

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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

Proprietario-director — L. DE MENDONÇA E COSTA  
Redactor principal — J. FERNANDO DE SOUZA, Engenheiro  
Redactores — MARIO FERREIRA MENDES — DR. QUIRINO DE JESUS  
— MANOEL ANDRADE GOMES  
Representante em Paris — GUERRA MAIO — Rue du Helder, 8

14.º do 34.º anno | LISBOA, 16 de Julho de 1921 | Número 806

## SUMMARIO

A linha da Beira Alta em 1920, por J. Fernando de Sousa.....	209
Os milhões da indemnização, por Quirino de Jesus.....	211
Parecer da Junta Consultiva sobre o caminho de ferro de Setúbal a Peniche.....	212
M. Carris e a greve.....	213
Viagens e transportes.....	214
Tempo de villegiaturas.....	214
Missal ao nosso escriptorio.....	215
O grande plano de fomento espanhol.....	216
Documentos para a História.....	216
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses — Relatório.....	217
Parte Financeira.....	
Boletim comercial e financeiro.....	218
Cotações na Bolsa de Lisboa.....	219

## A linha da Beira Alta em 1920

O periodo anormal que atravessam os caminhos de ferro mal se presta a confrontos estatísticos, nem a presunções sobre os resultados provaveis da exploração em exercícios futuros. Não devem por isso deixar de ser attentamente estudados os factos que lhe dizem respeito, como o medico procede para com os symptomas de doença complexa e caprichosa, não porém incurável.

Occupar-nos-hemos hoje dos resultados do exercicio de 1920, nas linhas da Beira Alta.

N'este anno foram as sobretaxas elevadas, em 1 de abril, a 100 %, entrando em vigor as novas tarifas; e em 17 de outubro a 200 %.

Por outro lado duas greves dos Caminhos de Ferro do Estado e uma em cada uma das Companhias Real, do Valle do Vouga e de Salamanca á Fronteira, e quasi todas prolongadas, accrescendo a dos correios e telegraphos e do pessoal dos portos de Lisboa e Porto, vieram juntar a sua influencia profundamente perturbadora á das alterações de tarifas para tornar anormal o exercicio.

As receitas do trafego, liquidas de impostos, attingiram 2.324.618\$ ou mais 1.149.879\$ que em 1919. Foi pois o aumento de 98 %.

O relatório descrimina as receitas normaes e as das sobretaxas chegando aos seguintes resultados:

Receitas normaes.... 1:139.416\$ + 338.154\$  
Sobretaxas.... 1:185.204\$ + 811.724\$

Assim a modificação das tarifas deu lugar a um aumento de 30 %, enquanto as sobretaxas subiram cerca de 70 %.

A receita por kilometro de via foi de 9.188\$ e por kilometro de trem de 5\$52. O percurso foi de 420.728 kilometros.

Vejamos agora as receitas por especies:

Passageiros.... 824.024\$ + 427.915\$  
Grande velocidade.... 700.555\$ + 298.868\$  
Pequena.... 779.939\$ + 437.932\$  
Fora do trafego.... 20.100\$ - 14.836\$

Foi pois na pequena velocidade o principal aumento, representando 128 %.

A divisão da receita de passageiros, por classes, deu lugar ás seguintes parcellas:

	Numero	Importaucias
1.º....	31.519 + 4.214	108.837\$ + 60.394\$
2.º....	98.234 + 18.798	198.867\$ + 105.707\$
3.º....	428.026 + 76.412	462.468\$ + 233.125\$
Cobranças supplementares..		53.852\$ + 28.689\$

O numero total de passageiros foi de 557.779 ou mais 99.424 que em 1919, tendo havido aumento em todas as classes.

E' interessante registar a pequena parte que ao tragego internacional coube n'esse movimento de passageiros, tendo havido apenas os seguintes em numero:

1.º.....	2.555	+ 368
2.º.....	2.358	+ 1.106
3.º.....	5.193	+ 1.744
Total.....	10.106	3.218

O cambio desfavoravel e a falta de comboios mais rápidos e commodos explica a insignificante percentagem de 1,8 %, representada pelo numero de passageiros internacionaes. E' de esperar que as facilidades offerecidas ao publico se traduzam por sensiveis aumentos d'esse tragego.

As receitas da grande velocidade decompõem-se em:

Bagagens e cães....	21.374\$	+ 10.551\$
Mercadorias....	456.615\$	+ 166.168\$
Armazenagem, etc..	222.566\$	+ 122.148\$

A tonelagem diminuiu 5.813 toneladas, mas a elevação das tarifas deu lugar a 74 % de aumento nas receitas da grande velocidade.

Em pequena velocidade transportaram-se 157.701 toneladas ou mais 24.121 que em 1919, dando lugar á receita de 779.938\$, atraç indicada, em que entram as armazenagens e diversos por 24.610\$ ou menos 23.048\$ que no anno anterior.

Apesar da restricção da exportação de vinhos para França e da falta de vagões proveniente da sua retenção n'outras linhas, a tonelagem cresceu 18 %, o que mostra que a mercadoria comportava o aumento de tarifa que sofreu.

Predominaram as seguintes mercadorias:

Madeiras e lenhas.....	52.287 t.	+ 8.577 t.
Sal.....	14.428	+ 3.569
Cal, gesso, cimento e pedra	21.129	+ 7.522
Vinho.....	12.771	- 4.117
Legumes e batatas.....	8.291	+ 1.644
Productos ceramicos.....	7.411	+ 1.174
Taras.....	5.966	+ 1.134
Cereaes.....	5.043	- 1.632
Metaes.....	3.364	+ 1.315
Farinhas.....	2.890	- 1.774
Lãs.....	1.641	+ 1.055
Carvão .....	1.241	+ 815

Assim, o exercicio, a despeito das perturbações causadas pelas greves e por outras circunstancias, foi favorável sob o ponto de vista do tragego.

As despesas porém subiram consideravelmente:

Administração.....	62.447\$	+ 27.475\$
Exploração e movimento.	306.957\$	+ 147.271\$
Material e tracção.....	877.163\$	+ 562.414\$
Via e obras.....	356.493\$	+ 173.139\$
Total.....	1.603.060\$	910.298\$

O aumento foi pois de 131 %, tendo sido de 98 % o das receitas.

Foi como era natural, no serviço de tracção que maior aumento se deu, 179 %, devido ao encarecimento do combustível e de outros materiaes. Os vencimentos do pessoal foram consideravelmente aumentados.

As receitas líquidas, foram, portanto, 721.558\$ ou só mais 239.580\$ que em 1919. Por isso apenas pode ser determinada para a despesa extraordinaria, de renovação de via, a quantia de 338.000\$, ficando como producto líquido 383.558\$ e a que se juntam 13.521\$ de juros de depósito.

Os juros das obrigações do 1.º grau absorvem 111.372\$, contados ao par; as perdas de cambio representam 210.459\$, a amortização de obrigações do 1.º grau absorveu 20.280\$.

Depois de cumpridas as prescrições dos estatutos ficam 38.337\$ para amortização de obrigações do 2.º grau e pagamento de impostos em Portugal e França.

Vê-se pois, que, á parte a renovação de via escassamente dotada, não houve recursos para os melhoramentos de que as linhas carecem.

E' indispensável que, entre a Pampilhosa e a fronteira, a linha se encontre em condições de permitir velocidades grandes a comboios pesados. Assim a renovação total do carril de 30 k. pelo de 40 k. deve abranger gradualmente toda essa extensão, deixando-se o carril de 30 k. á secção Figueira-Pampilhosa. São necessárias máquinas que assegurem o serviço do *Sud-Express*, diminuindo a duração do trajecto, tendo pois maior peso por eixo, que o que as pontes comportam, o que exige o reforçamento d'estas. Bastam esses três melhoramentos para absorver alguns milhares de contos.

Contribuiu o Estado para a construção d'esta linha com cerca de 4.650 contos. No anno findo cobrou 121.964\$ de impostos sobre o tráfego. Juntem-se a essa quantia os impostos diversos pagos pela companhia e o valor dos transportes gratuitos e a preço reduzido por conta do Estado e chegar-se-ha a uma quantia superior a 250 contos, representativa das vantagens directas por elle obtidas da linha da Beira-Alta. Juntem-se-lhe as enormes vantagens indirectas: aumento de matéria collectável, desenvolvimento económico de região, pense-se na reversão sem mais desembolso para o Estado, no fim da concessão, de uma linha que custou cerca de 12.000 contos e pela qual haveria apenas que pagar o valor do material circulante, incluído naquella cifra e digam-nos se não fez o Estado óptimo negócio, enquanto a Companhia vive em regime de convenio, aspirando quando muito ao pagamento, parcial ou total, do juro das suas obrigações do 2.º grau. E todavia ha quem vocifere contra o parasitismo das Companhias de Caminhos de Ferro e em vez de aconselhar a assistência financeira que lhes é devida, reclame o abandono que provoque uma crise mortal; invocam outros a formula pura e simples do resgate, sem pensarem que acima da justiça legal invocada no Pretorio, pelos phariseus *Legem habemus*, estão a equidade e a probidade nas relações do Estado com as empresas concessionárias.

Oferece-se ao Governo ensejo de acudir ás enormes deficiencias da nossa rede ferroviária; basta aplicar á aquisição de material fixo e circulante parte da indemnização allemã, aceitando em pagamento esse material, que porá á disposição das Companhias, como capital que ao Estado fica pertencendo, pois no domínio público se incorpora, e que pode comcorrer com as acções na repartição de futuros dividendos.

Para esclarecer a situação jurídica criada por leis, decretos e portarias, precipitadamente redigidas, im-

porta transcrever a representações da Companhia da Beira Alta a propósito de decretos 7017-7018 que figuram no relatório:

“Excellentíssimo Senhor Ministro do Comércio e Comunicações:

“A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, ao ser publicada a lei n.º 952 de 5 de Março ultimo, logo apresentou a V. Ex.º, na defesa dos interesses mais vitais dos seus accionistas e obrigacionistas, a sua reclamação contra o disposto nos artigos 7.º e 8.º da mesma lei, dos quais o primeiro tende, nada menos, do que a reduzir a annuidade, base de qualquer futuro resgate da concessão, a uma quantidade negativa, consumando assim a ruína definitiva d'aquelles accionistas e obrigacionistas; e o segundo importa não só uma verdadeira violação do direito de propriedade da Companhia sobre o producto das suas tarifas, de parte do qual o Estado pretende apropriar-se, mas, além d'isso, a mais inadmissível ingerência do Estado na administração das receitas que á Companhia — e só a ella — pertencem.

