

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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

Proprietário-diretor — 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

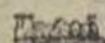
23.º do 34.º anno

LISBOA, 1 de Dezembro de 1921

Número 815

## ANNEXOS DESTE NUMERO

Companhia Portugueza. — 4.º additamento á Tarifa de despesas accessórias: Imposto do selo.



## SUMMARIO

■ Companhia da Povoa em 1920, por J. Fernando de Sousa.....	317
O Commercio durante a guerra, por Quirino de Jesus.....	319
Novo regimen dos caminhos de ferro franceses.....	320
Linhos Portuguezas.....	322
Viagens e Transportes.....	322
O serviço dos telephones.....	323
Os direitos de importação do material circulante.....	323
Publicações recebidas.....	324
Os caminhos de ferro suíssos.....	324
Signalização de estradas.....	325
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes — Relatório.....	325
Parte Financeira:	
Boletim commercial e financeiro.....	326
Cotações na Bolsa de Lisboa.....	327



## A Companhia da Povoa em 1920

Referimo-nos em artigo de 1 de agosto á situação jurídica da Companhia da Povoa e ao plano por ella elaborado de trazer a sua estação terminal á Trindade, no centro da cidade e no topo da nova avenida dos Aliados.

Será um melhoramento de incalculável alcance n'uma linha suburbana que já hoje tem por anno perto de um milhão de passageiros, quasi todos de ou para o Porto. Esse movimento crescerá em maiores proporções desde que o acesso da estação seja facilitado pela sua situação no coração da cidade.

Segundo o ante-projecto representado no esboço da planta que publicamos, o novo troço destaca-se da linha actual á entrada da estação da Boa Vista, vem passar em tunnel de 137 metros por debaixo do massivo de casas da rua das Vallas, segue em direcção ao quartel de Santo Ovidio por baixo do qual passa em tunnel de cerca de 500 metros até á rua de Gonçalo Christovam, vindo terminar na nova estação.

Raros são os predios que é preciso demolir, a não ser no local da nova estação. As expropriações recaem quasi todas sobre predios rústicos ainda não urbanizados.

Alem do movimento de passageiros será a estação aproveitada pelo trafego de recovagens (hortaliças, fructas, peixe, ovos, etc.) havendo possibilidade de a ligar por uma via subterrânea de serviço com o novo mercado de Bolhão.

Pela Companhia já foi solicitada a concessão. A Junta Consultiva de Caminhos de Ferro pronunciou-se em sessão de 22 favoravelmente, devendo-se proceder ao inquerito determinado pelo decreto de 6 de outubro de 1898 para ser em seguida o troço classificado na rede complementar e poder ser concedido nos termos das bases 5.ª e 6.ª da lei de 1899.

A concessão tem de ser subordinada á adopção da

via de 1m implicando pois o alargamento da linha actual. A Junta Autonoma do Porto de Leixões está de acordo com essa alteração no que respeita ao seu ramal da Senhora da Hora explorado pela Companhia da Povoa.

Vão pois ficar aquellas linhas em condições de se ligarem com a outra de via estreita da província, sem obrigar a baldeação.

E' natural que n'um futuro proximo se construa a ligação com a linha de Guimarães em Lousado, facilitando-a a relações com o porto de Leixões, e podendo-se imprimir á exploração das duas linhas a conveniente unidade e aproveitamento de recursos de material e officinas, bem como transformá-las pela electrificação que n'ellas se justifica.

Comporta a situação financeira da Companhia da Povoa estas iniciativas? E' o que vamos ver analisando o relatório de 1920.

As receitas totaes da exploração atingiram 636:076\$ que se decomponem nas seguintes parcelas:

Passageiros.....	375:765\$00
Bagagens e recovagens.....	54:677\$00
Total de g. v.....	430:442\$00
Pequena velocidade.....	201:683\$00
Total do trafego .....	632:325\$00
Receitas fóra do trafego.....	3:751\$00
Total .....	636:076\$00

Comparadas com as de 1919 notamos um aumento de 341:042\$00 sendo de 188:320\$00 em passageiros, 19:721\$00 na g. v. e 121:623\$00 na p. v. e o resto nas receitas fóra do trafego.

Estes aumentos provieram na quasi totalidade da elevação das sobretaxas.

Convém comparar o numero de unidades de trafego para justificar esta conclusão.

Transportaram-se em 1920:

Passageiros .....	939 628	+	65.390
Toneladas de g. v....	6.824	+	2.008
" " p. v....	59.105	+	3.926

Foi nos passageiros que houve maior aumento e sem que todavia fosse muito maior o numero de passageiros kilometricos: 13 903.440 contra 13.649.680. Accentuou-se mais a diferença nas toneladas kilometricas: 1.665 569 contra 1 374.670.

Para o aumento do trafego contribuiu um pouco o do percurso dos comboios que subiu de 158 224 kilometros em 1919 a 177.309 em 1920.

Na tonelagem de p. v. avultam as seguintes espécies:

Madeiras.....	24.036 toneladas
Cereais.....	7.818 "
Vinho.....	6.574 "
Ferro e carvão.....	3.560 "
Sal .....	2.150 "
Farinhas.....	2.904 "
Cebola.....	1.440 "
Batatas.....	1.503 "
Diversas.....	3.558 "

A receita do trafego por kilometro de via atingiu 9.860\$00 e por kilometro de trem 3\$57 contra 4.573\$00 e 1\$83 em 1919.

O total da despesa de exploração elevou-se a 623.142\$00 ou 9.736\$00 por kilometro de via e 3\$51 por kilometro de trem contra 4.395\$00 1\$78.

A receita liquida foi apenas de 9.183\$00 contra 11.344\$00 em 1919.

