

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

5.º DO 34.º ANNO

Contendo uma PARTE OFICIAL dos Ministerios do Commercio e Comunicações e das Colónias, e dos Caminhos de Ferro de Estado (Resolução do Conselho de Administração de 6 de Janeiro de 1921)

NUMERO 797

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

Proprietário-diretor — L. de Mendonça e Costa

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

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

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

LISBOA, 1 de Março de 1921

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO  
11, Rua da Horta Seca, 7 - 1.<sup>o</sup>  
Telephone: Central-27

## Collecções encadernadas

Temos já encadernadas as collecções do anno findo as quais vamos enviar aos nossos assignantes que d'isso nos encarregam. O preço da encadernação do volume, sem annexos é de 3\$50 esc.

## ANNEXOS DESTE NUMERO

Com este numero distribuimos como annexos:

*Tarifa especial interna n.º 2*, do Minho e Douro — Taxa de segurança. — Reembolsos.

Com o numero passado distribuimos esta mesma Tarifa e para os mesmos serviços no Sul e Sueste.

*Aviso ao público*. — 2.º additamento à Tarifa de despezas accessórias, do Minho e Douro.

## SUMMARIO

Tributação Inadmissível, por J. Fernando de Souza.....	65
Telephones de Lisboa e Porto.....	67
Parte Official.....	68
O Banco de Portugal em 1920, por Quirino de Jesus .....	69
Linhos estrangeiras .....	71
Viagens e Transportes .....	72
Carta de Paris, XIX, por Guerra Malo .....	72
Memorias d'outros tempos, VII.....	73
Um projecto de rede ferroviária do centro do país .....	75
Cotações e preço da Libra-ouro .....	75
Parte Financeira :	
Boletim commercial e financeiro .....	76
Cooperativas na Balsa de Lisboa .....	77

## Tributação inadmissível

A facilidade com que entre nós se legisla!

Quem tenha assistido alguma vez a uma sessão da Camara dos deputados n'aquela bonita salla a que nada falta... senão o primeiro dos requisitos: ser ouvido quem falla, fica espantado com o borborinho contínuo e confuso, engrossado por complicadas resonâncias. Mal comprehende como possa alguém saber o que se discute e vota.

Conversam os grupos por toda a parte, confundem-se n'um rumor indistinto as varias vozes.

Só alguns privilegiados logram saber o que lê um secretario e os oráculos que profere o presidente.

Assim se põem em discussão, se lêem e votam canastradas de projecticos, a que a arte do proponente ou do patrono abre arteiramente caminho.

Entre essas mil providencias que logram sahir de aquelle nevoeiro acustico figura uma famosa lei n.º 979 de 1 de junho do anno findo, do theor seguinte:

Artigo 1.º — Nos concelhos em que, pelas camaras municipaes, forem adoptadas estampilhas fiscaes para a cobrança de impostos cujo lançamento esteja autorizado por lei, não poderão as estações de caminhos de ferro, n'esses concelhos, admittir a despacho

generos sujeitos ao imposto camarario, sem que nas respectivas notas de expedição vão collocadas as correspondentes estampilhas fiscaes.

Art. 2.º — Para a execução do artigo anterior deverão as camaras municipaes dar conhecimento aos conselhos de administração dos Caminhos de Ferro do regulamento adoptado para a cobrança com a indicação da lei em que o mesmo se baseia.

Se não se tratasse de materia grave, que demanda seriedade na apreciação, applicariamos ao caso o anexim popular: sobre queda coice. A queda n'este caso teria sido a lei n.º 621 de 23 de junho de 1916 completada pela n.º 999 de 15 de julho de 1920 á sombra das quaes as camaras municipaes lançam um imposto *ad valorem* sobre a exportação da respectivo concelho.

E' inacreditavel como se criam assim embaraços á circulação dos productos, dando logar a vexames sem numero, a formalidades, a perdas de tempo. São 200 alfandegas interiores tornando insuportavel a minima transacção. E' o pretexto para a nomeação dc uma nuvem de fiscaes cujos vencimentos absorvem boa parte do producto dos impostos.

Leiam-se os regulamentos que a inventiva municipal tem gerado por esse paiz fóra e avaliar-se-hão os beneficos effeitos de tal orgia tributaria.

Ahí vão os topicos de um d'elles para exemplo frisante.

São sujeitos ao imposto municipal *ad valorem* todos os productos, generos ou mercadorias exportados do concelho.

A importancia do imposto é a que resultar do preço porque tiverem sido vendidos os productos exportados.

A cobrança é feita por sellos collados nas facturas.

As mercadorias não podem entrar nos caes ou nos recintos das estações sem ter sido pago o imposto.

O dono ou productor das mercadorias em transito, exportadas para concelhos estranhos poderá ser obrigado a fazer uma declaração indicando proveniencia, quantidade, qualidade e destino dos generos e a data da expedição.

As mercadorias encontradas sem cumprimento dos preceitos regulamentares são aprehendidas e bem assim o vehiculo que as transporta

As transgressões são punidas com multas que vão a 200\$00, alem da perda das mercadorias aprehendidas. O conductor paga tambem multa até 50\$00.

Umas camaras sujeitam ao imposto todas as exportações do sobado; outras limitam-no a determinados generos; outras ainda applicam-no a toda a exportação com determinadas excepções.

A taxa *ad valorem* varia de concelho para concelho. Nalguns e para certas mercadorias é uma taxa fixa por unidade.

Nuns regulamentos estabelece-se a cobrança por sellos postos nas facturas. N'outros concelhos cobrare-se por guias com o sello branco que acompanha o producto. A guia deve indicar para a saída do con-

celho, o prazo, findo o qual se considera como não pago o imposto.

Há regulamentos em que se declara que se consideram descaminhados os productos quando sejam encontrados nas estações de caminhos de ferro sem manifesto, o que implicaria o varejo nas estações se as administrações o consentissem.

Não conhecemos senão dois ou trez regulamentos; de que extrahimos essas notas e pelas quaes se pode ajuizar dos outros.

Avaliem-se os vexames e incommodos de toda a especie que de tal tributação resultam para o paiz, fragmentado em 200 minusculas republicas, ou antes, sobados africanos, com as suas fronteiras, as suas alfandegas e sobre tudo com a sua nuvem de malsins.

Em cada concelho criam-se uns tantos logares de fiscaes, cujo ordenado absorve boa parte do imposto e que tendo participação no producto das aprehensões, provocal-as-hão, multiplicando os vexames.

De um pequeno concelho sabemos em que se criaram *nove* logares de fiscaes.

Em todo o paiz são talvez 2.000 fiscaes cada um dos quaes não vence menos de 100\$00 por mez, o que representa 2.400 contos arrancados aos contribuintes em cada anno para sustentar uma legião de parasitas.

Comprehendo a necessidade de recursos para as administrações locaes, mas o meio de os obter não é crear impostos indirectos, caros e vexatorios na cobrança. Mais valia auctorizar o agravamento dos adicionaes ás contribuições directas em vez de se suscitem embargos á livre circulação de productos no paiz. Bem bastam os que derivam da anomala e complicada legislação sobre abastecimentos, para se lhes juntarem os que provem da phantasia municipal e do sello interesseiro dos seus fiscaes.

Citava a este proposito um jornal varios casos tipicos. Uma cabra vinda de Serpa para Lisboa, careceu para isso de guia da Camara Municipal por causa do imposto d'exportação, guia da guarda fiscal, guia dos abastecimentos e guia do caminho de ferro.

Cortiça expedida de um ponto do Alemtejo para uma fabrica de Vendas Novas, onde soffreu um começo de laboração e enviada de ahí para outra do Barreiro para ultima phase do fabrico, teve que pagar o imposto d'exportação nos trez concelhos. Um proprietario, tendo herdades contiguas na *fronteira* de dois concelhos, viu-se forçado a pagar imposto d'exportação pela transferencia de crias de uma para outra herdade e porque uma d'ellas fugiu para o pé da mãe sem ir pedir guia, pagou 60\$00 de multa.

Imagine-se o incommodo de ir sollicitar á séde do concelho o sello branco para a guia d'exportação, fazer as declarações para a licença de transito, juntensem-lhes os vexames dos fiscaes intervindo a cada momento e em cada concelho e digam-nos depois se é ou não verdade que um vento de loucura sopra sobre o paiz que tão felizes innovações admite.

\*

Vamos ver agora quaes as consequencias d'este regimen federal de sobados com alfandegas privativas para o serviço ferro-viario e qual o modo de cumprir a lei de 15 de junho de 1920 contra a qual representaram as empresas.

São estas encarregadas por lei da cobrança dos impostos de transito e sello sobre os preços das passagens e transportes, função que desempenham sob a superintendencia da Direcção fiscal. Só os agentes d'esta ou o poder judicial podem examinar a escripta das estações.

Teem ainda os transportadores que cumprir as leis

fiscaes durante o transporte e na entrada no logar destino (art. 386.<sup>º</sup> do Código Commercial), devendo o expedidor entregar-lhe as facturas e mais documentos necessarios por cuja exactidão fica responsavel o mesmo expedidor (art. 372.<sup>º</sup>).

A nova lei prescreve apenas (e já não é pouco) que se não admittam a despacho nas estações generos sujeitos ao imposto camarario sem que nas notas d'expedição vão colladas as correspondentes estampilhas fiscaes, *isto nos concelhos em que pelas camaras municipaes forem adoptadas estampilhas fiscaes para a cobrança*.

Só quando seja pois a estampilha o modo de cobrança, as estações teem que ver com o imposto municipal.

Alem d'isso a sua função limita-se a exigir que as estampilhas vão colladas na nota d'expedição. A nada mais os obriga a lei e esse pouco já é demais.

As estações não são exactores municipaes nem fiscaes dos seus impostos. Não podem nem devem os seus agentes verificar taxas, nem transformar-se em fiscaes de impostos camararios.

Se assim fôra, quanto se aggravaria o seu serviço, pois precisariam conhecer a tabella das mercadorias sujeitas ao imposto, a taxa applicada, a quantidade da mercadoria, o valor que lhe é atribuido e o importe correspondente para verificar se as estampilhas correspondem á somma devida. Que accrescimo de trabalho não derivaria de tais funções, que não ha o direito de impor ao pessoal das empresas?

Assim pois, os agentes das estações apenas teem que ver se as notas d'expedição trazem estampilhas quando sejam estas estipuladas para cobrança do imposto. Com o resto nada teem. As Camaras que o fiscalizem, *antes porem da entrada da remessa no recinto das estações*, porque dentro d'ellas não podem exercer funções policiais e fiscaes.

Se essa ingerencia lhes fosse admittida dentro das estações, nos seus caes e terraplenos, quantos vexames se não dariam? Pois se ha Camaras que já se permitiram exarar nos seus regulamentos a faculdade de aprehensão das mercadorias que se encontrem nos caes sem terem pago o imposto o que só poderia ser verificado pelo exame da nota d'expedição archivada e portanto devassando-se a escripturação das estações, como debalde tem sido pedido ás empresas?

Ha mais. Se tal faculdade fosse concedida, como regulamentos ha em que se fixa prazo para a exportação findo o qual ha que pagar novo imposto, podendo a mercadoria ser aprehendida; succederia que as remessas que por difficuldades de transporte ficasse demoradas, estariam sujeitas a exigencias e vexames dos fiscaes municipaes.

Assim o teem entendido as empresas, concordes nas instruções dadas. Cumprem a lei, embora absurda, pois absurdo é sujeitar a circulação de mercadorias no paiz a todas as peias que resultam da criação das alfandegas camararias. Limitam porem esse cumprimento á exigencia das estampilhas na nota d'expedição nos concelhos em que são adoptadas, sem que a estação se responsabilize pela importancia que representam.

Não admittem a acção dos fiscaes municipaes no recinto das estações, nem permitem que se lhes frانqueie a escripturação.

Os Caminhos de Ferro do Estado entenderam, mal a meu ver, que deviam ir mais longe encarregando os empregados de verificar se as estampilhas representam a cifra do imposto e tornando-os responsaveis pelas deficiencias que consentirem.

Já vimos que o artigo 372.<sup>º</sup> mesmo para documentos necessarios a operações fiscaes posteriores impõe

a responsabilidade aos expedidores. Por maioria da razão lhes pertence por actos fiscaes anteriores ao transporte.

Podem as Camaras municipaes queixar-se da falta de auxilio das Companhias. Responder-lhes-hão estas que não podem impôr aos seus agentes funcções de fiscaes de impostos camararios, nem as suas trabalhosas funcções comportam essa tarefa.

O que é preciso é que a lei seja revogada e que a tributação precisa ás Camaras revista outra forma que acabe com a vergonha e o vexame das alfandegas interiores e da nuvem parasitaria dos fiscaes.

