

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

19.º DO 33.º ANNO

Centende uma PARTE OFFICIAL 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 787

Bruxelas, 1897. Porto, 1897. Liège, 1905. Rio de Janeiro, 1903, 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 Caihaziz, 29

LISBOA, 1 de Outubro de 1920

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

11, Rua da Horta Seca, 13-1.

Telephone: Central-27

## SUMMARIO

A magna questão das estradas, por J. Fernando de Souza	289
Os decretos de fomento agrícola, por Quirino de Jesus	291
Parte Oficial	292
As tarifas de caminhos de ferro e os cambios	295
Linhos portuguesas	295
Viagens e transportes	295
Excursões no país	296
Carta de Paris, X, por Guerra Maio	297
Companhia da Beira Alta (Relatório)	298
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses (Relatório)	299
Sul e Sueste	300
Parte Financeira:	
Carteira	300
Boletim commercial e financeiro	300
Cotações na Bolsa de Lisboa	301
Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hispano-americanos	301
Horário dos comboios	304

## A magna questão das estradas

I

Uma rede de estradas, de estreitas malhas e bem conservada, é indispensável para a boa utilização dos caminhos de ferro.

Não pode pois ficar a *Gazeta* indiferente ao assunto no momento em que, segundo se diz, está em elaboração uma reforma profunda dos serviços de estradas.

Quantas das nossas estações se encontram ainda sem acesso fácil, desligadas da rede de estradas? Que encargo para o tráfego não representa a dificuldade dos transportes de ou para o caminho de ferro?

A lei de 14 de julho de 1899 mandou dar preferência às estradas que servem as estações, e a de 1 de julho de 1903 destinou, dos recursos obtidos pelo fundo especial, a dotação de 500 contos para estradas de acesso das estações com o limite de extensão de 10 quilómetros.

Que era isso à vista de tanto que há que fazer?

O mal presente é dos que de longe vem, embora se tenha agravado no último decénio, mercê de circunstâncias que é ocioso referir.

Estava tudo por fazer em matéria de estradas, quando Costa Cabral contractou com a *Companhia de Obras Públicas de Portugal* a construção das principais estradas e os estudos do caminho de ferro de Lisboa à fronteira.

As convulsões políticas da época inutilisaram essa iniciativa, de modo que em 1852 havia apenas 218 quilómetros de estradas macadamizadas.

A criação do Ministério das Obras Públicas nesse

ano e a rasgada acção de fomento de Fontes abriram um período de actividade.

O Marquez de Loulé, ministro das obras públicas, publicou em 15 de Julho de 1862 uma sabia lei, cuidadosamente estudada, que serviu de base a toda a legislação posterior.

As estradas do continente eram distribuídas por trez grupos *reaes*, ou de 1.ª ordem, a cargo do Estado; *districtaes*, ou de 2.ª ordem, a cargo das juntas gerais; *municipaes*, ou de 3.ª ordem, a cargo das camaras municipaes.

Prescreviam-se regras relativas á classificação; dividiam-se as estradas reaes em *directas* e *transversaes* e publicava-se annexa á lei a tabella da respectiva classificação.

O Estado construiria as estradas reaes e subsidiaria as districtaes por metade, e as municipaes por um terço do seu custo, excluidas as expropriações.

A largura das estradas de 1.ª e 2.ª ordem não excederia a 8", nem seria inferior a 6" entre arestas das bermas, salvo em casos excepcionaes.

Uma portaria de 18 de setembro de 1862 estabeleceu quatro typos para aquellas estradas. As de 8" teriam 5",4 de faixa empedrada e 1",30 em cada forma. As de 6" teriam faixa de 4" e formas de 1".

A lei de 6 de junho de 1864 veiu completar as disposições de aquella em relação ás estradas municipaes, instituindo comissões de viação municipal, o fundo de viação e a contribuição de trabalho.

No mesmo anno publicou Abreu e Sousa um importante diploma complementar do de 1862, regulamentando a construção, conservação, polícia e reparação das estradas.

Em 1866 publicou-se a classificação definitiva das estradas reaes e em 1867 a das districtaes.

Nesse anno mandou-se reduzir a 6",6 a largura das estradas districtaes, podendo descer a 5" em lanços de construção difícil e de pouco trânsito, sendo de 3",5 a faixa empedrada.

Em 1867 regulamentou-se minuciosamente a polícia e conservação de estradas, dividindo-as em secções e lanços de conservação.

Em 1860 fez-se nova classificação das estradas reaes.

Subordinada a essa legislação progrediu a construção.

Em 30 de junho de 1887 esse numero crescerá bastante, a saber:

Estradas reaes.....	4.625 km.
" districtaes construídas pelo Estado.....	981 "
Estradas districtaes construídas pelos districtos.....	2.027 "
Estradas municipaes.....	134 "
	7.767 "

A média é de 257 kilómetros por anno, desde 1869.

Emygdio Navarro operou profundas reformas nos serviços de estrada, com o fito de acelerar a sua construção.

Por decreto de 24 de junho de 1886 passou para o Estado a construção, conservação, polícia e reparação das estradas districtaes e por lei de 21 de julho de 1887 fixou o prazo de 18 annos para a conclusão da rede das reaes e districtaes por empreitadas geraes, para o que emittiria o Estado até 1.600.000\$000 por anno em obrigações amortisaveis até 1940. Era estimado em 3.600\$000 o custo do kilómetro e concedia-se a verba de 80.000\$000 annuaes para subsídios e estradas municipaes.

Em 1889 foi publicada nova tabella, abrangendo 79 estradas reaes e 197 districtaes com a seguinte extensão:

Estradas reaes.....	7.691 km.
" districtaes .....	10.736 "
Total.....	18.427 "

Além d'essas havia 123 kilómetros de estradas de serviço construidas ou em construção.

A crise económica e financeira, que estava latente e se manifestou em 1891, determinou a impensada redução da dotação das estradas e teve profunda influencia no desenvolvimento da nossa rede.

Foi desde então que a conservação foi descurada.

Em 30 de junho de 1893 estavam em construção 4.857 km., para cuja conclusão seria preciso dispender cerca de 3.761 contos; e estavam por começar 7.110 km., que a 3.600\$00 por kilómetro deviam custar 25.600 contos, quando na realidade o custo médio era de 4.029\$00.

O plano em execução accusava mais 2.047 km. que o anterior.

Mandou-se por isso proceder em 1892 a nova classificação e no orçamento para 1893-1894 apenas figuraram 450 contos para construções e reparações.

O estado da viação era o seguinte em 30 de junho de 1906:

	EXTENSÃO EM KILOMETROS				Quantia a dispendar em contos
	Construidas	Em constr.	Não começ.	Total	
Estradas reaes.....	5.537	1.158	1.333	8.028	6.947
" districtaes.	4.701	1.736	4.589	11.026	19.685
" de serviço.	314	601	560	1.475	3.062
Total.....	10.552	3.495	6.482	20.529	29.694

A quantia indicada de 29.694 contos era inferior á realidade.

Em 1906 e 1908 foram apresentadas propostas de lei pelos srs. Malheiro Reimão e Calvet de Magalhães, destinadas a remediar a situação defeituosa em que se achavam os serviços de estradas.

A proposta de 1906 estimava em 10.000 contos a quantia necessaria para concluir 3.500 km., que estavam em construção, a que seria preciso acrescentar mais 26.000 contos para 6.500 km. classificados e não começados. Mandava-se inscrever no orçamento a quantia anual minima de 564.800\$00 para conservação e grandes reparações das estradas.

A proposta de 1908 auctorisava o Governo a dispender 12.000 contos em 12 annos com a conclusão dos lanços começados e grandes reparações por dotações annuaes, crescendo de 750 contos no 1.º anno a 1.250 no 6.º e no 7.º. Inscrever-se-ia além d'isso no orçamento, para conservação e grande reparação, a verba representada pelo producto do numero de kilómetros em cada districto por uma quantia variando de 33\$500 a 90\$000, conforme os districtos.

Nenhuma d'estas propostas foi transformada em lei.

Decorreram os annos sem se tomar providencia radical que assegurasse a boa conservação das estradas, a reparação dos estragos accumulados e a construção de novos lanços.

Em 1916 a situação da rede era a seguinte, comparada com a de 1906:

	1916	1906
Estradas nacionaes .....	6.210	6.044
" districtaes .....	5.187	5.075
" de serviço .....	969	413
Total a cargo do Estado..	12.366	11.532
Municipaes.....	4.430	3.801
Total .....	16.796	16.333

Em 1887 havia 7.633 kilómetros a cargo do Estado e dos districtos, e 134 apenas dos municipios: total 7.767. Em quanto o aumento fôra de 9.029 kilómetros em 19 annos, no decennio de 1906 a 1916 fôra apenas de 1.463 kilómetros.

A extensão actual é de cerca de 17.000 kilómetros, o que representa por kilómetro quadrado e por habitante exiguas extensões, comparadas com as de muitos outros paizes.

E' de notar, tambem, a escassa proporção das estradas municipaes, apezar das judiciosas disposições da lei de 1864, inutilisadas por disposições recentes, que supprimiram o fundo de viação, do qual se concedia com excessiva facilidade o desvio de recurso para toda a casta de obras.

O plano da viação ordinaria abrangia em 1907 34.436 kilómetros, sendo 20.862 a cargo do Estado e 13.576 dos municipios. Faltam-nos, pois, mais de 17.000 kilómetros, sendo metade de estradas municipaes.

E' notoria a deficiencia de conservação, apezar dos bem pensados preceitos do regulamento de 1900.

A exiguidade das dotações, a má distribuição imposta pelas ingerencias abusivas do caciquismo politico, os defeitos da rotina burocratica determinaram a critica situação actual. Agrava-a por um lado a maior circulação de automoveis e camiões, que originam grandes estragos, sobretudo em estradas mal construidas e peor conservadas, e por outro a elevação do custo de materiaes e jórnaes, que torna cada vez mais sensivel a exiguidade das dotações.

Junte-se a isso o arbitrio e a demora na sua distribuição e poder-se-ha fazer ideia do desastroso estado a que chegou, exactamente quando mais importa activar a circulação.

Não ha muito o Conselho de Turismo propoz que as chamadas *estradas de turismo* entrassem em regimen especial, consagrando-se a melhoral-as determinados recursos que para isso fossem creados.

A extensão d'essas estradas abrangia 3.571 kilómetros, dos quaes ha que reparar em proporções que são quasi uma renovação 1.142 kilómetros, orçados antes da crise actual de preços, em mais de 4.000 contos.

Os 2.300 kilómetros restantes exigirão provavelmente, dentro em pouco, grandes reparações, exigencia que se notará n'outras estradas.

Pode-se pois, calcular que é preciso renovar em prazo curto cerca de 4.000 kilómetros de pavimentos de estradas, encargo que se junta á conservação e reparação dos 13.000 restantes, que, embora de menor importancia, deixam a desejar no seu estado de conservação.

Se se attribuir uma despesa de 100\$00 por kilómetro, o que fica abaixo da realidade, só para a conser-

vação e reparação d'esses 13.000 kilometros são precisos, pelo menos, 1.300 contos annuaes.

Finalmente, é forçoso concluir a rête.

Essas trez ordens de trabalho exigem pois dotações muitissimo superiores ás que lhes teem sido concedidas.

Sirva-nos de exemplo o esforço que está exercendo a França para reconstruir a sua réde de estradas.

Apenas foi celebrado o armistício, elaborou-se um plano de restauração das estradas em trez annos, e já em 1 de julho de 1919 estavam contractados os trabalhos relativos aos 10 departamentos das regiões devastadas, a que se acrescentaram agora os do 9 limitrophes, da chamada *zona dos exercitos*, e foram aprovados os trabalhos para os 68 restantes.

O credito previsto para 1920 foi de 100 milhões para essas duas ultimas zonas.

Está, além d'isso, em estudo a melhoria do sistema de pavimentos e a criação de estradas de tráfego excepcionalmente importante com pavimentos aperfeiçoados, dando-se aos constructores todas as facilidades na aquisição de cylindros a vapor, britadeiras mechanicas, camiões dos depositos de material de guerra.

