partiam do Terreiro do paço ás 9 h. 10 m. e 22 h. 15 m. e do Barreiro ás 10 h. 15 m. e 20 h. 15 m.,

bem como os comboios 14 e 15 que partiam, respectivamente de Setubal para Lisboa e de Lisboa para Setubal ás 15-30 e 14-30, os 41 e 44 de Beja para Moura ás 2 e de Moura para Beja ás 20-50, e os 903, 904, 908 e 913 entre Barreiro e Barreiro A, ás 9-55 10-05, 19-53 e 23-05.

Bilhetes de ida e volta nas linhas do Valle do Sado

A Direcção do Sul e Sueste publicou o 1.º additamento ao cap.º I da sua tarifa especial n.º 1 de g. v. do qual consta o quadro de preços dos bilhetes de ida e volta a preços reduzidos entre as estações do Terreiro do Paço, Setubal, Alcacer Sul e Grandola e as de Alcacer-Norte Grandola, Louzal e Ermidas, das linhas do Valle do Sado.

Prazos de transporte nas linhas do Minho e Douro

Os prazos de transporte das remessas nas linhas do Minho e Douro acham-se actualmente restringidos como segue:

Em grande velocidade: Os transportes funebres, metallicos e valores, criação e animaes vivos, gelo, leite, caça morta, carnes frescas, marisco e peixe fresco, hortaliças e fructas frescas, legumes verdes, plantas vivas e flôres cortadas, são transportadas nas condições que normalmente prescreve a tarifa geral (art. 57 e § unico) para as remessas de grande velocidade; quaesquer outros remessas de grande velocidade serão transportadas em prazo que não poderá ir além de 24 horas por fracção indivisivel de 125 kilometros de percurso, não se con-tando n'este prazo os dias de expedição e o da entrega.

Em pequena velocidade: Só se aceitam remessas com reserva pelos prazos de transporte.



Melhorias nos serviços ferro-viarios francezes

No novo horario de verão, os caminhos de ferro francezes introduziram varias melhorias, e algumas muito importantes, o que nos faz prever uma approximação para breve do serviço de antes da guerra.

Vamos dar um pequeno relato do que foram essas melhorias nas respectivas redes:

Midi — Foi creado um novo comboio expresso entre Hendaya e Bordeus, que permite fazer uma viagem directa diurna, entre a fronteira e Paris, partindo-se de Hendaya ás 7 horas da manhã para se estar em Paris ás 22,45 e em sentido inverso partir-se de Paris ás 8,25 para se chegar a Irun ás 0,14.

Orleans — Foi creado mais um comboio rapido entre Paris e Bordeus, partindo de Paris ás 12, e chegando a Bordeus ás 21,3, e inversamente com partida ás 8,50 e chegada ás 18,25.

D'esta maneira ficaram existindo cinco comboios rápidos entre Paris e Bordeus, 3 dos quaes teem continuação até Irun.

Estado — N'esta importante rede foram estabelecidos novos comboios expressos entre Paris-Havre, Paris-Bordeus, Paris-Cherburgo, Paris-Brest, sendo todos ou quasi todos de marchas acceleradas.

De Paris ao Havre passou a fazer-se a viagem em

3,º30 e entre Paris e Bordeus, por Chartres, em 12 horas, viagem que era feita até aqui em 14.

Um serviço interessante que acaba de ser lançado: é o de Paris a Londres, da gare de Saint-Lazare, por Dieppe, em que se faz a viagem de Paris a Londres em 9 horas, e cujo preço é inferior ao da via Calais ou sejam 129,25 francos em 1.ª e 92,85 em 2.ª.

Outra innovação interessante é, os comboios da Bretanha partirem tambem da gare dos Invalidos, mais ao centro de Paris, e por tanto a de mais facil acesso ao publico.

Norte — Aqui é que se nota o maior progresso das linhas francezas, principalmente na grande linha Paris-Bruxellas em que passou a haver cinco comboios expressos por dia em cada sentido, fazendo alguns o percurso em cinco horas.

Na linha Paris-Londres os comboios passaram a fazer o percurso tambem por Calais, o que ainda se não tinha feito.

Todas as linhas foram beneficiadas com acceleramentos de marchas e com os novos comboios sendo digna de menção a linha Paris-Lille que passou a ter sete comboios expressos em cada sentido.

P. L. M. — N'esta importante rede, pouco progresso se notou, devido ao serviço de inverno ter sido já muito melhorado; no entanto em todas as grandes linhas se fizeram rectificações de horarios para melhor serviço publico.

Leste.—Da mesma forma esta rede também teve o seu progresso, principalmente, no acceleramento dos comboios de Bâle, Strasburgo, Metz, Reims e Verdun.

Fechamos este pequeno relato com a convicção profunda de que os progressos ferroviários francezes não ficam por aqui, pois as companhias estão animadas da maior boa vontade em corresponder á affluencia do publico, principalmente do forasteiro estrangeiro, que, movido pela baixa do cambio francez, começa a invadir as suas linhas.

Os grandes trabalhos hydraulicos

As obras da barra do Rio Grande do Sul

(Continuação)

O auctor do artigo a que nos referimos no ultimo numero, o almirante José Carlos de Carvalho, teve, como se viu, uma interferencia muito directa na resolução do problema, e é graças aos seus bons esforços que essa grandiosa obra foi levada a cabo.

Enviado pelo presidente da Republica Brasileira aos Estados Unidos em 1903, ali teve occasião de se avistar com um grupo de capitalistas que elle conseguiu interessar na obra a valorisar, acompanhando-os n'uma visita á Barra do Rio Grande do Sul; n'essa visita tomou parte também o engenheiro E. Corthell, como tecnico, que em 1906 entregou ao Ministro da Viação uma proposta preliminar compromettendo-se a resolver de um modo definitivo a abertura da barra no prazo de cinco annos, e a conservá-la com dez metros de profundidade durante vinte annos.

N'uma ligeira exposição que acompanhava esta proposta preconizava uma maior sequencia nos trabalhos, e a necessidade da entrega immediata d'uma grande parte da verba auctorizada; as verbas concedidas annualmente não tinham proporção alguma com o orçamento total, nem representavam uma utilidade activa; seria necessario, em seu entender, meio século para completar os trabalhos, sendo conduzidos d'esse modo.

Em face d'isto foram dadas por contracto ao engenheiro Corthell as obras da barra e porto, com as clausulas dos decretos n.º 1.453 de 30 de dezembro de 1905 e 5.759 de 18 de abril de 1906.

Para o custeamento das despesas formou o snr. Farquhar, banqueiro norte americano, uma sociedade anonyma denominada "Port of Rio Grande do Sul" com sede em Portland, districto de Cumberland, que com a "Compagnie Française du Port de Rio Grande do Sul" forneceram o capital necessario.

A engenharia da guerra

Uma ponte sobre o canal do Suez

Na campanha emprehendida pelos inglezes contra a Turquia reconheceu-se a breve prazo a necessidade de ligar as duas margens do canal de Suez para uma rapida passagem de tropas e de material.

Toda a gente conhece os trabalhos feitos pela engenharia britannica n'essa região: estradas e caminhos com o leito de chapa ou rede metalica, canalisação de agua doce n'uma extensão total de mais de duzentos kilometros, uma linha ferrea de Kantara (estação da linha de Port-Said-Cairo) á rede da Palestina.

