

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

Contendo uma PARTE OFFICIAL dos Ministerios do Commercio e Comunicações e das Colonias 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 | Numero 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 Setil a Peniche.....	212
A «Carrisa» e a greve.....	213
Viagens e transportes.....	214
Tempo de villegiaturas.....	214
Assalto ao nosso escriptorio.....	215
O grande plano de fomento hespanhol.....	216
Documentos para a Historia.....	216
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes—Relatorio.....	217
Parte Financeira.....	
Boletim commercial 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 presumpções sobre os resultados provaveis da exploração em exercicios 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 incuravel.

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 grèves 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 augmento de 98 %.

O relatorio 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 logar a um augmento 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\$
Fóra do trafego... ..	20.100\$	— 14.836\$

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

A divisão da receita de passageiros, por classes, deu logar ás seguintes parcelas:

	Numero	Importancias
1.ª.....	31.519 + 4.214	108.837\$ + 60.394\$
2.ª.....	98.234 + 18.798	198.867\$ + 105.707\$
3.ª... ..	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 augmento em todas as classes.

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

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

O cambio desfavoravel e a falta de comboios mais rapidos 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 augmentos d'esse trafego.

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 logar a 74 % de augmento 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\$, atraz 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 augmento de tarifa que soffreu.

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 peturbações causadas pelas grèves e por outras circumstancias, foi favoravel sob o ponto de vista do trafego.

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

Foi como era natural, no serviço de traccão que maior augmento se deu, 179 %, devido ao encarecimento do combustivel e de outros materiaes. Os vencimentos do pessoal foram consideravelmente augmentados.

As receitas liquidas, 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 liquido 383.558\$ e a que se juntam 13.521\$ de juros de deposito.

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

Depois de cumpridas as prescripções dos estatutos ficam 38.337\$ para amortisação 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' indispensavel que, entre a Pampilhosa e a fronteira, a linha se encontre em condições de permittir 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 necessarias machinas 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 tres melhoramentos para absorver alguns milhares de contos.

Contribuiu o Estado para a construcção d'esta linha com cerca de 4.650 contos. No anno findo cobrou 121.964\$ de impostos sobre o trafego. 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: augmento de materia collectavel, desenvolvimento economico 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 optimo negocio, emquanto 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 assistencia 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 concessionarias.

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

Para esclarecer a situação juridica creada por leis, decretos e portarias, precipitadamente redigidas, im-

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

«Excellentissimo Senhor Ministro do Commercio e Communicações:

«A Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta, ao ser publicada a lei n.º 952 de 5 de Março ultimo, logo apresentou a V. Ex.ª, na defeza dos interesses mais vitaes dos seus accionistas e obrigacionistas, a sua reclamação contra o disposto nos artigos 7.º e 8.º da mesma lei, dos quaes 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, alem d'isso, a mais inadmissivel ingerencia 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 agravamento ainda dos preceitos d'aquella Lei n.º 952, contra os quaes 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.ª.

«Começando pelo segundo decreto, o n.º 7018, auctorisa 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; accrescentando 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 ferroviarias*» creada pelo outro decreto n.º 7017.

«Renova pois, o decreto n.º 7018 a violencia 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 propria parte d'essas receitas de que o Estado se não apropria.

«A este respeito, seja-nos licito 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 publico reconhecem que as attribuições do Poder Legislativo, em geral de grande latitude, soffrem uma restricção necessaria; — é a de não poderem violar as clausulas dos contractos entre o Estado e os particulares.

«Estabelece-se assim a differenciação entre o Estado legislador e o Estado contrahente.

«Se o Estado contrahente pudesse, a seu arbitrio, modificar as clausulas 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 applicavel ás sobretaxas futuras e não ás que, tendo sido já estabelecidas *sem nenhuma condição*, crearam direitos que uma lei d'agora não pôde destruir.

«Accresce, porem, 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 accrescenta: «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 maximos, os preços das tarifas francezas que, *nesse* tempo, estiveram em vigor para os caminhos de ferro francezes. 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 necessario 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 francezas, que é de 100 %, e mais a diferença cambial applicavel á mesma sobretaxa, de 150 %, temos que o augmento das tarifas francezas, em relação á nossa moeda; é, pelo menos, de 400 % !

