

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

2.º DO 34.º ANNO

Contendo uma PARTE OFFICIAL dos Ministerios de Commercio e Communicações e das Colonias, e dos Caminhos de Ferro de Estado (Resolução do Conselho de Administração de 6 de Janeiro de 1921)

NUMERO 794

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

Proprietario-director — L. de Mendonça e Costa

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

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

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

LISBOA, 16 de Janeiro de 1921

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO  
11, Rua da Herla Seca, 7-1.º  
Telephone: Central-27

## ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Minho e Douro. — Tarifa dos Despachos Centraes no Porto e Aviso sobre transporte de vehiculos sem acondicionamento.

## SUMMARIO

Como acudir á crise ferro-viaria, por J. Fernando de Souza.....	17
As cambias do Brazil, por Quirino de Jesus.....	19
Parte Official.....	21
Memorias d'outros tempos, IV.....	22
O movimento ferro-viario nos Estados-Unidos.....	23
Viagens e Transportes.....	24
Carta de Paris, XV, por Guerra Maio.....	25
Dois attentados.....	26
O augmento da tarifa postal.....	27
Linhas estrangeiras.....	28
Parte Financeira:	
Boletim commercial e financeiro.....	29
Cotações na Bolsa de Lisboa.....	30

## Como acudir á crise ferro-viaria

Mais de dois annos vão passados sobre o armistício subitamente celebrado, com o qual se geraram esperanças, logo desmentidas, de prompto regresso ao desafogo economico anterior.

Por toda a parte sobrevieram as desillusões pela alta dos preços, pelas perturbações sociaes, pelas dificuldades de abastecimento.

Os utopistas, suppondo que essa crise era o preludio de uma profunda renovação que transformaria radicalmente as bases da organização social, proclamaram que nova idade de ouro surgiria, justificando os soffrimentos e convulsões que a sua genesis determinasse.

Ateavam por isso o incendio e encarniçavam-se contra o velho edificio social, cuja dissolução julgavam preludio indispensavel da edificação do novo templo.

A breve trecho e por toda a parte as severas lições da experiencia, as ruinas accumuladas, o instincto da conservação, o imperio das eternas verdades sobre os espiritos, embargou o passo ás loucuras revolucionarias, restaurando um tanto o imperio das grandes verdades sociaes: ordem, disciplina, auctoridade, propriedade, familia, cooperação do capital e do trabalho no respeito mutuo dos seus direitos.

Ao mesmo tempo a funda perturbação economica, financeira, industrial e commercial, gerada pelas exi-

gencias do estado de guerra, ia-se atenuando. Accentuavam-se as tendencias para a actividade agricola e industrial, para o embaratecimento dos frétes, para a baixa dos preços.

Só o nosso paiz constitue excepção.

Mercê da loucura collectiva de que enfermamos e cujas causas não investigarei por não m'o permittir a indole da *Gazeta*, achamo-nos hoje em situação angustiosa, mil vezes peor que ha dois annos.

E' o cambio o thermometro que nos accusa essas tristes vicissitudes.

Estava em 34 nos fins de 1918; desceu abaixo de 7 em dezembro ultimo!

E n'este meio tempo, em 1919, quando mais precisavamos trabalhar e produzir, instituiu-se o absurdo horario de trabalho das oito horas, sem distincções de occupação, sem as mais elementares precauções na transição, votando-se ao mais ignaro desprezo as representações e alvitres das entidades patronaes, das corporações competentes. Ao mesmo tempo as despesas publicas foram loucamente augmentadas.

Nenhuma industria se resentiu tanto como a dos transportes d'essa anomala e desordenada situação. Foi o pessoal ferro-viario o que os caudilhos da revolução social escolheram para alvo da sua propaganda subversiva, arrastando-o a frequentes e successivas gréves, acompanhadas de criminosa sabotagem, que desorganizaram e perturbaram profundamente a exploração. Nas linhas do Estado, sobre tudo, o mal attingiu incriveis proporções e os seus efeitos far-se-ão sentir por muito tempo.

O carvão, que outr'ora custava 5\$00 por tonelada, chegou a 270\$00! E o mais: oleos, tintas, vernizes, metaes, em proporção.

A depreciação da moeda e o consequente encarecimento da vida determinaram augmentos de salarios e vencimentos, aggravados extraordinariamente pelos injustificaveis encargos do horario de trabalho.

Tornou-se pois indispensavel o lançamento de sobretaxas crescentes, sujeitas na applicação, pela lei de fevereiro de 1920, a normas que transformam a exploração em *régie désinteressée*. Tendo subido antes de 25 a 57 %, foram então elevadas a 100 % em coincidência com a applicação uniforme de tarifas mais altas. Poucos mezes passaram até se reconhecer a necessidade de elevar as sobretaxas a 200 %.

Illusorio remedio, falta de proporção com o encarecimento de materiaes e mão de obra. Assim se chegou á situação em que as Administrações das nossas principaes linhas: Estado, Companhia Real e Beira Alta, declaram que não bastam os aggravamentos de taxas applicadas para as fazer da situação do *deficit*, ruinosa para ellas e altamente nociva á economia do paiz, e por isso pedem novo augmento de sobretaxas, que minore a crise, quando lhe não possa pôr termo.

Não falta quem hesite perante essa providencia, prevendo as suas consequencias.

Por um lado, o criterio affirmado por toda a parte e ainda ha pouco proclamado no notavel relatorio da Commissão de obras publicas, da Camara dos deputados franceza a proposito do projecto da convenção commum com a Administração da rêde do Estado e as Companhias, é que aos transportes e não ao imposto se devem pedir os recursos necessarios para o desafio da industria ferro-viaria.

Por outro lado, o augmento de tarifas tem repercussões nocivas no custo da vida, tornando necessaria a elevação de salarios e ineficaz aquelle augmento.

Determina ainda, quando exceda certos limites, o retrahimento do trafego e portanto diminuição de receitas, que annulla em parte a elevação das tarifas.

Não se pode pois recorrer de animo leve a esse expediente, mas tambem não se pode protelar uma situação perigosa e insustentavel das empresas ferroviarias.

E' indispensavel deixar augmentar as sobretaxas ás que d'isso carecem, tanto mais que o regimen da lei de 1920 põe as empresas a coberto da suspeição do desejo de avolumarem lucros. nenhuns lhes advem d'essa fonte. Todos os recursos obtidos são obrigatoriamente consagrados ao custeio da exploração ou a melhoramentos nas linhas. Se saldo houvesse, reverteria para o Estado, sem se respeitar o direito do capital-accões a remuneração.

Assim pois, ninguem pode accusar as companhias de ganancia, quando pedem augmento de sobretaxas. Pode ser esta uniforme?

E' necessario e possivel em todas as linhas e sobre todos os ramos do trafego?

Não são eguaes as condições em todas as linhas. Algumas ha em que a concorrência da viação ordinaria e da navegação fluvial e marítima impõe limites mais apertados que n'outras á elevação de tarifas. Assim succede na linha de Guimarães, por exemplo, em que a concorrência do carro de bois e do *camion* é facilitada pelo transporte directo de casa do expedidor á do consignatario; na linha do Vouga, ladeada por estradas e pelo rio navegavel; na do Sul para o trafego do Algarve, conquistado pelo caminho de ferro e que pode voltar á via marítima; na do Norte e pela mesma forma para certas relações.

E' pois nas linhas de via larga com grandes percursos que o augmento das tarifas é possivel em maior escala e ainda assim dentro de rasoaveis limites.

Comportam-no os passageiros? Não nos parece. Os preços das viagens estão já bastante altos. Com effeito, as tarifas antes da guerra era 19-15-11, arredondando taxas. Passaram na tarifa actual a 27-20-14 e foram elevadas pela sobretaxa de 200 % a 81-60-42. Quadruplicaram pois, o que não é muito em confronto com a depreciação da nossa moeda, mas como o encarecimento da vida excedeu para a maior parte o augmento de salarios, o custo actual das viagens leva muitos a evital-as.

Alem d'isso, as antigas taxas eram applicadas em condições de excellente exploração. O material andava em bom estado, as lotações eram respeitadas, as marchas velozes, os comboios numerosos, os atrazos raros, as commodidades maiores.

N'essas condições de barateza e commodidade, com as faceis combinações de horarios para aproveitamento do tempo, facilmente se viajava por necessidade ou para recreio. Agora não succede o mesmo.

Preços altos; comboios raros; atrazos frequentes; lotações excedidas; marchas mais lentas; material em mau estado ou falta de commodidades: tudo concorre para diminuir o numero de viagens que se empreenda.

Maior será o retrahimento, se os preços ainda subirem, sem que ao menos um augmento de commodidades ou melhoria de serviços offereça alguma compensação e diminua as justas queixas do publico.

Assim pois elevar a 300 % ou mais, a sobretaxa dos passageiros, parece-nos expediente pouco acceptavel e talvez de exiguo resultado sob o ponto de vista do necessario augmento de receita.

Veamos agora as mercadorias.

Antes da guerra a tarifa geral tinha o preço de 100 reis por tonelada e kilometro para a recovagem e as tres classes para a pequena velocidade com as taxas 31-27-20.

Hoje as taxas são 140 e 100 para a grande velocidade e 48-42-39-36-30-24 para a pequena velocidade, triplicadas todas pela sobretaxa de 200 %. Ha ainda as tarifas especiaes applicaveis á grande massa das mercadorias. Com a modificação das taxas conjugou-se a da classificação, de modo que se a relação média dos preços para 1914 é superior ao quadruplo, para algumas mercadorias é muito maior.

Se a sobretaxa das mercadorias fôr duplicada, isto é, se passar de 200 para 400 %, os preços excederão o sextuplo do que eram antes da guerra.

Não devemos porém esquecer que são expressos em moeda depreciada e que o seu agravamento não seria excessivo, comparado com o do custo de todos os elementos da exploração, especialmente o carvão, que representa a principal verba da despesa.

Tambem não haveria desproporção entre essa sobretaxa e as que incidiram nos transportes por estrada ou pela via marítima, embora nos ultimos tenha já começo o movimento descendente.

Não é portanto a cifra das taxas em si que nos deve impressionar, pois continua sendo o custo do transporte para a maior parte das mercadorias uma fracção minima do seu preço. Uma circumstancia importa porém ter em conta: o habitual espirito de ganancia do commercio, tão exacerbado n'estes ultimos annos em proporções revoltantes.

Se o custo do transporte augmenta um centavo, o honrado commerciante aproveita-o açodado para um augmento de 10 ou 20 e desculpa-se para com o freguez irritado com a phrase habitual: "*então que quer que lhe faça? As tarifas foram augmentadas...*"

As repercussões de ordem economica e moral, que pode ter no problema das subsistencias uma elevação accentuada das sobretaxas, prendem com a ordem publica, transcendendo os limites do estudo tecnico.

E' possivel que outra solução deva ser dada á crise da industria dos transportes, se o Governo a julgar preferivel e possivel, tanto mais que o novo aggravamento das sobretaxas vae coincidir com a tendencia manifesta para a diminuição do preço do carvão e frêtes.

O peor da situação é que se tem vivido d'empirismos em vez de se arcar de frente com as difficuldades, estudando-se a fundo a situação das diversas empresas de caminhos de ferro e procurando de *accordo com ellas* as soluções possiveis e convenientes. Isso se fez por toda a parte. Tenho propugnado insistentemente e ha muito esse alvitre, sem lograr vel-o adoptado. Assim caminhamos ás cegas.

Já quando se tratou do caso Paris-Algeciras, ponderei debalde a conveniencia de um entendimento do Estado com as empresas interessadas no aperfeiçoamento dos serviços internacionaes.

E' pelo caminho contrario que se envereda insistentemente.

Assim, é bem frizante o caso dos 1.500 vagões americanos, a que se fez reclamo de noticias tendenciosas nos jornaes, annunciando-se que eram offereci-

dos ao Governo nas mais vantajosas condições de pagamento.

O que era natural era, ou que a offerta fosse feita directamente ás respectivas empresas que os houvessem de utilizar, ou que o Estado as ouvisse desde logo para saber se a aquisição convinha e no caso definitivo como rateal-a e como pagal-a.

Se assim se procedesse, depressa ficaria apurado:

1.<sup>o</sup> — que a nossa crise de transportes provém, não tanto da falta de vagões, como da deficiencia de tracção e de installações nas estações para a rapida e carga e descarga do material e formação de comboios. Os Caminhos de Ferro do Estado estão recebendo 400 vagões, que excedem as suas necessidades por lhes faltarem aquelles outros elementos, sem os quaes a abundancia de vagões é mais embaraço que vantagem.