“Foram agora publicados, em 12 d'Outubro ultimo, os decretos n.º 7017 e 7018, que constituem novas applicações, e até aggravamento ainda dos preceitos d'aquella Lei n.º 952, contra os quais a Companhia protestou.

“E' dever seu, portanto, renovar aquelle protesto com energia não menor do que então o fez; tanto mais que a Companhia não obteve ainda sobre elle qualquer resposta, nem a mais leve refutação das considerações que então teve a honra de levar ao conhecimento de V. Ex.º.

“Começando pelo segundo decreto, o n.º 7018, auctoriza elle o Governo no art. 1.º, a conceder a elevação, até 200 por cento, sobre as tarifas.

“E logo no artigo 2.º, diz: — que o producto d'essas sobretaxas será exclusivamente applicado aos fins preceituados no art. 8.º d'aquella lei n.º 952; acrescentando o art. 3.º — que as proporções, para cada um dos destinos designados no referido art. 8.º serão fixadas por uma *comissão das sobretaxas ferroviárias* criada pelo outro decreto n.º 7017.

“Renova pois, o decreto n.º 7018 a violência da lei n.º 952; pretendendo — mais uma vez — o Estado apropriar-se de receitas que constituem legitima e exclusiva propriedade da Companhia e ingerindo-se o mesmo Estado na administração d'aquella própria parte d'essas receitas de que o Estado se não apropria.

“A este respeito, seja-nos lícito reproduzir, da nossa anterior representação, as considerações com que então combatemos tão flagrante violação dos nossos mais sagrados direitos.

“A Lei n.º 952 foi — reconheciamos nós — regularmente votada pelo Congresso. Accrescentavamos, porém:

“Mas todos os tratadistas de direito público reconhecem que as atribuições do Poder Legislativo, em geral de grande latitudine, soffrem uma restrição necessária; — é a de não poderem violar as cláusulas dos contractos entre o Estado e os particulares.

“Estabelece-se assim a diferenciação entre o Estado legislador e o Estado contrahente.

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

“Mais adeante proseguia a representação:

“Nem se diga que o Governo, concedendo as sobretaxas, pôde fazer a concessão sob as condições que entender.

“Primeiramente, o argumento, quando valesse, só seria aplicável ás sobretaxas futuras e não ás que, tendo sido já estabelecidas *sem nenhuma condição*, criaram direitos que uma lei d'agora não pôde destruir.

“Accresce, porém, que se não trata de concessão do Governo.

“Conforme o art. 38.º do contracto, a empresa não está dependente, em absoluto, do Governo para o estabelecimento das tarifas.

“O artigo e paragraphos 1.º 2.º regulam esse estabelecimento; e o paragrapho 3.º acrescenta: “Na falta d'accordo entre o Governo e a Empresa, ácerca das modificações a introduzir nas tarifas, terá cada uma das partes o direito d'estabelecer, desde logo, como máximos, os preços das tarifas francesas que, *nesses* tempo, estiveram em vigor para os caminhos de ferro franceses. Ora, n'estes caminhos de ferro; tem vigorado sobretaxas desde 70 até 140 %.”

“Com efeito, as sobretaxas em vigor em França, sobre as tarifas que vigoravam antes da guerra, são as seguintes:

140 % nas mercadorias

80 % nos passageiros de 1.ª classe

75 % nos de 2.ª e

70 % nos de 3.ª

a que corresponde uma média de 100 %.

“Mas, sobre esta percentagem, é necessário fazer incidir outro factor, que é a cotação cambial do franco, á qual é, pelo menos, 150 % sobre o par de 18 centavos.

Ora, adicionando a esta percentagem a sobretaxa média em vigor nas linhas francesas, que é de 100 %, e mais a diferença cambial aplicável à mesma sobretaxa, de 150 %, temos que o aumento das tarifas francesas, em relação à nossa moeda; é, pelo menos, de 400 %!

Conclui-se, portanto, imediatamente, que, para ser estabelecida a paridade entre as tarifas francesas e portuguesas, tornar-se-á necessário acrescentar, pelo menos, às últimas, 400 %.

Ora, as tarifas portuguesas, em relação aos preços que vigoravam antes da guerra, tiveram os seguintes aumentos:

novo regimen tarifario.....	50 %
sobretaxa em vigor desde 17 de Outubro.....	200 %
sobretaxa de 200 % sobre o novo regimen tarifario	100 %
Total .....	350 %

Sendo, pois, as tarifas portuguesas inferiores às tarifas francesas em 50 %, tem esta Companhia, em face das disposições inseridas no art. 38.º do contrato de concessão, o direito de fazer, sem restrições de especie alguma por parte do Governo fixa no decreto n.º 7 018.

Não obstante a situação privilegiada da França e os seus extraordinários recursos industriais, as suas empresas ferroviárias, achando-se ainda assoberbadas por enormes déficits que estão computados, no corrente anno, em 2 134 milhões de francos, acabam de sollicitar do seu governo a autorização para elevar novamente as sobretaxas de que já acima fizemos menção.

Nem se objecte que, pelas disposições exaradas no parágrafo 5.º do art. 38.º, o Governo Português pôde, em qualquer ocasião, reduzir as tarifas; pois, neste caso, assumiria elle as responsabilidades d'esse acto, como resulta do referido parágrafo, cujo texto é o seguinte:

*"Se o Governo julgar que, sem prejuízo dos interesses da Companhia podem reduzir-se as tarifas e esta não concordar na redução, poderá ella ser levada a efeito por uma lei, garantindo á empresa o producto bruto total do ultimo anno e o aumento progressivo que, em termo medio, tenha tido no ultimo quinquenio."*

As palavras: *sem prejuízo dos interesses da Companhia* constituem inquestionavelmente a garantia de que a depreciação da moeda e as avultadíssimas despesas que a Companhia tem sido obrigada a suportar com o estado anormal de coisas proveniente da grande crise provocada pela guerra europeia, tem de ser tomadas na devida consideração.

De quanto precede, resulta que ao Governo ou ao Estado não é lícito dizer que, sendo de seu alvedrio auctorizar, ou não, é lícito dizer que, sendo de seu alvedrio, auctorizar, ou não, as sobretaxas, desde que as auctorise, pôde livremente prescrever-lhes a applicação.

Não é assim!

Se o Governo ou o Congresso não tivessem providenciado, como o fizeram, para attender a uma necessidade absoluta e imperiosa, das Companhias de maior receita, tinha esta Companhia, no seu contrato, plenamente garantido o meio de pôr em vigor sobretaxas superiores até ás auctorizadas.

Mas assim como, da receita provinda de taes sobretaxas, ella teria a mais livre disposição, de igual modo não pode deixar de a ter das sobretaxas existentes, visto que são inferiores; sendo manifestamente assim violadores dos direitos da Companhia, emergentes do seu contrato, os preceitos legais que impõem a taes sobretaxas determinados destinos, alguns até em proveito exclusivo do Estado; o que importa o mais manifesto esbulho.

Analizando agora o outro decreto, o n.º 7017, a elle estende, também, a Companhia o seu protesto.

Cria elle uma Comissão, denominada "Comissão das sobretaxas ferroviárias", cuja principal função é a determinar ou propor ao Governo a applicação a dar ás sobretaxas.

D'este modo se realisa e se accentua a intromissão d'entidades estranhas em funções de gerencia que, segundo o contrato vigente de concessão, pertencem exclusivamente á empresa concessionaria.

Analizando, porém, mais de perto, o decreto, verifica-se que aquella intramissão não se refere apenas á gerencia do producto das sobretaxas, como parecia deduzir-se dos preceitos da lei n.º 952 e do proprio título da Comissão. O n.º 2 do art.º atribui a esta função que nada tem que ver com as sobretaxas, importando mais uma invasão absolutamente inadmissível, das atribuições que são muito proprias da gerencia da Companhia e que ella não pode alienar nem consentir lhe usurparem sem o mais veemente protesto.

Comprehenda-se bem que a Companhia não receita a fiscalização, seja de quem for; mas o que é muito diverso e ella não pode aceitar, é a ingerencia d'extranhos na sua vida interna administrativa, tanto mais que, embora a Comissão seja composta de pessoas da maior respeitabilidade, e as empresas ferroviárias estejam n'ella representadas por dois membros (portanto em minoria), a verdade é que os seus poderes são tão amplos e, simultaneamente, tão mal definidos que, embora, de parte a parte,

haja sempre a boa vontade de evitar atritos e conflictos, elles tornar-se-hão certos e inevitáveis.

Em conclusão: — pelas razões expostas e também por aquellas que foram aduzidas na representação já entregue contra a lei n.º 952, a Companhia renova o seu protesto contra esta lei; protesta contra os decretos n.º 7017 e 7018; e, confiada na justiça que lhe assiste, espera que o Governo proporá ao Congresso a modificação d'aquella lei, no sentido de serem respeitados os direitos emergentes do contracto bilateral que firmou com o Governo; sendo consequentemente revogados, também, os referidos decretos que se baseiam na doutrina da lei."

Saude e fraternidade. Lisboa, 17 de Novembro de 1920.

O Administrador Delegado

(a) Luiz Ferreira da Silva Vianna

A criação da comissão da sobretaxa não modificou a situação criada pela lei 952 e pela portaria de maio de 1920, relativa á propriedade do material circulante; veio, pelo contrario, exercer uma accão benefica para as Companhias que teem nela representantes.

O que importa é que nas regiões governativas haja uma clara vizão da situação da nossa rede e de direitos e deveres do Estado e das empresas, suas associadas, no desempenho de um importantíssimo serviço publico.

Importa ainda observar que não é com paliativos que se pode resolver a crise ferroviária. Ha que encarar de frente o problema, abolindo ou modificando o regimen das 8 horas, dando a possível unidade á exploração, provendo resolutamente ás deficiencias das linhas e do seu material.

\*

Para findar a analyse do relatorio de Beira Alta que empreendemos, importa referir que o capital da Caixa de aposentações atingiu 158:847\$ contra 136:640\$ em 1919, o que mostra uma situação desafogada.