A vizinha Hespanha elaborou no anno findo um vasto plano de fomento, em que figurava em largas proporções a viação ordinaria.

E nós? Ficaremos de braços cruzados?

Que se pode e deve fazer?

J. Fernando de Souza

## Os decretos de fomento agricola

No meio de toda esta enorme desordem económica e financeira de Portugal apraz-nos registar um esforço dirigido ao desenvolvimento da nossa produção de subsistencias. O sr. Fernandes d'Oliveira principiara por uma gradde obra, pela nova organisação dos serviços agrícolas. O sr. Antonio Granjo, em momento de maior crise e perigo, vem abrindo, no mesmo campo de acção, um longo caminho que o Estado e a lavoura teem de seguir.

Foi um verdadeiro diploma de protecção e fomento, como já dissemos, áquelle que se destina uma subvenção de 50 %, metade dos quaes gratuitamente, e reembolsaveis os restantes, para as compras de material de cultura mechanica e seus accessorios e sobressalentes. Ainda o é decreto áquelle que, depois de garantir para o trigo da colheita de 1921 o preço de \$36 por kilogramma torna possivel ainda elevar os, se fôr economicamente necessário e justo, e deixa a uma alta comissão mixta o cuidado de fixar os de todos os cereaes panificaveis, conforme as circunstancias.

Já todos reconheciam que era melhor desenvolver a produção internamente, ainda com sacrificio publico, do que prolongar a dura necessidade de grandes importações, com perdas do Estado, nas entradas á moagem e com os danos cambiaes resultantes de tal sistema. Os lavradores podem e devem agora dar um grande impulso, tão util como patriótico, ás suas sementeiras. Custem-lhes o que lhes custarem os adubos e os salarios, terão sempre maneira de cobrirem todas as despesas e obterem o lucro honesto por obra da comissão reguladora. O essencial é que haja todas as diligencias publicas e privadas para que não faltem os primeiros, nem os transportes necessarios a todo o movimento.

O sr. Antonio Granjo n'uma entrevista publicada no *Seculo*, declarou que o Estado perdera, de agosto

de 1919 a 31 de julho de 1920, 48.000 contos nos preços do trigo exotico passado á moagem. Para acabar com esta situação ruinosa, ao mesmo tempo que aumentava o do pão melhorado para pobres e ricos, elevava o d'aquelle cereal a \$48 por kilogramma. Como o nacional é adquirido do productor a \$36, a diferença de \$12 entrará nos cofres do Estado para compensar as perdas que elle terá com o estrangeiro. Mas este vai custar por vezes mais de \$75 e de \$80, por causa dos cambios!

A conta, apesar de todos aquelles artificios, fechar-se-há decreto com prejuizos importantes. O unico remedio efficaz é produzir no territorio portuguez todo o trigo que nos é preciso. Este resultado, com o devido esforço, pode ser obtido em dois annos, ainda que o nosso déficit actual seja de 160.000 toneladas. Muito mais de 100.000 poderão ser conseguidas no planalto de Benguela, preparado o porto do Lobito, em conjugação com os impulsos que vae ter agora o caminho de ferro. Os lavradores da metropole tendo agora todas as garantias essenciaes para o seu trabalho, não podem faltar ao seu dever de exigir do solo da mae patria todo o cereal que elle por sua parte deva dar-nos para a solução definitiva de um dos nossos maiores problemas economicos.

Ainda foi mais alem o sr. Antonio Granjo com a sua boa vontade de concorrer para o progresso da nossa lavoura. Os decretos n.º 6.891 e 6.892 são dignos de registo.

Pelo segundo, foi criado um *Fundo de Fomento Agricola* destinado a intensificar a produção rural. Será especialmente constituido :

a) Pela importancia de 50 % do aumento da receita annual do direito de consumo dos vinhos, a que se refere o n.º 1 do art. 1.º do decreto de 14 de janeiro de 1905, com a alteração constante no art. 49 do decreto de 1 de outubro de 1908;

b) Pela importancia de 75 % do producto das multas aplicadas nos termos do § unico do art. 312 do mesmo diploma.

c) Pela importancia de 30 % do imposto a que se refere o art. 1.º do decreto de 23 de maio de 1911, nos termos do § 2 do mesmo artigo;

d) Pela importação de 25 % do producto das multas destinadas ao Estado, a que se refere o art. 12 da lei n.º 922 de 30 de desembro de 1919;

e) Pela verba que for annualmente inscripta no orçamento de despesa do ministro da agricultura, sob a epigraphe : *Fundo de Fomento Agricola*;

f) Pela importancia das diversas verbas que em diplomas subsequentes forem destinados ao mesmo quadro.

No corrente anno económico, o Fundo de Fomento Agricola é desde já dotado com a importancia de 500.000\$00, que será paga pela verba inscripta no orçamento de despesa do Ministerio da Agricultura, destinada a occorrer á crise económica.

O Fundo de que se trata será administrado, por uma *Junta de Fomento Agricola*, composta pelo Director Geral dos Serviços Agrícolas, pelo Director Geral dos Serviços Physiographicos e por um representante da Associação Central de Agricultura Portugueza, servindo o primeiro de presidente. A mesma Junta gosará de autonomia administrativa para a gerencia do referido fundo, podendo aplicar as receitas como julgar mais conveniente, em harmonia com o mesmo diploma.

Subsidiar as despesas de substituição de actuais culturas por outras mais adequadas e o estudo e construção de obras hidráulicas particulares; custear a vinda de praticos estrangeiros; conceder premios por aumento de produção agricola ou por conferencias e publicações recomendadas pelo Conselho Superior de Agricultura e auxiliar as propagandas e serviços de fomento rural, taes são as funcções principaes que a Junta exercerá em aplicação do fundo cuja administração lhe é confiada.

Sómente é facil de ver que pelos actuais caminhos

da nossa governação as receitas do Fundo não seriam suficientes para a Junta desenvolver a larga acção de fomento exigida pela necessidade de se fazer uma grande transformação agrícola no país. Sem resolvermos o problema financeiro é absolutamente impossível dar-se toda a amplitude devida a esse impulso justamente desejado pelo sr. António Granjo. O que se pode fazer aí quando o *déficit* continua a ser muito superior a 100.000 contos?

O decreto n.º 6.961 obedece á mesma ordem de aspirações, mas passa-lhe ainda adeante, a ponto de representar o primeiro estadio para uma reforma agrária, que a nosso ver tem de ser grande, sem prejuízo do direito de propriedade.

Pelo art. 1.º será concedido o premio de 15\$00 por hectare a todos os proprietários ou rendeiros que no anno de 1920-21 e seguintes, até o de 1924-25 inclusivé, de conta propria ou alheia, mostrarem ter posto em cultura terrenos incultos, para a produção de trigo, milho, centeio, arroz, feijão, fava, grão de bico ou batata. O premio será de 30\$00, se os terrenos forem de charneca, sendo considerados como tales os que estiverem cobertos de mato de cepa. Os seareiros e outros trabalhadores rurais que tiverem o direito de cultivar os terrenos, terão a terça parte ou metade do premio, conforme elles forem da primeira ou segunda categoria.

Tambem se garante o premio de 50\$00 por hectare a todos os proprietários de terrenos plantados de vinha que no periodo acima indicado os aproveitarem para a produção intercalar dos mesmos géneros.

O ministro da agricultura poderá adeantar, no todo ou em parte, a importancia do premio de cultura, mediante caução ou termo de responsabilidade conforme as circunstancias do caso.

Os premios de que se trata são diferentes d'aquelles a que se refere o decreto do fundo de fomento agrícola. Serão pagos pela verba inscripta no orçamento do Ministério da Agricultura, destinada a ocorrer á crise económica. Cessando esta verba, será inscripto no orçamento das despesas do referido Ministério, outra especial sob a epígrafe: *Premios de Cultura*, para aquelle fim. Ainda n'este ponto diremos que sem pormos em ordem as finanças do Estado será impossivel ir-se realmente n'aquelle caminho até onde é necessário para a transformação rural.

O mesmo decreto diz:

Art. 6.º. Os proprietários ou rendeiros dos terrenos incultos e de charneca d'onde se não extrahiam habitualmente matérias primas para a agricultura ou para a industria ou que não ofereçam pastagens regulares e que sejam deixados no estado de incultura, quer arvenses quer florestais, durante o periodo consignado no art. 1.º, pagarão as multas de 1\$00 por hectare no primeiro anno e em cada um dos outros a mesma quantia acrescida de \$50 por cada anno além do primeiro, que lhes serão impostas pelos agentes do Estado designados para este serviço.

No fim do mesmo periodo serão expropriados por utilidade pública pela Junta do Fomento Agrícola, que para esse efeito gozará de todos os direitos, vantagens e regalias concedidas ao Estado pela legislação vigente, a requerimento do ministerio público, da mesma Junta de Fomento Agrícola, das corporações administrativas ou de qualquer morador vizinho, por dez vezes o respectivo rendimento collectável inscripto na matriz predial vigente a data do presente decreto.

§ unico. Os terrenos incultos e de charneca inscriptos sem valor na matriz predial ou omissos na mesma e que permaneçam no estado de incultura arvenses ou florestais transitarão no fim do mencionado periodo para a posse e administração da Junta do Fomento Agrícola sem direito a indemnização alguma, promovendo os chefes das repartições de finanças o seu registo na respectiva conservatoria de registo predial.

Art. 7.º—Os rendeiros dos predios rústicos nos quais se tenha praticado no todo ou em parte a cultura cerealífera em algum dos ultimos trez annos e que no presente anno agrícola deixarem de ser utilizados para esse fim pela forma usada na exploração agrícola dos mesmos predios ou apropriada á natureza dos respecti-

vos terrenos, e ainda, os que durante a vigencia d'este decreto assim procederem podem ser mandados despejar imediatamente dos predios arrendados.

§ unico. No caso de os proprietários não promoverem o despejo, será aplicada a multa, que lhe será imposta pelo agente do Estado encarregado d'esse serviço, de 10\$00 por hectare, solidariamente ao proprietário e rendeiro, caso o respectivo terreno não seja cultivado pela forma estabelecida.

A Junta de Fomento Agrícola poderá vender os terrenos expropriados ou adquiridos sem indemnização alguma, ou dar-lhos de arrendamento a curto ou longo prazo, fazendo-se tudo sempre em hasta publica, e podendo, no primeiro caso, pagar-se o preço em annuidades, até o maximo de 15, calculadas com a taxa de 5 %. Tambem os poderá dividir em glebas e aforal-los, tendo preferencia os moradores vizinhos, e entre estes os militares que tenham servido na França ou em África e nos mares, durante a guerra.

Serão isentos de contribuição de registo as compras de terrenos incultos ou de charneca, desde que o adquirente declare por escrito na repartição de Finanças do Conselho que a mesma aquisição obedece ao propósito de os arrotear e pôr em cultura no prazo de tres annos para as produções especiais a que acima nos referimos. A mesma isenção é extensiva ás compras de predios rústicos destinados a ser divididos ou arrendados, aforados ou divididos em glebas para a constituição de colônias agrícolas.

São perfeitamente justificáveis todas estas disposições, em que se pode ver o começo de uma reforma agrária destinada a ir muito mais longe, conforme as necessidades públicas dos tempos, e sempre sem ofensa do direito da propriedade. Este não pode ser admittido até o ponto de serem condenados á incultura os terrenos, pelo egoísmo ou incapacidade do proprietário. Por isso mesmo é de prever que as multas e as outras sancções hão de ser mais fortes no futuro.

O Estado deve fornecer aos actuais possuidores da terra todos os auxílios indispensáveis para que elles mesmos façam o aproveitamento exigido pela salvação da comunidade nacional. Quando elles não cumpram depois d'isso tal obrigação é inevitável que o mesmo fim seja attingido por outra maneira, a qual deve ainda ser justa, como nos parece que o é a adoptada no decreto.