## Mapa synoptico das receitas e despesas da linha do Porto á Povo e Famalicão

## GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920
Kilometros explorados.....	64	64	64	64	64	64	64	64	64	64
Percorso de comboios.....	389.575	364.725	351.210	341.786	343.96	330.496	271.866	210.519	158.224	177.309
Número de passageiros.....	1.103.541	1.071.062	1.101.293	1.120.500	1.152.492	1.202.060	1.060.999	950.590	874.238	939.628
Toneladas G. V.....	2.626	2.371	3.463	3.302	4.163	3.914	3.499	3.809	4.816	6.824
P. V.....	78.987	76.280	79.289	62.539	74.968	84.838	59.843	64.400	55.179	59.105
<i>Receitas:</i>										
Passageiros.....	117.692\$00	116.757\$00	120.231\$00	117.609\$00	123.167\$00	131.855\$00	141.540\$00	155.956\$00	186.188\$00	215.765\$00
Bagagens e cães.....	1.406\$00	1.478\$00	1.260\$00	1.089\$00	937\$0	1.002\$00	1.103\$00	1.165\$00	1.258\$00	1.25-
Grande velocidade.....	7.939\$00	6.960\$00	9.019\$00	8.627\$00	11.678\$00	14.773\$00	15.000\$00	19.698\$00	24.955\$00	54.677\$00
Total.....	127.037\$00	125.195\$00	130.581\$00	127.325\$00	135.783\$00	147.620\$00	157.643\$00	176.719\$00	212.401\$00	230.442\$00
Pequena velocidade.....	45.813\$00	43.128\$00	44.260\$00	38.818\$00	46.130\$00	59.389\$00	54.791\$00	84.288\$00	80.271\$00	201.883\$00
Total do tráfego.....	172.851\$00	168.323\$00	174.841\$00	166.143\$00	181.913\$00	207.019\$00	212.434\$00	261.007\$00	292.672\$00	632.325\$00
Total do tráfego.....	2.031\$00	1.124\$00	949\$00	1.296\$00	1.055\$00	1.828\$00	1.404\$00	2.155\$00	2.362\$00	3.751\$00
Total.....	174.882\$00	169.448\$00	175.790\$00	167.439\$00	182.968\$00	208.837\$00	213.8.8400	263.162\$00	295.034\$00	636.076\$00
<i>Receita do tráfego:</i>										
Por quilometro de via.....	2.701\$00	2.690\$00	2.732\$00	2.596\$00	2.842\$00	3.234\$00	3.319\$00	4.078\$00	4.573\$00	9.880\$00
" de trem.....	\$14.4	\$46.1	\$49.8	\$48.6	\$53	\$62.6	\$78.1	\$123.9	\$185	\$357
<i>Despesas de exploração:</i>										
Caixa de Aposentações (deficit).....	-5-	-5-	-5-	-5-	-5-	-5-	1.755\$00	2.143\$00	2.147\$00	8.084\$00
Administração.....	757\$00	2.481\$00	6.305\$00	2.689\$00	3.066\$00	3.933\$00	3.146\$00	3.496\$00	6.284\$00	45.813\$00
Direcção.....	14.053\$00	14.196\$00	14.229\$00	14.841\$00	17.352\$00	17.685\$00	21.873\$00	22.844\$00	22.945\$00	95.908\$00
Movimento.....	29.047\$00	29.120\$00	29.287\$0	30.780\$00	31.064\$00	34.8.717\$00	35.728\$00	41.793\$00	40.994\$00	47.016\$00
Via.....	24.301\$00	19.991\$00	14.853\$00	14.903\$00	18.585\$00	21.700\$00	21.234\$00	21.219\$00	23.901\$00	42.6.313\$00
Fracção.....	57.913\$00	57.118\$00	56.851\$00	54.283\$00	90.572\$00	147.849\$00	168.675\$00	201.204\$00	185.158\$00	
Total .....	126.071\$00	122.906\$00	121.525\$00	117.909\$00	160.639\$00	226.039\$00	250.222\$00	291.728\$00	281.328\$00	623.142\$00
Despesa por quilometro de via.....	1.970\$00	1.920\$00	1.899\$00	1.842\$00	2.510\$00	3.532\$00	3.933\$00	4.558\$00	4.395\$00	9.736\$00
" " de trem.....	\$32.4	\$33.7	\$31.4	\$34.4	\$46.7	\$68.4	\$92	\$138.6	\$187.8	\$351
<i>Coefficiente.</i>										
Receita liquida.....	46.780\$00	45.417\$00	53.316\$00	48.234\$00	21.274\$00	-19.030\$00	-37.788\$00	-30.721\$00	11.344\$00	9.183\$00
" por quilometro de via.....	731\$00	710\$00	833\$00	754\$00	332\$00	-505.8	-590\$00	-480\$00	178\$00	144\$00
" " de trem.....	\$12	\$12.4	\$13.4	\$14.2	\$06.3	-	\$13.9	-	\$07.2	\$06
<i>Encargos financeiros:</i>										
Coupons.....	22.342\$00	22.138\$00	21.928\$00	21.706\$00	21.473\$00	21.226\$00	26.282\$00	37.971\$0	37.872\$00	37.939\$00
Juros e descontos, etc.....	963\$00	167\$00	134\$00	-5-	-5-	-	2.666\$00	-	749\$00	637\$00
Total .....	23.305\$00	22.306\$00	22.062\$00	21.706\$00	21.473\$00	21.226\$00	28.948\$00	37.971\$00	38.621\$00	38.576\$00
<i>Disponibilidades:</i>										
Receita liquida e receita fóra do tráfego .....	48.811\$00	46.541\$00	54.265\$00	49.530\$00	22.329\$00	-17.202\$00	-36.384\$00	-28.566\$00	13.706\$00	12.934\$00
" Juros, lucros, etc.....	-5-	-5-	-5-	-5-	1.077\$00	157\$00	418\$00	1.216\$00	3.430\$00	4.451\$00
Total .....	48.811\$00	46.541\$00	54.265\$00	49.530\$00	22.486\$00	-17.620\$00	-35.168\$00	-25.136\$00	17.853\$00	17.853\$00
Saldo.....	25.506\$00	24.236\$00	32.203\$00	28.301\$00	1.013\$00	-38.846\$00	-64.116\$00	-63.107\$00	-23.037\$00	-21.191\$00

A despesa referida decompõe-se nas seguintes parcelas:

	1920	1919
Administração.....	8.084\$00	8.431\$00
Direcção.....	45.813\$00	22.844\$00
Movimento.....	85.908\$00	40.994\$00
Via.....	47.006\$00	23.901\$00
Tracção.....	426.331\$00	185.158\$00
Total.....	623.142\$00	281.328\$00

O aumento de despesa foi de 341.814\$00 contra o de 339.653\$00 na receita do tráfego.

Continua sendo a elevada despesa de tracção o principal obice de uma situação desafogada a que a Companhia pode legitimamente aspirar. A diminuição do preço do carvão deve ter n'ella beneficia influencia. Conforme tinha ponderado sempre que analyso os relatórios da Companhia, é nas despesas de tracção que ha margem para uma acção restauradora do equilíbrio financeiro.

Devo observar que na classificação das despesas accrescentei ás d'exploração as de administração que figuram na conta de ganhos e perdas em vez de estarem n'ella incluidas.

Os encargos financeiros foram representados por 38.576\$00, sendo 37.939\$00 do coupon das obrigações.

As disponibilidades attingiram apenas 17.385\$00 o que deu lugar a um deficit de 21.191\$00.

O mappa synoptico que organisámos e hoje publicamos abrange o ultimo decurso.

Vê se por elle que até 1914 inclusivé foi prospéra a situação da Companhia, que depois de pagar as despesas d'exploração e os encargos financeiros tinha saldos oscilando entre 24 a 32 contos.

Em 1915 o saldo foi apenas de 1.013\$00. D'então por diante houve sempre deficit que attingiu 64.116\$00 em 1917 e foi ainda de 63.107\$00 em 1918. Nos ultimos dois exercícios vemo-lo reduzido a 23 e 21 contos, sendo de esperar que em 1921 e sobre tudo em 1922 (pois o exercicio corrente é ainda afectado por uma compra de carvão a preço muito alto) a situação sofreu transformação favorável apesar da perniciosa influencia do cambio.

Justificada confiança no futuro mostra a Companhia tomando a iniciativa de largos emprehendimentos, procurando trazer a sua estação ao centro da cidade e preparando-se para profunda transformação da sua linha pelo alargamento de via e electrificação. A esses melhoramentos anda ligada a substituição de carris em parte da linha e as indispensaveis melhorias do material circulante.

Esperamos que em futuro proximo o inteligente programma delineado se realizará, como consolador contraste entre a acção da iniciativa privada e o descalabro da administração do Estado em matéria de caminhos de ferro.

J. Fernando de Sousa.

*[Assinatura]*

## Fitas para máquinas

Temos ainda algumas á disposição dos nossos assignantes ao preço de 4\$80 (sendo por meias duzias) e acabadas estas não mandamos vir mais enquanto o cambio estiver ás taxas actuaes.

A' venda n'esta Redacção:

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

## O Commercio durante a guerra

O ultimo volume de *Estatística do Commercio e Navegação*, publicado apenas ha pouco, é o de 1918. Podemos assim fazer o balanço desse movimento durante a guerra. Chegaremos a conclusões impressionantes e exigentes, como acontece em todo e qualquer exame de factos economicos deste periodo tragico.

O nosso *commercio geral* do continente e ilhas adjacentes, de que não fallámos ainda, abrange, como é sabido, a importação para consumo, a exportação nacional e nacionalizada, a reexportação, baldeação e transito internacional. Elle proprio se costuma também dividir apenas em importação e exportação, sendo o seu movimento aparente durante a guerra o que se mostra no quadro seguinte:

Anos	Importação Geral Contos	Exportação Geral Contos	Total
1912.....	100.866	60.567	161.433
1913.....	110.446	56.985	167.261
1914.....	91.150	48.966	140.116
1915.....	101.171	58.686	159.857
1916.....	110.319	85.025	213.344
1917.....	168.263	86.047	254.310
1918.....	202.958	107.995	310.953

Se apenas olhassemos para o movimento aparente dos valores só teria havido diminuições quanto á importação geral em 1914 e 1915, quanto á exportação geral em 1914, e quanto ao commercio geral naqueles dois annos, tomando-se como termo de comparação o de 1913.