J. Fernando de Souza



## Os milhões da indemnisação

Recentemente o Diario de Notícias consultou diversas personalidades do nosso meio social acerca das condições em que devíamos receber a indemnisação germanica. Deveria ser tudo tudo em ouro? Ou dever-se-ia querer uma parte em materiais para a nossa reconstituição económica?

Entre as pessoas consultadas figurava uma que tem um lugar preponderante no meio industrial português. E' a alma de uma grande empresa, que mais de uma vez tem estado em foco, através das calamidades levantadas nela guerra. O que ella respondeu ao Diario de Notícias feriu-nos profundamente a nossa atenção. Está ahi um exemplo desolador do estado lastimável a que chegaram os elementos predominantes do paiz, todos em perfeita solidariedade de acção destruidora, ou estejam na politica, ou estejam nos chamados classes productivas. O caso é digno de registo e de considerações, porque se está em face de uma tendência para o prolongamento da destruição económica e financeira e que vimos assistindo.

O mesmo industrial começou por dizer que o estado, como administrador, está completamente desacreditado e fallido e por conseguinte não deve importar materiais ou quaisquer mercadorias, e pelo contrario deve deixar essa operação aos particulares. Em conjugação com essa ideia, assentou que a indemnisação deve se

toda em ouro, o que pode realmente ser verdade, por outra ordem de considerações.

Mas logo a seguir fez duas indicações assombrosas. O que o Estado tinha a fazer neste momento era a reforma das pautas, em elevação de taxas para *fomentar* as industrias, e ao mesmo tempo, e ainda para o mesmo fim, devia fornecer-lhes capitais! A que degradação foi preciso descer o paiz para se dizerem estas barbaridades em tal momento!

E podemos ter a certeza absoluta de que a maioria dos espíritos em certas classes pensa fundamentalmente desta maneira. Querem aquelas dois fomentos, para um dos quais estão contando com os recursos que directa ou indirectamente possam vir da abertura de um credito de 50 milhões de dollars na America do Norte e da indemnização allemã de 990 milhões de marcos, ouro, em obrigações!

A empresa a que pertence o alludido industrial ganhou dezenas e dezenas de milhares de contos desde 1914 e continua a ganhar milhares de contos por ano. Suponhamos que diante do seu inteligente director aparecia outro industrial a dizer que lhe desse toda a sua clientela para as suas proprias produções e ainda uma grande parte dos seus capitais para que estas sejam possíveis em maior escala e com melhores resultados. E' naturalissimo que o primeiro desse como resposta uma formidavel gargalhada. Tambem é provavel que olhasse com certa compaixão para o seu propONENTE, achando-o doido varrido.

Mas a empresa do Estado perdeu mais de dois milhões de contos modernos nestes annos calamitosos, que só o não foram para a tal industria e muitas outras, fora de todas as leis da economia nacional e da justiça.

Ao mesmo tempo acresce que o Estado tem um *deficit* de 350.000 a 400.000 contos nas suas funcções de gerencia. Pois a esta empresa vem a outra dizer que lhe dê os seus contribuintes, desviando os ultimos recursos destes para a compra dos productos industriaes a preços altissimos por um regime pautal ainda mais esfolador dos consumidores e que ainda por cima lhe forneça capitais para a exploração de todos esses infelizes ser mais larga e completa!

E acha-se naturalissimo insinuar esta loucura, esta iniquidade, este complemento da destruição nacional! E o peor de tudo é que estas tentativas do *fomento* se rão levadas a cabo, se não haver um punhado de homens que ofereça resistencia ao desmoronamento financeiro e economico, a esta espoliação colossal, em nome de princípios e necessidades sociaes que deviam ter por si mesmos soberano imperio!

O *fomento*! E' bem necessário. Mas não d'esses que veem reclamar a um Estado, que antecipadamente apon tam como pessimo administrador e que só faria o que elles querem, se fosse como gerente mais do que estupido e até criminoso.

Estes elementos que se apressam agora a invocar o *fomento*, o alargamento das suas operações lucrativas com a pele dos consumidores ou contribuintes, e com o ouro que de qualquer modo se possa obter no estrangeiro, tiveram no periodo que fica já traz para centenas de milhares de contos em suas mãos, pois que tudo o que o Estado pedia ao Banco e malbaratava de mil maneiras ia no fim aumentar as disponibilidades da acção comercial e industrial do paiz. O que fizeram elles a essas somas colossais! Fizeram especulações multiplicadas com moedas, mercadorias, objectos moveis, bens imobiliarios, papeladas de emissões de titulos submetidos a cotações phantasticas; os fizeram exploração de todos os generos que derão em resultado diminuições da população, da riqueza, da producção, da exportação, da importação e aumentos da dívida publica, de *deficit*, do agio e da miseria publica.

Em vez desse esbulho e dessa ruina, porque não fizermos o *fomento*, pois que tinham centenas de milhares de contos nas suas mãos! Porque as suas tendências eram exclusivamente para o *salve-se quem puder* — explorando, espoliando, destruindo, ainda que passassemos a ter menos habitantes e menos fortuna efectiva, como de facto aconteceu.

Podem inspirar confiança quando pedem agora que se lhes dê maior protecção e até — ó caso espantoso! — capitais da nação para o *fomento* que elles invocam diante de um publico mais ou menos ignorante e de uma politica mais ou menos desorientada? E' evidente que não.

O *fomento* que elles querem é o da espoliação nacional. Já não podem fazer em tão alto grau, como hontem, aquellas que fizeram sem mais elevações de pautas e sem emprestimos de dinheiro do Estado. Por isso recorrem a este agora para que dê esse novo campo de acção aos seus instintos, sempre os mesmos.

Que é preciso? Fazermos de todos os lados recuar os que pretendem dar este ultimo assalto aos recursos extremos da nação. Forçar o governo a compreender praticamente a verdade trivial de que uma entidade tem 400.000 contos de *deficit* na sua gerencia não pode emprestar nem um vintém, nem entregar á exploração de terceiros o resto das forças dos seus contribuintes.

Quirino de Jesus

## Parecer da Junta Consultiva sobre o caminho de ferro de Setil a Peniche

Ex.<sup>mo</sup> Sr. Ministro do Commercio e Comunicações.

Foi presente a esta Junta Consultiva o requerimento de 29 de dezembro ultimo, das camaras municipais de Santarem, Alpiarça, Chamusca e Almeirim pedindo que a testa do caminho de ferro do Setil a Peniche seja a estação de Santarem e não a do Setil e que se faça sem perda de tempo o estudo entre Santarem e Rio Maior.

Allegam os requerentes que o concurso realizado ultimamente para a concessão da linha do Setil a Peniche ficou deserto, o que supõem não succederia se ella partisse de Santarem, pois as importantes relações da cidade com a zona atravessada pelo novo caminho de ferro lhe assegurariam valioso tráfego, ao qual se juntaria o que proviesse dos concelhos da margem esquerda do Tejo ligada pela ponte com a cidade.

Antes de apreciar o referido pedido importa recordar o ocorrido para a fixação da directriz da linha.

Por decreto de 27 de novembro de 1899 foi encarregada uma comissão técnica de propor, depois de ter procedido a inquerito administrativo, o plano da rede ferroviária complementar na região entre o Mondego e o Tejo. Por circunstâncias que é ocioso referir, os seus trabalhos só foram ultimados em 1905, datando de 1 de junho d'esse anno o respectivo relatório.

A Comissão, tendo um conta a existencia da transversal de Vendas Novas ao Setil, já em exploração, entendeu que se impunha o seu prolongamento até Peniche, cruzando a linha de Oeste em Obidos e não nas Caldas. Cortava-se a grande malha entre Lisboa e Alfarelhos e facilitavam-se as relações da região servida por aquela linha, com o Alemtejo e Algarve, atendendo-se ás exigências da defesa de Lisboa, cuja linha avançada tem por pontos extremos Santarem e Peniche.

O inquerito deu lugar a reclamações sobre dois pontos: passagem da linha pelas Caldas e não por

Obidos, conforme alvitrava a Associação de Engenheiros Civis; bifurcação da linha de Leste em Santarem em vez de Setil, pedida pela Câmara de Santarem.

Nenhuma d'elas foi atendida. Observou a comissão que a passagem nas Caldas daria logar a sensível alongamento e deslocaria a directriz além de Rio Maior para terreno mais acidentado. E todavia era inegável a vantagem de servir directamente as Caldas, embora á custa de um alongamento que não seria grande e que se justifica nas linhas secundárias, conforme o critério preconizado de aproximar quanto possível dos centros da população.

A saída do Setil em vez de Santarem era declarada consequência forçosa da convergência, áquelle ponto, de Vendas Novas. Adduzia-se ainda a vantagem d'evitar mais uma bifurcação, a existência de uma estação ampla no Setil em contraste com a exiguidade d'espaço na de Santarem e ainda as conveniências de ordem militar, de manter a linha á retaguarda de aquella posição.

Prevaleceram essas opiniões e depoi, de ouvidas as estações consultivas, foi publicado o decreto de 12 de agosto de 1907, que classificou a transversal de via larga, do Setil a Peniche, saindo do Setil, tendo por pontos intermediários, entre outros, o Cartaxo, Rio Maior e Obidos.

E' inegável a vantagem que haveria em pôr Santarem, capital do distrito, em comunicação directa com as regiões vizinhas, tanto mais que em frente da cidade se encontra a ponte sobre o Tejo.

A primitiva concessão da linha de Vendas Novas, feita por alvarás de 22 de setembro de 1887 e 13 de dezembro de 1888, dava-lhe Santarem por entroncamento na linha de Leste, atendendo assim ás conveniências regionaes e favorecendo as relações entre o Sul e Norte do paiz, que era destinada a servir. As dificuldades do aproveitamento da ponte sobre o Tejo, construída para estrada, e o empenho de atrair á nova linha as relações do Sul com Lisboa, fizeram transferir a bifurcação para o Setil.

E' pois natural que o facto consumado levasse a Comissão a fazer sair d'esse ponto a linha de Peniche e a dar-lhe o Cartaxo por ponto obrigado.

Deve-se manter essa directriz, ou ha razão bastante para fazer de Santarem a origem da nova linha?