Ainda assim julgamos que no caminho da transformação económica tambem vae ser preciso comprar amigavelmente grandes massas de propriedade, para serem distribuidas por cooperativas de produção agrícola e por trabalhadores rurais, em applicação de um plano colonizador.

Quirino de Jesus



Ministério do Comércio e Comunicações

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

(Continuação do numero anterior)

As carruagens deverão preencher, além do que fica dito, todas as condições prescritas pelo Governo no interesse da segurança pública.

Os vagões de mercadorias e gado, as plataformas e restante material será tudo de boa qualidade e sólida construção.

O material circulante terá a disposição adequada para poder percorrer com a conveniente velocidade as curvas de raio mínimo, será do tipo mais aperfeiçoado, préviamente submetido à aprovação do Governo.

Os combóios que levem passageiros terão freio contínuo e automático.

Art. 23.º O caminho de ferro, em todos os seus edifícios necessários para o serviço e mais acessórios e dependências, como carris, travessas, e em geral todo o material fixo de qualquer espécie, fica, desde a sua construção ou colocação na linha, pertencendo ao domínio do Estado, para todos os efeitos jurídicos, nos termos do direito comum e especial dos caminhos de ferro e das diversas condições do contrato.

Todo o material circulante, carvão, coque e quaisquer outros provimentos ficarão pertencendo ao domínio da empresa, para os mesmos efeitos e nos mesmos termos, com a declaração, porém, de que o material circulante não poderá ser alienado senão para o efeito de ser substituído com vantagem para o serviço público, e o mesmo sucederá com o carvão, coque e outros aprovimentos enquanto forem importados livres de direitos.

## CAPITULO II

### Concessões que o Estado faz à empresa

Art. 24.º Em compensação das obrigações que a empresa tomar sobre si pelo respectivo contrato, concede-lhe o Governo pelo número de anos que resultar da limitação, e que não poderá exceder a noventa e nove anos, a contar da data da assinatura do contrato, definitivo, a exploração dos respectivos caminhos de ferro, nos termos e com as condições nele estipuladas.

Art. 25.º A empresa deverá conservar, durante todo o prazo da concessão, as linhas férreas e suas dependências, com todo o seu material fixo e circulante, em bom estado de serviço, e no mesmo estado deverá entregar tudo ao Governo, findo aquele prazo, fazendo sempre para esse fim à sua custa todas as reparações, tanto ordinárias como extraordinárias.

§ único. Se, porém, durante o prazo estabelecido no artigo antecedente, fôr destruída ou danificada alguma parte do caminho de ferro, por motivo de guerra, sem culpa da empresa, o Governo a indemnizará, pagando-lhe o valor das reparações, depois de avaliadas, em dinheiro ou em títulos de dívida pública pelo seu valor no mercado.

Art. 26. Logo que tenha expirado o prazo da concessão acima estabelecido, a empresa entregará ao Governo, em bom estado de exploração, as linhas com todo o seu material fixo e seus edifícios e dependências de qualquer natureza que sejam, sem que por isso tenha direito a receber dêle indemnização alguma. Também lhe entregará todo o material circulante em bom estado e em quantidade proporcionada ao serviço da linha, mas tanto o valor dêste como o do carvão de pedra e doutros quaisquer provimentos que entregar ao Governo ser-lheão pagos segundo a avaliação dos louvados.

Art. 27. São asseguradas aos concessionários as vantagens concedidas nas bases 5.º e 6.º da lei de 14 de Julho de 1899, a saber:

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

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

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

4.º Cedência, por espaço de trinta dias, contados da abertura de cada linha à exploração, da importância dos impostos de trânsito e sôlo que incidirem sobre o movimento das linhas;

5.º Isenção, durante trinta anos, contados da data da emissão, para os devidos das acções e os juros das obrigações, de qualquer imposto a que fôssem obrigados pelas leis em vigor;

6.º Importação, livre de direitos, durante o prazo da concessão, do material fixo e circulante preciso para a construção e exploração da linhas férreas que não puder ser fabricada em boas condições nos estabelecimentos industriais do país.

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

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

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

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

Art. 28.º Passados os primeiros quinze anos depois da abertura desta linha à exploração, o Governo terá a faculdade de resgatar a concessão.

Para determinar o preço da remissão, tomar-se há o produto líquido obtido pela empresa durante os sete anos que tiverem precedido áquelle em que a remissão deva efectuar-se, deduzir-se há desta soma o produto líquido que corresponder aos dois anos menos produtivos, e tirar-se há a média dos outros anos, a qual constituirá a importância de uma anuidade que o Governo pagará à empresa durante cada um dos anos que faltar para terminar o prazo da concessão.

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

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

Art. 29.º A empresa concessionária terá apenas o direito de opção em relação às linhas paralelas às que explorar, a distância de menos de 40 quilómetros em que nelas venham entroncar, se o Governo julgar necessária a sua construção.

Art. 30.º Quando o Governo fizer novas concessões de caminhos de ferro ou construir por conta de Estado, quer êsses caminhos sejam paralelos às linhas concedidas, quer as atravessem ou nelas venham entroncar ou sejam seu prolongamento, a empresa não poderá, sob pretexto algum, impedir os trabalhos precisos para o estabelecimento das mesmas linhas, mas terá direito a qualquer despesa que fizer por causa dessas concessões e das obras a que deram lugar nas suas linhas.

Art. 31.º Quando o Governo venha a ordenar a construção duma estrada, canal ou via férrea que atravesse as linhas concedidas, deverá tomar todas as medidas necessárias para que não resulte impedimento ou obstáculo à circulação destas, nem o mínimo aumento de despesa para a empresa.

Art. 32.º A abertura de qualquer das vias de comunicação de que tratam os dois precedentes artigos, nas condições ali exaradas não poderá autorizar reclamação alguma por parte da empresa.

Art. 33.º As empresas concessionárias de quaisquer caminhos de ferro que venham a entroncar com as linhas que fazem objecto destas condições terão a faculdade de fazer circular neles as suas carruagens, vagões e máquinas, sujeitando-se aos respectivos regulamentos de polícia e serviço e pagando pelas pessoas e mercadorias uma portagem. Esta faculdade será recíproca para todas as linhas.

No caso em que as diversas empresas não possam chegar a acordo sobre o exercício desta faculdade, o Governo decidirá a questão.

Art. 34.º Quaisquer expropriações que a empresa houver de fazer para os obras do caminho de ferro serão reguladas amigavelmente, ou pelas leis respectivas, tanto gerais como especiais dos caminhos de ferro, devendo intervir o Ministério Público para auxiliar as empresas, em nome do interesse geral, nos termos das leis em vigor, ou daquelas que venham a promulgar-se para facilitar estas expropriações.

Art. 35.º Concede, enfim, o Governo à mesma empresa a faculdade, de desviar correntes e alterar a direcção de caminhos, uma vez que a construção da linha férrea assim o exija, devendo em todos os casos regular-se pelas leis sobre expropriações por utilidade pública, que lhe deverão ser aplicadas, e sujeitar-se à previa aprovação do Governo.

## CAPITULO III

### Condições relativas à exploração

Art. 36.º As tarifas e horários das linhas antes de serem submetidos à aprovação do Governo, serão sujeitos à informação da Direcção Fiscal de caminhos de Ferro.

Art. 37.º São proibidos os contratos particulares destinados a reduzir, por qualquer forma, os preços das tarifas, quer para o tráfego interno, quer para o serviço combinado das linhas concedidas, seja qual fôr a administração que os pretende celebrar. Exceptuam-se desta disposição os transportes que dizem respeito aos serviços do Estado e às concessões feitas a indigentes.

Art. 38.º Nenhuma alteração de tarifas, de horários ou de condições de serviço poderá ser anunciada ao público, pela imprensa, nas estações ou de qualquer forma, antes de obtida a aprovação do Governo.

Art. 39.º As despesas acessórias não incluídas nas tarifas, tais com as de depósito, armazenagens e outras, serão fixadas pela empresa com a aprovação do Governo.

Art. 40.º A recepção das taxas terá lugar por quilómetros; assim, um quilómetro encetado será pago como se fôsse percorrido. Exceptua-se desta regra toda a distância percorrida menor de 6 quilómetros, a qual será paga por seis quilómetros inteiros. O peso da tonelada é de 1:000 quilogramas.

As fracções de peso não serão contadas senão por centésimos de tonelada; assim todo o peso compreendido entre 8 e 10 quilogramas pagará como 10 quilogramas, entre 10 e 20 pagará como 20 quilogramas e assim sucessivamente.

Art. 41.<sup>o</sup> O transporte de objectos perigosos ou de massas indivisíveis de peso superior a 5.000 quilogramas não será obrigatório para as empresas. As condições deste transporte poderão regular-se amigavelmente entre elas e os expedidores. Feito, porém acordo com um, não se poderá negar a fazê-lo nos mesmos termos durante três meses, pelo menos, com todos os que lhe fizermos igual pedido.

§ 1.<sup>o</sup> Todo o transporte que necessitar, pelas suas dimensões, o emprego de um ou mais vagões, pagará pela carga inteira de vagão ou dos vagões que empregar, qualquer que seja o peso a transportar.

§ 2.<sup>o</sup> As mercadorias que a pedido dos expedidores forem transportadas com a velocidade de viajantes pagará na razão do dobro do preço ordinário.

§ 3.<sup>o</sup> Os cavalos e mais gado também pagará, no mesmo caso, o dobro do preço das respectivas tarifas.

Art. 42.<sup>o</sup> As mercadorias, volumes, animais e outros objectos não designados nas tarifas, serão qualificados, para o efeito do pagamento de direitos de transporte, nas classes com as quais tiverem mais analogia. Esta classificação será feita pela empresa e de acordo com os fiscais de Governo, com recurso para o Ministério do Comércio e Comunicações.

Art. 43.<sup>o</sup> Todos os objectos (excepto os preciosos especificados na tarifa) que pesarem menos de 10 quilogramas serão considerados como objectos de recovagem.

Art. 44.<sup>o</sup> Todo o viajante, cuja bagagem não pesar mais de 30 quilogramas, não terá a pagar pelo transporte desta bagagem aumento algum de preço, além daquele que deva pagar pelo seu lugar.

Art. 45.<sup>o</sup> A empresa é obrigada a fornecer passes em 1.<sup>o</sup> classe a todos os membros do Congresso da República, nos termos do artigo 5.<sup>o</sup> da lei n.º 903, de 24 de Outubro de 1919.

Art. 46.<sup>o</sup> Os empregados do Governo que forem incumbidos da fiscalização do caminho de ferro transitarão nele sem pagar quantia alguma.

Art. 47.<sup>o</sup> Os militares e marinheiros em serviço, viajando em corpo ou isoladamente, pagará apenas por si e suas bagagens metade dos preços estipulados nas tarifas respectivas.

Art. 48.<sup>o</sup> A empresa será obrigada a pôr à disposição do Governo, por metade dos preços das tarifas gerais, todos os meios de transportes estabelecidos para a exploração do caminho de ferro quando ele precisar dirigir tropas ou material de guerra sobre qualquer ponto serviço pela linha férrea.

Art. 49.<sup>o</sup> A empresa será obrigada a prestar gratuitamente os seguintes serviços:

1.<sup>o</sup> Transportes, em qualquer combóio a que a Administração Geral dos Correios e Telégrafos designar, das ambulâncias postais e dos empregados que manipularem as correspondências;

2.<sup>o</sup> Concessão, nos combóios em que não haja ambulâncias postais, de dois compartimentos de 2.<sup>o</sup> classe para transportes das malas de correspondência pública e dos seus condutores;

3.<sup>o</sup> Transportes do material dos correios e telégrafos;

4.<sup>o</sup> Limpeza externa das ambulâncias postais;

5.<sup>o</sup> Transportes dos empregados da Administração Geral em serviços de inspecção e fiscalização dos correios e telégrafos;

6. Licença para colocação das linhas telegráficas do Governo nos postes ou apoios das linhas telegráficas na linha férrea.

Art. 50.<sup>o</sup> O número de viagens por dia será fixado pela empresa de acordo com o Governo, segundo as necessidades da circulação.

