

Gazeta dos Caminhos de Ferro

16.º DO 33.º ANNO

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

NUMERO 784

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

Proprietário-diretor — L. de Mendonça e Costa

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

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

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

LISBOA, 16 de Agosto de 1920

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

SUMMARIO

O novo porto do Montijo, por J. Fernando de Sousa	241
A reexportação colonial, por Quirino de Jesus	243
Parte Oficial	244
Carris de ferro de Lisboa	245
Frota mercante do Estado	246
Caminhos de ferro eléctricos	246
Inovações no serviço de caminhos de ferro	247
O regimen tarifário em todo o mundo	247
Viagens e transportes	248
Carta de Paris, VI, por Guerra Maio	249
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes (Relatório)	250
Companhia da Beira Alta (Relatório)	251
Parte Financeira:	
Boletim commercial e financeiro	252
Cotações na Bolsa de Lisboa	253
Horário dos comboios	256

O novo porto do Montijo

Por decreto de 13 de julho ultimo, referendado por todos os ministros e baseado no parecer favorável da Procuradoria Geral da República, das Administrações do porto de Lisboa e dos Caminhos de Ferro do Estado, da Direcção dos Serviços Hidráulicos, do Conselho Superior de Obras Públicas e do Conselho do Estado Maior do Exército, foi aprovado o projecto de criação de um porto comercial no Montijo, e concedida a auctorização para a sua construção e exploração por 75 anos.

Sancionado assim, publicamente, o seu plano por forma tão cathegorica e soleme, entenderam os concessionários que lhes cumpria iniciar sem demora as diligencias para a organisação da empreza e angariação dos respectivos meios de acção, capitais e material, no paiz e no estrangeiro.

Fôra honesta e conforme com os mais altos interesses do paiz a sua iniciativa. Da sua realisação resultariam incalculaveis benefícios para a economia nacional, sem o minimo sacrificio do Thesouro.

Mal podiam, pois, suppôr que o valor do diploma oficial, que apresentavam como credenciaes do Estado para abonar as facultades legaes que lhes foram concedidas, seria contestado no Parlamento do seu paiz, sob o especioso pretexto de intracção da Constituição, que reserva para o Poder legislativo, nos n.º 22.º e 23.º do art. 26.º, a facultade de alienar os bens nacionaes e de regular a sua administração.

Nenhuma subvenção, nem garantia de juro, nem isenção de impostos, é dada pelo Estado, para o qual revertem, no fim da concessão, todas as obras e mate-

rial de equipamento sem ter que dar indemnisação alguma.

Tão importante pode ser esse porto para o incremento do trafego das linhas de Leste, ramal de Caceres e Sul e Sueste que a *Gazeta* não pôde deixar de se ocupar do assumpto.

A vastíssima região do paiz que demora ao sul do Tejo, abrangendo parte da Extremadura, o Alemtejo e o Algarve, não tem só grande valor sob o ponto de vista agricola; é uma das nossas mais ricas regiões mineiras, cuja exploração está muito longe de ter attingido as devidas proporções.

A parte o celebre jazigo de pyrites cupricas da mina de S. Domingos, exportadas pelo porto interior de Pomarão, outras de possança e de natureza varia, exploradas ou não, só pelas linhas do Sul e Sueste podem vir procurar embarque. E' na margem esquerda do Tejo que o devem ter facil e economico, e ainda subsidiariamente e em escala relativamente pequena no porto de Setúbal.

Na serra de Grândola e mais ao sul na Serra de S. Luiz, proximo de Odemira, existem jazigos varios de ferro manganesifero, de pyrites cupricas e de outros minérios.

Basta citar as minas da Caveira e Louzal.

No centro do Baixo Alemtejo, além das pyrites de Aljustrel, existem jazigos importantes de manganez.

Na região de Ficalho, de Orada e de Pedrogão, de um e outro lado do Guadiana, existem minérios de ferro e de zinco; proximo de Portel os de cobre; em Alvito e S. Thiago os de ferro.

Aos primeiros offerece transporte a linha do Sado, quando esteja a sua continuidade assegurada pela conclusão da ponte de Alcacer.

Aos outros, a actual linha do Sul offerece saída ha muito, e todavia o trafego de minérios não tem tomado grande incremento, apesar de tentativas diversas e de annuncios, que de tempos a tempos surgem, de considerável incremento de actividade.

Assim, a exploração da mina dos Monges proximo de Montemór fez attingir a tonelagem de minérios 52:000 toneladas em 1875. Em 1878 achava-se essa cifra reduzida a 6.000, para se elevar em 1880, com a exploração das minas de ferro de Alvito e S. Thiago, a 49.000, cahindo em 22.000, tres annos depois.

Oscilou o movimento annual em torno d'essa media, até que de 1899 em diante, recresce a exportação attingindo 63.000 toneladas em 1901, descendo ao minimo de 17.000 em 1906, para se elevar successivamente até 92.000 em 1913 e baixar a 40.000 em 1917, ultimo anno cuja estatística temos presente.

Como se vê, escasso e irregularissimo tem sido o tributo das minas alemtejanas, integralmente exportado

pelo porto de Lisboa. A razão principal, a meu ver, é a absoluta impossibilidade de lhe dar vazão, mercê das dificuldades do embarque. Só depois de 1904 se procedeu no Barreiro à construção de uma ponte-cais, que podesse dar lugar ao embarque directo dos minérios dos vagões para os navios. Até aí descarregavam-se para fragatas, que os iam levar a bordo, quando não havia ainda o prévio depósito em estadios.

Ainda hoje é essa a única dependência das linhas do sul para embarques em navios e descargas dos mesmos, não dando vazão a mais de 500 a 700 toneladas por dia.

Além disso, o canal de acesso não foi dragado até à cota que permitisse a ida, ao Barreiro, com qualquer maré, de navios de certa lotação.

Projectava-se dotar a nova estação de Cacilhas com as precisas instalações para rápidos embarques e desembarques de quaisquer navios. Longe porém da sua realização estão esses projectos e não poucos anos hão de passar, antes que saiam do domínio das aspirações não realizadas.

Poder-se-hia dotar o porto de Setúbal com instalações convenientes para o embarque de minérios, mas embora se drague a barra e se façam algumas obras para a regularizar, serão sempre as suas condições inferiores às exigências de um tráfego intenso.

E todavia, para o incremento da exploração de minas a questão do transporte prompto e do embarque rápido e económico é capital. A indústria mineira está e estará atrofiada no Alentejo, enquanto esse problema não tiver solução larga e radical.

Não se trata só dos minérios exportados ou destinados à indústria metalúrgica estabelecida à beira-mar.

A importação do carvão e a saída dos produtos alentejanos é consideravelmente afectada pela falta da conveniente testa marítima das linhas do Sul e Sueste, cujo tráfego não vem, nem deve vir aos cais de Lisboa, e procurará na margem esquerda as facilidades que o porto de Lisboa lhes deve oferecer.

A drenagem da vasta região alentejana carece pois de ter, por complemento essencial, um porto mineiro digno desse nome, servido pelas linhas do Sul e Sueste e que seja a sua testa marítima para esse ramo de tráfego. Relevante serviço presta, pois, à economia nacional uma empresa que exonere o Estado do considerável dispendio exigido por esse melhoramento de capital importância.

E não se argumente com a preferência que merece a metallurgia de ferro e do cobre, efectuada no território nacional, sobre a exportação dos minérios. Longe de se excluirem essas duas formas de actividade industrial, auxiliam-se mutuamente, pois a intensa lavoura das minas, favorecida pela exportação, leva à seleção dos minérios ricos e ao seu aproveitamento local e barateia a importação do carvão em frete de retorno.

Os milhões de toneladas de minério de ferro de Somorrostro, anualmente exportados pelo porto de Bilbau, não impediram que a laboriosa cidade biscaína se tornasse, com os seus *Altos Hornos*, um centro siderúrgico importantíssimo.

E nem só a indústria mineira será beneficiada. O tráfego geral das linhas do Sul e Sueste lucrará consideravelmente com a localização do de minérios no porto de Montijo com material circulante privativo, pelas maiores disponibilidades de material e de espaço na estação do Barreiro, incapaz de dar vazão a um movimento considerável de minérios e que só com sacrifício das outras mercadorias recebe hoje uma tonelagem reduzida.

Se a indústria mineira e a agricultura lucram ex-

traordinariamente com a criação do novo porto, em igual consideração deve ser tido o tráfego de transito, que é destinado a servir.

Ha um anno agitou-se fortemente a opinião, reclamando para os nossos portos de Lisboa e Leixões melhoramentos que lhes permitissem competir com os portos espanhóis seus rivais e atrair o tráfego de transito através da Península.

Pois não será de toda a vantagem para a economia nacional que se alargue o *hinterland*, a zona tributária dos nossos portos e a elles se chamem minérios de regiões fronteiriças da Extremadura espanhola? Na zona que de Cáceres se estende para o Sul na direcção de Zafra ha numerosos e valiosíssimos jazigos minérios, cuja exploração intensa depende da económica ligação com um porto especializado para esse tráfego, e pode ser Lisboa esse porto.

Chamal-o aos nossos portos, o mesmo é que aviventá-los, assim como às linhas ferreas que os servem, quando mais não seja pelo numero de unidades pelas quais se dividem as despezas gerais e encargos do capital, com o consequente embaratecimento do transporte para todo o tráfego interno ou de transito.

Basta prolongar na direcção de Zafra, a linha já construída de Évora a Reguengos, e concluir a ligação de Estremoz com Elvas, para ter n'essas duas linhas e no ramal de Cáceres três caminhos affluentes ao porto de Lisboa pelas linhas do Sul e de Leste.

E como o cais do porto de Lisboa na margem direita não comporta, sem sacrifício do tráfego geral, as vastas instalações especializadas para o de minérios, importa creal-os na margem esquerda, onde as condições naturais e o fácil acesso por caminho de ferro o aconselham.

Foi esse o pensamento fundamental do plano delineado pelos concessionários.

Realisando-o, sem o mínimo sacrifício do Tesouro, presta-se um relevante serviço à economia nacional, na hora em que todos proclamam a urgência de a revigorar pelo aumento da produção e por uma vida comercial intensa.

Favorável a esse objectivo, em nada se faz perigar a defesa do paiz por se preconizar mais uma ligação das nossas linhas ferreas com a rede ferro-viária espanhola. Temo-las em Valença, em Barca de Alva, em Villar Formoso, em Marvão e em Elvas. Porque a não havemos de ter em Mourão, devendo haver, para mais, sobre o Guadiana, uma ponte de fácil inutilização, no caso de guerra?

Não é o prolongamento da linha do Guadiana através da fronteira, aconselhado pelas conveniências económicas, que prejudicará o nosso sistema defensivo, como a diferença da largura de via dos caminhos de ferro russos para os alemães e austriacos não impediu as reciprocas invasões nas sucessivas fases da ultima guerra.

Apestar da extraordinária importância da obra, não faltou quem procurasse criar estorvos à sua realização. Na imprensa e no parlamento foi a concessão taxada de inconstitucional e de nociva aos interesses do paiz.

E' inconstitucional a concessão? Excede as faculdades do poder executivo?

De modo algum.

A concessão feita pelo decreto de 14 de junho consiste essencialmente na autorização para construir as instalações do porto comercial de Montijo e para as explorar durante 75 anos, ficando *ipso facto* incorporadas no domínio público e revertendo para a posse do Estado no fim da concessão.

E' pois, a licença para a prestação de serviços de utilidade pública, sob a fiscalização do Governo, que

aprova os projectos das obras, verifica a sua boa execução, impõe multas pelas demoras na conclusão, aprova as tarifas e fiscaliza a exploração do porto.

E' de notar que, longe de ficar sendo o material móvel propriedade da Empresa, á qual o Estado tenha de o pagar no fim da concessão, como é praxe usual, nomeadamente nas concessões de caminhos de ferro, todo o inmaterial d'equipamento do porto reverte para o Estado sem indemnização, o que representa valores importantes acrescentados ao domínio público.

Não é dada subvenção, nem garantia de juro. Os terrenos necessários são adquiridos de particulares. Nem mesmo ha isenção de direitos de importação de material, nem de impostos, o que demandaria intervenção do Poder legislativo.

Longe, pois, de haver alienação de bens nacionaes. ha augmento importantissimo do patrimonio nacional sem o minimo encargo para o Estado, antes com os consideraveis proveitos directos e indirectos que para a economia publica e para o Thesouro provem da criação de um tal centro de actividade industrial e commercial.

Tambem se não pode allegar que ha administração de bens nacionaes a regular.