Como complemento foi projectado e construido um pontão que supportava a carga d'um comboio, composto de uma locomotiva de 90 toneladas e o numero de vagons equivalente, nas alturas de Kantara.

O fluctuador d'esse pontão, cujos apoios foram implantados nas margens, compunha-se de caixões

de chapas de ferro, e sustentava uma linha ferrea por intermedio de taboleiros moveis e elevaveis afim de assegurar a concordancia com o nivel dos carris em terra firme, para qualquer altura da agua do canal.

Os trabalhos começados em 16 de Julho de 1915 foram terminados em 27 de Outubro do mesmo anno.

O tempo de manobra era de 28 minutos; o numero de viagens de 28 por dia em cada sentido e o pontão foi, até maio de 1918, atravessado por 24.000 locomotivas e wagons.

Porem, a breve trecho, reconheceu-se a insufficiencia dos serviços do pontão e a necessidade de se construir uma ponte giratoria, cujos trabalhos realizados, em parte, por uma empresa belga, foram começados em 20 de Novembro de 1917 e findos em 15 de maio de 1918!

A ponte foi construida cinco kilometros ao norte do pontão; compõe-se de seis tramos de aço, quatro fixos e dois moveis; a parte central rotativa, tem um comprimento de 46,64, permittindo a passagem de barcos de 40 ou mesmo 42 metros de bocca.

Um dos extremos da parte girante assenta n'um dos pilares centraes com o mecanismo de rotação; o outro, descansa sobre apoios de rotula do segundo pilar central; quando se faz a rotação da parte central esta é supportada por um fluctuador de cimento armado. Ha também uma disposição permittindo o abaixamento ou elevação do taboleiro central.

O tempo de manobra é de dez minutos; a ponte pode ser atravessada diariamente por 600 vagões n'um e n'outro sentido.



Suissa

Os caminhos de ferro suissos em 1919.—As receitas de exploração dos caminhos de ferro federaes suissos, elevavam-se em 1919 a 339.800.935 francos contra 239.288.576 em 1918; as despesas a 289.518.377 francos sendo portanto o saldo de 50.282.588 francos.

O numero de viajantes transportados attingiu 9.609.000 contra 5.047.465 em 1918 e a tonelagem em mercadorias de 1.290.000 contra 931.374.

Bolivia

O caminho de ferro mais alto do mundo.—Na Bolivia está-se construindo uma linha de caminho de ferro entre La Paz e o districto agricola de Yungas, que deve sêr a mais alta do mundo.

Esta linha liga as dos planaltos com os vales de Yungas situados na vertente oriental dos Andes.

O ponto de partida, La Paz, está a uma altitude de 3.600 metros; a linha passa ainda por Huacaya, o ponto mais alto, a 4.640 metros acima do nivel do mar, descendo depois para o valle de Unduair, com um declive de 6 %.

Para um desnivel de 1.200 metros ha por exemplo uma extensão em linha recta de 3 a 4 kilometros; é facil de imaginar o complicado systema de «laceto» a que se teve de recorrer! Em menos de 75 kilometros o desnivel é de 3.500 metros.

O material circulante é do typo americano, proprio para curvas de pequeno raio.

A construcção d'este caminho de ferro começou em 1915 e projecta-se, finda esta obra, continuá-lo até á parte navegavel do rio Bení.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

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

PRIMEIRA PARTE

Estabelecimento e Diversos

Estabelecimento.

O saldo devedor d'esta conta em 31 de Dezembro de 1918 era de 64.661.222\$04
Em 1919 teve o seguinte movimento:

a debito:

Despesa feita com Novas Construções e Trabalhos Complementares. 298.168\$66

a credito:

Recebido do Parque Automovel Militar, por venda de 6.362,25 de terrenos conquistados ao Tejo, a 15\$000 cada metro quadrado, em conformidade com a escriptura de 25 de Novembro de 1919. 95.437\$50

Idem de José F. Canha, em nome e como representante da Companhia Commercial Portugueza, como signal pelo preço ajustado para a venda do talhão 60A dos terrenos do areal da Junqueira com a superficie approximada de 1.610^m² que lhe foi adjudicado mediante licitação verbal em 23 de Dezembro de 1919. 5.184\$20 100.621\$70 197.546\$96

Saldo devedor do «Estabelecimento» em 31 de Dezembro de 1919. 64.858.769\$00

Material circulante.

O inventario do Material Circulante era representado em 31 de Dezembro de 1918, por. 6.310.193\$18
Em 1919 teve o seguinte movimento:

a debito:

Despesa feita com diversas modificações no material circulante. 409\$91

Valor do inventario em Dezembro de 1919. 6.310.603\$09

Mobílias, Utensílios e Ferramentas.

O inventario de Mobília, Utensílios e Ferramentas, era representado em 31 de Dezembro de 1918, por 1:254.914\$28
Em 1919 teve o seguinte movimento:

a debito:

Acquisição de mobília, utensílios e ferramentas, diversas. 22.484\$35

a credito:

Baixa no inventario, por inutilisação de diferentes artigos. 822\$59 21.661\$76

Valor do inventario em 31 de dezembro de 1919. 1:276.576\$04

Subsidio Necessario da Exploração ao Estabelecimento.

O saldo crêdor em 31 de Dezembro de 1918 era de 9.644.023\$88
Em 1919 foi augmentado da importância das despesas feitas com:

Novas Construções, Trabalhos Complementares e Outros. 298.168\$66

Material Circulante. 409\$91

Mobília, Utensílios e Ferramentas. 22.484\$35 321.062\$92

o que o elevou em 31 de Dezembro de 1919 a. 9:965.086\$80

Reservas (sua applicação)

Extraordinaria:

Obrigações d'esta Companhia, privilegiadas de 1.º grau. (de 3 %..... 9.442)
(de 3 % «Beira Baixa» 44)
(de 4 %..... 55)
(de 4 1/2 %..... 658) 10.210 títulos Por memoria

Especial:

Carteira—Títulos:

7.493 Accções da Soc.ª de Madrid-Caceres-Portugal. Existencia em 31 de Dezembro de 1919

1.120 Títulos de Fundador, da nossa Companhia

1.300 Obrigações da Companhia de Alcanena. Por memoria

500 Accções do Banco Lusitano (uma cautella)

2.100 Obrigações da Companhia do Mondego. Por memoria

Predios urbanos e terrenos, nas linhas Urbana e de Lisboa a Cintra e Torres Vedras. Por memoria

Reserva metallica:

Existencia em 31 de Dezembro de 1919. £ 66.666-13-4, ao par = 300.000\$00
=Parte liquida, conforme o n.º 2.º do art.º 63.º dos Estatutos.

Fundo de Reserva Extraordinario

Não teve movimento em 1919 este fundo de reserva, cuja composição está descripta na Reserva Extraordinaria.