Desde 1915 a segunda e desde 1916 a primeira e o total haveriam tido aumentos progressivos nos seus valores, chegando quasi a ser duplos em 1918.

Não é possível mostrar categoricamente pela propria evolução dos preços das mercadorias quanto os movimentos foram todos decrescentes na realidade. Suponhamos, porém, por mera hipótese, que os seus valores nominaes tiveram a mesma variação que houve no custo medio da vida, o qual em 1918 foi 3,5 vezes mais do que antes da guerra.

Nesse caso a importação geral deveria ter sido de 418.000 contos, e exportação geral 212.000 contos, e o total de 630.000 contos em 1918, se tivessem mantido as proporções que tinham em 1913. Confrontando estas cifras com as de 1918, no quadro acima, acham-se diferenças de mais de 100 % para menos, nos movimentos efectivos.

Embora o criterio adoptado seja inseguro, já nos deixará ver que houve no commercio uma formidavel decadencia. Esta se vai vêr de outro modo positivo, tendo de concluir-se que foi ainda maior!

Os valores de *Estatística* podem, pois, conduzir a resultados illusorios. O mesmo não sucede com as cifras das quantidades de mercadorias carregadas e descarregadas nos portos do continente e ilhas adjacentes, sendo certo que se faz por via marítima a quasi totalidade do nosso commercio.

O movimento dellas foi o seguinte no mesmo periodo:

Anos	Toneladas descarregadas	Toneladas descarregadas
1912.....	2.613.530	1.418.413
1913.....	2.810.246	1.547.418
1914.....	2.344.720	1.323.712
1915.....	1.967.716	1.305.459
1916.....	1.952.134	1.367.293
1917.....	910.673	757.212
1918.....	694.409	584.092

Desta maneira as quantidades de mercadorias descarregadas e carregadas guardaram apenas as proporções seguintes, em comparação com as de 1913.

Anos	descarregadas % das de 1913	Carregadas % das de 1913
1914.....	82	86
1915.....	70	86
1916.....	60	90
1917.....	33	50
1918.....	26	38

A curva da primeira columna mostra que a importação geral foi decrescendo com rapidez, a ponto de se reduzir a um terço em 1917 e a um quarto em 1918.

Como é sabido que a produção util diminuiu, considerada no conjunto, Portugal viveu á custa dos seus capitais e stocks preteritos, sem se fazerein as reparações e reabastecimentos que se faziam antes pela importação. Arruinou-se, empobreceu, teve uma grande baixa no seu tipo da vida social, domestica e individual.

As mesmas conclusões tristíssimas são corroborados pela decadencia de exportação, a qual se reduziu a metade em 1917 e a pouco mais de um terço em 1918. O ouro entrado realmente foi muito menos do que era, embora umas certas classes o recebessem em proporções maiores do que nunca pela exportação e valorização dos vinhos, das conservas e de outros produtos nacionaes.

Outro movimento decadente veiu ainda assignalar essa mesma ruina da economia nacional. Foi o da navegação.

As entradas e saídas de navios nos portos do continente e ilhas, no mesmo periodo, constam do quadro seguinte:

Anos	Entradas	Saídas
1912.....	11.134	11.026
1913.....	10.638	10.652
1914.....	9.107	9.019
1915.....	7.555	7.486
1916.....	7.284	7.161
1917.....	5.860	5.786
1918.....	5.566	5.387

Assim, o numero de navios entrados nos portos, ou delles saídos, foi diminuindo sucessivamente, a ponto de se reduzir em 1918 a cerca de metade do que fôra em 1913.

Mas a decadencia é muito mais expressiva se olharmos para a tonelagem de arqueação do total das entradas e do total das saídas:

Anos	Tonelagem das entradas	Tonelagem das saídas
1912.....	23.196.767	23.073.308
1913.....	24.568.120	24.621.852
1914.....	20.505.334	20.525.846
1915.....	13.045.901	13.055.595
1916.....	9.778.111	9.728.977
1917.....	4.906.599	4.979.452
1918.....	3.285.833	3.245.074

Desta maneira o numero total de toneladas de arqueação dos navios entrados e saídos, baixando cada vez mais desde o proprio anno de 1914, chegou a ser em 1918 apenas um oitavo do que fôra em 1913.

Verdade seja que a maior diminuição de tonelagem vinha dos vapores de passageiros. Mas a de mercadorias concorria tambem para o mesmo declínio em proporções correspondente ao dos carregamentos que acima registámos.

As dolorosas conclusões anteriores poderiam ser modificadas em sentido aliviador pelo movimento do

commercio entre a metropole e as colonias. Mas não sucedeu assim.

Elle foi o seguinte:

Anos	Importação contos	Exportação contos	Total contos
1912.....	17.558	8.811	26.369
1913.....	13.714	9.286	23.000
1914.....	15.916	8.672	24.618
1915.....	19.112	11.525	36.637
1916.....	22.919	13.919	36.948
1917.....	28.105	13.319	41.424
1918.....	22.394	16.068	38.453

Os valores quasi só duplicaram desde 1913 nas mercadorias exportadas da metropole para as colonias. Nas de lá importadas nem chegaram a dobrar desde 1913, mas isto foi devido ás cotações adoptadas, pois ali o movimento conservou-se aproximadamente o mesmo na tonelagem, chegando a ser inferior em alguns annos, como se vê no quadro seguinte:

Anos	descarregadas Toneladas	carregadas Toneladas
1912.....	80.500	86.665
1913.....	83.504	90.412
1914.....	84.558	100.580
1915.....	86.982	91.868
1916.....	122.410	66.525
1917.....	108.270	60.514
1918.....	83.056	48.983

Conclue-se deste quadro que o numero de toneladas de mercadorias aumentou um pouco e depois voltou a ser o mesmo na importação, mas na exportação foi diminuindo até ser de metade, o que foi devido ás restrições adoptadas na metropole e á circunstancia de não termos superabundancias, mas sim deficiencias.

O balanço commercial do tempo de guerra é trágico, mas as estatísticas mostraram que ainda o será mais o de 1920 por diante. A economia nacional vem sendo progressivamente arruinada. O remedio seria uma produção agricola muito superior á de 1913, mas a nossa lavoura semeia cada vez menos!

Quirino de Jesus.

## Novo regimen dos caminhos de ferro franceses

O *Journal Officiel* de 12 d'este mez publicou a lei relativa ao novo regimen dos caminhos de ferro, que é do teor seguinte:

Art.º 1.º—E' aprovada a convenção de 28 de Junho de 1921 celebrada entre o ministro das Obras Públicas, as Companhias dos caminhos de ferro do Norte, de Leste, de P. L. M., de Paris a Orleans e do Midi, Syndicato do caminho de ferro da Pequena-Cintura e a Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, para a exploração das suas rêsdes.

Fica annexa á presente lei um exemplar da referida convenção.

Art.º 2.º—Em cada anno a lei de finanças fixará:

1.º—A importancia dos aditamentos que o Thesouro está autorizado a fazer ao fundo commum pela applicação da citada convenção;

2.º—A quantidade total das obrigações que cada rête está autorizada a emitir qualquer que seja a causa, e em especial para a applicação dos art.ºs 13, 16 e 25 da convenção;

Art.º 3.º — Será creada em cada rête uma Sociedade commercial cooperativa do pessoal. Os seus estatutos serão aprovados em Conselho de Estado sob proposta do ministro das Obras Publicas. O conselho de admnistração será composto unicamente por empregados da empreza em serviço activo.