J. Fernando de Souza

## Telephones de Lisboa e Porto

Protestam com vehemencia, e montões de rasão, as Associações Commerciaes e Industriaes de Lisboa e Porto contra o recente decreto n.º 7.353 do Ministerio do Commercio, que veio agravar, por uma forma inesperada e nunca vista, as taxas dos serviços telephonicos nas duas cidades e seus arredores.

Na actual conjunctura, quando por consenso geral, aqui como em toda a parte, se proclamam e se promovem tendencias para o barateamento da vida em todas as suas necessidades gastos e consumos, fica-se assombrado, boquiaberto — e a estupefacção transforma-se em justificada indignação — ao ver que por um decreto se arranca ao publico das duas cidades nada menos, muito mais até, do que **5.000 contos (!)** por anno, para os dar, de mão beijada, a uma companhia estrangeira que explora um serviço publico que em toda a parte pertence ao Estado, e que nem sequer tem privilegio, ou da sua exploração — perfeita e verdadeira *exploração* em todos os sentidos da palavra — dá qualquer participação ao Thesouro.

Não sabemos, nem queremos saber, quem constituiu a commissão que estudou "a necessidade de elevação de tarifas" como se diz no decreto; longe estamos de sobre ella lançar qualquer suspeição de ter pretendido enriquecer a companhia á custa do publico, mas temos todo o direito de protestar contra uma verdadeira extorsão de que vamos ser victimas, todos os que se utilizam dos apparelhos telephonicos da companhia ingleza que assentou arraiaes entre nós, tomando um serviço que devia pertencer ao Estado, como os correios e telegraphos, de que é complemento.

A *The Anglo-Portuguese Telephone Company Limited* (que parece ser já tão portugueza que até o *Diario do Governo* lhe publica o titulo sem qualquer indicação de ser em lingua estrangeira) reclamou ao Governo "justificando" (note-se que logo de principio o decreto diz que ella se "justificou" e não que "baseou" os seus novos pedidos de aumento de tarifas no agravamento dos cambios) a necessidade de elevar em 150 %, as tarifas actuaes, já aumentadas trez vezes, sobre as fixadas pelo decreto de 21 de Junho de 1901; primeiro em 30 %, por decreto n.º 5.787 de 10 de maio de 1919, depois em mais 15 %, não disse a Companhia porque lei, e depois, pelo 6.681 de 15 de junho de 1920, que elevou as taxas dos telephones particulares a 94\$50, e a dos estabelecimentos comerciaes a 126\$00.

Agora diz modestamente o decreto que limitou em 120 %, em média o pedido, o que é uma reverenda falsidade como vamos demonstrar.

praticado com os caminhos de ferro, companhias das Aguas, Phosphoros e Tabacos, estes decretos de auctorização de sobretaxas ou elevações de preços referem-se sempre aos preços fixados nos contractos primitivos e não aos já elevados por sobretaxas anteriores.

Ora as taxas de subscrisção annual de telephones que se estabeleciam pelo contracto de 1901 eram

Para casas commerciaes.....	45\$00	
" " particulares .....	33\$75	
As novas taxas, limitadas as primeiras á distancia de 1.000 metros e as segundas á de 1.500 metros das estações mais proximas são..	289\$80	177\$00
O augmento é, pois, de.....	244\$80	143\$25
ou seja de.....	544 %.	425 %.

Isto é, adoptando como base os postos a uma distancia minima; se tomamos a média das distancias de 2.000 metros temos:

Preço antigo.....	45\$00	33\$75
* novo.....	405\$70	189\$00
Augmento.....	360\$70	155\$25
ou.....	800 %.	460 %.

Como se pretende, pois, illudir o publico, dizendo-se, no decreto, que o augmento é de 120 %?

Os gastos de installação, que antigamente eram 15\$00 esc. são fixados em 100\$00 ou seja o augmento de 567 %!

Não compararmos os preços de outros serviços de installação e subscrisção porque iríamos tomar enorme espaço; bastando as citações que fazemos para se ver que a companhia conseguiu um augmento das suas receitas que não deve orçar por menos de 600 por cento, em media.

A Companhia tem hoje mais de 8.000 subscriptores em Lisboa, e muito mais de metade no Porto e suburbios das duas cidades. Contentemo-nos, porem, em fixar o seu numero em 12.000, e como o augmento medio é de 600 %, representa este, em 12.000 subscriptores, uns bons 4.000 contos a que podemos juntar uns 1.000 de augmento nas installações, extensões, cavilhas, e nas communicações para interurbanos, formando a bonita somma de 5.000 contos annuaes, o que permite bem á companhia remunerar largamente o seu pessoal e installar se no "Palacio do Impedido" como se passará a chamar o antigo theatro que ella comprou.

Ora comprehendia-se ainda que os novos preços fossem applicaveis aos novos subscriptores, para os quaes a Companhia tem que adquirir novos apparelhos que lhe custam mais caros e fazer as installações com pessoal que tem maiores salarios; não faz, porem, sentido que sejam applicados aos subscriptores actuaes que teem já apparelhos e linhas do tempo em que os preços eram tão reduzidos que se podia ter uma installação telephonica até por 9 ou 10 mil réis de subscrisção annual.

Mas para cumulo de insensatez e de irregularidade, vem o artigo 3.º do decreto confirmar uma habilidade que tem caracterizado a Companhia, porque n'isso ella é unica,

Referimo-nos ao abuso que ella tem feito das auctorizações para augmentar tarifas, alterando por seu alvedrio, os contractos em meio da sua vigencia, ou cobrando sobretaxas depois dos prazos terem findado.

A Companhia foi auctorizada pelo decreto de 10 de maio de 1919 a augmentar 30 % e assim o fez nas cobranças das annuidades que realizou d'ahi em deante. Estava no seu direito.

Como é de justiça, como é regular e como se tem

Mas com que direito ella cobrou mais 15% pelo periodo já findo, de 1919 a 1920, quando cobrou a annuidade de 1920 a 1921?

E com que direito, em dezembro de 1920, fez cobrar, pelo anno em curso uma nova diferença para o preço que lhe foi concedido cobrar pelo decreto de 15 de junho de 1920?

Então os contractos, obrigando igualmente as duas partes: o subscriptor, a pagar adeantado determinada (e não alterável) quantia — o que elle cumpre, e a companhia a facultar-lhe o uso do telephone, sem nada mais lhe exigir, podem acaso ser alterados durante a sua vigencia e ainda depois d'ella, pela simples vontade de uma das partes?

Pode a Companhia rasgar assim o código Commercial e do artigo 702 do Código Civil?

Então quando os caminhos de ferro, em abril do anno passado, alteraram as tarifas, foram accaso pedir, aos portadores dos bilhetes de assignatura, qualquer diferença entre o que lhes haviam cobrado, em janeiro, pela antiga tarifa, e o da tarifa nova, em vigor desde abril?

Pois o artigo 3º do decreto d'agora legaliza, d'oravante, essa irregularidade. De forma que quando fazemos um contracto de fornecimento de telephone não podemos saber que encargo tomamos, porque hoje custa dez, amanhã temos que pagar mais 100, no mezo que vem mais 200 e depois mais 500, vindo no fim a sahir-nos por 810.

Protestamos energicamente contra este atropelo de direitos adquiridos á face das leis geraes que nos regem e não podem ser alteradas por um simples decreto dictatorial, para um caso especial em beneficio de uma companhia.

Mas o referido artigo 3º tem ainda outra feição que faz sorrir... ou indignar porque é uma perfeita zombaria com o publico.

Diz elle que os subscriptores que, tendo já pago as suas annuidades, não queiram sujeitar-se a satisfazer o excesso de tarifas auctorizado por este decreto, terão o direito de rescindir o contracto, restituindo-lhes a Companhia a quota parte da annuidade respeitante ao periodo não utilizado "desde que o subscriptor declare a rescisão dentro de 15 dias".

E' monstruoso!

Quem tem telephone é, com raras excepções, porque precisa d'ele, e o ministerio do Comercio zomba com o publico offerecendo-lhe, com ares de proteccionismo, a rescisão do contracto. E ainda lhe impõe que resolva depressa — antes que a Companhia faça encomenda de novos apparelhos.

Ora, como do ultimos dos "considerandos" que precedem o decreto se deduz, e é sabido, que a companhia tem milhares de pedidos de telephones, que não pode satisfazer por falta de apparelhos, veio o tal artigo 3º acudir-lhe maternalmente, ou melhor, *tithialmente*, porque diz o provebio "quem dá é tio" facilitando-lhe a sahida de alguns subscriptores, para que a companhia não tenha que comprar novos apparelhos.

Mas, n'este caso, se os aumentos de tarifas são para a companhia poder abastecer-se de material para regularizar os seus serviços, no caso de um grande numero de subscriptores deixar de o ser já a companhia não tinha que o adquirir novo pelos elevados preços actuaes. Deixava, portanto, de ter precisão de aumentar as tarifas — o decreto era inutil.

Inutil não é elle; para a companhia, já se vê; o que é, monstruosamente illegal e prejudicial para o publico.

Faz-nos a impressão de que foi assignado pelo ministro e pelo chefe do Estado, sem o lerem.

Decididamente era a unica desculpa que tinham.



## Ministerio do Comercio e Comunicações

### Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Atendendo a que a conta da liquidação da garantia de juro apresentada pela Companhia concessionaria do Caminho de Ferro do Vale do Vouga e referente ao primeiro semestre do anno economico 1920-1921 está nos termos de ser aprovada;

Manda o Governo da Republica, pelo Ministerio do Comercio e Comunicações, que á mencionada Companhia seja paga a quantia de 20.338\$08 (vinte mil trezentos e trinta e oito escudos e oito centavos) como liquidação provisoria da referida garantia de juro.

Paços do Governo da Republica, em 12 de Fevereiro de 1921.  
—Antonio Fonseca.

Considerando que a actual crise de transportes ferroviarios não pode ser resolvida com a urgencia que exige o abastecimento das mercadorias indispensaveis á alimentação publica e á laboração das industrias. Atendendo a que se torna impossivel estabelecer preceitos absolutos e permanentes para determinar as preferencias de transporte das diversas mercadorias por variarem continuamente as circunstancias relativas a cada uma; — Tendo em vista a conveniencia em unificar a acção de todos os organismos oficiais e particulares a quem compete a direcção e fiscalisação destes serviços; — Manda o Governo da Republica Portuguesa pelo Ministerio do Comercio e Comunicações que com o fim de fixar a ordem de preferencia a seguir no transporte das mercadorias que exigirem este regimen especial e as quantidades a transportar, designando os respectivos prazos e demais condições em harmonia com as necessidades do Paiz se constitua uma Comissão presidida pelo Director da Fiscalisação dos Caminhos de Ferro e formada pelo seguintes vogaes: O Comissario Geral dos Abastecimentos ou seu delegado; O Director General dos Transportes Terrestres; O Presidente de Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado; Os vogaes representantes das Empresas Ferroviarias na Junta Consultiva dos Caminhos de Ferro; O Secretario da mesma Junta. —

Para o cabal desempenho das suas funções poderá a Comissão requisitar a todas as estações e serviços os esclarecimentos necessarios e bem assim agregar os membros que julgar conveniente, bem como propôr ao Governo a adopção de quaisquer medidas tendentes a promover o melhor aproveitamento dos transportes ferroviarios. —

Paços do Governo da Republica, em 12 de Fevereiro de 1921.  
—Antonio Fonseca.

### Administração Geral das Estradas e Turismo

#### 1.ª Repartição

O Governo da Republica Portuguesa, pelo Ministro do Comercio e Comunicações, determina que, nos termos do regulamento aprovado por decreto de 21 de Abril de 1906, seja aberto, pelo espaço de cinquenta dias, concurso publico para a adjudicação de assentamento de uma linha ferrea de tracção electrica e respectiva exploração pelo prazo de setenta e cinco anos, para transporte de passageiros e mercadorias entre a estação do caminho de ferro de Braga e a Ponte do Prado, assente na estrada nacional nº 27, na extensão de 6:592",96.

Paços do Governo da Republica, 12 de Fevereiro de 1921. — O Ministro do Comercio e Comunicações, António Joaquim Ferreira da Fonseca.

#### Programa

Faz-se publico que, nos termos da portaria desta data e nas condições do presente programa, é aberto neste Ministério do Comercio e Comunicações, concurso publico para a adjudicação de assentamento de uma linha ferrea por tracção electrica e respectiva exploração, pelo prazo de setenta e cinco anos, para transporte de passageiros e mercadorias, entre a estação do caminho de ferro de Braga e a ponte do Prado, na extensão de 6:592",96.