Os terrenos em que se vão construir as instalações do porto pertencem a particulares, aos quais teem de ser expropriados, visto a utilidade publica estar prevista de um modo geral nos n.ºs 4.º e 5.º do art. 2.º da lei de 26 de julho de 1912 e a verificação da utilidade publica, no caso sujeito, resultar da aprovação do projecto, conforme o art. 4.º da mesma lei; e por isso foi ella invocada no decreto de concessão.

E não se allegue que as obras ocupam uma certa zona de terreno marginal coberto pelas marés, que pertence ao domínio público e que por isso ao Poder legislativo pertence regular a sua administração.

Esses terrenos estão sem utilização. Concede-se uma licença para os utilizar temporariamente, com proveito do Estado, que os vê valorizados, como ao longo das margens se teem concedido licenças para construção de cais, pontes e armazens, não diferindo, na essencia, a auctorização pelo facto de attingirem as obras maiores proporções. O caso é o mesmo sob o ponto de vista jurídico e a concessão foi dada ao abrigo das leis vigentes. O art. 4.º do decreto com força de lei, n.º 5787 III, de 10 de maio de 1919, declara explicitamente que o uso das aguas salgadas das costas, enseadas, bahias, portos artificiales, docas, fozes, rias, esteiros e seus respectivos leitos, canaes e praias, constitue objecto de legislação especial, pela qual continuará a regular-se.

Não é de receber a invocação do precedente da lei de 16 de julho de 1885, auctorizando o Governo a construir a 1.ª secção do porto de Lisboa e a adjudicar as respectivas obras. Iam estas ser construídas por conta do Estado n'uma empreitada ao modo ordinário, sem concessão.

Era o Estado quem as pagava, e por isso tornava-se indispensável a auctorização legislativa para a despesa o fazer. Era ainda o Estado quem ia explorar o porto, assumindo pois os encargos respectivos.

No caso do Montijo, ha apenas, como já frisámos, a auctorização para construir, a expensas dos concessionários, instalações marginaes de cais, pontes e armazens, recarhindo sobre elles todos os encargos do capital necessário em troca da licença para transformarem, valorizando-a, uma faixa de terreno coberta pelas aguas salgadas e sem utilização actual.

E não se argumente que devia ter havido previo concurso para a concessão. Assim seria, se se tratasse de uma iniciativa do Estado, que para a realizar pro-

curasse quem mais vantagens e garantias offerecesse. Não foi esse o caso. Os concessionários conceberam o plano, estudaram-no minuciosamente, dispunham de valores mineiros importantes, que dariam ao novo porto elementos decisivos de tráfego. Asseguraram pois a viabilidade da obra, congregando os necessários factores economicos e financeiros. Não pediram auxilio algum ao Estado; pelo contrario: sujeitaram-se ao regime de concessão temporaria, com a reversão, para a posse do mesmo, de capitais que iam imobilizar sem lhes serem assegurados juro e amortização. Chamaram pois a si tudo o que no emprehendimento é aleatorio, deixando ao Estado as vantagens certas, tanto immediatas, como mediatas. Para a concessão das licenças d'esta natureza não exige a lei concurso, não modificando a situação legal o alcance economico da iniciativa, que, longe de ser difficultada, tem jus ás maximas facilidades.

Fica assim demonstrado que não houve infracção da Constituição, nem invasão de atribuições do Poder Legislativo pelo Executivo, que prestou, pelo contrario, enorme serviço ao paiz, acolhendo favoravelmente uma iniciativa particular de incalculável importancia para a economia nacional.

A annullação do decreto seria pois uma verdadeira monstruosidade, que redundaria em desprestigio dos Poderes publicos e em prejuizo do Paiz, inutilizando uma iniciativa de largo alcance, como ficou demonstrado.

J. Fernando de Sousa

A reexportação colonial

As nossas províncias ultramarinas teem duas funções proeminentes na economia nacional. Consiste uma em suprir a nossa deficiencia de substancias alimenticias e de matérias primas. Pela outra sustentam na metropole a chamada reexportação colonial para o estrangeiro, augmentando os nossos recursos de ouro.

A primeira cresceu de todos os modos durante a guerra. A segunda diminuiu intrinsecamente embora se tornasse maior o seu efeito em valores, apparentes ou reaes, - pela diferença dos preços. Esta situação, evidentemente provisoria, deve desaparecer pelos esforços da nossa expansão commercial.

As mercadorias provenientes das colónias e reexportadas para o estrangeiro, desde 1913 até onde alcançam as estatísticas, foram as seguintes, em toneladas:

	1913	1914	1915	1916	1917
Materias primas.....	2.483	7.716	3.109	5.631	3.331
Fios, tecidos, feltros.	19	—	18	—	—
Substancias alimenticias	37.367	41.852	29.767	32.273	30.717
Apparelhos, instrumentos, etc.....	2	4	—	—	—
Manufacturas diversas	10	8	2	2	—
Mercadorias diversas.	—	—	—	—	181
	39.881	49.580	32.896	37.906	34.229

A quantidade de productos reexportados aumentou em 1914, apesar de meio anno de guerra. Mas em 1915 e 1917 baixou consideravelmente em relação a 1913.

Teria sido já maior em 1919 do que em 1917? As estatísticas o mostrarião depois.

Os resultados foram diferentes, como dissemos, quanto aos valores d'essas reexportações. Foram elles os seguintes, expressos em contos:

	1913	1914	1915	1916	1917
Materias primas....	1.672	2.292	2.930	1.927	2.763
Fios, tecidos, feltros.	1	—	2	—	—
Substancias alimenticias.....	9.168	10.500	12.179	14.307	12.955
Apparelhos, instrumentos.....	1	1	—	1	—
Manufacturas diversas	78	40	4	1	35
Mercadorias diversas.	—	—	—	—	—
	10.920	12.833	15.115	16.236	15.753

Mas os valores das exportações e reexportações, como dissemos em numeros anteriores, são consideravelmente superiores aos declarados. As diferenças para mais devem ter sido por vezes muito grandes, por causa da alta progressiva dos preços e dos cambios, embora estes factores devam ter sido levados em linha de conta, nas estatísticas, até certo ponto.

Assim, a nossa reexportação colonial, verdadeira parcella supplementar da nossa exportação nacional e nacionalizada, veiu concorrendo notavelmente para dois grandes resultados beneficos. Um foi a reacção contra o *deficit* commercial, de tendencias formidaveis: O outro, consubstancial d'aquelle, foi uma correção importante no desequilibrio da balança de pagamentos internacionaes.

Mas, em todo o caso, fica de pé o facto de ter havido uma certa baixa da reexportação real. Esta, nos tempos actuaes, deve acima de tudo ser encarada pelo aspecto das quantidades. Os valores andam tão desordenados e incertos que podem causar as maiores ilusões. E' possivel, como dissemos, que nos tenhamos já approximado mais da tonelagem de mercadorias coloniaes que reenviamos da metropole para o estrangeiro em 1913. Afoitamente, porém, se pode dizer que ainda se não chegou ao mesmo nível. Sem duvida se deve querer que todos os esforços publicos e particulares tendam a crear nas colonias portuguezas, com a maior presteza e intensidade, um movimento de exploração que nos permita ir depressa muito além d'aqueila situação anterior á guerra. Para todos os nossos productos haverá agora mercados, tanto mais que todos elles são materias primas e substancias alimenticias. Está ahi o caminho mais facil, mais seguro, mais economico e mais directo para se chegar ao equilibrio das nossas condições de existencia. E' claro que dizemos isto sem prejuizos da necessidade de desenvolvermos tambem na mais alta escala possivel a nossa agricultura na metropole.

Os nossos colonos de Africa veem manifestando as melhores disposições para darem um grande avanço nas explorações economicas d'esses territorios onde abundam as produções naturaes e ha condições para culturas europeas e indigenas capazes de alimentar bem cedo um commerceio importante e mesmo opulento. Essas tendencias, consideraveis na Guiné e em Moçambique, chegam a ser muito fóra do commun em Angola, onde se multiplicam as empresas novas. Ao mesmo tempo na Metropole veem-se fundando agora sociedades e companhias com avultados capitais para trabalharem na Africa portugueza, mas ainda principalmente em Angola. E' innegavel que ha uma corrente notavel de ideias e de interesses em direcção ás nossas possessões ultramarinas. Convem animal-a, intensifical-a, fazel-a determinar depressa aproveitamentos e progressos effectivos, que serão a maior garantia do nosso dominio politico e da nossa consolidação economica.

Tudo isso está dependente de se resolver com rapidez o grande problema das communicações entre os lugares da producção existente ou possivel e os portos costeiros e entre estes e a metropole. Esta é a necessidade que tem de ser collocada acima de todos,

embora seja certo que para o maior desenvolvimento e colonização das nossas províncias ultramarinas é mistér uma grande acção de fomento que tem de abranger todos os sectores da administração publica. Temos esperança de que pelo menos se consiga dar brevemente um grande impulso nos caminhos de ferro de Ambaca, de Benguela, de Mossamedes, de Xinavane e de Moçambique, regularisando-se tambem a navegação entre Portugal e as suas possessões ultramarinas.

Antes de concluirmos, olhemos especialmente para as principaes mercadorias da reexportação colonial. Pomes isso em dois quadros, no primeiro dos quaes se indicam os valores em contos e no segundo as quantidades em toneladas:

	1913	1914	1915	1916	1917
Cacau.....	8.540	9.740	11.460	13.916	12.248
Café.....	519	747	718	375	707
Cera.....	419	424	741	698	702
Borracha.....	1.152	1.457	1.722	804	1.897
Oleaginosas.....	32	240	262	179	109
	10.662	12.608	14.903	15.792	15.663

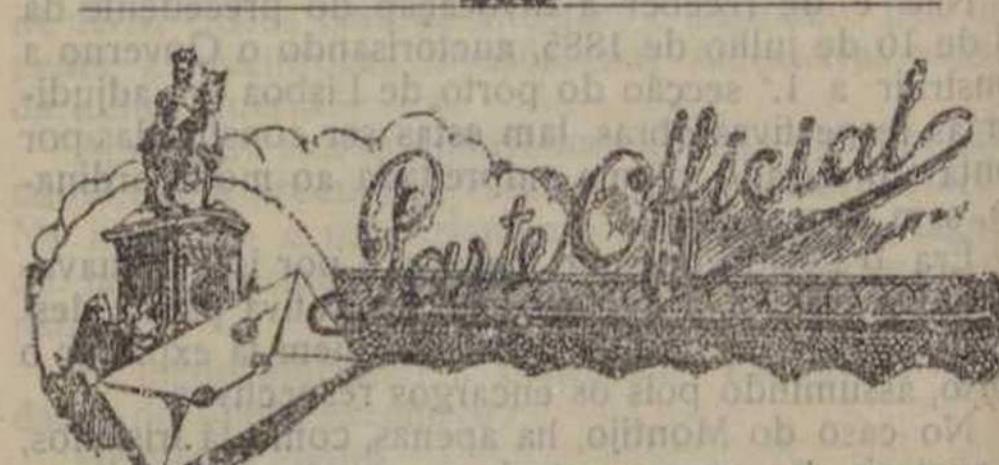
	1913	1914	1915	1916	1917
Cacau.....	33.356	37.396	25.560	30.859	28.873
Café.....	2.191	4.222	5.106	1.311	1.843
Cera.....	705	709	1.235	861	669
Borracha.....	920	2.389	2.558	817	1.698
Oleaginosas.....	429	3.266	3.559	2.185	727
	37.601	47.982	38.018	36.033	33.810

Os valores em geral cresceram, havendo apenas uma depressão nos do café e da borracha em 1916, quando tambem começava a baixar, mas só em relação a 1914 e 1915, o das oleaginosas.

As quantidades, em relação a 1913, apenas tiveram uma descida consideravel no cacau, principalmente em 1915 e 1917 e no café desde 1916. As da cera, da borracha e das oleaginosas aumentaram primeiramente de modo apreciavel, mas desde 1916 declinaram do ponto onde se haviam elevado. Concorreram para estas oscilações quer a falta de transportes, quer as restrições de exportação em favor da industria nacional, quer ás vezes ambas as causas juntas.

Mas é indubitavel que o numero total das toneladas, ainda nos annos de maior baixa, não se affastou muito das 37.600 attingidas em 1913, apesar de não dispormos dos antigos mercados allemaes. Signal evidente de que podemos contar com o desenvolvimento d'este commercio nos tempos de paz, se dermos á producção o impulso necessário.

Quirino de Jesus.



