

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

18.º DO 33.º ANNO

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

NUMERO 786

Premiado nas exposições: — Lisboa, 1898, grande diploma de honra  
Bruxelas, 1897. Porto, 1897, Liège, 1895. Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata — Antwerpia, 1894, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze

Proprietário-diretor — L. de Mendonça e Costa

REDACTORES: Principal, José Fernando de Sousa, Engenheiro — 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 Caíheriz, 29

LISBOA, 16 de Setembro de 1920

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

## SUMMARIO

O que se faz nos Estados Unidos, por J. Fernando de Souza	273
Os decretos da agricultura, por Quirino de Jesus	275
Parte Oficial	277
A nova orientação dos Transportes Marítimos, por Guerra Maio	279
Viagens e transportes	280
Mapa de Portugal	281
Carta de Paris, IX, por Guerra Maio	281
Novas graves	282
O Serviço telephonico	283
Parte Financeira:	
Boletim comercial e financeiro	284
Cotações na Bolsa de Lisboa	285
Balanços dos caminhos de ferro portugueses e hispano-americanos	285
Horário dos comboios	288

ta de lei Le Troquer, de que apenas conhecemos as linhas gerais pelo relatório que a precedeu. Renunciou o Governo ao resgate; repudia a famosa nacionalização; mantém o sistema de exploração da maior parte da rede por companhias, cujo crédito procura consolidar.

Introduz porém no sistema actual modificações profundas destinadas a assegurar a unidade de acção, a preponderância do interesse geral, a participação de representantes do pessoal na administração.

Partindo do princípio de que os transportes devem sahir os recursos para a exploração e conclusão da rede sem sacrifício do Tesouro, é constituído um fundo para que revertam os excessos da receita líquida depois de assegurado um razoável dividendo e de dado, tanto às companhias como ao pessoal, uma participação que seja estímulo de bom serviço. Assegura-se o pagamento dos encargos de obrigações pelo Estado quando o período da amortização ultrapassa o do resgate, o que desafoga a acção das companhias, consolidando o seu crédito e permitindo-lhes o recurso à emissão de obrigações para obras complementares.

Deixamos para mais tarde a pormenorização dessas providências, que vão provavelmente ser convertidas em lei.

Mais uma vez nos dá a França testemunho das excelsas qualidades de senso prático e clarividência que a caracterizam. É hoje o país que mais resolutamente combate a utopia revolucionária. Sem a sua intervenção teria o bolchevismo ganho a partida nas planícies da Polónia.

Graças à França, um dos pontos do programa comunista, a nacionalização dos caminhos de ferro é repudiado, sem que por isso se deixem de tentar as reformas que melhor podem assegurar a cooperação de organismos privados com a acção do Estado.

Vejamos agora o que se tem passado nos Estados Unidos, e aproveitemos para isso os esclarecimentos de um interessante artigo da *Revue générale de Chemins de Fer* em que é analisado o *Railroad bill* da grande União Americana.

Quando se resolveu a sua entrada na guerra, o Governo tomou conta da exploração em fins de 1917, pondo à testa d'elles um director geral, Mac Aedo, que veiu declarar mais tarde que não era possível voltar ao regime anterior, sem por isso deixar de repudiar a nacionalização da rede ferroviária. O agravamento de preços de jornais e materiais era tal no fim da guerra, que daria lugar à fallência das companhias.

Por outra parte os agitadores soviéticos e bolchevistas, levaram um certo número de associações do pessoal a fazer apresentar o projecto de lei *Plumb*, baseado na nacionalização dos caminhos de ferro, à qual era resolutamente adversa a opinião pública e com ella o Governo pelo orgão de *Hines*, que sucedera a Mac Aedo na direcção geral.

## O que se fez nos Estados Unidos

Aos que se interessam pela organização dos serviços ferro-viários não podem ser indiferentes as correntes de opinião que em países de intensa vida económica se manifestam, mórtemente na actual conjunctura de liquidação do estado de guerra.

As exigências de uma colossal acção militar, determinaram em toda a parte a intervenção do Estado na exploração dos caminhos de ferro em proporções tais, que em vários países chegou á substituição da acção das companhias pela d'elle. Assim foram favorecidas as reivindicações collectivistas de nacionalização dos caminhos de ferro, como primeiro passo para a sua sovietização, desculpem-nos o neologismo, tão barbáro como a brutal ditadura do chamado proletariado, a que a Russia deve o quasi aniquilamento da sua rede ferro-viária.

Em Inglaterra é actualmente reclamada do Governo a nacionalização dos caminhos de ferro, exigência que se combina com outra análoga relativa ás minas e ameaça de paralisação a vida económica de aquelle grande país.

Em França foi preciso não ha muito a energia do Governo para fazer abortar uma greve ferro-viária, tendo por objectivo a famosa nacionalização dos caminhos de ferro e por detrás da qual estavam os manejos allemaes e a acção subterrânea dos agentes de Lenin.

Mantido o princípio da ordem e da auctoridade, entendeu o Governo que lhe cumpria tomar a iniciativa de uma profunda reforma e apresentou a propos-

Foram então apresentados varios projectos, sendo um, o projecto *Esch*, votado pelo Senado, e outro, de *Cummins*, pela Camara dos representantes até que uma comissão mixta foi encarregada de preparar a sua fusão.

O projecto *Cummins* instituia uma *comissão de salarios e condições de trabalho* e tres comissões regionaes de conciliação com jurisdicção disciplinar, compostas uma e outras de numero igual de representantes das companhias e do pessoal. Cominavam-se penas á infracção das suas decisões e a qualquer perturbação dos serviços, o que era a arbitragem obrigatoria e a proibição da gréve.

O projecto *Esch* tambem tornava obrigatoria a arbitragem e declarava pecuniariamente responsaveis as companhias pelo *lock out*, os syndicatos pelas gréves, indo essa responsabilidade até aos prejuizos supportados pela parte adversa.

Graças á influencia das *Trades-Unions* essa clausula foi rejeitada, como o foi a emenda que tornava obrigatoria a arbitragem e proibia as gréves.

O projecto *Cummins* reduzia consideravelmente o numero de companhias, que era de 2.400 antes da guerra, sendo importantes 721. A opinião, hostil á exploração pelo Estado, era igualmente contraria a uma tal multiplicidade de organisação, e pedia mais unidade na exploração e nas tarifas.

Quando o Governo tomou conta das linhas temporariamente, assegurou ás companhias 895 milhões de dollars, somma dos seus lucros liquidos antes da guerra. No começo do corrente anno o deficit era de 600 milhões.

O projecto reservava para remuneração do capital  $5\frac{1}{2}\%$ . Se o rendimento liquido fosse a  $6\%$ , o  $\frac{1}{2}\%$  revertia para um fundo de melhoramentos. De  $6$  a  $7\%$  metade do excesso ia ao fundo de reserva e a outra a um fundo geral de melhoramentos.

As duas assembleias accordaram em prolongar por 6 mezes a garantia do juro dada pelo Governo e em admittir um lucro liquido de  $5\frac{1}{2}\%$  e mais  $\frac{1}{2}\%$  para melhoramentos. Os excessos sobre  $6\%$  seriam repartidos em partes iguaes entre o Estado e as companhias. Estabeleciam-se creditos de 300 milhões para um fundo de *roulement* no periodo de transição.

As associações do pessoal fizeram grande oposição ao projecto, não só porque exigiam a nacionalização, como tambem por não admittirem restricções do pretendido direito á gréve. Opunham-se igualmente á criação do *Railroad Labor Board*, tribunal de arbitragem, composto de 9 membros, sendo 3 eleitos pelo pessoal, 3 pelos directores e 3 pelo publico. As *Trade-Unions* declaravam que o publico nada tinha que ver nas questões entre o pessoal e as empresas, ameaçando com uma gréve geral no caso de ser essa representação concedida ao publico.

A ameaça foi vã, não impedindo o voto do projecto e a tentativa de gréve foi dominada, graças ao apoio da opinião publica. A lei foi votada e sancionada pelo Presidente e no dia 1 de março o Governo restituia ás companhias as suas 256.626 milhas de linhas, tendo a exploração pelo Estado dado logar a um deficit de perto de 1 bilião de dollars, apesar do aumento de 30% das tarifas, que elevou a receita de 674 a 1.036 milhões.

Segundo a nova lei o Estado salda os deficits acumulados durante a gerencia federal.

As tarifas não serão modificadas sem a decisão da auctoridade federal.

Auctorisam-se emprestimos a 6% ás companhias até á importancia de 300 milhões de dollars para os melhoramentos necessarios no periodo de transição.

Quanto aos conflictos com o pessoal, a lei impõe

á companhias e aos seus agentes o dever de evitar por todos os meios as interrupções de trabalho, devendo os conflictos ser resolvidos por delegados das duas partes e quando se não chegue a acordo, por uma comissão de conciliação que pode ser constituída entre uma companhia, um grupo de companhias ou o conjunto de todas e o pessoal de uma companhia ou uma ou mais associações do pessoal.

Cada comissão funciona a pedido do director da companhia ou de um grupo de 100 empregados não syndicados e afectados pelo conflicto, ou por iniciativa da propria comissão, ou ainda, a pedido da repartição de trabalho que veja no conflicto a possibilidade de interrupção do commercio.

A *Repartição de trabalho dos caminhos de ferro* é composta de 9 membros, sendo 3 escolhidos pelo Presidente com aprovação do Senado n'uma lista de 6 nomes designados pelo pessoal; 3 escolhidos nas mesmas condições de 6 designados pelas companhias; 3 representantes do publico nomeados directamente pelo Presidente com aprovação do Senado.

As funcções d'estes delegados são remuneradas com 10.000 dollars por anno.

A Repartição julga os conflictos que as comissões de conciliação não tiverem podido resolver. São tambem da sua competencia as questões relativas a salarios, podendo porem suspender a sua sentença no fim de 10 dias, se reconheceu que o cumprimento d'ella exige a remoção das tarifas.

As decisões, tanto da Repartição de trabalho sobre salarios como as d'ellas e das comissões de conciliação sobre as condições de trabalho, devem comportar escalas de salarios e regras de trabalhos que o tribunal julgue justas e rasoaveis, para o que terão em consideração: as escalas de salarios de trabalhos analogos n'outras industrias; a sua relação com o custo da vida; os riscos profissionaes; as aptidões especiaes do logar; o grau de responsabilidade, a regularidade do emprego, os augmentos successivos de salario.

Os salarios deverão ser mantidos sem diminuição até 1 de setembro corrente.

O titulo IV da lei proíbe ás companhias a construção de novas linhas sem a declaração de utilidade publica.

A *Interstate Commission* elaborará um plano de consolidação dos bens das companhias, que limitará o numero dos grupos de exploração, formando-os de modo que se possam uniformizar as tarifas.

A comissão pode fixar tarifas justas e rasoaveis, de modo que as companhias tenham um rendimento rasoavel, que será normalmente  $5\frac{1}{2}\%$  do valor dos seus bens.

Quando o rendimento excede,  $6\%$  metade irá para o seu fundo de reserva e a outra metade para o fundo geral de reserva dos caminhos de ferro, administrado pela Comissão, para melhoramento dos serviços por emprestimos ás companhias. Estas não poderão emitir acções nem obrigações sem auctorização da Comissão.

Compõe-se esta de 7 membros, vencendo cada um 11.000 dollars e são nomeados por 7 annos.

A lei não estipula sancções para as sentenças da *Repartição de trabalho*.

Encerra o periodo da guerra pela restituição das linhas ás companhias exactamente quando as organizações operarias reclamavam a nacionalização.

Em compensação dão-se latissimos poderes á *Interstate Commerce Commission*, organismo official em que, nem as companhias nem o pessoal tem representantes, pois todos os seus membros são de livre escolha do Governo.

A Repartição do trabalho será um freio poderoso para excessivas exigências do pessoal.

Embora a nova lei não proiba as greves ferroviárias a legislação vigente dá poderosos meios de acção contra elas ao Governo, que os tem usado com energia, lançando mão dos fundos syndicaes e prendendo os dirigentes.

Taes são os interessantes esclarecimentos do artigo que resumimos.