Metade da parte da *prime* correspondente ao pessoal de uma r ede poderá ser por cada empregado cedida ´ cooperativa d'essa r ede que deverá colocar todos os fundos (capiial e juros) de que dispuzer:

Ou em acções da sua r ede, sem que o capital em ac o es possa exceder em cada anno a quarta parte do capital empregado, nem na totalidade a quarta parte do capital social da rêde;

Ou em obrigações das grandes rôdes, em títulos  
emittidos pelo Estado ou por este garantidos;

Ou em immoveis affectos á habitação dos agentes da empreza ou em emprestimos hypotecarios para construcções ou coupons de immoveis com o mesmo destino.

Todos os valores moveis serão comprados ou vendidos por intermedio do ministerio das Finanças : todos deverão ser nominativos e matriculados em nome da cooperativa.

Comtudo, pelo que respeita a acções da rêde, serão matriculadas, quer em nome dos agentes que f cam parte da cooperativa que as desejem adquirir nas condi es abaixo indicadas, quer em nome da cooperativa, não podendo o total de ac es adquiridas exceder o maximo fixado na 3.<sup>a</sup> alinea d'este artigo.

Será aberta uma conta a cada agente associado na cooperativa; n'ella será lançada a metade da *prime* que lhe corresponda e os respectivos juros. Com a quarta parte das importâncias lançadas na sua conta, o empregado terá a faculdade de adquirir acções da sua rôde. Essas acções serão depositadas na caixa da cooperativa.

Quando o agente deixar a cooperativa ou o serviço da sua rede, receberá as acções de que fôr proprietário bem como as restantes quantias inscritas na sua conta, quer sob a forma de capital, quer sob a forma de renda vitalicia.

O agente poderá alem d'isso, em qualquer época, affectar todo ou parte do capital ou das acções da sua conta a obras de seguros ou previdencia social instituidos por associações de empregados de caminhos de ferro reconhecidas de utilidade publica.

Em caso de falecimento de um agente em serviço activo, o total das importâncias lançadas na sua conta reverterá para os seus herdeiros de direito.

Comtudo para as companhias de caminhos de ferro de interesse geral que modificarem o seu estatuto financeiro actual e estabelecerem acções de trabalho previstas no quadro da lei de 26 de Abril de 1917, a sociedade cooperativa do pessoal prevista n'esta ultima lei será substituida pela cooperativa da r  de creada pelo paragrapho primeiro d'este artigo.

O regulamento de administração publica previsto no artigo 14 da convenção annexa á presente lei determinará as condições d'esta substituição.

Este mesmo decreto instituirá para cada rede, inclusivamente ao do Estado, uma caixa autónoma que poderá receber a segunda metade da *prime* do pessoal bem como toda ou parte da primeira metade d'essa *prime* que os agentes não tenham colocado na cooperativa. Esta caixa será administrada pelo pessoal nas mesmas condições que a cooperativa. O decreto acima citado estabelecerá um sistema de economia que permitirá a esta caixa adquirir, em nome dos agentes e a seu pedido, com as quantias que tenham a receber, acções da sua rede, obrigações de empresas de caminhos de ferro ou valores emitidos pelo Estado ou por este ga-

rantidos, ou applicar essas quantias em instituições de seguro e de previdencia social. Os titulos comprados em nome dos agentes ser-lhe-hão entregues. Os agentes poderão além d'isso retirar em qualquer epocha todas ou parte das quantias que figurem nas suas contas de credito.

Art. 4.<sup>o</sup>—Para a applicação dos art.<sup>os</sup> 5 e 17 da convenção supra citada, é o ministro das Obras Públicas auctorizado a delegar no Conselho superior o direito de decisão que lhe pertence nos casos estrictamente designados nos decretos aprovados em Conselho sob proposta sua.

Art.º 5.º—E' auctorizado o ministro das Obras Públicas, nas condições fixadas pelo art.º 17 da referida convenção a: homologar tarifas superiores ao maximo fixado pelo art.º 42 do caderno de encagos, a diminuir o peso estabelecido pelo art.º 44 para o transporte gratuito de bagagem, a augmentar nas condições previstas no art.º 13 d'esta lei, os preços estabelecidos no art.º 56 para o transporte de cartas e officios por comboios especiais, a elevar os preços previstos no art.º 57 para o transporte de presos, accusados ou condenados, e a aumentar as taxas estabelecidas no art.º 62 para o fornecimento e envio de material circulante nos seus ramaes.

Art.º 6.º—Os representantes do pessoal no Consellio superior serão eleitos, devendo ser seis representantes das classes médias e seis do pessoal menor.

Art.º 7.º—Serão concedidos a todos os empregados, operarios ou trabalhadores, que provem residir em logar diferente de onde exercem a sua profissão, passes especiaes para seu transporte de ida e volta nos itenerarios a fixar pelo ministro das Obras Publicas, em 3.<sup>a</sup> classe ou em 2.<sup>a</sup> classe nas linhas em que não haja 3.<sup>a</sup>

Art.º 8.º—As famílias que tenham trez ou mais filhos de menos de 18 annos, serão concedidos, a pedido do chefe da familia, bilhetes de identidade, que darão direito aos paes, mães e a cada filho menor de 18 annos, ás seguintes reducções sobre os preços das tarifas:

30 % para as famílias de trez filhos  
 40 %      »      »      »      » quatro      »  
 50 %      »      »      »      » cinco      »  
 60 %      »      »      »      » seis      »  
 70 %      »      »      »      » sete ou mais.

Estas reduções incidem nos bilhetes simples e de  
ida e volta.

Art. 9.<sup>º</sup>— Os militares reformados com invalidade de pelo menos 25 % terão direito a reducção nos preços de bilhetes de: 50 % para uma invalidade de 25 a 50 % e de 75 % para todos além de 50 %.

Aos invalidos de 100 % será concedida passagem gratuita nas condições do art. 10 da lei de 31 de Março de 1919.

Estas reduções incidem sobre os bilhetes simples de ida e volta.

Art. 10."—As companhias e a r ede do Estado concederão todos os annos um passe em 2.<sup>a</sup> classe  s viu-  
as, ascendentes, descendentes em 1.<sup>o</sup> e 2.<sup>o</sup> grau, e na  
alta d'estes aos irmãos ou irmãs mais velhas de mili-  
ares mortos em defeza da patria, para uma viagem  
gratuita do lugar da sua residencia ao ponto onde os  
allecidos tenham sido sepultados pelas auctoridades.  
Estes passes serão concedidos a pedido dos interessados  
que deverão como justificante apresentar um cer-  
fificado do "maire".

Os pais, viúvas e parentes em 1.<sup>º</sup> e 2.<sup>º</sup> grau de militares desaparecidos gozarão da mesma regalia para se transportarem ao ossário militar mais próximo o logar indicado pelo juizo de investigação dos falecimentos.

Art. 11.<sup>o</sup> — Sob proposta do ministro das Obras Publicas, ouvido o Conselho Superior, o Conselho de Estado promulgará um decreto determinando as categorias das pessoas, que não pertençam ao pessoal ferro-viário, que possam beneficiar de facilidades que não sejam concedidas pelas tarifas em vigor.

Art. 12.<sup>o</sup> — Quaesquer reclamações de ordem colectiva levantadas entre uma ou mais empresas e o pessoal, especialmente as que respeitem ao estatuto, assim como ás regras do trabalho e de remuneração e ás instituições de reforma do pessoal, serão resolvidas por um tribunal arbitral, constituído por dois representantes das empresas no Conselho Superior, dois representantes do pessoal no mesmo Conselho das categorias dos empregados interessados no conflito, e d'um quinto arbitro, presidente de direito, que será nomeado pelo Conselho Superior, o qual servirá de desempate. Este quinto arbitro será escolhido fóra do Conselho Superior.

Art. 13.<sup>o</sup> — Seis meses depois da instalação do Conselho Superior de Caminhos de ferro será estabelecida uma convenção entre as empresas, o Ministro das Obras Publicas e a Administração dos Correios para assegurar a circulação do material pertencente a esta ultima e regular as condições e prazo do transporte das encomendas postaes.

Igualmente será estabelecido um acordo entre as rôdes, o ministro das Obras Publicas e a administração penitenciaria para regular a circulação do material pertencente a esta ultima administração.