Ministerio do Comercio e Comunicações

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Atendendo ao pedido da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, para alienar uma parcela de terreno sobrante com a superficie de 172m²,81 situada entre os quilómetros 78,1000 e 78,1494 de da linha de Oeste, nas proximidades da estação de Outeiro: manda o Governo da Republica Portuguesa pelo Minis-

tro do Comércio e Comunicações, conformando-se com o parecer do director geral de Caminhos de Ferro e informação do director fiscal de Exploração de Caminhos de Ferro, declarar sobrante e alienável a referida parcela de terreno com a superfície acima mencionada, e cuja situação está indicada a carim no planta arquivada no respectivo processo.

Paços do Governo da República, 24 de Julho de 1920.—O Ministro do Comércio e Comunicações, *Francisco Gonçalves Vithinho Correia*.

Atendendo ao pedido da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, para alienar uma parcela de terreno sobrante com a superfície de 62^{m²} 80, situada entre os quilómetros 29,7708 e 29,8130 da linha de Leste: manda o Governo da República Portuguesa pelo Ministro do Comércio e Comunicações, conformando-se com o parecer do director geral de Caminhos de Ferro e informação do director fiscal de Exploração de Caminhos de Ferro, declarar sobrante e alienável a referida parcela de terreno com a superfície acima indicada, cuja situação está indicada a carim na planta arquivada no respectivo processo.

Paços do Governo da República, 31 de junho de 1920.—O Ministro do Comércio e Comunicações, *Francisco Gonçalves Vithinho Correia*.

Direcção do Sul e Sueste

Concurso para o provimento do lugar de inspector dos telegrafos

Faz-se público que até ao dia 21 de Agosto, próximo futuro, está aberto concurso documental e de provas práticas para o provimento do lugar de inspector dos telegrafos destes caminhos de ferro, nos termos do artigo 54.^º e seus parágrafos e do artigo 79.^º e seu § único, da organização dos Serviços das Direcções dos Caminhos de Ferro do Estado, aprovada pelo decreto n^º 5:605, de 10 de Maio de 1919.

O vencimento mensal deste lugar é dum total de 140\$, assim discriminados: vencimento de categoria, 95\$; gratificação, 20\$; ajuda de custo de vida, 25\$.

Serão admitidos a este concurso todos os indivíduos que, perante esta Direcção, assim o requeiram até às dezasseis horas do último dia do prazo e apresentem documentos comprovativos de que possuem as habilitações necessárias para o desempenho do cargo de cujo preenchimento se trata e de que satisfazem às condições estabelecidas pelo artigo 43.^º da supracitada organização.

O concurso de provas práticas constará de duas partes, uma escrita e outra oral, sendo as mesmas provas prestadas e classificadas em conformidade com o programa e coeficientes que estarão patentes no Serviço da Secretaria d'esta Direcção desde as onze até às dezasseis horas de todos os dias úteis.

Os concorrentes que forem admitidos a prestar provas práticas serão oportunamente, e por meio de avisos publicados no *Diário do Governo* e nos jornais mais lidos da capital, mandados apresentar à junta médica destes caminhos de ferro, afim de se verificar se tem suficiente robustez.

Lisboa, e Serviço da Secretaria da Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, 23 de julho de 1920.—O Chefe do Serviço da Secretaria, *Vasco Lupi*.

Carris de ferro de Lisboa

Completam-se quinze dias, hoje que fechamos o nosso jornal, que a capital está sem viação eléctrica, sendo enoráveis os prejuízos que todos soffrem com a falta de comunicações n'uma cidade como a nossa, com uma extensão enorme, e rampas de violenta subida.

E Camara e Governo, com uma inconcebível despreocupação dos legítimos interesses, das necessidades indespresáveis dos municípios, conservam-se indiferentes, chegando até a *não haver sessões da Camara por falta de numero* (!!?)

Se, por um lado, não tem havido meio de encontrar solução para o conflito aberto entre a Camara e a Companhia, parecia de mais simples bom senso que aquella buscasse, ao menos, dar aos habitantes da capital um pouco dos meios de transporte que lhe faltam.

Com efeito, a Camara pediu ao Governo que ce-

desse, para este fim, os *camions* do exercito, mas tão pallido foi o seu pedido que o Governo respondeu-lhe que nada tem disponível; e tudo ficou por aqui. E entretanto nós vemos que os carros do antigo P. A. M. circulam por essas ruas fazendo transportes militares, alguns por certo escusados, porque os temos visto cheios de soldados da G. N. R. que antigamente marchavam garbosamente a pé, e agora não o fazem des de que ha o luxo do *camion* sempre ás ordens.

Parecia que, ao menos, a Camara devia estimular as empresas particulares a estabelecer carreiras entre varios pontos distantes, ou mesmo centraes; intervir, até certo ponto, na regulamentação d'essas carreiras, protegendo-as por um lado, e por outro obrigando-as a um certo aceio e ordem, não permittindo que circulem pelas ruas carros improprios ao ultimo ponto, sujos, pregados, com taboas em cru, conduzidos por *chauffeurs* sujos e mal vestidos e levando por condutores rapazes mizeravelente andrajosos.

Não seria pedir muito, exigir que a Camara e a polícia vigiassem as exigencias d'esse pessoal que leva uma tarifa arbitrária, conforme tem mais ou menos concorrência.

Emfim, e muito modestamente, dar um pouco de ordem; mostrar que alguma coisa se deseja fazer em bem do publico.

Nada d'isto se tem feito; e se se comprehendia que assim se estivesse uns dias, uns dias apenas, não se desculpa que duas semanas já vão passadas sem que *nada* se tenha feito, com o que se tem demonstrado que ninguem se importa com os direitos e necessidades imperiosas de uma população de 400.000 habitantes, todos prejudicados porque *menos de dez por cento* querem andar de carrinho por preço infinitamente barato.

Notemos uma excepção que é justo se registre: uma subscricção para se pedir á Camara e á Companhia que, como meio de intransigencia, se estabelecessem os passes a 140 escudos foi coberta de assinaturas. Mas logo apareceu uma proclamação anónima feita como em nome da tal comissão de portadores de passes, declarando que não estava de acordo e que "só ella representava os municípios de Lisboa"!

E chega a dizer-se que 120 escudos annuas ainda é caro! E' um cumulo.

Os passes por preços infimos teem o inconveniente de serem facilmente tomados por toda a gente que d'elles não tem necessidade.

As circumstancias da vida citadina mudaram consideravelmente por motivo das grandes fortunas que se fizeram com a guerra: e da melhoria de situação que muita gente, muitíssima, mesmo, obteve nos ultimos tempos.

Muitos, aos quais não era antigamente indiferente gastarem 50\$000 reis d'uma vez n'uma assignatura para os carros electricos, dispensem hoje despreocupadamente 120 escudos, 200 ou mais, se lhos pedirem, só para não terem que estar a comprar bilhete, para ter a liberdade de circular em todos os carros, e até por se darem ao luxo de ter passe.

Assim, não ha carros que cheguem para tantos milhares de passageiros que os tomam, ás vezes, para andarem 50 metros, prejudicando o publico que ouve em aglomeração insuportável ou fica sem lugar.

Pela concessão de 1918 a Companhia obteve que os carros de longo curso se chamassem "directos" e só admittissem passageiros para duas ou tres zonas, minimo. Isto tinha por fim garantir logares, até certo ponto, aos passageiros que vão para zonas mais afastadas. Mas de nada serviu, nem a estes nem á Companhia, porque os carros directos são tomados

pelos assignantes que vão muitas vezes, para poucos metros de distancia do ponto de partida.

Demos no numero passado a comparação do preço de uma assignatura, a 120 escudos, com o que se gasta numa só viagem de ida e volta diaria, de um ponto extremo ao centro da cidade.

Mas não é preciso morar longe; mesmo quem habita no centro da cidade e tem que fazer *quatro simples trajectos de uma só zona*, gasta, hoje, por dia, 32 centavos; a assignatura custa-lhe 33; isto é, *por um centavo diario* tem á sua disposição todos os carros em 60 kilometros de linhas, desde as 6 da manhã até á meia noite ou mais.

A elevação do preço das assignaturas impõe-se, pois; até para commodidade do publico que paga os seus lugares pela tarifa ordinaria.

Realmente não é justo que este, que paga caro, caríssimo, *como não se paga em parte alguma*, tenha falta de logares ou vá nas plataformas, como sardinha em lata, só porque ha uns raros milhares de individuos que se querem dar os ares de ter passe para todas as linhas, pelo preço, da uva... barata. Se esta mesma está hoje a dez tantos do que custava, como querem os senhores assignantes dos electricos que o seu bilhete lhes custe menos do duplo?

Entre estes ha muitos que tem verdadeira indispensabilidade d'elles: os medicos, os cobradores, os agentes de varios negocios, os que residem nos extremos das linhas de Lumiar, Bemfica, Poço do Bispo, Dafundo, etc, para esses, justo é que se conservam bilhetes que lhes deem uma certa economia sobre os elevados preços das tarifas d'hoje. Mas um preço de 180 escudos seria já beneficioso e a Companhia estamos certos, não deixaria de concordar.

Ninguem dirá que a um medico, que faz, pelo menos, 20 visitas por dia, cause desequilibrio financeiro apreciavel pagar o carro por mais 2 a 3 tostões do que o pagava até agora.

Este preço afastaria alguns milhares de assignantes *militianos* que, com o preço infimo de 120 escudos, tomam o bilhete por mera commodidade e para se darem o goso de andar de carrinho para toda a parte. E' d'esses que não temos dô.

Fala-se sempre no estrangeiro a propósito de qualquer coisa do nosso paiz. Pois por lá não se usam passes nos tremvias electricos; estes teem uma tarifa que antigamente regulava por 10 centimos, ou o modesto vintem portuguez, e é o bastante. Nos tremvias de Madrid e Barcelona, havia (e não sabemos se ainda ha) o bilhete de 5 centimos, nos primeiros carros da manhã, para os operarios que vão para o trabalho e nada mais.

Isso nunca se fez por cá, e seria justo, especialmente no tempo antigo, quando os trabalhadores ganhavam pouco.

Mas na presente occasião em que, para se andar um kilometro ou menos, de carro electrico, se pagam 8 centavos o bilhete de livre circulação por menos de 180 escudos nem devia ser permittido; porque, mesmo que a Companhia não precisasse d'esse augmento de receita podia elle compensar uma reducção no preço dos bilhetes ordinarios, que bem precisa é actualmente.

Até pela difficultade de trocos se impunha o bilhete de uma zona custar 5 centavos. Para 2 ou 3 zonas custaria 10 centavos, e assim por diante; e o Estado prescindiria de cobrar sello, que é uma extorsão.

A Associação Industrial offereceu á Camara a sua mediação que foi aceita. Muito terá que lhe agradecer o publico se ella conseguir metter juizo nas cabeças, onde elle tanto falta.

Frota mercante do Estado

No nosso numero 773, de 1 de março, demos uma nota da frota mercante do Estado, descriminada, dos vapores em poder dos Transportes Maritimos e da Inglaterra, e dos que foram afundados pelos submarinos e hoje vamos reproduzi-la com as cathegorias dos navios, bem como a sua tonelagem liquida e bruta e a respectiva capacidade de carga, o que não deixa de ser interessante, visto terem-se iniciado já algumas carreiras, e estarem outras em via de realização:

Vapores de passageiros e carga e de marcha superior a 12 milhas:

	Tonelagem bruta	Tonelagem liquida	Capacidade de carga
Traz-os-Montes.....	8.965	5.034	13.800
Porto.....	6.636	3.886	10.600
Lourenço Marques.....	6.355	3.696	4.699
Quelimane.....	5.689	3.541	4.379
India.....	5.990	3.727	8.115
Mormugão.....	5.223	3.315	7.313
S. Vicente.....	5.085	3.246	8.900
Peniche.....	4.634	2.183	6.000
Lima.....	3.901	2.390	4.700
S. Jorge.....	3.601	2.246	4.520

Vapores de carga com algumas accomodações para passageiros e de marcha de 10 a 12 milhas:

Machico.....	6.184	3.857	10.600
Inhambane.....	5.978	3.719	10.200
Gôa.....	5.505	5.528	8.120
Fernão Velozo.....	5.105	3.244	8.900
S. Thiago.....	3.765	2.347	6.400
Desertas.....	3.689	2.363	6.450
Gil Eannes.....	1.765	786	2.671
Minho.....	1.271	785	1.500
Granja.....	765	327	1.300

Vapores só de carga:

Amarante.....	7.678	4.829	13.200
Cunene.....	5.898	3.712	10.200
Gaza.....	4.705	2.891	7.079
Pangim.....	4.385	2.804	7.700
Santo Antão.....	4.196	2.674	7.300
Faro.....	4.044	2.580	7.000
Vianna.....	3.749	1.030	2.600
Congo.....	3.077	2.355	4.500
Sines.....	2.285	1.758	5.800
Porto Alexandre.....	2.689	1.681	3.900
Coimbra.....	2.513	1.529	4.030
Figueira.....	2.181	1.585	4.900
Maio.....	2.170	1.382	3.177
Sacavem.....	2.103	760	3.400
Espozende.....	1.781	1.106	3.000
Lagos.....	1.773	1.149	1.965
Gaya.....	1.752	1.036	2.800
Sado.....	1.408	892	1.990
Pungue.....	1.377	878	2.050
Nazareth.....	992	616	1.700
Patrão Lopes.....	467		

Navio de vela:

Flores (barca).....	1.960	1.829	5.000
---------------------	-------	-------	-------

Alguns d'estes barcos estão ainda em Inglaterra em reparação, mas devem ser entregues dentro d'um curto prazo de tempo.