Em Hespanha tem-se complicado, como é sabido, e se explica pelas dificuldades de ordem política o andamento do projecto de lei sobre o aumento de tarifas, que chegou a ser votado no Senado.

Segundo esse projecto é autorizada uma sobretaxa até 50 %, na 1.ª classe, 48 %, na 2.ª e 46 % em 3.ª e até 50 % nas mercadorias, sob condição de ser pelas companhias aberta conta especial para o produto d'essa sobretaxa e de se obrigarem a aceitar a arbitragem do Governo nas questões com o pessoal, especialmente ácerca de salários.

A sobretaxa é valida por cinco anos e continuará após esse período, se as Cortes a não modificarem.

O producto da sobretaxa não será levado em conta para o resgate, como também o não será o aumento de despesa proveniente do regimen das 8 horas de trabalho.

Referimo-nos atraç ao projecto francês. Aguardando ensejo de o analysar minuciosamente, convém dar desde já ideia das suas linhas geraes.

E' posta inteiramente de parte a ideia do resgate não só por causa da annuidade a pagar acrescida do valor do material circulante, como pelos complicados litigios que ia originar a perturbação de interesses de 2,759.000 acções e 38 milhões de obrigações.

A experiência do resgate do Oeste não foi na verdade animadora. Por isso se enveredou pelo caminho racional de revisão dos convenios.

O Conselho superior que vai verificar a exploração é composto de 11 vogaes, representando o ministerio das obras publicas, 4 o ministerio das finanças, 3 a camara do comercio, 3 os interesses agrícolas, 1 os interesses coloniaes, e 1 cada um dos ministerios do trabalho, da Guerra e dos Negocios Estrangeiros, alem dos representantes da companhia e do pessoal.

E' criada uma conta especial onde entram os excessos de receitas e que faz os adiantamentos ás companhias que d'elles careçam.

Como dissemos, pessoal e companhias são interessados no melhoramento de exploração por um sistema de premios que só se deduzem das receitas, depois de cobertas as despesas d'exploração, os encargos financeiros e o dividendo reservado ás acções.

As farifas serão revistas de modo que se equilibrem receitas e encargos.

São reguladas as dívidas das companhias ao Estado pela conta de garantias e as compensações que o Estado lhes deve por causa dos prejuízos da guerra.

Como se vê, os países que procuram acudir á crise que por toda a parte atravessam os serviços ferroviários, respeitam direitos adquiridos e dão de mão á utopia da nacionalização dos caminhos de ferro. Consideram as companhias uteis auxiliares, cujo crédito é subsidiário do do Estado na obra do fomento pelos caminhos de ferro.

No sistema das concessões por tempo limitado apontava se o grave inconveniente da inferioridade da situação em que as empresas se encontram quando é já relativamente curto o prazo de concessão por não caber n'elle amortisação das obrigações, achando-se pois inhibidas de melhoramentos necessários.

Desde que o Estado assegura a continuação do compromisso pelas companhias tomado, o crédito mantém se íntegro e a sua acção pode-se exercer consoante as exigências do tráfego.

E' por esse caminho que a meu ver se deve enveredar entre nós.

Dois graves problemas ha que resolver: um relativo aos Caminhos de Ferro do Estado, o outro ás linhas das empresas. Nos primeiros ha que restabelecer a disciplina profundamente abalada. Não vejo Hercules capaz de desempenhar tarefa tal, nem de proceder a uma severa revisão de quadros e orçamentos. E se o não houver sob a acção directa do Estado ou de empresas arrendatárias, o problema permanecerá insolúvel.

Faltam dados estatísticos acerca de receitas e despesas por onde se possa ajuizar da gravidade da situação.

O ultimo relatório publicado não vai além de junho de 1916 e a estatística geral do Ministerio ficou em 1916.

Quanto ás empresas, vimos no artigo anterior a cahotica situação creada pela lei de 5 de março ultimo.

Nem a ella nem ao Estado convém a *régie désintéressée* em que são collocadas, sem possibilidade da remuneração do capital-acções, em conflicto com os obligacionistas do 2.º grau, esbulhadas até do valor do material circulante que adquirirem.

Os contractos teem que ser revistos depois de minucioso estudo individual. Convém ao mesmo tempo assegurar, como em França e nos Estados Unidos, maior unidade de criterio na exploração de facilidades nas relações entre as diversas empresas.

O estudo é arduo mas indispensável. Só por esse caminho se pode chegar a resultados praticos.

J. Fernando de Souza



## Os decretos da Agricultura

Merecem referência especial os decretos mais importantes pelos quais o ministerio da agricultura tratou de attender a algumas das maiores necessidades estabelecidas pela crise económica do paiz, diplomas que veem publicados no *Diario do Governo* de 6 do corrente.

Pelo decreto n.º 6894 serão concedidas, pelo referido ministerio, aos lavradores e aos syndicatos, cooperativas, sociedades ou empresas de cultura mecanica, subvenções destinadas a auxiliar os na compra de máquinas agrícolas e seus accessórios e sobresalentes. Consistirão elles em 50 por cento da totalidade das despesas feitas e pagas com a aquisição do material especificado nos respectivos requerimentos. Os interessados terão de fazer apenas o reembolso de metade ao ministerio da agricultura, em annuidades correspondentes á quinta parte. O resto reverterá em favor das entidades subvencionadas.

Os requerentes, para obterem a concessão, devem assignar um termo de responsabilidade. Por elle se obrigarão a pagar as annuidades previstas, a explorar directa e pessoal ou collectivamente o material preten-

dido e a arrotear ou a lavrar e semear um determinado numero de hectares por cada apparelho automotor, tendo em conta a capacidade productiva d'este e a natureza dos terrenos.

Desde que o numero de automotores adquiridos por um syndicato, cooperativa, sociedade ou empreza de cultura mechanica, ou pelo grupo que estes formarem, seja superior a quatro, o ministerio conceder-lhes-ha um subsidio de 50 por cento sobre o orçamento da montagem de uma officina de reparações de material agricola, reembolsavel em annuidades correspondentes á decima parte da percentagem.

Diversas disposições do Decreto fixaram garantias para que os fins do mesmo diploma sejam atingidos. E' de notar que dos mesmos beneficios poderão aproveitar-se tambem os syndicatos, cooperativas, sociedades ou emprezas de cultura mechanica relativamente aos apparelhos que já adquiriram.

As importancias das subvenções que o Governo venha a conceder nos termos d'este decreto serão custeados pela verba do ministerio da agricultura que está consignada para as despesas da crise económica. Bom será que se publiquem sem demora os diplomas complementares necessarios para a completa execução d'esta importante providencia de fomento.

Pelos decretos n.<sup>o</sup>s 6.897 e 6.899 continuou-se a desenrolar soluções para a grave questão cerealifera.

Garante-se, em harmonia com o decreto n.<sup>o</sup> 6.735, de 10 de julho, o preço minimo de \$36 por kilogramma para o trigo nacional da colheita de 1921. O preço de todos os cereaes panificaveis, a partir de 1921, inclusivé, será fixado annualmente por uma commissão especial composta de representantes do ministerio da agricultura e das associações e syndicatos agricolos. Ela poderá elevar o preço do trigo da colheita de 1921, tendo em vista o custo da producção, a justa remuneração do trabalho cultural e ainda o estímulo de que a lavoura carece para desenvolver a sua actividade.

Estas disposições do decreto n.<sup>o</sup> 6.897, juntamente com as do decreto 6.893, devem concorrer fortemente para que a nossa lavoura entre finalmente n'um periodo de intensificação cultural. Se estas providencias forem completadas com outras que assegurem de vez o abastecimento de adubos nas condições necessarias e se forem melhorados os serviços de transportes, a inercia agricola, caso continuasse ainda, exigiria soluções de natureza extraordinaria.

E' verdade que a nossa agricultura, especialmente a da Extremadura e a do Alentejo, luta com a indisciplina do operariado. Mas os consumidores luctam com os effeitos d'ella e com os de todos os outros males, um dos quaes é exactamente a falta de esforços patrioticos e heroicos n'uma grande parte d'aquelles que possuem a terra. A situação d'elles é a peor de todas.

Quanto mais tarde estiver já restabelecida a ordem económica no mundo e regularizado o nosso regimen monetario com desaparecimento das grandes diferenças cambiales, os consumidores poderão obter o trigo exotico aproximadamente por metade do preço que os lavradores julgarão necessário para o nacional, como sucedia antes da guerra. Salta aos olhos que então os agricultores, pela sua influencia na governação publica, obterão que lhes comprem o seu producto pelo dobro do preço mundial, em nome da solidariedade económica, do patriotismo e de tudo o mais que se costuma invocar.

Os mesmos principios e sentimentos impõem-lhes

sem duvida agora um esforço prodigioso para chegam finalmente á maior producção possivel e para se contentarem com o lucro justo, cuja fixação é deixada pelo decreto n.<sup>o</sup> 6.897 ás circunstancias de cada anno, como é natural. Quererem agora que o preço fosse determinado pela importancia do custo, seguro e frete do producto exotico, levando-se em conta as diferenças de cambio, é inadmissivel, porque estas não pesam com a mesma força esmagadora sobre todas as despesas agricolas. Se a livre concorrencia mundial devesse constituir a lei para o caso, tanto o deveria ser amanhã como hoje, quando em tudo isto se queira andar com justiça.

Não queiram tambem os agricultores puxar demasiado pela corda. Basta que a extiguem de mais os outros! Quando ella viesse a rebentar, a peor situação seria sempre decerto a dos que tivessem miserias e fomes, por serem só victimas e não tambem autores de especulações. Mas a dos proprietarios não seria depois d'isso a menos agradavel? Pois não é evidente que de todos os lados deve haver o esforço, a temperança e a justiça, e que o exemplo acima de tudo deve partir das classes possuidoras?

O decreto n.<sup>o</sup> 6.899, ao mesmo tempo que impõe á moagem a compra do trigo nacional a \$36 por kilogramma, estabelece que o exotico lhe será fornecido pelo Governo a \$48, *cif* Tejo ou Leixões. Com os preços mundiaes cotados para o outono e com as actuaes diferenças de cambio, elle não pode ficar por menos de \$80 ao Governo. O prejuizo do Estado será de cerca de \$32 em kilogramma. Elle será de 48.000 contos num total de 150.000 toneladas, e já se disse que o *deficit* iria a perto de 200.000 toneladas neste anno cerealifero!

Este é um dos assumptos mais graves da nossa administração publica. Se a moagem pagar o trigo exotico, sem nenhum abatimento, o preço do pão *commum*, já hoje elevado a \$40 por kilogramma, subirá muito mais ainda, tornando-se muitissimo graves as circumstancias de numerosos consumidores, com todos os perigos d'ahi resultantes. Se por estas considerações o Governo continua a fornecer o com perdas notaveis, temos ahi uma das mais sérias adversidades financeiras, exactamente quando por tantas razões de ordem económica e social urge conseguir o equilibrio do orçamento. E' evidente que isto não pode continuar assim por longo tempo.

Este mal formidavel deriva de termos um enorme *deficit* cerealifero e de estarmos no meio de uma catastrophe cambial, com agios de 400 e de 500 por cento. Se produzissemos em Portugal e nas colonias, como é possivel, todos os cereaes necessarios, estariamos livres d'aquelle temeroso problema que ameaça ao mesmo tempo a ordem publica e o orçamento. Se apesar de faltarem importantemente, a nossa moeda tivesse o valor internacional anterior á guerra, o trigo exotico chegar-nos-ia ao Tejo a pouco mais de \$20 por kilogramma, isto é, mais barato ainda do que o de producção nacional.

Tudo isto mostra onde estão logicamente os remedios. Precisa-se de intensificar depressa e no mais alto grau possivel as culturas cerealiferas na metrópole e nas colonias. Precisa-se de trabalhar de todas as maneiras para melhorar progressivamente a situação cambial. Mas quanto é verdade que ambos os resultados, e especialmente o segundo, dependem de prodigiosos esforços publicos e privados, pelos quaes uma patria em perigo queira salvar-se!

Quirino de Jesus.



## Ministério do Comércio e Comunicações

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministério do Comércio e Comunicações, a quem foi presente o programa do concurso para a construção e exploração da linha férrea de Setil a Peniche, e as respectivas condições e cadernos de encargos, elaborados pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro, em harmonia com as bases anexas ao decreto de 18 de Junho do corrente ano, que seja aprovado o referido programa e caderno de encargos.