(Continua)

Companhia da Beira Alta

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

(Continuação)

Receltas liquidas

Classificação das receitas	1919	1918	Diferença de 1919 em relação a 1918	Porcentagem
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	- 2,62 %
Fora do trafego	34.936\$45,2	49.212\$03,6	- 14.275\$58,4	- 29,01 %
Totaes	1:174.739\$20,2	961.749\$01	+ 212.990\$19,2	+ 22,15 %

Passageiros:—As receitas d'este ramo de trafego, em comparação com as do anno anterior, mostram, na totalidade, um augmento de esc. 86.892\$69,5, conforme o quadro seguinte:

Classes	1919		1918		Diferença	
	Nu-mero	Productos liquidos	Nu-mero	Productos liquidos	Nu-mero	Productos liquidos
1.ª	27.305	48.442\$47,6	26.158	41.825\$69,5	+ 1.147	+ 6.616\$78,1
2.ª	79.436	93.452\$83,8	67.194	75.889\$21,3	+ 12.242	+ 17.270\$62,5
3.ª	351.614	229.349\$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
Totaes	458.355	396.108\$57	383.480	309.215\$87,5	+ 74.875	+ 86.892\$69,5

O augmento do numero de passageiros, nas trez classes, deve attribuir-se, sómente, á apparente prosperidade do Paiz resultante da superabundancia da circulação fiduciaria, aos faceis lucros que são diariamente realizados com a alta incessante das mercadorias pelo motivo da depreciação da moeda, ao grande movimento de tropas por occasião dos acontecimentos politicos do Norte e Sul e, finalmente, á accentuada sahida, que houve durante o anno findo, de grupos de trabalhadores da Beira com destino ao Sul.

Os augmentos apontados teriam, certamente, sido mais avultados se não tivessemos a registar os acontecimentos politicos occorridos no começo do anno de 1919 e a greve ferro-viária que fez paralisar, n'um dado momento, quasi todas as linhas do Paiz.

As difficuldades e embaraços que tem sido postos á entrada e á sahida dos passageiros internacionaes com a exigencia dos passaportes e d'outras formalidades burocraticas, tem produzido um grande entrave ao desenvolvimento d'este trafego, principalmente no movimento de banhistas hespanhoes para as nossas praias; pelo que tem sido enormemente prejudicados os interesses d'esta Companhia.

No mappa seguinte damos a destrição do trafego nacional e internacional de passageiros:

Classificação	1919				1918			
	Ed	2d	3d	Totaes	Ed	2d	3d	Totaes
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
Totaes	27.305	79.436	351.614	458.355	26.158	67.194	290.128	383.480

Grande velocidade — São os seguintes os resultados:

Classificação	1919	1918	Diferença em 1919 em relação a 1918
Bagagens e cães..	10.823\$77	6.473\$45	+ 4.350\$32
Mercadorias.....	290.446\$94	175.014\$64,3	+ 115.432\$29,7
Armazenagem e diversos.....	100.416\$10,5	70.580\$37	+ 29.835\$73,5
Totais.....	401.686\$81,5	252.068\$46,3	+ 149.618\$35,2

O aumento em bagagens é resultante do maior numero de passageiros.

Em mercadorias, o importantissimo aumento registado provem do desvio da pequena velocidade para a grande velocidade a qual o publico vem preferindo largamente por esta ultima lhe offerecer mais rapidez para a expedição das suas remessas. Para um tal resultado concorreram, tambem, os excessivos lucros adquiridos pelos commerciantes e agricultores e a circumstancia de ter havido um bom anno agricola.

A tonelagem transportada em grande velocidade elevou-se de 21.277 toneladas, em 1918, a 32.515 toneladas, em 1919; ou seja um aumento de 52,82 %.

Continua a verificar-se ainda, no que respeita a recovagens, um movimento de exportação da nossa linha sobre as combinadas, muito superior ao de importação, constituído, na sua maior parte, pelos transportes de fructas, tecidos, queijos, ovos, batata, castanhas, etc.

O trafego internacional, no sentido Portugal-França, foi insignificantissimo em virtude das rigorosas restricções a que está presentemente sujeito, com as medidas prohibitivas que tem sido promulgadas em Portugal, Hespanha e França, sobre a importação, exportação e transito de mercadorias.

No sentido França-Portugal houve, talvez, devido a maiores facilidades, um movimento de mercadorias de 393.315 kilos.

O excedente verificado nas rubricas *Armazenagem e Diversos* é justificado, para a primeira, pelo aumento já constatado de transportes de remessas em grande velocidade; e para a segunda, principalmente pelas taxas de accleração em vagões.

Pequena velocidade — Os resultados apurados em 1919, em relação ao exercicio anterior, constam do seguinte mappa:

Classificação	1919		1918		Diferenças em 1919	
	Tonelagem	Productos líquidos	Tonelagem	Productos líquidos	Tonelagem	Productos líquidos
Mercadorias.....	133.580	294.349\$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
		142.007\$36,5		351.252\$63,6		- 9.245\$27,1

A importante diminuição indicada de 34.563 toneladas, deve-se principalmente ás seguintes causas:

a) restricções impostas, durante a maior parte do anno, pelo Governo, e auctoridades locais, nos transportes de generos de primeira necessidade;

b) ás diversas e frequentes suspensões e restricções de trafego sobre o Norte e algumas sobre o Sul, originadas pelos movimentos politicos, grèves, congestionamento de estações do Norte, etc.;

c) á falta de material com que lutamos em face da influencia do trafego, aggravada ainda pelas suspensões já indicadas; o que originou, por vezes, uma defeituosa utilização do material;

d) á importante derivação do trafego de pequena velocidade para a grande velocidade, pelos motivos já anteriormente expostos;

e) e, finalmente, ás difficuldades d'exportação e importação, devido á escassez de transportes maritimos e ás medidas prohibitivas em vigor.

A titulo de simples indicação passamos a fornecer a nota das oscillações mais importantes que foram registadas n'este ramo de trafego:

Classificação	1919 Toneladas	1918 Toneladas	Diferenças Toneladas
Aumentos:			
Cereaes (a).....	6.675	4.437	+ 2.238
Farinhas e sementes (b).....	4.664	2.882	+ 1.782
Diminuições:			
Madeiras e lenhas (c).....	43.710	51.743	- 8.033
Legumes seccos e verdes (d)....	6.647	14.381	- 7.734
Cal, gesso, cimenta e pedra (e)...	13.608	19.682	- 6.074
Sal (f).....	10.890	13.450	- 2.560
Productos ceramicos (g).....	3.852	6.009	- 2.157
Vinho, alcool e derivados (h)...	16.888	18.743	- 1.855
Carvão de pedra e coke (i).....	425	2.167	- 1.742
Productos chimicos, drogas e resinas (j).....	1.878	3.083	- 1.205
Aduos chimicos e estrumes (k)...	2.158	3.243	- 1.085
Lãs, linhos e algodões (l).....	586	1.611	- 1.025
Varios (m).....	2.923	3.801	- 878
Desperdícios, borras (n).....	1.710	2.564	- 854
Gado (o).....	11.282	17.750	- 6.468

- a) Boa colheita.
b) Farinhas originarias de Hespanha, principalmente.
c) Deficiencias de material e aos exaggerados direitos de exportação, que se mantiveram durante uma parte do anno.
d) Derivação principalmente da pequena para a grande velocidade e restricções nas expedições impostas pelas auctoridades locais.
e) Falta de material e successivas restricções e suspensões de trafego para Gaia, Campanhã e mais além.
f) Menor quantidade proveniente de Aveiro sobre a nossa linha, devido ás suspensões e restricções anteriormente indicadas e falta de material.
g) Deficiencia de material para assegurar todos os transportes procedentes das fabricas da Pampilhosa e carestia dos productos.
h) Menor colheita, preços elevadissimos e menor exportação.
i) Menor expedição das Minas do Cabo Mondego por se terem utilizado da via maritima, e reduzida importação de carvão estrangeiro em virtude do seu preço elevadissimo.
j) Menor producção de resina e de importação de productos chimicos estrangeiros.
k) Escassez e carestia, devido á falta de materias primas para a sua composição, por impossibilidade de as importar.
l) Falta d'importação e exportação, por prohibição dos Governos.
m) Menor movimento de Aguas do Luso e de cortiça, principalmente.
n) Idem de couros e peles para Nellas e mungo para as fabricas de lanificios de Gouveia e Guarda.
o) Escassez de bois e gado lanigero e contrabando para Hespanha; contribuindo, tambem, para a diminuição constatada as grèves, movimentos politicos, etc.