2.<sup>o</sup> — que admittida a necessidade de adquirir vagões, não são os americanos de 30 toneladas de carga e cerca de 45 de peso total os que convem ás nossas linhas. Não podem, com effeito, ser manobrados a braço, nem voltar nas placas. O seu uso, vantajoso apenas por terem menor peso morto por tonelada, sómente se justificaria para servir intensas correntes de tráfego especializado, com installações adequadas para a carga e descarga. Onde o temos e as temos? Pois a própria ponte-caes de Santa Apolonia não está sujeita na utilização á manobra por placas?

Não seria preferivel deixar as empresas escolher os typos de vagões que mais lhes convém?

3.<sup>o</sup> — que seria verdadeira loucura o dispendio de mais de 30.000 contos, *fossem quaes fossem os prazos de pagamento e a forma para elle estipulada*, na compra de 1.500 vagões-sucata, pois é material que foi utilizado em França nos serviços de guerra e se transformaria para o adaptar á via de 1.<sup>m</sup>67, vagões que ficariam quasi sem utilização, pejando as vias de resguardo.

4.<sup>o</sup> — que não é nos Estados Unidos, paiz de cambio alto e mão de obra cara, que mais convém adquirir material de caminhos de ferro, cujos typos e normas de fabrico obedecem a criterio radicalmente differente do seguido na Europa. Seria preferivel promover o fabrico dos vagões no paiz, aproveitando uma ou duas fabricas em Lisboa e no Porto e importando apenas os ferros e algumas peças, como rodados.

5.<sup>o</sup> — que a offerta anterior d'esse material, rejeitada já em Hespanha e entre nós pelos Caminhos de Ferro do Estado, mostrava a inoportunidade de negociações para a sua aquisição.

6.<sup>o</sup> — que preferivel era assentar n'um plano de melhoramentos e aquisições urgentes, bem como na base financeira da sua realisação.

Outro caminho foi seguido. E quando as empresas não tinham sido ouvidas, já se annunciava que ia ser versado o assumpto em conselho de ministros. Eram os caçadores de commissões a fervilhar para forçarem a mão ao Governo!

Não menos instructiva é uma providencia, que esteve ou está na forja, e representaria um attentado contra o direito de propriedade a pretexto de beneficiar a economia nacional.

A pretexto de diminuir a importação de carvão pretendia-se prohibir o seu emprego nos comboios mais lentos, restringindo-o aos rapidos e correios. Para evitar o excessivo preço da lenha mobilisar-se-iam os pinhaes. O Estado fal-os-ia avaliar para os expropriar, sujeitando as madeiras e lenhas a tabella de preços.

Far-se-ia isto exactamente na occasião em que o preço do carvão tende a baixar e em que mesmo a preço alto varias administrações o preferem á lenha,

com a qual não podem assegurar a regularidade do serviço.

Se elle é hoje mau, quanto peor seria com o emprego das lenhas, inadmissivel nos principaes?

Alem d'isso, desde que o Estado intervenha, com a comprovada incompetencia que tem revelado em materia de subsistencias, nunca mais haveria ensejo de fazer a tempo e horas largas reservas de lenha seca, sem a qual se não pode fazer serviço toleravel. Onde estaria o pessoal habilitado para andar por esse paiz medindo e avaliando pinhaes, organisando a mata-gem e o transporte, aquilatando as necessidades e rateando os productos florestaes?

Por detraz d'essa ignara e leviana iniciativa estaria a especulação, servindo-se da arma da expropriação para fazer negocios, que o commercio livre não faculta. Que monstruosos abusos se não commetteriam assim?

Se as empresas de caminhos de ferro tivessem sido ouvidas, nenhum seguimento poderia ter tão abstrusa ideia.

E' mais que tempo d'entrarmos n'um caminho racional e pratico, se queremos achar, para o angustioso problema ferro-viario, soluções praticas, permittindo attenuar os males presentes e preparar melhor futuro. Nada se fará sem a intima e methodica collaboração dos poderes publicos e das entidades que exploram as nossas linhas.

J. Fernando de Souza

## As cambiaes do Brazil

No Boletim Commercial e Financeiro noticiamos adiante os graves acontecimentos da nossa Agencia Financial do Rio, que nas mãos do Banco Portuguez do Brazil se transformou desde 1919 em causa principal da degradação da nossa moeda, por uma inversão de funcções, por uma execução burlosa do contracto vigente.

Sendo absolutamente indispensavel tirar-se a Agencia ao referido Banco, outros se empenham em obtela para afinal fazerem o mesmo ou peor. O governo comprehenderá facilmente que isso é impossivel. Nem mesmo ao Banco de Portugal se deve fazer tal concessão. Dispensem nos de entrar nos detalhes das razões pelas quaes se deve julgar que isso representaria o mesmo que faze-la a outros. O governo conhece-as todas muito bem. Ao mesmo tempo sabe que o Banco emissor, pelas suas proprias condições organicas, não é uma incarnação viva do espirito social do Estado. Só o é a Caixa Geral de Depositos, verdadeiro Banco Nacional, que pela sua constituição e natureza não póde nunca deixar de obedecer ás preocupações da collectividade, sem estar presa a considerações de accionistas.

De mais a mais, as desordens espantosas, de cima e de baixo, que nos trouxeram o escudo até ás ultimas degradações, hão de levar-nos fatalmente ao monopolio das operações cambiaes em *régie* simples do Estado, talvez mesmo exercida pela Caixa Geral de Depositos.

Mas se tantos erros e males nos vão conduzir até á *régie* dos cambios para não morrermos ás mãos da competencia agiota, é evidente que não devemos obstruir a entrada, antes desanfronta-la. Dar ainda a Agencia a um banco particular, seria tambem por ahi complicar o futuro. Dá-la á Caixa seria prepará-lo e facilitá-lo egualmente por esse lado.

Não apellamos apenas para a consciencia do Go-

verno e para o juizo do paiz, mas tambem para o espirito do sr. presidente da Republica, em tão delicado assumpto. Desviem de vez este grande perigo nacional.

O desequilibro final da balança dos nossos pagamentos externos orçava por 14.000 contos, antes da guerra. Cobriamos esse *deficit* nacional com as remessas particulares de ouro das colonias portuguezas existentes na America do Sul e do Norte, na Africa do Sul e na Oceania. Eram ellas já superiores a 20.000 contos. Restava-nos, pois, um saldo positivo de mais de um milhão de libras.

Pelos calculos possiveis, já apurámos que era de 500.000 contos o rendimento geral do paiz — interno e externo; que eram de 460.000 contos, pelo menos, os seus gastos globaes; que restavam portanto, 40.000 contos para capitalização nacional. Embora modesto, havia um *superavit* economico. Outros o julgavam muito inferior.

Entremos agora na selva escura das situações posteriores.

Guiando-nos pelas declarações attribuidas ao sr. Affonso Costa em Bruxellas, a nossa divida nova no estrangeiro será agora de cerca de 90.000 contos. Este valor, como todos os que formos indicando, é expresso *em ouro*. Elle representa uma pura perda de guerra, que não tem contra partida.

Os restantes pagamentos externos—juros e amortizações de dividas publicas, encargos e dividendos de companhias, preço das importações do estrangeiro feitas pelo Estado e pelos particulares — foram *quasi totalmente* realisados com tres classes de verbas. A principal foi constituida pelo producto das exportações metropolitanas e reexportações coloniaes e pelas annuidades dos portuguezes possuidores de titulos externos. Veem depois as remessas dos nossos patricios, que iam ser por fim maiores do que nunca. As rendas dos navios do Estado tambem merecem menção. Do resto não vale a pena falar.

Depois de tudo isto, houve ainda saldos em ouro, durante os seis anos? Sem duvida sommas consideraveis foram exportadas e collocadas em bancos estrangeiros pelos portuguezes que devoraram e arruinaram a sua infeliz patria. Succedia isto ao mesmo tempo que a nossa economia nacional soffria prejuizos muito superiores a um milhão de contos pelo consumo interno de capitaes preexistentes de todas as naturezas sem se terem feito as reparações ordinarias.

Qual é, pois, a nossa verdadeira situação agora? Calculemos, atravez de todas as difficuldades, para acharmos um criterio orientador.

Precisamos de cerca de 12.000 contos para os antigos encargos do Tesouro e de empresas particulares. Precisariamos mais de cerca de 7.500 contos para os da nova divida externa, se fizemos a respectiva consolidação. Precisariamos de 100.000 contos, pelo menos, para uma importação de substancias alimenticias, de materias primas e de productos industriaes que nos permittissem uma existencia rasoavel, ainda que inferior á de antes da guerra. Precisariamos, durante algum tempo, de 30.000 contos por anno para os materiaes estrangeiros da nossa reconstituição economica. Seriam ao todo cerca de 150.000 contos em ouro.

As remessas dos nossos compatriotas devem ser hoje cerca de 30.000 contos. Elles tem mais dinheiro e as transferencias são mais vantajosas do que antes. De outro lado não parece que cheguem a mais de 70.000 contos para todas as restantes entradas de ouro. De mais a mais a exportação do vinho, da cortiça e do cacao está em decadencia, talvez duradoura. Apenas teriamos assim um total de 100.000 contos.

Por esta maneira faltar-nos-hiam annualmente 50.000 contos em ouro pelo menos. Como os não temos, o que ha-de succeder?

Temos de addiar a consolidação da nova divida fluctuante externa, como parece estar conseguido; facto de ruinosas consequencias. Temos fatalmente de importar cada vez menos e de affastarmo-nos cada vez mais do nosso typo de vida anterior á guerra, com privações progressivas. Temos de addiar, em grande parte, a compra de materiaes, no estrangeiro para a nossa reorganização economica: outro mal nos seus efeitos. Havemos de consumir ainda muitos dos nossos capitaes antigos. Havemos de ver, em combinação com tudo isso geraes complicações no orçamento publico e na vida social.

Podemos vencer esta marcha da tragedia portugueza? Não, infelizmente. Podemos apenas moderar-a e fazel-a ir acompanhada de uma obra mais ou menos importante de reconstrucção. Esta apenas seria grande, se o fosse o espirito novo de sacrificio, de economia, de trabalho, de solidariedade e de cooperação que levam ao maior credito, á ordem satisfatória, á produção multiplicada, ao progresso glorioso. Com taes bases, até obteriamos notaveis emprestimos e outros auxilios no estrangeiro. Menos portuguezes iriam para o fundo, ou seriam forçados a emigrar, e com rapidez se faria o nosso restabelecimento e a nossa prosperidade.

Não vemos tendencias, nem uniões, nem situações geraes para esperarmos este milagre da intelligencia, do coração e da vontade em Portugal. Por isso as fatalidades hão de ir succedendo umas ás outras, como é bem proprio das tragedias nacionaes, até que o excesso do mal determine, por alguma crise violenta, a existencia de uma força obrigada a impôr a salvação do que fôr possivel, com sacrificio de tudo o que já não tenha resistencia para escapar. Sabe Deus como esta liquidação inevitavel terá de ser.

Sendo tais as perspectivas; não tendo o paiz recursos proprios de ouro, senão talvez para metade do que nos seria preciso; estando dependente das remessas dos nossos patricios para quasi um terço das necessidades que ainda conseguimos satisfazer; sendo tão graves e mesmo tragicas as desordens que veem difamando os nossos negocios cambiais—todos estes, mas especialmente os da Agencia Financial, tem de ser um exclusivo do Estado.

E' evidente que este grande assunto exige uma preparação cautelosa, para se fugir a erros e males como os do *Consortio Bancario*, ainda mesmo na organização de uma *régie* independente de quaesquer entidades particulares. Mas o que desde já se tem de fazer, com toda a previdencia, é reservar para o Estado o serviço da Agencia Financial.

As entradas dos dinheiros dos nossos patricios na Agencia revestem o character de verdadeiros depositos, em *reis brasileiros*, que depois o Estado restitue aqui em escudos. Elles podem ser, portanto, recebidos pela Caixa Geral de Depósitos em simples prolongamento das suas funções constitucionais. As leis dão-lhe já o monopolio ou *régie* das arrecadações administrativas, na vida progressiva do Estado. De mais a mais uma grande parte das entregas feita pelos nossos compatriotas são destinadas a contas correntes em estabelecimentos bancarios de Portugal. Quer isto dizer que muitos d'elles poderiam, *desde o Brazil*, ficar na Caixa Economica Portugueza, com tal character, pois essa instituição está incluída na Caixa Geral. Estas soluções concorreriam todas naturalmente para a multiplicação dos recursos de que o Estado salvador precisa na obra final da nossa reconstituição economica e finan-

ceira. Só não gostam de nenhuma das que apenas admitem de facto um Estado arruinador e arruinado.