Paços do Governo da República, 11 de agosto de 1920. — O Ministro do Comércio e Comunicações, *Francisco Gonçalves Velloso Correia*.

### Programma do concurso para a construção e exploração da linha férrea de Setil a Peniche

1.º

Perante a Direcção Geral de Caminhos de Ferro é aberto, nos termos do decreto de 18 Junho último, concurso público para a construção e exploração dumha linha férrea de via larga que, partindo da estação de Setil, na linha de leste e passando por Cartaxo, Almôster, Rio Maior, Óbidos e Atouguia, vá terminar em Peniche.

2.º

A duração da concessão será fixada na proposta, servindo de base de licitação o limite máximo de noventa e nove anos.

3.º

No dia 11 de Novembro, ás catorze horas, serão recebidas, e abertas por uma comissão especialmente nomeada pelo Governo para esse fim, as proposta, em carta fechada, assinadas pelos licitantes.

4.º

As propostas, devidamente seladas, serão redigidas em português, nos seguintes termos:

"O abaixo assinado, F.... (nome, profissão, e residencia) obriga-se a construir e explorar a linha de Setil a Peniche, a que se refere o decreto de 18 de Junho de 1920 e o programa de concurso publicado no *Diário do Governo* de 3 de Agosto de 1920, e em conformidade com o respectivo caderno de encargos, publicado no mesmo *Diário do Governo*, fixando em.... (o número por extenso) anos a duração da concessão. Obriga-se mais a comprovar, no prazo máximo de... que tem empresa constituída e com o capital suficiente".

(Data e assinatura reconhecida).

5.º

Cada proposta deverá ser acompanhada dos seguintes documentos devidamente selados:

1.º Certificado do deposito na Caixa Geral de Depósitos, á ordem d'esta Direcção Geral, da quantia de 8.000\$.

2.º Se o licitante representar alguma sociedade ou companhia, documento autentico que mostre que essa sociedade ou companhia existe legalmente e lhe conferiu poderes especiais para a licitação.

3.º Se o licitante representar algum indivíduo, procuração bastante com poderes especiais para aquele acto.

4.º Referências que abonem a idoneidade técnica e financeira do proponente.

6.º

Todas as propostas deverão ter a seguinte legenda:

"Proposta para o concurso do caminho de ferro de Setil a Peniche feita por (nome do proponente)".

No involucro, dentro do qual devem vir fechadas em sobretos separados, com as respectivas designações exteriores, a proposta e os documentos exigidos na condição anterior.

7.º

Todas as propostas serão abertas pela comissão, tomando-se nota da faltadas formalidades que porventura nalguma se encontre e aceitando-se quaisquer protestos ou aclarações que no acto

do concurso sejam apresentados pelos proponentes, para subirem á apreciação do Governo.

8.º

Se no concurso se apresentarem duas ou mais propostas iguais e que sejam as mais favoráveis proceder-se-há á licitação verbal sobre a duração da concessão, segundo o artigo 22.º das instruções de 10 de Novembro de 1899, não podendo a diferença entre cada lance ser inferior a um ano.

9.º

Os proponentes, cujas propostas não sejam admitidas ao concurso, ou não sejam tomadas em consideração, poderão requerer os levantamentos dos respectivos depósitos, mesmo antes de ter lugar a adjudicação da estrada. Os dos outros proponentes serão levantados depois dela se efectuar, ou decorridos noventa dias, a contar da data da abertura das propostas, se o Governo não tiver tomado qualquer resolução acerca do concurso.

10.º

O Governo reserva-se a faculdade de não fazer a adjudicação se assim convier aos interesses do Estado, e de escolher as propostas que forem julgadas mais vantajosas e idóneas, pelas garantias técnicas e financeiras da sua execução, embora não sejam as que estipulem menor número de anos para a duração das concessões.

11.º

O concorrente a quem for feita a adjudicação, reforçará o depósito provisório no prazo de oito dias, contados daquele em que lhe for notificada a adjudicação, elevando-se á quantia de 16.000\$, sob pena de perder o referido depósito e de ser a adjudicação feita ao concorrente, cuja proposta for imediata à sua em vantagens oferecidas.

12.º

A Direcção Geral dos Caminhos de Ferro diligenciará obter das juntas distritais e das câmaras municipais dos concelhos atravessados por esta linha férrea a fixação dos subsídios com que contribuem para a sua construção ficando em seguida patentes esses esclarecimentos na Secretaria em todos os dias úteis, das onze ás dezasseis.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 10 de Agosto de 1920. — O Director Geral, *António José Dantas*.

### Caderno de encargos da construção e exploração do Caminho de Ferro do Setil a Peniche

#### CAPÍTULO I

##### Obrigações que contrai a empreza, condições relativas à construção dos caminhos de ferro e ao respectivo material fixo e circulante. Direitos do Estado e da empreza sobre as diversas construções e material fornecido.

Artigo 1.º A empreza efectuará à sua custa e por sua conta e risco, nos termos, pelo modo e no prazo estipulado nestas condições:

1.º A construção do seguinte caminho de ferro completo em todas as partes, com todos as expropriações, aterros e desaterros, obras de arte, assentamento de vias, estações e oficinas de grande e pequena reparação, e todos os edifícios acessórios, casas de guarda, barreiras, passagens de nível, muros de sustentação, muros de vedação ou sebes para separar a via férrea das propriedades contíguas, e em geral as obras de construção previstas e imprevistas, sem exceção ou distinção, que forem necessárias para o completo acabamento das linhas férreas, dum caminho de ferro que, partindo da estação do Setil na linha de leste, e passando pelo Cartaxo, Almôster, Rio Maior, Óbidos e Atouguia, vá terminar em Peniche.

§ 1.º A palavra empreza sempre que for empregada nestas condições, significa o concessionário primitivo, ou qualquer particular, sociedade ou companhia para quem ele trespassse, na conformidade das leis e com autorização prévia do Governo, os direitos adquiridos e as obrigações contraídas em virtude do contrato.

§ 2.º As obras mencionadas no n.º 1.º deste artigo, que a empreza é obrigada a executar, serão feitas em harmonia com os projectos definitivos por ela elaborados e aprovados pelo Governo, com as modificações e variantes que a empreza julgue conveniente propor, e que forem aprovadas pelo Governo.

§ 3.º Estes projectos compreenderão:

1.º O plano geral do caminho com a indicação da colocação das estações, portos secos, cursos de água, estradas e caminhos atravessados, passagens de nível, e as superiores e inferiores, edifícios e mais acessórios e dependências do serviço das linhas, o qual plano será feito na escala de 1:5.000;

2.º O perfil longitudinal na escala de 1:5.000 para os comprimentos, e 1:5.000 para as alturas, contendo as seguintes indicações: distâncias quilométricas referidas á origem, comprimento e inclinação de cada rampa ou declive, extensão dos ali-

nhamentos rectos e desenvolvimento das curvas com designação dos raios correspondentes;

3.<sup>º</sup> Os perfis transversais na escala de 1:200;

4.<sup>º</sup> As obras de arte na escala de 1.50 para um comprimento abaixo de 10 metros, de 1:100 para um comprimento de 10 a 100 metros, de 1:200 para um comprimento acima de 100 metros.

§ 4.<sup>º</sup> A emprêsa efectuará os estudos necessários, e organizará nos termos usuais os respectivos projectos, reservando-se o Governo o direito de fazer fiscalizar a execução dos estudos.

§ 5.<sup>º</sup> O número e classe das estações e suas dependências serão determinados nos projectos definitivos. Nas estações de entroncamento as ampliações e melhoramentos, que forem reclamados pelo maior desenvolvimento que ao serviço resultar da exploração das novas linhas, e para facilidade das baldeações, serão feitos por conta da respectiva emprêsa adjudicatária, devendo em todo o caso haver as necessárias estações principais com as acomodações precisas para passageiros, mercadorias e empregados, oficinas, máquinas e aparelhos para a construção e reparação do material de exploração, armazéns, telheiros e depósitos para arrecadação e pintura de locomotivas, tendores, carruagens e vagões, fossos para picar o fogo, aparelhos e reservatórios para alimentação de máquinas.

§ 6.<sup>º</sup> Serão de conta da emprêsa as despesas exigidas pela construção da estação e suas dependências, feita de acordo com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, no ponto de cruzamento com a linha de oeste, livremente escolhido, em harmonia com as faculdades asseguradas ao Governo pelo artigo 31.<sup>º</sup> do contrato definitivo para a construção e exploração do caminho de ferro de Torres Vedras à Figueira e a Alfarelos.

§ 7.<sup>º</sup> Dos projectos aprovados fará a Emprêsa tirar duas cópias, que serão autenticadas pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro; uma das cópias será entregue à Emprêsa e a outra á fiscalização.

2.<sup>ª</sup> O fornecimento, conservação e renovação das locomotivas, carruagens para viajantes, vagões para mercadorias, máquinas e utensílios para as oficinas, plataformas giratórias, reservatórios e aparelhos hidráulicos, guindastes, sinais, e em geral todo o material fixo e circulante, designado ou não designado, que fôr necessário para manter a linha em perfeito estado de exploração;

3.<sup>ª</sup> O estabelecimento dum telegrafo eléctrico ao lado da linha férrea e a conservação e renovação dos materiais e aparelhos que forem precisos para o manter em bom estado de serviço.

4.<sup>ª</sup> Depois de terminada a linha, a Emprêsa, no prazo de um ano, fará a sua custa, com assistência do engenheiro, delegado do Governo, a demarcação quilométrica e o levantamento da planta cadastral do caminho de ferro e suas dependências, com a designação de todas as obras de arte executadas, e entregará ao Governo uma cópia desta planta, devidamente autenticada.

5.<sup>ª</sup> Uma memória justificativa e descritiva de todo traçado.

§ único. Se a Emprêsa não der, em devido tempo, cumprimento ao que neste número é preceituado, o Governo fará executar, por conta da Emprêsa e por pessoal nomeado pelo mesmo, os trabalhos de campo e de gabinete relativos à medição, marcação quilométrica e levantamento da planta cadastral do caminho de ferro e suas dependências, com a descrição de todas as obras de arte executadas.

Art. 2.<sup>º</sup> A linha férrea será construída com leito e obras de arte para uma só via, à exceção das estações, em que haverá as necessárias vias de resguardo e de serviço.

Art. 3.<sup>º</sup> Quaisquer alterações ou notificações que a Emprêsa tenha por conveniente propor serão formuladas em harmonia com as condições técnicas dos projectos, mas não poderão ser executadas sem prévia autorização do Governo.

Art. 4.<sup>º</sup> As terras para a formação dos aterros serão sempre extraídas de maneira que se evite a extagação das águas, prejudiciais à saúde pública.

Art. 5.<sup>º</sup> A largura do caminho ao nível da plataforma será de 5<sup>m</sup>,30 em aterro e de 6<sup>m</sup>,20 em desaterrado, e ao nível dos carris de 3<sup>m</sup>,30 num e outro caso.

Art. 6.<sup>º</sup> A largura de via será de 1<sup>m</sup>,67 entre os bordos interiores dos carris.

As dimensões dos fossos e inclinações dos taludes e a largura da linha ao nível da plataforma, quer em aterro quer em escavação, serão reguladas pelos respectivos perfis transversais, tipos adoptados nos projectos.

A entre-via, ou distância entre duas vias, será, pelo menos, de 2 metros, entre as bordas exteriores dos carris internos de cada via.

Art. 7.<sup>º</sup> Os raios das curvas de concordância não serão inferiores a 300 metros nas linhas gerais; nas de serviço e resguardo poderão baixar a 250 metros. Quando se empregarem estes raios, as respectivas curvas de concordância deverão efectuar-se tanto quanto possível sobre planos horizontais.

O intervalo entre os pontos de tangência de duas curvas em sentido contrário não será inferior a 50 metros, salvo casos excepcionais e devidamente justificados.

Art. 8.<sup>º</sup> O limite máximo das inclinações será em regra de 15 milímetros mas excepcionalmente poderá subir a 18 milímetros.