Caminhos de ferro electricos

A crise do carvão faz pensar, nos paizes de certos recursos, cada vez mais seriamente na electrificação das linhas de caminhos de ferro. E' principalmente na Europa que esta corrente se manifesta; muito embora na America, por exemplo no Brazil, se estude já o assumpto. A Companhia Paulista tem já material en-commendado.

A Italia marca, em nossa opinião, nitidamente. Tendo começado a electrificação ha já vinte annos,

tem actualmente 457 kilometros de linhas electricas dos 1.770 que se projectam para breve e dos 4.500 do projecto total, o que permitirá a reducção do consumo de carvão a metade.

Na Suissa os technicos classificaram as linhas, sob este ponto de vista, em trez grupos: as linhas n'uma extensão de 1.128 kilometros cuja electrificação é necessaria pela sua importancia e que dispõem d'uma força hidráulica de 16.000 HP, a que corresponde uma economia de 2 milhões de toneladas de carvão; o segundo grupo tem um desenvolvimento de 601 kilometros e comprehende as linhas de menor importancia, e finalmente o terceiro reune todas as linhas cuja electrificação não foi ainda estudada.

Em França projecta-se a electrificação de 8.200 kilometros, assim distribuidos: Midi 3.000; P. L. M. 2.200 e Paris Orleans 3.000, o que permitirá uma economia de 2 milhões de toneladas de carvão.

Sob o ponto de vista technico-electrico empregam-se para este genero de locomoção os sistemas monofásico, trifásico ou de corrente continua (alta tensão).

O primeiro apresenta maiores vantagens technicas, e pode ser monofásico propriamente dito ou monotriphásico; aquelle exige o emprego de motores monofásicos com collectores alimentados com tensões variaveis; o monotriphásico tem um transformador de corrente alternativa, simples em trifásica e motores asincronos trifásicos em collector, motores que não são susceptiveis senão d'uma unica velocidade de marcha, quasi independentemente da tensão de alimentação.

Na Europa, e notavelmente na Italia, empregam-se em maior escala a corrente trifásica, que, como é sabido, exige tres linhas de contacto, das quaes uma é, n'este caso, constituída pelos carris. As outras duas, isoladas uma da outra e da terra, são suspensas d'um sistema de supports apropriados.

A corrente utilizada na Italia é trifásica a 3.000 ou 3.300 wolts e com uma frequencia de 15 a 16 $\frac{2}{3}$ por segundo.

Esta tensão foi adoptada por permitir um isolamento suficiente, sobretudo nos apparelhos de via, e a fraca frequencia para se poderem construir motores asincronos de bom rendimento e pequena velocidade e susceptiveis de mover rodas motrizes sem interposição de nenhum reductor de velocidade.

O sistema de corrente continua é empregado principalmente na America, especialmente na ChicagoMilwaukee e S. Paulo. Offerece a vantagem do minimo preço e facilidades de instalação.

E' o preconisado para a rede francesa.

Inovações no serviço de caminhos de ferro

O «despatching telephone system»

Os americanos ao desembarcarem em terras de França, para tomarem parte na grande contenda mundial, trouxeram consigo e mostraram aos aliados, estupefactos, muitas das applicações dos seus methodos de organisação e trabalho, na sua maior parte perfeitamente adoptaveis e praticas.

Entre elles conta-se o «despatching telephone system» cuja experientia se realisa actualmente em França na rede do Estado que é hoje (e está no seu verdadeiro papel) o campo de experiencias no que diz respeito a caminhos de ferro.

O systema de telegrapho de estação para estação

é incontestavelmente d'uma efficacia muito problemática para as communicações urgentes; o systema Morse alli usado complica a questão.

Os americanos usam no seu paiz, desde 1907, aquele systema que deu magnificos resultados, e tanto que o Canadá, a Italia e outros paizes já o adoptaram.

Como o nome indica trata-se da direcção e «controle» do movimento dos comboios, em cada instante, pelo telephone.

O posto montado em França na gare de Montparnasse alcança toda a linha de Paris a Chartres. Com elle pode-se, instantaneamente, e sem passar por uma central corresponder com qualquer ponto da linha; o agente em serviço no posto está assim ao facto de todos accidentes, atraços, etc., dos comboios na linha e tem perfeitamente na mão todo o movimento.

A este empregado dão os americanos o nome de «despatches» e os franceses de «regulateur».

A extensão de linha a cargo de cada «despatcher» é em média de 200 quilometros.

A companhia do Este Francez vae montar tambem um posto em Nancy e a P. L. M. outros em Dijon e Lyon.

O regimen tarifario em todo o mundo

O «Board of Trad Journal», insere n'um dos seus numeros uma revista dos aumentos de tarifas nos diferentes paizes e que transcrevemos a titulo de curiosidade.

França.—Passageiros: 1.ª classe, 50 %; 2.ª, 75 %; 3.ª, 70 %.

Mercadorias -140 %.

Belgica.—100 %.

Italia.—Passageiros: 1.ª classe, 120 %; 2.ª, 100 %; 3.ª, 60 %.

Mercadorias. — Generos alimenticios, 40 %, outras mercadorias 100 % e mais.

Grecia — 30 %.

Portugal. — 57 % (sabemos por experientia que é bastante superior a este o augmento soffrido).

Holanda. — Passageiros: 75 %; mercadorias 70 a 140 %.

Suissa.—Passageiros: 100 %; mercadorias, 180 %.

Suecia.—Passageiros: 1.ª classe 200 %; 2.ª, 150 %; 3.ª, 100 %.

Mercadorias—200 %.

Noruega. — Passageiros: 1.ª classe, 180 %; 2.ª, 80 %; 3.ª 60 %.

Mercadorias:—150 %.

Hespanha: Passageiros: 1.ª classe 65 %; 2.ª classe 63 %; 3.ª classe 60 %.

Mercadorias 65 %.

Alemanha: Passageiros: 35 a 110 %.

Mercadorias: 125 % e adicionado a isso um imposto especial.

Austria: respectivamente 290 e 390 %.

Hungria: 240 e 300 %.

Canadá : 40 %.

Nova Gales do Sul: 50 e 10 %.

Australia do Sul: Suprimiram-se os bilhetes de ida e volta e augmentaram se de 10 % os preços de mercadorias excepto cereaes.

Egypto: 100 e 50 a 150 %.

Estados Unidos : 40 %.

Brazil : 20 %.

Argentina : 33 % para mercadorias.

Russia : 1400 e 3400 %!

Estes numeros, embora não sejam completamente exactos são bem eloquentes.

VIAGENS E TRANSPORTES

Comboios extraordinarios para serviço da cidade de Lisboa

Por motivo da paralysação da viação electrica em Lisboa, a Companhia Portugueza estabeleceu um serviço extraordinario de tramways entre Lisboa-Rocio e Bemfica, e Lisboa-Rocio e Braço de Prata com paragens em todos os apeadeiros intermedios. Os comboios para Bemfica partem de Lisboa-R ás 8-20, 14-15 e 17-20; de Bemfica para Lisboa ás 8-50, 15-05 e 18-12. Os de Lisboa-R para Braço de Prata partem ás 7-57, 10-23, 12-15, 17-53 e 19-40; de Braço de Prata para Lisboa-R ás 9-20, 11-10, 13-02, 18-40 e 20-55.

Um novo serviço foi inaugurado no dia 12 entre a Praça do Commercio (Alfandega) e Poço do Bispo, pela linha marginal do Tejo, com paragem em Campo das Cebolas, Largo dos Caminhos de Ferro e Xabregas, havendo comboios que partem da Praça do Commercio, ás 9-55, 13-00, 14-30, 15-40, estes dois ultimos terminando no Largo dos Caminhos de Ferro; do Poço do Bispo ás 12-21, 14-00 e 15-05, e do Largo dos Caminhos de Ferro, ás 9-34 e 17-32.

E' de esperar que este serviço, que terminará quando se restabeleça o serviço dos electricos, seja bem aproveitado pelo publico, pois que vem servir uma zona importante onde ha grande movimento commercial.

Estes comboios só teem uma classe e o preço dos bilhetes é de \$15 indistinctamente em qualquer percurso. A cobrança dos bilhetes é feita em transito.

Esta necessidade de obtemperar momentaneamente á falta de transportes urbanos em que nos deixou a prolongada gréve da Companhia Carris, veiu fazer estabelecer, embora com caracter provisorio, um serviço que em tempo n'esta *Gazeta* foi lembrado — ha tanto tempo, mesmo, que nem podemos agora fixar em que artigo d'isso se tratou. Cremos ter tratado d'isso a proposito da installação da estação do Sul no terreno da alfandega.

Realmente, se existe uma linha assente, desde o coração da cidade (ou o abdomen, como sóe chamar-se ao Terreiro do Paço) para os seus suburbios a Leste, linha a mais curta porque nem obriga o publico, para tomar os comboios, a vir ao Rocio nem a descrever a grande curva pela linha de Cintura, porque não utilizal-a para o serviço de comboios trein-vias de Sacavem a Villa Franca, facilitando ao publico á chegada e á partida um ponto de desembarque e embarque mais accessivel e desacumulando, em parte, o serviço de Lisboa-R?

Poderia a Companhia, agora que este serviço fica ensaiado, tornal-o definitivo depois de bem estudado, com o que, por certo, só teria a lucrar.

Tambem a Sociedade Estoril, pelo mesmo motivo, estabeleceu um serviço extraordinario entre o Caes do Sodré e Algés desde o dia 5, havendo oito comboios ascendentes e oito descendentes, que todos os dias tem tido enorme afluencia de passageiros.

Outro serviço de commodidade para o publico e que, mesmo acabada a gréve, podia continuar, sendo para elle estabelecido uma tarifa mais reduzida do que a applicavel n'aquella linha.

Ligaçao do rapido Lisboa-Porto em Pamplhosa

No nosso passado numero démos, á ultima hora, a noticia do novo horario começar em 10 do corrente — e foi o nosso jornal o primeiro que a deu, mesmo antes de o fazerem os grandes collossos da informação — e dissémos que por elle fica estabelecido um serviço mais rapido Lisboa-Paris.

Hoje podemos completal-a e devemos pôr em evidencia a grande vantagem que elle offerece.

A partida de Lisboa ás 8.30 da manhã dá uma economia de *toda uma noite* em comboio; 11 horas e $\frac{1}{4}$ poupadadas.

O passageiro parte commodamente n'um rapido até Pamplhosa onde trasborda, das 12.16 ás 12.35 para as bellas carruagens, novas, confortaveis, da Beira Alta, chegando á fronteira ás 18.1, a Salamanca ás 22.34, e a Medina á 1.8, onde onde passa ao comboio do Norte de Hespanha pelo qual chega a Paris no terceiro dia ás 8.54 da manhã. E' pois, de 48 horas e 24 minutos, e não de 51.30 como dissémos, o tempo entre Lisboa e Paris, pelo novo serviço.

Devemos rectificar que, por um mal entendido se disse (não aqui) que este serviço ficava suspenso por falta de carvão na Beira Alta; quando é facto que elle marcha regularmente desde o dia 10.

Paragens de comboios entre Vianna e Monsão

Foram recentemente restabelecidas as paragens dos comboios 41 e 42 (tramways) da linha do Minho, entre Vianna e Monsão, que se achavam suprimidos desde junho ultimo, nos seguintes locaes:

Povoença, Troviscoso, Gelfa, S. Sebastião, Esqueiro, Loivo, Santa Cruz de Cerveira, Campos e Segadães.

Comboios rápidos e expressos no Minho e Douro

Os passageiros que queiram utilizar-se d'estes comboios terão de pagar, alem do custo do respectivo bilhete de passagem, uma sobretaxa de velocidade de 30 centavos em 1.^a classe e de 20 em 2.^a por fracção indivisivel de 100 kilometros, sobretaxa que se acha hoje elevada ao duplo.

Na estação do Porto é permittida a marcação antecipada de logares aos passageiros munidos de passes ou de bilhetes, mediante a taxa de 60 centavos por passageiro; e só poderá ser feita até 1 hora antes da partida do comboio respectivo.