Já se inculcou aqui que o Banco de Portugal deve ser investido nas funções da Agencia, por força da sua lei organica. A verdade é que esta não lhe deu nenhuns direitos fóra do paiz, nem mesmo aqui os de arrecadações que por sua natureza pertencem á Caixa Geral e á Caixa Económica Portugueza. Alem do que acima dissemos acerca do Banco de Portugal, somos obrigados a poderar que elle e o seu governador sahem muito mal feridos deste caso da Agencia, porque sabiam da existencia do sindicato poderoso que lá depositava milhões de escudos para a compra criminosa de cambiais em conjugação com o Banco Portuguez do Brasil.

Quirino de Jesus



## Ministerio do Comercio e Comunicações

Secretaria Geral

DECRETO N.º 7:229

Tendo-se reconhecido a necessidade de introduzir algumas alterações ao decreto n.º 7:014, de 12 de Outubro de 1920, que criou a Comissão de Melhoramentos junto do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado:

Atendendo a que prevalecem as razões pela qual se julgou necessária e útil a publicação do referido decreto;

Atendendo ainda a que as alterações a introduzir modificam disposições de vários artigos e parágrafos; disposições que convem deixar compiladas em um só diploma;

Nos termos do artigo 3.º do decreto n.º 6:960, de 30 de Setembro de 1920, por proposta do Ministro do Comércio e Comunicações e ouvido o Conselho de Ministros: hei por bem decretar o seguinte:

Art. 1.º Com o fim de estudar as medidas relativas a melhoramentos dos serviços ferro-viários do Estado, que se refiram directamente a benefícios do pessoal e do publico, harmonizando os interesses do Estado, do publico e do pessoal, é criada uma comissão que funcionará junto do Conselho de Administração, composta de treze membros, denominada Comissão de Melhoramentos.

Art. 2.º Esta comissão estudar, por incumbencia do ministro, do Conselho de Administração ou da Direcção ou por proposta de dois dos seus membros, os assuntos que digam respeito a medidas tendentes a melhorar os serviços ferro-viários, em relação ao publico e ás condições de vida do pessoal.

Art. 3.º Não poderá ser aprovado nenhum augmento de vencimentos, que implique augmento de tarifas, sem que este tenha sido votado por maioria de sete votos, nos quaes terá de entrar, pelo menos, um representante do publico.

Art. 4.º Nenhuma modificação relativa a trafego e movimento, pedida pelos representantes do publico, poderá ser aprovada sem que seja votada por sete membros, entre os quaes, pelo menos, deve figurar um representante do pessoal.

Art. 5.º A comissão será composta de: 4 representantes dos caminhos de ferro, 4 representantes do pessoal, 4 representantes do publico e 1 secretario.

Art. 6.º Os quatro membros representantes dos caminhos de ferro são:

Um vogal do Conselho de Administração, que servirá de presidente, os dois directores e o consultor tecnico.

Art. 7.º Os quatro representantes do pessoal serão eleitos pela seguinte forma:

1.º Em cada direcção serão eleitos um representante effectivo e outro suplente por cada um dos serviços de material e tracção, exploração de via e obras, e o quarto pelos restantes serviços;

2.º Estes representantes em conjunto elegerão de entre os effectivos os quatro representantes do pessoal da comissão de melhoramentos.

Art. 8.º Estes representantes serão eleitos pelos agentes do quadro dos respectivos serviços, só sendo elegiveis agenees com bom comportamento e contando, pelo menos, cinco anos de serviço. O voto para a eleição destes representantes é obrigatorio para o pessoal dos quadros e de todas as categorias até sub-chefe de serviço exclusive.

Art. 9.º Os quatro representantes do publico serão:

a) Um representante da agricultura, eleito pela Associação Central de Agricultura e sindicatos agricolas federados;

b) Um representante da industria, eleito pelas associações industriais de Lisboa e Porto;

c) Um representante do comercio, eleito pelas associações comerciais de Lisboa e Porto;

d) Um representante das camaras municipais do paiz, eleito pelas camaras municipales de Lisboa e Porto

Art. 10.º O presidente da comissão tem voto de qualidade. Desempenha as funções de secretario da comissão, sem voto, um funcionario da secretaria da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado.

Art. 11. Esta comissão reunir-se-ha sempre que seja convocada pelo presidente ou a pedido de três dos seus membros.

Art. 12.º Todos os membros da comissão serão considerados em serviço quando tenham sessão, vencendo os representantes do pessoal, quando não residentes em Lisboa, a ajuda do custe da respectiva tabela,

Art. 13.º Os representantes do pessoal; a que se refere o n.º 1.º do artigo 7.º, poderão ser chamados pela direcção para serem ouvidos sobre as medidas que interessem aos agentes de serviço a que pertencem.

Art. 14.º O mandato dos membros desta comissão será por três anos, podendo ser reeleitos.

O mandato dos representantes do pessoal é revogavel, não podendo os membros cujo mandato fôr revogado abandonar os seus lugares sem serem legalmente substituidos.

Art. 15.º Fica revogada a legislação em contrario."

O Presidente do Ministério e Ministro do Interior e os Ministros de todas as Repastições assim o tenham entendido e façam executar. Paços do Governo da República, 8 de Janeiro de 1921.

— ANTONIO JOSÉ DE ALMEIDA *Liberato Damião Ribeiro Pinto* —  
*Artur Alberto Camacho Lopes Cardoso Francisco Pinto da Cunha Leal* — *Alvaro Xavier de Castro Júlio do Patrocínio Martins* — *Domingos Leite Pereira* — *António Joaquim Ferreira da Fonseca* — *António de Paiva Gomes* — *Augusto Pereira Nobre* — *Jose Domingues dos Santos João Gonçalves.*

### Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas, manda aprovar, para os efeitos da lei de 26 de Julho de 1912, o projecto elaborado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, de uma variante das ligações das linhas de triagem, estacionamento e entrada para as instalações de tracção, para poderem ser ampliados os raios das curvas das respectivas linhas de ligação com a linha do norte, entre os quilómetros 106:350 e 106:900, na estação do Entroncamento.

Paços do Governo da República, 30 de Dezembro de 1920. — O Ministro do Comércio e Comunicações, *António Joaquim Ferreira da Fonseca.*

PORTARIA N.º 2:560

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, nos termos do decreto n.º 7:018, de 12 de Outubro próximo passado, conceder à Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães a elevação até 200 por cento das actuais sobretaxas de 100 por cento sobre todas as suas tarifas.

Em virtude desta concessão fica a Companhia obrigada a dar execução ao disposto no artigo 5.º da lei n.º 903, de 24 de Outubro de 1919.

Paços do Governo da Republica, 3 de Janeiro de 1921. — O Ministro do Comércio e Comunicações, *António Joaquim Ferreira da Fonseca.*

Manda o Governo da Republica Portuguesa, pelo Ministerio do Comercio e Comunicações, que em virtude de ter ficado deserto o concurso realisado em 11 de Novembro de 1920, para a construção e exploração da linha ferrea de Setil a Peniche se considere aberto novo concurso para o mesmo fim, sujeito ás condições e caderno de encargos que foram publicados no Diario do Governo II serie n.º 189 de 31 de Agosto de 1920, devendo ser recebidas e abertas na Repartição de Caminhos de Ferro por uma comissão, no dia 15 de Março proximo futuro pelas 14 horas, as propostas em carta fechada assinadas pelos licitantes.

Paços do Governo da Republica, em 11 de Janeiro de 1921. — *António Fonseca.*

## Memórias d'outros tempos

### IV

Na Repartição do Movimento e Trafego. — Um serviço extraordinario

Antes de proseguirmos na narração que encetámos precisamos rectificar um periodo que a nossa typographia estropiou, na paginação do numero passado, deixando-o illegivel.

Dizia assim :

Mas mesmo doente, em casa, raro era o dia em que não vinha alguem, do escriptorio, expor-lhe duvidas que havia, perguntar-lhe como se fazia um ou outro lançamento, pedir-lhe a resolução de pequenos incidentes do serviço.

E detalhar mais a embrulhada que se ia manifestando na estação de Lisboa-Caes nos Soldados com as remessas de cereaes, vindas de Hespanha.

Apesar do novel empregado ter dado a ideia, que foi bem aproveitada, de se numerarem as columnas dos molhes, e increver-se esse numero nas cartas de porte para com facilidade se acharem as remessas, a confusão augmentava cada dia com a agglomeração de milhares e milhares de saccas de centeio, de trigo, de aveia, que diariamente chegavam e não havia onde descarregar porque estava tudo cheio, visto que a ponte não dava vasão ao embarque na mesma proporção das chegadas.

Para mais, fôra nomeado chefe da estação um francez, mr. Adrien de Varennes, que tinha um systema *sui generis* de fazer serviço. Era elle que se entendia com os numerosos consignatarios, D. Ricardo Calvente, pae do nosso hoje querido amigo D. Francisco Calvente, as casas Dotti, barão de Merk e outras, e os empregados d'estas, que recorriam ao chefe, a todo o momento, para reclamar as remessas que não se encontravam facilmente, ou pelas avarias que n'ellas se notavam; porque, por toda a parte, as enormes pilhas de saccas se desmoronavam, a saccaria rompia-se, os cereaes misturavam-se, havendo sitios em que a estreita passagem entre as pilhas estava coberta pelo contheudo dos saccos, sobre o qual se passava.

E Varennes, para ser amavel com os empregados dos consignatarios, com os quaes passeava no caes levava do escriptorio de chegadas as cartas de porte de uma duzia de remessas, mettia-as em monte, no bolso, e lá ia, molhes em fóra, em busca da mercadoria.

Naturalmente succedia que alguns d'esses documentos se extraviavam, e quem os achava facilmente os cedia a quem tinha interesse na sua posse e... as remessas desapareciam.

Foi assim que se crecu, na estação, um cahos, que o sub-chefe Salazar — que depois foi o empresario da Central da rua Aurea (onde hoje está, cremos, a elegante loja de chá *Caza Chinezá*) quiz arrumar, n'uma conferencia ou balanço, auxiliado pelo inspector Fick e pelo empregado a que nos estamos referindo, passando-se toda a noite a trabalhar e nada se conseguiu!

Não é de mais, ainda, explicar que algumas culpas no temeroso embroglio se attribuiram ao cobrador Regalado, o que cremos injusto, porque sempre o tivemos por um estouvado honesto, e d'isso tivemos uma prova:

Elle fazia certos negocios, d'accordo com a casa Pinto Basto e outras, de uvas que mandava comprar em Hespanha para vender em Inglaterra. Um dia pediu licença no serviço para ir a Badajoz, e tendo offerecido aos collegas comprar tambem, de conta d'elles, al-

guma fructa, dois d'estes entregaram-lhe, sem documento algum, o melhor de 500.000 reis para esse fim. Regalado demorou-se, e elles, que não eram abastados e haviam obtido aquelle dinheiro por emprestimo, e Deus sabe com que sacrificio, já andavam apprehensivos, quando Regalado voltou, mostrando-lhes um telegramma que recebera de Londres dizendo que havia grande baixa no mercado de fructas; e portanto elle nada comprara; e trazia-lhes o seu dinheiro intacto.

Mas reatemos o fio da narração :

Como dissémos, no passado artigo, o empregado convalescente foi ao gabinete do respeitavel chefe Queriol, que lhe disse haver uma vaga na Repartição Central onde podia collocar-o, visto a boa informação que tinha da sua dedicação ao serviço, mas era preciso entrar logo, e elle estava doente.

Não querendo perder uma collocação que lhe convinha, o doente respondeu-lhe que, apesar de fraco como estava, se lhe fosse relevado trabalhar com menos actividade e ir pelo meio de dia tomar algum alimento, poderia entrar em serviço logo no dia seguinte.

Queriol concordou plenamente e assim, no dia 1 de março de 1874 um novo empregado entrava para a Repartição do Movimento e Trafego, onde era collocado como auxiliar do encarregado da correspondencia de reclamações, um rapaz fino, de muita boa familia, Pereira, se chamava, que minutava as cartas a escrever ao publico, para o seu novo auxiliar passar a limpo.

Ora, em breves dias, verificou-se entre os dois, que o serviço estava trocado: Pereira redigia com certa dificuldade, emendava, revia, demorava as minutas — e tinha uma calligraphia primorosa; a letra do auxiliar era muito inferior, e elle redigia rapidamente. Se invertessem os papeis, sem desdouro para o mais antigo?