1.<sup>a</sup>

A base de licitação é fixada em 100\$ de renda anual a pagar ao Estado por cada quilómetro de estrada ocupada pela linha férrea e esta terá a extensão de 6:592<sup>m</sup>,96, segundo o projecto aprovado pelo Ministro do Comércio e Comunicações, o qual estará patente na 1.<sup>a</sup> Repartição da Administração Geral das Estradas e Turismo, em todos os dias úteis das onze ás dezassete horas.

2.<sup>a</sup>

As propostas para este concurso serão apresentadas em carta fechada na Administração Geral das Estradas e Turismo, até às doze horas do dia 2 de Abril próximo futuro, procedendo-se em seguida à sua abertura perante a comissão que ha-de presidir ao concurso.

3.<sup>a</sup>

As propostas serão escritas em português e nos seguintes termos:

F... obriga-se a construir e explorar a linha férrea a que se refere a portaria e anúncio datados de ... e publicados no *Diário do Governo* n.º ..., série pela renda anual de ... (por extenso), por cada quilómetro de estrada ocupada, e em conformidade com as condições do respectivo programa e caderno de encargos, datados do mesmo dia. Data da assinatura reconhecida, e com a declaração da nacionalidade, profissão e domicílio do proponente.

Nas propostas formuladas em país estrangeiro é indispensável o reconhecimento do cônsul de Portugal e a legalização da assinatura dêste, na Secretaria de Estado dos Negócios Estrangeiros

4.<sup>a</sup>

Para os efeitos da execução do seu contrato, o adjudicatário será considerado como nacional. Os estrangeiros só poderão ser admitidos ao concurso apresentando declaração, visada e registada na legação do seu país, de que desistem de quaisquer direitos ou regalias que lhes possam pertencer na qualidade de estrangeiros, renunciando a qualquer fôro especial, e de que se submetem em tudo que respeite à execução do seu contrato às presentes condições.

§ unico. Os nacionais farão na respectiva proposta idêntica declaração quanto à renúncia a qualquer fôro especial, e à submissão às presentes condições'

5.<sup>a</sup>

A proposta de que trata a condição 3.<sup>a</sup> dêste programa será encerrada em um subscrito com a designação exterior de "Proposta", e, juntamente com os documentos descritos na condição seguinte, fechada em um involucro lacrado, com a legenda exterior: "Linha férrea da estação do caminho de ferro de Braga à Ponte do Prado".

6.<sup>a</sup>

Cada proposta deve ser acompanhada de:

a) Certidão do proponente possuir capacidade técnica para a execução de obras públicas, ou declaração de que se obriga a pôr à testa do trabalho pessoa idónea;

b) Certificado de depósito da Caixa Geral de Depósitos, à ordem do Governo, da quantia de 800\$ em dinheiro, ou em títulos de dívida pública fundada, pelo seu valor no mercado no dia do depósito;

c) Procuração com os poderes especiais para o acto do concurso, se o proponente representar algum indivíduo, companhia ou sociedade;

d) Declaração a que se refere a condição anterior.

*N. B.* Todos estes documentos estão sujeitos à lei do sêlo.

7.<sup>a</sup>

As propostas que não satisfazem às condições dêste programa, ou que exijam qualquer modificação ou alteração a estas condições ou às do caderno de encargos, não serão tomadas em consideração.

8.<sup>a</sup>

Se no concurso se apresentarem duas ou mais propostas iguais e que sejam as mais vantajosas, proceder-se há a licitação verbal sobre a renda anual por quilómetro de linha, não podendo a diferença em cada lance ser inferior a 5\$.

9.<sup>a</sup>

Ao requerente da concessão será conferido o direito de opção em relação à proposta mais elevada, ficando entendido que só poderá usar desse direito tendo sido concorrente e tendo a sua proposta sido aceita pelo juri que presidir ao concurso. A declaração de opção deverá ser apresentada na Administração Geral das Estradas dentro do prazo de três dias, contado daquele em que se tiver realizado o concurso.

10.<sup>a</sup>

Feita a adjudicação e antes de assinar o respectivo contrato, o concorrente preferido será intimado a reforçar no prazo de oito dias o depósito provisório com a quantia precisa para perfazer a importância do depósito definitivo, que será de 2:000\$, e pagará no mesmo prazo ao requerente da concessão, quando este não fôr

o adjudicatário, a importância do projecto, que ficará sendo propriedade sua.

O depósito definitivo poderá ser feito em moeda corrente ou títulos do Estado, pelo seu valor no mercado, vencendo no primeiro caso o juro que a Caixa Geral de Depósitos abonar a estes depósitos, e no segundo caso o juro dos respectivos títulos, que será entregue ao depositante.

§ unico. Se a adjudicação fôr feita ao requerente da concessão, ser-lhe há levado em conta para o depósito definitivo o primitivo depósito e a parte do provisório que, porventura, tiver feito nos termos da condição 12.<sup>a</sup>.

11.<sup>a</sup>

Logo que esteja assinado o contrato da concessão serão restituídos os depósitos provisórios aos concorrentes não preferidos, bem como ao requerente será entregue o depósito primitivamente feito, quando não fôr ele o adjudicatário.

Se não houver licitantes e o requerente da concessão não concorrer, perderá este o depósito que houver efectuado, sendo-lhe contudo restituído o projecto, pelo qual não receberá indemnização alguma.

12.<sup>a</sup>

Ao requerente da concessão será levado em conta para o depósito provisório a importância daquele a que se refere a condição 3.<sup>a</sup> do regulamento aprovado por decreto de 21 de Abril de 1906, bem como o valor arbitrado ao projecto por êle apresentado.

13.<sup>a</sup>

O valor arbitrado ao projecto, que tem de ser pago nos termos da condição 10.<sup>a</sup>, pelo adjudicatário ao requerente da concessão, é fixado em 1:500\$.

14.<sup>a</sup>

O Governo não fica obrigado a fazer a adjudicação, se não julgar conveniente para os interesses do Estado nenhuma das propostas nem tam pouco a dar preferência à de menor preço.

15.<sup>a</sup>

Além do que designadamente fica indicado nas condições anteriores, é o concessionário obrigado a cumprir todas as mais condições do regulamento para concessão de caminhos de ferro sobre estradas, por decreto de 21 de Abril de 1906.

16.<sup>a</sup>

As condições e cadernos de encargos relativos a esta adjudicação, podem ser consultados na 1.<sup>a</sup> Repartição da Administração Geral das Estradas, em todos os dias úteis, das onze ás dezassete horas.

Administração Geral das Estradas e Turismo, 12 de Fevereiro de 1921. — O Administrador Geral, *António da Conceição Parreira*.

O Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, concordando com o parecer n.º 35:912 do Conselho Superior de Obras Públicas, manda aprovar, para os efeitos do regulamento para a concessão de caminhos de ferro sobre estradas, aprovado por decreto de 21 de Abril de 1906, o projecto de concurso elaborado pela Câmara Municipal de Braga, para a concessão do estabelecimento de uma linha férrea de tracção eléctrica, entre a estação do Caminho de Ferro de Braga e a Ponte do Prado, assente na estrada nacional n.º 27, na extensão de 6:592<sup>m</sup>,96, sendo 100\$ por quilómetro de estrada ocupada, a base de licitação para o concurso a realizar.

Paços do Governo da República, 12 de Fevereiro de 1921. — O Ministro do Comércio e Comunicações, *António Joaquim Ferreira da Fonseca*

## O Banco de Portugal em 1920

Acabamos de ler o relatório da ultima gerencia do Banco de Portugal. Como sempre, é um documento a que se deve ligar uma grande importância. Quantos, porém, olharão para isso, ainda que ali esteja uma síntese da nossa crise tremenda, e portanto uma indicação terminante da necessidade de mudarmos de rumo?

Os accionistas do Banco podem estar decerto satisfeitos. No meio das adversidades geraes que chegaram aos estabelecimentos de crédito, o Banco de Portugal conserva uma situação relativamente solida e prospera, pelas vantagens e benefícios que o monopólio fiduciário lhe assegura, em conjugação com as emissões feitas para serviço do Tesouro. As suas ac-

ções estão cotadas a perto de 400\$00, ou de quatro vezes o seu valor nominal. Os seus lucros brutos, que em 1919 haviam sido de 4.652 contos, passaram a ser de 10.333 contos em 1920. O dividendo d'esse anno poude, por isso mesmo, ir a 18%, sendo o maior que tem havido. Apesar da desvalorização da moeda esse resultado é muito notável, quando se considera que estamos n'um periodo de derrocada e de miseria.

Mas no balanço de um banco emissor, o mais importante é o que elle exprima nas relações fundamentaes das finanças e da economia nacional. Ora por esse lado é tragicó: o peor de todos os que temos visto, apesar das glorificações que a Direcção e o Conselho Fiscal fazem á acção d'aquelle estabelecimento em 1920.

Consideremos primeiro a circulação fiduciaria. Ella era de 370.627 contos em 31 de dezembro de 1919. Pois em igual dia de 1920 subira a 611.002 contos! Um aumento de 240.375 contos, ou de 64% durante o anno até hoje mais funesto á economia portuguesa!

Porque foi este galopar? O leitor já sabe que a principal causa esteve nas voracidades do Thesouro deficitario. Mas tambem concorreu para o mesmo resultado nefasto a situação morbida da banca e do commercio de Portugal.

Os debitos do Thesouro ao Banco eram de 319.645 contos em 31 de dezembro de 1919. Pois em igual data de 1920 haviam ascendido a 505.962 contos! Um entumecimento de mais 186.316 contos em 1920! E na realidade o Governo ficava devendo no fim d'este anno 510.247 contos, porque havia ainda 4.285 contos de bilhetes do Thesouro descontados.

A gravidade extrema d'esse caso por si mesma se inculca. Mas quasi estariamos em dizer que não é menor a da crise manifestada pelas relações entre o Banco e os seus restantes clientes.

Em 1920 descontaram-se 95.419 letras no valor de 441.968 contos. As primeiras tinham sido 73.019 e o segundo 159.567 contos em 1919. O aumento foi de 22.400 letras e de 282.401 contos. Como, apesar de não termos estatísticas publicadas, é certissimo que houve uma depressão enorme no commercio português de 1920, aquella diferença accusa por si só a existencia de enfermidades gravíssimas.

O saldo da carteira commercial do que em 31 de dezembro de 1919 ficara em 72.195 contos, estava em 145.333 contos ao findar 1920. O aumento foi de 73.137 contos, ou mais de 100%!

Porque foi isto? Não foi por necessidades da reconstrucção económica do paiz, a qual não começou ainda, continuando, pelo contrario, a avançar a destruição e a ruina. Foi por causa da nossa desorganisação e desconjunctamento.

A propria Direcção do Banco, no proprio momento em que pretende exaltar a sua acção de 1920, mostra uma parte da tragedia económica nacional. Assim, lê-se a paginas 8 do relatorio:

"Aos motivos que igualmente trazem perturbada a vida económica ue todo o mundo, acresceram internamente factos de complexa ordem, para que, contrastando singularmente com a abundancia de disponibilidades do anno de 1919, a escassez do meio circulante, accentuando-se gradualmente, durante o primeiro semestre de 1920, tivesse logo no principio do mez de julho attingido inquietadoras proporções. Os pedidos de desconto passaram desde então a ser representados por sommas excepcionalmente elevadas, levando ao excesso do limite contractual de notas, já de vós conhecido, e para os apreciar necessário tem sido reunir diariamente o Conselho de Administração.

"A forma habitual d'este relatorio e a indole, necessariamente reservada, com que este estabelecimento faz uso da distribuição do credito, não permitem uma desenvolvida referencia aos auxilios de momento a momento sollicitados com o fundamento nas mais urgentes necessidades e com o exame das respectivas garan-

tias, na medida do possível attendidas. Foi principalmente no redesconto, e perante as difficultades que as circumstancias originaram em diversos estabelecimentos bancarios, que a beneficia e decisiva intervenção do Banco de Portugal se fez sentir, elevando-se esta casa, de um modo talvez imprevisto, a toda a altura da sua primacial função económica."

Assim o Banco de Portugal duplicou o seu movimento de desconto, passando muito alem do limite contractual da circulação fiduciaria, não para satisfazer necessidades de fomento e de reconstituição da economia nacional, por intermedio de uma industria e de um commercio empenhados n'essa obra de restauração e de progresso, o que seria verdadeiramente a sua função primacial, mas para accudir ás afflictões e desconcertos de uma banca e de um commércio que ameaçavam ruir pelas desordens das suas aventuras, das suas agiotagens, dos seus açambarcamentos, das suas especulações multiformes. Foi no fim de tudo para que podessem arrastar por ahí alem esta situação perigosa em si mesma e ruinosissima para o paiz.