Temporada de banhos

Começou no dia 10 d'este mez o serviço extraordinario de comboios entre Figueira da Foz, Banhos de Amieira e Bicanho, que se effectuará diariamente durante a epocha balnear.

Os comboios, um de ida e outro de volta, tem carruagens das trez classes e partem da Figueira para Bicanho ás 8.05; de Bicanho para a Figueira ás 10.09, passando em Santo Aleixo, Lares, Bifurcação de Lares, Amicira e Banhos de Amieira.

Além dos bilhetes da tarifa geral e dos do § 4.^o da tarifa 11, a estação da Figueira vende bilhetes de ida e volta para Banhos de Amieira a \$52, e para Bicanho a \$56, incluindo os impostos e a sobretaxa em vigor.

Carta de Paris

VI

A vaga da baixa. — A campanha dos jornais para que ella se accentue. — Terceras classes abarrotadas e primeiras vazias. — Nos arredores de Paris. — Os vagões restaurantes em França e em Portugal.

Estamos em pleno dominio da vaga da baixa! Quem muitos negar-lhe a existencia, mas o que é um facto é que ella ameaça pôr cobro á ganancia desenfreada que nos ultimos tempos atacou com delirio os commerciantes franceses, e cremos que de todo o universo. Muito tem concorrido a imprensa, que se importa mais com o publico que com o anunciante, já aconselhando com grande alarde, que ninguem compre senão o indispensavel, já citando as casas que baixam preços, indo até o *Intransigeant*, um dos mais categorizados jornais de Paris, ao castigo directo em largas noticias, aos commerciantes que aumentam preços sem razão alguma.

Não fica de mais aqui dizer o que este excellente periodico parisiense tem feito em prol da *vaga da baixa*, na sua secção de *Pequenos e grandes abusos*. A redacção tem alguns redactores encarregados de ir por toda a cidade farejar os honrados e gananciosos commerciantes, e no dia seguinte reproduzem no journal, o que se lhes deparou digno de nota. Aqui, é um comerciante que tinha á porta um par de botas marcadas por 60 francos, e lá dentro, ao ser-lhe pedido um par igual, diz que se acabou aquelle artigo, mas que tem um outro *quasi parecido*, bastante melhor, é claro, por 90 francos. E a noticia é acompanhada do nome do honradissimo comerciante, a rua e o numero da porta. Além, é um restaurante que annuncia um almoço por 6 francos, e depois mette supplemento do talher, do queijo e da fructa, não se falando já do café, que ainda hoje nós não sabemos porque ha de ser quasi universalmente considerado extraordinario.

Esta secção do famoso journal, occupa quasi todos os dias uma grande columna, que é sem duvida a mais apreciada do publico parisiense.

Mas a *baixa* faz-se e faz-se a valer, porque ninguem compra. As lojas estão ás moscas, e os commerciantes por atacado não sabem o que hão-de fazer á mercadoria armazenada, havendo todos os dias leilões nos depositos alfandegarios, por conta dos bancos, que adeantaram dinheiro sobre mercadoria alheia.

* * *

A vaga da economia vae alastrando e tomando proporções. Toda a gente sabe que tanto o Metropolitano, como os carros electricos e *autobus*, são divididos em 1.^a e 2.^a classes. E' claro que, sempre, a primeira classe, para o bom frances, foi considerada um objecto de luxo, mas ás vezes elle tinha pressa, a segunda já ia cheia, e como aquella custava apenas mais 10 centimos, lá ia. Mas agora que passou de 15 para 35 centimos a segunda classe, o publico já a acha caríssima, não passa á primeira, apesar de custar apenas mais 15 centimos.

Dá-se até um caso curioso. O *autobus* dispõe apenas de 16 lugares de 1.^a e 20 de segunda, quatro d'estes de pé na plataforma; antigamente o carro parava; um magote de gente corria de senha na mão, o conductor fazia a chamada, pelo numero, e uma vez cheia a 2.^a gritava: «Só primeira classe». E' claro, os lugares eram poucos, os passageiros eram muitos e toda a gente subia para a classe de luxo, sem a menor relutancia. Mas agora o conductor, grita pelo nu-

mero de ordem: 328, 329, 330, e quando diz: "1.^a classe," toda a gente estaca, e espera outro carro, não sendo raro, ouvir-se d'entre a turba que fica sem logar, chamar *novo rico* áquelle que avança para a primeira classe.

Nos comboios da-se o mesmo fenomeno; a primeira classe, a não ser dos comboios de longo curso, anda ás moscas.

E agora começa a modificar-se a aggressiva hospitalidade com que antigamente se recebia á portinhola da carruagem um novo passageiro; e as phrases de *pas de place c'est complet*; desaparece para serem substituidas por outras mais doces; *Entrez, entrez, Monsieur, pas de place, mais nous irons, debout, à la fois*.

E lá vae tudo, uns em cima dos outros, na sagrada guerra ao preço elevado das coisas.

No metropolitano, os bancos desapareceram em quasi todas as carruagens. Ha só logares de pé, e mesmo assim a clientela é tão grande que se a gente toma lugar ao pé da porta, logo ouvimos uma voz dôce de traz de nós, perguntar-nos se descemos na proxima estação, e em caso negativo, a pessoa, exprimendo-se para passar á nossa frente, vae colocar-se junto da porta, para conseguir descer, de contrario vae até á estação seguinte, visto a massa de gente que espera para subir não lh'o deixar fazer.

No entanto, a primeira classe vae plena d'ar e se não vae cheia de moscas é porque este insecto não se dá com a atmosphera do Metropolitano.

* * *

Nos arredores de Paris, os restaurantes tanto abusaram, com a subida de preços e com baixa das doses, que hoje a concorrencia vae-lhes desaparecendo, não havendo artes que a possa novamente fazer atraír.

Todo a gente que tem vindo a Paris, a que não tem limitado a sua curiosidade aos *Boulevards*, do *Lauvre*, a *Versailles* e do *Café da Paz* a *Saint Clow*, sabe que ha, nos arredores da grande cidade, recantos plenos de verdura, que o *Sena* e o *Marne* alongando-se com preguiça, alagam de seiva, e que só por si formam deliciosos attractivos.

E assim *Najan*, *Joinville*, *La Varenne*, *Robinson*, *Saint Clod*, *Saint Dinis*, etc. recebem aos domingos centenas de milhares de forasteiros que atraídos pela verdura das paisagens e pela doçura das suas sombras ali vão repousar das fadigas parisienses. Antigamente, quando o preço de um jantar não ia além de 3 ou 4 francos, o bom burguez installava a familia n'um d'esses restaurantes ao ar livre, sob camadas espessas de arvoredo, e por 15 a 20 francos, fazia a festa. Mas hoje que esse dinheiro chegaria apenas para uma pessoa, todos preferem vir jantar a casa, limitando os seus gastos a um *bock*, e uns doces para os filhos pequenos.

N'esta ordem de ideias ha já restaurantes que põem letreiros á farta, chamando a freguezia, com o tentador reclamo, que receberão a clientella, com as suas provisões, que em portuguez tradicional se diria com o seu respectivo farnel. Isto faz-nos lembrar a companhia de *Wagons-Lits* que aumentou 200 por cento nos lugares de cama, ella que só possue carruagens, enquanto que o caminho de ferro apenas subiu 90%, que tem carvão a queimar; e apenas subiu de 5 para 10 francos nas refeições, preços muito inferiores a razoaveis restaurantes de Paris e da província, mas porque a legião de novos ricos que procura as suas camas é muito superior aos passageiros de bilhetes vulgares que desejam o conforto de um almoço em marcha. Isto é em França, em que, n'um comboio

rápido com 10 grandes carruagens, apenas vão utilizar o restaurante um reduzido numero de passageiros.

Ao contrario de Portugal, onde, na nossa recente viagem no rápido do Porto, quizemos, logo á saída de Lisboa, marcar logar para almoço, e foi-nos dito pelo empregado do restaurante, que não tinha um unico, porque os quatro serviços do percurso tinham sido tomados de vespera em Lisboa...

Decididamente somos um paiz de ricos... ou de doidos.

Guerra Maio

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

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

(Continuação)

Resultados da Exploração

Considerações geraes

A extensão das linhas da Companhia, e que não sofreu modificação, é a seguinte:

1.º—Rede concedida á Companhia:

Linhos não garantidos... 693 kilometros
Linhos garantidos..... 380 kilometros } 1.073 km.

2.º—Rede explorada por contractos:

Setil a Vendas Novas... 70 kilometros
Coimbra a Louzã..... 29 kilometros } 99 km.
Total..... 1.172 km.

sendo 305,862 km. em dupla via.

O ramal de Cascaes foi explorado pela Sociedade Estoril, conforme o contrato de 7 de Agosto de 1918, o que reduziu a exploração directamente feita pela Companhia a 1.146 kilometros.

Foi a exploração durante o anno de 1919 muito irregular, por causa dos acontecimentos politicos de Janeiro e da greve do nosso pessoal desde 2 de Julho até fim de Agosto. As receitas foram consideravelmente diminuidas por estas causas, não tendo nos restantes meses tido, como é natural, compensação para vencer aquella diminuição. A parte a maior facilidade em obter carvão, o que permitiu deixarmos de empregar lenha desde Março, não melhorou a situação no que respeita á aquisição dos materiaes, continuando as faltas, os preços excessivos com a aggravante de, por vezes, serem aumentados no decorrer do prazo para os fornecimentos.

O valor dos materiaes importados desde 1914, tem sido de:

Em 1914.....	305.896\$62
Em 1915.....	394.754\$21
Em 1916.....	677.820\$86
Em 1917.....	630.860\$54
Em 1918.....	807.029\$35
Em 1919.....	1.174.581\$97

A esta importancia, muito superior á dos annos anteriores, não corresponde maior quantidade de material, sendo principalmente devida a alta no preço de todas as materiais primas e materiais manufacturados que recebemos.

O seguinte mappa mostra a cotação dos diferentes materiais no fim de 1919, comparado com o seu custo em 1914:

Materiais de maior consumo		Preço de 1914	Preço de 1919	Aumento %
Óleo para lubrificação..	Frs.	23 - % K.	87 50 % K.	280 5
Ferro laminado.....	"	13 30 "	38 - "	186
Ferro fundido.....	Lbs.	4-3-6 T.	6-15-0 T.	61,1
Cobre em chapa.....	Frs.	215. - % K.	472,50 % K.	119,8
Cobre em barra.....	"	193 - "	485. - "	151,3
Aros para rodas (média).	"	23 - "	81 40 "	254
Tirefonds.....	"	25 25 % K.	89. - % K.	232,5
Éclisses.....	"	240. - T.	616. - T.	156,7
Travessas rectangulares.	Cent.	579 cada	1570 cada	115
Travessas normaes.....	"	564 "	1530 "	103

A facilidade de aquisição directa no estrangeiro levou nos a comprar menos materiais no paiz, importados por intermedio dos negociantes aqui estabelecidos.

No paiz foram comprados materiais no valor de:

Em 1914.....	127.842\$22
Em 1915.....	188.125\$40
Em 1916.....	347.602\$48
Em 1917.....	647.627\$33
Em 1918.....	1.144.358\$57
Em 1919.....	492.256\$64

Nos primeiros meses do anno o preço do carvão baixou consideravelmente, mas a partir de Agosto aumentou sempre. A média do custo da tonelada importada nos primeiros sete meses do anno foi de 30\$28, média que nos restantes subiu para 71\$00

A quantidade de carvão importada foi de 7.700 toneladas, no valor de 3.677.719\$77.

A sobrecarregar o custo do carvão tivemos importantes despesas de sobrestadias, que as im seriam muito maiores se não recorressemos ao expediente de descarregar parte da carga dos vapores para fragatas e batelões, pelo aluguel dos quais tivemos de pagar 81.737\$8.

Estas despesas tiveram como principal causa as deficiencias dos nossos meios de descarga, corroborando assim a afirmativa que ha muitos annos se vem fazendo da necessidade absoluta de ampliar e transformar a estação de Santa Apolonia, e da insuficiencia do porto de Lisboa, ao qual não podemos recorrer, e ainda ás successivas interrupções que tivemos nos transportes pelos motivos indicados.

Não tendo melhorado as condições de vida, surgiram, com este fundamento, novas reclamações do pessoal, que, depois de longas negociações com o Governo, e d'este com a Companhia, e quando parecia que se ja chegar a uma solução aceitável, se lançou n'uma greve que durou dois longos meses, causando grandes prejuizos a todos.

Durante este periodo os serviços decorreram com muita irregularidade, mas melhorando sucessivamente, graças á dedicação do pessoal fiel e ao do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, que prestou relevantes serviços ao publico com a sua dedicação e bom serviço, substituindo-se ao pessoal que estava em greve.