O máximo e mínimo de velocidade dos combóios ordinários de viajantes e de mercadorias e dos combóios extraordinários, bem como a duração do trânsito completo, serão sujeitos às regras de polícia, para segurança pública que o Governo tem direito de estabelecer, ouvida a empresa.

Art. 51.<sup>o</sup> Todo o combóio ordinário de viajantes deverá conter, salvo os casos imprevistos de extraordinária concorrência, carruagens de todas as classes em quantidades suficientes para as pessoas que se apresentarem a tomar lugar.

Art. 52.<sup>o</sup> O uso do telegrafo elétrico será gratuitamente permitido ao Governo para os despachos oficiais, e aos particulares mediante os preços duma tabela estabelecida pela empresa, de acordo com a Governo.

#### CAPITULO IV

##### Condições relativas ao depósito, prazos para os estudos e construção, penas convencionais, legislação aplicável e outras estipulações

Art. 53.<sup>o</sup> O depósito definitivo de 16.000\$ será efectuado pelo adjudicatário antes da assinatura do respectivo contrato, como garantia da sua execução, e só poderá ser levantado quando a empresa tenha feito na respectiva linha obras de valor equivalente ao triplo do seu depósito, passando essas obras a servir de caução.

§ único. O adjudicatário que efectuar o depósito definitivo em títulos de dívida pública terá direito a receber os juros desses títulos; se o efectuar em dinheiro ser-lhe há abonado o juro de 2 dor cento ao ano.

Art. 54.<sup>o</sup> Os projectos serão apresentados à aprovação do Governo no prazo máximo de nove meses, contados da data da portaria que aprovar o contrato da concessão.

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

Art. 55.<sup>o</sup> A linha poderá ser aberta à exploração por troços sucessivos, a partir dos extremos ou do ponto de cruzamento com a linha de oeste.

Art. 56.<sup>o</sup> Se dentro dos prazos fixados para a conclusão das obras elas não estiverem terminadas e a linha férrea respectiva em estado de exploração, pagará a empresa, por cada mês de demora, uma multa que será fixada pelo Governo, ouvida a fiscalização dos caminhos de ferro, e que não excederá a 2.000\$ para cada secção.

Art. 57.<sup>o</sup> Se a empresa não pagar as multas em que incorrer e lhe forem impostas (artigo 56.<sup>o</sup>), se não cumprir as outras cláusulas estipuladas no contrato ou se recusar obedecer à decisão dos árbitros, nos casos da sua intervenção terá o Governo, por sua autoridade, direito de declarar rescindido o contrato. Na mesma pena incorre o adjudicatário se não comprovar, no prazo fixado na sua proposta, que constituiu empresa com o capital suficiente, perdendo, nesse caso, o depósito de garantia.

§ 1.<sup>o</sup> No caso de rescisão a construção do caminho de ferro, com todas as obras feitas e material fornecido, depois de competentemente avaliada, será posta em hasta pública, por espaço de seis meses, com as mesmas condições, e arrematada à empresa que maior lance oferecer. O preço da arrematação será entregue à empresa, segunda outorgante, depois de deduzidas as despesas que o Governo tiver feito.

Se dentro destes seis meses não houver quem arremate, serão as obras e material fornecido adjudicados ao Estado sem indemnização alguma e o contrato rescindido para todos os efeitos jurídicos.

§ 2.<sup>o</sup> A rescisão do contrato será feito por meio de decreto.

§ 3.<sup>o</sup> Do decreto de rescisão poderá a empresa recorrer para o tribunal, no improrrogável prazo de um mês, a contar do dia em que fôr publicado no *Diário do Governo*.

§ 4.<sup>o</sup> O Governo muito expressamente declara que no caso de rescisão não fica obrigado a indemnizar a empresa, qualquer que seja o fundamento, razão ou pretexto alegado para justificar a indemnização.

§ 5.<sup>o</sup> Igualmente declara o Governo que se não responsabiliza por quaisquer dívidas da empresa, qualquer que seja o modo e título por que elas forem contraidas, nem garante nem caucciona contratos de empreitadas gerais ou parciais ou outros que a empresa faça.

§ 6.<sup>o</sup> Fica bem entendido que é expressamente estipulado que o Governo Português, não só em razão do domínio sobre a linha férrea, mas como credor da conservação e exploração da mesma linha, tem preferência sobre todos os credores da empresa, qualquer que seja a origem das suas dívidas, obrigando-se a empresa, em todos os contratos que fizer relativamente à linha férrea, a respeitar os direitos do Estado.

Art. 58.<sup>o</sup> Exceptuam-se das disposições dos artigos precedentes os casos de força maior devidamente comprovados.

Art. 59.<sup>o</sup> Se a empresa não conservar, durante todo o prazo da concessão, a linha férrea e suas dependências, assim como todo o material fixo e circulante, em perfeito estado de serviço, fazendo sempre, para este fim, a sua custa todas as reparações que forem necessárias, assim ordinárias como extraordinárias, conforme as disposições do art. 25.<sup>o</sup>, ou se fôr remissa em satisfazer as requisições que para esse fim lhe forem feitas pelo Governo, poderá este mandar proceder às necessárias reparações por sua própria autoridade, e nesse caso tem direito de apropriar-se de todas as receitas da empresa, até completar a importância das despesas feitas, aumentadas de um quinto a título de multa.

Art. 60.<sup>o</sup> No caso de interrupção total ou parcial da exploração do caminho de ferro, o Governo proverá por sua própria autoridade, provisoriamente, para que a dita exploração continue por conta da empresa, e intimá-la-há logo para ela se habilitar a cumprir a sua obrigação respectiva.

(Continua)

## Companhia de Seguros «FIDELIDADE»

FUNDADA EM 1835

Séde - Largo do Corpo Santo, 13, 1.<sup>o</sup> - LISBOA

Telef: Central-Direcção, 1719 - Expediente, 388

Endereço telegraphic: "FIDELIDADE"

Capital emitido . . . . .	1.344.000\$00	Reservas . . . . .	882.748\$98
Capital desembolsado . . . . .	67.200\$00	Prejuízos pagos . . . . .	4.899.686\$63

Efectua seguros marítimos e terrestres na sede e nas correspondências

## As tarifas de caminhos de ferro e os cambios

Um dos maiores estorvos, senão o maior, ao estabelecimento de Tarifas internacionaes, directas é a questão cambial.

A desvalorisação da moeda de uns paizes em relação á de outros, como sucede entre Portugal e Hespanha, causa sérios embaraços e prejuizos ás empresas ferro-viarias, d'ahi o ter-se tido que anular quasi todas as tarifas directas passando a fazer-se o trafego unicamente por meio da ligação de tarifas internas, não se aceitando remessas senão em portes pagos até fronteira, e a pagar nos restantes percursos.

Evidentemente este processo causa muitos embaraços ao publico e ao caminho de ferro, embaraços a que só com tarifas directas se pode pôr termo.

As empresas ferro-viarias mais afectadas com o caso, e são essas as das nações em que, como a nosa, a moeda se acha muito depreciada, estão-se dedicando a estudar a formula de se chegar a uma estabilisação cambial, por forma a poder-se entrar no caminho da aceitação de remessas ou venda de bilhetes directos com os portes pagos em todo o percurso, n'uma só moeda, sem prejuizos nem embaraços para o publico e para o caminho de ferro.

A Direcção dos Caminhos de Ferro do Estado Italiano, devido naturalmente, á grande diferença do valor da sua moeda e as das nações com que tem tráfego directo de caminho de ferro, é uma das entidades que mais se tem consagrado a estudar a questão, e para melhor poder chegar a uma conclusão que possa satisfazer a todas as linhas ferreas interessadas, quiz ouvir-as, e para isso fez uma circular ás Direcções similares dos diferentes paizes, entre esses, Portugal, pedindo-lhes a sua opinião sobre o assunto.

Consta-nos que já no nosso paiz havia individualidades que se teem entregue a locubrações sobre tão momentosa questão, de forma que a consulta italiana deve ter vindo no momento opportuno a animar os estudos que porventura já se achem iniciados.

Oxalá que se encontre uma solução prática que tão necessaria está sendo para os nossos caminhos

de ferro, nas suas relações com os de Hespanha e França, e para o publico que pretende fazer os seus transportes ou tomar bilhetes directos para aquelles paizes.



**Louvor bem merecido.** — Por portaria de 15 de setembro, que reproduziremos no proximo numero, foi louvado o Sr. Coronel Vasconcellos Porto, chefe do Serviço de Estatística dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, pelos relevantes serviços que prestou na fundação do sanatorio a que foi dado o seu nome, e que á sua benemerita iniciativa e aos seus incansaveis trabalhos e tenacidade se deve.

Nunca o louvor official foi mais merecido.

**Linhos da Companhia Nacional.** — Foi assinado em 12 de agosto um contracto com esta Companhia para modificação de parte do artº 28º dos contractos de concessão, sobre computo das despesas de exploração. Publica-lo-hemos no proximo numero.

**Novas officinas.** — Tambem então publicaremos a portaria que aprovou os ante-projectos elaborados pela Companhia Portugueza, para a construcção de novas officinas na Pedra Furada, linha do Oeste, e de um bairro operario para habitação do respectivo pessoal.

**Ermidas-Ferreira-Beja.** — Foi mandado proceder sem demora ao estudo d'esta linha que será sem duvida de grande importancia por estabelecer uma perfeita transversal no sul do paiz quando se construa a linha de Ermidas a Sines, ficando, assim, ligado directamente todo o alto Alemtejo, desde Sines aié Moura. A portaria virá no nosso numero a seguir.

## VIAGENS E TRANSPORTES

### Feira e tourada em Villa Franca de Xira

Conforme dissémos no nosso ultimo numero, realizam-se nos dias 3 a 5 do corrente a importante feira annual de gado em Villa Franca de Xira.

Em 3 e 4 effectuam-se touradas diurnas e no dia 5 uma tourada nocturna, com a praça brilhantemente illuminada a luz electrica.

Em todas as tres corridas tomam parte artistas de afamada reputação e alguns distintos amadores.

Na noite de 5 haverá um comboio especial para Lisboa com paragens nas estações intermedias para regresso dos passageiros que queiram assistir á tourada.

### Trafego entre Portugal e França

No proximo dia 11 deve ter logar em Paris a conferencia que costuma realizar-se todos os annos sobre

trafego internacional franco-portuguez, e na qual tomarão parte delegados de todas as companhias interessadas que são as companhias dos Caminhos de Ferro Portuguezes, a dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, as hespanholas de Salamança á fronteira de Portugal, de Medina del Campo a Salamanca, do Norte de Hespanha, e as francesas do Midi e de Paris a Orleans.

N'esta conferencia serão tratados assumptos muito interessantes para o nosso paiz, como são o restabelecimento das tarifas de passageiros e de mercadorias que por causa da guerra foram anuladas, em bases d'accordo com as actuaes circunstancias; a supressão das auctorisações de transito em Hespanha que ainda hoje se encontram em vigor e que, parecendo, já não terem rasão de ser, não deixam ressuscitar um trafego que antes da guerra chegou a attingir um grau de desenvolvimento bastante importante e que hoje se pode dizer quasi nullo.

## Excursões no paiz

O imprevisto das viagens. — Exigências para se ir ao estrangeiro — Os hoteis do paiz. — O exagero dos preços e a redução do serviço. — As Caldas da Rainha. — Cha e bolos barato. — O estabelecimento balnear. — Atrazo de tudo.

Se o imprevisto é o grande attractivo da viagem, devemos concordar que quem hoje pensa em viajar — especialmente os portugueses — tem diante de si uma tal somma de surpresas, que, se não fossem desagradáveis, constituiriam uma interessante base de diversão, só nas locubrações a que temos que dar-nos para, por fim, desistir do que projectavamos e conformarmo-nos paciente com... o que pode ser.

Ir ao estrangeiro, tratar da saúde e ao mesmo tempo ver alguma coisa de novo, para assumpto de uma serie de *Notas de viagem*, como as que publicámos aqui durante bons 30 annos — isso foi tempo!