Art. 9.<sup>º</sup> Os carris e outros elementos constitutivos da via fér-

era devem ser de boa qualidade e dos melhores modelos próprios a preencher o fim do seu destino.

Os carris a empregar serão de aço, e o seu peso não poderá ser inferior a 30 quilogramas por metro corrente.

Serão fixados pelo sistema que a emprêsa julgar mais conveniente, segundo os últimos aperfeiçoamentos e com prévia autorização do Governo.

Art. 10.<sup>º</sup> As travessas a empregar nas linhas serão metálicas ou de madeira que sustente bem a pregação, e das qualidades, forma e dimensões que forem aprovadas pelo Governo.

Art. 11.<sup>º</sup> As linhas serão fechadas por meio de muros, sebes ou grades de madeira, que as separem das propriedades contíguas, com barreiras de serventia abrindo para fóra.

§ único. A vedação poderá ser dispensada nos pontos em que o Governo, a pedido da emprêsa e ouvida a fiscalização, entenda que ela é desnecessária para a segurança do público e da exploração.

Art. 12.<sup>º</sup> A emprêsa deverá estabelecer, para o serviço das localidades atravessadas pela linha férrea, paragens destinadas ao estacionamento, carga e descarga de mercadorias, em harmonia com os projectos aprovados.

Art. 13.<sup>º</sup> A emprêsa construirá de pedra, ferro ou tejolo, os viadutos, pontes, pontões, aquedutos e canos de rega e as passagens superiores, inferiores e de nível, em número suficiente, e com as dimensões que exigir a sua estabilidade e segurança, o volume das águas, a largura do caminho de ferro e das estradas ordinárias ou caminhos a que algumas dessas obras devem dar passagem.

Art. 14.<sup>º</sup> Os cruzamentos dos caminhos de ferro com as estradas de 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> classe, caminhos municipais ou vicinais, poderão ser de nível, excepto nos casos em que nos projectos estejam designadas passagens superiores ou inferiores.

Em todos os cruzamentos ou passagens de nível em que o Governo o exigir, a emprêsa será obrigada a estabelecer barreiras, que abrirão para a parte exterior do caminho de ferro, havendo, em cada uma, guarda encarregado desse serviço.

Art. 15.<sup>º</sup> Quando o caminho de ferro passar sobre uma estrada de 1.<sup>a</sup> classe, a abertura do viaduto não será menor de 6<sup>m</sup>,60; sobre uma estrada de 2.<sup>a</sup> classe, de 6 metros; sobre uma estrada municipal de 5 metros.

A altura do fecho da abóbada acima do pavimento da estrada será de 3<sup>m</sup>,5; a altura dos parapeitos será de 0<sup>m</sup>,70 pelo menos.

Art. 16.<sup>º</sup> Quando o caminho de ferro passar por baixo de uma estrada de 1.<sup>a</sup> classe, a largura do viaduto sera de 6<sup>m</sup>,60; sendo distrital, 6 metros; e sendo municipal, 5 metros.

A abertura entre os pés direitos, será, pelo menos, de 4<sup>m</sup>,5, compreendidos os fossos.

A distância vertical do intradorso à parte superior dos carris, será, pelo menos, de 5 metros.

Art. 17.<sup>º</sup> Se houver de desviar o traçado de qualquer estrada existente, os declives do novo traçado não poderão exceder os que existiam na estrada ou caminho que é substituído.

O Governo, sob proposta da emprêsa, poderá alterar esta regra.

O ângulo formado pelo eixo da via férrea com o da estrada desviada não poderá ser inferior a 30°.

Art. 18.<sup>º</sup> A abertura dos subterrâneos será pelo menos, de 5 metros entre as imposta, e de 4<sup>m</sup>,40 entre os pés direitos ao nível dos carris; a altnra acima d'este nível até o intradorso da abóbada de revestimento será, pelo menos de 5<sup>m</sup>,50.

A emprêsa fará todas as obras necessárias para prevenir qualquer perigo de desabamento ou infiltração.

§ único. O Governo, sob proposta da emprêsa, poderá reduzir as dimensões dos subterrâneos a que se refere este artigo.

Art. 19.<sup>º</sup> Nos pontos de encontro das estradas ordinárias com a via férrea, durante a construção desta, a emprêsa construirá as necessárias obras provisórias para que a circulação não seja interrompida.

Art. 20.<sup>º</sup> A emprêsa restabelecerá e assegurará à sua custa o curso das águas que se tenha suspendido ou modificado, em consequência das obras do caminho de ferro, ou indemnizará o proprietário, segundo as leis que lhe forem aplicáveis.

Art. 21.<sup>º</sup> A emprêsa deverá empregar na construção das obras materiais de boa qualidade.

Os paramentos das abóbadas, os cunhais, os socos e os coroamentos serão, quanto possível, de pedra aparelhada, de boa qualidade; onde não a houver será tolerado o tejolo.

Art. 22.<sup>º</sup> As máquinas locomotivas serão construídas segundo os melhores modelos conhecidos e satisfarão a todas as condições actualmente prescritas, ou ás que de futuro o forem para pôr em circulação as mesmas máquinas.

As carruagens dos viajantes deverão ser igualmente dos melhores modelos, suspensas sobre molas e garnecidas de assentos. Havé-las-há de três classes, todas serão cobertas, fechadas com vidraças e resguardadas com cortinas.

As de 1.<sup>a</sup> classe terão assentos estofados, as de 2.<sup>a</sup> classe assentos de esfôfo mais ordinário e as de 3.<sup>a</sup> classe assentos de madeira.

(Continua)

## A nova orientação dos Transportes Marítimos

Afinal o errado criterio de fazer a carreira de navegação para o Brazil com vapores de carga e emigrantes, foi posto de parte, e do primitivo relatorio, de organização do actual Ministro do Commercio, pouco resta de pé; reflectiu-se pois a tempo, e ainda bem.

Pelo programma agora publicado nota-se que uma maior larguezza de vistas preside á orientação dos Transportes Marítimos, sendo creada a linha do Brasil-Rio da Plata, com quatro vapores de passageiros, e de marcha de 14 milhas, o que nos faz supôr que, alem das magnificas unidades já destinadas, o *Traz-os-Montes* e o *Porto*, irão tambem para o mesmo serviço os não menos magnificos vapores, *Lourenço Marques* e *Quelimane*.

Um ponto porem não esclarece devidamente o programma, é se os vapores irão ao norte da Europa, ou se farão terminus em Lisboa, como é justo e natural.

Dir-me-hão que não ha na America do Sul carga para Lisboa, mas isso não quer dizer que se façam ir esses bellos barcos ao Norte da Europa levar a carga do Brazil, pois pode muito bem crear-se uma corrente commercial para Portugal, visto na Argentina haver muita mercadoria de facil collocação no nosso paiz, como sejam, trigo, carnes congeladas, etc. e no Brasil haver tambem alguns artigos de que nós necessitamos, como tabaco assucar, e ainda outros productos consumiveis pela colonia brasileira, que a linha de navegação nacional terminus em Lisboa ha de mais attrahir. Mas, se isso fosse insufficiente, um recurso ainda havia: era trazer cafe do Brasil, com transbordo em Lisboa, para o norte da Europa, ou até mesmo para a Peninsula, onde o iriam levar vapores de carga portuguezes. Isto até se crear o tão desejado *Porto franco* em Lisboa para productos brasileiros.

\* \* \*

Outras medidas de larguissimo alcance são as carreiras de passageiros para o Pará e para a America do Norte, já inauguradas com grande resultado. Para a primeira foram destinados os vapores *Lima* e *S. Jorge*, e para segunda o *Mormugão* e *S. Vicente*, respectivamente de 3.901, 3.601, 5.323 e 5.085 toneladas, e de marcha de 12 milhas á hora. Estes quatro vapores podem á vontade fazer uma viagem mensal, para o Pará, com escala pela Madeira, e outra para a America do Norte com escala por S. Miguel, Terceira e Fayal. Fala-se que esta ultima carreira terá tambem a escala pela Madeira, o que nos parece demasiado, porque isso faria alongar a viagem em dois dias deixando assim de servir rapidamente as ilhas capitais do distrito dos Açores, o que é um motivo muito a ponderar. A ligação da Madeira com a America do Norte podia ser feita por meio de um vapor pequeno, dos que fazem a carreira dos dois archipelagos. E' certo que os vapores empregados na linha da America, não são equalaveis ao *Providence* e ao *Canadá*, da Fabre-Line, mas dispõem de conforto bastante para lancarem, com proveito, a linha da America que dentro de alguns annos poderá ser transformada n'uma poderosa carreira, que as relações de Portugal com os Estados Unidos hão de exigir.

Da linha de Moçambique, nada mais diz o programma senão que será feita por duas viagens por mês. Não se percebe bem se ella será em torno da Africa, o que aliaz está indicado, pelo serviço que os vapores dos T. P. M. veem ha pouco tempo fazendo; mas o que

se exige é que ella seja de passageiros e carga, e de marcha pelo menos de 12 milhas, o que não é mais que repetir o serviço da companhia alema de 1914, e o que faz tambem actualmente Union Castle.

Mas onde teem os Transportes Marítimos vapores proprios para esse efecto? Tirando os já indicados, para as linhas do Brazil, Rio da Prata, Amazonas e America do Norte, nada mais resta apropriado, se não estamos em erro, que o *India*, o *Peniche* e o *Malange* agora entregue pelo governo aos Transportes Marítimos; e para a linha em questão são precisos, pelo menos, cinco barcos. Podem, talvez, ser retirados o *Lima* e o *S. Jorge*, da linha do Amazonas, e substituidos por dois vapores tipo *Desertas*, mas esta solução não é a mais logica, e assim faz-nos repetir o que já em tempos dissemos algures: fazer a troca, no estrangeiro, de uma dezena de navios de carga, pois temo-los em demasia, por umas cinco unidades de passageiros, de razoavel tonelagem e a que se pudesse imprimir a velocidade de 12 a 14 milhas. Esta operação se era porem, facil n'uma Empresa particular, reconheceremos ser muito difficult ao Estado, pois não faltaria quem, em torno d'ella, fizesse uma ignobil exploração politica.

Outras carreiras ha no novo programma, d'entre as quaes citaremos a do Extremo Oriente, e de Moçambique á India, cuja primeira carreira será lançada com trez vapores de 4.000 toneladas, com accommodações para passageiros.

E' tambem uma medida de largo alcance, bastando, porem, para ella, vapores de carga e com alguns logares para passageiros, pois é uma vergonha transportar para as nossas colonias, até os proprios passageiros do Estado, em navios estrangeiros. A segunda é tambem de grande alcance politico-colonial, fazendo-se carreiras regulares de Lourenço Marques e outros portos da costa á India por quatro vapores de pequena tonelagem, o que nos faz prever, pelo menos, uma viagem quinzenal.

Para a costa Occidental, vão fazer-se varias carreiras de carga, o que é bastante, visto o serviço da Companhia Nacional de Navegação, garantir o transporte de passageiros, o que tambem vae ser melhorado, pois fazendo-se uma carreira para a Africa Oriental pelos T. M. E. fica existindo um serviço regular e rapido quinzenal para S. Thomé, Loanda e Lobito, os trez principaes portos da costa Occidental.

Todas estas melhorias se devem em grande parte ao actual ministro do commercio Sr. Velhinho Correia que de longa data vem pugnando pelo desenvolvimento da marinha mercante, e attendendo a que os Transportes Marítimos mudaram de rumo, é de crer que o nosso papel no mar seja em breve o que desde ha muito devíamos ter; mas não passando, até agora, de pura politica de *nada fazer* o que em prol da marinha mercante se tem feito.

O vapor *Lima*, deixou no Brazil, carga sufficiente para encher outro vapor; os camarotes vieram abarrotados de passageiros, o que vem bem demonstrar, aos economistas de curtas vistas, que a navegação para o Brazil não é a utopia que elles supõem.

O Brazil está-se desenvolvendo por uma forma grandiosa; a nossa colonia tem lá um papel preponderante sobre todas as outras reunidas, e por isso o successo ha de ser tão grande como o do Banco Ultramarino que no grande Paiz d'alem mar, é hoje a primeira casa bancaria estrangeira.

Paris, setembro de 1920.