Terminada a greve, ainda os seus efeitos se fizeram sentir por bastante tempo pelos incidentes produzidos como consequencia d'ella, até que a pouco e pouco se foram normalizando os serviços.

Como consequencia da greve, resolveu a Administração conceder ao pessoal fiel os aumentos constantes da Ordem do Dia 2.644, correspondentes a 20 % do seu vencimento fixo de categoria, encargo que representa proximamente 54 contos, além d'outros benefícios liquidados no exercicio de 1919.

Solucionada a greve, solicitou o Governo que a Companhia fizesse algumas concessões ao pessoal, tanto de ordem moral como material, tendo o Conselho deliberado, em sua sessão de 19 de Novembro, acceder a esta solicitação depois de ter tomado conhecimento da Portaria n.º 2060 de 19 de Novembro de 1919.

Da deliberação tomada resultou a Ordem da Direcção Geral n.º 125, de 21 de Novembro ultimo, que trouxe como encargo quantia não inferior a 200 contos.

A lei das 8 horas de trabalho foi para a Companhia pesado encargo, não só pelo aumento de despesa que representa, como pela diminuição de produção de trabalho nas officinas, exactamente quando se torna de absoluta necessidade activar as reparações do nosso material circulante e das locomotivas, que muito sofreram nas suas caldeiras pelo emprigo da lenha durante o periodo que fomos obrigados a usar d'este combustivel.

O grande numero de agentes que seria necessário formar para nas estações se darem sólamente oito horas de trabalho ao pessoal e a impossibilidade de os recrutar, instruir e alojar rapidamente, obriga-nos, em obediencia á lei, a pagar a dobrar as horas além das oito que lhes damos de trabalho.

Por todos os meios temos procurado evitar estes pagamentos supplementares, que sucessivamente tem diminuido, mas é e será durante bastante tempo muito importante encargo e que só diminuirá quando se tiver o numero de agentes necessarios para poder dar a cada um unicamente oito horas de trabalho.

O encargo que a applicação da lei das 8 horas de trabalho nos traz será sempre muit. grande.

Não faltou á Companhia tráfego, tanto de passageiros como de mercadorias e se tivessemos os elementos necessarios para bem o aproveitar e desenvolver, as receitas seriam certamente muito maiores.

Infelizmente, porém, as nossas estações acanhadas e desprovidas de todos os elementos para satisfazer e desenvolver economicamente o tráfego, a deficiencia do efectivo do nosso material circulante e principalmente de locomotivas, não nos permitiram fazer o que tanto desejavamos. Reconhecida a necessidade de adquirir mais locomotivas, resolveu-se encomendar mais 10 á Sociedade de Winterthur, iguais ás que ultimamente nos forneceu, devendo a primeira ser entregue em meados do corrente anno, e as outras a seguir, o que certamente virá facilitar um pouco o serviço no final do exercicio de 1920.

Ha muito que a nossa Companhia tinha a aspiração de remodelar as suas tarifas por forma que melhor se harmonissem com os interesses de uma boa exploração e ao mesmo tempo fossem mais equitativas para os expedidores e consignatarios das mer-

cadarias transportadas pelas linhas que ella administra. Estabelecendo-se uma discriminação mais larga dos generos e mercadorias, poder-se hiam aplicar no maior numero de casos, taxas proporcionaes ao seu respectivo valor. Conseguiu-se esse *desideratum* com as novas tarifas concluidas durante o exercicio de 1919 pelo Serviço do Trafego e apresentadas ao Governo em 20 de Novembro, que as aprovou, depois de compridas as formalidades legaes, para serem postas em vigor em 28 de Março do anno corrente, uniformes para todas as linhas do paiz, o que marca um assignaldo progresso na exploração da rede ferro-viaria de Portugal. Com a applicação d'essa nova tarifa coincidiu a auctorização por parte do Governo para se aplicar uma sobretaxa de 100 %, sobre os preços de transportes n'ella fixados, cujo producto foi d'esde logo destinado a occorrer aos beneficios concedidos aos agentes da Companhia e a melhorarem-se as condições da exploração. Na realidade bem preciso era esse auxilio, visto que terminada a guerra os preços do material e especialmente ainda o do carvão não diminuiram e antes se agravaram por um modo consideravel. Para o comprovar bastará notar que o valor dos materiaes de que mais carecemos, como aços, ferros, aros de rodas de locomotivas ou vagons, chapas de cobre, etc., teem sucessivamente augmentado em todos os mercados, e o do carvão, que em 1914 se adquiria a escudos 5.74 em média por tonelada, teimido sem cessar n'um crescendo assustador, attingindo em 1918 o preço de escudos 73.571,3 tambem em média por tonelada e tendo sido ainda mais alto nos mezes decorridos em 1920 (chegando a 190.500 postos nos tenders).

Parallelamente a depreciação do valor da nossa moeda, que attingiu no anno findo cotações a que nunca havia chegado, tem tornado excessivamente cara a vida no nosso paiz, impondo-se por isso a necessidade que teve de ser attendida, de se aumentar em largas proporções os vencimentos de todos os agentes, sem excepções de categorias.

Em todo o mundo, inclusive nos povos da América, as taxas dos transportes ferro-viarios, como aliás de todos os generos de transporte, teem crescido em enormes proporções. Esse facto deu-se não só na Alemanha, na Austria e na Hungria, paizes que entraram na guerra e foram vencidos, tendo-se por isso aggravado alem de todos os limites a sua situação económica; deu-se tambem nas nações vencedoras, como a Belgica, a Italia, a França e a propria Inglaterra, apesar da sua privilegiada situação geographica a ressalvar em grande parte d'algumas das peiores consequencias da terrivel lucta que durante tanto tempo ensanguentou grande parte da Europa. E repetiu-se ate nos povos neutraes, n'aquelles que teem a sua moeda excepcionalmente valorizada e que, á sombra da guerra, poderam reunir valiosas reservas, achando-se por isso em circumstancias favorabilissimas para adquirir todos os generos de que carecem a preços que mal se compararam com os que nos são exigidos. Assim sucedeu na Suissa, em que os augmentos das tarifas ferro-viarias de 1914 para cá teem sido de 100 % para os passageiros e 180 % para as mercadorias; na Noruega, onde elles se agravaram em 60 e 130 % as dos passageiros e em 150 % as das mercadorias; na Suecia, em que tanto as dos passageiros como as das mercadorias cresceram em limites que vão de 100 a 200 % na Hollanda em 50 % para os passageiros e 70 a 140 % para as mercadorias e na Hespanha, em que, desde o inicio da guerra, já houve dois augmentos nas tarifas, estando agora em estudo um novo projecto do seu agravamento.

Não podiamos nós, onde a situação financeira do Estado e a situação económica do paiz são infelizmente das mais aggravadas, constituir uma excepção a essa regra. A sobretaxa é sem duvida importante; mas comparando-se as tarifas ferro-viarias actualmente em vigor com as que se applicavam em 1914, reconhece-se não só que o agravamento imposto ao publico não excede e antes ainda é inferior ao que elle tem soffrido e continua a soffrer em todas as outras despezas tanto em artigos de luxo como em generos da mais absoluta necessidade, mas tambem é inferior á depreciação da moeda. As novas tarifas pretendem o equilibrio com as circumstancias geraes do Paiz e, por isso, é de esperar que não haja retrahimento de trafego e de desejar que as receitas que d'ellas resultarão para a Companhia sejam suficientes para fazer face aos encargos que forçadamente nos teem sido e serão impostos pelas circumstancias.

(Continua)

Companhia de Seguros «FIDELIDADE»

FUNDADA EM 1835

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

Telef: Central-Direcção, 1719—Expediente, 388

Endereço telegraphic: «FIDELIDADE»

Capital emitido 1.344.000 \$00 || Reservas 883.748.598

Capital desembolsado 67.200 \$00 || Prejuizos pagos 4.802.636 \$63

Effectua seguros maritimos e terrestres na séde e nas correspondencias

Companhia da Beira Alta

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

(Continuação)

Estradas

Os trabalhos de construção de novas estradas para a ligação das nossas estações com as principaes localidades vizinhas não tiveram, no anno findo, o menor avanço apreciavel. Continuamos, todavia, a insistir pela execução d'esses trabalhos, que tão uteis e necessarios são para o desenvolvimento económico da região servida pelas nossas linhas e para a expansão das nossas receitas.

Lei n.º 952 de 5 de Março de 1920

Transcrevemos textualmente a reclamação que o vosso Conselho d'Administração dirigiu a S. Ex.º o Ministro do Commercio e Comunicações, em 6 d'Abri ultimo, protestando contra as disposições exaradas nos artigos 7 e 8 da referida Lei; as quaes limitando as garantias que se acham bem expressas no contracto de concessão, constituem uma manifesta infracção ao que está nitidamente estabelecido no art. 21º do mesmo contracto.

Ex.º Sr. Ministro do Commercio e Comunicações:

«A Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta vem respeitosamente apresentar a V. Ex.º, na defesa dos mais vitaes interesses dos seus Accionistas e Obrigacionistas nacionaes e estrangeiros, a sua reclamação e o seu protesto contra o disposto nos art.º 7.º e 8.º da Lei n.º 952 de 5 de Março passado.

— «Esta lei foi regularmente votada pelo Congresso.

— «Mas todos os tratadistas de direito publico reconhecem que as atribuições do Poder Legislativo, em geral de grande latitudine, soffrem uma restrição necessaria: é a de não poderem violar as clausulas do contracto entre o Estado e os particulares.

— «Estabelece-se assim, a diferenciação entre o Estado legislador e o Estado contrahente.

— «Se o Estado contrahente pudesse a seu arbitrio, modificar as clausulas dos contractos em que elle proprio é parte, comprehende-se que não haveria mais empreza que se abalancasse a contractar com o Estado.

— «Além d'essa restrição, outras são impostas no interesse da justiça e da ordem publica, á accão do Poder Legislativo e, entre essas, uma das mais universalmente admittidas é a de que a lei não tem efeito retroactivo; principio consignado em muitas constituições.

— «A actual constituição não o consigna, mas, decerto, por julgal-o inutil, visto estar já consignado no art. 8.º do Código Civil.

— «Ora, ambas as restrições que precedem foram violadas nos citados art. 7.º e 8.º.

— «Com efeito, quanto á primeira:

— «O art. 24.º do contracto de 3 de Agosto de 1878 celebrado entre o Governo Portuguez e a nossa Empreza, estabeleceu os termos precisos em que, depois dos primeiros quinze annos consecutivos á terminação da linha, tem o Governo a faculdade de resgatar a concessão.

— «O preço do resgate assenta sobre o producto liquido da exploração.

— «Vem agora o art. 7º da referida Lei e estabelece que o producto de quaisquer sobretaxas, que o Governo auctorise ou tenha auctorizado não seja computado para o calculo da annuidade, em caso de resgate.

— «Esta disposição, eliminando as receitas da Empreza uma das mais importantes, constitue violação—a mais flagrante—do estipulado no art. 21º do Contracto, artigo que o Estado, que é um dos contrahentes, não tem o direito de modificar senão de acordo com o outro contrahente.

— «Mas esta violação, de todo inadmissivel, cumula-se com outra, que não menos o é, qual a de retrotrahir o preceito ao periodo desde quando começaram a vigorar as sobretaxas, a primeira das quaes foi de 10 %, estabelecida no anno de 1915.

— «Nem se diga que o Governo, conceden'lo as sobretaxas, pôde fazer a concessão sobre as condições que entender. Primeiramente, o argumento—quando valesse—só seria applicavel ás sobretaxas futuras e não ás que, tendo já sido estabelecidas sem nenhuma condição, crearam direitos que uma lei d'agora não pode destruir.

— «Accresce, porém, que se não trata de concessão do Governo

— «Conforme o art. 38.º do Contracto, a Empreza não está dependente, em absoluto, do Governo, para o estabelecimento das tarifas.

— «O artigo e paragraphos 1.º e 2.º regulam esse estabeleci-

mento; e o paragrapho 3.º acrescenta:— «Na falta de acordo entre o Governo e a Empresa, ácerca das modificações a introduzir nas tarifas, terá cada uma das partes o direito de estabelecer, desde logo, como máximos, os preços das tarifas francesas que, nesse tempo estiverem em vigor para os caminhos de ferro franceses.»

— «Ora, n'estes caminhos de ferro, teem vigorado sobretaxas desde 70 até 140 %.»

— Isto mostra, incontestavelmente, que a Empresa podia, sem nenhuma auctorização do Governo, ter applicado sobretaxas iguais ás francesas.