Resumindo, diremos que as diminuições acima mencionadas, além das causas especiaes apontadas para cada uma das mercadorias, derivam, ainda, d'uma maneira geral, da situação anormal que o nosso Paiz atravessa, em consequencia dos effeitos da guerra e da accentuada falta de braços que se faz sentir principalmente nos trabalhos agricolas pela deslocação actualmente existente para os grandes centros, atrahida pelos grandes e repentinos lucros commerciaes e especulativos. Esta situação foi recentemente mais aggravada com a redução de horas de trabalho.

(Continua)

O Guia official

Deixou d'esde o presente mez de estar sob a direcção de Mendonça e Costa o *Guia official*, que d'esde 1895 por elle era dirigido e administrado, passando a sua direcção e gerencia a estar a cargo do nosso amigo Snr. Ricardo Amaral ao qual o nosso Director cedeu toda a sua parte na propriedade d'aquella publicação que durante 25 annos procurou, e conseguiu, fazer prosperar e melhorar, até que a guerra, que tudo piorou, affectou tambem consideravelmente aquella empresa.

A necessidade imperiosa de diminuir os seus trabalhos levaram o nosso Director áquella resolução, tanto mais imperiosa agora, que a administração d'essa publicação exige um gasto de energia e uma somma de cuidados que precisam de sangue novo e mente despreocupada de outras occupações similares.

Essas duas qualidades, completadas por muita intelligencia e boa vontade, não faltam no novo Director do *Guia*; por isso foi com todo o prazer que o nosso Director lhe passou a sua parte, com tanta mais razão que, pertencendo o Snr. Ricardo Amaral á familia cujo chefe foi, ha 46 annos, fundador do *Guia*, este volta, por completo, á propriedade da mesma familia.

Não diremos que será tudo rosas, sem espinhos, a a administração do *Guia* que vae começar. A grande difficuldade está na questão financeira que será delicada de attender emquanto o papel estiver pelos fabulosos preços porque hoje está.

O do *Guia* obtinha-se em 1916 ainda, á razão de 18 centavos o kilogrammas, muito superior ao que hoje se emprega, e que em janeiro de 1919 estava a 55 centavos; pois custou agora a 1\$60; sendo certo que já está

1\$80 e mais; e no anno futuro não se sabe que preço atingirá.

Os salarios typographicos e da brochura, subiram não tanto, mas 350 % o que é importante.

Assim, cada pagina do Guia custa por anno 75\$00 escudos... e estavam-se publicando annuncios a 20\$00 escudos a pagina; e o publico, ao ver a grande secção de publicidade que o Guia apresentava, dizia: "Muito dinheiro ganha aquella gente! Aquillo é que é empresa de enriquecer,,!

Pois saiba esse publico que mesmo com o papel a 15\$00 esc. que se empregou até agora, a publicação do Guia durante o anno passado e os mezes d'este até o n.º 547 de maio-junho, ultimo publicado pela antiga empresa, deu prejuizo e prejuizo importante, apesar da rigorosa economia que presidiu á sua administração.

Que a aura da fortuna bafeje a nova empresa, é o que do coração lhe desejamos ao dar ao publico estas explicações que servem de justificação a faltas passadas, presentes e acaso futuras.

Chuva de erratas

Foi o que cahiu, copiosamente, sobre o nosso numero passado!

Entregue a sua revisão a uma alma de Deus, que tivemos que julgar competente, vista a sua aprovação nos exames do curso completo de um lyceu, o infeliz provou a sua competencia, a ponto de artigos que não passaram sob outras vistas sahirem incompreensíveis.

N'um d'estes, o que tratava da "Industria siderurgica no Brazil" foi uma perfeita desgraça! Havia dispartes como estes:

"Interesses de terceira estão sem jogo" por "interesses de terceiro estão em jogo"; "solido de officiaes nacionaes" em vez de "sahidos de officinas nacionaes"; "Corvegie" por "Carnegie"; "tendo alcançando" por "tendo alcançado"; "posto de Santa Cruz" por "porto de Santa Cruz"; jornal que... "tratam" em vez de "trata". E outras como estas ás duzias.

Escusado dizer que mandámos o revisor... para o collegio.

PARTE FINANCEIRA

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 14 de Julho de 1920

Continuam as complicações e difficuldades politicas do nosso paiz. Continua consequentemente a aggravar-se cada vez mais a nossa inquietadora situação financeira e economica.

Não se chegou a discutir o orçamento de 1919-20. O de 1920-21 exigirá muitas semanas, e quem sabe se mezes, para ser votado. Foi já necessario auctorizar-se o duodecimo de julho corrente. Depois virão outros, n'esta prolongada interinidade, que é um dos symptomas da nossa crise.

O orçamento apresentado para 1919-20 avaliava em escudos 113.295.358\$02 as receitas e em 195.420.714\$10 as despesas. O deficit seria portanto de 82.125.356\$08.

O Governo do coronel Baptista, considerando a marcha que levava a gerencia, calculava que o mesmo deficit iria a cerca de 138.000 contos. Mas a marcha da divida fluctuante e das contas de Thesouro no Banco de Portugal e na Caixa Geral de Depósitos fazem acreditar que elle deve ter chegado a cerca de 300.000 contos, incluindo-se os pagamentos de despesas de guerra de exercicios anteriores.

O orçamento proposto para 1920-21 indicava 119.615.313\$64 de receitas, sendo 105 024 163\$64 ordinarias e 14 591 150\$00 extraordinarias. Fixava as despesas ordinarias em 185.809.901\$74 e as extraordinarias em 48.869.349\$79. sendo, pois, o total de esc. 234.679.251\$53. O deficit seria assim de 115.063.937\$89.

As reduções de despesas propostas pelo Governo foram somente de 24.920 contos. Ainda antes de se tornarem ellas effectivas, foi necessario dar aos funcionarios civis e militares novas ajudas de custo de vida, que se calcularam em 20.000 contos,

como já dissemos. Praticamente elevava-se o deficit declarado a 135.000 contos, enquanto a politica impedia que se votasse o orçamento onde apenas se julgava possivel diminuir em 25.000 contos os encargos do Thesouro. Mas o deficit orçamental de 1920-21 seria de facto muito superior.