*Guerra Maio.*

# VIAGENS E TRANSPORTES

## Felra e Touradas em Villa Franca de Xira

Nos dias 3 a 5 do proximo mez de outubro tem lugar em Villa Franca de Xira a grande feira annual de gado que costuma ser a mais concorrida no genero.

Alem da feira haverá o grande attractivo das touradas, o divertimento predilecto dos ribatejanos, realisando-se nos dias 3 e 4 e na noite de 5.

Lavra grande entusiasmo entre os vilafranquenses por motivo d'estas touradas que esperam sejam muito concorridas, para o que contam que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, como nos annos anteriores, estabeleça comboios especiaes desde Lisboa a Santarem a hora dos passageiros podem assistir ás touradas, e um comboio para o regresso na noite de 5.

## Passageiros entre Portugal e França

Em 3.<sup>º</sup> adiantamento ás tarifas internacionaes n.<sup>º</sup> 301 e 302 de grande velocidade publicado pela Companhia do Caminho de Ferro da Beira Alta, foi estabelecida a venda dos bilhetes das referidas tarifas, que servem o trafego de passageiros entre Portugal e França, de ou para a estação da Figueira da Foz, via Vilar-Formozo, e o despacho de bagagens.

Os preços no percurso portuguez são os abaixo indicados os quaes incluem os impostos para o Governo, acrescendo apenas a sobretaxa de 100 %, e o imposto do sello em França e registro e sello em Portugal, nas guias de bagagens.

1<sup>a</sup> classe 2<sup>a</sup> classe 3<sup>a</sup> classe

### Tarifa internaciondal n.<sup>º</sup> 301 = G. V. Bilhetes simples

De Figueira da Foz a Fuentes d'Onoro ou de Villar Formoso	6\$91	5\$12	3\$59
á Figueira Foz .....			

### Tarifa internaciondal n.<sup>º</sup> 302 = G. V. Bilhetes de ida e volta

Da Figueira da Foz a Fuentes d'Onoro ou de Villar Formoso	10\$30	7\$71	5\$41
á Figueira da Foz.....			

Os participes das linhas espanholas e francezas são os que se acham estabelecidos nos 1.<sup>º</sup> e 2.<sup>º</sup> additamento ás referidas Tarifas.

## Novos rápidos Lisboa-Porto

A enorme concorrencia que tem havido nos ultimos tempos aos comboios da linha do Norte, o que tem forçado a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes a fazer desdobramento de comboios, levou a Companhia a estudar a forma de, atravez de todas as dificuldades que as actuaes eminencias lhe antolham, facilitar aos passageiros um serviço de comboios rápidos mais intenso do que já estava restabelecido.

Assim é que conseguiu resolver o assumpto por uma forma que muito deve agradar ao publico, pois acaba de restabelecer, a partir de hoje, mais dois comboios rápidos 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> classes além dos já existentes entre Lisboa e Campanhã.

Estes comboios effectuam se trez vezes por semana; ás terças, quintas e sabbados de Lisboa para Campanhã, partindo de Lisboa-Rocio ás 17 horas e chegando a Campanhã ás 23 56; e ás segundas, quartas e sextas no sentido inverso, partindo de Campanhã ás 8-22 para chegarem a Lisboa-Rocio ás 15-37.

Desde 27 d'este mez até 7 do proximo Outubro, em que a intensidade do movimento de passageiros

costuma ser a maxima na linha do Norte, a circulação d'estes comboios será diaria.

Estes comboio dão ligação aos que fazem o serviço para as estações de Coimbra e Figueira da Foz.

Sem duvida que o estabelecimento d'estes novos rápidos representa um importante serviço prestado ao publico, e estamos certos de que a facultade que a Companhia tem, de os suprimir, no caso da afluencia de passageiros seja tão diminuta que não justifique a sua circulação, não se tornará efectiva, pois cremos bem que tão vantajosa medida terá o melhor aproveitamento.

## Novos comboios para Leiria

Mais uma nova medida da Companhia Portuguesa tendente a melhorar o seu serviço de comboios.

E' grande o movimento, n'esta epocha, de passageiros que se destinam ás praias e termas servidas pelas linhas do Oeste, e o serviço ordinario de comboios já difficilmente satisfaz ás exigencias da occasião. Por tal motivo resolveu a Companhia que, a partir de hoje e até o dia 31 deste mez, o comboio n.<sup>º</sup> 202 que parte de Caldas da Rainha para Lisboa ás 7-10, passe a partir de Leiria ás 5-14, e que o comboio 207 que sae de Lisboa-Rocio para Caldas ás 17-05, seja prolongado até Leiria, onde chegará ás 22-41.

Este melhoramento de serviço foi recebido pelo publico com grande satisfação.

## Mappa de Portugal

Ha na Europa varias casas editoras de cartas geographicas, e quasi todas põem á venda mappas de Portugal, qa Peninsula Iberica, da Europa, mas em qualquer d'elles Portugal está em manifesta inferioridade pois faltam-lhe linhas ferreas, que estão feitas ha dezenas de annos e muitos outros elementos de grande importancia quer no campo commercial quer no campo turistico e artistico, o que vem dar uma nota bem triste do nosso desleixo no estrangeiro. Isso porém vae desaparecer, pois, a Sociedade Propaganda de Portugal, por intermedio do seu "Bureau" de Paris, está negociando com varias casas editoras d'aquelle capital a fim de nas proximas edições o nosso Paiz vir devidamente corrigido, e obteve já da importante casa "Société Editrice Geographique", para que nos mappas de Portugal, da Europa, e do Mappa Mundi, em organisação, Portugal venha perfeitamente actualizado tanto na parte continental como na insular e colonial.

## Falta do nosso numero passado

A economia com que somos forçados a fazer as nossas edições, por termos exiguentemente o papel para este anno, fez que um erro de tiragem nos deixasse completamente esgotado o numero do 1.<sup>º</sup> d'este mez.

As nossas collecções ficaram incompletas e até alguns annunciantes deixaram de o receber. Só d'isso nos apercebemos quando já toda a edição estava expedida.

Somos, pois, forçados a pedir a quem possa dispensar qualquer exemplar d'este numero nol-o ceda, ou por offerta, que muito agradecemos, ou por venda que aceitam os.

# Carta de Paris

IX

Outra vez na Normandia. — Caen — Cabourg e Houlgate — Villers s/ Mer — O contraste das nossas prais — Cherburgo e o seu porto. — Mulheres barbeiras.

A viagem do Havre e Deauville deixou-me vontade de passar mais uns dias na Normandia, e assim, no sabbado seguinte tomei o comboio da *semana ingleza* que parte de Saint-Lazare ás 14-56 para ir dormir a Caen, antiga capital normandia, e hoje um relicario de tantas obras d'arte, a começar pela grande cathedral de Saint Pierre.

A Normandia, é o pomar da França, e assim, ao longo da linha ferrea as extensas campinas povoadas de arvores de fructo sucedem-se sem interrupção, na maior parte macieiras, o que não admira, visto ser do fructo d'esta arvore que se extrahe a cidra, bebida tão apreciada pelos povos da Mancha e até pelos parisienses, e cantada por Hallewy n'aquelle vivaz canção da opereta.

Com terrivel atrazo, aliás bem inexplicavel pois a demora nas estações foi diminuta, chegámos a Caen era noite fechada, quando o devíamos ter feito ás 7 e meia.

Estava um frio outonal. Hoteis cheios, abarrotados, mas após uma longa hora de peregrinação, sob uma chuvinha enervante lá descobrimos por detraz da egreja de *Saint Pierre* um hotel, com o largo pateo normando, para onde respiravam os quartos do unico andar da casa, e um dono de hotel muito amavel que por 7 francos nos offereceu uma razoavel installação, com um leito de estylo regional, o que nos fez lembrar que já pertencera a algum fidalgo do antigo imperio, mas que era macio em extremo, e onde eu dormiria de bom grado até ao meio dia, se o sino da egreja proxima não começasse a badalar ás 5 da manhã, para não mais parar até ás 7 em que, tomando o pequeno comboio de Calvados, deixei Caen em direcção a Caburg, risonha praia da Mancha, a enfileirar com Deauville.

Este minusculo comboio fez-me lembrar o nosso modesto, poarento e faiscante Penafiel á Lixa. A via tem apenas a largura de 60 centimetros e apesar de ter quasi todo o seu percurso em leito proprio pouca despesa deve ter custado á companhia para a sua construção. As pontes, foram utilizadas as da estrada e as estações, pequenas barracas de madeira, sem chefe e sem pessoal, porque são os empregados do comboio que fazem o serviço de descarga.

Apesar porém da sua modestia, o serviço que elle presta á regiao é avultado.

Quatro comboios circulam em cada sentido, e a composição que por vezes se eleva a 10 e 15 vehiculos, é de passageiros das trez classes (!) com tarifas um pouco mais caras que as dos caminhos de ferro de via normal; e mesmo assim com tão pesada composição, e com uma linha tão simples a velocidade é relativamente importante.

\*\*\*

Caburg é uma praia moderna, se bem que mais modesta que Trouville, mas, como aquella, não dispensou nas suas edificações o estylo classic normando, o que as torna incomparavelmente sedutoras.

Sobre o mar estende-se uma immensa esplanada, arga e de magnifico pavimento, com bellos edificios, um grandioso hotel, um casino tambem vasto e bem decorado, e na parte interior da cidade, o conjunto

não se desmancha, quer nos arruamentos, quer nas edificações.

Em frente a Caburg, outra praia, Houlgate rivalisa com esta, sendo talvez mais bonita, por a povação estar situada a meia encosta, o que dá a quasi todas as moradias uma deliciosa vista de mar. Separa as duas praias o rio *Dive* que alli forma um pequeno porto. A seguir a *Houlgate* outra praia se segue: *Villers Sur Mer*, da mesma forma em estylo normando e com uma magnifica esplanada.

Ao percorrer estes deliciosos recantos da Normandia, ocorreu-nos á ideia a pobresa das nossas praias, tão ricamente dotadas pela natureza, mas tão mal amanhadas por nós.

A Figueira da Foz, sem duvida a nossa primeira praia, com uma excellente situação geographica, com magnificas ligações ferro-viarias, para Hespanha e para o Norte e Sul do paiz, foi ha annos, ampliada com um bairro balnear, mas de ruas estreitissimas, sem uma esplanada que não sejam aquelles dois palmos em frente a dois predios particulares. Onde estão os hoteis e casinos sobre o mar, quem é que já se propoz rasgar aquella esplanada até Buarcos, e orna-la de bellos edificios, para que a gente possa contemplar essa coisa deliciosa das praias: o mar?

Tanto ha a fazer no nosso paiz, mas pouco se fará enquanto as camaras municipaes, só virem o progresso da sua terra na miseravel banca do jogo.

Venham cá perguntar-me de onde vem o progresso d'uma praia ou d'umas thermas, que eu lhes responderei, que todas estas praias normandas, em que apenas funcionava um inocente jogo de *Petits chevaux* não devem por certo o seu progresso a essa onda de turistas viciosos que procuram o jogo como modo de vida.

Em qualquer d'ellas a concorrença ao casino era enorme, mas a do *cercle*, salas de jogo, era diminuta, mesmo muito diminuta.

De volta a Caen, demorei-me ali uma tarde, não para comer as celebres tripas, que é manjar de que não gosto, mas para ver a velha capital normanda, porque ella apresenta tanta coisa curiosa que bem merece uma visita.

A cathedral de S. Pedro o mais rico monumento religioso da Normandia, está ainda em excellente estado de conservação e pena é que o interior não corresponda á grandiosidade exterior, pois lhe faltam os vitraes artisticos, bem como painéis ou imagens que chamem a attenção do viajante.

Na rua principal notam-se varias casas do seculo X e XII bem interessantes, e como monumentos mais modernos ha a *Abbadia dos Homens* e a das *Mulheres*, n'uma eminencia da cidade com excellentes vistas sobre o casario e sobre o *Orne*, rio que a atravessa, e que serve de canal navegavel até ao mar.

O final da viagem era Cherburgo, grande porto militar da Mancha, mas muito menor em importancia commercial, que o Havre ou Bordeus.