— «Não é lícito, pois, ao Estado dizer que as sobretaxas são mera concessão sua, que elle pode onerar com as clausulas que entender.»

— «Podia a Empresa, na falta de acordo com o Governo, recorrer á faculdade, do citado paragrapho 3.º.»

— «E assim como as tarifas, d'esse modo promulgadas, seriam plenamente tomadas em conta para o cálculo da annuidade do resgate, o mesmo deve applicar-se ás sobretaxas em questão.»

— «Por outro lado basta attentar nas consequencias da applicação do art. 7.º ao resgate, para se avaliar até que ponto este artigo é iníquo.»

— «Com effeito: — qual o motivo inicial porque as sobretaxas foram decretadas?»

— «Foi por se ter reconhecido indispensavel accudir, com augmentos de receita, ao consideravel augmento d'encargos proveniente:»

a) — do encarecimento do carvão e de todos os materiaes utili-sados pela industria ferro-viaria;

b) — dos importantes sobresalarios do pessoal;

c) — da consideravel depreciação da nossa moeda, resultante da immoderada emissão fiduciaria; isto ao passo que todas ou quasi todas as empresas como esta teem de occorrer ao pagamen-to em ouro.

— «Isto posto, ilimine-se da receita das Empresas o producto das sobretaxas, e não só das futuras como das preteritas, como dispõe o art. 7.º.»

— «Qual situação se cria?»

— «A de permanecerem nas despezas todos os aggravamentos, cada vez maiores, reduzindo-se as receitas á cifra anterior, cuja insuficiencia para fazer face ás despezas (alias muito inferiores as actuaes) foi de tal modo reconhecida que, precisamente para accudir a essa insuficiencia, foram as sobretaxas de retadas.»

— «Isto é: — produzir-se-hia uma situação de deficit.»

— «E tal situação viria a constituir base d'uma annuidade de resgate negativa.»

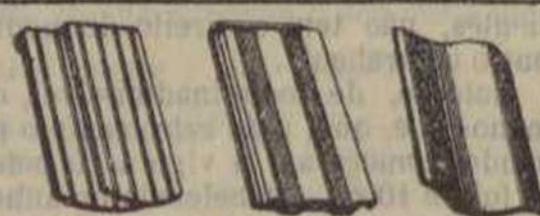
— «Assim, o art. 7.º redundaria na ruina definitiva dos accio-nistas e obrigacionistas nacionaes e estrangeiros.»

— «Permita-nos V. Ex.º, Sr. Ministro, a nossa extranheza ao vermos assim postergados, com tal desprezo, interesses que deveriam merecer aos poderes publicos maior consideração, pois são os d'aquelles que contribuiram com os seus capitais em bom ouro, para a crear em terra portugueza um importantissimo ins ru-mento de riqueza e não podem ficar sujeitos a semelhante ameaça de expoliação.»

— «Não pareça, Ex.º Sr., que, pelo facto de nos dirigirmos ao Governo, esquecemos que os preceitos de que nos queixamos não provem de acto do Poder Executivo, mas d'uma Lei.»

— «A V. Ex.º nos dirigimos, porque nos parece que, sem a concordancia e porventura, até a iniciativa do Governo, não teria o Congresso votado o que votou; e tambem porque nos couvei ce-mos de que, apresentada a V. Ex.º a demonstração da profunda iniquidade do que se promulgou contra nós, e contra as empresas ferro-viarias em geral, V. Ex.º se apressa á em tomar a ini-ciativa de propor ao Congresso o necessario remedio.»

(Continua)



TELHAS

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

pela

Machina de telhas AMBI

SEM CARVÃO
PODER ENORME

SEM TRANSPORTE
MANEJO FACIL

Ambi-Werke Abt. F XVIII C-Berlin-Johannisthal



BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 14 de Agosto de 1920.

As propostas do sr. Pina Lopes, eram inaceitaveis, como vi-mos. Ainda assim obedeciam fundamentalmente ao principio justo de que o ponto de partida de toda a obra financeira tem de ser a tributação dos lucros extraordinarios da guerra.

O sr. Innocencio Camacho quiz seguir um caminho diferente, mas obedecendo a orientações que, na sua propria essencia, não se conformam com a justica economica e social, por melhores que sejam as intenções do novo ministro.

Acima de tudo quiz lançar um emprestimo interno, em consolidado perpetuo de 5 1/4 %, não podendo o encargo real exceder 6 1/2 % ao anno. A emissão abrangeeria os titulos necessarios não só para o governo receber 60.000 contos effectivos com destino á diminuição do deficit de 1920-21, mas também para substituir os das actuaes cauções da dívida de 360.000 contos ao Banco de Portugal, com o mesmo direito de serem vendidos ao publico segundo o contracto de 1918. O emprestimo poderia ir assim successivamente crescendo, até mais de 400.000 contos nominaes... se acaso houvesse dinheiro e subscriptores para tanto.

Como o Governo pôz absolutamente de parte a ideia de tributar os lucros de guerra é muito grave o significado da sua orientação. Elle não exige aos que vieram e vão ganhando centenas de milhares de contos aquillo que pertence realmente ao Estado, por uma contribuição justa. Pelo contrario, deseja que elles se transformem ainda em credores da nação, até mais de 400.000 contos, se for possível, e ao juro de 6 1/2 % ao anno. Ainda por cima lhes quer dar, como garantia d'esse encargo, a consignação dos rendimentos do imposto predial. Os novos ricos ficariam com toda a sua fortuna de guerra, parcialmente mudada em credito sobre o Estado, com hypotheca final de toda a propriedade rustica e urbana em seu favor!

Para esse fim, elevar-se-hiam ainda as taxas da contribuição predial, sem o que não haveria sufficiente receita privilegiada para o encargo do novo emprestimo, pois indo este ao seu maximo previsto, pode aquelle exceder 24.000 contos por anno! E ainda mais grave seria o processo adoptado para tal augmento, como vamos ver.

O artigo 1.º da proposta respectiva diz o seguinte: «O rendimento collectavel de cada predio rustico, a partir do anno corrente é, para todos os effeitos fiscaes, o valor de V que resultar da applicação da seguinte formula :

$$V = \frac{R \times P}{E}$$

em que R representa o rendimento collectavel inscripto na matiz de 1914, P o preço na epocha do cálculo do genero predominante produzido no mesmo predio, E o preço do mesmo producto em 1914, fixado nas estivas camararias e V o rendimento collectavel sobre que incidirão as taxas do anno a que a operação se refere».

Supponhamos uma terra de vinho cujo rendimento collectavel em 1914 era de 3.000\$00, estando por exemplo aquelle producto a 10\$00 e agora a 100\$00, por 500 litros. Nesse caso teremos a seguinte operação:

$$V = \frac{3.000\,000 \times 100\,000}{10\,000}$$

Effectuando-a, achamos agora um rendimento collectavel de 30.000\$00 ou dez vezes mais, o que está muito longe de ser verdade, em geral, por ser desigual o augmento das despesas agri-colas.

Aquelle predio, continuando a ser de 7 % a taxa media, pa-garia de contribuição 11 %, ou 330\$00 em 1914 e 14 % ou 4.200\$00 em 1920! A desproporção é absurda: mas seria boa para a garantia dos juros dos emprestimos dos novos ricos, se acaso a terra podesse resistir a esta expropriação!

O caso talvez ainda fosse peor na propriedade urbana, sobre a qual diz a proposta:

«Art. 2.º O rendimento collectavel da propriedade urbana continuará a ser avaliado pelas respectivas commissões, segundo as regras estabelecidas nos art. 173 do Código da Contribuição Predial, mas tendo-se em vista, para a justa fixação d'esse ren-dimento, as circumstancias e condições economicas da epocha pre-sente.»

Art. 3.º Fixados, nos termos dos artigos antecedentes, os rendimentos que na actualidade devem justamente ser atribuidas á propriedade urbana e rustica, é permitido aos proprietarios ou usufructuarios dos predios arrendados, cujos arrendamentos estão excluidos das disposições do art. 3º do citado Código, a prova ou demonstração de que as rendas auferidas dos mesmos predios, ou de parte d'elles, é inferior ao rendimento inscripto nas matrizes, a fim de constituir os inquilinos ou arrendatarios na obrigação de reembolsar os tributados da contribuição predial correspondente á diferença".

Imaginemos, em Lisboa, um predio urbano cuja renda foi sempre de 1.000\$00, e agora a comissão eleva a 4.000\$00 pelas tais "condições económicas" deixadas á sua apreciação para efeitos do fisco. O imposto que hoje é de 120\$00, (12% sobre 1.000\$00) passaria a ser de 600\$00 (14% sobre 4.000\$00) ou 5,5 vezes superior. O senhorio pagaria os mesmos 120\$00, e o inquilino pagaria a diferença, ou 540\$00. O inquilino e ainda mais o senhorio são objecto de gravíssimas injustiças para garantia do empréstimo dos argentários trazidos pela guerra. Uma lógica terrível conduziria á necessidade de deixar o proprietário elevar a renda a 4.000\$00, pagando elle também os 540\$00 ao Estado. Os moradores das cidades seriam lançados d'esde logo em dificuldades formidáveis e sofreriam degradações sociais e as ultimas misérias.

A falta de espaço inhibe-nos de desenvolver a critica d'esta proposta lamentável, e de entrar sequer um pouco na analyse das

que respeitam á contribuição do registo, á do selo, á industrial e á de rendimento. O essencial é que se procuraria obter mais 56.000 por todos os novos agravamentos tributários das velhas contribuições directas e 60.000 contos immediatos, para diminuir um *deficit* que, pelo actual caminho, vai para mais de 150.000 contos.

O resultado seria ainda um grande *deficit* em 1920-21, outro de mais de 100.000 contos no anno seguinte, e o aumento formidável da nossa crise financeira, económica e social.

Q. J.

Curso de cambios, comparados

	EM 13 DE AGOSTO		EM 30 DE JULHO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque.....	12	11 3/4	13	12 1/2
" 90 d.v.....	11 15/16	—	13 3/8	—
Paris cheque.....	395	406	375	395
Madrid cheque.....	825	850	759	790
Allemanha cheque.....	118	125	110	125
Amsterdam cheque.....	1830	1860	1680	1735
New York cheque.....	5400	5600	4900	5100
Italia cheque.....	270	280	278	278
Suissa *	910	935	840	875
Libras.....	23 500	24 500	23 500	23 500