Assim se fez e desde então a producção do trabalho duplicou, com muito agrado de Sousa Vasconcellos, então chefe da Repartição, pae do hoje chefe do Trafego e nosso estimado amigo.

Era sub-chefe da Repartição Julio Cezar de Miranda Monteiro, que depois foi chefe do Movimento.

Mezes depois percorria o Serviço um vendaval de desgosto: Queriol, Vasconcellos, Monteiro, reuniam-se lá dentro em conciliabulo, em discussões acaloradas, e concluiam por se agastar "porque era impossivel, não havia meio de o conseguir; e era um prejuizo enorme, uma situação desesperada, etc., etc." Mas o quê? perguntava-se cá fóra.

Veio, afinal, a saber-se que, em virtude da enormidade de reclamações que havia, por faltas, trocas e avarias de remessas de cereaes, de Hespanha, a companhia hespanhola — que era então a de Ciudad Real a Badajoz y de Almorchosa á las Minas de Carbon de Belmez — convidára a Companhia Real a uma conferencia, em Badajoz, uma semana depois. Queriol tinha que ir alli conferenciar com o seu collega Querol, chefe do Trafego da C. R. B. (1), armado com todos os documentos comprovativos dos direitos da nossa Companhia, *expedientes* complexos de que constassem copias das reservas feitas na fronteira, do exame da quantidade e contheudo dos sacos, pela alfandega, da folha de carregamento, da verificação á chegada, das reclamações do consignatario, emfim, de todos os documentos provando que a falta, troca ou avaria provinha de alem fronteira e portanto era imputavel á companhia hepanhola.

(1) Singular coincidência de dois funcionarios de appellido tão invulgar e tão parecido exercendo eguaes funcções em duas companhias visinhas.

(Bem nos bastavam as «culpas no cartorio» que nós também tínhamos, porque se as remessas vinham já misturadas e avariadas de Hespanha, por cá ainda se misturavam mais: A alfandega obrigava a transbordos em Elvas, o material era pouco e improprio, carregando-se 200 e mais saccos em zorras (!) cobertas com encerados, mal atados, desmoronando-se pelo caminho, caindo á linha. Havia erros de numeros e de designação; a folha do vagão 0. 27, por exemplo, dizia conter elle 220 saccos de trigo, de Merida, e achavam-se 213 de cevada, de Villanueva; a de J.J. 73 rezava da remessa 3427 de Montijo e elle trazia a 4232 de D. Benito; onde se dizia trigo vinha aveia, onde devia vir aveia vinha cevada! um inferno!)

O novo escripturario, que já então estava pratico no serviço de reclamações, perguntou a Monteiro que difficuldade haveria em se ir a essa conferencia que causava tão grande desgosto.

— Ora o que ha? é muito simples. Ha que organizar 400 ou mais expedientes de faltas e avarias em uma semana o que é impossivel materialmente com o pessoal que temos habilitado para isso. Precisavamos de mais seis empregados aptos no serviço, e não se inventam de momento.

— Mas se os praticos que ha aqui duplicassem as horas de trabalho durante esta semana, não conseguiriam salvar a Companhia desse prejuizo? Que demónio! Doze ou quatorze horas por dia, por pouco tempo, não matam ninguem.

— Olhe, respondeu Monteiro, agastado (como lhe era vulgar; pobre e bom amigo que depois sempre foi!) se você se julga capaz d'isso vá entender se com o Vasconcellos. Eu não nasci para pimponisses.

Não era a imprudencia o caracteristico do novel empregado, porisso, consultou em particular os seus collegas, com os quaes já estabelecera boas relações d'amizade de «tu cá, tu lá» — Everardo Nogueira, filho de um doutor Nogueira das Aguas de Moura, Eduardo Rebello d'Andrade, sobrinho do Chefe da Repartição, Cunha, pae do actual chefe da Secção de Fiscalização, snr. Anselmo da Cunha, Lourenço d'Almeida a quem já nos referimos, Lucio Vecchi que foi depois director d'uma companhia de moagem, e porfim o Claudio José Marrocos, primo do actor Santos, um bohemio originalissimo que passava as noites entre o Poço dos Mouros e o João do Grão a preparar petiscos e a comel-os regados por numerosas libações.

Era este o mais antigo empregado dos caminhos de ferro portuguezes, sendo querido de toda a gente e tendo confiança até com o proprio Queriol que muito o estimava.

Ha d'elle varias anedoctas com que iremos tornando menos massudas estas recordações.

Convidados Nogueira, Cunha, Almeida, de Vecchi e Marrocos para collaborarem no fatigante trabalho que era preciso executar, com a maior dedicacão se prestaram a isso «contanto que o promotor da ideia os dirigisse» — vejam a que ponto chegava a modestia d'aquelles antigos e honestos funcionarios.

Proposto o trabalho, como experiencia e sem se garantir absolutamente que se conseguiria o fim desejado, foi acceito que se emprehendesse, em horas supplementares, das 6 da tarde (a repartição fechava ás 4 e meia) á meia noite.

Um plano preconcebido estabelecera a ordem do trabalho de cada um: os expedientes teriam, logo á nascença, um numero especial; cada empregado occupava-se de uma parte; um tirando copia das reservas nos Estados de transmissão, outro a das folhas de carregamento, outro a das observações da alfandega d'Elvas, etc.

Sete noites se trabalhou sem descanso, e ao termi-

nar a ultima havendo uma só para o praso fatal em que o serviço devia estar prompto, chegou a haver receio de que se fizesse *fiasco*. Faltava ainda muito por fazer!

Combinou-se então que cada qual previniria a familia de que nem ia jantar nem dormir a casa n'essa noite. Acabado o serviço ordinario comeu-se alguma coisa, no buffette da estação, em meia hora, de alegre convivio (o buffette servia aos empregados, por 400 réis, um bellissimo jantar) e ás 5 horas tudo ao trabalho. As cabeças desappareciam entre as rimas de papeis, o afan era enorme como o capricho de dar a obra feita e completa a tempo de servir, e se cumprir a promessa feita.

Altas horas da noite alguns cahiam de somno; vinha café, de uma taberna no Largo, e espertavam. Outro se deixava dormir uma hora n'uma poltrona para logo ser despertado e saltar para a mesa, enquanto outro passava pelo somno outra hora.

Os clarões do romper da aurora vieram illuminar aquelles luctadores e mostrar-lhes que a victoria estava proxima. O trabalho estava quasi concluido!

O jubilo retemperou-lhes as forças e a lucta continuou encarnizada contra o resto da papellada que só faltava copiar e pôr em ordem.

Promettera-se dal-o prompto na tarde d'esse dia e ás 11 da manhã, quando Vasconcellos entrou, os seis funcionarios ajoujados com rumas de expedientes, enchiam-lhe com elles a secretária.

Vasconcellos e Queriol ficaram encantados; a conferencia realizou-se; a Companhia pode fazer valer os seus direitos que representavam dezenas de contos; os executantes da obra receberam um elogio e uma gratificação, equal para todos porque o promotor da ideia, de todos o mais novo e o menos graduado, não quiz receber nem um tostão mais que os seus collegas.

Para terminar, uma phrase de Claudio Marrocos que bem mostra o seu genio despreoccupado.

Marrocos tinha uma calligraphia primorosa, por isso era elle quem copiava qualquer documento que se queria bem feito. Por outro lado, nunca pensou um momento em conhecer do serviço. Era uma bella machina de copiar, nada mais.

Assim, é d'elle a seguinte definição:

Tarifa — é uma coisa que se inventou para eu passar a limpo.



## O movimento ferro-viario nos Estados Unidos

No primeiro semestre do anno que findou soffreram os serviços de caminho de ferro na grande republica da America do Norte grandes contratemplos originados, nos mezes de Janeiro, Fevereiro e Março, pelo excepcional rigor do inverno que muito prejudicou a regular circulação em toda a rêde, e nos mezes de Abril, Maio e Junho pela grêve dos empregados de que derivou o augmento do custo da mão de obra e a diminuição do seu rendimento.

Apesar destas contrariedades o seu producto foi maior de que equal periodo de 1919 tendo a receita bruta subido 358.015.357 dollares, augmento principalmente originado pelo accrescimo das quantidades transportadas de trigo e milho, recebidas mormente dos mercados de Oeste e que não conseguiu ser contrabalançado pela diminuição que se deu nas quantidades em transitio de cevada, centeio e aveia.

As linhas exploradas apenas foram acrescidas nesse periodo de 79 milhas, o que, para a grande intensidade dos transportes na vastissima rêde do grande pais, americano, é pouco em comparacão com os augmentos que houve sempre nos anos anteriores.

# VIAGENS E TRANSPORTES

## Classificação geral de mercadorias

Pelo 2.º additamento á Classificação geral de mercadorias para transporte em pequena velocidade recentemente publicado pela Companhia Portugueza, é incluída n'essa Classificação a rubrica *Chlorato de baryta simples* em condições perfeitamente eguaes aos *Chloratos de potassio e de sodio simples*.

## Retirada de generos alimenticios nas estações dos Caminhos de Ferro da Beira Alta

Para evitar o pejamento das estações e facilitar a rapida entrada no consumo publico dos generos alimenticios, a Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta pelo seu Aviso de 1 do corrente, annuncia que a partir de hontem, 15, as remessas d'esses generos destinadas ás estações de Figueira da Foz, Cantanhede, Santa Comba, Carregal, Nellas Mangualde, Gouveia, Celorico, Guarda e Villar Formoso, devem ser retiradas no praso maximo de 4 dias e as que se destinem a quaesquer outras estações no prazo maximo de 3 dias, depois de feito o Aviso de chegadas nos termos do art. 2.º da Tarifa de Despezas Accessorias.

Findo aquelles prazos a Companhia poderá vender em hasta pública, sem necessidade de outro Aviso, as remessas não retiradas.

## Sobretaxas

Desde o dia 10 do corrente foi elevada a 200 % a sobretaxa de 100 % que a Companhia dos Caminhos de Ferro de Guimarães estava auctorizada a cobrar sobre os preços das suas tarifas.

## Restabelecimento do serviço de passageiros de 3.ª classe em combolos de mercadorias

O serviço de passageiros de 3.ª classe pelos comboios regulares de mercadorias ha tempos suspenso entre Castello Branco e Covilhã, e entre Coimbra B e Louzã, acha-se restabelecido pelos comboios n.º 2.471 e 2.472 que se effectuam ás segundas feiras entre Castello Branco e Covilhã, e pelos 2.851 e 2.852 entre Coimbra B e Louzã.

Só as estações em que os comboios teem paragem é que vendem bilhetes para estes comboios para as restantes do percurso.

## Vehiculos sem acondicionamento acompanhados por guardas ou conductores

A Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta acaba de publicar um Aviso contendo disposições sobre o transporte de vehiculos acompanhados de guardas ou seus conductores, em circumstancias idênticas ás já publicadas pelas Companhias Portuguezas e Caminhos de Ferro do Estado, a que fizemos oportunamente referencias.

## Combolos especiaes de mercadorias na linha do Valle do Vouga

Segundo um Aviso recentemente publicado pelo Caminho de Ferro do Valle do Vouga as travessas de madeira e madeira serrada em pranchas, taboas e vigas de pinho nacional, quando transportadas em comboios especiaes nas condições do Aviso de 20 de Outubro de 1920, são isentas da sobretaxa sobre a taxa suplementar de aceleração, cobrando-se portanto apenas por aceleração \$03 por tonelada e kilometro em sujeição ao minimo de 150\$00 por comboio.

Esta concessão que vigora desde o dia 10 do corrente é de caracter provisório e precario e applicavel apenas ás madeiras depositadas nas estações d'aquellas linhas á data do Aviso.

## Distribuição em atrazo

Com o presente numero distribuimos aos nossos assignantes os avisos ao Publico C. n.º 20-A e C. n.º 25 de 15 de Julho e 1 de Novembro de 1920 da Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, relativos ás *Estações Centraes do Porto* e de *Porto Infante*, e ao *Transporte de vehiculos sem acondicionamento acompanhados de guardas ou dos seus conductores*, respectivamente, e aos quaes nos referimos, opportunamente.

Só ha dias estes impressos nos chegaram ás mãos motivo porque só agora os distribuimos, devendo notar que a sobretaxa de 100 % a que se refere a *Observação importante* do Aviso C. n.º 20-A foi posteriormente elevada a 200 % como tivemos occasião de nos referir.