Não tem, como aquelles; caes acostaveis, os navios tem que ficar ao largo, mas apesar d'isso ali veem os grandes transatlanticos da *White Star Line*, da *Cunard* e da *Mala Real Ingleza*. Nos dias em que sahe um vapor, um comboio expresso sae, pela manhã, de Paris, com os passageiros que despeja no caes, onde passam para um pequeno vapor que os vae levar á rada, ao transatlantico. A' volta um comboio espera tambem os passageiros, trazendo-os a Paris, não importando a hora de chegada a Cherburgo.

A cidade nada tem de interessante, antes pelo con-

trario, nos pareceu bem banal, e os editores de guias descriptivos hão de ver-se bem embaraçados para achar-lhe coisas a recommendar. A não ser que queiram fazer espirito, e nesse caso não teem mais que recommendar-lhes uma loja de barbeiro, junto ao caes, onde o mestre é... uma mestra, que por signal, nos faz a barba com especial levesa de mão e com certa delicadeza.

A nossa surpresa levou-nos a perguntar ao dono da casa se desde ha muito tinha aquella especie de officiaes, ao que o digno homem nos respondeu, que não tendo filhos, puzera a mulher a escanhoar os freguezes, porque um official custava caro, e assim toda a receita ficava em casa.

Disseram-me depois, que isso era costume normando, o que ponho em duvida, porque já um amigo me contou que em Bayonna se dava o mesmo caso.

Em Lisboa, mesmo, já houve um ensaio, mas não deu resultado. Os pacientes não se conservavam quietos... e era lenho que te parto!...

*Guerra Maio*



## Novas greves

De entre as classes mais activas, mais productoras, mais excepcionalmente productoras, mesmo, uma ha que se destaca, pelos effeitos da sua accão persistente, do seu trabalho continuo, da sua obra retumbante.

E' a dos fabricantes... de greves.

Para esses não ha repouso; não ha oito horas de trabalho; não ha descanso semanal nem ha fadiga que os ataque, nem somno que os obrigue a fechar os olhos. Estão sempre vigilantes, sempre na faina, sempre no louvavel mister da propaganda.

Solucionou-se agora uma greve? Mas ficou sempre uma pontinha que, bem puchada, pode justificar outra greve; obtiveram-se satisfações ás reclamações formuladas? Mas esqueceu formular uma outra, indispensavel. Foi essa mesma attendida? Pois foi modesta a reivindicação; outros, mais exigentes, mais obtiveram, e "nós não somos menos que elles" — voltemos á greve.

Os corticeiros conseguiram dupplicar os seus salarios? Mas os estucadores teem-os quadruplicados; porque não exigir o mesmo? Os mineiros trabalham só 7 horas, porque hão-de os caixeiros de loja de modas trabalhar 8? Não são homens como aquelles?

Falamos da generalidade do que se está passando no mundo, sem curar do nosso paiz, onde o exemplo dos carroceiros serve a todo o momento de estandarte para as reclamações mais insoffridas, e até para... os barbeiros!

"A vida está cara porque as outras classes assim o fizeram; façamos nós greve para que essas classes sofram o resultado, embora assim concorramos para que ella se torne carissima".

E' assim que pensam e proclaimam os activos fabricantes de greves em todo o mundo, e vê-se como a sua obra nefasta tem produzido.

Porque a verdade é que se a vida, por toda a parte encareceu extraordinariamente, isso se deve ao encarecimento da mão d'obra, ás exigencias do operario.

Não foi a natureza que se revoltou contra o homem e deixou de produzir ou passou a produzir menos; nem a terra se negou a dar fructos, nem a fechar as suas entradas á extração de minérios, nem o mar

occulta nas suas vagas o peixe com que nos alimenta.

Não foi a natureza que se fez avara; foi o operario que se tornou exigente; não foram a terra e o mar que inactivaram a sua produção; foi o homem que, no seu egoismo, afrouxou o esforço do seu braço. Não tem, pois, este de que se queixar — o encarecimento da vida é obra sua.

Temos menos fructos da terra porque o trabalhador agricola trabalha menos, desde que o fabricante de greves lhe pregou que não se cansasse; e temos os mais caros por isso e porque o cavador exigiu maior, muito maior, jorna.

Temos o transporte mais caro porque o carvão duplicou de preço, porque o mineiro arranca a terça parte do carvão que anteriormente produzia.

Temos o peixe mais raro, porque o carvão está mais caro, e portanto encareceu o transporte, e encareceu o linho das rôdes e o alcatrão dos barcos, e a madeira dos mastros e dos remos, e o salario dos pescadores.

E como tudo encareceu e o comerciante também paga por elevado preço os seus abastecimentos, alimentos e vestuarios, este também faz elevar os seus lucros — proporcionalmente, quando é honesto, ou desproporcionalmente quando é ambicioso — o que infelizmente, não é raro.

E n'esta carreira vertiginosa do "salve-se quem poder", é medonho pensar no futuro suicidio que a humanidade se prepara.

Se por todo o mundo esta situação se mantém e agrava; no nosso paiz, falto de recursos, a braços com a mais tremenda crise economica e financeira, ella atinge um grau de acuidade que nos deve fazer pensar a todos — a todos, sem distinção de classes, de posição social ou de haveres — no abysmo para que resvalamos, cada dia, cada hora, cada momento.

Somos pequenos, somos poucos e somos pobres. Precisamos constituir uma só familia; muito unidos todos, n'um só desejo, o de praticarmos o preceito que Christo pregou: amando-nos uns aos outros; pacificar o espirito, e quando qualquer ideia nociva nos emocionar, não a transmittirmos ao vizinho, preferindo deixa-la estiolar isoladamente, no nosso cerebro.

Estamos mal — todos estamos — mas sofframos o mau presente, para não o transformar no pessimo futuro.

*Basta de greves*, deve ser o lemma de nossa vida social. Umas freguesas de um anno, por exemplo, para que todos tenhamos tempo de arrumar a vida, transformada a todo o momento pela paralysação do trabalho n'uma, ou em varias classes.

Novas leis se teem promulgado ultimamente — e algumas bem rasgadas e parece que bem beneficas — para o barateamento da vida. Deixemol-as fructificar para lhes ver os resultados, que por certo não colheremos se continuarmos n'este afan de tudo perturbar, tudo impedir e tudo difficultar.

Facilitemos a vida ao vizinho para que elle nos faça amavel visinhança, sem cuidar se elle ganha mais ou lucra muito. Se este lucro é exagerado, não é o nosso esforço que vae corrigir-lhe as demasias; leis severas, efficazes, que hão de brotar pela evolução natural dos factos e das ideias, darão repressão a essa illegal prosperidade. E entretanto, não é n'um periodo relativamente restrito que elle faz a sua fortuna nem a nossa desgraça.

Somos nós que mutuamente nos estamos desgraçando, no egoísmo de não pensarmos que os outros nos seguem o exemplo.

Confessamos que estas ideias nos sahiram do bico da pena ao ouvirmos os rumores, que correm, de que uma nova greve ferro-viaria se prepara.

A classe tem sido, desde 1911, uma das mais persistentemente grévista do paiz, e tem conseguido uma grande parte do que tem reclamado.

Pode reclamar mais? Está ella menos bem paga do que outras que menos valem? Não ha duvida; mas tambem goza de regalias importantes que outras não disfrutam.

Mas os caminhos de ferro atravessam um periodo de crise tremenda; os materiaes e os combustiveis encareceram d'uma forma extraordinaria; só elles, por si, devoram todos os augmentos de productos da exploração e uma boa parte do aumento de preços porque ella faz pagar os seus serviços.

E ainda sobre isso, novas elevações de tarifas, novas e elevadas sobretaxas teem sido lançadas para acudir ás reclamações do pessoal.

Se este, novas reclamações fizer, para as attender, na minima parte que seja, forçosamente que nova contribuição terá que ser lançada sobre o publico, por meio da elevação de tarifas.

Onde chegaremos, portanto?

E a subida do preço do transporte produzirá imediatamente a do custo do genero—logo o aggravamento da carestia da vida a motivar novas exigências do pessoal, porque sobre elle recahirá tambem.

E' um circulo vicioso de que não ha que sahir.

E' mister, pois, travar a roda d'esta engrenagem que nos atira ao abysmo. Continuando ella nas suas revoluções vertiginosas, caminhamos para a desgraça certa: caminhamos todos, e os ferro-viarios terão concurrido para isso pelo seu insoffrido clamor de melhorias.

Não pode ser — não ha-de ser; que o bom senso deixe de actuar em cerebros bem organizados, desorientando-os a ponto de uma classe tão importante que emprega a sua actividade em serviço de que o publico tanto precisa, classe de intelligentes e de prestimosos, se torne ignara das infelicidades da patria e das consequencias terríveis que uma nova greve pôde, no actual momento, desencadear sobre nós todos.

Mais greves? que outras classes carecentes de valor social as façam, pouco importa.

Os ferro-viarios não. Esses estão n'uma situação especial que não lh'o permite, sem se tornarem reos de lesa-patria. Não são elles sós a soffrer as agruras do momento; todos as sentimos, mais ou menos. Um pouco mais de sacrificio que a todos todos nós se impõe.

Treguas, pois, á greve e... trabalhemos mais, com o altruismo de nos ajudarmos a... salvar o paiz.



## O Serviço telephonico

De um interessante estudo sobre o desenvolvimento deste importante serviço, publicado n'um jornal americano, destacamos varios apontamentos que são muito sugestivos.

Já se vê que o articulista põe, com razão, em evidencia que é nos Estados Unidos que o serviço telephonico maior incremento tem tido. De 54.319 apparelhos que havia installados em 1880, passou este numero a ser de 9.542.000 em 1914. O numero de communicações que n'aquelle anno foi de 453 milhões, elevou-se a 25.000 milhões em 1914.

Todavia, comparada a quantidade de installações com a extensão territorial, vê-se que de todos os pa-

zes é a Grã-Bratanha que leva a palma, tendo 3,39 apparelhos por kilometro quadrado de territorio europeu; vindo depois d'ella a Dinamarca com 3,22; a Alemanha, com 2,62; a Hollanda com 2,60 e a Belgica, com 2,20; tendo os Estados Unidos apenas 1,03.

Relativamente ao numero de habitantes são, porem, os Estados Unidos os que vão na dianteira, tendo um telephone para cada 10 habitantes; o Canadá, por cada 15; a Austria, cada 16; a Dinamarca e a Servia cada 21; a Alemanha, cada 47 e a Inglaterra cada 52.

Já se vê que, como de costume, Portugal não entra n'esta comparação, e ainda bem, porque a figura que fariamos seria medonha, ficando á esquerda de todos os outros paizes.

Com uma rede exigua, limitada a meia duzia de cidades, não se podendo falar, nem da capital, para todas as terras do paiz; com uma só ou duas linhas entre Lisboa e Porto, tendo que se esperar, ás vezes, quase um dia para se obter communicação, bom é que de nós se não lembrasse o articulista, para dizer ao seu grande publico o que por cá vae, de miseria, de atraso, de abandono.

Mesmo o pouco que temos está de tal forma desorganizado que é um vexame para nós e uma surpresa em quem souber que essa companhia é dirigida por ingleses.

Diz-nos o artigo o numero, por certo exacto, de communicações telephonicas que foram feitas durante cada anno nos Estados Unidos: 25:000 milhões em 1914, por exemplo, e no Japão; 928 milhões em 1913. Sabe-se acaso, em terras portuguezas o numero de communicações telephonicas que foram feitas durante cada anno? De nada se toma nota; de nada se faz estatistica. E a prova é que muitas vezes succede que a telephonista desliga, e quando se lhe pede para restabelecer a comunicação com o numero com quem estavamos falando (e que succede não sabermos qual é) ella... tambem não o sabe.

E é intuitivo que devia saber-se, na direcção, quantas ligações pediu durante o dia, cada subscriptor e para quaes outros subscriptores. Até como medida policial isso seria de grande utilidade, muitas vezes.

Na rapidez com que a ligação é feita, fica-se ralado de inveja comparando-a com o que succede entre nós.

Diz o jornal:

"Nos Estados Unidos, a média de tempo que leva a obter uma comunicação, é de 3 segundos e meio, para que a central responda, e de 22 segundos para se estar em comunicação com o outro assignante; em 98 por cento das chamadas, a comunicação obtém-se em dez segundos, o maximo. A média de erros por parte da telephonista é calculada em 1 por cento.