A saída de Portugal só está tolerável para os novos milionários, ou para os que vão a negócio, ou, por qualquer outro motivo, tem absoluta necessidade de o fazer.

Que diferença do que era antes da guerra! Então sahia-se quando se queria — d'uma hora para a outra se podia encetar a mais longa viagem — como se queria e por onde se queria.

Hoje, desde que no extremo oriental da Europa se falsificou esse santo e bemido ideal a que todos aspiramos — e que tanto e tão completo tivemos, a Liberdade — precisamos de fixar, com muitos dias de antecedencia, onde iremos, por onde iremos e quando; e até que dinheiro calculamos gastar; porque temos que tirar passaporte e n'elle fixar a fronteira e o dia approximado da saída; e que fazel-o visar pelos consulados dos países onde tencionamos ir; e que pedir ao conselho financeiro licença para levar o dinheiro que calculamos gastar; e, lá fóra, que ir a novos "vistos" dos consules, se queremos passar d'um paiz a outro, e quando queremos regressar ao nosso. Emfim, uma tal somma de incommodos, de cuidados, de peias, que, por fim, nos fazem perder o gosto e desistir.

Voltamo-nos então para o paiz; temos, por cá, boas águas mineraes que nos tonificam o organismo, tão bem ou melhor do que as estrangeiras; temos rasoáveis comboios que nos levem a elas; temos, n'uma ou n'outra parte, hoteis modestos, habitaveis, antes da guerra, já se vê, por preços correspondentes aos poucos commodos que offereciam.

Mas quando seria de esperar — e pouco a pouco, muito vagarosamente é certo — elles tivessem melhorado, veiu o pretexto da guerra, e o da subida de preços de tudo por motivo da... paz, e tudo retrogradou em conforto e só progrediu desmesuradamente — em preços.

Assim, a viagem em Portugal custa hoje mais, muito mais, do que em qualquer outro paiz; e para nós, a não ser a Hespanha, fica mais economico ir estar um mez nos Pyreneos do que 15 dias nas Pedras Salgadas ou na Figueira!

Porque, enquanto que o hoteleiro francez aumentou os seus preços 25 ou, quando muito, 50 por cento, o nosso não esteve com meias medidas, elevou-os 500 por cento; e como reduziu o serviço, não é de mais dizer que o aumento é de bons 700 por cento.

Na mesa, menos pratos em geral, e em geral mais modestos — a sardinha substituiu a taína; o carneiro, a vitella; o coelho, o peru ou a gallinha; — café ou chá ao almoço; doce, café ao jantar, deixaram de servir-se a pretexto de que "não ha assucar"; o numero de creados, foi reduzido, havendo apenas um (quando ha)

para servir trinta talheres; resultando demora no serviço e queixas dos hóspedes. No serviço dos quartos, o numero de creados foi também reduzido; a campanha toca desesperadamente desde as 8 horas, e a creada só meia hora depois aparece porque "não pode chegar para todos". Dos gabinetes de retrete foi-se o papel Manilla e nem o ordinario pedaço de jornal aparece, porque "o papel está caro".

E porque a "água também está mais cara" os autoclismos estão vazios, e nem um jarro de água ha para remediar um pouco a falta. E' assim que n'um hotel, cujo título omittimos, esperando ainda que, por outros meios, se corrija, hotel premiado pela "Propaganda de Portugal" pelas suas instalações sanitárias, e cujo preço da pensão é de 9 escudos por pessoa, por dia, fomos encontrar estes gabinetes em tal estado de immundice que fugimos de lá espavoridos.

Já se vê que ha excepções e é de justiça dizer que uma d'ellas é o *Central* das Caldas da Rainha, onde a mesa é muito rasoável e abundante, e o aceio completo.

Fallando d'esta concorrida estação thermal é curioso comparar os tempos passados com a actualidade. Como tudo quintuplicou do preço de antes da guerra (ou melhor, de ha dois annos) e já então tudo se pagava mais caro, desde que as facilidades da via ferrea augmentaram a affluencia e prolongaram a estação dor trez meses, em logar do unico mez, agosto, em que as Caldas eram frequentadas, é curioso comparar os preços de hoje com os de ha uns annos.

Não fallemos mesmo de tempos em que a viagem se fazia em caminho de ferro só até Carregado, depois por Azambuja, e d'ahi em diligencia ou trem, com almoço no Cercal; nem da historica lucta que n'um anno se deu entre dois alquiladores, chegando um a levar os passageiros gratuitamente, e o outro ainda derrotou o seu competidor, porque não só lhes dava o transporte gratis como ainda lhes offerecia o almoço.

Pois ainda ha poucos annos, o conhecido e tão frequentado *Club Caldense*, mesmo sem ter competidor com que lutar, quasi fazia o mesmo.

A inscrição, para toda a epocha, custava apenas 3\$000 reis, ao chefe da familia, podendo levar consigo as senhoras que quizesse. Havia tal que apresentava sete e oito pessoas; e acabado o baile era servido a todos chá, torradas e bolachas, á descripção.

Ora imagine-se, reduzindo mesmo a permanencia a dois mezes, tinhamos 60 noites em que 8 pessoas tomavam chá, portanto 480 chás por 3\$000 reis, ou uns magros 6 reis cada chá!

E admiramo-nos de que, no tempo de D. João V, os alveneis do convento de Mafra ganhassem 4 reis por dia.

Verdade seja que as bolachas, no tempo dos chásinhos baratos, custavam a 320 o kilo, e hoje custam 3\$00 escudos, e as afamadas cavacas cinco tostões e custam hoje 6 escudos.

No mais "as Caldas" como vulgarmente se simplifica o nome d'esta agradável estancia thermal, de águas de grande valor therapeutico e clima delicioso, — que, n'outras mãos, seria já hoje uma das mais notaveis estações da Europa — não offereceu este anno senão o espectáculo triste de maior abandono, do atrazo, do desleixo portuguez.

Na villa não ha agua canalizada, não ha viação de carreira, nem serviços regulares de automóveis para as povoações dos arredores, a Foz do Arelho, Rio Maior, Obidos, S. Martinho; não ha ruas bem calçadas; apenas a iluminação electrica é boa.

No estabelecimento ha... o que D. João V n'elle mandou fazer, menos o que se tem estragado e não

reparado. Imagine-se que nem de manhã ha a sufficiente agua quente para banhos, porque, dizem, a caldeira está velha. De forma que quem quer banhos aquecidos além dos 34 graus de temperatura natural da agua, tem que esperar muito tempo porque se consiga o aquecimento, e muitos banhistas desistem, por fim de se tratar com assiduidade.

Não ha *um unico* letreiro que nos indique onde são os banhos dos homens e os das senhoras, a 1.<sup>a</sup> ou a 2.<sup>a</sup> classe, as piscinas, as salas de inhallação, as de duches. Anda-se á tōa, a perguntar a toda a gente pelo que pretendemos. E' um estabelecimento bem proprio para um paiz de analphabetos.

A elevação da agua para a fonte chamada "do Po-  
cinho" é ainda feita por meio de uma bomba de mão accionada por um homem no 1.<sup>o</sup> andar; a dos banhos duches na piscina dos homens, igualmente por um moço, e em frente do operador não ha um relogio que marque o tempo da applicação, de forma que esta é feita por um pouco mais ou menos, á vontade do operador ou até o paciente dizer "pare lá com isso"!

Na piscina dos homens (e cremos que na das senhoras será a mesma coisa) não ha gabinetes separados para despir e vestir; fazem-no todos em commun, n'uma especie de corredor cuja porta nem tem um guarda-vento, de forma que, ao abrir-se, entra uma violenta corrente de ar, e quem vem de fóra vê os que lá estão - naturalmente.

Primitivo é isto tudo. E é pena, porque com um pouco de cuidados, de espirito moderno, de iniciativa reformadora, as Caldas seriam hoje um bello cantinho para uma permanencia de verão, com os seus attractivos para se estar, como o bello Parque da Copa, com o seu concerto diario; o da Matta, onde se dão corridas de cavallos e outras diversões; o Club onde ha concerto todas as tardes e animado baile todas as noites.

Mas se nós somos assim!...



## Carta de Paris

X

Paris a Verdun e Metz. — Uma cidade allemã. — Francezes que não sabem frances. — Estatuas allemãs apeadas. — Regresso a Paris. — Passageiros sem botas...

Os caminhos de ferro francezes estão a caminho da sua completa reorganisação, e são talvez os de Leste os que caminham mais rapidamente para a normalisação de todos os serviços. E' verdade que elles sofreram, menos que os do Norte, os horrores da grande guerra, mas ainda assim a parte que contamina com Verdun ainda supportou bastante todos os embates violentos dos quatro longos annos de lucta.

Mas muito ha já normalizado; as linhas estão quasi todas em perfeita exploração, as estações já reformadas, e a de Verdun que ainda ha bem pouco era um montão de ruinas, agora, na nossa viagem a Metz, tivemos occasião de a ver completamente reconstruída, outro tanto acontecendo a muitos predios da cidade heroica, entre os quaes notámos a succursa do Banco de França, n'um bello edificio na avenida do rio *Meuse*.

D'esta vez fizemos uma rapida visiia pela cidade; ali deixámos uns companheiros ávidos de ver a grande destruição, e partimos no expresso da tarde para Metz onde chegámos duas horas depois.

A linha ferrea, além de Verdun, segue paralella com a immensa fila de trincheiras e abrigos, tragica memoria, o que só se modifica passado *Batilly*, antiga

estaçao fronteiriça franceza, e hoje ainda desmantelada, certamente pelo pouco prazer que os francezes terão em reconstruir a estação que fazia a fronteira da Lorena.

Os campos são agora mais viçosos e as vinhas, que nos fazem lembrar a patria distante, succedem-se até ao *Moselle*, rio que circunda a capital lorenha.

O comboio, ao transpor as primeiras ruas de Metz, traz-nos logo á lembrança a terra allemã, já pelas flechas agudas das suas edificações, já pelo seu casario pesado e tristonho.

Ao desembarcarmos na vastissima estação, ocorreu-nos aquella resposta do famoso ministro de D. José I á pergunta impertinente d'um palaciano, por que eram tão largas as novas ruas da nossa cidade baixa: *Tempo virá em que as encontrarão estreitas*.

E assim a estação de Metz, mais vasta que nenhuma outra, de uma cidade com quatro vezes mais de população, faz-nos tambem lembrar que ella obedecera ao plano gigantesco da transformação da velha capital da Lorena.

\* \* \*

Maravilhado com a commodidade grandiosa da estação, a que não falta, a estação postal e telephonica, a tabacaria, o salão de barbear, o engraxador, etc. entrámos no bufete, tão vasto e alto como a nave de uma cathedral, onde em copos grossos e bujudos, para não desconcertar com a espessura das paredes, verdadeiros baluartes de granito, nos serviram cerveja por 25 centimos, o que não encontramos ainda em toda a França.

Mas a essa vasta dependencia, quasi tão grande como a *Plaza Mayor* de muitas cidades de Hespanha, uma outra se segue da mesma forma grandiosa, mas mais modesta para a 3.<sup>a</sup> e 4.<sup>a</sup> classes de passageiros.

Sahimos da estação e demos logo de cara com o edificio dos correios, da mesma forma monumental e grandiosamente forte, o que faz lembrar que os habitos ferozes do militarismo, faziam que as construções allemãs obedecessem todas ao plano de verdadeiras fortalezas.

O reservatorio d'agua do caminho de ferro que em toda a parte é um vil tanque de latão, é alli um monumento! Na parte de baixo, aproveitando-se o espaço e a pressão da agua construiram, casas de banho, com duches, banhos de chuva, e lavatorios para o pessoal, por uma maneira tão hygienica que faz inveja a muitos hoteis modernos.

As ruas, largas, bem empedradas, e com edificios grandiosos tambem, no mesmo gosto allemão, dão a ideia d'uma cidade moderna, a que aliaz faltam ainda algumas edificações.