Os nossos leitores que nos desculpem, pois, de lhes darmos involuntariamente este caldo requentado.



## Os caminhões e tractores electricos

O serviço de transporte, carga e descarga de mercadorias nas estações ferroviarias, que entre nós é ainda, na generalidade, feito, por homens sós, ou, quando muito, auxiliados por pequenas zorras que eles proprios teem de fazer rodar, é de ha muito já, desempenhado nos Estados Unidos, por varios typos de caminhões electricos.

O modelo mais vulgar consiste num *chassis* em que assenta uma plataforma de carga sob a qual ha uma bateria electrica de acumulação e um motor cerrado, de baixa voltagem. Só n'um ou nos dois extremos da plataforma ha um lugar para o conductor, que assim pode governar a machina de frente ou de recuo, para a carga que conduz, para o que tem ao seu dispôr duas alavancas colocadas uma de cada lado.

O travão funciona por meio dum pedal cuja acção fica paralyzada desde que o conductor desce do seu lugar.

Estes caminhões que qualquer operario aprende a dirigir em algumas horas, podem percorrer—com uma unica carga de bateria—15 a 20 milhas transportando um carregamento de 2 toneladas e teem uma velocidade variavel entre 120 e 180 metros por minuto.

Daqui resulta que um operario com um caminhão electrico pode conduzir um peso 5 a 10 vezes superior ao que faria transportar pelo seu esforço isolado, com uma velocidade 3 vezes maior.

Quando são destinados a andar sobre carris estes vehiculos são providos de rodas com rebordos e os industriaes possuem um aparelho para descarregar grandes barras e tubagens, das plataformas das vias ferreas.

Alem do maior aproveitamento de tempo que trazem, teem para o operario um benefico effeito pois o dispõem de mais bom grado ao trabalho, tendo-se notado naquelle paiz que, escasseando trabalhadores que se dispozessem a carregar por si as mercadorias, são no entanto abundantes os que se offerecem para a conducção destes aparelhos.

Grande numero de casas commerciaes possuem series de caminhões que empregam no seu serviço quer nas estações quer na arrumação dos seus armazens.

Quando ha necessidade de transportar cargas mais elevadas substitui-se o caminhão pelo tractor que, em lugar de conduzir as mercadorias, é utilizado como locomotiva que tira ou empurra varios vagões carregados.

# Carta de Paris

XVI

A questão social. — Fabricas e mais fabricas fechadas. — Os paladadores dos syndicatos. Uma phrase de Napoleão. — A agonia da C. G. T.

A questão social em França está em estado verdadeiramente agudo. Por toda a parte a onda dos desempregados cresce espantosamente, sem que haja medidas que lhe possam pôr uma barreira. As fabricas passam a trabalhar dois e trez dias por semana e outras fecharam completamente; e tudo isto porque a abstenção da parte do consumidor, tem levado o retalhista a nada comprar, na esperança da proxima baixa.

Vista porém bem a questão, não é preciso ser-se um sábio para se analysar que todo este estado de coisas é o resultado d'essa arma terrivel de que tanto se tem feito uso: a *gréve*.

Ainda ha dias o professor Bainer do alto da sua cathedra, disse aos seus alumnos que, os operarios com as suas gréves e as suas exigencias, a par do mal que trouxeram á sociedade, cavaram a sua propria ruina.

Assim era effectivamente.

Como as exigencias eram satisfeitas, os elementos trabalhadores, em vez de produzir e de orientar a grande força de que dispunham, o trabalho, lançavam-se em *novas conquistas* e em novas exigencias, que o patrão satisfazia sem grande custo, pois um novo augmento na mercadoria dava-lhe margem para calar o seu pessoal, e para engrossar os seus beneficios...

Por seu lado o commerciante, acostumado a essa nova fonte de receita, *mudar a etiqueta*, quando não era um descarado papellinho colado sobre o preço antigo, ia suportando todos os augmentos dos productos, porque elle lá tinha o eterno *poire*, o publico, que pagava tudo.

Tudo pois ia andando, na paz do Senhor, augmento d'aqui, augmento d'alli, lá se hia vivendo, acoiando sempre *os outros* das causas da vida cara, sem ninguem se lembrar de que todos eram os causadores de tão grande descalabro social.

\* \* \*

As coisas, porém, mudaram. O publico retrahiu-se o commercio paralysoou, as fabricas tiveram que fechar, os açambarcadores entraram em agonia.

Os operarios começando a descançar por sua conta, cahiram nos syndicatos a pedir dinheiro. Os dirigentes das associações operarias que tinham affirmado que ninguem se importasse com o encerramento das fabricas, que o cofre do Syndicato pagaria as ferias dos seus associados, viram em poucas semanas desaparecer o fundo de reserva que tinham para estes contratemplos, e pediram maiores contribuições aos que ainda trabalhavam; mas as fabricas continuaram a reduzir pessoal e dias de trabalho; a situação ia-se tornando afflictiva, e n'este momento quasi todos os syndicatos, estão em perfeita agonia.

Patrões tem havido, que tem querido amparar a derrocada, das suas casas e do seu pessoal, chamando este a capitulo e dizendo-lhe que para que a fabrica continuasse em laboração era preciso que elle fizesse uma contraproposta aos seus clientes, offerecendo-lhe 20 ou 25 por cento mais barato o artigo que elle costumava comprar; mas para isso era necessario que o seu

pessoal consentisse n'uma redução nos seus salarios.

Mas a ex-omnipotentissima C. G. T. que não tem dado accordo de si depois da derrota de 1 de maio correu logo a gritar, que não, que ninguem consentisse n'um abatimento de um centimo nos seus honorarios. Esqueceu-se, porém, de garantir aos operarios famintos, o pão d'elles e dos filhos, mas foi-lhes aconselhando resignação, e que a situação havia de mudar, e outras phrases proprias de *antes da ordem da noite* d'uma assembleia geral.

E' claro que por este admiravel espirito de disciplina do povo francez, nas horas do sacrificio, ninguem aceita a proposta ponderada do patrão, e a fabrica é encerrada.

E o que se passa aqui passa-se na Inglaterra, na America do Norte, onde o numero de desempregados toma proporções gigantescas.

Outro tanto não acontece na Belgica, pois este pequenino povo, como as formigas da fabula, está afanosamente arrumando a sua casa, que ha pouco um longo vendaval inundou e destruiu.

\* \* \*

Eu pela minha parte, que sempre tive um sagrado amor pelos que trabalham, amor que mais se profunda quanto mais obscuros elles são, começo a ter receio pelo dia d'amanhã d'estas legiões de trabalhadores, bem dignos de melhor sorte e de mais bons conselhos.

Inventou-se a Associação de classe, para reger e fazer respeitar os direitos dos que trabalham, ideias lindas que tiveram apostolos tão sympathicos como foi o nosso grande Anthero, que mais se confrangia com a miseria do pobre que tirita de frio que pelo direito do voto com que outros tem procurado embriagar o elemento trabalhador.

Que falte o pão mas que se tenha o voto nas eleições; que se tenha um bilhete de identidade, e a palavra na Assembleia geral.

O que são na sua maioria, em França, as Associações de Classe e os Syndicatos, senão uma camara de deputados em miniatura, miniatura em tudo, menos em oradores, pois tem-nos lá e de calibre!

D'aquelle quilate, que fez dizer a Napoleão: *Todo o homem que arrebatava uma assembleia, difficilmente administra um botequim!*

Em regra esses oradores são maus operarios, e pessimos companheiros, só semeando em torno d'elles a preguiça e a desavença. E porque?

Porque tem um odio, um odio irreductivel, ao patrão que elles supõem um burguez rico que vae ás noites para Montmartre banquetear-se com mulheres, que não olham para elles nem ouvem os seus discursos.

Mas se elles não consentem que os seus syndicatos trabalhem por menos do que elles decretaram, não se importam que elles vão procurar a vida n'outros misteres mais duros, e menos lucrativos. E porquê? Porque não querem ver apeadas as suas ideias, nem enfraquecidos os seus cofres com o pagamento de subsidios...

Tudo isto, porém, ha-de acabar, bem depressa talvez, porque os elementos operarios vão estando fartos; de discursos e de maus conselhos.

O proximo primeiro de Maio, marcar-lhes-ha a temperatura da sua força e do seu prestigio.

(Guerra Maio)

## Dois attentados

Tenente Coronel Raul Esteves

Como se sabe quando se declarou a ultima greve ferro-viaria — e bem quizeramos que fosse *a ultima* — o Governo lançou mão do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro para prover á execução do serviço, tanto nas linhas do Estado como nas da Companhia Portugueza, nomeando director da rêde do Sul e Sueste e superintendente de todos os serviços ferro-viarios o commandante d'aquelle corpo o snr. Raul Esteves.

E' difficil deixar de relacionar este facto com o crime que sobre o distincto official foi perpetrado na noite do corrente, quando, acabado o seu serviço no quartel de Campo de Ourique, se dirigia para sua casa, sendo ao passar na rua das Amoreiras violentamente agarrado, pelas costas, por um malfeitor que contra elle desfechou varios tiros dos quais só um lhe acertou no braço esquerdo.

O agredido teve ainda a prompta coragem de desfechar sobre a agressor trez tiros da sua pistola, não podendo atirar mais por esta se encravar.

Pela sua parte o *Comité* do Sul e Sueste e a Comissão Executiva da Associação de Classe do mesmo pessoal apressaram-se em declarar que repudiam tal crime. Era de esperar.

E razão devem ter para isso, porque o Snr. Raul Esteves é tudo quanto ha de menos tyranno para os seus subordinados.

No batalhão que conduziu á batalha da Flandres soube tornar se estimado de quantos serviram sob o seu commando.

Quando esse corpo regressou, encontramos uma vez, n'um cambista, trocando dinheiro francez, um grupo de soldados a quem perguntamos pelo seu commandante.

—O nosso commandante? retrucaram elles, diga antes o nosso pae. O snr. tenente coronel Esteves é um homem bom ás direitas. *Aquillo* trata tão bem os seus eguaes como o mais infimo recruta. Seja a gente disciplinada, e tem d'elle tudo quanto quer.

Falando com elle, a respeito do seu batalhão, é consolador ver o sorriso de intima satisfação com que o illustre official o apelida de "os meus rapazes".

Ha dias referindo-nos ao seu novo cargo e á organização que o snr. Esteves vae dando aos serviços do Sul e Sueste, ouvimos-o dizer:—Tudo ha-de entrar nos eixos, com boa vontade, e sem fazer sangue. O juizo voltará gradualmente e espero que nos entenderemos bem.

Eis as disposições d'um homem que está exercendo um cargo espinhoso e a quem um qualquer pretende liquidar com um tiro.

Muito o felicitamos e nos felicitamos por ter escapado de tão cobarde aggressão.

Tenente Santos Viegas

Tambem na noite seguinte, ao passar na travessa do Forno do Maldonado o snr. tenente Santos Viegas, sub-chefe do serviço de tracção e officinas de Sul e Sueste foi assaltado por trez embuçados que contra elle dispararam trez tiros á queima roupa, não conseguindo felizmente mais que faze-lo cahir, ferido no braço esquerdo.

Singular coincidência: teve a mesma sorte que o seu commandante do batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro.

O snr. Viegas disparou ainda alguns tiros sobre os agressores; os quaes se puzeram em fuga, e, até agora, se ignora quem sejam.

## Bases para o projecto de contracto entre a Administração do Porto de Lisboa e a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes.

(Conclusão)

11.<sup>a</sup>— As dragagens para conservação da necessaria altura d'agua junto aos caes e empedrados, para facil acostagem das embarcações que d'elles teem d'utilisar-se, não teem que descer a mais de (-8,0) junto ao caes, e a mais de (-2,0) junto aos empedrados.

A Administração do Porto de Lisboa será responsavel pelas despezas supplementares occasionadas ao navio e á carga quando, por falta de agua até aquelles limites, o navio não possa atracar aos caes da gare maritima da Companhia.

O Porto de Lisboa reembolsará a Companhia d'essas despezas, como indemnisação que lhe é devida e devida a terceiros.

12.<sup>a</sup> — *Direitos de Caes* — Pelas mercadorias que embarcarem ou desembarcarem nos caes e taludes empedrados correspondentes aos terrenos da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes na 3.<sup>a</sup> Secção, quando não procedentes nem destinadas á rêde da Companhia e alem (estações intramuros de Lisboa exceptuadas), cobrará a Companhia taxas de direitos de caes eguaes ás que, respectivamente, forem cobradas nos caes e empedrados da 1.<sup>a</sup> Secção do Porto aggravadas de 20%, excepto quando tenha havido accordo com o Porto de Lisboa para que os caes e empedrados acima referidos sejam utilizado pelas mercadorias de que se trata.