A criação de uma nova bifurcação não teria inconveniente de maior, pois as linhas de Vendas Novas e de Leste são ambas exploradas pela mesma companhia. Se for uma empresa diferente a concessionaria da linha de Peniche, ou confia a sua exploração á Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, como é de manifesta conveniencia, visto se tratar da ligação das linhas de Leste e de Oeste e havia grande vantagem na unificação dos serviços, ou faz uma exploração privativa, sendo-lhe indiferente ter a origem da linha no Setil ou em Santarem, ponto que tem manifesta vantagem para a região. A principal dificuldade seria a da ampliação da estação, devendo-se observar que a do Setil pode continuar sendo a d'entroncamento dispensando em boa parte esta ampliação.

Conviria pois fazer um reconhecimento, que esclarecesse este ponto antes de ser tomada qualquer resolução, que comprometa irremediavelmente o futuro. Poder-se-iam assim comparar as duas directrizes e fazer uma escolha definitiva com perfeito conhecimento de causa.

O mesmo se deveria fazer relativamente ao cruzamento da linha de Oeste. O exame da carta na escala 1/50.000 leva a crer que não ha dificuldades de monta no traçado do Rio Maior ás Caldas, indo entrar na estação pelo Norte e saíndo para o Sul, servindo a Foz de Arelho para demandar em seguida Peniche.

A importancia das Caldas parece justificar essa directriz.

A nossa rede enferma de imperfeições que um estudo previo mais minucioso podia ter evitado, como no caso presente.

E visto que assumpto tão ponderoso é submetido á appreciação d'esta junta, seja-lhe lícito chamar a atenção dos poderes publicos para um ponto importante.

A linha de Peniche, de incontestável utilidade e importancia, não pode todavia contar com tráfego tão intenso que remunere o capital. Suponhamos uma receita de 4.000\$000 por kilometro (a da linha de Vendas Novas foi de 4.800\$000 em 1919) e em coeficiente d'exploração de 0,8 (o de aquella linha foi, no mesmo anno, 0,97). A receita líquida será de 800\$000 para obviar aos encargos de um capital que não será inferior a 80.000\$000 por kilometro, mesmo em condições de construcção económica o que representa 1 %. A cedencia dos impostos durante 30 annos pouco avolumaria essa receita.

Se a linha pertencer á Companhia Portuguesa trará tributo apreciável ás suas linhas, mas em boa parte annullado em relação ás receitas pelo encurtamento do percurso que offereça ás relações da região do litoral com o interior do paiz.

Só com auxilio avultado do Estado sob a forma de subvenção ou de garantia de juro poderá, portanto, ser a linha construída, e em taes circunstâncias mais conviria a sua inclusão na rede da Companhia de Caminhos de Ferro Portugueses, quando a revisão dos seus contractos offereça ensejo a uma combinação rasoavel. Assim se asseguraria a unidade d'exploração com a redução do encargo do Estado ao minimo possível.

Em relação ao pedido sobre o qual foi ouvida, é esta junta de parecer:

1.º — Que haveria conveniencia em derivar da estação de Santarem a linha para Peniche, fazendo-a passar pelas Caldas.

2.º — Que importa proceder a um reconhecimento previo que elucide o Governo acerca da directriz que definitivamente haja de ser adotada, relativamente aos dois pontos indicados.

Enc.

## A «Carris» e a greve

Não dissemos nós que a greve era da companhia, figurando ser do pessoal?

Vejam lá como, logo que ella se convenceu de que as suas ambiciosas exigências de aumentar tarifas não hiam d'esta ávante, logo transigiu com o pessoal, este aceitou o que ella lhe quiz dar e os carros vieram para a rua.

Havia-se dito, ou mandou ella dizer, nos jornaes, que houvera *sabotage*, que dos carros haviam sido tiradas peças "de tal importancia que elles não podiam funcionar porque havia que as mandar vir da America" que é muito longe.

O pessoal não reclamou contra esta acusação porque a patroa lhe disse que se calasse, que isso era para o bem commun. E, afinal, fez-se o acordo no dia 2 e no domingo 3 já os carros circulavam, sem lhes faltar um parafuso, ou como se as taes peças tivessem vindo da America pelo telegrapho sem fios.

Gloria á Câmara municipal que terá, e tem, errado em muitas coisas, mas que n'este negocio dos Electricos andou perfeitamente, deu provas de honestidade que devem servir de exemplo para futuras arremetidas da companhia — ganhou em toda a linha.

Honra lhe seja.

# VIAGENS E TRANSPORTES

## Linha do Valle do Corgo

Foi aberta á exploração no dia 8 do corrente o apeadeiro de Paranheiras, situado no lanço de Vidago a Chaves, da linha do Valle do Corgo, pertencente á Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro.

O apeadeiro de Paranheiras bem como o de Moure, e a estação de Tamega, em que deixou de haver restricções de serviço, acham-se habilitadas a desempenhar todo o serviço de passageiros, bagagens e mercadorias em grande e pequena velocidade.

As distancias kilometricas de applicação aos apeadeiros e estação acima referidos, são as correspondentes á estação de Vidago augmentadas das seguintes:

Entre Vidago e Paranheiras.....	6
" " " Moure.....	11
" " " Tamega.....	14
" Paranheiras e Moure. ....	6
" " e Tamega.....	10
" Moure e Tamega.....	6

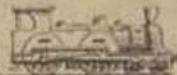
## Horario do Sul e Sueste

Desde o dia 10 d'este mez acha-se restabelecida a circulação diaria do comboio n.º 909 do Sul e Sueste, entre Barreiro e Barreiro-A, bem como a carreira de vapores n.º 20 aos domingos e dias de feriado nacional entre Lisboa e Barreiro.

## Paragens de comboios nas linhas do Minho e Douro

Desde hontem o comboio 183 — Mercadorias — da linha do Douro, passou a ter um minuto de paragem no apeadeiro de Pala para serviço de passageiros em 3.<sup>a</sup> classe, e o comboio mixto da linha do Valle do Corgo (n.º 1305) tambem um minuto de paragem para serviço de passageiros de 1.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> classes, nos apeadeiros de Tourencinho, Parada e Nuzedo.

Desde hontem e até 31 de outubro os comboios expressos n.ºs 55 e 56 da linha do Minho teem paragem de meio minuto no apeadeiro de Moledo (M).



## Tempos de villegiaturas

Estamos entrando na época de cada qual, que precisa tratar da sua saude por meio de aguas e banhos de mar, de sol ou de ar puro, realizar as suas excursões ás localidades onde busca encontrar esses reconstituintes; e os que se querem dar apenas um recreio de uns tempos, vão em excursões no paiz, porque, sahir d'elle só poucos, relativamente, o podem fazer, por causa dos cambios que elevaram, para nós, os portuguezes, o preço da viagem a proporções fóra dos orçamentos modestos, muito mais quando a familia é numerosa.

Mas este anno, ao que parece, o movimento será muito menor do que nos anteriores, visto os preços exagerados porque se fazem pagar os hoteis e os carros de transporte.

Não pareça já "sangria em saude" não mettermos no rol o transporte em caminhos de ferro, não porque sejamos na imprensa o orgão d'essa industria, mas porque, n'uma excursão, é o transporte, a longa distancia, que menos influe na despesa total, e porque foi essa a *única industria* que apenas triplicou os seus preços, apesar do carvão, o seu principal elemento do funcionamento, ter subido *vinte vezes* de preço e os outros materiaes, metaes, oleos, madeiras, drogas etc. pouco menos se terem elevado.

O hotel é que avoluma o custo da viagem mesmo porque, não se viaja todos os dias, e todos os dias ha que ter alimentação e alojamento.

Mas, com os preços que essas casas exigem, por toda a parte, em Portugal, receiamos bem que, durante esta estação, elles irão passar por uma verdadeira crise por falta de concorrença.

Baseados na elevação do custo das subsistencias que, mesmo no periodo mais critico, que, felizmente, já passou, e nunca foi além de em média de cinco vezes o antigo, elles não se contentaram em multiplicar por cinco, fizeram-no por 8 ou 10.

Modestas casas em que a diaria custava um escudo fazem-se pagar por 8, 9 e mais. Um jantar, passou de 60 centavos a 4 escudos ou 5; pela simples dormida de uma noite que se pagava por seis tostões exigem

noje 4 escudos. Não se percebe porque, tal exagero; Não é que o proprietario do predio elevasse a renda sete vezes; não é que a lavagem da roupa custe sete vezes tambem. O custo d'esta está, é certo muito elevado, mas que influencia tem isso no consumo que faz o hospede n'uma noite?

Em relação á mesa e ao serviço, ao mesmo tempo que os preços sextuplicaram, pelo menos, o serviço diminuiu um terço ou mais. Do almoço e do jantar foi suprimido um prato; onde se fornecia vinho, só hoje se vende, e pelo fabuloso preço de 1\$20 a 2\$00 a garrafa.

Café ou chá, ao almoço, passou, em muitas casas, a ser "extraordinario".

O papel hygienico, nas retretes, desapareceu quase por toda a parte, e, mesmo em hoteis de certa ordem, é posto a tão pequenas pitadas que o hospede, para não estar sempre a reclamar, tem que ter papel seu.

Papel de escrever, n'um hotel pedem por uma folha e sobrescripto 25 centavos!

Já aqui dissemos, no anno passado, que um hotel das Caldas da Rainha, apesar de ter elevado *seis vezes* o seu preço, suprimiu a agua corrente nos lavatorios, porque lhe custava o *triplo*.

Preços de pensão, do Gerez nos dizem que um dos melhores hoteis exige 30 escudos por pessoa e por dia! No Vidago-Palace, os quartos que, em 1914, se pagavam por 2 escudos, custam hoje 26, e são os mais modestos.

Depois, em certos locaes, passou, durante o inverno uma onda de prosperidade, uma plethora de hóspedes vasando um caudal de dinheiro, que ainda os acostumou peior.

Referimo-nos aos inglezes e aos hespanhoes que, graças ao valor da libra e da peseta pagavam tudo por elevados preços, e ainda achavam barato.

Naturalmente aquelles, estão contentes pagando por dia uma simples libra que lhes valia 50\$00; estes com 25 pesetas que então valiam 40\$00 tinham o melhor alojamento.

O hoteleiro acostumou-se a isso, e agora, que essa população debandou, entende que o portuguez que viaja ha de pagar pouco menos; e é favor.

O que faz que os generos alimenticios tenham descido de preço; que o assucar, o arroz, a carne, as gorduras lhes custem metade. se elle está acostumado a receber 30, quer receber 30 e não desce mais.