Em França, antes da guerra, a Direcção de Telephones calculava que a média de tempo necessário para fazer comunicar dois assignantes era de um minuto e cincoenta segundos. As estatísticas compiladas ultimamente em Zurich, onde se tem installado apparelhos semi-automaticos, demonstram que na hora de maior movimento, o numero de chamadas a que uma telephonista podia attender, era 400; e a média de tempo empregado em dar comunicação era 3,4 segundos; que 57 por cento das comunicações ficavam feitas em menos de 2 segundos; 18 por cento, requereram 2 a 3 segundos; 21 por cento, de 3 a 10, e 4 por cento, de 10 a 34 segundos".

Trez segundos e meio para a central responder; e nós que nos julgamos felizes quando as meninas respondem no final de 3 minutos; porque muitas vezes e não o fazem dentro d'um quarto de hora!

E' de notar que o apparelho semi-automatico a que o periodo transcripto se refere, é o que se usa por

cá; é com elle que na America se fazem 250 ligações n'uma hora.

Ha por lá, agora, o sistema perfeitamente automático e consiste em cada subscriptor ter, ligado ao seu aparelho, um quadro em que por meio de umas agulhetas a introduzir em orificios numerados, ou de pequenas alavancas que se movem, é o proprio assignante que se põe em ligação com o numero que pretende.

O assignante tem presos ao apparelho uns 5 cordões com 5 agulhetas que introduz nos orificios sob os algarismos que representam o numero do subscriptor com quem quer fallar, e feito isso, carrega n'un botão que faz soar a campainha na direcção devida.

Se, por exemplo, quer falar com o numero 27.403 introduz uma agulheta no n.º 2 da 1.ª columna no 7 da 2.ª, no 4 da 3.ª, no 0 da 4.ª e no 3 da 5.ª e assim fica imediatamente ligado, sem necessidade de interferencia da central.

Outros apparelhos, por certo mais modernos, teem em vez das agulhetas, umas alavancas sob cada algarismo, ou botões em que se carrega, como nas caixas registradoras, que dão o mesmo ou melhor resultado.



## BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 15 de Setembro de 1920

O eterno adiamento das reformas financeiras trouxe a necessidade de se recorrer a todos os possíveis expedientes de Tesouraria para o Governo ir face às despesas publicas.

O sr. ministro das finanças fez annunciar que se recebem até o dia 20 do corrente propostas para a compra de bilhetes do Thesouro, não só nos logares onde habitualmente se faz esse serviço, como sejam a Direcção Geral da Fazenda Publica e as direcções de finanças das sedes dos distritos do continente, mas também excepcionalmente na sede do Banco de Portugal, na sua Caixa Filial do Porto e suas agencias districtaes, e nos bancos e casas bancarias constantes de longas listas incluidas no mesmo aviso.

Os bilhetes do Thesouro serão nominativos, ou ao portador, conforme se quizer, e passados a seis e a doze meses da data, por importancias não inferiores a 1.000\$00, e isentas do imposto de sello nos recibos e endossos, e tambem do imposto de rendimento.

A taxa de juro dos bilhetes não poderá ser superior a 6 % para os de seis meses e a 6 1/4 % para os doze. Os juizes são pagos adiantamente e pela totalidade.

A abertura das propostas será efectuada na Direcção Geral da Fazenda Publica, e nas direcções de finanças, no dia 25, fassendo-se a adjudicação, com preferencia a quem menor juro oferecer e em igualdade de juro aos tomadores da maior importancia e por maior prazo.

Será abonada a commissão de 1/2 % ao anno aos proponentes que se obriguem a tomar 100.000\$00, ou mais e a de 1 1/4 % aos que não attinjam aquella cifra e excedam a de 50.000\$00.

Como de alguma forma o Thesouro tem de viver, forçoso era empregar este expediente e é de desejar que haja a maior concordancia possivel a esta vantajosa collocação de dinheiro, uma das melhores que se pode obter com o caracter provisório.

Mas continuaremos a considerar quanto é grave o facto de se não haver começado ainda a atacar de frente o problema financeiro e quanto é indispensavel e urgente que se preparem soluções muito diferentes das que o sr. Innocencio Camacho com tanta infelicidade levou ao parlamento.

O sr. Innocencio Camacho acaba de partir para o estrangeiro, com o proposito de assistir á conferencia financeira de Bruxellas e de preparar, segundo se diz, um emprestimo externo.

Impera em todo o mundo, infelizmente, um grande scepticismo a respeito dos resultados daquella conferencia, promovida e convocada especialmente com o fim de se abrir caminho para uma situação cambial que torne possivel a reconstituição económica da Europa e de se preparar atmosphera para o lançamento de um grande emprestimo internacional garantido pelas annualidades da indemnisação allemã.

Considera-se extremamente dificil, senão impossivel, que os Estados Unidos, a propria Inglaterra e mais ainda os Estados neutraes prestam a sua adhesão a esta politica de cooperação universal para consolidação das nações mais arruinadas pela guerra.

Muitos espiritos, impressionados com as dificuldades que essa orientação encontra nas objecções e tendencias dos egoismos dos povos que tiram da guerra grandes proveitos economicos, chegam a julgar mais praticavel a idea de serem pura e simplesmente cancelladas as dívidas constituidas entre os antigos Aliados por creditos de uns Governos a favor de outros. Mas ainda para isso, a nosso ver, poderão ser maiores os embarracos por parte dos Estados Unidos e da propria Inglaterra.

Deste modo é muito possivel que fique entregue a cada nação o problema da sua reconstituição cambial, financeira e económica, sejam quais forem os auxilios que particularmente umas passam a receber das outras. Que poderá fazer por este caminho, o sr. Innocencio Camacho? Que poderia fazer ainda no caso de prevalecer a orientação de solidariedade mundial effectiva na Conferencia de Bruxellas?

As nossas esperanças deviam ter uma base moral que não se tratou de estabelecer. Seria preciso ter-se tambem entrado com rigor, no caminho da intensificação de toda a nossa actividade económica. Todas estas manifestações de abnegação, de sacrificio, de solidariedade e de esforço dar-nos-iam condições para obter lá fora uma cooperação effectiva sem a qual nos é realmente impossivel fazer a nossa completa reorganização nacional.

Nada se fez em tal sentido. E agora ou se consigna alguma resultado lá fora, o que nos parece muitíssimo difficult, ou se não consiga nenhum, de todas as maneiras precisamos absolutamente de chegar por fim a uma governação, de character extraordinario, que, apoiada no país, realise em curtos mezes as reformas financeiras e os impulsos economicos adiados pelas revoluções e desordens politicas.

O relatorio da gerencia da Caixa Geral de Depositos no anno económico de 1918-1919 só agora foi concluido e não poude ser logo publicado pelo atraso dos serviços da Imprensa Nacional. A Administração da Caixa, em vista d'isso, distribuiu pela imprensa um resumo da conta da mesma gerencia, pelo qual se vê o grau de desenvolvimento assumido por aquella grande casa de credito.

D'ahi se consta que a receita em 1918-1919 foi de escudos 246.579.436\$52 de depositos, sendo de 46.021.859\$73 a das necessarias e de 210.557.576\$79 a dos voluntarios.

A despesa foi de 33.872.394\$90 nos depositos obrigatorios e de 183.368.898\$03 nas outras.

O encargo dos juros de depositos foi de 1.919.730\$96 e as despesas de gerencia e administração foram de 333.203\$03.

Os lucros brutos da Caixa subiram a 4.630.654\$10, sendo ele 1.904.576\$09 a participação do Estado, e indo para o fundo da reserva 476.144\$02.

Os resultados devem ser muito superiores em de 1919-20, sendo para desejar que se adiante com a maior rapidez possivel a conta de gerencia do mesmo anno, tanto mais que o estabelecimento hoje exerce operações mais caracteristicamente bancarias. A Caixa tem hoje um notável desenvolvimento e prosperidade e tem diante de si um brilhante futuro.

Q.J.

### Curso de cambios, comparados

	EM 15 DE SETEMBRO		EM 31 DE AGOSTO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque.....	11	10 3/4	12 1/4	12
» 90 d/v.....	11 1/4	—	12 1/2	—
Paris cheque.....	405	414	380	390
Madrid cheque.....	923	934	820	840
Allemanha cheque.....	108	111	110	115
Amsterdam cheque.....	1946	1991	1770	1810
New York cheque.....	6270	6415	5520	5638
Italia cheque.....	267	273	252	259
Suissa .....	1015	1038	900	920
Libras.....	23\$50	24\$50	23\$50	24\$50

Última cotação	Bolsas e títulos	Cotações na bolsa de Lisboa - SETEMBRO											
		1	2	3	6	7	8	9	10	13	14	15	-
<b>Fundos do Estado:</b>													
43,80	Interna 3 % coupon.....	43,40	43,00	—	43,00	43,05	42,50	—	42,60	42,60	42,50	42,50	—
43,25	" " assentamento.....	43,20	43,00	—	43,00	43,00	42,70	—	42,20	42,00	42,00	42,00	—
10\$00	" 3 % 1905.....	10\$60	—	—	10\$30	10\$30	10\$30	10\$50	—	—	10\$65	—	—
20\$00	" 4 % 1888.....	—	—	19\$00	—	—	—	—	19\$50	—	19\$30	—	—
52\$00	" 4 % 1890.....	—	—	—	—	—	53\$00	53\$00	—	53\$00	55\$00	—	—
60\$50	" 4 1/2 % 1888/89 assent....	—	—	—	60\$50	—	—	—	—	—	—	—	—
57\$00	" 4 1/2 % 1888 89 coupon...	—	60\$20	—	57\$70	—	—	—	—	—	—	—	—
81\$50	" 4 1/2 % 1905.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
77\$00	" 5 % 1909.....	—	77\$50	—	78\$00	—	—	—	—	—	—	—	—
140\$00	" 4 1/2 % 1912 ouro.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
75\$00	" 5 % 1917.....	75\$00	75\$00	—	75\$00	76\$00	—	—	75\$00	—	75\$00	—	—
121\$00	Externa 1.ª serie.....	122\$00	122\$50	122\$00	121\$50	121\$00	121\$00	120\$00	120\$50	121\$00	121\$50	122\$00	—
133\$00	" 2.ª serie.....	118\$00	—	—	117\$00	—	—	—	—	—	—	—	—
126\$00	" 3.ª serie.....	126\$00	125\$50	127\$50	125\$50	125\$50	125\$00	125\$00	125\$00	125\$00	125\$00	126\$00	—
65\$50	Obrig. da Província de Angola..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
140\$00	" " Comp. Tabacos de 1891	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Acções dos Bancos e Comp.*</b>													
320\$00	Banco de Portugal.....	—	—	—	—	—	316\$00	—	—	—	—	—	—
260\$00	" Nac. Ultramarino, coup.	260\$00	260\$00	262\$50	242\$00	235\$50	235\$00	230\$50	229\$00	229\$00	226\$00	217\$00	—
268\$00	" " ass..	—	—	—	—	225\$00	—	—	—	—	—	—	—
150\$00	" Portuguez e Brazileiro ..	150\$00	149\$00	145\$00	140\$00	136\$00	132\$00	128\$00	119\$00	—	120\$00	113\$00	—
216\$50	" Commercial de Lisboa..	216\$00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
210\$00	" Lisboa & Açores.....	210\$00	209\$00	—	—	—	—	—	—	216\$00	—	—	—
103\$00	" Economia Portugueza...	—	105\$00	—	—	—	107\$50	107\$50	107\$50	103\$00	—	—	—
110\$00	" Commercial do Porto...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
39\$00	Companhia do Credito Predial..	—	39\$00	39\$00	—	38\$50	39\$00	38\$50	38\$50	38\$50	38\$50	38\$50	—
38\$00	" Gaz e Electricidade	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
70\$50	" das Aguas .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
175\$00	" Ilha do Principe...	172\$00	170\$50	170\$00	—	—	—	160\$00	160\$00	160\$00	160\$00	160\$00	—
42\$00	" Colonial do Buzi..	42\$00	41\$90	—	41\$00	39\$30	39\$00	37\$00	34\$00	37\$00	38\$00	38\$00	—
192\$50	" Nac. de Moagem..	—	—	182\$00	181\$00	181\$00	181\$00	181\$00	198\$60	198\$00	198\$00	180\$00	—
89\$00	" Phosphoros, coup..	88\$50	88\$50	—	88\$50	88\$50	89\$00	89\$50	—	—	90\$00	—	—
89\$00	" Cam. Fer. Portug..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
200\$00	" Tabacos, coupon ..	—	181\$00	—	—	—	195\$00	195\$00	—	—	—	—	—
201\$50	" Nac. de Navegação	200\$00	199\$00	198\$00	200\$00	198\$50	200\$00	198\$00	198\$00	—	—	—	—
<b>Obrigações:</b>													
75\$00	Companhia das Aguas.....	—	—	75\$00	—	—	65\$00	68\$00	68\$00	68\$00	68\$00	—	—
90\$00	Prediaes 5 % antigas.....	90\$50	90\$00	—	—	—	90\$00	—	—	—	—	—	—
90\$60	" 5 % serie A.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
90\$00	" 4 1/2 % serie A.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
85\$00	" 4 % .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
102\$00	Nacional de Moagem .....	97\$00	—	—	96\$50	—	—	—	—	—	96\$00	96\$00	—
40\$20	Assuc. de Moçambique.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
81\$00	Banco Nac. Ultram. 4 1/2 % ass..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
104\$00	" " " 4 1/2 % ouro.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
96\$00	" " " 6 % Hypot.	96\$00	—	96\$00	—	96\$50	96\$00	—	—	—	—	—	—
105\$00	Cam. de Ferro de Ambaca.....	—	114\$00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
74\$00	Nac. de Cam. de Ferro, 1.ª serie	73\$50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65\$00	" " " 2.ª "	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
73\$00	Cam. de Fer. Portug. 3 % 1.º gr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
24\$00	" " " 3 % 2.º gr.	24\$00	23\$80	24\$00	—	—	—	—	—	—	—	—	—
61\$80	" Beira Alta, 1.º gr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
16\$00	" " " 2.º gr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
140\$00	" Benguela, tit. 1..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
149\$50	" " " 5..	146\$50	—	146\$50	146\$50	146\$50	147\$00	147\$00	147\$50	148\$50	—	150\$00	—
48\$00	Docas do Porto .....	—	—	48\$00	48\$00	—	—	—	—	—	—	—	—
88\$00	Municipal ou Distrital 6 % .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
90\$00	" " " 5 % .....	—	—	—	88\$00	—	—	—	—	—	—	—	—
52\$00	Panificação Lisbonense .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
92\$00	Empresa das Aguas de Vidaço..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