Varias carreiras de electricos irradiam para o centro da cidade e por isso rapidamente se está em qualquer ponto, e os hoteis e restaurantes menos caros e mais bem servidos que os de Paris, demonstram bem que por alli ainda não passou a febre gananciosa dos grandes centros. Tem-se um rasoavel almoço, fartamente servido por 5 e 6 francos, e um quarto n'um hotel custa apenas 7 e 8 francos, com serviço de agua corrente, quente e fria, dois leitos e electricidade.

Nota se porém logo aos primeiros reparos que a cidade está envolta n'uma grande tristeza e as caixearas dos armazens e as creadas dos hoteis não teem aquella alegria e vivacidade das mulheres de Paris e de outras cidades francezas; fallam mal o francez, e olham-nos todas com desconfiança.

De resto quasi todos teem os traços bem visíveis da raça allemã, e nas suas conversações só fallam o allemão, o que de resto não admira visto o governo

germanico, ter em 1870 feito emigrar para alli massas de gente do norte do imperio, a fim de rapidamente adoptar as duas provincias conquistadas aos seus costumes e á sua raça.

A' noite havia em Metz uma attracção interessante, a exposição regional, no jardim publico, vasto recinto fechado, com magnificos talhões de verdura, e lampadas electricas entre os ramos das arvores, o que dava a illusão d'uma illuminação á moda do Minho.

No dia seguinte fomos ao Muzeu, aliaz bem pobre de obras de arte, talvez porque os allemaes, seguindo o nosso principio que "o seguro morreu de velho", as retiraram a tempo; a cathedral, a egreja de Santa Sé goléne, moderno edificio, estylo gothico, e onde foram collocados, a par dos vitraes de subido valor, umas extensas filas de cadeiras, excellente mente estofadas, como as plateias de theatro, e uma magnifica installação de aquecimento central, de forma que os devotos não sintam durante os actos religiosos os horrores do frio.

O centro do commercio é na cidade antiga, mas modernizada com bellos edificios e boas lojas, apresentando um aspecto magnifico de limpeza, não só nas ruas como tambem as fachadas dos predios.

As ruas teem agora nomes franceses, e as estatuas dos imperadores Frederico III e Guilherme I foram apeadas, deixando-lhes no entanto os pedestaes, naturalmente á espera d'um novo homenageado.

Outro tanto não aconteceu á rua e porto dos Allemaes, nomes que já existiam antes de 1870 e que foram agora conservadas, e como nota curiosa devemos acrescentar que todos os letreiros de ruas e taboletas com indicações ao publico, agora collocados em substituição das antigas inscripções allemaes, teem as letras em estylo allemão moderno; naturalmente foram feitas por algum artista germanico.

No entanto como a população nem toda conhece o frances, ha varios letreiros que teem por baixo a traducção em allemão, mas em letras muito mais pequenas.

Dois dias passados em Metz, eram bastante para ver uma cidade de 70.000 habitantes, e no expresso da tarde seguimos para Verdun (que o empregado do caminho de ferro chamava *Festan* no seu pessimo frances) onde passamos para o expresso de Paris, e ahi encontrámos os nossos companheiros, furiosos com o hotel de Verdun.

Fora o caso que, á noite, como é ainda costume em França, haviam deixado no hotel do "Coq-Ardi" as botas de fora da porta do quarto, para o creado as eugraxar, e um meliante qualquer roubou-as todas, deixando os pobres viajantes descalços!

Isto a quem não levava outro calçado mais do que o que ia nos pés, é para dar grosso *cavaco*.

Um dos infelizes, todo o caminho voceferou contra o audacioso roubo e a falta de segurança do hotel. Haviam-lhe emprestado um par de botas tão apertadas que lhe torturavam os pés; e a tal ponto chegaram os seus protestos que nós todos lhe supplicamos que se descalçasse, ao que o homem não accedeu, porque... o gatuno levara-lhe tambem as peugas e não comprara outras, porque, sem ellas, levava os pés mais á vontade dentro das botas alheias...

Nunca a phrase que se emprega vulgarmente no nosso paiz "uma bota difícil de descalçar" teve mais apropriada appicação.

Guerra Maio

## Companhia da Beira Alta

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

(Conclusão)

### Liquidação final do exercicio de 1918

O saldo destinado ao serviço das obrigações de 2.º grau no exercicio de 1918, foi de..... 22.090\$64,6

Menos:  
Custo de 760 obrigações de 2.º grau, para amortisação no mesmo anno..... 10.755\$40  
Pagamento dos impostos em França e perdas de cambio..... 11.304\$63,3 22.060\$03,3  
Saldo para conta nova..... 30\$61,3

### Conta de "Ganhos e Perdas,"

Saldo do exercicio anterior, conforme a nota a cima..... 30\$61,3  
A adicionar:  
Os resultados disponíveis do exercicio de 1919..... 23.779\$77,8

Total Escudos..... 23.810\$39,1  
A deduzir:  
Custo de 780 obrigações de 2.º grau que foram compradas para amortisação no exercicio de 1919..... 9.937\$00

Saldo para pagamento dos impostos em França..... 13.873\$39,1

No mes de Março ultimo fomos dolorosamente surprehendidos com o falecimento do nosso querido e prestimoso Colega do Conselho Fiscal, Sr. Nestorio Dias, a cuja memória prestamos aqui o culto do nosso grande respeito e admiração, juntamente com a saudosa homenagem do muito afeto que sempre lhe tributámos.

Terminamos o nosso Relatorio apresentando ao Conselho Fiscal os nossos mais calorosos e vehementes agradecimentos pela sua muito util e assidua cooperação, e endereçando a expressão do nosso maior reconhecimento aos Srs. Inspector Geral, Engenheiro adjunto á Administração, Director da Exploração e Chefes de Serviço, pelos inteligentes e revelantes serviços que teem incessantemente prestado á nossa Companhia e pelo valioso auxilio que tão dedicadamente nos teem dispensado para a solução das inumeras dificuldades do momento presente.

Eguais agradecimentos são extensivos a todos os nossos agentes que, no fiel cumprimento dos seus deveres, teem contribuido com os seus esforços pessoais para o bom nome e engrandecimento da Companhia.

### Resoluções

Temos a honra de submeter á vossa apreciação as seguintes:

1.º - Que seja consignado na áta da Assembleia Geral um voto de profundo pesar pelo falecimento do vogal do Conselho Fiscal Sr. Nestorio Dias;

2.º - Que aproveis, de conformidade com o Parecer do Conselho Fiscal, as Contas Balanço e mais átos relativos á gerencia de 1919 (40.º exercicio);

3.º - Que, em observância ao preceituado nos artigos 22.º e 34.º dos Estatutos, procedaes á eleição de dois membros para o Conselho d'Administração, em substituição dos Srs. Dr. Francisco Cabral Metelo e Jules Empis, que terminam o seu mandato (podendo ser reeleitos) e de três membros efetivos e dois suplementares para o Conselho Fiscal.

Lisboa, 15 de Maio de 1920.

O Conselho d'Administração

EM LISBOA

Julio Marques de Vilhena, Presidente  
Eduardo Burnay  
Conde do Cartaxo  
Francisco Cabral Metello  
A. J. Simões d'Almeida  
Luiz Ferreira da Silva Vianna

EM PARIS

Octave Keller  
Edouard Delange  
André Walter  
Paul Grevier  
Jules Empis

## Parecer do Conselho Fiscal

SENHORES:

Confirmado o Relatório do Conselho d'Administração sobre o Exercício de 1919, certificamos que a interessante exposição de actos e circunstâncias, inserta n'esse documento, corresponder aos resultados reproduzidos nas contas que vos são apresentadas.

A Conta Geral de Exploração fecha com o excedente de Escudos: 236.524\$00 o que bem merece ser posto em destaque, em presença da série de dificuldades que, durante o exercício findo, embaraçou e perturbou a regularidade dos serviços por efeito de greves, alterações na ordem publica, redução nas horas de trabalho, encarecimento tremendo no custo dos combustíveis e de todos os materiais.

Com o produto líquido da exploração, saldo de 1918 e mais os juros das disponibilidades, eleva-se o crédito da conta de "Ganhos e Perdas" a Esc. 252.890\$85,4; e sendo o seu débito de Esc. 229.080\$46,3, verifica-se a existência do saldo crédor de Escudos 23.810\$39,1, do qual, nos termos dos Estatutos e do Convenio, foram já aplicados Esc. 9.937\$00 á compra de 780 obrigações de segundo grau, correspondentes á amortização do exercício findo; ficando saldo de Esc. 13.873\$39,1, que, não permitindo a distribuição de qualquer dividendo por minimo que seja, é destinado ao pagamento dos impostos, em França, relativos ás mesmas obrigações.

O Balanço em 31 de Dezembro de 1919 apresenta a situação financeira e económica da Companhia, em completa concordância com os Inventários e contas auxiliares, que conferimos.

Os resultados do anno findo, não obstante as multiplas contrariedades que n'elles aturaram, mostram um período de intensa laboriosidade e de concentração de cuidados da parte do Conselho d'Administração e dos zelosos funcionários seus distintos colaboradores, que plenamente justificam a mensão de louvor que aqui lhe consignamos, assim como a referência especial que tributamos aos altos meritos do Ex.<sup>m</sup> Sr. Luiz Ferreira da Silva Vianna, no notável desempenho do cargo de Administrador Delegado.

Agradecemos ao Conselho d'Administração a sentida homenagem que presta á memoria do nosso saudoso colega, Ex.<sup>m</sup> Sr. Nestorio Dias, cuja morte—que tão profundamente sentimos—nos privou do convívio de tão querido amigo e de tão extremado defensor da nossa Companhia.

Chamando a atenção dos Sr. Acionistas e obrigacionistas para a representação dirigida a S. Ex.<sup>a</sup> o Ministro do Commercio, contra o disposto na lei n.<sup>o</sup> 952 de 5 de Março ultimo, que coartou as garantias estabelecidas no contrato de concessão da nossa Companhia, que esperamos que todos auxiliem o Conselho d'Administração na defesa d'esta questão de alta magnitude.

Concluindo, somos de parecer:

1.<sup>o</sup> — Que aproveis o Relatório, Contas, Balanço e átos do Conselho d'Administração no exercício de 1919;

2.<sup>o</sup> — Que aproveis as propostas do Conselho d'Administração e a liquidação final das contas do mesmo Exercício;

3.<sup>o</sup> — Que louveis o Conselho d'Administração, Comité de Paris e o Administrador Delegado, Ex.<sup>m</sup> Sr. Luiz Ferreira da Silva Vianna, pelo zelo, inteligência e dedicação com que desempenham os seus cargos.

Lisboa, 15 de Maio de 1920.

O Conselho Fiscal

Henry Burnay & C.<sup>a</sup>  
Marquez de Mendia

*Firma*

## Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

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

(Continuação)

Vê-se n'este quadro que a insuficiencia da nossa exploração foi de.....	87.147\$93
ao que temos de addicionar o encargo derivado da applicação da alinea c) da condição 7. <sup>a</sup> do contracto de 22 de Novembro de 1904, que diz que, quando a receita bruta for maior de 1.315\$ por kilometro, á nosso Companhia pertencem 50% da totalidade, sem que a parte da Companhia do Mondego seja inferior a 515\$ (logo 29×815=23.635\$).....	30.568\$96
Insuficiencia total...	117.716\$89

### Resumo

Os encargos resultantes das linhas exploradas por contractos foram:

Em 1918.....	240.901\$44
Em 1919.....	254.395\$55
Augmento em 1919.....	13.494\$11

Os coefficientes de exploração das mesmas foram os seguintes:

	Em 1918	Em 1919	Diferenças em 1919
Linha de Setil a Vendas Novas	92,97%	97,26%	+ 4,29%
Linha d'Arganil (Coimbra a Louzã).....	250,41%	242,54%	- 7,87%

### Impostos recebidos por conta do Thesouro

Diferença	1918	1919	Diferença em 1919
Imposto de transito..	601.469\$69	627.646\$95	+ 26.177\$26
Imposto de sello.....	210.189\$23	211.702\$71	+ 1.513\$48
Imposto para a assistencia .....	43.867\$31	46.050\$66	+ 2.183\$35
Total.....	855.556\$23	885.400\$32	+ 29.846\$09

NOTA.—Nos impostos cobrados em 1918 estão compreendidos os do ramal de Cascaes (troço de Caes do Sodré a Cascaes) na importancia total de 29.843\$28.