Uma familia de cinco pessoas, para um mez de estadia n'uma estação d'aguas no Norte e em hotel modesto, tem que contar com 3 a 4 contos de despesa !

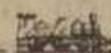
Resultado: ou vae para o estrangeiro onde os hoteis se contentaram em dupplicar os preços, e o cambio vae melhorando, ou desiste do tratamento.

E estamos a ver que o hoteleiro portuguez aprenderá assim que a corda, quando muito se estica, quebra.

As estações thermaes e balneares, os caminhos de ferro, o commercio d'essas povoações vão-se resentir, em proveito dos medicos e das pharmacias, pela falta dos doentes irem tratar dos seus achaques, por ahi fóra.

Salval'os-ha a descoberta do doutor Frossard que, segundo lemos no "Figaro" preconiza, para certas doenças o uso do canto. A descoberta não parece nova para nós que já tinhamos o proverbio "quem canta seus males espanta" mas será um grande achado, perante a carestia das villegiaturas.

E não nos surprehenderá que, assim como os comerciantes de Toulouse costumam estar, á noite, á sua porta, trauteando uma modinha em voga, os nossos doentes dos bronchios ou do figado passem este tempo d'aguas á sua porta a... cantar o "Vai ó linda".



## Hessalto ao nosso escriptorio

Na noite de 1 para 2 d'este mez, o nosso escriptorio foi assaltado por ladrões, d'uma forma que, a principio se nos tornou singular, mas de que a habilidade da policia conseguiu desvendar o mysterio.

Hoje que sabemos os antecedentes principiaremos pelo principio:

Em abril passado, necessitando de um empregado auxiliar annunciámos, e, entre outros, appareceu-nos um José Rodrigues, que nos conveio. Exigimos lhe, como é nossa praxe invariavel, fiador estabelecido, e, com effeito nos trouxe um bilhete da loja de um alfayate em que se fazia a declaração, assignada por esse industrial dizendo "declaro que tomo a responsabilidade pela honestidade do snr. José Rodrigues".

Não podíamos exigir mais; mas agora se vê, e o aconselhamos a todos que tenham que admittir pessoal que não conhecem, que não só exijam fiador, como, antes de lhe dar entrada em casa, se informem, na Policia de Investigação, se elle ahi é ou não *conhecido*.

Poucos dias depois desapparecia-nos, de dentro de uma gaveta, uma caneta de tinta permanente; da caixa do dinheiro, que é guardada no cofre, a importancia de 28\$40 e da pasta dos recibos, um, do valor de 35 escudos que logo, pelo telephone, soubemos ter sido pago.

Ao mesmo tempo o tal empregado desapparecia.

De tudo demos parte á policia que começou por nos explicar o desapparecimento do sujeito, devido a elle ter sido *engaiolado* por ter furtado uma guitarra a um amigo.

Apertado com perguntas, no Limoeiro, confessou que a caneta a vendera por dez escudos a um individuo que citou, o qual promptamente a entregou logo que lha exigiu a policia. Quanto ao dinheiro e ao recibo negou que os tivesse roubado.

Ver-se-ha adiante o valor da tal negativa.

Na manhã do 2 do corrente, os nossos operarios, ao entrarem, acharam as portas arrombadas. Chamada a policia verificou-se que não só a porta da entrada

fóra arrombada, como uma, interior, bem forte por ser chapeada de ferro e com boa fechadura, fóra metida dentro á força de "pé de cabra". O cofre estava *aberto*, não arrombado, por alguem que não só sabia onde a chave se guardava como as quatro letras do segredo.

Estando o nosso pessoal absolutamente superior a qualquer suspeita, facil nos foi concluir que o roubo fóra praticado por alguem que recebera lições do gatuno que aqui tiveramos uns dias.

Era já uma boa pista que, confiavamos, conduziria a policia á descoberta dos criminosos e dos objectos roubados.

Estes eram: a nossa bella machina de escrever «Underwood» modelo 5, que hoje se vende por não 1.000 escudos, a caneta, que de novo desapparecerá, uma faca de cortar papel, em metal, uma bella lente de crystal e madreperola, uns casacos usados, e de dentro do cofre, todo o dinheiro que lá estava, uns 110 escudos e uma porção de sellos do correio e de recibo.

Ao mesmo tempo que se dava pelo roubo, outra scena se dava com a policia na rua de S. Bento.

Passava ali, por casualidade, o agente sr. Henrique de Figueiredo, quando viu, encaminhando-se para casa, um conhecido gatuno-receptador, por alcunha o "Padeiro" com uma machina de escrever ás costas.

Sagaz como é, desconfiou do caso: o homem dá-se como ferro-velho e uma machina tão nova não é objecto de seu negocio.

Interrogado, declarou que fóra avaliar a machina que lhe pretendiam vender "uns rapazes" que o esperavam em casa.

O arguto policia, auxiliado por dois colegas, deitou logo a mão á *troupe*: vendedores, comprador e amante destes.

Chegados ao Governo Civil viu o intelligente policia o bello serviço que fizera, prendendo os auctores do roubo e apprehendendo quasi todos os objectos, porque com a machina estava a caneta e a faca, nos bolsos dos gatunos uns 36 escudos e em casa do "Padeiro" foram achados os casacos. Perderam-se só uns oitenta e tantos escudos em dinheiro e selos e a capa de oleado, da machina, que elles dizem ter perdido.

Apertados os com habeis perguntas confessaram por fim que um d'elles, que saiu ha pouco do Limoeiro, alli fóra ensinado, por José Rodrigues, como havia de assaltar o nosso escriptorio, dizendo-lhe onde estava a chave e dando-lhe as letras do segredo do cofre, onde, lhes disse, deviam estar 4.000 escudos — quando é certo que nunca alli deixamos mais que uns trocos de centavos, e só n'esse dia, por caso sporadico, lá ficou mais dinheiro, para pagar a renda. Inconvenientes da lei do inquilinato.

Vê-se assim, que o tal José Rodrigues, durante os poucos dias que esteve ao nosso serviço, aproveitou para copiar do cofre, quando aberto, as letras do segredo, e reparou onde a chave era guardada.

E portanto, que o dinheiro e o recibo que elle foi cobrar foram tirados de dentro do cofre, em qualquer occasião em que ficou só no escriptorio.

E' digno do maior elogio o agente Henrique de Figueiredo pelas provas de argucia que deu, capturando os auctores do crime e todos os seus cumplices.

Funcionarios como este honram a classe a que pertencem, e a nossa policia, de que tão frequentes queixas se fazem, seria exemplar se tivesse muitos agentes como este.

Ao sr. Director da Policia de Investigação Criminal sollicitamos que tão bom serviço seja galardoado, pela forma que s. ex.<sup>a</sup> puder e entender, o que será um acto de justiça e servirá de exemplo a outros seus subordinados, que igualmente notabilisarão a classe.

## O grande plano de fomento hespanhol

Sobre este importante assumpto, de que nos temos largamente ocupado, o sr. La Cierva expoz, a um jornalista francez, as seguintes ideias:

“A comparação da nossa rede de caminhos de ferro com a de outros paizes europeus fala a favor de uma realização immediata dos meus projectos. Podem julgar-se oportunas certas modificações, mas não se poderá negar que se torna urgente para a Hespanha melhorar a rede ferroviaria existente, crear novas linhas e assegurar a sua exploração normal.

“O nosso territorio é equivalente ao da França, que tem 60.000 kilometros de vias e nós temos 15.000! Em Hespanha ha 40.000 kilometros quadrados que não são atravessados por nenhuma linha de caminhos de ferro e isso precisamente n'umas regiões em que poderiam ser vantajosamente exploradas as riquezas do solo. E' uma monstruosidade e d'ahi anecessidade de novas linhas.

“A propria rede existente tornou-se insuficiente em seu proprio percurso. E' preciso crear a via dupla por toda a parte onde ella não existe, e tambem terceira em certos sectores. Só o melhamento de grande rede custará cerca de trez biliões de pesetas.

“A grande linha Algeciras-fronteira, que tanto interessa á França, visto assegurar as comunicações rápidas com o magnifico imperio de Marrocos tambem figura no meu projecto. O unico desenvolvimento da nossa propria zona, cuja pacificação vae lentamente mas com segurança, impõe-nos o dever de crear esta nova via de saída dos productos da Africa para a Europa. Ser-nos-ha preciso d'or'avante resolver o difficult problema do alargamento d'esta linha.

Censuraram-nos muito quando estabeleceremos uma via diferente da que é adoptada pelos outros Estados europeus.

“A experiência provou que a via larga é preferivel, sobretudo se utilizarmos, como eu o espero, muito proximamente a tracção electrica. Mas uma rede consideravel está estabelecida fóra da Hespanha e nós seremos levados talvez a modificar a nossa, para assegurar a rapidez das comunicações internacionaes. Este problema será estudado pelos nossos technicos sob o ponto de vista puramente commercial. Estrategicamente, a diferença da largura de vias não tem nenhum interesse. A guerra demonstrou-o amplamente.”

Como se vê, a ideia da celebre linha directa França-Algeciras não está posta de parte, antes, pelo grandioso projecto do sr. La Cierva, recebe novo alento e da maior importancia.

Bom será que o nosso paiz, ao qual essa linha, a realizar-se a sua construcção, tanto affectará nas suas relações internacionaes, não durma sobre o caso, vijando de perto o andamento d'este negocio, para evitar que as consequencias, para nós, sejam perniciosas, se d'essa rede ficarmos isolados.

*Facil*

## Documentos para a Historia

O tratado de paz com os Impérios Centraes

Por nos parecer interessante que fique archivado na nossa collecção reproduzimos d'este documento publicado no n.º 67 do *Diário do Governo*, 1.ª serie, de 2 de abril de 1921 a Secção III da Parte XII que se refere a

**Caminhos de Ferro**

CAPITULO I

*Clausulas relativas aos transportes internacionaes*

Art. 365.º — As mercadorias procedentes dos territorios das Potencias aliadas e associadas e destinadas á Alemanha, assim como as mercadorias em transito pela Alemanha e procedentes ou destinadas ás Potencias aliadas e associadas, gozarão de pleno direito nos caminhos de ferro alemanes, sob o ponto de vista das taxas a cobrar (incluindo todas as reduções e restituições de direitos), das facilidades e, a todos os outros respeitos, do tratamento mais favoravel applicado ás

mercadorias da mesma natureza transportadas por qualquer das linhas alemanas, quer no trafico interior, quer para exportação, para importação ou em transito, em condições semelhantes de transporte, especialmente sob o ponto de vista da extensão do percurso. A mesma regra será applicada, a pedido de uma ou varias Potencias aliadas ou associadas, ás mercadorias especialmente designadas por essas Potencias, procedentes da Alemanha e destinadas aos seus territorios.