«Conclue-se, portanto, immediatamente, que, para ser estabelecida a paridade entre as tarifas francezas e portuguezas, tornarse-hia necessario accrescentar, pelo menos, ás ultimas, 400 %.

«Ora, as tarifas portuguezas, em relação aos preços que vigoravam antes da guerra, tiveram os seguintes augmentos :

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

«Sendo, pois, as tarifas portuguezas inferiores ás tarifas francezas em 50 %, tem esta Companhia, em face das disposições inseridas no srt. 38.º do contracto de concessão, o direito de fazer, sem restricções de especie alguma, por parte do Gocerno fixa no decreto n.º 7 018.

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

«Nem se objecte que, pelas disposições exaradas no paragra-pho 5.º do art. 38.º, o Governo Portuguez pôde, em qualquer occasião, reduzir as tarifas; pois, n'este caso, assumiria elle as responsabilidades d'esse acto, como resulta do referido paragra-pho, cujo texto é o seguinte:

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

«As palavras : *sem prejuizo dos interesses da Companhia* constituem inquestionavelmente a garantia de que a depreciação da moeda e as avultadissimas despesas que a Companhia tem sido obrigada a supportar 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 licito dizer que, sendo de seu alvedrio auctorisar, ou não, é licito dizer que, sendo de seu alvedrio, auctorisar, 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 contracto, plenamente garantido o meio de pôr em vigor sobretaxas superiores até ás auctorisadas.

«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 contracto, 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, tambem, a Companhia o seu protesto.

«Cria elle uma Comissão, denominada «Comissão das sobretaxas ferroviarias», 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 extranhas em funções de gerencia que, segundo o contracto vigente de concessão, pertencem exclusivamente á empresa concessionaria.

«Analizando, porem, mais de perto, o decreto, verifica-se que aquella intromissão não se refere apenas á gerencia do producto das sobretaxas, como parecia deduzir-se dos preceitos da lei n.º 952 e do proprio titulo da Comissão. O n.º 2 do art.º attribue á esta função que nada tem que ver com as sobretaxas, importando mais uma invasão absolutamente inadmissivel, das attribuições que são muito proprias da gerencia da Companhia e que ella não pode alienar nem consentir lhe usurpem sem o mais vehementemente protesto.

«Comprehenda-se bem que a Companhia não receita a fiscalisação, seja de quem fór; mas o que é muito diverso e ella não pode acceitar, 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 ferroviarias estejam n'ella representados 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 attritos e conflictos, elles tornar-se-hão certos e inevitaveis.

«Em conclusão : — pelas razões expostas e tambem 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 propôr 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, tambem, 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 creada pela lei 952 e pela portaria de maio de 1920, relativa á propriedade do material circulante; veio, pelo contrario, exercer uma acção benéfica para as Companhias que tem 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 importantissimo serviço publico.

Importa ainda observar que não é com paliativos que se pode resolver a crise ferroviaria. Ha que encarar de frente o problema, abolindo ou modificando o regimen das 8 horas, dando a possivel 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 Noticias* consultou diversas personalidades do nosso meio social acerca das condições em que deviamos receber a indemnisação germanica. Deveria ser tudo tudo em ouro? Ou dever-se-ia querer uma parte em materiaes para a nossa reconstituição economica?

Entre as pessoas consultados figurava uma que tem um logar preponderante no meio industrial portuguez. E' a alma de uma grande empresa, que mais de uma vez tem estado em foco, atravez das calamidades levantadas nella guerra. O que ella respondeu ao *Diario de Noticias* feriu-nos profundamente a nossa attenção. Está ali um exemplo desolador do estado lastimavel 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 tendencia para o prolongamento da destruição economica 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 materiaes ou quaisquer mercadorias, e pelo contrario deve deixar essa operação aos particulares. Em conjugação com essa idea, 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 indústrias, 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 espiritos em certas classes pensa fundamentalmente desta maneira. Querem aquellas dois fomentos, para um dos quaes 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 indemnisação 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 intelligente director apparecia 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 possiveis 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 cresce que o Estado tem um *deficit* de 350.000 a 400.000 contos nas suas funcções de gerência. Pois a esta empresa vem a outra dizer que lhe dê os seus contrbuintes, 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* serão 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 principios e necessidades sociaes que deviam ter por si mesmos soberano imperio!