No mesmo orçamento apresentado para este anno economico era computado em 51.202.878\$00 o encargo effectivo de toda a divida publica. Vinham lá expressamente differenças cambias de 7.900 contos, correspondentes ao agio de 100 % na importancia dos juros e amortização de toda a divida externa fundada. Vinham implicitamente pela mesma taxa, talvez 3.500 contos, correlativos aos encargos provaveis da divida fluctuante externa.

Mas a differença de cambios, ao chegar o novo anno economico, ia passar de 350 por cento. Assim, ter-se-hia de accrescentar mais uma despesa de 23.500 contos na divida publica.

A mesma causa terá effeitos analogos em outros encargos externos de diversos ministerios. Aquelle augmento pode muito bem chegar a 30.000 contos.

D'esta maneira, o deficit de 115.000 contos, diminuido para 90.000 pela redução proposta de 25.000 contos na despesa, novamente elevado a 110.000 pelos subsidios aos funcionarios publicos, subiria a cerca de 140.000 contos pelo acrescimo de mais 30.000 nas differenças de cambio.

Mas provavelmente iria a mais de 150.000 contos, como é facil de calcular. A divida fluctuante quer interna, quer externa, continuava decerto a crescer mais do que se previa no começo de 1920. Alem d'isso n'aquelle orçamento não está incluído o dos serviços autonomos, onde se cobrem com emprestimos os deficits que no fim de tudo pesam no desequilibrio geral das finanças publicas.

Nem isso ainda é tudo. Ha tambem os juros dos adiantamentos feitos pela Inglaterra para as despesas do corpo expedicionario. Se os supprimentos andam por 150.000 a 200.000 contos ouro, como se imagina, os juros orçarão tambem por uns 8.000 contos, que verdadeiramente se vão accrescentar ao deficit, embora provavelmente se juntem ao capital emprestado. Estariam ahi mais uns 28.000 contos, ao cambio actual.

Para onde iriam assim as finanças publicas? Desde julho de 1914 tivemos já até julho de 1920 um deficit accumulado talvez superior a 700.000 contos no paiz, com mais o de 150.000 a 200.000 contos, ouro, pelas despesas externas do corpo expedicionario. Tivemos no mesmo periodo a elevação da divida fluctuante verdadeira a mais de 700.000 contos, sem contar a dos supprimentos inglezes, que provavelmente a fazem subir a mais de 850.000, sendo em todos os casos decerto, acima de 200.000 contos as responsabilidades totaes sujeitas ás differenças de cambios.

Agora o anno economico de 1920-21 iria levar o deficit amontoado e a divida fluctuante para alem de um milhão de contos, sem fallarmos do augmento que vem dos agios.

Que se fez contra essas formidaveis tendencias que nos levam para um abysmo? Nada por ora. Não se atacou energicamente o problema da redução das despesas. Não se desenvolveram as receitas. Quando se pensou em creal-as pela tributação, apresentaram-se propostas mal preparadas, que não podiam passar, e que adiavam gravemente a hora da intervenção do fisco.

Depois, complicava-se formidavelmente por isso mesmo, a crise politica do paiz. A falta de uma boa orientação financeira vae sendo o factor que mais concorre para a impotencia dos grupos, dos partidos e dos governos, e para os desprestijos e fraquezas que trazem abaixo todas as combinações e todos os ministros. Vir-nos-ha de Spa e de Bruxellas um allivio?

Os telegrammas recentes annunciaram que os Alliados importariam á Allemanha a indemnisação fixa de 100 biliões de francos (talvez de marcos ouro), continuando a empregar-se diligencias para que ella fosse mobilizada por um emprestimo internacional. Acrescentaram que Portugal ficaria tendo ahi mil a mil e quinhentos milhões de francos: Se tudo isto assim corresse, Portugal teria uma base para liquidar sufficientemente pelo menos a parte principal das responsabilidades que por causa da guerra contrahi no estrangeiro.

Se falharem essas esperanças, a referida liquidação constituirá um problema gravissimo. Não será facil resolvel-o, nem mesmo por uma governação que esteja á altura das actuaes necessidades publicas.

Quirino de Jesus.

Curso de cambios, comparados

	EM 15 DE JULHO		EM 29 DE JUNHO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque.....	11 ⁵ / ₁₆	11 ³ / ₁₆	11 ³ / ₄	11 ¹ / ₂
" 90 d/v.....	11 ⁹ / ₁₆	—	12	—
Paris cheque.....	448	458	424	434
Madrid cheque.....	865	880	850	875
Allemanha cheque.....	140	145	138	143
Amsterdam cheque.....	1890	1930	1830	1875
New York cheque.....	5300	5700	5100	5300
Italia cheque.....	319	327	314	322
Suissa ".....	960	980	935	960
Libras.....	23500	24500	22550	23550