### Receitas de exploração, líquidas de reembolsos e de impostos em 1919

Designação	Renda propria	Se il a V. Novas	Arganil Coimbra a Louzã	Totais	Diferenças em 1919 sobre 1918
Passageiros	4.959.878\$50	52.796\$99	38.009\$96	5.050.685\$45	+ 743.451\$74
Mercadorias	2.676.187\$80	70.796\$56	16.717\$37	2.753.701\$73	+ 514.860\$90
P. V.	4.148.146\$49	172.091\$57	12.137\$32	4.432.375\$38	- 1.489.992\$20
Receitas diversas do tráfego (as signaturas, armazenações e despesas diversas).....	1.368.729\$25	15.998\$55	64.273\$28	1.389.001\$08	+ 447.398\$17
Totais.....	13.152.942\$04	311.683\$67	61.137\$93	13.526.963\$84	+ 315.718\$61

NOTA.—Nas receitas de 1918 estão compreendidas as do ramal de Cascaes (troço do Caes do Sodré a Cascaes) na importancia total de 261.866\$85.

### Comparação das receitas totais da exploração nos últimos cinco annos

Designação	1915	1916	1917	1918	1919
Passageiros	2.915.298\$29	3.538.545\$60	3.970.271\$20	4.307.233\$71	5.050.685\$45
Mercadorias	626.952\$96	903.797\$98	1.290.833\$09	2.138.840\$83	2.753.701\$73
P. V.	3.654.925\$54	4.548.933\$80	5.099.210\$46	5.822.367\$58	4.322.375\$38
Receitas diversas do Tráfego .....	579.605\$54	844.166\$78	836.474\$63	941.602\$91	1.389.001\$08
Totais .....	7.776.449\$33	9.835.464\$16	11.196.789\$38	13.210.045\$03	13.526.963\$84

NOTA.—Nas receitas de 1915 a 1918 estão compreendidas as do ramal de Cascaes (troço de Caes do Sodré a Cascaes) respectivamente, de escudos, 371.933\$08, 428.520\$64, 414.355\$12 e 261.866\$85.

### I - Passageiros

O numero de passageiros transportados em 1919 foi de 5.596.633, tendo diminuido 440.568 em relação ao anno anterior. Esta diminuição, que já se notará em 1918, foi devida devido a manterem-se muitas das causas que a tinham originado n'aquelle anno, e ainda á realização da greve que paralysou por muito tempo e quase por completo o serviço da Companhia. A receita dos passageiros, incluindo os bilhetes de assignatura e de identidade e as cobranças suplementares ascendeu em 1919 a escudos 6.291.273\$92, tendo sido em 1918 de escudos 5.203.087\$84, do que resultou um angmento de escudos 1.088.186\$08 ou 20,9% em relação ás receitas de 1918.

O quadro seguinte dá-nos a comparação dos comboios tramways do anno de 1919 com o de 1918:

Linhas	Receitas das linhas suburbanas		Diferenças em 1919	
	1918	1919	A mais	A menos
Suburbios	85.094\$01	100.743\$86	15.649\$85	-
Lisboa a Villa Franca.....	134.764\$26	156.508\$24	21.773\$98	-
Lisboa a Glntra.....	131.401\$41	-	-	-
Lisboa a Caçcaes.....	52.739\$59	65.490\$30	12.739\$71	-
Coimbra a Figueira.....	134.930\$11	155.076\$97	20.146\$87	-
Porto a Aveiro.....	-	-	-	-
Total.....	38.949\$37	477.857\$87	70.301\$91	131.401\$41
Diferenca a menos.....	-	-	-	61.091\$50

(Continua)

## Sul e Sueste

Em vista de factos anormais que se deram, e de indícios que, muito se dizia, conduziriam o pessoal d'esta rede a uma nova greve, o que seria agora da maior gravidade e produziria prejuízos incalculáveis para o paiz, por vir paralysar os transportes, tanto de abastecimentos de generos alimentícios como de adubos agrícolas agora tão necessários, o Governo entendeu entregar a Direcção d'aquellas linhas á Inspecção do Serviço Militar dos Caminhos de ferro, por decreto de 22 do mez findo que reproduziremos no proximo numero.

### A' ultima hora — Nova greve

Quando o nosso jornal já estava na machina declararam se em greve os ferro-viários do Sul e Sueste, e igualmente os do Minho e Douro lhes seguiram o exemplo.

Confirma-se, portanto, apesar das reperidas afirmações em contrario por parte dos dirigentes do movimento, que a intenção da greve estava latente, e que por mais que se procure justifical-a agora com a entrega da direcção da rede, ao serviço militar, os factos justificam as precauções que o Governo tomou para evitar actos de *sabotage* e assegurar, bem ou mal, a continuidade do serviço, que é o que interessa ao paiz, a cujos padecimentos são, pelo que se vê, indiferentes os ferro-viários grevistas. Mais nos dizem que os vapores "Douro" e "Minho" que as respectivas tripulações abandonaram, não poderam navegar por se acharem avariados.

A hora a que temos estas notícias e aqui as damos, não nos permite ser mais extensos.



## PARTE FINANCEIRA CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

### Banco Nacional Ultramarino

Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada

Capital realizado: 24.000:000\$

Fundo de reserva: 24.900:000\$

O DIVIDENDO da 1.ª prestação por conta do anno de 1920, na razão de 6% por accão, ou esc. 5540, livre de Impostos, está a pagamento na Secção de Dividendos, d'este Banco, na rua Augusta, n.º 28, e nas suas filiais e agencias, em todos os dias uteis, a começar em 6 de Outubro, das 10 ás 12 e das 13.30 ás 14.30 horas (aos sabbados, das 10 ás 12) excluindo as quintas-feiras, em que se fará o pagamento de atrasados, ás mesmas horas.

O coupon n.º 16, das accções ao portador, é pagavel ao cambio do dia, em Paris, no Credit Mobilier Français, e em Londres e no Brazil nas filiaes d'este Banco.

Lisboa, 27 de setembro de 1920 — O Governador, (a) *José Henrique Ulrich*.

### BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 28 de Setembro de 1920.

O grande assumpto financeiro e economico de Portugal continua a ser o da situação do Thesouro, que embaraça gravemente a governação pública e pesa formidavelmente sobre o paiz, desorganizando-lhe e dificultando-lhe as condições de existencia. E' o caso de todas as nações que entraram na guerra, e embora aqui seja muito peior por não termos tido ainda uma política de equilíbrio orçamental. Por isso está reunida a Conferencia de Bruxellas, da qual, infelizmente, não esperamos grandes resultados, tão certo é que os males e perigos enormes da época tendem a encolher os Estados cada vez mais nos seus egoismos, em vez de os levarem para a maior solidariedade e cooperação.

A nossa desordem financeira, longe de ter sido travada, vem sendo cada vez maior. Apenas a emissão fiduciaria para serviço do Thesouro parou afinal em abril, mas ainda assim por simples apariencia. Praticamente, continuará a crescer para elle, e mais

do que nunca, no jogo das engrenagens de credito publico e privado. Quem repará a n'este caso gravíssimo?

As despesas totaes do Estado, tendo sido de 65.000 contos em 1913-1914, estão orçadas em 270.000 contos para 1920-1921, e de facto irão além de 300.000 contos. As receitas globaes, que foram de 68.000 contos, n'aquelle primeiro anno economico, apenas estão calculadas em 162.000 contos para o segundo. Depois de havermos tido um *déficit* real de mais de 700.000 contos nas gerencias anteriores, temos a perspectiva de outro de 150.000 na actual.

A circulação fiduciaria galgon de 83.000 contos em julho de 1914 a 472.000 contos em 14 de julho de 1920, data do ultimo balancete. Houve assim um aumento de 389.000 contos. A maior parte, on cerca de 300.000 contos foram directamente para as necessidades do Thesouro, que os ficou devendo ao Banco. Os restantes 80.000 contos foram para o gyro de descontos e empréstimos ao commercio, á industria e á agricultura. No fim todos os 472.000 contos estavam absorvidos pelo movimento da economia nacional. Apenas duas ou trez dezenas de milhares de contos andariam já então guardados nas gavetas e arcas particulares, pela nova insensatez do enthesouramento de notas.

Mas o Governo, desde o primeiro semestre de 1919-20, e muito principalmente depois de ter esgotado, em 14 de abril ultimo, o seu credito especial de 360.000 contos no Banco de Portugal, tratou de chamar a si tudo o que lhe fosse possível d'aquelle circulação económica existente.

Em primeiro lugar veio vendendo inscrições de 3%. Foram 162.000 contos nominaes, só de julho a dezembro de 1919, obtendo d'ahi cerca de 68.000 contos em efectivo. A operação deve ter continuado em 1920.

Depois vieram os descontos e suprimentos em conta de dívida fluctuante. Parece ter havido para isso um grande jogo de creditos na praça, estando o centro do sistema nos redescos do Banco de Portugal. Devem ter conseguido assim algumas dezenas de milhares de contos durante a primavera e o verão. Ao mesmo tempo crescia intensamente o saldo de depósitos particulares na Caixa Económica Portuguesa, os quais eram absorvidos pelo Thesouro em conta corrente.

Por fim o Governo pensou, e pensa ainda, no lançamento de um grande empréstimo de 5 1/4%. Uma parte d'este seria para granpear de prompto 60.000 contos em dinheiro.

É claríssimo que este abysmo financeiro levaria para si uma grande parte d'aquelle que devia pertencer em cada momento á conservação e progresso da agricultura, da industria e do commercio. Esta é a mais importante causa dos retrahimentos de crédito e dificuldade de desconto a que vimos assistindo. Os resultados desta natureza, e outras ainda peores, aumentariam, com circunstâncias trágicas.

A nossa política financeira continua a ser desastrosa. Ella é a negação da sinceridade, da reforma, da ordem, do progresso e da vida. Ella esconde a verdade ao paiz, que não conhece a conta da sua dívida fluctuante, nem a dos adiantamentos do Governo inglez, nem sequer o estado do Banco emissor desde 14 de julho. Prolonga e aumenta o desnívelamento orçamental, a ruina do Thesouro a desorganização geral das nossas condições de existência. Está em plena harmonia com os egoismos duríssimos dos beneficiários da guerra. Se tentou fazer um esboço de tributações, foi ainda na ideia de as consolidar, com esmagamento dos proprietários e arrendatários urbanas e rurais. O seu pensamento quasi unico é sacar sobre o futuro proximo e remoto. Assim tinha de ser uma vez que veiu á luz cercada de certos argentários e agiotas, ainda peores do que os maus políticos. E julga se, com tais procedentes e com tais situações, fazer de maneira aceitável um empréstimo externo para a consolidação de todos os grandes débitos, a curto prazo, que o Thesouro tem no estrangeiro, parecendo que, para esse fim especial, foram lá fora dois ministros!

No ponto onde nos achamos, por tantas acções e omissões funestas, antes podessem e obtivessem agora, apenas preventivamente, prorrogações de todas as responsabilidades exteriores! Antes viessem, com essa esperá, fazer o que já se devia ter feito: pôr em ordem o orçamento e a vida do Estado. Depois se emprehenderia, com outro poder de negociar, a affilima e cruel consolidação financeira que temos de fazer lá fora, com o fructo amargo da guerra.