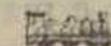
Estas convenções serão aprovadas por leis especiaes.

Art. 14.<sup>o</sup> — As grandes rôdes de caminhos de ferro de interesse geral deverão submeter no prazo de trez mezes contados da promulgação d'esta lei, á aprovação do governo as disposições adicionaes aos seus regulamentos de reformas.

Estas disposições deverão ser estabelecidas por forma que em egualdades de pensão e de cargo, os agentes d'uma mesma rôde, reformados antes de 1 de Janeiro de 1919 com direito a pensão immediata, recebam melhorias eguaes.

Aos agentes reformados depois de 1 de Janeiro de 1919 com pensão immediata, e que não tenham podido beneficiar durante 6 annos das escalas de ordenados actualmente em vigor, serão concedidos complementos de pensões destinados a assegurar a transição entre as pensões calculadas na base dos antigos ordenados e melhorados nas condições indicadas na alinea anterior, d'uma parte, e as pensões calculadas na base dos novos ordenados, d'outra parte.

Art. 15.<sup>o</sup> — O registo da convenção annexa á presente lei não poderá dar logar a uma percepção superior a uma taxa fixa de 3 francos.



## LINHAS PORTUGUEZAS

**Valle do Tamega.** — Como dissemos, abriu á exploração no dia 23 de outubro a primeira parte do segundo troço d'esta linha ferrea, Amarante a Gatão, comprehendendo 5 kilometros. Como os trabalhos vão adiantados é natural que ainda este anno seja aberta a linha até Chapa, mais 4 kilometros.



# VIAGENS E TRANSPORTES

### Trafego entre França e Portugal

#### Vagões de eixos intermudaveis

Anteriormente á guerra, a casa Leinkauf, de Paris, tinha em circulação vagões que mudando de eixos na fronteira de Irun-Hendaya, faziam os transportes directos entre França e Portugal em transito por Hespanha, com o que concorreu bastante para o desenvolvimento que chegou a atingir esse trafego.

Veio a guerra, e alem da paralisação quasi absoluta dos transportes entre as duas nações, dada a circunstancia de a casa Leinkauf ser austriaca, os vagões de eixos intermudaveis foram sequestrados e os seus proprietarios inibidos de poderem continuar a exercer a sua industria em França.

Uma coisa ficou apenas d'este importante melhamento e que vae ser agora aproveitada—a fossa onde se fazia a manobra da mudança dos eixos dos vagões na fronteira de Irun, que é propriedade da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Hespanha, a qual por contracto com a casa Duboc de Paris, lhe cedeu o exclusivo que antigamente havia dado a Leinkauf para a sua utilização.

A casa Duboc que tem como representante em Lisboa a firma Guerreiro Galla L.<sup>da</sup>, com sede no Largo de S. Domingos, palacio do Conde de Almada, encontra-se hoje habilitada com um certo numero de vagões de eixos intermudaveis, e tendo já restabelecido acordos com todas as Companhias do percurso e com as competentes auctorizações dos governos, vae pô-los em circulação, devendo partir já hoje de Paris com destino a Lisboa o primeiro vagão carre-

gado com mercadorias, o qual deve chegar no meado da proxima semana.

A importancia que tão util serviço deve ter para o desenvolvimento do trafego Portugal-França é facil de prevêr, dado o papel que elle já prestou antes da guerra europeia, não sendo demais esperar que dentro em pouco tempo consiga restabelecer o considerável movimento de transportes de ha sete ou oito annos.

A vantagem de as mercadorias seguirem da procedencia a destino n'um mesmo vagão selado pela alfandega sem soffrer, portanto, trasbordos nas fronteiras nem estarem sujeitos a embargos de qualquer natureza, nem sujeitos a roubos ou quaesquer outros inconvenientes, como pode succeder indo em vagões que tenham de ser trasbordados, é de tal ordem que escusado é encarece-la.

O commercio mais do que ninguem vae ter occasião de poder apreciar as vantagens deve magnifico serviço que muito deve concorrer para maior estreitamento das relações commerciaes entre os dois paizes.

Os expedidores que queriam aproveitar d'este serviço devem entender se com os representantes da casa Duboc.

#### Apeadeiro da Matta

A partir de hoje os comboios regulares de mercadorias n.<sup>os</sup> 2301 e 2302 que circulam entre Entroncamente e Badajoz passam a ter paragem de meio minuto no apeadeiro da Matta para entrada e saída de passageiros das tres classes.

O comboio 2301 passa em Matta ás 12,44, e o 2302 ás 14,14.

## O serviço dos telephones

Não pode ser; não devia ser, porque não devia consentir-se; e não obstante, é e será porque se consente e somos obrigados, os subscriptores, a tolerar-o.

E o desespero é maior, maior o desanimo porque nem temos o recurso de nos queixar — a quem? se os ministros não aquecem a cadeira e só às vezes a aquecem demais, nos poucos dias em que n'ella se sentam, porque estão *em braza*, com as luctas da política?

E está a população quasi inteira de uma capital entregue nas mãos d'uma companhia que até no nome é estrangeira — não o fosse e as coisas já tinham mudado, com energicas providencias — que a explora despejadamente; que leva um dinheiro louco por um serviço pessimo como não o ha tão mau em parte alguma do mundo!

A companhia obteve, ha pouco, do governo, *de mão beijada* — se ainda se beijam as mãos, n'um regimen democratico — uma elevação dos seus preços que os poz em mais de *seis vezes* o que eram. Isto a pretexto de precisar melhorar a situação do seu pessoal, e da elevação dos preços dos materiaes.

Pois nem aumentou os vencimentos e salarios — ou se o fez foi só aos directores, e ao pessoal daria uma lambugem — nem melhorou ou sequer reparou os instrumentos, porque cada trez vezes que pomos o auscultador ao ouvido e pedimos um numero, ouvimos como resposta: não tem a linha bôa.

E' de desesperar.

Ha dias desejavamos falar para cinco partes; era caso urgente e o telephone é para isso que serve e nós pagamos bem, como toda a gente, para sermos bem servidos. Pois d'essas cinco, quatro "não teem a linha bôa", e eram justamente as mais afastadas!

O pessoal é pessimo, incompetente, falto de pratica; meninas que se atrapalham e fazem a comunicação errada, fazendo-nos perder um tempo precioso, porque não só querendo falar para um subscriptor nos achamos ligados para outro, como depois temos nova demora primeiro que nos deem attenção e nos ponham em comunicação com quem deve ser. Isto quando não nos ligam ainda para outro numero disparatado.

Ainda hoje, querendo falar para o "Norte 550" nos achámos ligados para o "Central 14".

E d'ahi a pouco eramos chamados ao telephone por um subscriptor que nos falou julgando que o fazia ao Snr. Conde de Porto Covo, que é o n.º 28 e o nosso telephone é o 27.

Ha toques de fios, ha trocas de fios que continuamente nos incomodam, fazendo que sejamos chamados por quem não pediu comunicação para esta redacção.

Da demora em dar attenção, já se não fala!

Ha tempos dissemos aqui que n'um inquerito sobre o serviço telephonico, nos Estados Unidos, se verificou que a maxima demora em attender um subscriptor n'aquelle paiz é de 5 segundos.

Em Lisboa consideramo-nos felizes quando nos attendem antes de 5 minutos.

E não é difficil ser mais prompto n'este serviço, e a prova é que o defeito é do pessoal como ha pouco verificámos. N'um dia esteve ao apparelho uma empregada diligente que sempre que tirávamos o auscultador do descânço nos respondia *immediatamente*, e nos ligava sempre certo. Não sabemos quem era, mas era uma funcionaria competente — parecia que não estavamos em Lisboa a falar ao telephone, mas em Londres ou Nova York.

Assim como esta trabalha porque não o fazem as outras suas collegas?

Pois se as proprias secções de "Informações" e de "Reclamações" levam enorme tempo a responder!

Vê-se até que não ha, na direcção do serviço, espirito pratico.