O *fomento*! E' bem necessario. Mas não d'esses que veem reclamar a um Estado, que anticipadamente apontam como pessimo administrador e que só faria o que elles querem, se fosse como gerente mais do que estúpido 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 augmentar as disponibilidades da acção commercial e industrial do paiz. O que fizeram elles a essas somas colossaes! 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 produção, da exportação, da importação e augmentos da divida publica, de *deficit*, do agio e da miseria publica.

Em vez desse esbulho e dessa ruina, porque não fizeram o *fomento*, pois que tinham centenas de milhares de contos nas suas mãos! Porpue as suas tendencias eram exclusivamente para o *salve-se quem poder* — 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 instinctos, sempre os mesmos.

Que é preciso? Fasermos de todos os lados recuar os que pretendem dar este ultimo assalto aos recursos extremos de 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 vintem, 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.^{ma} 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 trafego, 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 occorrido para a fixação da directriz da linha.

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

A Commissão, tendo em 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 Alfarellos e facilitavam-se as relações da região servida por aquella linha, com o Alemtejo e Algarve, atendendo-se ás exigencias da defesa de Lisboa, cuja linha avançada tem por pontos extremos Santarem e Peniche.

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

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

Nenhuma d'elas foi atendida. Observou a commissão que a passagem nas Caldas daria logar a sensível alongamento e deslocaria a directriz alem de Rio Maior para terreno mais accidentado. E todavia era inegavel a vantagem de servir directamente as Caldas, embora á custa de um alongamento que não seria grande e que se justifica nas linhas secundarias, conforme o criterio preconizado de as aproximar quanto possivel dos centros da população.

A sahida do Setil em vez de Santarem era declarada consequencia forçosa da convergencia, áquelle ponto, de Vendas Novas. Adduzia-se ainda a vantagem d'evitar mais uma bifurcação, a existencia de uma estação ampla no Setil em contraste com a exiguidade d'espaco na de Santarem e ainda as conveniencias de ordem militar, de manter a linha á retaguarda de aquella posição.

Prevaleceram essas opiniões e depois 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 intermediarios, entres outros, o Cartaxo, Rio Maior e Obidos.

E' inegavel a vantagem que haveria em pôr Santarem, capital do districto, em communicação directa com as regiões visinhas, 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 conveniencias regionaes e favorecendo as relações entre o Sul e Norte do paiz, que era destinada a servir. As difficuldades do aproveitamento da ponte sobre o Tejo, construida para estrada, e o empenho de atrahir 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 Commissão a fazer sahir 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 creação 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 indifferente ter a origem da linha no Setil ou em Santarem, ponto que tem manifesta vantagem para a região. A principal difficuldade 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 difficuldades de monta no traçado do Rio Maior ás Caldas, indo entrar na estação pelo Norte e sahindo 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 submettido á apreciação d'esta junta, seja-lhe licito chamar a atenção dos poderes publicos para um ponto importante.

A linha de Peniche, de incontestavel utilidade e importancia, não pode todavia contar com trafego 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 liquida 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 economica o que representa 1 %. A cedencia dos impostos durante 30 annos pouco avolumaria essa receita.

Se a linha pertencer á Companhia Portuguesa trará tributo apreciavel 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 construida, e em taes circumstancias 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 possivel.

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.



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 exigencias de augmentar tarifas *não hiam d'esta ávante*, logo transigiu com o pessoal, este acceitou 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 accusação porque a patroa lhe disse que se calasse, que isso era para o bem commum. E, afinal, fez-se o accordo 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 Camara 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 Paranhos, 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 Paranhos 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 Paranhos...	6
" " " Moure.....	11
" " " Tamega.....	14
" Paranhos 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.ª 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.ª e 3.ª 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 tem paragem de meio minuto no apeadeiro de Moleda (M).



Tempos de villegiaturas

Estamos entrando na epoca de cada qual, que precisa tratar da sua saude por meio de aguas e banhos de mar, de sol ou de ar puro, realisar 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 órgão 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, ellas irão passar por uma verdadeira crise por falta de concorrência.