Q. J.

### Curso de cambios, comparados

	EM 30 DE SETEMBRO		EM 15 DE SETEMBRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque.....	11 1/8	10 7/8	11	10 3/4
" 90 d.v.....	11 3/8	—	11 3/4	—
Paris cheque.....	411	421	405	414
Madrid cheque.....	908	930	923	934
Allemanha cheque.....	100	110	108	111
Amsterdam cheque.....	1920	1930	1946	1991
New York cheque.....	6140	6290	6270	6415
Italia cheque.....	257	265	267	273
Suissa .....	992	1017	1015	1038
Libras.....	27500	27550	23550	24550

Última cotação	Bolsas e títulos	Cotações na bolsa de Lisboa - SETEMBRO										
		16	17	20	21	22	23	24	27	28	29	30
<b>Fundos do Estado:</b>												
42,50	Interna 3 %, coupon.....	42,55	—	42\$40	42,30	42,30	42,30	42,30	—	42,30	42,40	42,50
42,00	" " assentamento.....	42,00	—	42\$00	42,00	42,00	42,00	42,00	—	42,10	42,30	42,30
10\$65	" 3 %, 1905.....	10\$50	10,40	—	—	—	—	—	—	—	—	—
19\$30	" 4 %, 1888.....	19\$30	—	—	—	—	19\$30	—	—	19\$00	19\$30	—
55\$00	" 4 %, 1890.....	—	—	—	—	—	52\$00	—	—	—	—	—
60\$50	" 4 1/2 %, 1888/89 assent....	—	—	—	50\$50	—	—	—	—	—	57\$80	—
57\$70	" 4 1/2 %, 1888/89 coupon....	57\$80	—	—	—	—	—	—	—	—	57\$80	—
81\$50	" 4 1/2 %, 1905.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
78\$00	" 5 %, 1909.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
140\$00	" 4 1/2 %, 1912 ouro.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
75\$00	" 5 %, 1917.....	74\$50	—	—	—	—	—	—	—	—	75\$00	—
122\$00	Externa 1.ª serie.....	122\$50	122\$80	122\$80	122\$50	123\$00	124\$00	124\$80	126\$50	126\$00	126\$50	127\$00
117\$00	" 2.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
126\$00	" 3.ª serie.....	126\$00	126\$00	126\$00	126\$00	126\$00	126\$00	126\$50	126\$50	127\$00	128\$00	128\$50
65\$50	Obrig. da Província de Angola.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
140\$00	" Comp. Tabacos de 1891.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Acções dos Bancos e Comp.:</b>												
316\$00	Banco de Portugal.....	—	—	—	316\$00	—	—	—	—	316\$00	318\$00	323\$00
227\$00	" Nac. Ultramarino, coup.....	210\$00	209\$00	208\$00	215\$00	233\$00	250\$00	243\$50	241\$00	234\$00	232\$00	235\$00
225\$00	" " ass.....	—	—	196\$00	202\$00	215\$00	—	—	220\$00	219\$00	—	—
113\$00	" Portuguez e Brazileiro.....	116\$50	111\$00	110\$50	121\$00	132\$00	151\$00	131\$00	125\$00	125\$00	117\$00	123\$00
216\$00	" Commercial de Lisboa.....	—	—	—	—	—	—	216\$00	—	216\$00	—	—
216\$00	" Lisboa & Açores.....	—	—	—	—	—	—	207\$00	207\$00	207\$00	207\$00	—
103\$00	" Economia Portugueza.....	103\$00	101\$00	101\$00	101\$00	—	105\$00	—	—	103\$00	102\$00	—
110\$00	" Commercial do Porto.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
38\$50	Companhia do Credito Predial.....	—	—	—	38\$00	37\$50	—	—	37\$50	37\$50	37\$80	38\$00
38\$00	" Gaz e Electricidade.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
70\$50	" das Aguas.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
160\$00	" Ilha do Príncipe.....	—	—	—	—	173\$00	175\$00	177\$00	178\$00	—	178\$00	—
38\$00	" Colonial do Buzi.....	38\$00	39\$00	42\$00	44\$50	54\$00	54\$00	48\$00	46\$50	46\$00	47\$00	47\$40
180\$00	" Nac. de Moagem.....	179\$00	177\$00	—	—	—	—	190\$00	190\$00	190\$00	—	—
90\$00	" Phosphoros, coup.....	—	—	—	—	—	89\$00	88\$50	88\$00	88\$00	87\$50	—
89\$00	" Cam. Fer. Portug.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
195\$00	" Tabacos, coupon.....	—	—	89\$00	—	88\$80	—	—	—	—	—	—
198\$00	" Nac. de Navegação.....	187\$00	133\$00	170\$00	170\$00	200\$00	205\$00	201\$00	198\$00	197\$00	196\$00	193\$00
<b>Obrigações:</b>												
68\$00	Companhia das Aguas.....	—	—	—	76\$00	76\$00	—	—	—	64\$00	—	76\$00
90\$00	Prediaes 5 %, antigas.....	—	—	—	90\$00	—	—	—	—	91\$00	91\$00	91\$00
90\$60	" 5 %, serie A.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
90\$00	" 4 1/2 %, serie A.....	—	—	88\$50	—	—	—	—	—	—	—	—
85\$00	" 4 %.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
95\$00	Nacional de Moagem.....	—	96\$50	—	90\$50	—	96\$50	—	—	96\$50	—	—
40\$20	Assuc. de Moçambique.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
81\$00	Banco Nac. Ultram. 4 1/2 %, ass.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
104\$00	" " " 4 1/2 %, ouro.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
96\$00	" " " 6 %, Hypot.....	—	—	—	—	—	—	—	—	98\$00	—	—
114\$00	Cam. de Ferro de Ambaca.....	—	—	—	—	100\$00	100\$00	100\$00	—	—	—	—
73\$60	Nac. de Cam. de Ferro, 1.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65\$00	" " " 2.ª ".....	—	—	—	—	—	—	67\$00	—	—	—	—
73\$00	Cam. de Fer. Portug. 3 %, 1.ª gr.....	—	—	—	—	—	—	70\$00	70\$00	—	—	—
24\$00	" " " 3 %, 2.ª gr.....	—	—	22\$50	—	23\$00	23\$50	23\$60	—	23\$50	—	—
61\$80	" Beira Alta, 1.ª gr.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
16\$00	" " " 2.ª gr.....	—	16\$80	—	—	—	16\$00	16\$00	—	16\$00	16\$00	—
140\$00	" Benguela, tit. 1.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
150\$00	" " " 5 .....	150\$00	151\$00	—	—	—	148\$00	148\$50	—	—	—	—
48\$00	Docas do Porto.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
88\$00	Municipal ou Distrital 6 .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
88\$00	" " " 5 .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	88\$00	—
52\$00	Panificação Lisbonense.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
92\$00	Empresa das Aguas de Vidaço.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

## Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóis

LINHAS	
--------	--

# Monteiro Gomes, Limitada

ENGENHEIROS

NEW YORK

LISBOA

LONDRES

Alecrim, 10

Teleph.: C. 73 - C. 3453



Engenharia Mechanica, Agricola, Civil, Electrotechnica

MACHINAS PARA TODAS AS INDUSTRIAS

MACHINAS AGRICOLAS

Representantes de:

Sir W. G. Armstrong, Whitworth & Co., Ltd. Bucyrus Co. Howe Scale Co. Reavell & Co., Ltd.  
(England)

Robert Hudson, Ltd.

Allied Machinery Company of America

The Holt Manufacturing Co.

Allis-Chalmers Manufacturing Co.

John Lauson Manufacturing Co.

Robey & Co.

John Fowler & Co. (Leeds), Ltd.

American Seeding Machine Co.

Leeds Forge Co., Ltd.

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

Keighley Gas & Oil Engine Co., Ltd.

Etc., Etc.

Enviam-se catologos

Fornecem-se orçamentos

GOES DIAS, LIMITADA

COMISSÕES, CONSIGNAÇÕES E CONTA PROPRIA  
IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO

Rua Alves Correia, 15, 3.<sup>o</sup> (S. José) — LISBOA

Endereço telegraphico: HERCULA

Código: A. B. C. 5.<sup>o</sup> Ed.

# BANCO COLONIAL PORTUGUÊS

Séde -- Rua Áurea, 175 a 191 -- LISBOA

Telegr. -- PROCOLONIA

CAPITAL AUCTORISADO

Esc. 100.000.000\$

CAPITAL EMITTIDO

Esc. 10.000.000\$

*Succursaes na Africa Occidental  
e Oriental Portugueza*

Correspondentes em todas as localidades do Continente,  
Ilhas e em todas as praças estrangeiras

EFFECTUA TODAS AS OPERAÇÕES BANCARIAS

Descontos, transferencias, depositos á ordem e a prazo  
em moeda nacional e estrangeira.

Contas correntes. Compra e venda de cambiaes e de moedas  
e notas estrangeiras.

Pagamentos por ordem telegraphica  
e por correspondencia.

Cartas de Credito, Ordens de Bolsa no paiz e no estrangeiro.

Compra e cobrança de coupons.

Emprestimos caucionados.

Transacções sobre mercadorias, etc.



## ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Continuam regularmente as carreiras para: Madeira, S. Vicente, Pernambuco, Rio  
de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

Os vapores leem magnificas accommodações para passageiros. Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, comida à portuguesa,  
cama, roupa, próprias a creados e outras despesas. Para carga e passagens trata-se com os

AGENTES EM LISBOA: JAMES RAWES & C. -- Rua do Corpo Santo, 47, 1.<sup>o</sup>

NO PORTO: TAIT & Co. -- Rua dos Ingleses, 23. 1.<sup>o</sup>

## HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 1 DE OUTUBRO DE 1920

## COMP. PORTUGUEZA

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Cintre	Lisboa-R	
6 10	7 21	6 27	7 30
10 10	11 20	b 8 37	9 28
f 11 55	a 12 42	b 9 59	10 35
g 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	0 47
19 40	20 50	—	—
0 35	1 45	—	—

Lisboa-R	Queluz	Lisboa-R
7 30	8 3	8 47
17 52	18 25	19 10

Mais os de Cintre, excepto os a e b

C. Sodré	Cascaes	C. Sodré
7 20	8 36	5 55
b 9	10 1	7 30
10 37	11 36	c 8 36
b/f 11 30	12 31	b 8 57
b 12 45	13 44	a 9 34
b/f 14	15 3	b 10 30
b 15	16	b 12 15
b 16 45	17 44	b 14 10
b 17 30	18 26	15 7
be 18 13	18 19	b 16 40
a 18 40	19 21	b 19 45
18 50	19 56	b 21 30
19 35	20 37	22 32
b 22 30	23 29	b 0 15
b 0 40	1 39	—

Lisboa-R	V. Franca	Lisboa-R
6 30	7 43	6 25
8 40	10 5	8 10
13 20	14 14	9 24
17 30	18 50	11 10
18	19 20	12 45
20 15	21 31	15 10
0 25	1 39	21 28

Lisboa-P	B. Prata	Lisboa-P
e 7 55	8 5	c 7 20
e 17 25	17 36	c 9 15

Lisboa-R	Setil	Lisboa-R
6 30	8 25	—

Lisboa-R	Santarem	Lisboa-R
—	19 50	22 40

Lisboa-R	Entrong.	Lisboa-R
18	21 40	6 10

Lisboa-R	Porto	Lisboa-R
a 8 30	13 23	6 40
10	21 18	to 8 22
an 17	23 56	a 17 18
a 21 15	7 59	a 20

Alfarelos	V. N. Gaya	Alfarelos
6	18 8	8 25

Figueira	Amieira	Figueira
16 34	16 55	15 45

Alfarelos	Figueira	Alfarelos
16 50	17 41	19 6

20 10	20 48	—
-------	-------	---

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Coimbra	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

Coimbra	Louzã	Coimbra
12 25	14 10	8 25
18 15	19 30	11 50

Lisboa-R	Figueira	Lisboa-R
8 20	16 4	16 34

Lisboa-R	Alfarelos	Lisboa-R
8 20	16 4	16 30

Caldas	Alfarelos	Caldas
15 20	0 38	20 10

Lisboa-R	Leiria	Lisboa-R
17 5	22 41	5 14

Porto	Aveiro	Porto
6 40	8 49	4 50

Porto	Ovar	Porto
5 55	7 30	8

Mais os de Aveiro.		
--------------------	--	--

Porto	Espinho	Porto
8 44	9 42	10 5

Porto	Espinho	Porto
14 22	15 16	17 30

Porto	Espinho	Porto
15 26	16 26	18 10

Porto	Espinho	Porto
19 17	20 23	