Mas a gravidade do mal é ainda maior do que seulgava. O mesmo relatorio diz a paginas 21:

"Quando ao conhecimento do governo chegou a perturbação que o sucessivo retrahimento dos capitais hia produzindo nas praças do paiz, pelo representante do Estado foram, em nome do mesmo Governo, transmittidas ao Conselho Geral auctorisação permitindo os excessos de circulação fiduciaria que os factos fossem determinando, as quaes o Conselho Geral utilizou, certo de assim prestar um indeclinavel serviço ao paiz.

Por iniciativa do Governo e do poder legislativo foi posteriormente promulgada a lei n.º 1.074, adiante transcripta, a qual o Banco foi chamado a executar; mas verificada, pelas negociações para esse efecto, a necessidade da vossa intervenção, unanimemente vos dignastes na Assembleia Geral de 28 de dezembro ultimo auctorizar o Conselho a contractar com o Estado nos termos da resolução adoptada.

"Como na exposição lida na mesma Assembleia se referiu, reduzidissima era para as necessidades da conjunctura a importancia de 15.000 contos (anteriormente pela lei n.º 1.074 na parte relativa ao commercio), não chegando sequer para regularizar os excessos que então havia no limite da circulação, tendo sido necessário por virtude de reclamações do commercio, deixar o Estado em deposito no Banco a importância de 41.000 contos, parte da que elle já utilisara por conta da que o referida lei lhe attribue.

"A necessidade de dar durante algum tempo estabilidade ás facultades d'aquelle modo permitidas ao Banco, levou o Conselho Geral do Banco a accordar com o Governo que este effectuasse o deposito pelo prazo de um anno, percebendo o juro de 5% l., como já para o ultimo periodo do anno findo podereis ver no desenvolvimento da conta de Ganhos e Perdas".

Effectivamente já o Estado apparece lá com o abono de 190.712\$34, por juros d'essa conta singular. Na desordem colossal das nossas finanças, da nossa economia nacional, do nosso banco emissor, em 1920, chegámos finalmente ao caso gravíssimo de serem fornecidos ao mesmo estabelecimento para auxilios ás aventuras e especulações de bancos sem a confiança publica e de um commercio desnorteado, mais 56.000 contos acima do limite contractual, sendo 41.000 contos por deposito ou empréstimo do Estado, anomalia novíssima da nossa desorganisação. E tudo isto se veiu fazendo na sombra, n'um periodo em que os balancetes deixaram de ser publicados, ou o voltaram a ser apenas quando a confusão o consentisse, vindo também depois de semanas ou de meses as notícias dos accordos e factos occultos, que por sua natureza não podem ficar eternamente escondidos.

Tal é, infelizmente, a situação lastimável do Banco de Portugal, quando a reserva de ouro, que era de 8.575 contos em 31 de dezembro de 1919, se conservava sempre essencialmenie a mesma, pois ficava sendo de 8.576 contos no fim de 1920. O leitor não comprehende que nós tenhamos desde longe previsto que o anno financeiro e económico de 1921 será ainda mais tragicó do que o de 1920, cahindo cada vez mais o valor do nosso escudo? Já a nossa divisa Londres

em 23 de fevereiro esteve a  $5\frac{1}{4}$ , ou mais abaixo do que no dia negro de 20 de dezembro de 1919.

E assim tem de ir tudo, enquanto não houver um *coup de barre* na governação e na vida nacional.

*Quirino de Jesus.*



Tcheco-Slavia

O sr. Otakar Laukack, conselheiro no ministerio dos caminhos de ferro tcheco-slavos, pronunciou há pouco a sua opinião sobre a situação ferro-viaria do seu paiz e as dificuldades que se oppõem ao estabelecimento de tarifas directas com a França e com a Belgica.

Segundo essa autorizada opinião, a joven república herdou da antiga monarchia, depois do armistício, uma rede de 13.000 kilómetros de extensão.

A tarefa de administrar os caminhos de ferro tcheco-slavos foi profundamente ardua, visto ter sido necessário improvisar sobre as linhas abandonadas durante a guerra, uma organização nacional, com um material lamentavelmente deteriorado.

Para mais, o pessoal era composto unicamente de Magyares que fugiram em seguida á Revolução, o que fez com que o governo tivesse de assegurar o serviço empregando pessoal tirado ás outras linhas.

Em seguida, veio a invasão do paiz pelos bolchevistas-magyares que se apoderaram de inumeras locomotivas e vagões.

Apezar destas dificuldades, o governo conseguiu estabelecer a sua exploracão ferro-viar a com uma regularidade e uma segurança cuja comparação com os paizes vizinhos é muito vantajosa.

As seguintes cifras marcam suficientemente a intensidade do trafico dos seus caminhos de ferro.

Em 1919, o numero de viajantes transportados atingiu 113.500.000, e o de toneladas de mercadorias, 30.901.500. No 1.º semestre de 1920, este numero elevou-se a 59.650.000 passageiros e 16.300.00 T.

As receitas em 1919 foram de 252 milhões de corôas pelo transporte de passageiros e de 635 milhões pelo transporte de mercadorias. O primeiro semestre de 1920 marcou respectivamente, 170 milhões e 636.

E' preciso notar que em julho de 1919 foram as tarifas aumentadas 100%.

Actualmente, o maior entrave ao desenvolvimento dos transportes ferro-viarios é a grande penuria de material circulante. Por ocasião do ultimo arrolamento constatou-se que o numero de vagões existentes no territorio da república não era superior a 55.000, enquanto que seriam necessários, em harmonia com a extensão da rede cerca de 115.000.

Esta situação precaria dos caminhos de ferro Tcheco-slavos é ainda agraviada por ser aquele paiz essencialmente exportador, e, consequentemente, ser obrigado a exportar muitos dos seus vagões afim de se evitar a *chomage* nas suas fabrinas.

A irregularidade na restituição dos vagões prevém de, contrariamente no tratado de paz, não ter ainda sido repartido o material circulante antigamente pertencente á Austria-Hungria.

D'ahi uma falta absoluta de confiança mutua e uma situação de direito equivoca, no que respeita aos vagões do parque commun.

Os estados sucessores da Austria-Hungria deviam deixar circular livremente estes vagões, mas alguns de entre elles, que possuem um numero bem mais elevado do que aquelle que lhes poderia caber depois da repartição, esforçam-se por reter o material que lhes chega da Tcheco-Slavia, afim de se crearem uma situação vantajosa para o momento da repartição do material circulante.

Os tcheco-slavos fazem consideraveis esforços para organizar o seu material ferro-viario, os quaes, parece, são contrariados pelos outros paizes interessados que deixam milhares de vagões do parque commun inutilizados.

A divisão de material circulante da antiga Austria-Hungria devia ser effectuada o mais rapidamente possível, para regularizar o trafico da Europa central.

A republica tcheco-slava empenha-se desde o principio, em assegurar a continuação do trafego internacional.

Regulou, duma maneira provisoria, as suas relações com os seus vizinhos mais proximos, a Alemanha e a Austria, tendo porem o ministro dos caminhos de ferro encontrado grandes dificuldades quando, em seguida, quiz retomar o trafico directo com os seus dois amigos do occidente: a França e a Belgica.

Com os caminhos de ferro franceses foi estabelecido um acordo que regulava provisoriamente a continuação do trafico com guias pela Austria e Suissa, mas que de modo nenhum deu um resultado pratico por causa dos gastos dos transportes e do cambio suíço.

O trafico directo pela Alemanha era impossível, enquanto o commercio directo entre a França e a Belgica, duma parte, e a Alemanha da outra, não fôsse restabelecido. Assim devia o trafico com a França e a Belgica efectuar-se com reexpedição servindo-se do territorio allemão ocupado, o que augmentava consideravelmente as desezas.

Tendo sofrido um grande atrazo a continuação das relações commerciales franco-allemãs, o trafico directo tcheco-slavo com a França e a Belgica não poude ser inaugurado senão em 15 de novembro.

A realização do commercio directo choca-se com dificuldades consideraveis, resultantes das diferenças do cambio dos diversos paizes, e com a carencia de vagões que impede a expansão commercial da Tcheco-Slavia.

## Babcock & Wilcox

Esta importante sociedade hespanhola de construções, com séde em Bilbau, e succursal em Lisboa, na Praça dos Restauradores, n.º 78, 1.º, aprovou na sua assembleia geral ordinaria de 5 do corrente, as contas de 1919-20. que, depois de amortizações diversas no valor de 1.600.000 francos, se saldaram com um lucro de 2.925.845 francos.

O dividendo, pagavel em março, foi fixado em 10%.

## Fitas para máquinas de escrever

Fitas, de duas cores, para máquinas de escrever — unicamente para os Srs. assignantes d'este jornal — preço 3.000 esc.

Pedidos á

Rua da Horta Séca, 7, 1.º

# VIAGENS E TRANSPORTES

## Nova tarifa dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro

Entra hoje em vigor nas linhas do Minho e Douro a nova tarifa especial n.º 2 de grande e pequena velocidade, similar da de igual numero da Direcção do Sul e Sueste, de que nos ocupámos no nosso ultimo numero, e que se destina a substituir o Complemento à Tarifa geral em vigor desde março do anno passado.

Alem de pequenas alterações de redacção nas condições relativas a taxa de segurança que continua a ser de 0,5% ad valorem com o minimo de cobrança por expedição de \$50, e a reembolsos cuja taxa também não foi alterada (\$00,1 por fracção de 100\$00 e kilometro, sujeita ao minimo de \$10), as diferenças importantes que encontramos sobre o antigo Complemento à tarifa geral e encontram-se no 3.º capítulo que diz respeito a comboios especiaes de mercadorias.

O minimo de vehiculos da composição de um comboio especial foi elevada de 12 a 14 vagões, ficando assim igual ao estabelecido no Sul e Sueste e na Companhia Portugueza.

A taxa de avaliação foi elevada de \$01 a \$04 por tonelada e kilometro, pelo total da carga taxado e pelo percurso maximo do comboio com sujeição ao minimo de 200\$00. Esta taxa é, como no Sul e Sueste, senta de qualquer sobretaxa.

Foi tambem elevado o deposito a efectuar para a requisição do comboio a 200\$00, sem sobretaxa, e foi incluido o principio de o caminho de ferro poder desdobrar a composição d'estes comboios quando as conveniencias do serviço o exijam.

Encontramos n'este capítulo as mesmas deficiencias que notámos na tarifa congenere do Sul e Sueste, da nova previsão de taxas para gado e para vehiculos.

As considerações que sobre a tarifa n.º 2 do Sul e Sueste fizemos no nosso ultimo numero, podem-se tornar extensivas a esta do Minho e Douro, mas comprehendemos que tendo uma das Direcções dos Caminhos de Ferro do Estado adoptado uma forma não podia a outra sahir-lhe dos moldes, aliaz ainda teríamos mais um elemento para o tal regimen da confusão que vêmos se começa a esboçar.

## Cargas e descargas fóra dos caes das estações

Como segundo addittamento á Tarifa de despezas accessórias publicou recentemente a Direcção do Minho e Douro um Aviso segundo o qual as cargas e descargas de mercadorias effectuadas em qualquer ponto das linhas do Douro entre as estações de Pála e Barca d'Alva estão sujeitas ao pagamento por manobras supplementares das importancias indicadas no § 1.º do artigo 5.º das Tarifas de despezas accessórias em vagons (carga e descarga dentro de agulhas).



## Carta de Paris

### XIX

**A nova area parisiense.**—Versailles fazendo parte de Paris? —**As novas linhas do Metropolitano.**—O novo material circulante das linhas francesas. —**As linhas do Norte, depois da guerra.**

Paris, até agora apertado na cinta das suas velhas fortificações, vai estender as suas avenidas e boulevards pelos arredores, n'uma enorme extensão.

O Conselho Municipal vendo acanhada a area da cidade, resolveu ha pouco destruir as antigas barreiras, aterrando-lhes as fossas e desfazendo as muralhas para que a casaria respirasse e se pudesse dilatar até aos arredores onde já vive meio Paris. Os trabalhos até agora teem corrido lentos, mas vão, ao que parece, tomar grande incremento, vista a falta de trabalho que ha por toda a parte.

Varios projectos de alargamento de Paris teem aparecido, um alargando a cidade até Joinville, outros até Versailles, e outros até S. Diniz, e supomos que ainda um outro existe estendendo os muros da grande cidad e até ás linhas da grande-cintura, ou seja alargar seis vezes a area parisiense.

Não sabemos qual dos projectos vingará, mas o que é um facto, é que os proprietarios de terrenos de todos os arredores de Paris, mesmo d'aquelles que menos probabilidades teem em entrar nas novas barreiras, já estão pedindo quantias fabulosas pelo metro quadrado.