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 supprimido 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, supprimiu 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 locais, passou, durante o inverno uma onda de prosperidade, uma plectora de hospedes vasando um caudal de dinheiro, que ainda os acostumou peor.

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 desido 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 duplicar 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 tínhamos 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 commerciantes 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".



Assalto 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 podiamos 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 desaparecia-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 desaparecia.

De tudo demos parte á policia que começou por nos explicar o desaparecimento 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 escudo a um individuo que citou, o qual promptamente a entregou logo que lh'a 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

fôra arrombada, como uma, interior, bem forte por ser chapeada de ferro e com boa fechadura, fôra metida dentro á força de "pé de cabra". O cofre estava *aberto*, não arrombado, por alguém 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 fôra praticado por alguém que recebera lições do gatuno que aqui tivemos 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 desaparecera, 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 fôra 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 sahira ha pouco do Limoeiro, alli fôra 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 cúmplices.

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.^a 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 occupado, 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 realisação immediata dos meus projectos. Podem julgar-se opportunas 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 sólo. É uma monstruosidade e d'ahi a necessidade de novas linhas.

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

«A grande linha Algeciras-fronteira, que tanto interessa á França, visto assegurar as comunicações rapidas 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 sahida dos productos da Africa para a Europa. Ser-nos-ha preciso d'or'avante resolver o difficil problema do alargamento d'esta linha.

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

«A experiencia provou que a via larga é preferivel, sobretudo se utilisarmos, 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 differença 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, vigiando de perto o andamento d'este negocio, para evitar que as consequencias, para nós, sejam perniciosas, se d'essa rede ficarmos isolados.



Documentos para a Historia

O tratado de paz com os Imperios 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 alliadas e associadas e destinadas á Allemanha, assim como as mercadorias em transito pela Allemanha e procedentes ou destinadas ás Potencias alliadas e associadas, gozarão de pleno direito nos caminhos de ferro allemães, sob o ponto de vista das taxas a cobrar (incluindo todas as reduções e restituições de direitos), das facilidades e, a todos os outros respeito, do tratamento mais favoravel applicado ás

mercadorias da mesma natureza transportadas por qualquer das linhas allemães, 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 alliadas ou associadas, ás mercadorias especialmente designadas por essas Potencias, procedentes da Allemanha e destinadas aos seus territorios.

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

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 paragrapho 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, 16 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 Allemanha, mesmo que esta Potencia tenha recusado tomar parte na preparação da Convenção, ou a ella adherir. Até a conclusão d'uma nova Convenção, a Allemanha 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 Allemanha 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 alliadas e associadas para assegurar, por caminho de ferro, as comunicações d'estas Potencias entre si ou com quaesquer outros paizes, em transito atravez do territorio allemão; a Allemanha deverá especialmente receber, para esse effeito, os comboios e as carruagens procedentes dos territorios das Potencias alliadas e associadas e fazel-os 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 allemães, 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 allemães destinados ou procedentes dos portos das Potencias alliadas 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 quaesquer.

Art. 368.º — A Allemanha obriga-se a não adoptar medida alguma technica, fiscal ou administrativa, taes como a visita da alfandega, as medidas de policia geral, de policia 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 alliadas e asso-

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

Art. 369.º—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.º—A Allemanha obriga-se a fazer com que os vagões allemães sejam munidos de dispositivos que permitam:

1.º—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 seguirem á entrada em vigor do presente Tratado, adoptado n'esses paizes;

2.º—Introduzir os vagões d'essas Potencias em todos os comboios de mercadorias circulando sobre as linhas allemãs.

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

CAPITULO III

Cessão de linhas de caminhos de ferro

Art. 371.º—Salvas disposições especiaes, relativas á cessão dos portos, vias navegaveis e vias ferreas situados nos territorios em que a Allemanha 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.º—As obras e installações de todas as vias ferreas serão entregues completas e em bom estado;

2.º—Quando uma rede que tenha um material circulante proprio fôr cedida por inteiro pela Allemanha a uma das Potencias alliadas 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 côres, para fornecer aos nossos assignantes.