Tarifas internacionaes, estabelecidas segundo as taxas previstas no paragrapo precedente e comportando guias directas, deverão ser creadas quando uma das Potencias aliadas e associadas o pedir á Alemanha.

Art. 336.º — A partir da entrada em vigor do presente Tratado, as Altas Partes Contractantes renovarão no que lhes diz respeito e com as reservas indicadas no segundo paragrapo do presente artigo, as convenções e accordos assignados em Berna a 14 de outubro de 1890, 20 de setembro de 1893, 16 de julho de 1895, 10 de junho de 1898 e 19 de setembro de 1906, sobre o transporte das mercadorias por vias ferreas.

Se, n'um prazo de cinco annos depois da entrada em vigor do presente Tratado, uma nova convenção para o transporte por caminho de ferro de passageiros, de bagagens e mercadorias for celebrada para substituir a Convenção de Berna de 14 de outubro de 1890 e os additamentos subsequentes acima apontados, esta nova Convenção, assim como as disposições complementares que regulam o transporte internacional por via ferrea que sobre ella possam ser baseadas, obrigarão a Alemanha, mesmo que esta Potencia tenha recusado tomar parte na preparação da Convenção, ou a ella adherir. Até a conclusão d'uma nova Convenção, a Alemanha conformar-se-ha com as disposições da Convenção de Berna e com os additamentos subsequentes acima apontados, assim como com as condições complementares.

Art. 367.º — A Alemanha será obrigada a cooperar no estabelecimento dos serviços com bilhetes directos para passageiros e suas bagagens, que lhe forem pedidos por uma ou varias das Potencias aliadas e associadas para assegurar, por caminho de ferro, as comunicações d'estas Potencias entre si ou com quaisquer outros paizes, em transito através do territorio alemão; a Alemanha deverá especialmente receber, para esse efecto, os comboios e as carruagens procedentes dos territorios das Potencias aliadas e associadas e fazel-los seguir com celeridade igual pelo menos á dos seus melhores comboios de longo percurso sobre as mesmas linhas. Em caso nenhum, os preços applicaveis a estes serviços directos serão superiores aos preços cobrados, no mesmo percurso, nos serviços internos alemanes, effectuados nas mesmas condições de velocidade e conforto.

As tarifas applicaveis, nas mesmas condições de velocidade e conforto, aos transportes de emigrantes pelos caminhos de ferro alemanes destinados ou procedentes dos portos das Potencias aliadas e associadas, nunca poderão ser calculadas a taxa kilometrica superior á das tarifas mais favoraveis, tendo-se em conta todos os abatimentos e restituições de direitos, de que beneficiem, nos mesmos caminhos de ferro, os emigrantes destinados ou procedentes d'outros portos quaisquer.

Art. 368.º — A Alemanha obriga-se a não adoptar medida alguma technica, fiscal ou administrativa, tales como a visita da alfandega, as medidas de polícia geral, de polícia sanitaria ou de fiscalização, que seja especial aos serviços directos previstos no artigo precedente ou aos transportes de emigrantes, destinados ou procedentes dos portos das Potencias aliadas e asso-

ciadas, e que tenha por efeito estorvar ou retardar aquelles serviços.

Art. 369.<sup>o</sup> — Em caso de transporte, uma parte por caminho de ferro e outra parte por via fluvial, com guia directa ou sem ella, as disposições que precedem serão applicaveis á parte do trajecto effectuada por caminho de ferro.

## CAPITULO II

### Material circulante

Art. 370.<sup>o</sup> — A Alemanha obriga-se a fazer com que os vagões alemães sejam munidos de dispositivos que permittam:

1.<sup>o</sup> — Introduzi-los nos comboios de mercadorias circulando sobre as linhas d'aquellas das Potencias aliadas e associadas que tomaram parte na Convenção de Berna de 15 de Maio de 1886, modificada em 18 de Maio de 1907, sem embaraçar o funcionamento do freio continuo que seja, nos dez annos que se seguirão á entrada em vigor do presente Tratado, adoptado n'esses paizes;

2.<sup>o</sup> — Introduzir os vagões d'essas Potencias em todos os comboios de mercadorias circulando sobre as linhas alemãs.

O material circulante das Potencias aliadas e associadas gozará, sobre as linhas alemãs, do mesmo tratamento que o material alemão no que respeita á circulação, á conservação e ás reparações.

## CAPITULO III

### Cessão de linhas de caminhos de ferro

Art. 371.<sup>o</sup> — Salvas disposições especiaes, relativas á cessão dos portos, vias navegaveis e vias ferreas situados nos territorios em que a Alemanha cede a sua soberania, assim como as disposições financeiras relativas aos concessionarios e ao serviço das pensões do pessoal reformado, a cessão de vias ferreas far-se-ha nas condições seguintes:

1.<sup>o</sup> — As obras e instalações de todas as vias ferreas serão entregues completas e em bom estado;

2.<sup>o</sup> — Quando uma rôde que tenha um material circulante proprio fôr cedida por inteiro pela Alemanha a uma das Potencias aliadas e associadas, esse material será entregue completo, em conformidade com o ultimo inventario anterior a 11 de Novembro de 1918, e em estado normal de conservação;

(Continua)

## Fitas para machinas

Mandámos vir, pelo cambio de 950 o franco, uma pequena porção de fitas, de duas cores, para fornecer aos nossos assignantes.

Sahiram-nos a 4780 escudos, preço porque as vendemos, por duzias ou meias duzias, porque nunca pretendemos tirar lucro, tendo só em mira servir os nossos subscriptores.

A' venda n'esta Redacção:

Rua da Horta Sêcca, 7, 1.<sup>o</sup>—Lisboa

## Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Relatorio do Conselho de Administração e parecer do Conselho Fiscal, do exercicio de 1920, apresentado á assembleia geral de accionistas de 30 de junho da 1920.

(Continuação)

### Fundo de reserva extraordinario

Não teve movimento em 1920 este fundo de reserva, cuja composição está descripta na Reserva Extraordinaria.

### Fundo de reserva especial

Não teve movimento em 1920 este fundo de reserva, que está constituído como segue:

Não teve movimento em 1920 este fundo de reserva, que está constituído como segue:

Deduções segundo alinea b) do Art. 61. <sup>o</sup> dos Estatutos.....	51.531\$88
Deduções segundo alinea c) do referido Artigo:	
Em 1899.....	8.440\$38,7
Em 1900.....	20.090\$30
Em 1901.....	42.474\$84,8
Em 1902.....	62.341\$88,4
Em 1903.....	56.752\$58,1
	200.000\$00
	251.531\$88

### Produto de vendas:

#### Immoveis:

Em Lisboa — Nos exercícios anteriores.....	13.326\$01
--	------------

#### Titulos:

1.446 acções da Sociedade de Madrid-Cáceres-Portugal — Nos exercícios anteriores.....	13.075\$46
---	------------

Juros de 2 100 obrigações da Companhia do Mondego.....	28.350\$00
--	------------

Juros dos depósitos em Londres, desde 24 de Outubro de 1902 até 7 de Abril de 1913:	
---	--

£ 10.815-5-6, ao cambio do par. 48.668\$74 103.420\$21

Somma—Escudos..... 354.952\$02

### Deduzindo:

#### Inversão em ouro, a saber:

£ 3.408-14- 4 a 4850	15.339\$22,4
" 655- 1-11 " 4\$52.879688	2.966\$79,6
" 608-18- 6 " 4\$57.6877	2.686\$97,5
" 268- 8-11 " 4\$65.4545	1.249\$49
" 52-13- 9 " 4\$70,05	247\$65,6
" 1.290- 6-10 " 4\$70.5882	6.072\$19,5
" 1.090- 4- 3 " 4\$71.1656	5.136\$70,4
" 0- 9- 8 " 4\$85	2834,7
" 484-16- 1 " 4\$87.3096446	2.362\$50
" 478-13- 1 " 4\$93.573264	2.362\$50
" 59- 0- 0 " 4\$98	293\$82
" 280-10-11 " 5\$05.2631	1.417\$50
" 1.120-14- 3 " 5\$05.9286	5.670\$00
" 26- 6-10 " 5\$05.928853	133\$27,6
" 465-14- 8 " 5\$07.2655	2.362\$20
" 1.777- 8- 0 " 5\$33	9.473\$54
" 2.0'0- 0- 0 " 5\$37	10.740\$00
" 4.235-12- 6 " 5\$39.3253	22.847\$80,6
" 2.000- 0- 0 " 5\$40	10.800\$00
" 10.000- 0- 0 " 5\$51	55.100\$00
" 500- 0- 0 " 5\$57,5	2.787\$50
" 9.250- 0- 0 " 5\$58,5	51.601\$25
" 1- 0- 0 " 5\$59,5	5\$59,5
" 8- 0- 0 " 5\$60	44\$80
" 791-13- 4 " 5\$64.7058	4.465\$00
" 1.749- 6- 0 " 5\$69	9.951\$81
" 7.000-10- 0 " 5\$87	41.092\$93,5
" 3.232- 0- 0 " 6\$19	20.006\$08
" 1.500- 0- 0 " 6\$25	9.375\$00
" 1.500- 0- 0 " 6\$29	9.435\$00
" 15-10- 0 " 6\$29,4	97\$53

Somma £ 55.851- 7-10, que custaram 306.283\$34,9

A mesma quantida de £, ao cambio do par..... 251.331\$25,9

Diferença de cambio..... 54.952\$09

Totalidade da reserva em 31 de Dezembro de 1920:

Em ouro £ 66.666-13-4, ao cambio do par..... 300.000\$00

## Fundo de reserva ordinario

Não teve movimento em 1920 este fundo de reserva, continuando portanto a sua importancia a ser de 6.543\$60

## Venda de Terrenos do Tejo e applicação do seu producto

Dos terrenos conquistados ao Tejo vendemos até 31 de Dezembro de 1920:

Em 1895 — 14.960, <sup>m²</sup> 200 a 3\$00 por metro quadrado.	44.880\$00
• 1896 — 450, <sup>m²</sup> 200 " 2\$22,2 " " " ..	1.000\$00
• 1897 — 3.491, <sup>m²</sup> 225 " 6\$00 " " " ..	20.947\$50
• 1898 { 2.416, <sup>m²</sup> 257 " 6\$00 " " " ..	14.499\$42
223, <sup>m²</sup> 218 por .....	300\$58
• 1899 { 1.089, <sup>m²</sup> 291 a 6\$00 por metro quadrado..	6.539\$46
2.250, <sup>m²</sup> 200 " 7\$00 " " " ..	15.750\$00
• 1901 — 2.290, <sup>m²</sup> 225 " 7500 " " " ..	16.031\$75
• 1902 — 3.300, <sup>m²</sup> 200 " 7\$00 " " " ..	23.100\$00
• 1907 — 3.736, <sup>m²</sup> 271 " 6\$00 " " " ..	22.420\$26
• 1908 { 6.432, <sup>m²</sup> 228 " 8\$50 " " " ..	54.674\$38
26, <sup>m²</sup> 242 " 6\$00 " " " ..	158\$52
• 1911 — 1.018, <sup>m²</sup> 273 " 7\$00 " " " ..	7.131\$11
• 1913 — 2.000, <sup>m²</sup> 200 " 8\$50 " " " ..	17.000\$00
• 1915 — 2.647, <sup>m²</sup> 200 " 8\$50 " " " ..	22.499\$50
• 1916 — 1.208, <sup>m²</sup> 255 " 8\$50 " " " ..	10.272\$67
• 1917 — 201, <sup>m²</sup> 200 " 8\$50 " " " ..	1.713\$60
• 1919 { 6.362, <sup>m²</sup> 250 " 15\$00 " " " ..	95.437\$50
1.010, <sup>m²</sup> 200 approximadamente como signal do preço ajustado para a venda do talhão 60 <sup>th</sup> .....	5.184\$20
<b>Totaes....</b> 55.714, <sup>m²</sup> 29 .....	<b>379.540\$45</b>

Por estas vendas recebemos em 1896 — 10 obrigações de 4% (série unica) no valor de .....

Comprámos em 1897 — para serem amortisadas, 200 obrigações de 4% de 1.º grau, por .....

Comprámos em 1898 — 2 obrigações de 4% (série unica), por .....

Comprámos em 1900 — 437 obrigações de 4% de 1.º grau, por .....

Comprámos em 1901 — 231 obrigações de 4% de 1.º grau e 461 obrigações de 4% de 2.º grau.

Comprámos em 1903 — 193 obrigações de 4% de 1.º grau e 388 obrigações de 4% de 2.º grau.

Comprámos em 1907 — 103 obrigações de 4% de 1.º grau e 207 obrigações de 4% de 2.º grau.

Comprámos em 1908 — 61 obrigações de 4% de 1.º grau e 124 obrigações de 4% de 2.º grau.

Comprámos em 1909 — 184 obrigações de 4% de 1.º grau e 369 obrigações de 4% de 2.º grau.

Comprámos em 1911 — 29 obrigações de 4% de 1.º grau e 71 obrigações de 4% de 2.º grau.

Em 1913 — Diferença de minimos para regularização da nova moeda .....

Comprámos em 1914 — 89 obrigações de 4% de 1.º grau e 177 obrigações de 4% de 2.º grau.

Comprámos em 1915 — 417 obrigações de 4% de 2.º grau, por .....

Comprámos em 1918 — 223 obrigações de 4% de 2.º grau, por .....

**Somma.....**

**Total das obrigações adquiridas:**

1.541 de 4% de 1.º grau { por .....	278.877\$87
2.465 de 4% de 2.º grau .....	

Resta aplicar em 31 de Dezembro de 1920:

Saldo de 1918.....	40\$88
De 1919 .....	104.621\$70
<b>Somma igual .....</b>	<b>379.540\$45</b>

## Prejuízos por diferenças de cambio

O encargo cambial, por comparação com o anno anterior, está discriminado nos numeros abaixo indicados:

Serviço de juros das obrigações de 1.º grau.....	583.652\$20	2.929.710\$59
Diversos.....	41.096\$29	49.455\$08
<b>Totaes.....</b>	<b>542.555\$91</b>	<b>2.979.165\$67</b>



## BOLETIM COMMERCIAL E FINNCEIRO

Lisboa, 12 de Julho de 1921.

Dizem que já esta assignado o contrato de abertura de um credito de 50 milhões de dolars na America do Norte para pagamento do trigo, carvão e algodão que fomos comprando neste periodo que se abre agora diante de nós. Esta informação, que até já nos foi dada pelos despachos telegraphiccos da Havas, ainda é negada por alguns, que julgam impossivel praticar-se tal acto sem a sanção parlamentar. Seja como for, parece indubitavel que está feito já o contracto. Só é realmente bem extraordinario que dele não haja noticias officiaes.

A verdade é que Governo, durante o periodo eleitoral, olhou acima de tudo para a necessidade de fazer as eleições de modo que lhe fosse assegurada uma maioria parlamentar.

Todas as operações pendentes que podessem determinar uma grande melhoria cambial foram conservadas nas sombras. Tão pouco o ministerio se abalançou a publicar providencias contra a especulação cambial, depois de ter anunciado que as estava elaborando. O governo quis manter atitudes que lhe não alienassem a boa vontade eleitoral das especulações e dos arruinadores da nação. Tal é o regimen em que vivemos.

Por esses e por outros motivos analogos, o governo ainda não publicou nenhuma estatística, notas e informações acerca do estado do thesouro e da divida glutuante, acerca do movimento do comercio externo em 1919, 1920 e 1921, acerca das despesas da guerra e adiantamentos do Governo britanico; enfim acerca de toda esta vida nacional que vae decorrendo tragicamente no escuro. O ministerio actual, como todas as anteriores, não quer fazer luz acerca da situação especialmente por duas graves razões. De um lado tem receio de levantar contra si os partidos facções, grupos e invidos que tem maiores responsabilidades nesta derridada. De outro, tem a certesa moral de que não pode durar longo tempo, nem pode resolver os problemas nacionaes, restando-lhe manter illusões, como fizeram todos os anteriores.

A cada momento comunica o Governo que vae fazer economias. Para esse efeito já resolveu não fazer mais nomeações, acabar com os serões e serviços extraordinarios, preparar soluções que ponham termo á bambochata dos automoveis do Estado. Uma gota de agua no Oceano! Uma poeira lançada aos olhos do publico!

A necessidade é bem diferente. O Thesouro, através deste periodo calamitorio, teve uma perda de mais de dois milhões de contos de uma actual moeda e tem um deficit anual de 380 a 400 mil contos. E' absolutamente indispensavel dar um corte de mais de 150.000 contos nas despesas. Pode faze-lo o actual Governo? De maneira nenhuma. E porque não pode, não quer faze-lo; não entra nisso no seu programa.

Portanto, o que ha de suceder inevitavelmente? Continuavamos a ter o mesmo regimen de ruina, ainda que seja inevitavel ir melhorando o cambio, com a abertura de credito de 50 milhões de dollars e com a perspectiva de 990 milhões de marcos de obrigações allemaes, mais ou menos resceptivas de negociação e desconto. O remedio somente pode vir de um Governo extraordinario que passe com o espirito de reforma por cima de todas estas actuais angrenagens de desorganisação e desmoronamento.

Porque tudo isto é assim, vae-se recorrendo sempre ao Banco de Portugal, para encher com notas os buracos do Thesouro deficitario. Os balancetes veem atrasados, para se ganhar sempre um pouco de tempo com a mistificação; mas o de 8 de Junho, ultimo publicado, é bem expossivo.

Em 31 de Dezembro de 1920 os debitos globaes do Thesouro ao Banco estavam 510.200 contos. Subiram a 607.800 contos em 8 de Junho. Houve um aumento de 97.600 contos. Até o fim do anno economico deve elle ter ido a 120.000 contos, pelo menos.

Note-se que a divida flutuante interna deve ter aumentado ao mesmo tempo, quer pela entrada de mais depositos na Caixa Económica Portuguesa, quer pois descontos de bilhetes do Thesouro. E vender-se-hiam tambem titulos de 3% interno, para ajudar a encher o abismo do orçamento? A quanto monta o deficit do Thesouro desde 1 de Janeiro a 30 de Junho? Seguramente a mais de 150.000 contos. Uma ruina continua. A governação do Estado vai sendo sempre fundamentalmente a mesma, nem pode deixar de ser assim!

A circulação de notas em 31 de Dezembro de 1920 era de 611.000 contos. Estava em 654.000 contos em 8 de Junho. O aumento foi

de 43.000 contos. Deve ter passado de 50.000 contos no fim do semestre.

Mas se a dívida do Estado ao Banco emissor aumentou cerca de 100.000 contos de 1 de Janeiro e 8 de Junho, como foi apenas de 43.000 contos o aumento da circulação?

Os depósitos no Banco em 31 de Dezembro ficaram em 25.260 contos. Tinham porém subido a 44.906 contos em 8 de Junho. vieram dali, portanto, disponibilidades de 19.646 contos para as operações daquele estabelecimento.

Mas há outro facto mais importante a considerar. Em 1 de Janeiro o activo do Banco ofereceu nas rubricas das *letras do paiz e outras cartas de crédito e suprimentos e contas diversas*, respectivamente os saldos de 139.000, 2251 e 10.387 contos. Em 8 de Junho tinha havido aí uma notável mudança para 108.000, 5.100, e 3.300 contos, o que deu em resultado resultado haver mais cerca de 35 contos de disponibilidades. Estas somaram cerca de 55.000 contos com os 20.000, aproximadamente, de aumento registado nos depósitos. Juntando os 43.000 contos de nova circulação, temos cerca de 98.000 contos, que bem correspondem ao aumento da dívida do Estado ao Banco.

Vê-se que o Governo vai reivindicando para seu uso os fundos

do depósito de 41.000 contos que fizera no Banco em dezembro de 1920 para emprestimo e descontos aos Bancos e ao comércio.