Ultima cotação	Bolsas e títulos	Cotações na bolsa de Lisboa - JULHO										
		1	2	5	6	7	8	9	12	13	14	15
	Fundos do Estado:											
45,40	Interna 3 % coupon.....	44,50	44,25	44,00	44,20	44,00	44,00	44,20	44,20	—	44,30	44,25
44,00	" " assentamento.....	45,00	44,00	44,00	44,20	44,00	44,10	44,20	—	—	44,20	—
10\$65	" 3 % 1905.....	10\$60	—	—	—	—	10\$65	—	—	—	10\$65	10\$65
21\$60	" 4 % 1888.....	—	—	—	—	—	21\$15	—	—	—	—	—
52\$00	" 4 % 1890.....	—	—	—	—	—	—	52\$00	52\$00	—	—	52\$00
60\$50	" 4 1/2 % 1888/89 assent....	—	—	60\$50	—	—	60\$50	—	—	—	—	60\$50
60\$50	" 4 1/2 % 1888 89 coupon...	—	60\$20	—	—	—	60\$00	—	—	—	60\$00	60\$50
81\$50	" 4 1/2 % 1905.....	—	—	—	—	—	81\$00	81\$00	—	—	—	—
79\$20	" 5 % 1909.....	—	—	78\$00	78\$00	—	—	—	—	—	—	—
160\$00	" 4 1/2 % 1912 ouro.....	—	—	—	—	152\$00	—	—	—	—	—	—
76\$50	" 5 % 1917.....	—	—	—	—	76\$00	—	—	76\$50	76\$50	—	76\$00
135\$50	Externa 1.ª serie.....	—	—	136\$00	134\$50	134\$00	—	—	134\$00	131\$50	132\$00	133\$00
133\$00	" 2.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
133\$00	" 3.ª serie.....	—	—	136\$00	134\$00	—	—	—	134\$00	—	—	—
65\$50	Obrig. da Provincia de Angola..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
140\$00	" " Comp. Tabacos de 1891	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Ações dos Bancos e Comp.:											
334\$00	Banco de Portugal.....	—	—	—	—	—	329\$00	326\$00	329\$00	329\$00	328\$50	328\$00
306\$00	" Nac. Ultramarino, coup.	308\$00	308\$00	303\$50	306\$00	305\$50	303\$50	300\$50	300\$50	30\$000	299\$00	298\$50
294\$00	" " " ass..	298\$00	300\$00	295\$00	296\$00	—	—	—	—	—	—	—
203\$00	" Portuguez e Brasileiro ..	202\$00	205\$00	205\$50	205\$50	206\$00	204\$00	200\$00	197\$00	197\$00	196\$00	195\$00
254\$00	" Commercial de Lisboa..	254\$00	—	254\$00	—	—	250\$00	250\$00	250\$00	—	250\$00	—
235\$00	" Lisboa & Açores.....	—	—	—	—	230\$00	231\$00	—	—	229\$00	—	—
125\$00	" Economia Portuguesa...	126\$00	126\$00	126\$50	—	—	124\$00	—	124\$00	123\$50	126\$00	122\$50
72\$00	" Commercial do Porto...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43\$00	Companhia do Credito Predial..	—	43\$00	—	—	—	—	—	—	—	—	—
36\$00	" Gaz e Electricidade	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
69\$50	" das Aguas	—	—	—	—	69\$50	—	69\$50	—	70\$00	—	71\$00
219\$00	" Ilha do Principe...	220\$00	—	220\$00	—	218\$50	216\$50	215\$00	—	—	213\$00	210\$00
60\$00	" Colonial do Buzi..	59\$50	60\$00	59\$00	60\$10	60\$30	59\$50	—	57\$50	57\$50	—	—
220\$00	" Nac. de Moagem..	220\$00	—	218\$00	218\$60	218\$70	218\$60	217\$50	216\$60	215\$00	214\$00	210\$00
90\$00	" Phosphoros, coup..	—	90\$50	91\$00	—	92\$00	91\$00	90\$50	89\$50	89\$00	88\$00	—
40\$00	" Cam. Fer. Portug..	—	—	—	50\$00	—	—	—	—	—	—	—
183\$50	" Tabacos, coupon..	181\$50	181\$00	180\$50	182\$00	183\$00	181\$00	180\$00	180\$00	214\$00	—	179\$00
267\$00	" Nac. de Navegação	269\$00	267\$00	265\$00	—	264\$00	264\$50	—	266\$00	266\$00	—	266\$00
	Obrigações:											
81\$50	Companhia das Aguas.....	81\$00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	80\$00
92\$50	Prediaes 5 % antigas.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
92\$00	" 5 % serie A.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
89\$00	" 4 1/2 % serie A.....	—	90\$00	—	—	—	—	—	—	—	—	—
85\$00	" 4 %	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
102\$00	Nacional de Moagem	—	102\$00	—	—	—	—	—	—	—	—	—
40\$20	Assuc. de Moçambique.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
81\$00	Banco Nac. Ultram. 4 1/2 % ass..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
104\$00	" " " 4 1/2 % ouro..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
99\$50	" " " 6 % Hypot.	—	96\$50	—	—	—	—	—	—	—	96\$00	—
114\$00	Cam. de Ferro de Ambaca....	—	114\$00	110\$00	111\$00	113\$50	113\$00	121\$00	118\$50	118\$30	118\$50	—
74\$00	Nac. de Cam. de Ferro, 1.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
67\$50	" " " " 2.ª " "	—	—	—	—	—	—	—	—	66\$00	—	—
75\$00	Cam. de Fer. Portug. 3 % 1.ª gr.	—	—	—	—	—	—	72\$00	—	73\$00	—	—
28\$50	" " " " 3 % 2.ª gr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28\$00	—
61\$50	" " " Beira Alta, 1.ª gr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
16\$00	" " " " 2.ª gr.	15\$50	—	16\$00	—	—	—	17\$00	—	16\$80	—	—
140\$00	" " " Benguela, tit. 1.ª	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
147\$00	" " " " 5.ª	140\$00	141\$00	143\$00	145\$00	146\$00	145\$50	142\$50	141\$00	140\$50	140\$50	141\$00
47\$00	Docas do Porto	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
88\$00	Municipal ou Distrital 6 %	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
96\$00	" " " 5 %	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52\$00	Panificação Lisbonense.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
92\$50	Empresa das Aguas de Vidago..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES					MEDIA KILOMETRICA		
		1920		1919		Diferença em 1920	1920	1919	Diferença em 1920
		Kil.	Totaes	kil.	Totaes				
Portuguezas									
Companhia Camil- (Rede geral)	—	4.073	Escudos	4.073	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos
inhos de fe o Vendas Novas	—	70	—	70	—	—	—	—	—
Portuguezas... (Coimbra e Louzã)	—	29	—	29	—	—	—	—	—
Sul e Sueste	20 Ag.º-1919	768	3.433.172,323	746	3.113.670,367	+ 319.501,556	4.470,327	4.173,382	+ 296,515
Minho e Douro	—	484	—	484	—	—	—	—	—
Beira Alta	—	253	—	253	—	—	—	—	—
Companhia Nacional	30 Abril	485	87.736,599	485	59.024,565	+ 28.712,334	4.474,525	3.195,035	+ 1.555,200
Valle do Vouga	—	476	—	476	—	—	—	—	—
Porto a Pova e Famalicão	30 Nov.-1919	64	268.558,500	64	244.145,540	+ 25.412,561	4.171,521	3.767,589	+ 40
Guimarães	31 Out.-1919	56	215.947,509	56	195.494,369	+ 20.452,540	3.856,518	3.490,596	+ 365,522
Hespanholas									
Norte de Hespanha	20 de Maio	3.681	97.865,266	3.681	91.683,496	+ 6.181,800	26.586	24.487	+ 1.679
Madrid-Zaragoza-Alicante	20 Junho	3.663	111.416,377	3.664	106.468,301	+ 4.948,075	30.416	29.065	+ 1.351
Andaluzes	20 Maio	1.261	16.866,133	1.261	17.403,132	+ 536,999	13.375	13.801	+ 574
Madrid-ac.-P. e Oeste de Hesp	30 Junho	777	9.136,836	777	8.583,608	+ 554,228	11.959	11.046	+ 713

Monteiro Gomes, Limitada

ENGENHEIROS

NEW YORK

LISBOA

LONDRES

Alecrim, 10

Teleph.: C. 73 - C. 3453



Engenharia Mechanica, Agrícola, Civil, Electrotechnica

MACHINAS PARA TODAS AS INDUSTRIAS

MACHINAS AGRICOLAS

Representantes de:

Sir W. G. Armstrong, Whitworth & Co., Ltd.
(England)

Allied Machinery Company of America

Allis-Chalmers Manufacturing Co.

Robey & Co.

John Fowler & Co. (Leeds), Ltd.

Leeds Forge Co., Ltd.

Keighley Gas & Oil Engine Co., Ltd.

Bucyrus Co. Howe Scale Co. Reavell & Co., Ltd.

Robert Hudson, Ltd.

The Holt Manufacturing Co.

John Lauson Manufacturing Co.

American Seeding Machine Co.

S. Allen & Co. ("Planet Jr.")

Etc., Etc.

Enviam-se catologos

Fornecem-se orgamentos

J. T. Pinto Vasconcellos Lim.^{da}

Agentes da Norwegian Steamship Line Standard

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

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

PORTO—52, Rua do Bomjardim—Tel. 746

PREMIOS NAS EXPOSIÇÕES

MEDALHAS D'OURO: Universal de Paris, 1878; Internacional de Londres 1883; Universal de Paris, 1889. GRAN PRIX: Universal de Paris, 1900. FORA DE CONCURSO. Membro do Jury: Internacional de Milão, 1906.