Sahiram-nos a 480 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.º—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.º 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

Producto de vendas:

Immoveis:

Em Lisboa - Nos exercicios anteriores.....	13.326\$01
--	------------

Titulos:

1.446 acções da Sociedade de Madrid-Caceres-Portugal - Nos exercicios anteriores.....	13.075\$46		
Juros de 2 100 obrigações da Companhia do Mondego.....	28.350\$00		
Juros dos depositos 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 4\$50	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\$19,9
» 1.090-4-3 » 4\$71,1656	5.136\$70,4
» 0-9-8 » 4\$85	2\$34,7
» 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
» 2.070-0-0 » 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	51.661\$25
» 1-0-0 » 5\$59,5	5\$59,5
» 8-0-0 » 5\$60	44\$80
» 791-13-4 » 5\$64,7058	4.405\$00
» 1.749-0-0 » 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\$55

Somma £ 55.851-7-10, que custaram	306.283\$34,9
A mesma quantidade 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, m ² 00 a 3\$00 por metro quadrado.	44.880\$00
" 1896 — 450, m ² 00 " 2\$22,2 " " " "	1.000\$00
" 1897 — 3.491, m ² 25 " 6\$00 " " " "	20.947\$50
" 1898 { 2.416, m ² 57 " 6\$00 " " " "	14.499\$42
223, m ² 18 por	300\$58
" 1899 { 1.089, m ² 91 a 6\$00 por metro quadrado..	6.539\$46
2.250, m ² 00 " 7\$00 " " " "	15.750\$00
" 1901 — 2.290, m ² 25 " 7\$00 " " " "	16.031\$75
" 1902 — 3.300, m ² 00 " 7\$00 " " " "	23.100\$00
" 1907 — 3.736, m ² 71 " 6\$00 " " " "	22.420\$26
" 1908 { 6.432, m ² 28 " 8\$50 " " " "	54.674\$38
26, m ² 42 " 6\$00 " " " "	158\$52
" 1911 — 1.018, m ² 73 " 7\$00 " " " "	7.131\$11
" 1913 — 2.000, m ² 00 " 8\$50 " " " "	17.000\$00
" 1915 — 2.647, m ² 00 " 8\$50 " " " "	22.499\$50
" 1916 — 1.208, m ² 55 " 8\$50 " " " "	10.272\$67
" 1917 — 201, m ² 60 " 8\$50 " " " "	1.713\$60
" 1919 { 6.362, m ² 50 " 15\$00 " " " "	95.437\$50
1.010, m ² 00 approximadamente como signal do preço ajustado para a venda do talhão 60 ^a ..	5.184\$20
Totales.... 55.714, m ² 29	379.540\$45

Por estas vendas recebemos em 1896 — 40 obrigações de 4 % (série unica) no valor de.....	1.000\$00
Compramos em 1897 — para serem amortisadas, 200 obrigações de 4 % de 1.º grau, por.....	18.918\$19,3
Compramos em 1898 — 2 obrigações de 4 % (série unica), por.....	99\$66
Compramos em 1900 — 437 obrigações de 4 % de 1.º grau, por	45.522\$29,7
Compramos em 1901 — 231 obrigações de 4 % de 1.º grau e 461 obrigações de 4 % de 2.º grau.	38.360\$74,4
Compramos em 1903 — 193 obrigações de 4 % de 1.º grau e 388 obrigações de 4 % de 2.º grau.	39.143\$19,4
Compramos em 1907 — 103 obrigações de 4 % de 1.º grau e 207 obrigações de 4 % de 2.º grau.	22.572\$02,6
Compramos em 1908 — 61 obrigações de 4 % de 1.º grau e 124 obrigações de 4 % de 2.º grau.	13.820\$70,5
Compramos em 1909 — 184 obrigações de 4 % de 1.º grau e 369 obrigações de 4 % de 2.º grau.	41.837\$84,2
Compramos em 1911 — 29 obrigações de 4 % de 1.º grau e 71 obrigações de 4 % de 2.º grau..	7.122\$78,8
Em 1913 — Diferença de minimos para regularização da nova moeda	500,1
Compramos em 1914 — 89 obrigações de 4 % de 1.º grau e 177 obrigações de 4 % de 2.º grau..	16.995\$08
Compramos em 1915 — 417 obrigações de 4 % de 2.º grau, por...h.....	22.518\$90
Compramos em 1918 — 223 obrigações de 4 % de 2.º grau, por.....	11.968\$34
Somma.....	278.877\$87