Que fará o Conselho Municipal dos terrenos nivelados das fortificações de Paris?

Ninguem sabe: primeiro affirmou-se que um grande jardim abraçaria a actual Paris, para a envolver

n'uma cinta de flores e verdura, mas agora pensa-se em fazer simplesmente uma nova serie de Boulevards, aproveitando os terrenos sobrantes (e que não são poucos) para edificações, afim de resolver a crise do alojamento, que tanto tem preocupado a municipalidade.

Mas o Conselho Municipal hesita. Um grande jardim era optimo, mas a venda dos terrenos, seria magnifico!

Qual das duas conveniencias vencerá: A belleza, ou a economia?... Veremos.

\* \* \*

Atraz do projectado alargamento de Paris, a viação urbana pretende dilatar os seus braços de ferro á procura de novas correntes de tráfego.

O Metropolitano tem já 12 linhas novas em projecto, entre as quaes uma até Versailles, outra até S. Germain, e outra pelo Bosque de Vincennes até Joinville.

A nova sociedade dos electricos, pensa seguir tambem o exemplo do Metropolitano, e os caminhos de ferro da mesma maneira procuram apertar as malhas da sua rede.

Hoje já a viação electrica é um poderoso concorrente do caminho de ferro, e um inimigo feroz do Metropolitano: o que serão amanhã estas tres fortes energias em luta de interesses?

Hoje dão-se já casos singulares, em matéria de concorrência. Versailles é hoje das cidades proximas de Paris, a mais bem servida por viação, pois alem da linha ferrea, que por Courbevoie conduz a Saint-Lazare, tem essa magnifica linha electrica dos Invalidos, que em 35 minutos conduz a Paris, ambas pertencendo aos caminhos de ferro do Estado; e a par-

d'ellas a viação electrica de Paris, que estende até alli a sua linha da parte de Saint-Cloud, e ainda aos domingos os auto-omnibus que alli vão á cata de passageiros. Todos teem concorrência. E se tomarmos como objectivo Versailles-Pais, nós vemos, passageiros que preferem a linha de Courbevoie, a mais extensa e a mais cara; os omnibus, os mais incomodos; os carros electricos os mais morosos.

Agora falla-se no Metropolitano, que para alli vae estender a sua acção, n'uma grande concorrência de preço e de velocidade.

Saint-Germain e Joinville estão no mesmo caso pois teem ambas estas vias de comunicação e mais a fluvial, que aos domingos, e dias de semana transportam grandes massas de parisienses avidos de tomar o ar campesino.

Este serviço, porém, até agora suspenso pela falta de carvão, vae recomeçar, e não será sem prazer que nós veremos em todos os caes do Sena, uma extensa bicha, de parisienses, de pé, n'uma anciedade de uma hora de espera, almejando por um lugar no vapor que os vae levar em revista ás margens caprichosas do Sena ou do Marne.

\* \* \*

Os caminhos de ferro franceses, caminham para uma perfeita regularização, como dissémos na ultima *Carta de Paris*.

E, mercê do afastamento da preocupação doentia das gréves, que em maio do anno passado tiveram o seu canto de cysne, as administrações, estão-se ocupando a serio do restabelecimento de antigos serviços, e da aquisição e reparação do material fixo e circulante.

A companhia do Midi, tem, em adeantada construção, 52 locomotivas, 48 carruagens das tres classes, e 5.638 vagões, e aproveitando o alto preço que os materiais usados attingiram nos ultimos annos, desfaz-se de grande parte do seu material antigo, e improprio para o seu serviço, no que fez um alto negocio.

A de Orléans, recebeu ha pouco 84 locomotivas, 100 carruagens e 4.822 vagões, e está em negociações para a construção de grande numero de carruagens e locomotivas.

A rede do P. L. M. tambem tem em construção, grande quantidade de material, sendo uma das ultimas encomendas de 207 locomotivas, 194 carruagens, e 8.965 vagões.

A Companhia de Leste, aparte a grande quantidade de vagões e de magnificas carruagens entregues pelos allemães, começou ha pouco a receber 65 locomotivas, 266 carruagens, e 5.439 vagões.

Os caminhos de ferro do Estado teem tambem a entrar em serviço grande quantidade de material circulante, e o Norte, está procedendo á reparação do material entregue pelos allemães, mas ainda assim de novas encomendas se está ocupando n'este momento, sobre tudo de material para comboios expressos, afim de dentro de pouco tempo poder restabelecer a velocidade e o numero de comboios anteriores á guerra.

Não queremos findar estas ligeiras notas, sem citar o esforço considerável feito pela Companhia do Norte, que no dia do armistício, não tinha uma ponte, um tunel, uma estação intacta, e em dois annos conseguiu restabelecer toda a sua linha, reconstruir todas as estações e pontes algumas d'ellas completamente destruidas, o que representa um esforço colossal.

Em França, não se gasta o tempo a discutir, mas a trabalhar.

Guerra Maio

## Memórias d'outros tempos

VII

Retrocedamos um pouco:

Em 1883, a convite do grande jornalista Eduardo Coelho, o, então, Empregado Principal do Trafego era encarregado de uma nova secção do *Diario de Notícias*, tratando de caminhos de ferro; e não tardou que igual convite lhe fosse feito pelo *Jornal do Commercio*.

Como alguns artigos assignados que ahi publicou agradassem ao antigo proprietário do *Commercio do Porto*, o chorado Manuel de Sousa Carqueja, este, a breve trecho, convidou-o tambem a encarregar-se de uma secção d'aquella importante folha, onde passou a publicar, duas vezes por semana, artigos estatísticos sobre as nossas linhas ferreas.

No principio de 1884, era procurado por um inspector da Companhia dos Vagões-Leitos, residente em Madrid, e que, vindo em serviço a Lisboa, fôra encarregado pelo proprietário-director da *Gaceta de los Caminos de Hierro* Snr. D. Francisco Javier de Bona de convidar o auctor desses artigos a encarregar-se tambem de uma secção da sua importante e antiga folha, respeitante ás linhas portuguezas.

Embora trabalhando incessantemente, de dia, na Repartição e á noite nos jornaes, os proventos destas duas occupações, hiam-lhe permitindo viver mais desafogadamente.

Acceitou portanto, ficando combinado que o redactor portuguez não só tomaria a seu cargo uma secção da *Gaceta*, mas que esta adoptaria o sub-título "*de Espanay Portugal*" e elle teria plena liberdade de acção, para n'ella tratar dos interesses das linhas portuguezas.

Pouco depois a morte levava inesperadamente aquelle nosso querido amigo, ficando em sua substituição, na direcção da *Gaceta*, seu filho, o nosso collega que tanto prezamos D. Juan Eloy de Bona.

Em setembro d'esse anno dava-se a sensacional questão da Companhia Real, e como ella prendia com os interesses dos grupos financeiros franceses, antagonistas do grupo portuguez (capitaneado pelo grande estadista e maior jornalista Marianno de Carvalho) todos os elementos de publicidade, em Madrid e Paris foram postos em ação, no sentido de combaterem o movimento que na Companhia Portugueza se havia operado.

Estava, então, em Paris, o antigo director da Companhia, o conselheiro Espregueira, tratando das questões com o comité francez, e d'elle veio, para o então Conde da Foz, uma carta em que dizia que, para combater a campanha jornalista que contra o grupo portuguez se fazia em todos os jornaes de Madrid, convinha aproveitar um elemento que a propria Companhia tinha, tal era o de F., empregado do Trafego que era redactor da *Gaceta* e poderia ahi prestar bons serviços.

Foi este chamado ao Conselho e á pergunta que lhe fizeram, o Conde da Foz, Marianno de Carvalho, e Fernando Palha, sobre se queria auxiliar os na defesa do grupo portuguez, no seu jornal madrileno, respondeu mostrando o numero, que acabava de receber, e em que vinha, no logar principal, o seu primeiro, e longo, artigo, em que essa defesa se fazia de uma forma energica e decidida. E accrescentou que outro artigo já fôra enviado na vespera, no mesmo sentido.

Isto é: o único jornal de Madrid que defendeu o grupo portuguez foi a *Gaceta de los Caminos de Hierro*, pela pena do seu redactor em Lisboa.

Ficaram muito agradados, os administradores, com o valioso concurso que tão espontaneamente lhes fôra dado, e anciósos pelo apparecimento do artigo cujos topicos foram verbalmente expostos pelo seu auctor.

A *Gaceta* sahia ao sabado, e chegava, então, a Lisboa (porque os correios não eram os de hoje) na segunda immediata. Mas passou esse dia, passaram terça e quarta-feira e nada do correio trazer o almejado numero.

Entre o auctor d'este e os administradores da Companhia já se formulava, como nas zarzuelas, a pergunta — que sucedió? — quando chegou um telegramma de D. Juan de Bona dizendo:

"Peço auctorize assignar seu nome para publicar artigo. Moret vae responder".

Immediatamente foi respondido que puzesse o nome; e lido o telegramma, Mariano de Carvalho riu do caso da promettida resposta do Moret e, sempre com o seu espirito zombeteiro declarou ao auctor dos artigos que elle era um homem morto, porque Moret o hia desfazer com a sua prodigiosa dialectica.

Entretanto com dois ou trez dias de atraso, chega va a Lisboa a *Gaceta*, sem o artigo, e pretextando que se havia quebrado uma forma o que obrigara a suprimir o artigo do fundo...

E n'uma carta confidencial de D. Juan de Bona se relatava o que succedera. Fôra o caso que o primeiro artigo levantara tal celeuma entre os elementos preponderantes nas companhias hespanholas, que estas haviam declarado ao director da *Gaceta* que retirariam todo o seu concurso ao jornal se este continuasse a publicar artigos do seu redactor portuguez, que elles reputavam prejudiciaes aos interesses hespanhóes.

D. Juan de Bona respondeu dignamente, nobremente — como por certo muitos outros o não fariam, em tão difficult conjunctura que podia representar a morte do jornal — que esses artigos eram do redactor portuguez a quem seu pae havia dado plena liberdade de tratar, na *Gaceta*, dos interesses portuguezes, como entendesse, e portanto elle, respeitando a memoria de seu pae, não podia deixar de publicar esses artigos.

Tão nobremente elevada foi a attitude d'aquelle bello rapaz, que as companhias transigiram em que os artigos se publicassem, mas assignados, e que a elles respondesse Moret.

Na semana seguinte vieram publicados, não um mas dois artigos do redactor lusitano, e finalmente no outro a resposta de D. Segismundo Moret y Prendergast, antigo ministro da Fazenda e dos Estrangeiros, mas que modestamente se assignava "um accionista da Companhia Portugueza".

Provou este artigo que nem sempre a maior inteligencia consegue ganhar uma má causa. O auctor terminava por prometter que continuaria em outros numeros, mas o facto é que os argumentos, de tão promettida (e quasi temida) combatividade, eram tão pallidos, e tão facilmente respondiveis, que o redactor portuguez os desfez como lagrima batavica, no artigo seguinte; e de tal forma, que não mais o defensor dos interesses hespanhóes voltou á carga.

A victoria para o nosso paiz foi completa, e o modesto campeão portuguez vivamente felicitado — e quando de todo se viu que não haveria mais resposta de Moret, Mariano de Carvalho dizia-lhe um dia: — leia o *Diario do Governo* d'hoje, que tem uma coisa interessante.

Afinal a tal "coisa interessante" era o despacho do Ministerio do Reino agraciando o auctor d'estas linhas com o habito de Christo, venera que elle muito presa por considerar que a ganhou por serviços prestados ao seu paiz.

Mas não se limitava ao jornal hespanhol a campa-

nha a sustentar sobre a monumental questão da Companhia. Nos jornaes portuguezes, a lucta era cruenta; varios d'elles atacavam o novo Conselho sahido da Assembleia de 13 de setembro; havia que responder-lhes. Miguel Queriol, com o seu espirito combativo tomava a direcção da batalha, escrevendo diariamente longos artigos no *Commercio de Portugal* de cujo proprietario, o visconde de Melicio, elle e o seu immedio (o antigo empregado Principal, que ascendera a Chefe de Repartição por Sousa Vasconcellos ter passado o secretario do novo Conselho de Administração) eram amigos.

Até altas horas da noite se passava o tempo nas redacções d'este e d'outros jornaes, escrevendo artigos, revendo provas, uma verdadeira campanha extenuante e aguerrida, que durou bons seis meses.

A politica, os tribunaes, os centros financeiros, tudo andava em lucta entrechocando-se interesses de grupos de grande preponderancia em Portugal como no estrangeiro.