## Receitas dos caminhos de ferro

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

(ENGLAND)

SECÇÃO COMMERCIAL

NEW CASTLE - UPON - TYNE E MANCHESTER

CALDEIRAS

AÇOS RÁPIDOS

AÇOS FUNDIDOS

TURBINAS A VAPOR

MACHINAS MARITIMAS

AÇOS SIEMENS MARTIN

MACHINAS FERRAMENTAS

LOCOMOTIVAS E TENDERS

AÇOS ESPECIAES EM BARRA

VARÃO OU PEÇAS FORJADAS

MACHINISMOS HIDRAULICOS

LATÃO, BRONZE E ALUMINIO

MOTORES DIESEL MARITIMOS

FERRAMENTAS PNEUMATICAS

AÇOS CARBONOS PARA FERRAMENTAS

TRABALHOS DE ENGENHARIA CIVIL

CONSTRUÇÃO DE PORTOS, DOCAS, ARSENALS

ETC., ETC.



ÚNICOS REPRESENTANTES EM PORTUGAL:

## Monteiro Gomes, Limitada

TELEPHONES:

C. 73 — C. 3453

ENGENHEIROS

ESCRITORIOS:

Alecrim, 10 — LISBOA

Depositos e officinas:

Centro Agrícola Industrial

RUA DA BOA VISTA, 45-47

Telephone: C. 2648

Armazens Geraes

RUA CASCAES, 47

(Alcantara)

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

Agentes da Norwegian Steamshisp Line Standard

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

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

PORTO — 52, Rua do Bomjardim — Tel. 746

# COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO

Sociedade Anónima de responsabilidade Limitada

Serviços regulares entre a metropole e as colónias africanas

## Frota da Companhia

Moçambique, África, Beira, Mossamedes, Portugal, Zaire,  
Loanda, Peninsular, Loabo,  
Manica, Chinde, Ambriz, Ibo, Bolama, Mindelo

Vapores só para carga: "Dondo" e "Extremadura"

Reboeadores no Tejo: "Cabinda," "Tejo" e "Congo"

Em Lisboa: Escriptorio da Companhia: Rua do Comercio, 85.

Porto: Succursal da Companhia: Rua da Nova Alfandega, 76, 1.<sup>o</sup>

# Banco Nacional Ultramarino

(Banco de emissão para as colónias)

Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada

**Capital realizado 24:000 contos**

**Reservas 24:000 contos**

SÉDE EM LISBOA

AGÊNCIA 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 Quitanda Praça 11 de Junho (sub-agencia) — Campos — Santos — S. Paulo — Bahia — Pernambuco — Pará e Manaus

### Filiaes e agencias nas Colónias

S. Vicente de Cabo Verde — S. Thiago de Cabo Verde — Bolama-Bissau — S. Tomé — 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 qua'quer 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 credito directas e circulares sobre as colónias e todos os paizes do mundo.*

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

## COMP. PORTUGUEZA

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Cintra	Lisboa-R	
6 10	7 22	6 27	7 30
10 10	11 20	b 9 30	10 35
f 11 55	a 12 42	b 9 30	10 35
y 12 5	13 17	12 6	13 10
f 14	15 12	16 15	17 20
b 17 45	18 41	19 58	21
c 19 10	a 19 57	23 45	6 47
19 40	20 50	—	—
0 35	1 45	—	—
Lisboa-R	Queluz	Lisboa-R	
7 30	8 3	8 47	9 19
17 52	18 25	19 10	19 40
Mais os de Cintra, excepto os e b			
C. Sodré	Cascas	C. Sodré	
7 20	8 36	5 55	7 1
b 9	10 1	7 30	8 36
10 30	11 26	e 8 30	9 36
b/f 11 30	12 31	b 8 57	9 54
b/f 12 45	13 44	a 9 34	10 15
b/f 14	15 3	b 10 30	11 29
b 15	16	b 12 15	13 14
b 16 45	17 44	b 14 10	15 7
e 17 39	18 15	16 40	17 36
be 18 13	19 10	a 18 10	19 9
a 18 40	19 21	b 19 45	20 44
18 50	19 56	/b 21 30	22 32
19 35	20 37	a 22 30	23 29
b 22 30	23 29	b 0 15	1 14
b 0 30	1 39	—	—
Lisboa-R	V. Franca	Lisboa-R	
6 30	7 43	6 25	7 49
8 40	10 5	8 10	9 36
13 20	14 41	9 24	11 10
17 30	18 50	11 20	12 45
18	19 20	15 10	16 34
20 15	21 31	19 23	20 40
0 25	1 39	21 28	22 40
Lisboa-P	B. Prata	Lisboa-P	
e 7 55	8 5	e 7 20	7 30
e 17 25	17 36	e 9 15	9 25
—	—	e 17 55	18 5
Lisboa-R	Setil	Lisboa-R	
6 30	8 25	—	—
Lisboa-R	Santarem	Lisboa-R	
—	—	19 50	22 40
Lisboa-R	Entrone	Lisboa-R	
12	21 40	6 10	11 10
Lisboa-R	Porto	Lisboa-R	
a 8 30	14 23	6 40	12 12
19	22 18	10 8 22	a 15 37
an 17	23 56	a 17 18	23 16
a 21 15	7 59	a 29	6 45
Alfarelos	V. M. Gaya	Alfarelos	
8	18 8	8 25	18 27
Figueira	Amieira	Figueira	
16 34	16 55	15 45	16 6
Alfarelos	Figueira	Alfarelos	
18 30	17 41	19 6	19 41
20 10	20 48	—	—

## PART. CHEG.

## PART. CHEG.

Colmbra Figueira Coimbra

7 8 42 6 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 50 4 5 —

Colmbra Louzã Coimbra

12 25 14 10 8 35 10 1

18 15 19 30 14 50 16 7

Lisboa-R Figueira Lisboa-R

8 20 16 5 16 34 0 25

Lisboa-R Alfarelos Lisboa-R

8 20 16 4 16 50 0 25

Caldas Alfarelos Caldas

15 20 0 30 20 10 5 22

Lisboa-R Leiria Lisboa-R

17 5 22 41 5 14 10 50

Porto Aveiro Porto

6 49 8 49 4 50 7 40

7 44 10 10 11 10 13 32

13 55 16 40 18 40 21 25

17 40 20 12 —

Porto Ovar Porto

5 55 7 31 8 1 9 38

Mais os de Aveiro.

Porto Espinho Porto

8 44 9 42 10 5 11 10

e 13 32 14 29 c 16 15 17 39

16 26 17 33 18 5 19 10

19 17 20 23 23 40 0 45

Lisboa-R Vai. d'Ave. Lisboa-R

10 18 20 18 10 18 12

a 15 25 / 21 43 a 9 30 o 15 38

Lisboa-R Badajoz Lisboa-R

18 7 38 19 30 11 10

Lisboa-R Guarda Lisboa-R

18 16 20 17 31 11 10

Lisboa-R C. Branco Lisboa-R

10 1 21 20 14 35 6 45

C. Branco Covilhã C. Branco

p 17 45 22 10 n 5 46 10 10

Setil Vendas Novas Setil

8 19 11 5 17 19 24

## BEIRA ALTA

Figueira Pamplhos Figueira

o 10 8 10 3 10 36 12 50

n 9 45 12 18 30 20 24

15 40 18 5 2 55 4 31

Pampilh. Mangualde Pampilh.

o 10 40 17 3 6 9 21

n 18 45 22 11 —

Pampilh. F. Onoro Pampilh.

5 20 16 41 11 20 17 16

12 35 18 1 12 20 22 24

Lisboa-R Portimão Lisboa

20 1 8 17 18 10 8 5

Tunes Portimão Tunes

19 51 21 30 5 6 23

## SUL E SUESTE

## PART. CHEG.

Coimbra Figueira Coimbra

8 42 6 30 8 12

12 45 10 5 11 45

18 13 14 55 18

0 5 4 5 22 45 0 14

1 50 4 5 —

Colmbra Louzã Coimbra

12 25 14 10 8 35 10 1

18 15 19 30 14 50 16 7

Lisboa-R Figueira Lisboa-R

8 20 16 5 16 34 0 25

Lisboa-R Alfarelos Lisboa-R

8 20 16 4 16 50 0 25

Caldas Alfarelos Caldas

15 20 0 30 20 10 5 22

Lisboa-R Leiria Lisboa-R

17 5 22 41 5 14 10 50

Porto Aveiro Porto

6 49 8 49 4 50 7 40

7 44 10 10 11 10 13 32

13 55 16 40 18 40 21 25

17 40 20 12 —

Porto Ovar Porto

5 55 7 31 8 1 9 38

Mais os de Aveiro.

Porto Espinho Porto

8 44 9 42 10 5 11 10

e 13 32 14 29 c 16 15 17 39

16 26 17 33 18 5 19 10

19 17 20 23 23 40 0 45

Lisboa-R Vai. d'Ave. Lisboa-R

10 18 20 18 10 18 12

a 15 25 / 21 43 a 9 30 o 15 38

Lisboa-R Badajoz Lisboa-R

18 7 38 19 30 11 10

Lisboa-R Guarda Lisboa-R

18 16 20 17 31 11 10

Lisboa-R C. Branco Lisboa-R

10 1 21 20 14 35 6 45

C. Branco Covilhã C. Branco

p 17 45 22 10 n 5 46 10 10

Setil Vendas Novas Setil

8 19 11 5 17 19 24

Lisboa-R Portimão Lisboa

20 1 8 17 18 10 8 5

Tunes Portimão Tunes

19 51 21 30 5 6 23

## MINHO E DOURO

## PART. CHEG.

Porto Braga

7 27 9 18 4 5 6 55