Pelas que procedam ou se destinem, de ou para a sua rêde e alem (estações intramuros de Lisboa exceptuadas), não poderá a Companhia cobrar taxas de direito de caes superiores ás da 1.<sup>a</sup> Secção do Porto, nem inferiores a 50% e 25% das mesmas respectivamente nos muros, caes e nos empedrados.

No caso de se tornar necessario fazer redução, em especial para proteger o trafego de transitio, esta será feita por accordo directo entre as Direcções da Companhia do Porto de Lisboa por séries de mercadorias, com os minimos, de redução acima indicados.

Os prazos de armazenagem ou deposito das mercadorias e outras condições de uso dos caes serão regulados pelas disposições em vigor na Exploração do Porto de Lisboa.

O direito de caes sobre 250.000 toneladas de mercadorias do seu serviço proprio e do serviço publico pertencerá á Companhia como valor industrial adquirido pelas suas actuaes installações, sendo o excedente a repartir pela fórma adeante indicada.

A conservação e as reparações dos muros de caes e empedrados, proizes, escadas, defensas, etc., serão de conta do Porto de Lisboa (excepto, pelo que respeita a reparações, quando se prove que o estrago a reparar foi devido á falta de cuidado do pessoal da Companhia), e as dos terraplenos e superestructuras respectivas de conta da Companhia.

A exploração dos caes e empedrados será feita pela Companhia, pelo que esta retirará para si, do producto das taxas de direitos de caes sobre a tonelagem que exceder 250.000 toneladas pela mesma cobradas, a parte correspondente das despezas de exploração com o excesso de tonelagem a que se applica o direito de caes a repartir, avaliadas como as que o Porto de Lisboa fizer com identicos serviços, pela applicação do coefferiente de exploração respectivo.

Este coefferiente será corrigido de accordo com a Administração do Porto de Lisboa e tendo em attenção as despezas correspondentes feitas pela Companhia, logo que esta possua os elementos para isso necesarios.

O saldo positivo ou negativo, da receita do direito de caes a repartir e despeza correspondente, será repartido entre a Administração do Porto de Lisboa e a Companhia, proporcionalmente ás despezas de cada uma das Administrações com as obras que, respectivamente, lhes cometem pelo contracto, feito sobre estas bases, para execução do projecto na parte do terraplano marcado a vermelho na planta junta.

Em annexo especial, sujeito a revisão de 5 em 5 annos, serão fixados alem d'este terraplano quaes as vias ferreas e aparelhos de via de illuminação e outros e as construcções, que deverão ser consideradas como affectos aos caes, e, portanto, como correspondendo ao pagamento de direito de uso dos mesmos, e á sua repartição, bem como as despezas de exploração que deverão ser consideradas como tendo a sua compensação na cobrança do referido diteto.

No intervallo dos 5 annos nenhuma correcção é admittida, salvo augmento ou diminuição de despeza excepcional.

13.<sup>a</sup> — Nos caes empedrados e terrenos da 3.<sup>a</sup> Secção, affectos ao serviço da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, a cobrança das taxas que, na totalidade ou em parte, sejam, nos termos do contracto celebrado sobre as presentes bases, destinadas á Administração do Porto de Lisboa, será feita pela Companhia juntamente com as suas taxas proprias, entregando esta depois annualmente áquella Administração a parte que lhe compete, deduzida uma percentagem de 5% pelo serviço de administração.

Exceptuam-se as taxas de acostagem, as quaes serão cobradas directamente pela Exploração do Porto, dos consignatários das embarcações.

14.<sup>a</sup> — A solução de qualquer duvida ou addicionamento complementar d'estas bases necessarios á viabilidade do projectado contracto, na falta de accordo dos negociadores, será por estes confiadas a dois arbitradores, idoneos, indicados um por cada parte, para que brevemente e sem dependencia de formalidades resolvam o ponto, que assim lhes for submettido, intervindo em caso de divergencia, um terceiro arbitrador, por ambos elles escolhido de accordo se os negociadores o não tiverem logo indicado.

No contracto definitivo será consignada providencia analoga para summaria resolução das duvidas, desaccordos e questões, que possam surgir na sua interpretação e cabal execução, abrindo-se os outorgantes a formular para isso o competente compromisso arbitral como parte e condição d'elle, a que não deva faltar-se para inteiro cumprimento do mesmo contracto.



## O augmento da tarifa postal

Enquanto o Ministerio da Agricultura trabalha—e cremos que com o melhor empenho de ser util para a diminuição das difficuldades da vida—promovendo o barateamento dos generos, o do Commercio, não olha a queixumes e trata francamente, corajosamente, de tornar a vida cara.

Depois de uma, ainda recente, elevação das tarifas postais e telegraphicas, que já augmentavam em media uns 100 por cento as respectivas taxas, veio outro agora que as eleva em grande parte a 400 %<sub>o</sub>, como o sello na carta, ou a 600 %<sub>o</sub> (apenas!) como os bilhetes postaes.

Rejubila o pessoal da C. T. (queremos dizer Correios e Telegraphos e não a celebre Confederação do Trabalho) julgando que d'essa elevação de taxas virá um proportional augmento de receitas, e portanto uma desproporcional subida de salarios.

E quem sofre que se queixe.

Vemos, com surpresa, que ninguem se queixou; o paiz é de gente soffredora; como se vê, soffrer e calar é a divisa actual dos portuguezes.

Pois não seremos nós que, humildes ovelhas de Pannurgio, acompanhemos o mutismo geral, perante este novo agravamento do custo da vida.

Tanto mais que estamos convencidos, ou pelo menos, muito persuadidos, de que é um sacrificio inutil que se impoz a todos que, por absoluta necessidade temem de se servir do correio ou do Telegrapho, porque só esses soffrem o augmento das taxas. Os que o faziam a todo o momento e por qualquer futil motivo, esses nada soffrem porque deixam de gastar estampilhas ou fazer despachos telegraphicos.

Esta questão de tarifas é mais complicada que imaginam certos visionarios da força dos que aconselham, agora, as novas tarifas postaes. A tarifa, a taxa, promove o desenvolvimeeto do serviço na razão inversa dos seus preços.

O *penny post*, pelo qual tanto se trabalhou em Inglaterra, deu uma tal expansão ao serviço postal, no Reino Unido, que o numero de cartas triplicou logo no primeiro anno.

Entre nós, chegou se, ha muitos annos, a pensar em estabelecer—o que era logico—o porte da simples carta nos 20 reis de então. A reforma não se fez e se se fizesse, bastavam esses magros 5 reis da differença para produzir um desenvolvimento enorme nos serviços postaes.

Pelo contrario, os augmentos de tarifas dos serviços publicos promovem o retrahimento, a diminuição de productos; e quanto maior é esse augmen-

to mais essa diminuição de productos se pronuncia.

O recente exemplo da França e da Inglaterra é bem frizante: como se está vendo as consequencias da elevação do preço de tudo dão a abstenção do publico, que se limita a comprar ou a consumir o absolutamente indispensavel. D'ahi a temerosa crise social porque aquelles dois paizes estão passando, fechando, ou diminuindo a um terço a sua laboração, as grandes fabricas, de forma a haver já em Londres um milhão de operarios sem trabalho, a 100.000 em Paris; sem falar no que succede em Lyon, Bordeus, Rouen e outros centros industriaes

Cingindo-nos ao que succede com os correios, é ainda a França que nos ensina a não espremer demasiadamente o limão, o publico, porque elle deixa de dar sumo e não é dos carochos que d'elle cahem que germinam novas arvores.

A carta, no serviço interno passou a pagar 25 centavos em vez de 10 como antigamente.

Segunda lemos no *Intransigente* a administração postal, aos primeiros resultados rejubilou com a notavel elevação das receitas.

Estas que haviam sido de 53 milhões, em março do anno findo, foram de 93 em abril.

Mas foi sol de pouca dura; a desillusão foi completa quando ella reconheceu que essa prosperidade de numeros era derivada não do augmento de consumo de effeitos postaes mas do aprovisionamento que os depositarios tiveram que fazer das estampilhas da novo preço.

As receitas desceram em junho consideravelmente; 8 e meio milhões n'esse mez 18 e meio milhões em agosto, 20 milhões em setembro. Ao mesmo tempo a quantidade de cobranças postaes decrescia.

O mesmo facto já se deu quando o sello passou, no tempo, no Imperio, de 20 a 25 centimos, e em 1871 o mesmo se repetiu com identico resultado.

Pelo contrario, quando elle desceu a 15 e 10 centimos a elevação das receitas foi enorme.

E' a eterna lei. Se um determinado preço é elevado levemente, produz, geralmente, um maior producto; se a elevação é consideravel causa o estagnamento das receitas e até a sua diminuição.

Muito bem diz mr. Leon Bailby no jornal parisien- se a que acima nos referimos:

«O sello postal não é um imposto como tantos outros destinado a attingir a riqueza ou o luxo; interessa ás transacções commerciaes, á propria vida economica. Desde que elle restringe ou constrange esta ultima realisa a mais desastrosa das operações, semelhante á que fazem, nas Landes, os resineiros ambiciosos quando «resinam á mort» os pinheiros, em lugar de lhes pedir apenas um colheita prudente e duradoura.

Entre nós, o postal de 10 réis, era uma facilidade de que se lançava mão sem se pensar no seu custo, tão infimo era.

Veio a elevação do preço do cartão e o postal passou para *vintem*; já prejudicava a utilização para as grandes propagandas, as circulares etc. mas enfim, justificava-se. Agora, a 6 centavos não satisfaz o seu fim de facilitar as relações postaes, só se utiliza em caso de perfeita necessidade. Peior succede com o sello das cartas que não tem sequer a justificar a elevação do seu custo o maior preço do papel e impressão que é infinitissimo. Subil'lo a 4 vezes o que era, foi improcedente, e prejudicial á vida economica do paiz.

O resultado sentir-se-ha; e o peor é que será mau e não se lhe perceberá a origem senão quando as estatisticas se publicarem, e os effeitos estejam produzindo a sua acção corrosiva.



**Obrigações Madrid-Caceres.** — Segundo *El Economista*, de Madrid, o accordo d'esta Companhia, para suspender a nacionalização das suas obrigações de rendimento variavel é feito nas seguintes bases:

A companhia do M. C. P. como todas as mais que emitiram obrigações em França, concordaram com o fisco francez, o pagamento de uma verba fixa pelos impostos sobre os coupons. Estabelecida a nacionalização, um consideravel numero de obrigações d'ella se aproveitaram, de forma que a quantia estipulada para pagamento dos impostos francezes ia tendo que ser distribuida cada vez por um menor numero de obrigações, não nacionalizados, augmentando, portanto, o desconto que se lhes fazia sobre os coupons, a ponto que n'um coupon de 7,50 francos os descontos já o deixavam reduzidos a 4,90 francos apenas.

Em vista d'isto, comprehendeu a Companhia que continuando n'este systema, a verba fixada para o imposto chegaria a absorver por completo o juro do coupon; e até, uma vez completa a nacionalização de todas as obrigações, teria a Companhia que desembolsar de sua conta toda a importancia do imposto.

Começou, portanto, a negociar com o fisco francez para a modificação d'aquelle contracto no sentido de ser reduzida a quantia estipulada, á medida que se nacionalizassem as obrigações. Todavia, embora pareça impossivel, é certo que o *contracto* francez tem posto todos os embaraços a estas justas aspirações, nada se havendo concluido até agora.

Foi por isso que a Companhia resolveu suspendeu a nacionalização até que se chegue a um accordo com a Administração Fiscal d'alem Pirineos.

Não se comprehende a attitude da Franca, neste caso porque a nacionalização de titulos hespanhoes mais que á propria companhia convem aquele paiz, por deminuir a desorganização da sua moeda, e isso lhe compensaria de sebejo, a pequena differença pa deminuição de impostos sobre o rendimento das obrigações.

É bom é recordar, acrescenta o mesmo jornal, que, mesmo não estando as obrigações nacionalizadas, os portadores podem cobrar as seus coupons em pesetas, embora com desconto do imposto francez, do que se aproveitaram mais de 11.000 titulos que cobraram o coupon um franco, perdendo assim metade nos impostos.

Convem, pois, que os portadores destes titulos façam constar expressamente aos seus banqueiros, ao vender-lhes os coupons, que desejam que estes sejam descontados em Madrid.