Q. J.

### Curso de cambios, comparados

	Em 15 de Julho		Em 30 de Junho	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque.....	8 1/16	7 15/16	8 1/2	8 1/4
" 90 d/v.....	8 1/4	—	8 3/4	—
Paris cheque.....	£639	£650	£605	£625
Madrid cheque.....	1.5052	1.5082	1.5016	1.5016
Allemânia cheque.....	£108	£114	£100	£108
Amsterdam cheque.....	2.5610	2.555	2.5460	2.5560
New York cheque.....	8.5180	8.5320	7.5520	7.5760
Itália cheque.....	£377	£387	£371	£383
Suíça *	1.5352	1.5375	1.5267	1.5309
Libras.....	34.5000	37.5000	31.5000	34.5000

Última cotação	Bolsas e títulos	Cotações na bolsa de Lisboa - JULHO												
		1	4	5	6	7	8	11	12	13	14	15		
<b>Fundos do Estado:</b>														
44,00	Interna 3% coupon.....	—	—	42,95	44,00	—	—	44,00	43,80	—	44,00	—		
48,20	" " assentamento.....	43,70	43,70	—	—	43,70	44,00	44,00	43,80	44,00	48,20	—		
11\$00	" 3% 1905.....	—	10\$00	10\$50	1 \$40	10\$40	—	10\$55	10\$90	11\$00	11\$00	—		
19\$00	" 4% 1888.....	—	19\$00	18\$70	18\$70	19\$10	19\$10	18\$85	19\$10	19\$00	20\$00	19\$00		
48\$50	" 4% 1890.....	—	—	49\$00	—	49\$00	—	40\$00	53\$40	—	—	48\$50		
53\$50	" 4 1/2% 1888/89 assent.....	55\$00	—	—	54\$80	55\$00	54\$00	53\$00	—	55\$00	—	53\$50		
54\$60	" 4 1/2% 1888 89 coupon.....	54\$80	54\$80	54\$60	—	54\$60	54\$70	54\$70	—	—	—	54\$60		
81\$30	" 4 1/2% 1905.....	—	—	—	—	—	—	—	81\$30	—	—	—		
71\$00	" 5% 1909.....	—	—	70\$00	—	—	—	—	—	—	—	71\$00		
195\$00	" 4 1/2% 1912 ouro.....	—	130\$00	—	175\$00	168\$00	—	—	—	—	—	—		
68\$00	" 5% 1917.....	—	68\$00	67\$50	—	—	67\$50	67\$50	67\$50	67\$50	67\$50	67\$50		
152\$00	Externa 1.ª serie.....	140\$50	140\$00	143\$00	140\$50	141\$00	145\$00	149\$20	151\$10	100\$50	155\$00	152\$00		
138\$00	" 2.ª serie.....	130\$00	—	—	138\$00	130\$00	—	—	—	—	—	—		
152\$50	" 3.ª serie.....	140\$00	140\$00	142\$00	140\$50	142\$00	147\$00	149\$20	140\$50	150\$00	155\$00	152\$50		
160\$50	Obrig. da Província de Angola.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
140\$00	" Comp. Tabacos de 189.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
<b>Acções dos Bancos e Comp. *</b>														
405\$00	Banco de Portugal.....	392\$00	394\$00	393\$00	—	—	409\$00	395\$00	390\$00	400\$00	390\$00	405\$00		
232\$00	" Nac. Ultramarino, coup.....	225\$50	227\$50	228\$00	229\$00	232\$50	232\$50	230\$00	231\$00	231\$00	232\$50	232\$00		
251\$00	" " ass.....	—	—	212\$00	—	275\$00	—	—	221\$00	224\$00	214\$00	—		
128\$80	" Portuguez e Brazileiro ..	127\$00	127\$00	122\$00	125\$70	125\$50	125\$00	125\$50	127\$50	130\$50	129\$00	128\$80		
257\$00	" Commercial de Lisboa.....	260\$00	258\$00	287\$00	261\$00	257\$00	257\$00	257\$00	254\$00	257\$00	257\$00	257\$00		
275\$00	" Lisboa & Açores.....	270\$00	275\$00	276\$00	276\$00	276\$00	275\$00	275\$00	276\$00	275\$00	275\$00	275\$00		
93\$00	" Economia Portugueza...	94\$50	93\$50	91\$00	91\$00	92\$00	92\$50	92\$00	94\$10	94\$10	93\$00	91\$00		
92\$50	" Commercial do Porto...	—	—	70\$00	—	—	—	—	73\$00	92\$50	—	—		
35\$00	Companhia do Credito Predial.....	36\$90	36\$70	—	35\$30	—	—	—	36\$80	35\$50	35\$80	35\$90	35\$00	
35\$00	" Gaz e Electricidade	—	—	67\$00	—	—	—	—	—	35\$00	35\$00	—		
66\$00	" das Aguas.....	63\$20	—	67\$00	—	—	—	65\$00	67\$50	—	65\$50	66\$00		
189\$50	" Ilha do Príncipe...	176\$00	188\$50	177\$50	179\$00	180\$50	182\$50	183\$50	187\$00	178\$00	190\$50	189\$50		
46\$50	" Colonial do Buzi.....	46\$50	—	—	47\$50	45\$00	—	45\$00	46\$20	74\$50	46\$00	76\$50		
106\$20	" Indust. Port. e Col.....	110\$00	103\$50	104\$20	105\$10	106\$00	106\$00	106\$00	105\$80	106\$00	103\$50	106\$20		
88\$00	" Phosphoros, coup.....	—	89\$00	—	—	—	82\$00	90\$00	—	85\$00	88\$00	—		
85\$00	" Cam. Fer. Portug.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
210\$00	" Tabacos, coupon ..	110\$50	213\$70	213\$00	218\$00	219\$50	210\$00	210\$00	210\$00	210\$00	208\$00	210\$00		
107\$80	" Nac. de Navegação	114\$50	120\$00	—	118\$00	118\$00	118\$50	119\$80	120\$50	118\$00	115\$00	107\$80		
<b>Obrigações:</b>														
65\$00	Companhia das Aguas.....	75\$60	—	73\$50	73\$50	75\$50	75\$50	75\$00	73\$50	75\$50	75\$50	65\$00		
83\$00	Prediaes 5% antigas.....	82\$00	—	—	82\$00	—	82\$00	—	—	—	82\$00	83\$00		
82\$00	" 5% serie A.....	81\$00	81\$00	81\$00	81\$00	81\$50	82\$00	—	—	—	82\$00	82\$00		
77\$00	" 4 1/2% serie A.....	—	—	76\$00	—	—	7							



## 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 passo, 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.º — Rua do Corpo Santo, 47, 1.º

NO PORTO: TAIT & CO. — Rua dos Ingleses, 23. 1.º

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

Agentes da Norwegian Steamships Line Standard

Carreiras regulares para Londres, Liverpool, Havre, Rouen, Anvers, 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

Las Palmas, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires



Vapor holandês BRABANTIA  
Sahirá a 25 de Julho.  
Agentes, Orey, Antunes & C.º  
P. Duque da Terceira, 4, 1.º



Leixões e Liverpool

Vapor inglez FRANCIS.  
Sahirá a 29 de Julho.  
Agentes, Garland Laidley & C.º  
P. do Corpo Santo, 10, 2.º



Londres, Anvers e Rouen  
Vapor norueguz PAN.  
Sahirá a 16 de Julho.  
Agentes, Pinto de Vasconcellos  
L. G. Caes do Sodré, 52.



Madeira e Açores

Vapor portuguêz S. MIGUEL.  
Sahirá a 20 de Julho.  
Empresa Insulana de Navegação,  
G. Sodré, 84, 2.º



Madeira e Canárias

Vapor inglez ANDORINHA.  
Sahirá a 22 de Julho.  
Agentes, Garland Laidley & C.º  
P. do Corpo Santo, 10, 2.º



Pará e Ceará

Vapor inglez ALBAN.  
Sahirá a 16 de Julho.  
Agentes, Garland Laidley & C.º  
P. do Corpo Santo, 10, 2.º



Pernambuco, Bahia,  
Rio de Janeiro e Santos

Vapor holandês RYNJLAND.  
Sahirá a 25 de Julho.  
Agentes, Orey, Antunes & C.º  
P. Duque da Terceira, 4, 1.º



Providence e New York  
com escala por Ponta  
Belgada, Angra e Horta

Vapor frances CANADA.  
Sahirá a 17 de Julho.  
Agentes, Orey, Antunes & C.º  
P. Duque da Terceira, 4, 1.º



Rio de Janeiro

Vapor inglez DESNA.  
Sahirá a 18 de Julho.  
Agentes, James Rawes & C.º  
Real Inglesa, R. do Corpo Santo, 47



Rio de Janeiro

Vapor inglez ALMANZORA.  
Sahirá a 25 de Julho.  
Agentes, James Rawes & C.º  
Real Inglesa, R. do Corpo Santo, 47



Southampton

Vapor inglez ARAGUAYA.  
Sahirá a 17 de Julho.  
Agentes, James Rawes & C.º  
Real Inglesa, R. do Corpo Santo, 47



Southampton

Vapor inglez ANDES.  
Sahirá a 27 de Julho.  
Agentes, James Rawes & C.º  
Real Inglesa, R. do Corpo Santo, 47



Vigo e Bordes

Vapor frances LUTETIA.  
Sahirá a 21 de Julho.  
Agentes, Orey, Antunes & C.º  
P. Duque da Terceira, 4, 1.º



Vigo e Bordes

Vapor frances MASSILIA.  
Sahirá a 28 de Julho.  
Agentes, Orey, Antunes & C.º  
P. Duque da Terceira, 4, 1.º



Vigo e Bordes

Vapor frances SERRA VEN-  
TANA. Sahirá a 31 de Julho.  
Agentes, Orey, Antunes & C.º  
P. Duque da Terceira, 4, 1.º



Vigo, Plymouth, Boulogne  
e Amsterdãm

Vapor holandês GELRIA.  
Sahirá a 24 de Julho.  
Agentes, Orey, Antunes & C.º  
P. Duque da Terceira, 4, 1.º

**POS DE KEATING**

**KEATING** MATAM

**FORMIGAS**  
**BARATRAS**  
**PERCEVENS**  
**PULGAS**  
**TRACAS**

**DEPOSITO PARA REVENDA**  
105, Rua dos Fanequeiros, II  
TEL. C. 1717 LISBOA

## OLYMPIA

MATINÉES ELEGANTES  
todos os dias às 2 horas

RENDEZ-VOUS MUNDANO

O grande sucesso

A NOVA AURORA

(Ou as aventuras de Cheri-Bibi)