Entretanto, o Conselho preparava o seu relatorio para uma futura assembléa, em 20 de janeiro de 1885, que afinal teve que transferir para 25 de março, na introducção do qual tentava explicar a origem de tão grande demora dizendo:

Por outro lado o novo conselho, logo que entrou no exercicio regular das suas funções em Lisboa, deliberou convocar assembléa geral extraordinaria para 20 de janeiro e provocar uma syndicancia official por parte do governo portuguez, de modo que se fizesse inteira luz sobre a situação e os negocios da companhia. O fim da assembléa anunciada seria examinar um relatorio desenvolvido ácerca dos negocios sociaes e tomar, em vista d'esse relatorio, todas quantas providencias julgassemuteis para a regularização e prosperidade da companhia real.

Não pôde o relatorio ser escripto e publicado tão cedo quanto de principio se julgou possivel. Para este transtorno, que ao novo conselho principalmente contrariou, concorreram diversas causas, que succinta e lealmente expomos.

Consistiu a primeira na confusão e desordem em que foram encontrados os archivos importantissimos do conselho de administração e da direcção, achando-se os processos incompletos, dilaceradas as copias da correspondencia do conselho e tudo em tal anarchia, que difficult se tornava fazer apreciação rapida de qualquer processo. A segunda foi a falta de documentos subtraídos dos mesmos archivos entre o dia 13, data da revogação do mandato do antigo conselho e a tarde do dia 15, epocha em que o novo conselho entrou no exercicio das suas funções. Este facto imprevisto e judicialmente provado hoje, creou os maximos embaraços para a coordenação e rapido seguimento dos trabalhos. A terceira causa dependeu de ter passado para Paris no principio do segundo semestre de 1883 a escripturação principal de muitas operações valiosissimas da companhia, vindo apenas para a séde social resumos limitados, e que por isso mesmo difficultavam o estudo dos negocios. A quarta e ultima, para citar apenas as mais importantes, proveiu de que, tendo sido entregues por meio de despacho das justicas francesas os archivos e escripturação do comité de Paris a um *sequestre*, havendo este procedido a inventario nos primeiros dias de outubro, só em 26 de novembro chegou a Lisboa o auto d'esse inventario, embora em Paris fosse reclamado com urgencia. Apesar desse documento ser incompleto e ás vezes pouco claro, basta a sua leitura para convencer de quanto era essencial para a elaboração do relatorio.

Não queria o novo conselho de administração seguir o precedente lastimoso estabelecido na companhia, de só aos accionistas ser dado conhecimento do relatorio sujeito ao seu exame por uma rapida leitura em sessão da assembléa geral, que devia estudal-o, discutil-o e sobre elle deliberar. Essa prática viciosa, se não podia ser aceita em condições e deliberações regulares e tranquillas da companhia, mais se tornaria digna de censura em circumstancias tão graves como as presentes.

Assim era forçoso que o relatorio fosse circumstanciado e que tivesse prompto para distribuição antes da epocha fixada para o deposito estatutario das accões.

A boa vontade e o trabalho assiduo não conseguiram vencer difficultades insuperaveis e demoras inevitaveis, por forma que de tornou impossivel ter a impressão concluida até o dia 10 de dezembro, prazo extremo até o qual se poderia esperar a conclusão dos trabalhos da typographia.

Este relatorio, ao qual já nos referimos no anterior artigo, e que é um documento de inestimável valor para a historia dos nossos caminhos de ferro deu

ainda logar a que o novo chefe da Repartição do Trafego prestasse dois serviços á Companhia que, sem vaidade mas com muito prazer nos será permitido referir, no proximo artigo com que, provavelmente, concluiríremos esta série, com aprazimento dos leitores, por certo.

## Um projecto de rede ferroviaria do centro do paiz

Para o proximo congresso beirão, a realizar em Vizeu, elaborou o sr. dr. Torres Garcia uma exposição sobre este assumpto que alli será apresentada em nome da Junta Geral do Distrito e da Camara Municipal de Coimbra, na qual, reputando-se o plano aprovado em 1907 inconveniente para as necessidades de Coimbra, principalmente pela ausencia d'elle d'uma penetração ferrea atravez do macisso da Estrela, até á Beira Baixa, e pela insufficiencia da via reduzida para o trafego da grande riqueza agricola, industrial e commercial da regiā, se afirma a necessidade de facultar a Coimbra um accesso rapido e commodo e de canalizar para ella todas as materias primas e productos das regiões suas tributarias as quaes são constituidas naturalmente: pelo seu distrito; pela parte do distrito da Guarda que se desenvolve na falda da Serra da Estrela, onde ha centros industriaes de grande valor como Ceia, Gouveia e outros; pela parte superior do distrito de Leiria, constituído pelos concelhos de Alvaiazere, Figueiró dos Vinhos, Castanheira de Pera, Pedrogam Grande; pelas regiões centraes a leste das Serras da Estrela, Açor e Louzā, onde ha considerar entre outros centros de importancia a Covilhā, Fundão, Castello Branco e Certā.

O plano geral da construcção de novas linhas apresentado, de conjunto harmonico, é concebido, d'um modo geral, dentro dos seguintes topicos:

1.<sup>º</sup>— Grupo de linhas (penetração para Norte e Nordeste).

a) Linha central de penetração de viação entre Coimbra e a Covilhā. (Esta linha transporá o mais central pela quebrada de Alvoco da Serra, já obteve o parecer favoravel da Associação dos Engenheiros Civis e já está estudada e meia construida até Arganil).

b) Uma linha de via reduzida, subsidiaria da anterior, de Oliveira do Hospital a Gouveia seguindo as faldas da Serra da Estrela.

c) Um ramal de via reduzida de Arganil a Santa Comba-Dão.

2.<sup>º</sup>— Grupo de linhas (penetração para Sul e Sudeste).

a) Uma linha de via reduzida saindo de Coimbra para sul, por Condeixa, Penela, Espinhal, Cabaços, Tomar e Entroncamento.

(No caso de impossibilidade tecnica para a construcção da linha de Coimbra directamente ao Espinhal, que esta linha vá encontrar na via principal, em Miranda do Corvo. Do Espinhal ao Entroncamento já está feito o traçado).

b) Uma linha de via reduzida que, sahindo da anterior na altura do Pontão, vá por Figueiró dos Vinhos, Pedrogam Grande, Pedrogam Pequeno e Certā até Castello Branco.

Sobre o prolongamento da linha de Louzā até Arganil, parece que o ponto escolhido para terminus será Gallises que reune a conveniencia de ligar com a estrada real, denominada Pedras Torradas, a qual atravessando todo o macisso da Estrela, abre, por esta ligação, uma nova sahida ao caminho da Covilhā.

Com este prolongamento são principalmente servidos os concelhos de Goes, Arganil e Oliveira do Hospital, de grande valor agricola e fabril e que até agora se achavam desprovidos de via ferrea.

Com este augmento a linha terá um total de 70 kilometros.

## O nosso horario

Ainda n'este numero não podemos passar a dar o nosso antigo Horario dos Comboios, pelo facto do actual serviço nas linhas da Companhia Portugueza estar para ser alterado em breves dias, o que o tornaria inutil.

Fal-o-hemos no proximo numero.

## Cotações e preço da Libra-ouro

Faltou-nos o espaço, no numero passado, para acompanharmos de quaisquer considerações os dois graficos que publicámos da cotação maxima e minima da divisa Londres em 1920 e do preço minimo e maximo da Libra-ouro no mercado de Lisboa, á parte a referencia que a elles se fez no nosso Boletim Financeiro.

E faltou-nos tambem para dar a esses graficos a devida forma proporcional na extensão das linhas, o que faz que só pela comparação das verbas á esquerda se veja o valor da queda do cambio e da subida da libra, pois que, pela vista dos graficos, com quanto ellas resaltem claramente, não se lhes aprecia rapidamente toda a importancia. Para isso o grafico da cotação Londres virá, no proximo anno reformado com a altura proporcional, e ao das libras hoje lhe damos nova disposição, na reprodução que adeante fazemos.

Por elles se vê a enormidade do aggravamento da nossa situação cambial que se deu no anno terrivel que ha pouco terminou.

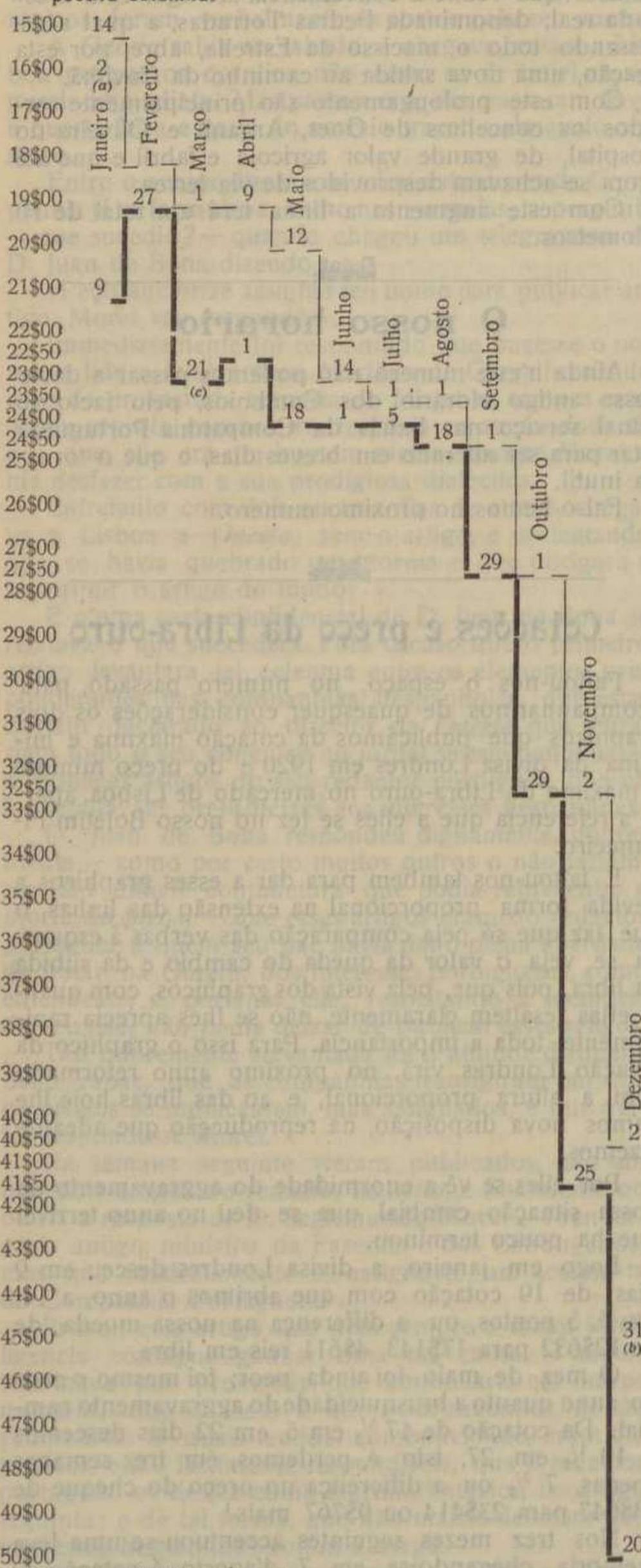
Logo em janeiro, a divisa Londres desceu em 9 dias, de 19 cotação com que abrimos o anno, a 14, isto é, 5 pontos, ou a diferença na nossa moeda, de 12\$632 para 17\$143, 4\$511 reis em libra.

O mez de maio foi ainda peor; foi mesmo o peor do anno quanto a brusquicidade do aggravamento cambial. Da cotação de 17<sup>5/8</sup> em 5, em 22 dias descemos a 10<sup>1/4</sup> em 27, isto é, perdemos, em trez semanas apenas, 7<sup>3/8</sup> ou a diferença no preço do cheque de 13\$647 para 23\$414 ou 9\$767 mais!

Nos trez meses seguintes accentuou-se uma leve melhoria, chegando-se em 7 d'agosto á cotação de 13<sup>3/8</sup>; mas desde então os traços mostram a depreciação do nosso escudo de degrau em degrau cada mez, até á taxa infima de 5<sup>3/8</sup> (libra a 44\$651) a que descemos em 20 de dezembro, da qual só nos elevámos um ponto até 31 (7\$004 em libra,) que ficou em 37\$647 e n'esses arredores se conservou até fim de janeiro.

Isto é, começámos o anno comprando a libra-cheque a 12\$632 reis e fechámos-o comprando-a a 37\$647 ou seja um aggravamento de 25\$015 reis, quasi 200 por cento.

Preços mínimos e máximos da Libra-ouro (Vendedor) no mercado de Lisboa em 1920, nos dias de cada mês indicados na respectiva coluna.