## PARTE FINANCEIRA

### BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, de 14 Janeiro de 1921.

As vistas do paiz quasi se deixaram de volver para as propostas de finanças, porque um grande acontecimento veio concentrar as atenções geraes, emocionando o espirito publico.

Como se sabe, as transferencias de dinheiros dos nossos patricios residentes no Brazil, ou que lá tem fortuna, fazem-se principalmente pela entrega de *reis brazileiros*, á nossa Agencia

Financial do Rio, a qual dirige os seus saques em escudos sobre o Thesouro, cobrindo-os com saques de libras sobre Londres.

A Agencia estava entregue desde julho de 1919 ao Banco Portuguez do Brazil, por contracto de 31 de maio daquele anno.

Em virtude das exigencias da opinião publica o nosso governo denunciou em 31 de dezembro o contracto, que fica assim vigorando apenas até 30 de junho proximo. No mesmo dia, porem, o governo abria um concurso particular de oito dias entre bancos para a adjudicação do mesmo serviço por 5 annos, mediante certas condições, uma das quaes era a de um suprimento de £ 1.200.000, metade no momento da assignatura do novo contracto.

Era uma forma de continuar tudo nas mãos do actual concessionario, pois nenhum outro podia habilitar-se com tal provisão de ouro immediatamente.

Em vista disso, os elementos que se preparavam para suceder ao Banco Portuguez do Brasil prestaram particularmente informações graves á imprensa a respeito do modo como tinha sido executado o contracto vigente. Logo outros jornaes tomaram conta do assumpto e se produziu um movimento de opinião que determinou a prorrogação do concurso, como expediente provisório para a sua annullação, e uma crise ministerial, ainda latente, sendo inevitavel entregar-se a Agencia á Caixa Geral de Depositos.

Eis as revelações a que nos referimos:

1.º Em conjugação com o Banco Portuguez do Brasil, um poderoso sindicato de banqueiros estrangeiros comprava nos mercados monetari s de Portugal grandes quantidades de cambias, que depois aquele Banco revendia ao nosso Governo em conta da Agencia Financial;

2.º O sindicato chegou a ter á ordem no Banco de Portugal, para esta operação criminosa, trinta mil contos.

3.º O mesmo sindicato, quando depois se creou o *Conselho de Fiscalisação do Comercio Geral e Cambios* e o *Consortio Bancario*, passou a operar entre nós por meio de um novo representante, que desde então fêz ás occultas o que antes se fazia ás claras

4.º As compras avultadas e sucessivas que o sindicato fazia aqui determinaram fatalmente a queda cada vez maior da nossa divisa Londres, ganhando os do conluio interoceanico differenças colossaes na revenda ao nosso Governo que era feita ao cambio da ultima remessa do Banco Portuguez do Brazil;

5.º Para se verificar tudo isto basta examinar os registos do *Banco de Portugal*.

Quer tudo isto dizer que esta engrenagem satânica era conhecida do Banco de Portugal, do seu governador, da nossa direcção geral da fazenda publica, dos nossos ministros e de varios financeiros da praça. Quer tambem dizer que estes se calaram enquanto viram a possibilidade de lhes ir parar a Agencia Financial do Rio ás suas mãos, por denuncia do contracto vigente; e que sentiram afinal a necessidade de prestar informações á imprensa, quando lhes cahiu em cima um concurso que lhes matava as esperanças.

Entremos agora um pouco mais na medula deste caso tristissimo da Agencia Financial. Para isso devemos considerar que, em ultima analyse, o operador unico de todas as compras e de todas as vendas do Rio, em Portugal e em Londres, é o nosso governo, representado pelo seu concessionario, o Banco Portuguez do Brazil e por todos os agentes e syndicateiros que licita ou illicitamente o mesmo Banco punha em ação para taes fins. Que fazia pois o nosso governo, por si e por todos estes delegados directos e indirectos, manifestos e occultos?

O Governo comprava todas as libras que apparecessem não só no Brazil, por transferencia dos nossos patricios, mas em Portugal, chegando-se desta maneira a quantidades nunca vistas — mais de seis milhões de esterlinas por anno — e precipitando-se desta maneira a nossa crise cambial, com o aumento de procuras no mercado interno.

Depois o Governo, sob o pretexto de que na praça não havia ouro para as necessidades do comercio, emprestava uma grande parte dessas libras, até dois milhões, revelou o sr. Cunha Leal — a bancos e banqueiros portuguezes, que podiam assim alimentar as suas proprias explorações cambias.

Em seguida o Governo, por meio dos concessionarios directos e indirectos da Agencia Financial, comprava áqueles bancos e banqueiros todas as libras possiveis, para vender aos mesmos concessionarios no Rio, para as comprar de novo aos mesmos concessionarios, para depois tornar aqui a emprestar e a comprar outra vez e assim sucessivamente.

Não se esqueça tambem que neste vasto circuito, uma grande parte dessas libras emprestadas pelo Governo aos bancos e banqueiros de Lisboa eram logo adquiridas e transferidas para bancos estrangeiros, como logar seguro, pelos ricos novos e velhos, que ajudavam a meter o paiz no fundo e não queriam incluir no mergulho a sua fortuna. Era outra operação, portanto, do nosso Governo e bem conhecida do Banco de Portugal, do seu governador e de todos os outros elementos a que já fizemos referencia.

Assim chegou a libra cheque a cerca de 44\$50, o custo da nossa vida ao decuplo como na Alemanha, o *deficit* economico actual do paiz a centenas de milhares de contos, a nossa ruina a um



# Pinto & Sotó Maior

## BANQUEIROS

LISBOA — Rua do Ouro, 18, 22

PORTO — Praça da Liberdade, 28, 29

Representantes em Portugal do

# BANCO PORTUGUEZ DO BRAZIL

Depósitos á ordem e a prazo.

Contas correntes em moeda nacional e estrangeira.

Saques sobre o paiz e estrangeiro.

Descontos e transferencias.

Operações financeiras.

Fundos publicos nacionaes e estrangeiros.

# COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO

Sociedade Anonima de responsabilidade Limitada

Serviços regulares entre a metropole e as colonias africanas

## Frota da Companhia

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

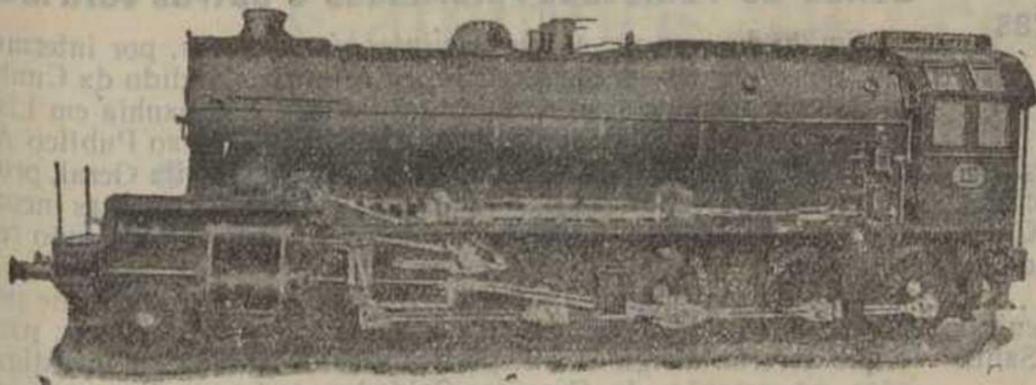
Vapores só para carga: "Dondo" e "Extremadura"

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

Em Lisboa: Escritorio da Companhia: Rua do Commercio, 85.

Porto: Succursal da Companhia: Rua da Nova Alfandega, 76, 1.º

# SOCIÉTÉ FRANCO-BELGE de Matériel de Chemins de Fer



(Premiada em todas as exposições e especialmente, não fallando senão das mais recentes, com o GRAND-PRIX nas de St. Louis, 1904; Liège, 1905; Milão, 1906; Madrid, 1907; Buenos Ayres, 1910; Bruxellas, 1910; Turim, 1911 e Gand, 1913).

Capital: 10.000.000 de francos

Séde social e Direcção Geral:

5, Rue La Boétie — PARIS

OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO:

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

Material de Caminhos de Ferro e de Tamways.

Locomotivas, tenders,

carruagens, vagons para todas as vias.

Agentes geraes para Portugal e Colonias:

**BELLO & BRAVO** — Rua Augusta, 177, 1.º D.

## Sociedad Espanola de Construcciones Babcock & Wilcox

Séde principal: Plaza Albi, 1 — BILBAU

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

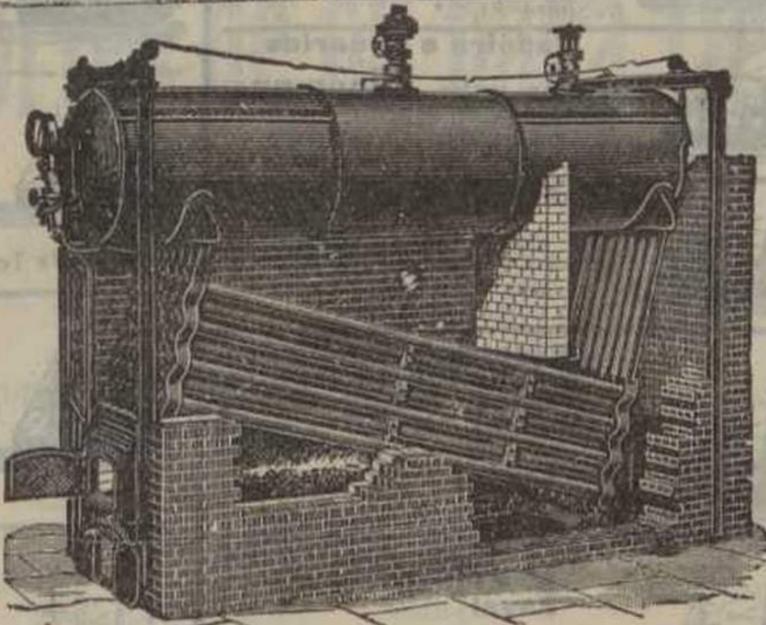
PRAÇA DOS RESTAURADORES, 78-1.º — LISBOA

Constructores de caldeiras  
Aquo-Tubulares

Construidas inteiramente d'aco — Perfeita circulação da agua. — Inexplosiveis. — Económicas

Ha mais de 14:000.000  
valos de força funcionando

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



«Caldeira Babcock & Wilcox» typo terrestre

PÓS DE  
**KEATING**

MATAM



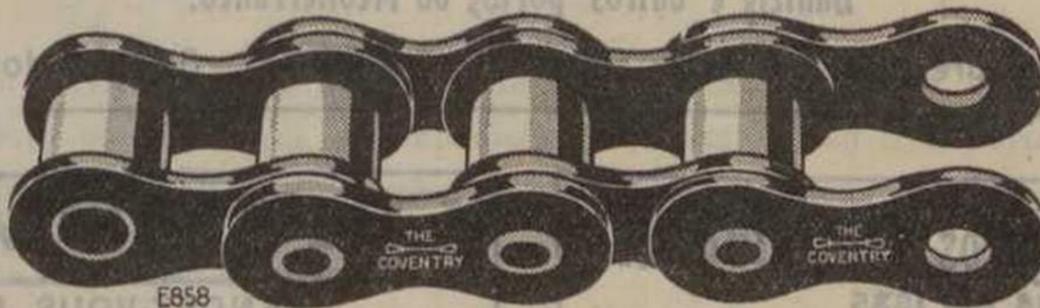
DEPOSITO PARA REVENDA

105, Rua dos Fanqueiros, 1.º  
TEL-C. 1717 LISBOA.

## “THE COVENTRY” CORRENTES para TRANSMISSÃO DE MOVIMENTO

O emprego das Correntes de transmissão “THE COVENTRY” é particularmente eficaz nas grandes machinas industriaes a que se pede mais força do que velocidade; como laminadores, caminhões, guindastes, dragas, etc.

Estas Correntes são sujeitas a numerosas experiencias, durante e depois do fabrico, podendo, por isso, garantir-se que são as mais duradouras, resistentes e effcazes.



## “THE COVENTRY” CHAIN CO., LTD.

COVENTRY

ENGLAND

ENDEREÇO TELEGRAPHICO: “CHAINS, COVENTRY”  
WESTERN UNION, MARCONI

CODIGOS: A B C (5.ª e 6.ª ed.)  
e BENTLY'S

## ARREMATACÕES

## Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

## Venda de sucata de papel

No dia 24 de corrente mez, pelas 15 horas, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para a venda de 30.000 Kgs. approximadamente de de papel inutilizado.