Lá por fóra, em paizes de linguas diferentes, adoptou-se o termo "allô" para responder, insignificativo, talvez corruptela francesa de "allons, vamos, diga o que quer".

Mas com a vantagem de ser breve e ter um som agudo.

Por cá usou-se, a principio a phrase, muito comprida: "que numero quer", mas parece que, por uma perliquitissima especiosa, se julgou irreverente e se passou a outra mais longa "que numero deseja".

Não nos surprehenderá que qualquer dia a mudem para uma phrase mais delicada: "queira ter a bondade de dizer que numero deseja".

Pois seria bem facil substituir aquelle discurso que nem sequer tem um som agudo, por esta palavra simples e vibrante: — diga.

O que nós dizemos aqui, para desabafar, é que o serviço telephonico está pessimo, que o pessoal ameaça nova greve e a companhia mais que sextuplicou as suas tabellas para comprar um theatro e installar-se faustosamente, e que nós todos, os subscriptores, estamos sendo miseravelmente servidos e escandalosamente explorados por uma companhia que nem sequer tem exclusivo, o que dá ao Estado o direito de a obrigar a servir bem ou de a mandar passear e dar a concessão a quem melhores garantias dê de cumprir os seus deveres.

Isto, bem o sabemos, é clamar no deserto, porque temos a prova dos carinhos que ella merece aos poderes publicos no facto de, já quando o serviço era quasi tão mau como hoje é, em vez de ser obrigada a melhorar-o, se lhe conceder um aumento de tarifas a *seis vezes e tanto* do que era.

Illusões, não as temos: a bandeira ingleza serve mais do que a nossa, n'estes casos.



## Os direitos de importação do material circulante

Como é sabido o material fixo e circulante de caminhos de ferro figura na pauta das Alfandegas sob os n.ºs 409 e 488, sujeito ao direito de 12 % ad valorem com excepção dos carris a que se applica o direito de \$00,2 por kilogramma, segundo o n.º 103 da pauta.

Quando os valores eram moderados, os direitos não representavam um encargo excessivo. Com os altissimos preços actuaes atingem porém cifras inadmissíveis, chegando uma locomotiva dos typos mais reforçados a pagar mais de 60 contos!

As Companhias que não teem isenção de direitos — e são quasi todas — viam pois agravadas pelos direitos de importação as enormes dificuldades financeiras originadas pela aquisição de material.

O mais curioso é que as machinas de vapor de mais de 100 cavalos pagam segundo o n.º 392 B da pauta \$02 por kilogramma, enquanto por uma locomotiva, que é uma machina de vapor, se exige 12 % ad valorem.

O sr. Barros Queiroz, quando ministro das finanças, quiz remediar o mal apresentando uma proposta de lei tornando extensivo ás locomotivas, como era logico, aquelle direito de \$02 e applicando-o ás locomotivas já importadas cuja liquidação de direitos estivesse ainda pendente. Assim se attendia com justiça ás

reclamações da Companhia Real que tinha pendente o pagamento dos direitos das locomotivas ultimamente impostas. O projecto ficou no limbo parlamentar.

O actual ministro do Commercio, o sr. dr. Vasco Borges, depois de ter reduzido consideravelmente os direitos brutas a que estava sujeito o material necessário para as instalações hydro-electricas, providenciou sobre o assumpto publicando o decreto seguinte:

"Considerando que a aplicação genericos dos direitos de importação de 12% ao material circulante de caminhos de ferro, incluindo as locomotivas, o torna sobremodo oneroso nas actuais condições de elevadíssimo preço que esse material atinge, agravando as precárias circumstâncias das empresas de caminhos de ferro e dificultando a respectiva aquisição;

Considerando que esse material, especialmente as locomotivas, só excepcionalmente é fabricado no paiz e que convém sobremodo providenciar sobre a sua aquisição, cuja necessidade tanto se faz sentir;

Considerando que para as maquinas de vapor de mais de 100 cavalos, estipula a pauta o direito de \$02 por kilograma não razoável que ás locomotivas que maquinas de vapor são, se aplique direito muito mais pesado;

Hei por bem, sob proposta do ministro do Comercio e das Comunicações, tendo ouvido o Conselho de Ministros, decretar o seguinte:

Artigo 1.º—As locomotivas e seus pertences carruagens e vagões de caminho de ferro será aplicado o direito de importação de \$02 por quilograma.

Art. 2.º—O direito fixado no artigo anterior será aplicado ás locomotivas que nas Alfandegas tenham sido propostas a despacho de importação até esta data, e cujos direitos não estejam liquidados e cobrados.

Art. 3.º—Fica revogada a legislação em contrario.

Para que o decreto surta cabalmente o efecto que se teve em vista, importa que no art. 1.º as palavras *e seus pertences* sejam transpostas de modo que se refiram tambem ás carruagens e vagões, como é obvio, aliás o decreto aproveitaria a rodados de machinas e não aos de vagões ou carruagens.

O art. 2.º resolve as dificuldades suscitadas á Companhia Real pelo despacho das suas locomotivas.

E' pois digna de elogio esta util providencia.

Importa, porém, que não seja inutilizada pela exigencia dos direitos em ouro, pois ne lista das mercadorias agora correntes não figura material fixo e circulante de caminhos de ferro.

Bem avisado andará o sr. Ministro do Commercio actuando n'esse sentido.



## PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

**Almanach Bertrand**—para 1922; livrarias Aillaud e Bertrand, Paris—Lisboa, e Francisco Alves, Rio de Janeiro.—Ha 23 annos que se publica este precioso livrinho e ha 23 annos que d'ele aqui damos noticia chamando-lhe interessante e curioso. Porque ha tambem esse quasi quarto de seculo que annualmente consagramos algumas horas a folheal'o a apreciar a enormidade de assumptos que n'ele se reune, cuja leitura nos prende agradavelmente, e o conservamos depois, sobre a nossa meza de trabalho, para a elle recorrermos em occasião em que pretendamos desenfastiar-nos com uma leitura agradavel.

Quando ha tempos, tivemos a triste noticia da morte do seu coordenador, o distinto poeta Fernandes Costa, julgámos, francamente o diremos, que o almanach morreria com o seu auctor, tal era a especialidade, o cuidado, a intelligencia, de um compilador escrupuloso, que elle punha ao servico de seu livrinho, realizando o ideal de o tornar de extraordinario interesse por meio da mais inexplicavel variedade de assumptos tratados, com encyclopedica competencia e paciente escrupulo.

Pois enganámo-nos.

O principio do "rei morto rei posto" foi confirmado pela velha paromia "filho de peixe sabe nadar".

Com efeito, ao meticulooso coordenador dos 22 volumesinhos sucedeua sua filha, a sr.ª D. Maria Fernandes Costa, que cooperada pelos srs. Frederico Oom, o distinto sub-director do Observatorio Astronomico, e engenheiro João Eloy Nunes Cardoso, produziu obra que em nada desmerece as anteriores, honrando a memoria do paiz querido, o livro e a actual coordenadora.

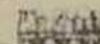
Explica-se o caso, até certo ponto no facto de, já durante a vida de Fernandes Costa, sua filha o auxiliar n'este trabalho, e ahí temos a razão porque, ao folhear este annuario, tantas vezes encontrámos ideias e conceitos em que transparecia um fino espirito que se nos afigurava de uma senhora intelligente.

Estes predicos refinam no presente volume correspondente ao proximo anno que vem incontestavelmente mais valorizado em anedotas e phrases de uma requintada graciosidade que a meudo nos fazem sorrir.

E é só a fazer-nos sorrir que estes milhares de pequenos nadas aspiram. O *almanach* não se propõe fazer gargalhar a boçalidade, e tão sómente recrear a intelligencia.

Dirigido por uma senhora é um livro honesto e fino que tem lugar preferente sobre a mesa do *boudoir* para ser folheado n'estas noites de inverno frio, em que o theatro não nos chama, porque, á porta d'elles nos espreita, por vezes, a gripe.