Como se vê por este grafico, a libra-ouro seguiu mais ou menos (como é natural) as evoluções do cheque.

Tambem n'uma só semana de janeiro, subiu de preço 6\$00 escudos; 4\$00 em trez semanas, em março e igual importancia em uma só semana, em maio mez que não foi (como sucedeu com o cheque) o de mais accentuada diferença porque esta foi em outubro, de 5\$00; em novembro, de 9\$00; e em dezembro, de 8\$50 escudos.

Foi, pois, novembro o mez de maior subida. Abriu o anno (2 de janeiro) com a libra a 15\$00 escs. e fechou com ella a 45\$00, isto é, triplicou de preço durante o anno. E como o preço primittivo já era 333 % do par, em 31 de dezembro o preço do soberano inglez era de 1.000 por cento, ou 10 vezes o do seu par.

\*  
Os elementos para estes graficos foram tirados das cotações dos cambios officiaes e conferidas pelas tabellas do Banco Nacional Ultramarino, que nos foram facultadas pelo distinto e obsequioso chefe da secção dos cambios o Sr. Armando Fabri, a quem muito agradecemos a sua dedicação pelo nosso jornal.



## BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 25 de Fevereiro de 1921.

A vida nacional continua a complicar-se tragicamente. A crise ministerial, arrastada durante longas semanas, podemos dizer que durante mais de um mez, veio mais uma vez mostrar a gravidade da propria situação politica do paiz. Quando elles surgem, umas após outras, com intervalos curtissimos, veem pôr em evidencia que todas as soluções que lhes derem apenas podem inspirar confiança e esperança aos ingenuos, se ainda os ha por ahí.

O estado dos partidos e das facções, não permite que se constitua um governo estavel e capaz de atacar finalmente com vigor os problemas accumulados em tantos annos de adversidades e de desatinos.

A maioria dos espiritos nem mesmo repará numa das causas principaes da inconsistencia de cada ministerio que nos tem aparecido ahí neste doido girar da roda politica. Referimo-nos á absoluta impossibilidade de qualquer delles atacar sequer com vigor e relativa capacidade os males financeiros e economicos do paiz. Todos os ministerios que teem vindo com tanta rapidez uns apôs outros desde a queda do sidonismo, cahiram acima de tudo porque não tinham condições para solucionar os problemas da Thesouraria, do orçamento e da economia publica. Apezar de ser esta a verdade, a inconsciencia e a imprevidencia vieram e irão multiplicando esses governos accidentaes que apenas se formam para deixar logo depois muito mais agravadas as situações desastrosas de Portugal.

Não temos illusões, nem podemos crer que outros as tenham.

Em quanto as circunstancias politicas forem as que ahí temos pela desagregação de todas as forças e elementos em concorrência é absolutamente impossivel um governo de salvação nacional e pelo contrario a nossa grande tragedia economica e financiera continuará a complicar-se cada vez mais, com augmento progressivo da nossa miseria e tendencias para entrarmos num periodo de maiores catastrophes e de grandes convulsões.

Os 215.000 contos da nova circulação fiduciaria, que se autorisaram acima do limite contractual fixado em 1918, ficarão esgotados antes de maio. Por este caminho será preciso permitir ainda maior alargamento, não só para as voracidades tremendas do Thesouro desorganizado e perdulario, mas para as desordens de uma banca e de um commercio que no seu geral correspondem aos desconjunctamentos do Thesouro com desatinos proporcionados e com todos os desregramentos da especulação e da agiotagem. O Banco tem de deitar assim cá para fóra mais duas duizias de milhares de contos de notas por mez, tudo para continuaçao e até desenvolvimento da loucura nacional. Por detrás d'esta orgia dos instictos humanos, o que ha? Uma produçao cada vez menor, porque, sendo agricola o nosso paiz, cada vez se vem semeando menos, cuidando-se apenas de espoliar cada vez mais o proximo. E' a ruina crescente o que ahí temos. Em 23 de fevereiro chegou a divisa Londres a 5 1/2? Que admira, se em Portugal predominam cada vez mais a realidade da miseria progressiva e da especulação desalmada? Mas por isso mesmo a desastrosa queda cambial não pode ficar por ahí, embora começasse a haver no dia seguinte uma pequena reacção do nosso escudo. Vejamos a verdade como ella é. desde que o nosso trabalho, a nossa produçao e o nosso commercio veem diminuindo sempre depois da guerra e tudo favorece e nada con-

traria esta formidável decadência económica e o Thesouro continua em *déficit* cada vez maior, que já vai em 300.000 contos, apesar de se esperarem mais 52.000 contos de agravamentos tributários autorizados, é inevitável que o nosso cambio sobre Londres vá descendo para baixo de 5.

O sr. Cunha Leal, ao abandonar a pasta das finanças, anunciou no Parlamento que as maiores dificuldades do Thesouro hiam começar em 9 de março. Era então que este deveria pagar £ 500.000 ao Banco de Inglaterra. E depois veem outras necessidades de ouro para a Junta de Credito Publico, para despezas dos Ministerios, para pagamentos ao Banco Portuguez do Brazil, ao Banco de Portugal e para a compra de trigo. São cerca de £ 3.500 000, que em parte se hão-de ir buscar a praça. Por este caminho o Governo tem de concorrer para o agravamento da crise cambial, embora o sr. Liberato Pinto houvesse conseguido o adiamento dos pagamentos de março. Parece mesmo que o Governo concorreu fortemente pela compra de cambiais, para a depressão de 23 de fevereiro.

Andam alguns com fortes esperanças nas indemnizações da Allemanha, em virtude do acordo a que chegaram os aliados na Conferencia de Paris. E' cedo para se formar juízos a tal respeito. A Conferencia de Londres, que deve terminar nos primeiros dias de março, deve ser mais positiva nas suas resoluções. A situação geral da Europa não permitte, porém, ser optimista a respeito das reparações da Allemanha: Há de ser extremamente

diffíbil de obter e sujeito a graves contingências o que possa vir da Alemanha para os Aliados.

Seja como for, a meditação nos assumptos de Portugal apenas torna possível com segurança a conclusão de que estamos avançando no caminho da ruína e da desgraça e que só pelo nosso esforço heróico para uma grande produção agrícola na metrópole e nas colônias podemos salvar-nos. O que no fim de tudo exige uma governação de carácter extraordinário.

Q. J.

## **Curso de cambios, comparados**

	EM 28 DE FEVEREIRO		EM 15 DE FEVEREIRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque.....	5 3/8	5 1/8	6 3/16	6 1/16
" 90 d/v.....	5 3/8	—	6 7/16	—
Paris cheque.....	825	870	718	725
Madrid cheque.....	1590	1675	1395	1410
Allemanha cheque.....	175	190	170	180
Amsterdam cheque.....	3930	4135	3395	3520
New York cheque.....	11450	12300	9900	10200
Italia cheque.....	420	445	362	376
Suissa "	4910	2010	4620	4670
Libras.....	49300	51300	45300	47300

## Cotações na bolsa de Lisboa – FEVEREIRO

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

(ENGLAND)

SECÇÃO COMMERCIAL

NEW CASTLE - UPON - TYNE E MANCHESTER

CALDEIRAS

AÇOS RAPIDOS

AÇOS FUNDIDOS

TURBINAS A VAPOR

MACHINAS MARITIMAS

AÇOS SIEMENS MARTIN

MACHINAS FERRAME TAS

LOCOMOTIVAS E TENDERS

AÇOS ESPECIAES EM BARRA

VARÃO OU PEÇAS FORJADAS

MACHINISMOS HIDRAULICOS

LATÃO, BRONZE E ALUMINIO

MOTORES DIESEL MARITIMOS

FERRAMENTAS PNEUMATICAS

AÇOS CARBONOS PARA FERRAMENTAS

TRABALHOS DE ENGENHARIA CIVIL

CONSTRUCCÃO DE PORTOS, DOCAS, ARSENAES

ETC., ETC.



UNICOS REPRESENTANTES EM PORTUGAL:

## Monteiro Gomes, Limitada

TELEPHONES:

C. 73 — C. 3453

ENGENHEIROS

ESCRITORIOS:

Alecrim, 10 — LISBOA

Depositos e officinas:

Centro Agrícola Industrial

RUA DA BOA VISTA, 45-47

Telephone: C. 2048

Armazens Geraes

RUA CASCAES, 47

(Alcantara)

## TINTURARIA DE A. P. J. Cambournac

ESTAMPARIA MECHANICA

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

Officinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

TINTAS PARA ESCREVER DE DIVERSAS QUALIDADES RIVALISANDO COM AS DOS FABRICANTES INGLEZES, ALLEMAES, E OUTROS.

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

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

# Sociedade Portuguesa de Administrações

Capital autorizado 5.000 contos

Capital emitido 1.000 contos

**SÉDE—Caleada do Sacramento, 14. 1.º Lisboa**

PRESIDENTE HONORARIO—**Candido Sotto Mayor**

Conselho Técnico: José Serra Lynce, Antonio Miguel de Sousa Fernandes, Antonio Alves de Meira, José Antonio de Oliveira Soares e Dr. Joaquim Nunes Mexia.

Administração:—EFFECTIVOS: Dr. Domingos Pinto Coelho, Antonio Vieira Pinto, José dos Santos Lima.

SUPLENTES: Dr. Gabriel Vitor Bugal o Pinto, Dr. Francisco Serra de Sousa e Lynce e Paulo de Artagão Correia Leite.

Conselho Fiscal:—EFFECTIVOS: José Antonio de Oliveira Soares, Dr. Carlos Pinto da Cruz e Melo, Dr. Afonso de Melo Pinto Veloso.

SUPLENTES: Sebastião Marques d'Almeida, Alvaro de Miranda Pinto de Vasconcelos e Henrique Augusto Ferreira.

Delegação no Porto:

Agente geral no Brasil:

**Pinto & Sotto Mayor**

**Banco Português do Brasil**

Correspondentes em todo o país e no estrangeiro

Administração de bens moveis e imoveis no país, colonias Brasil e Estrangeiro

COMPRA E VENDA DE PROPRIEDADES RUSTICAS E URBANAS

Transacções sobre productos agrícolas

Guarda e administração de quaisquer valores e titulos de crédito

Cobrança de rendimentos, juros, dividendos, amortizações, conversões

A Sociedade aceita todo e qualquer mandato, forense ou não, relacionado com as suas operações

**Condições convencionais**

**BANQUEIROS:** — Pinto & Sotto Mayor — Banco Colonial Português — Banco Português do Brasil

## CASA BANCARIA

**NUNES & NUNES L.<sup>DA</sup>**

Rua Aurea, 95 e 97—LISBOA

Telephone: Central 2108—End. telegr.. DOISNUNES

Compram e vendem cambiais, descontam letras sobre o paiz e estrangeiro, compram e vendem papeis de credito nacionaes e estrangeiros, coupons, notas e moedas estrangeiras.

Correspondentes em todo o paiz e estrangeiro.

Recebem dinheiro á ordem e á prazo.

## Banco Popular Portuguez

Séde no Porto:

46, Rua do Boureiro, 50

Filial em Lisboa:

56, Rua Aurea, 60

Depositos á ordem e a prazo;

Contas correntes em moeda nacional e estrangeira;

Cambios, Papeis de crédito e cheques;

Saque, transferencias e descontos;

Operações Financeiras.

Participações em empresas de fomento economico  
na metrópole e nas colónias



## ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

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

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

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

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

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

**Agentes da Norwegian Steamships Line Standard**

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

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

**PORTO** — 52, Rua do Bomjardim — Tel. 746

### Vapores a sahir do porto de Lisboa

#### Africa Occidental



Vapor português **MOSSAMEDES**. Sahira a 10 de Março. Companhia Nacional de Navegação. Rua do Commercio.



#### Africa Oriental

Vapor português **MOÇAMBIQUE**. Sahira a 20 de Março. Companhia Nacional de Navegação. Rua do Commercio.



#### Anvers

Vapor belga **GALLICIER**. Sahira a 5 de Março. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, R. dos Fanqueiros, 10.



#### Anvers

Vapor belga **SYRIER**. Sahira a 14 de Março. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, R. dos Fanqueiros, 10.



#### Australia

Vapor inglez **WALTHAM ABBEY**. Sahira a 9 de Março. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, R. dos Fanqueiros, 10.



**Dakar, Pernambuco, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires**

Vapor francês **SERRA VEN. TANA**. Sahira a 1 de Março. Agentes, Orey, Antunes & C. Pr. Duque da Terceira, 4. 1.<sup>o</sup>



#### Guiné

Vapor português **BOLAMA**. Sahira a 10 de Março. Companhia Nacional de Navegação. Rua do Commercio.