As condições estão patentes, em Lisboa, na repartição central do Serviço dos Armazens geraes (edifício da estação de Santa Apollonia) todos os dias uteis das 10 ás 16 horas.

O deposito para ser admittido deve ser feito até ás 12 horas

precisas do dia de concurso, servindo de regulador o relógio externo da estação do Rocio

## Leilão de remessas retardadas e outros volumes

Em 26 do corrente e dias seguintes, ás 11 horas, por intermedio dos Agentes de leilões Srs. Casimiro Candido da Cunha & Sobrinho, Successores, na estação d'esta Companhia em Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do Aviso ao Publico A. n.º 1 de Fevereiro de 1920, e do Artigo 112.º da Tarifa Geral, proceder-se-ha á venda em hasta publica de todas as remessas incuras nos respectivos prazos bem como de outros volumes não reclamados.

Avisa-se, portanto, os respectivos consignatarios, de que poderão ainda retirar-os, pagando o seu debito á Companhia, para o que deverão dirigir-se á Repartição de Reclamações e Investigações na estação do Caes dos Soldados, todos os dias uteis até 26 do referido mez corrente inclusivé, das 10 ás 16 horas.

## Vapores a sahir do porto de Lisboa



**Africa Oriental**  
Vapor francez **CONDÉ**. Sahirá a 26 de Janeiro.  
Agentes, Henry Burnay & C.ª. R. dos Fanqueiros, 10



**Africa Oriental (via Canal de Suez)**  
Vapor inglez **CARISBROOK CASTLE**. Sahirá a 24 de Janeiro  
Agentes, E. Pinto Basto & C.ª Lt. Caes do Sodré, 64, 1.º



**Anvers**  
Vapor belga **COLOMBIER**. Sahirá a 17 de Janeiro.  
Agentes, Henry Burnay & C.ª. R. dos Fanqueiros, 10.



**Bremen**  
Vapor allemão **AMRUM**. Sahirá a 18 de Janeiro.  
Agentes, Marcus & Harting Rocio, 50



**Hamburgo**  
Vapor allemão **SFANIC**. Sahirá a 17 de Janeiro.  
Agentes, Marcus & Harting. Rocio, 50



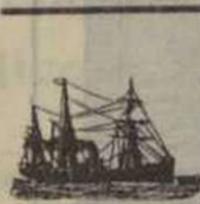
**Madeira e Açores**  
Vapor portuguez **S. MIGUEL**. Sahirá a 20 de Janeiro  
Empresa Insulana de Navegação, C. Sodré, 84, 2.º



**Madeira e Canarias**  
Vapor inglez **ANDORINHA**. Sahirá a 22 de Janeiro  
Agentes, Garland Laidley & C.ª T. do Corpo Santo, 10, 2.º



**Madeira, Pará e Manaus**  
Vapor inglez **ANSELM**. Sahirá a 19 de Janeiro.  
Agentes, Garland Laidley & C.ª T. do Corpo Santo, 10, 2.º



**Madeira, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires**  
Vapor inglez **ANDES**. Sahirá a 24 de Janeiro.  
Agentes, James Rawes & C.ª Mal Real Ingleza. R. do Corpo Santo, 7



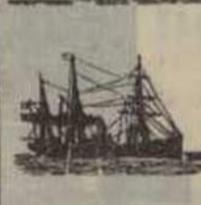
**New York, Providence, S. Miguel, Terceira e Fayal**  
Vapor francez **ASIA**. Sahirá a 29 de Janeiro.  
Agentes, Orey, Antunes & C.ª Lt. P. Duque da Terceira, 4, 1.º



**Palermo, Pireu, Beyrouth e Marselha**  
Vapor francez **BRAGA**. Sahirá a 26 de Janeiro.  
Agentes, Orey, Antunes & C.ª Lt. Pr. Duque da Terceira, 4, 1.º



**Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires.**  
C vapor hollandez **HILVUSUM**. Sahirá a 20 de Janeiro.  
Agentes, Orey, Antunes, & C.ª Pr. Duque da Terceira, 4 1.º



**Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires**  
Vapor hollandez **BRABANTIA**. Sahirá a 17 de Janeiro.  
Agentes, Orey, Antunes & C.ª Pr. Duque da Terceira, 4, 1.º



**Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires.**  
Vapor inglez **DEMERARA**. Sahirá a 30 de Janeiro.  
Agentes, James Rawes & C.ª. Mala Real Ingleza R. do Corpo Santo, 4

## ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

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

Os vapores teem magnificas accomodações para passageiros. Nos preços das passagens include-se vinho de pasto, comida á portugueza cama, roupa, proprias a creados e outras despesas. Para carga e passagens trata-se com os

AGENTES EM LISBOA: JAMES RAWES & C.ª — Rua do Corpo Santo, 47, 1.º  
NO PORTO: TAIT & Co. — Rua dos Inglezes, 23, 1.º

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

Agentes da Norwegian Steamships Line Standard

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

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

PORTO—52, Rua do Bomjardim—Tel.746

## Companhia de Seguros «FIDELIDADE»

FUNDADA EM 1835

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

Telef: Central-Direcção, 1719—Expediente, 388

Endereço telegraphico: "FIDELIDADE"

Capital emitido ..... 1.344.000\$000 | Reservas ..... 883.748\$598  
Capital desembolsado ..... 67.200\$000 | Prejuizos pagos ..... 4.892.636\$663

Effectua seguros maritimos e terrestres na séde e nas correspondencias

## OLYMPIA

MATINÉES ELEGANTES  
todos os dias ás 2 horas

RENDEZ-VOUS MUNDANO

9.º episodio do sensacional film

## BARRABÁS

O Refem



REPÚBLICA PORTUGUESA

# Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

Serviço combinado com a Empresa Geral de Transportes, Limitada

## Tarifa de camionagem em Pôrto

Em vigor desde 1 de Outubro de 1920

# Transportes de ou para Despachos Centrais

## Remessas de pequena velocidade

Pela camionagem das mercadorias não especificadas nas alíneas A) e B), transportadas de ou para os Despachos Centrais, cobrar-se há o preço segundo a tabela seguinte:

Quilogramas	Preços
Até 40.....	§38
De 41 a 60.....	§50
De 61 a 80.....	§63
De 81 a 100.....	§75
Cada 10 quilogramas a mais.....	§04,5

A) Objectos volumosos e de pouco peso (menos de 100 quilogramas por metro cúbico), materias explosivas, inflamáveis ou perigosas, garrações cheios ou vazios, mobília engradada e mobília a granel (esta sem responsabilidade por falta de acondicionamento): Duplo dos preços.

B) Quadros, espelhos, estátuas, móveis artísticos, instrumentos de música, objectos de arte em geral e mobília a granel, com responsabilidade pelas avarias de ou até às estações de caminho de ferro: Transporte em carros próprios almofadados: Triplo dos preços.

EXCEPÇÕES. — Não estão ao abrigo desta tarifa, podendo, porém, o transporte ser regulado por ajuste particular com o camionista, as expedições de animais não transportados a peso, volumes de peso indivisível superior a 600 quilogramas; volumes de dimensões superiores a metros 2,50 de comprimento ou metros 1,20 de largura.

## Condições especiais

1.<sup>a</sup> — Estarão sempre à disposição do público, nos Despachos Centrais, livros em que poderão ser feitas quaisquer reclamações contra o serviço dos mesmos Despachos. Estas reclamações poderão,

também, ser enviadas directamente ao Engenheiro Chefe da Exploração dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro.

2.<sup>a</sup> — As expedições de ou para os Despachos Centrais, ficam sujeitas às disposições das tarifas e regulamentos em vigor no caminho de ferro.

3.<sup>a</sup> — A camionagem dos objectos destinados a Pôrto, a que sejam applicáveis as alíneas A) e B), ou que hajam de ser transportados por ajuste especial com o camionista, será sempre paga directamente a êste pelos consignatários.

### Condições gerais

1.<sup>a</sup> — **DESPACHOS DE CONSUMO** — O camionista encarrega-se do desembaraço fiscal das remessas que se destinem a Pôrto, consignadas aos Despachos Centrais e estejam sujeitas ao imposto de consumo, abonando as quantias necessárias para o pagamento dos respectivos direitos aduaneiros.

A título de comissão especial por êste serviço, cobrará, além das despesas de camionagem, as seguintes importâncias:

Expedições que não pesem mais de 200 quilogramas, por expedição . . . . .	\$10
Expedições de mais de 200 quilogramas, por expedição . . . . .	\$20

2.<sup>a</sup> — Os gastos referentes a despachos na Alfandega, a respectiva comissão e quaisquer outras despesas estranhas ao caminho de ferro e à camionagem, serão pagas, pelos expedidores ou consignatários, directamente ao camionista ou seus representantes, contra entrega dos respectivos documentos.

Quando o valor de qualquer expedição não se reputar sufficiente para garantir os gastos de despacho e outros que o camionista tenha que satisfazer, terá êste a faculdade de não efectuar essas operações sem que o destinatário lhe pague antes a respectiva despesa ou devidamente garanta êsse pagamento.

As remessas nestas condições que não forem retiradas das estações de caminho de ferro, ficarão, contudo, sujeitas ao pagamento da taxa de camionagem e, expirados os prazos de entrega que marca a presente tarifa, ao pagamento dos direitos de armazenagem estabelecidos no caminho de ferro.

3.<sup>a</sup> — Os volumes selados ou fechados à chave, só poderão sair da estação de caminho de ferro mediante a entrega das chaves ou autorização, escrita, do destinatário para desselagem ou arrombamento, salvo se os próprios destinatários quizerem presenciar o despacho, prestando-se a abrir os volumes.

As expedições ficarão retidas nas estações de caminho de ferro até que os destinatários cumpram estes preceitos; e os respectivos direitos de armazenagem são contados desde que expirem, segundo os casos, os prazos de entrega estipulados nas respectivas tarifas.

4.<sup>a</sup> — Quaisquer demoras, devidas a embaraços no despacho das remessas na Alfandega, seja o que fôr que lhes dê causa, são completamente estranhas à responsabilidade do caminho de ferro e do camionista, não influindo, por forma alguma, na contagem dos prazos de transporte e entrega, marcados pela presente tarifa.

5.<sup>a</sup> — Em tudo que não seja contrário ao que a presente tarifa estipula, serão, os transportes de que ela trata, regulados pelas disposições legais applicáveis ao caminho de ferro.

Pôrto, 15 de Julho de 1920.

O Engenheiro-Director, Interino

*Artur Mendes*

**Exploração — Serviço do Tráfego**

**Expediente n.º 547**



REPUBLICA PORTUGUESA

CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

# Aviso ao Publico

## Transporte de veículos sem acondicionamento, acompanhados de guardas ou dos seus conductores

1.º—A partir da data do presente, esta Administração permitirá, a pedido dos expedidores, feito por escrito nas respectivas notas de expedição, que os veículos a expedir pelas suas linhas, para os quais haja de ser reservado um vagão sejam acompanhados por um individuo (guarda ou conductor) designado pelo proprio expedidor.

As pessoas que assim viajarem nos proprios veículos a transportar ou nos vagões em que estes vão carregados, pagarão a sua passagem por tarifa geral como se viajassem em 3.ª classe, sem direito a levar bagagem registada.

§ unico—Quando se tratar de veículos, pertencentes ao Estado, os individuos que os acompanhem, pagarão a sua passagem como se viajassem na classe que a sua categoria lhes confere.

2.º—A Administração declina, por completo, a sua responsabilidade por todos os accidentes que, durante o trajecto, possam succeder ás pessoas que acompanham os veículos e bem assim pelo extravio de qualquer das partes componentes do veículo ou dos seus accessorios, devendo o expedidor fazer, neste sentido, a competente reserva na respectiva nota de expedição.

3.º—O expedidor, ao qual seja permitido acompanhar ou fazer acompanhar o seu veículo por individuo da sua confiança, assumirá, tacitamente, inteira responsabilidade pelos prejuizos que a Administração possa sofrer em consequencia dos actos praticados durante a viagem por quem acompanhar os veículos.

4.º—Quando se trate de veículos a despachar directamente para estações de linhas combinadas, esta faculdade de acompanhamento dos veículos é limitada ao percurso nas redes que façam identica concessão.

5.º—A Administração reserva-se a faculdade de anular a concessão de que trata este Aviso em qualquer epoca, com previo anuncio de oito dias de antecedencia.

Porto, 1 de Novembro de 1920.

O Engenheiro Director, Interino,

ARTUR MENDES.

C. n.º 25