E porque é um livrinho encantador, consagramos tanto espaço a noticiar do seu apparecimento, agradecendo aos seus editores a estimada offerta que vem completar a collecção que d'ele conservamos preciosamente na nossa estante.



## Os caminhos de ferro suíços

A Suissa, apezar de, como paiz neutral, não ter tomado parte na grande guerra, não podia furtar-se ás consequencias nefastas do terrivel flagello que causou um verdadeiro desequilibrio mundial.

Encravada entre nações belligerantes, fornecendo-lhes grande quantidade de subsistências que em grande parte faziam falta á manutenção da sua população, sem em troca receber productos de que carecia, como o carvão de que é inteiramente tributaria do estrangeiro; afectada pela elevação do cambio da sua moeda que faz afastar a concorrencia dos estrangeiros que antes da guerra eram hóspedes assíduos da famosa patria de Guilherme Tell, o que deu um profundo golpe na industria hoteleira, a Suissa tem-se debatido nos ultimos tempos n'uma crise analoga á das nações que se bateram. Os caminhos de ferro como órgãos essenciais da economia, foram naturalmente das industrias que mais foram atingidas.

Por um lado as conclusões e mudanças politicas em varios paizes da Europa, produzindo sucessivas alterações cambiais, a redução quasi a zero do tráfego de Oeste com o desaparecimento do imperio austro-hungaro, a diminuição do transito allemão sobre Genova e Nápoles afectando fortemente o tráfego de Norte a Sul; a concorrencia das linhas italianas electricadas, e a falta de viajantes estrangeiros; por outro lado a entrada em vigor da lei das oito horas de trabalho, o aumento de salarios ao pessoal, e finalmente o encarecimento das matérias primas colocaram todas as empresas ferroviarias n'uma situação angustiosa, que as força á execução imediata de projectos, alguns dos quaes já em estudo antes da guerra, tales como a abertura de novas linhas para a criação de novas correntes de tráfego, a electrificação das actuais, as aquisições de material de transporte indispensável para ocorrer ás novas exigencias do tráfego, para as-

sim poderem restabelecer o seu equilibrio financeiro indispensavel ao desempenho do seu importante papel.

E assim é que, de 1913 a 1920 foram abertos á circulação 268 kilometros de novas linhas, o que elevou a 5.077 kilometros o total das rôdes em exploração.

Os caminhos de ferro federais, explorados pelo Estado que antes contavam apenas 103 kilometros, tem actualmente ao serviço mais 888 kilometros.

Em virtude da carcestia do carvão, que, antes mesmo que em qualquer outro paiz, se fez sentir grandemente na Suissa, levou as emprezas á electrificação das linhas, encontrando-se actualmente funcionando por tracção electrica 30 % da rôde geral ou sejam 1620 kilometros. Os Caminhos de Ferro Federaes estão procedendo á electrificação de cerca de 2.900 kilometros da sua rôde, estando já funcionando a tracção electrica a linha de S. Gotardo das secções de Berne Thun e de Brigsitten. Outros trabalhos d'esta natureza se estão executando, tendo-se gasto no anno findo n'esta obra 146 milhões de francos e achando-sc previstos no orçamento d'este ano para igual fim, 52 milhões.

As diversas companhias estão procedendo á electrificação das suas linhas com o auxilio financeiro do Estado.

A rôde do Tirol suíso que é de 180 kilometros está tambem procedendo á transformação da tracção.

O material de transporte foi tambem augmentado por ser insuficiente o que existia para atender á obrigação que lhe foi imposta de acudir apenas com os seus proprios recursos a todo o seu trafego externo. Assim sendo em 1913 de 19.300 o numero de vagons em 1920 elevara-se a 25.000.

Em 31 de Dezembro de 1919 a Suissa tinha em circulação 1400 locomotivas a vapor, 141 tractores, 4.731 carruagens de passageiros e 24.223 vagões de mercadorias.

O valor do material construido depois da guerra defcendo a 354.200.000 francos.

O numero de empregados que em 1917 era de 45.386, foi reduzido em 1918 a 41.799 para em segundo ser elevado a 44.467 por causa da lei das 8 horas.

A despesa com o pessoal em 1919 elevou-se a 243.600.000 francos ou seja 70 % das despesas totaes.

Só as subvenções temporarias atingem cerca de 104 milhões.

## Signalização de estradas

A Companhia Vacuum Oil que já tem prestado um bom serviço ao paiz, em geral, e aos automobilistas, em especial, publicando a carta das estradas de Portugal, o Guia do Automobilista, e ultimamente nova carta de Portugal em muito maior formato, na escala de 1:200.000, em 36 folhas, vae completar a sua obra pondo, no cruzamento de todas as estradas, umas elegantes placas de folha de ferro em que se indica a direcção d'essas vias, o que não só é utilissimo aos que dirigem um auto como aos que, por qualquer outro meio de viação seguem caminhos.

Lá fóra são os Governos ou as Camaras Municipaes que fazem isto, indicando até as distancias a percorrer até á povoação mais proxima. Aqui, se não é a dedicação da Vacuum ficamos, n'um cruzamento de estradas que não conhecemos, á espera de um transeunte mais conhedor do que nós, que nos diga para onde uma ou outra se dirige.

Quando não succede que esse tambem, se engane e nos faça perder tempo e canceiras.

## 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 de 1920.  
(Conclusão)

### Parecer do Conselho Fiscal

SENHORES ACCIONISTAS:

Em cumprimento da lei estatutaria, vimos apresentar á vossa apreciação o nosso parecer ácerca do Relatorio e Contas do anno 1920.

Apesar de terem sido pessimistas as previsões que fizemos no ultimo relatorio, referentes ás condições em que se effectuaria a nossa exploração, relativamente ao anno decorrido, nunca imaginámos que tivessemos de vir accusar um resultado, que se cifra por um deficit de Esc. 6.953:706\$39 accusado na conta de Ganhos e Perdas.

Não ha sobretaxas, não ha economias, não ha orçamentos que se possam contrapôr a um agio cambial dia a dia crescente, que absorve todas as receitas e que vae até ao ponto de nos colocar n'uma situação financeira gravemente deficitaria em face do balanço apresentado.

Só um regimem variavel de sobretaxas conjugado com o valor da nossa moeda pode remediar o precario systema em que se efectua a exploração de principal rede de transportes do nosso paiz, pela impossibilidade de se continuar a exercer uma industria, com prejuizo manifesto e com o gravissimo risco de se fazer sossobrar uma Empreza, que, como de nenhuma outra, depende a vida economica da Nação.

Não ha duvida que, como a Administração salienta no seu relatorio, grande parte do activo conserva a valorisação que tinha antes da guerra, o que permitiria uma opportuna avaliação, que certamente collocaria esta Companhia em condições demonstrativas de segurança para os capitais n'ella empregados, e porventura para qualquer remodelação financeira a efectuar.

Mas, nem as circumstancias especiaes do regimem concordatorio em que ainda nos mantemos, nem a impossibilidade de valorizar um activo que é commercialmente irrealisavel em face de um passivo exigivel, nos deve desviar a attenção, do principal fito que precisamos ter em vista, que é, em virtude das complexas circumstancias em que vive a nossa Companhia, fazermos uma exploração que seja lucrativa, para supportar todos os seus encargos.

Todos os paizes, compenetrados da altissima missão económica das emprezas ferro-viarias, lhes teem prestado os mais largos auxilios, ou por adeantamentos reintregaveis, ou por constantes e importantissimas elevações de tarifas, de maneira a assegurar ás emprezas de transportes, como sendo as que maiores e mais difíceis contingencias teem sofrido, uma vida regular de desafogo, compativel com a sua importantissima missão económica.

Só entre nós, com magua o dizemos, estes grandes problemas se protelam com um inconsciente abandono, verdadeiramente censurável !!