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 applicar em 31 de Dezembro de 1920:

Saldo de 1918.....	40\$88
De 1919	108.621\$70
Somma igual	379.540\$45

Prejuizos por differenças 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\$50
Diversos.....	41.096\$29	49.455\$08
Totales.....	542.555\$91	2.979.165\$67

(Continua)



BOLETIM COMMERCIAL E FINNCEIRO

Lisboa, 12 de Julho de 1921.

Dizem que já está assignado o contracto de abertura de um credito de 50 milhões de dollars 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 telegraphicos 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 delle 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 annuciado 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 estatistica, notas e informações acerca do estado do thesouro, e da dívida glutuante, acerca do movimento do commercio externo em 1919, 1920 e 1921, acerca das despesas da guerra e adiantamentos do Governo britânico; 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 indviduos que tem maiores responsabilidades nesta derrodada. 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 effeito 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, atravez deste periodo calamitatorio, 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. É 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 succeder 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 allemães, mais ou menos receptiveis 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 desorganização e desmoranamento.

Porque tudo isio 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 augmento de 97.600 contos. Até o fim do anno economico deve elle ter ido a 120.000 contos, pelo menos.

Note-se que a dívida flutuante interna deve ter augmentado ao mesmo tempo, quer pela entrada de mais depositos na Caixa Economica 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 augmento foi

do deposito de 41 000 contos que fizera no Banco em dezembro de 1920 para emprestimos e descontos aos Bancos e ao commercio.

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	£984	1,5016
Allemanha cheque.....	£108	£114	£100	£103
Amsterdam cheque.....	2,5610	2,555	2,5460	2,5560
New York cheque.....	8,5180	8,5320	7,5520	7,5760
Italia cheque.....	£377	£387	£371	£383
Suissa	1,5352	1,5375	1,5267	1,5309
Libras.....	34,5000	37,5000	31,5000	31,5000

Ultima	Cotações na bolsa de Lisboa -- JULHO											
cotação	Bolsas e titulos	1	4	5	6	7	8	11	12	13	14	15
	Fundos do Estado:											
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	10\$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 Provincia de Angola..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
140\$00	" " Comp. Tabacos de 189.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Ações dos Bancos e Comp.ª											
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 Brasileiro ..	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 Portuguesa...	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	—	—	—	—	—	—	—	—	35\$00	35\$00	—
66\$00	" das Aguas.....	63\$20	—	67\$00	—	—	—	65\$00	67\$50	—	65\$50	66\$00
189\$50	" Ilha do Principe...	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\$80	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
	Obrigações:											
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 2/ % serie A.....	—	—	76\$00	—	—	76\$50	—	77\$00	—	—	77\$00
85\$00	" 4 %.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
95\$50	Nacional de Moagem.....	94\$30	93\$50	94\$00	94\$30	95\$00	—	—	—	94\$00	95\$50	—
40\$20	Asuc. deMoçambique.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
81\$00	Banco Nac. Ultram. 4 1/2 % ass..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
98\$00	" " " 4 1/2 % ouro.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
94\$00	" " " 6 % Hypot.	—	—	—	—	—	91\$00	—	—	—	94\$00	—
104\$00	Cam. de Ferro de Ambaca....	108\$00	108\$00	108\$00	108\$00	108\$00	108\$50	108\$00	107\$50	110\$00	111\$00	107\$00
70\$00	Nc. de Cam.ª de Ferro, 1.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
55\$00	" " " " 2.ª " "	—	—	—	—	—	—	70\$00	—	55\$00	—	—
50\$00	Cam. de Fer. Portug. 3 % 1.ª gr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50\$00
19\$00	" " " " 3 % 2.ª gr	—	—	—	—	—	—	—	—	19\$00	19\$00	—
20\$80	" " " Beira Alta, 1.ª gr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
19\$00	" " " " 2.ª gr.	—	—	—	—	—	19\$00	—	—	—	—	—
138\$50	" " " Benguella, tit. 1..	—	—	—	—	—	—	138\$50	—	—	—	—
148\$50	" " " " 5..	139\$00	133\$50	150\$00	134\$50	140\$00	137\$00	143\$00	140\$10	143\$00	138\$00	148\$50
48\$00	Doca s do Porto.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
139\$00	Municipal ou Distrital 6 %.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
83\$00	" " " 5 %.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	83\$00	83\$00
52\$00	Panificação Lisbonense.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
92\$00	Empresa das Aguas de Vidago..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