COMPANHIA DO

DIRECÇÃO — PARIS, RUA DE MADRID, 15

Para Portugal, Hespanha, França e Belgica

FREIO DO VACUO

Freios continuos automaticos e não automaticos para caminhos de ferro e tremvias a vapor

FREIO PRIVILEGIADO DE ALTA PRESSÃO PARA COMBOIOS DE GRANDE VELOCIDADE

Freio de acção rapida

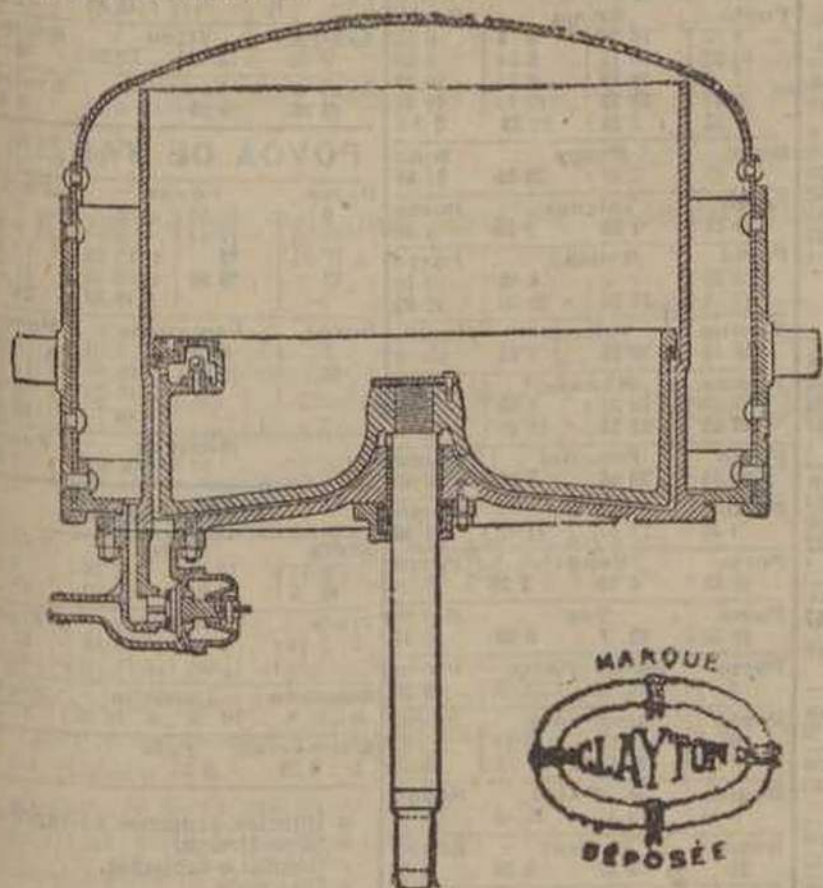
para grandes comboios de passageiros e mercadorias

Sinaes de alarme combinados com os friose

CONSTRUÇÃO SIMPLES

ACÇÃO MODERNA

CONSERVAÇÃO QUASI NULLA



Lista dos caminhos de ferro de Portugal que tem adoptado este freio:

Continente: Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes — Caminhos de Ferro do Minho e Douro — Caminhos de Ferro do Sul e Sul e Sueste — Companhia da Beira Alta — Companhia de Guimarães — Companhia do Porto á Pova e Famalicão — Companhia Nacional — Companhia do Valle do Vouga.

Ultramar: Lourenço Marques ao Transvaal.

Sociedad Espanola de Construcciones Babcock & Wilcox

Séde principal: Plaza Albi, 1 — BILBAU

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

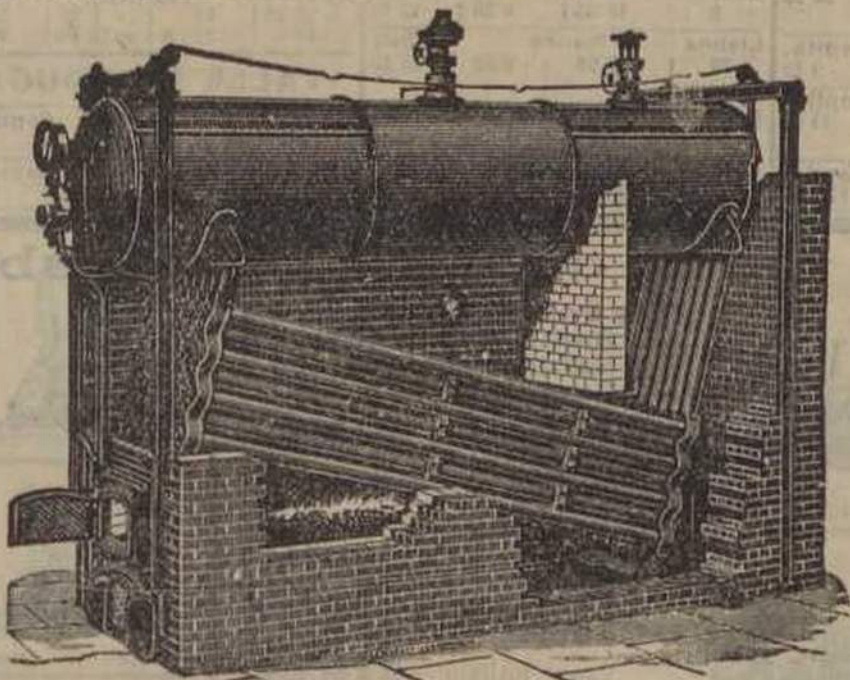
PRAÇA DOS RESTAURADORES. 78-1.º — LISBOA

Constructores de caldeiras
Aquo-Tobulares

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

Ha mais de 14:000.000] cavalos de força funcionando

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



Caldeira «Babcock & Wilcox» typo terrestre

PÓS DE
KEATING
MATAM

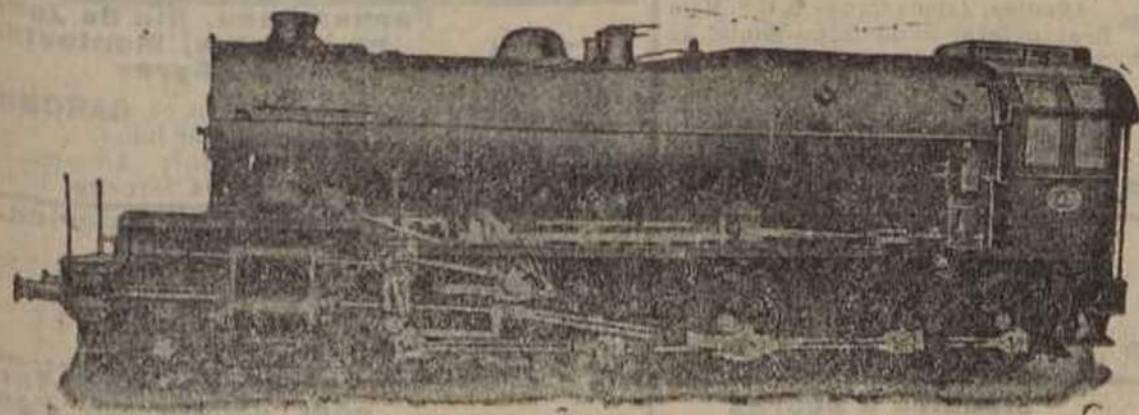


DEPOSITO PARA REVENDA

105. Rua dos Fanqueiros, 1º

TEL-C. 1717 LISBOA.