#### Hamburg

Vapor brasileiro **TAUBATÉ**. Sahira em 1 de Março. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, R. dos Fanqueiros, 10.



#### Leixões e Liverpool

Vapor inglez **ANSELM**. Sahira a 3 de Março. Agentes, Garioud Laidley & C.<sup>a</sup>, T. do Corpo Santo, 10. 2.<sup>o</sup>



#### Londres

Vapor inglez **CARLOW CASTLE**. Sahira a 4 de Março. Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup> Lt. Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



#### Londres

Vapor inglez **GARTH CASTLE**. Sahira a 11 de Março. Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup> Lt. Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



#### Londres e Rouen

Vapor norueguês **MARIA**. Sahira a 10 de Março. Agentes, Pinto de Vasconcellos Lt. Caes do Sodré, 52.



#### Madeira e Açores

Vapor português **FUNCHAL**. Sahira a 5 de Março. Empresa Insulana de Navegação, G. Sodré, 84, 2.<sup>o</sup>



#### Madeira e Canárias

Vapor inglez **AGUILA**. Sahira a 12 de Março. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup> T. do Corpo Santo, 10, 2.<sup>o</sup>



**Madeira, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires**

Vapor inglez **ALMANZORA**. Sahira a 7 de Março. Agentes, James Rawes & C.<sup>a</sup> Mala Real Inglesa, R. do Corpo Santo, 47



#### New York

Vapor brasileiro **BARBACENA**. Sahira a 1 de Março. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, R. dos Fanqueiros, 10.



#### New York

Vapor brasileiro **GUARATUBA**. Sahira a 13 de Março. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, R. dos Fanqueiros, 10.



#### Oriente, Timor

Vapor inglez **MEDAN**. Sahira a 1 de Março. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, R. dos Fanqueiros, 10.



**Parnahyba, Maranhão, Ceará e Pará**

Vapor inglez **CUTHBERT**. Sahira a 6 de Março. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup> T. do Corpo Santo, 10, 2.<sup>o</sup>



**Pará, Manaus e Pernambuco**

Vapor italiano **GONZAGA**. Sahira em 6 de Março. Agentes, Pinto & Setto Maior, Rua do Ouro, 24.



**Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos**

Vapor brasileiro **POCONÉ**. Sahira a 3 de Março. Agentes, Pinto & Setto Maior, Rua do Ouro, 24.



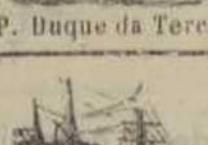
**Pireu, Beyrouth e Marseilhe**

Vapor francês **ASIA**. Sahira a 4 de Março. Agentes, Orey, Antunes & C.<sup>a</sup> P. Duque da Terceira, 4, 1.<sup>o</sup>



**Providence e New York com escala por Ponta Delgada, Angra e Horta**

Vapor francês **BRITANNIA**. Sahira a 10 de Março. Agentes, Orey, Antunes & C.<sup>a</sup> P. Duque da Terceira, 4, 1.<sup>o</sup>



**Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires**

O vapor francês **MASSILIA**. Sahira a 1 de Março. Agentes, Orey, Antunes & C.<sup>a</sup> P. Duque da Terceira, 4, 1.<sup>o</sup>



**Vigo e Bordeus**

Vapor francês **LUTETIA**. Sahira a 10 de Março. Agentes, Orey, Antunes & C.<sup>a</sup> P. Duque da Terceira, 4, 1.<sup>o</sup>



**Vigo e Bordeus**

Vapor francês **LIGER**. Sahira a 14 de Março. Agentes, Orey, Antunes & C.<sup>a</sup> Lt. P. Duque da Terceira, 4, 1.<sup>o</sup>



**Vigo e Liverpool**

Vapor inglez **DESSNA**. Sahira a 7 de Março. Agentes, James Rawes & C.<sup>a</sup> Mala Real Inglesa, R. do Corpo Santo, 47

**GOES DIAS, LIMITADA**  
COMISSÕES, CONSIGNAÇÕES E CONTA PROPRIA  
IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO  
Rua Alves Correia, 15, 3.<sup>o</sup> (S. José) — LISBOA  
Endereço telegraphico: HERCULA  
Código: A. B. C. 5.<sup>a</sup> Ed.



# Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

## TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 2

### DE GRANDE E PEQUENA VELOCIDADE

Aprovada por despacho ministerial de 25 de Janeiro de 1921

Em vigor desde 10 de Fevereiro de 1921

#### Capítulo I—Taxa de Segurança

Sobre o valor da mercadoria .....	0,5 %
Mínimo da cobrança por expedição .....	\$50

#### CONDIÇÕES

1.<sup>a</sup>— Embora a Empresa não responda por perdas, danos ou avarias motivadas por causas mencionadas no artigo 113.<sup>a</sup> da tarifa geral enquanto a mercadoria estiver em seu poder, estacionada, em trânsito ou armazenada, é facultado todavia aos expedidores o emprego da taxa de segurança, ficando neste caso ainda a Empresa responsável pelas perdas, danos ou avarias em caso de incêndio, nas condições da presente tarifa.

2.<sup>a</sup>— A taxa de segurança é cobrada quando os expedidores declararem na respectiva nota de expedição o valor da mercadoria.

3.<sup>a</sup>— A responsabilidade da Empresa começa após a conferência da remessa e entrega da nota de expedição com a declaração do seu valor.

4.<sup>a</sup>— Para os efeitos de indemnização, tomar-se há, como base, o valor indicado pelo expedidor na respectiva nota de expedição, excepto se este for sensivelmente superior ao da mercadoria designada, e, neste caso, tomar-se há por base, o preço do mercado na data e lugar do destino da remessa.

5.<sup>a</sup>— Nas remessas de dinheiro e valores, será sempre cobrada a taxa de segurança sobre o valor declarado, salvo se os expedidores declararem que renunciam à sua aplicação.

6.<sup>a</sup>— A taxa de segurança é isenta de qualquer sobretaxa.

#### Capítulo II—Reembolsos

Por fração de 100\$00 e quilometro .....	\$00,1
Mínimo de cobrança por expedição .....	\$10

(A via fluvial é computada em 10 quilómetros)

#### CONDIÇÕES

1.<sup>a</sup>— Todas as remessas transportadas em grande ou pequena velocidade, podem ser sobrearregadas com reembolso.

2.<sup>a</sup>— Com a senha de remessa, será entregue ao expedidor a senha do pedido do reembolso, em troca da qual, depois de cobrada a importância ao consignatário, se fará ao portador, o pagamento do reembolso na estação expedidora.

§ único.— Os pedidos de reembolso de importância igual ou superior a 500\$00 e quando as estações expedidoras não tenham receita própria para efectuar o pagamento, só poderão ser pagos ao expedidor da remessa, nas estações de Lisboa T. P., Barreiro, Setúbal, Évora, Beja, Faro e Portimão, para as quais deve ser pedida a expedição do reembolso. Neste caso, as estações supracitadas, avi-

sarão o interessado, logo que a importância do reembolso seja cobrada ao consignatário e esta se encontre a pagamento.

3.<sup>a</sup>— O valor dos reembolsos pode ser alterado para mais ou para menos, sempre que o expedidor o peça por escrito na estação expedidora, antes da entrega da remessa ao consignatário.

4.<sup>a</sup>— Com destino a estações de outras linhas, não se aceitam remessas sobrearregadas com reembolso.

5.<sup>a</sup>— Quando as remessas forem sujeitas a deterioração ou forem abandonadas pelos consignatários, proceder-se há de harmonia com o artigo 112.<sup>a</sup> da tarifa geral, considerando-se nulo, para todos os efeitos, o pedido de reembolso.

## Capítulo III—Combóios especiais de mercadorias

### CONDIÇÕES

1.<sup>a</sup>— Estes transportes só podem efectuar-se por expedições do mínimo de 14 vagões completos ou pagando como tal.

2.<sup>a</sup>— A composição de cada combóio poderá ser constituída por vagões completos ou pagando como tal, provenientes de ou destinados a qualquer estação do itinerário do combóio. A Empresa tem o direito de desdobrar a composição d'estes combóios, quando assim o exijam as conveniências do serviço.

3.<sup>a</sup>— A carga dos vagões será sempre feita por gente, conta e risco dos expedidores, nos prazos e condições estabelecidas pela tarifa de despesas acessórias.

4.<sup>a</sup>— As mercadorias ou animais pagarão pelas tarifas aplicáveis de pequena velocidade, processando-se a taxa por cada vagão, segundo as estações donde proceda e a que se destine. Pela aceleração do transporte cobrar-se há uma taxa suplementar de 504 por tonelada e quilómetro, pelo total da carga taxada e pelo percurso máximo do combóio, com sujeição ao mínimo de 300\$00. Esta

taxa suplementar fica isenta de qualquer sobretaxa.

5.<sup>a</sup>— Os minérios destinados à estação do Barreiro-Mar, pagarão a taxa suplementar pelo máximo de 215 quilómetros

6.<sup>a</sup>— Ao transporte de lamas e lixos expedidos em combóios especiais pela estação do Barreiro, não é aplicável este capítulo.

7.<sup>a</sup>— Nas remessas reexpedidas, quer no todo, quer em parte, cobrar-se há nova taxa suplementar pela aceleração do transporte para o percurso excedente.

8.<sup>a</sup>— As requisições d'estes combóios podem ser feitas em qualquer estação, fazendo o interessado no acto da requisição, um depósito de 300\$00 (isento de qualquer sobretaxa) o qual lhe será restituído depois de efectuado o transporte que requisitou.

§ único.— Se este transporte, por motivos alheios à Empresa, se não tornar efectivo no dia e hora combinados, o referido depósito reverterá a favor da Empresa, sem que, ao requisitante, assista direito a qualquer reclamação.

## Capítulo IV—Mercadorias destinadas a embarque para exportação

### CONDIÇÕES

1.<sup>a</sup>— As expedições de vagão completo ou pagando como tal, transportadas sob este regime, pagarão, alem da taxa que lhes corresponder pelas respectivas tarifas de pequena velocidade, mais uma taxa suplementar de 504 por tonelada e quilómetro, elevando-se esta taxa a 510, quando se trate de remessas de detalhe.

Estas taxas suplementares são isentas de qualquer sobretaxa.

2.<sup>a</sup>— Estes transportes serão feitos de preferência e no prazo de 24 horas por cada 100 quilómetros ou fração, não se contando, para este efeito o dia da expedição e entrega.

3.<sup>a</sup>— As remessas de cortiça em prancha, rolhas, quadros e desperdícios ou aparas em fardos; alfarroba, amendoa, miolo de amendoa, figos secos, peixe em conserva; lã em bruto e bagaço de azeitona, quando despachadas ao abrigo d'estas condições e destinadas a qualquer estação desta rede

servida pela via marítima, terão preferencia na sua expedição sobre outra qualquer mercadoria expedita sob o mesmo regime.

4.<sup>a</sup>— Quando, por insuficiencia de material ou qualquer outro motivo estranho ao expedidor, estes transportes se não efectuem nos prazos acima fixados, não haverá direito a qualquer indemnização, cobrando, porém, esta Empresa, o que lhe fôr devido pelos preços simples das tarifas, sempre que se justifique, que, por tal motivo, a mercadoria não embarcou.

5.<sup>a</sup>— Para efeito destas disposições devem os expedidores fazer especialmente nas notas de expedição a seguinte declaração: — **Remessa para embarque.**

A presente anula e substitue para todos os efeitos, o Complemento á Tarifa Geral de 20 de Janeiro de 1920.

Lisboa, 13 de Dezembro de 1920.

Pelo Engenheiro Director  
*F. Cambournac.*



REPÚBLICA PORTUGUEZA

CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO  
DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

# Aviso ao Pùblico

## 2.º ADITAMENTO À TARIFA DE DESPEZAS ACESSORIAS

Em vigor desde 20 de Fevereiro de 1921

### Cargas e descargas de vagões fóra dos cais das estações

As mercadorias que tenham de ser carregadas ou descarregadas em qualquer ponto da linha do Douro, compreendido entre as estações de Pála e Barca d'Alva, pagam, por manobras suplementares, as importâncias indicadas no § 1.º do Art. 5.º da Tarifa de Despezas acessorias em vigor.

Em tudo que não seja contrario ao estabelecido neste AVISO AO PUBLICO fica em vigor o disposto na referida Tarifa de Despezas Acessorias.

Porto, 12 de Janeiro de 1921.

O Engenheiro Director, Interino,  
ARTUR MENDES.

C. n.º 26

Exploração-Serviço do Trafego  
Expediente T. n.º 580

2.500 ex.

Tip. de "A TRIBUNA" — Porto