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

Os vapores têm magníficas accommodações para passageiros. Nos preços das passagens inclui-se vinho de pasto, comida á portugueza, cama, roupa, propinas a creados e outras despesas. Para carga e passagens trata-se com os

AGENTES EM LISBOA: JAMES RAWES & C.^a — Rua do Corpo Santo, 47, 1.^o

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

J. T. Pinto Vasconcellos Lim.^{da}

Agentes da Norwegian Steamships Line Standard

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

LISBOA — Caes do Sodrê, 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 holandez **BRABANTIA**
Sahirá a 25 de Julho.
Agentes, Grey, Antunes & C.^a
P. Duque da Terceira, 4, 1.^o

Leixões e Liverpool



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

Londres, Anvers e Rouen



Vapor noruegues **PAN**.
Sahirá a 16 de Julho.
Agentes, Pinto de Vasconcellos
Lt. Caes do Sodrê, 52.

Madeira e Açores



Vapor portuguez **S. MIGUEL**.
Sahirá a 20 de Julho.
Empresa Insulana de Navegação,
G. Sodrê, 84, 2.^o

Madeira e Canarias



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

Pará e Ceará



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

Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos



Vapor holandez **RYNJLAND**.
Sahirá a 25 de Julho.
Agentes, Grey, Antunes & C.^a
Pr. Duque da Terceira, 4, 1.^o

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



Vapor francez **CANADA**. Sahirá a 17 de Julho.
Agentes, Grey, Antunes & C.^a Lt.
P. Duque da Terceira, 4, 1.^o

Rio de Janeiro



Vapor inglez **DESNA**. Sahirá a 18 de Julho.
Agentes, James Rawes & C.^a Mala Real Ingleza. R. do Corpo Santo, 47.

Rio de Janeiro



Vapor ingl z **ALMANZORA**. Sahirá a 25 de Julho.
Agentes, James Rawes & C.^a Mala Real Ingleza. R. do Corpo Santo, 47.

Southampton



Vapor inglez **ARAQUAYA**.
Sahirá a 17 de Julho.
Agentes, James Rawes & C.^a Mala Real Ingleza. R. do Corpo Santo, 47.

Southampton



Vapor inglez **ANDES**.
Sahirá a 27 de Julho.
Agentes, James Rawes & C.^a Mala Real Ingleza. R. do Corpo Santo, 47.

Vigo e Bordeaux



Vapor francez **LUTETIA**.
Sahirá a 21 de Julho.
Agentes, Grey, Antunes & C.^a
P. Duque da Terceira, 4, 1.^o

Vigo e Bordeaux



O vapor francez **MASSILIA**.
Sahirá a 28 de Julho.
Agentes, Grey, Antunes & C.^a Lt.
P. Duque da Terceira, 4, 1.^o

Vigo e Bordeaux



Vapor francez **SERRA VENTANA**. Sahirá a 31 de Julho.
Agentes, Grey, Antunes & C.^a Lt.
P. Duque da Terceira, 4, 1.^o

Vigo, Plymouth, Boulogne e Amsterdam



Vapor holandez **GELRIA**.
Sahirá a 24 de Julho.
Agentes, Grey, Antunes & C.^a
P. Duque da Terceira, 4, 1.^o

PÓS DE KEATING MATAM

ERMIGAS BARATAS PERCEVEJOS DULÇAS TRACAS

MORTOS TODOS MORTOS

DEPOSITO PARA REVENDA
105 Rua dos Figueiros, 1.
TEL. C. 1717 LISBOA

OLYMPIA

MATINÉES ELEGANTES
todos os dias ás 2 horas

RENDEZ-VOUS MUNDANO

O grande successo

A NOVA AURORA

(Ou as aventuras de Cheri-Bibi)