Cotações na bolsa de Lisboa - AGOSTO

Última cotação	Bolsas e títulos	Cotações na bolsa de Lisboa - AGOSTO										
		2	3	4	5	6	9	10	11	12	13	=
Fundos do Estado:												
44,25	Interna 3% coupon.....	—	—	42,50	44,15	44,10	41,70	44,50	41,45	41,75	41,70	—
44,25	" assentamento.....	42,80	42,80	42,50	42,50	41,80	41,60	44,40	41,40	41,40	41,40	—
108,65	" 3% 1905.....	—	—	10,65	10,65	—	—	—	—	—	10,50	—
211,15	" 4% 1888.....	—	—	21,15	—	—	1\$15	—	—	—	—	—
52,500	" 4% 1890.....	—	—	—	—	—	—	—	—	51\$60	—	—
60,50	" 4 1/2% 1888/89 assent....	60\$00	—	—	—	59\$50	—	—	—	—	—	—
60,50	" 4 1/2% 1888 89 coupon...	—	—	—	—	—	80\$00	—	—	—	—	—
81,550	" 4 1/2% 1905.....	—	—	—	—	77\$00	—	77\$00	—	—	—	—
78,000	" 5% 1909.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	150\$00	—
152,000	" 4 1/2% 1912 ouro.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	75\$80	—
76,50	" 5% 1917.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
133,50	Externa 1.ª serie.....	128\$00	128\$00	128\$00	—	125\$00	123\$00	125\$00	126\$00	126\$00	—	—
133,500	" 2.ª serie.....	—	—	—	135\$00	—	—	—	—	—	—	—
133,500	" 3.ª serie.....	129\$00	130\$00	129\$00	129\$60	127\$00	126\$00	129\$00	130\$00	—	—	—
65,550	Obrig. da Província de Angola.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
140,000	" Comp. Tabacos de 1891	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções dos Bancos e Comp.												
328,000	Banco de Portugal.....	310\$00	308\$00	—	—	307\$00	—	—	—	—	316\$50	—
298,50	" Nac. Ultramarino, coup.	270\$00	273\$50	277\$00	277\$00	—	278\$00	279\$50	278\$00	276\$00	274\$500	—
296,000	" ass.....	—	—	—	—	—	270\$00	—	—	268\$00	266\$00	—
195,500	" Portuguez e Brazileiro ..	167\$00	161\$00	160\$00	—	—	169\$00	172\$50	170\$00	167\$00	165\$00	—
250,000	" Commercial de Lisboa.....	—	—	—	—	—	—	225\$00	215\$00	—	—	—
229,000	" Lisboa & Açores.....	—	—	120\$00	110\$50	—	110\$00	—	110\$00	110\$00	110\$00	—
122,500	" Economia Portugueza.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
72,500	" Commercial do Porto.....	—	—	41\$50	—	41\$00	41\$00	—	—	39\$00	—	—
43,500	Companhia do Credito Predial.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35,500	" Gaz e Electricidade das Aguas.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
71,500	" das Aguas.....	—	—	195\$20	—	191\$00	—	185\$00	183\$00	180\$00	179\$00	180\$00
210,000	" Ilha do Príncipe.....	—	—	—	77\$00	45\$00	42\$50	40\$50	41\$00	41\$50	42\$50	—
57,550	Colonial do Buzi.....	—	—	—	—	—	—	—	200\$00	200\$00	191\$50	198\$50
210,000	" Nac. de Moagem.....	188\$50	188\$50	190\$00	—	—	—	—	—	—	—	—
80,500	" Phosphoros, coup.....	83\$00	—	—	90\$00	90\$00	—	—	—	—	88\$00	—
50,500	" Cam. Fer. Portug.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
178,000	" Tabacos, coupon ..	163\$50	164\$00	—	—	200\$50	197\$00	—	—	—	—	—
266,000	" Nac. de Navegação.....	—	247\$00	246\$00	—	240\$00	237\$00	231\$00	228\$00	227\$00	—	—
Obrigações:												
80,50	Companhia das Aguas.....	—	—	—	—	—	—	—	91\$00	91\$00	91\$00	—
92,50	Predias 5% antigas.....	—	—	—	90\$50	—	—	—	91\$00	91\$00	90\$00	—
92,500	" 5% serie A.....	—	—	—	—	—	—	93\$00	—	—	—	—
90,500	" 4 1/2% serie A.....	—	—	—	—	—	—	—	97\$00	97\$00	—	—
85,500	" 4%.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
102,500	Nacional de Moagem.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
40,520	Assuc. de Moçambique.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
81,500	Banco Nac. Ultram. 4 2/0 ass.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
104,000	" " " 4 1/2% ouro.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
96,550	" " " 6% Hypot.....	—	—	98\$00	—	—	—	—	—	—	—	—
118,500	Cam. de Ferro de Ambaca.....	—	—	—	115\$00	—	—	—	113\$00	113\$00	112\$00	11

Banco Nacional Ultramarino

(Banco de emissão para as colónias)

Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada

Capital realizado 24:000 contos

Reservas 24:000 contos

SÉDE EM LISBOA

AGENCIA EM LISBOA

Rua do Commercio

Caes do Sodré

Filiaes no Continente e Ilhas

Porto — Viana do Castello — Braga — Guimarães — Coimbra — Aveiro — Figueira da Foz — Faro — Olhão — Funchal

Filiaes na Europa

PARIS — 8, rue du Helder

LONDRES — 27, Throgmorton Street

Filiaes no Brazil

Rio de Janeiro | Rua da Qultanda
Praça 11 de Junho (sub-agencia) — Campos — Santos — S. Paulo — Bahia — Pernambuco — Pará e Manaus

Filiaes e agencias nas Colonias

S. Vicente de Cabo Verde — S. Thiago de Cabo Verde — Bôlama-Bissau — S. Thomé — Príncipe — Cabinda
Loanda — Malange — Novo Redondo — Lobito — Benguela — Mossamedes — Lourenço Marques — Inhambane — Beira
Chinde — Tete — Quelimane — Moçambique — Nova Gôa — Mormugão — Macau — Timor.

Recommendam-se as filiaes d'este Banco no Brazil para os saques sobre qualquer localidade de Portugal

Correspondentes nas principaes localidades do Continente e ilhas adjacentes e em todas as cidades do mundo

Operações bancarias de todos os generos no Continente com as colónias, ilhas adjacentes, Brazil e restantes paizes estrangeiros.

Compra e venda de saques sobre o estrangeiro, notas e moedas estrangeiras, coupons, etc.

Operações de Bolsa. Saques e cartas de crédito directas e circulares sobre as colónias e todos os paizes do mundo.

BORGES & IRMÃO

BANQUEIROS

LISBOA — PORTO — RIO DE JANEIRO

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

Descontam letras sobre o paiz e estrangeiro

Ordens telegraphicas para compra e venda de papeis de crédito e outras quaesquer operações de bolsa.

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

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

AGENCIA DE LISBOA

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

Endereço telegraphic: BORGIMÃO — Número Telephonico, 611

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

Westinghouse, Church, Kerr & Company, Incorporated

James C. Boyd, First Pres.
T. N. Gilmore, Vice Pres. & Ch. Engr.
H. H. Kerr, Vice Pres. Chicago Office
A. K. Wood, Vice Pres. & Treas.
E. J. Beugler, Consulting Engr.
G. A. Bahr, Secretary

New York, 37 Wall St.
Chicago, Conway Bldg.
Washington, D. C., Wilkins Bldg.
San Francisco, Southern Pacific Bldg.
Montreal, Shangnessy Bldg.
Dallas, Western Indemnity Bldg.

TODAS AS VARIEDADES DE MATERIAL FERRO-VIÁRIO TANTO FIXO COMO CIRCULANTE

Fornecedores das maiores companhias de caminho de ferro do mundo entre as quais as seguintes:

Baltimore & Ohio Railroad; Boston & Albany Railroad; Canadian Pacific Railway;
Chesapeake & Ohio Railway; Chicago, Burlington & Quincy Railroad; Chicago, Minneapolis & St. Paul Railroad;
Chicago & Alton, Railroad; Chicago & Northwestern Railroad, Erie Railroad; Lehigh Valley Railroad,
Long Island Railroad, Missouri Railroad; New York Central Railroad; New York New Haven & Hartford Railroad;
Pennsylvania Railroad; Pittsburgh & Lake Erie Railroad; Rutland Railroad; Union Pacific Railroad.

Pelas condições das suas fabricas, pelos seus privilegios e pelas suas relações e contractos com muitas das outras casas da America, podem fazer todos os fornecimentos ferro-viários com perfeição, rapidez e vantagens inegualáveis por quaisquer outras.

Dispondo dos mais experimentados engenheiros ferro-viários, encarregam-se de elaborar os projectos das linhas e de executar todas as obras de construção desta natureza, inclusivamente as de terraplenagem, viaductos, pontes, túneis e outras semelhantes.

Agente exclusivo em Portugal e Colônias:

CASA "PROGREDIOR"

Travessa da Glória — Avenida da Liberdade — LISBOA

OLEOS E GORDURAS MINERAES

= DA =

Vacuum Oil Company

"OS QUE MAIS LUBRIFICAM"

Oleos especiaes para lubrificação de MACHINAS MARITIMAS E INDUSTRIAIS

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

Oleos para curtimento de cabedais e para lavagem de lãs. Oleos e gorduras para máquinas agrícolas.

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

Oleos e gorduras especiaes para AUTOMÓVEIS

Vacuum Oil Company

LISBOA

Rua da Horta Seca, 39

TELEPHONES

Central 3980, 3981, 3982, 3983 e 3984

Endereço
telegraphico
VACUUM

Vacuum Oil Company

PORTO

Rua Infante D. Henrique, 87

TELEPHONE: 92

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

COMPANHIA
PORTUGUEZA

PART.		CHRG	PART.		CHRG
Lisboa-R	Cintra	Lisboa-R	Coimbra	Figueira	Coimbra
6 10	7 22	6 27	7 20	8 42	8 12
10 10	11 20	b 8 37	10 20	12 45	10 5
f 11 55	a 12 42	b 9 50	16 35	18 13	14 55
y 12 5	13 17	12 6	0 5	22 45	18
i 14	15 12	16 15	18 41	19 58	17 2
b 17 4	18 41	19 58	e 19 10	23 45	21
e 19 10	19 57	23 45	19 40	20 50	0 47
19 40	20 50	—	0 35	1 45	—
Lisboa-R	Queluz	Lisboa-R	Coimbra	Louzã	Coimbra
7 30	8 3	8 47	12 25	14 10	8 35
17 52	18 25	19 10	18 15	19 30	10 4
Mais os de Cintra, excepto os a e b			Lisboa-R	Figueira	Lisboa-R
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	8 20	16 6	10 34
6 40	7 50	5 50	10 20	16 50	0 25
9	10 2	7 37	8 44	18 49	4 50
10 30	11 30	8 34	13 55	10 15	7 40
12	14 6	a 9 34	13 40	18 40	13 52
f 14 15	15 24	b 10 30	17 49	20 12	21 25
e 17 30	18 38	15 45	18 49	22 31	23 31
18 50	19 21	b 17 50	19 21	22 39	23 31
19 30	20 35	19 45	20 35	22 40	22 40
b 22 30	0 40	1 38	0 15	1 16	1 16
Lisboa-R	V. Franca	Lisboa-R	Lisboa	Aldegallega	Lisboa
6 39	7 43	6 25	8	10	7 50
8 40	10 5	8 10	11 30	13 20	9 50
13 29	14 44	9 24	13 55	15 48	10 20
17 30	18 50	11 0	16 50	18 45	12 20
18	19 20	15 10	18 45	20 31	18 37
20 15	21 31	19 2	19 54	21 28	20 40
0 25	1 39	21 28	2 22	22 40	22 40
Lisboa-P	E. Prata	Lisboa-P	Lisboa	Aleacer	Lisboa
e 7 55	8 5	e 7 20	8	12 20	14 10
e 17 26	17 36	e 9 15	17 49	20 23	23 40
—	—	17 55	19 17	20 23	0 45
Lisboa-R	Setil	Lisboa-R	Lisboa	Setubal	Lisboa
6 30	8 25	—	8	9 46	7 50
Lisboa-R	Santarem	Lisboa-R	Lisboa	18 47	6 47
—	—	19 50	11 30	13 20	10 20
Lisboa-R	Entrone	Lisboa-R	Lisboa	16 50	18 57
18	21 40	6 10	16 50	18 45	17 5
Lisboa-R	Porto	Lisboa-R	Lisboa	18 45	20 45
a 8 30	14 23	6 40	20	21 45	23 1
10	22 18	a 17 18	20 26	22 7	5 20
a 21 15	7 50	a 20	21 17	22 7	10 31
Alfarelos	V.N. Gaya	Alfarelos	Lisboa	22 7	5 20
6	12 8	8 25	22 7	5 20	10 31
Figueira	Amieira	Figueira	Lisboa	12 21	6 40
10 34	15 55	15 45	18 45	20 25	15 20
Alfarelos	Figueira	Alfarelos	Lisboa	9 14	g 10 40
16 50	17 4	19 5	18 45	22 7	12 20
20 10	20 48	—	18 33	20 25	15 57

BEIRA ALTA

Figueira		Pampilhosa	Figueira
ou 8	10 3	10 36	12 50
n 9 45	12	18 30	20 34
15 45	18 5	—	—
2 55	4 31	—	—

Pampilh.		Mangualde	Pampilh.
ou 10 40	17 3	6	9 2
n 18 45	22 11	—	—

Pampilh.		F. Ono	Pampilh.
5 20	16 41	11 20	17 46
12 35	18 1	12 20	22 24

SUL E SUESTE

Coimbra		Figueira	Coimbra
7	8 42	8 30	8 12
10 20	12 45	10 5	11 45
16 35	18 13	14 55	18
0 5	4 5	22 45	0 14
—	—	1 30	4 5

Lisboa		Barreiro	Lisboa
e 6 15	6 55	6 30	7 10
8	8 40	7 22	8 5
10 20	11	9 10	9 50
13	13 40	13 10	13 50
16 0	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	—	—

Lisboa		Alfarelos	Lisboa-R
8 20	16 6	10 34	0 25
Lisboa-R	Alfarelos	Lisboa-R	Caldas
8 20	16 4	16 50	5 22
Caldas	Alfarelos	Caldas	15 20
15 20	0 30	20 10	5 22

SUL E SUESTE

Lisboa		Barreiro	Lisboa
e 6 15	6 55	6 30	7 10
8	8 40	7 22	8 5
10 20	11	9 10	9 50
13	13 40	13 10	13 50
16 0	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	—	—

Lisboa		Aldegallega	Lisboa
8	10	7 50	9 50
11 30	13 20	10 20	12 20
16 50	18 48	17	18 57
20	21 45	20 45	23 1

Lisboa		Setubal	Lisboa
8	9 46	7 50	9 50
11 30	13 20	10 30	12 20
16 50	18 46	17 5	18 37
18 45	20 31	21	22 1