SOCIÉTÉ FRANCO-BELGE de Matériel de Chemins de Fer



(Premiada em todas as exposições e especialmente, não fallando senão das mais recentes, com o GRAND-PRIX nas de St. Louis, 1914; Liège, 1905; Milão, 1906; Madrid, 1907; Buenos Ayres, 1910; Bruxellas, 1910; Turim, 1911 e Gand, 1913).

Capital: 10.000.000 de francos

Séde social e Direcção Geral:

5, Rue La Boétie — PARIS

OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO:

em Raismes (Norte-França) e La Crève (Belgica)

Material de Caminhos de Ferro e de Tamways.

Locomotivas, tenders,

carruagens, vagoes para todas as vias.

Agentes geraes para Portugal e Colonias:

BELL & BRAVO — Rua Augusta, 177, 1.º D.

TINTURARIA DE P. J. A. Cambournac

ESTAMPARIA MECHANICA

14, L. da Annunciada, 16 — 175-A, R. de S. Bento, 175-A

Officinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

TINTAS PARA E CREVER DE DIVERSAS QUALIDADES RIVALIZANDO COM AS DOS FABRICANTES INGLEZES, ALLEMAES E OUTROS

Tinge seda, lã, linho e algodão, em fio ou em tecidos bem como fato feito desmanchado. Encarrega-se da reexpedição pelo caminho de ferro ou outra qualquer via

Limpa pelo processo parisiense fato de homem, vestidos de seda ou de lã, etc sem serem desmauchados. Os artigos de lã limpos por este processo não estão sujeitos a serem atacados pela traça

HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 16 DE JULHO DE 1920

COMPANHIA PORTUGUEZA

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	6 10	Lisboa-R	7 30
10 10	11 20	8 30	9 28
f 11 55	12 42	b 9 55	10 40
12 5	13 17	12 6	13 10
b 18 4	19 1	16 15	17 2
c 19 10	19 58	19 40	20 48
19 22	20 32	23 45	0 47
0 35	1 45		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	6 40	C. Sodré	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
c 17 30	18 38	15 45	16 56
a 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
0 40	1 38		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	7	Lisboa-R	7 49
8 50	10 1	8 30	9 30
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 23	20 40
0 25	1 39		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	7	Lisboa-R	7 49
8 50	10 1	8 30	9 30
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 23	20 40
0 25	1 39		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	7	Lisboa-R	7 49
8 50	10 1	8 30	9 30
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 23	20 40
0 25	1 39		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	7	Lisboa-R	7 49
8 50	10 1	8 30	9 30
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 23	20 40
0 25	1 39		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	7	Lisboa-R	7 49
8 50	10 1	8 30	9 30
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 23	20 40
0 25	1 39		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	7	Lisboa-R	7 49
8 50	10 1	8 30	9 30
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 23	20 40
0 25	1 39		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	7	Lisboa-R	7 49
8 50	10 1	8 30	9 30
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 23	20 40
0 25	1 39		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	7	Lisboa-R	7 49
8 50	10 1	8 30	9 30
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 23	20 40
0 25	1 39		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	7	Lisboa-R	7 49
8 50	10 1	8 30	9 30
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 23	20 40
0 25	1 39		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Colimbra	7 15	Colimbra	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

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Colimbra	11 55	Colimbra	10 4
18 15	19 30	11 58	17

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	8 5	Lisboa-R	0 25
16 5	16 51		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	8 5	Lisboa-R	0 25
16 5	16 51		

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

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

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	6 40	Porto	7 40
14 10	16 41	18 45	21 25
17 40	20 10		

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

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	7 45	Porto	14 9
8 41	13 30		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	10 10	Lisboa-R	16 31
11 10	15 25		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	10 10	Lisboa-R	16 31
11 10	15 25		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	10 10	Lisboa-R	16 31
11 10	15 25		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	10 10	Lisboa-R	16 31
11 10	15 25		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	10 10	Lisboa-R	16 31
11 10	15 25		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	10 10	Lisboa-R	16 31
11 10	15 25		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	10 10	Lisboa-R	16 31
11 10	15 25		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	10 10	Lisboa-R	16 31
11 10	15 25		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	10 10	Lisboa-R	16 31
11 10	15 25		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	10 10	Lisboa-R	16 31
11 10	15 25		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	10 10	Lisboa-R	16 31
11 10	15 25		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	10 10	Lisboa-R	16 31
11 10	15 25		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	10 10	Lisboa-R	16 31
11 10	15 25		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	10 10	Lisboa-R	16 31
11 10	15 25		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	10 10	Lisboa-R	16 31
11 10	15 25		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	10 10	Lisboa-R	16 31
11 10	15 25		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	10 10	Lisboa-R	16 31
11 10	15 25		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	10 10	Lisboa-R	16 31
11 10	15 25		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	10 10	Lisboa-R	16 31
11 10	15 25		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	10 10	Lisboa-R	16 31
11 10	15 25		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	10 10	Lisboa-R	16 31
11 10	15 25		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	10 10	Lisboa-R	16 31
11 10	15 25		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	10 10	Lisboa-R	16 31
11 10	15 25		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	10 10	Lisboa-R	16 31
11 10	15 25		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	10 10	Lisboa-R	16 31
11 10	15 25		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	10 10	Lisboa-R	16 31
11 10	15 25		

SUL E SUESTE

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	6 15	Lisboa	7 10
8	8 40	7 22	8 5
10 20	11	9 10	9 50
11 30	12 10	11 40	12 20
13	13 40	13 10	13 50
16 50	17 30	15 3	15 45
18 45	19 25	18 17	18 57
20	20 40	22 15	23 1
h 1	1 45		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	8	Lisboa	9 50
11 30	13 20	10 20	12 20
16 50	18 48	17	18 57
20	21 45	20 45	23 1

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	8	Lisboa	9 50
11 30	13 20	10 20	12 20
16 50	18 48	17	18 57
20	21 45	20 45	23 1

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	8	Lisboa	9 50
11 30	13 20	10 20	12 20
16 50	18 48	17	18 57
20	21 45	20 45	23 1

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	8	Lisboa	9 50
11 30	13 20	10 20	12 20
16 50	18 48	17	18 57
20	21 45	20 45	23 1

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	8	Lisboa	9 50
11 30	13 20	10 20	12 20
16 50	18 48	17	18 57
20	21 45	20 45	23 1

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	8	Lisboa	9 50
11 30	13 20	10 20	12 20
16 50	18 48	17	18 57
20	21 45	20 45	23 1

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	8	Lisboa	9 50
11 30	13 20	10 20	12 20
16 50	18 48	17	18 57
20	21 45	20 45	23 1

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	8	Lisboa	9 50
11 30	13 20	10 20	12 20
16 50	18 48	17	18 57
20	21 45	20 45	23 1

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	8	Lisboa	9 50
11 30	13 20	10 20	12 20
16 50	18 48	17	18 57
20	21 45	20 45	23 1

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	8	Lisboa	9 50