O saldo credor da conta de exploração, de Esc. 936.706\$02, não chegou para satisfazer o encargo dos juros das obrigações de 1.º grau, relativo ao 1.º semestre de 1920 que se elevou a Esc. 1:325.296\$02 – devendo portanto, quanto á diferença de Esc. 388.590\$00, considerar-se captiva a Reserva Especial, pela applicação do que preceitúa a alinea b) do § 1.º do art. 61.º dos Estatutos.

Quanto ao juro do 2.º semestre de 1920, está suspenso o seu pagamento, por deficiencia absoluta da receita liquida para a sua efectivação no exercicio corrente.

Apezar das receitas totaes do trafego (rôdes propria e alheia) terem ascendido á importante verba de Esc. 27.463.897\$82 – isto é, mais Esc. 13.938.134\$18 do que em 1919, as despesas attingiram Esc. 26.748.489\$87, mais Esc. 15.426.274\$36 – do que n'aquelle anno, representando uma diferença inferior em receita liquida de Esc. 1.488.140\$19, o que é demonstrativo de que os augmentos das sobretaxas foram exiguos, em face dos encargos sempre crescentes.

O coefficiente medio de exploração foi de 96,16 %; teve portanto, no presente exercicio, um augmento de 13,51 %.

Nas linhas garantidas, a perda total do rendimento em consequencia dos contractos foi de Esc. 2.229.927\$31, – isto é, superior em Esc. 928.879\$40 á do anno de 1919.

Na exploração da rôde alheia (Setil a Vendas Novas e Coimbra à Louzã) a insufficiencia foi, respectivamente, de Esc. 277.092\$90 e Esc. 237.726\$61, ou seja um total de Esc. 514.819\$51 em 1920, – havendo portanto um accrescimo de Esc. 272.506\$65 no presente anno.

As despesas extraordinarias («Novas Construções», Material Circulante, Mobilia, Utensilios e Ferramentas) elevaram-se a Esc. 2.527.039\$08 – avultando n'esta verba, o pagamento de 7/10 do valor de 10 locomotivas, que representa uma cifra de Esc. 1.901.924\$35.

A subvenção á Caixa de Soccoros foi de Esc. 66.939\$64, ficando reduzida a Esc. 36.742\$98 pela dedução de Esc. 30.196\$60 im-  
porte do lucro liquido nos "Armazens de Viveres".

O regular exercicio da exploração foi prejudicado e perturbado por uma importante alta do preço do carvão e por uma greve do pessoal, que embora muito parcial, alterou a boa marcha dos serviços da Companhia durante dois meses, com grave queda das receitas.

Pelo que respeita ao serviço de amortização das obrigações de 1.º e 2.º grau, continua em suspenso pela mesma razão.

Encontra-se dependente de regularização a quantia de Esc. 39.384\$54 que foi dispêndida ao abrigo da auctorisação da Assembléa transacta, de acordo com o disposto nos artigos 12.º e 39.º dos Estatutos.

O Conselho Fiscal fez, como era seu dever, as conferencias periodicas de "Caixa" e "Valores", tudo encontrando na mais perfeita ordem.

Deixando aqui mencionados os principaes factos relativos á gerencia de 1920, desejamos uma vez prestar a nossa homenagem ao Conselho de Administração, pela maneira intelligente e desinteressada como exerceu o sua ardua missão; e á Direcção Geral e pessoal superior, queremos render o nosso elogio pelo seu zelo e dedicação.

#### Liquidation de exercicio de 1920:

Saldo devedor da c Ganhos e Perdas em 1919 (Dec. n.º 5451).....	Esc. 489.528\$81
Juros das obrigações do 1.º grau .....	" 4.258.489\$93
<b>Despesas com:</b>	
Novas construções, trabalhos complementares, etc .....	" 320.844\$48
Material circulante .....	" 1.997.590\$51
Mobilia, utensilios e ferramentas.....	" 208.604\$09
Insufficiencia na exploração Setil a Vendas Novas .....	" 277.092\$90
Idem-Coimbra á Louzã.....	" 237.726\$61
Adeantamentos á Companhia dos Merecionaes .....	" 12.177\$56
Subvenção á Caixa de Soccorros 66.939\$64	"
Menos Lucro liquido (Armazens de Viveres).....	" 36.742\$98
Impostos pagos ao Fisco Francez (obrigações 2.º grau).....	" 51.614\$54
Esc.....	7.890.412\$41
<b>A deduzir :</b>	
Saldo Crédor da Conta Geral de Exploração (31 Dezembro 1920).....	" 936.706\$02
Saldo Devedor da c/ Ganhos e Perdas em 31 Dezembro 1920.....	" 6.953.706\$39

Associamo-nos ás palavras do justissimo pezar que o Conselho de Administração dedica á memoria do antigo administrador Mr. Paul Desvaux, recentemente falecido.

Terminam este anno o seu mandato, em virtude dos artigos 13.º, 24.º e 49.º dos estatutos os seguintes membros dos Corpos Gerentes da Companhia :

no Conselho de Administração,  
por parte dos accionistas, os Ex.º Srs:

Dr. Alberto Lima

Dr. João Pires Marques

no Conselho Fiscal, os Ex.º Srs:

Dr. Augusto Victor dos Santos Junior

José Lourenço Vasco

cuja reeleição é permitida em conformidade com os 13.º, 24.º dos Estatutos

Em conclusão temos a honra de propôr:

1.º — Que sejam approvedos o Relatorio Balanço e Contas do Exercicio de 1920.

2.º — Que a Assembléa fixe como julgar conveniente, a remuneração dos Corpos Gerentes da Companhia, Comissario da Republica e seu Adjuncto, para o anno corrente.

3.º — Que seja lançado na acta um voto de profundo sentimento pelo falecimento do sr. Paul Desvaux antigo membro do Conselho de Administração e do Comité de Paris.

4.º — Que seja louvado o Conselho de Administração e sua Comissão Executiva pela sua muita dedicação e intelligencia no desempenho no seu mandato.

5.º — Que seja lançado na acta um voto de louvor á Direcção Geral, Chefes de Divisão e Serviço, pelo seu zelo e competencia.

6.º — Que em virtude do preceituado nos art.º 13.º, 24.º e 49.º dos Estatutos se proceda ás seguintes eleições :

a) Dois vogaes do Conselho de Administração,

b) Dois vogaes do Conselho Fiscal,

que terminam os respectivos mandatos, podendo ser reeleitos em harmonia com os artigos dos Estatutos acima citados.

Lisboa, 9 de Junho de 1921. — Antonio Centeno — Antonio Serrão Franco Junior — Augusto Victor dos Santos Junior — Germano Lopes Martins — José Lourenço Vasco — José d'Oliveira Soares, Secretario e Relator.



## BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 28 de Novembro de 1921.

Continuamos a ter a politica e a administração publica muito embrulhadas, embora talvez pareça a muitos que a famosa *frente unida* formada pelos partidos representa uma simplificação capaz de preparar melhores dias á governação do Estado e á vida do paiz.

A grandissima realidade é esta: continuam todos os problemas nacionais sem solução, e como depois de todas as resoluções anteriores e de todas as quedas e formações de ministerios que viemos vendo desde 1918 até a vespera dos acontecimentos de Outubro.

Pelo contrario, tudo o que se faz agora, mesmo com as melhores intenções, tende a agravar a situação financeira e económica e portanto as circunstancias politicas, moraes e sociaes do paiz, exactamente como na época anterior á ultima revolução.

Foram anunciados diversos cortes em despesas publicas, especialmente nos ministerios dos Estrangeiros e da Instrucção. Se realmente ficarem essas e ainda outras pudemos ter a certeza absoluta que taes reducções serão directamente ou indirectamente excedidas por outras novas despesas, enquanto as situações e as tendencias forem as actuaes e não houver alguma reacção mais profunda dos espiritos.

A cada momento estamos vendo, por administração calamitosa e por tudo o mais, augmentos de subvenções, e tambem de encargos de agios com o progressivo encarecimento da libra esterlina. Promessas de emprestimos do Estado tambem continuam a não faltar. Até se lembraram de emprestar, com muitas aclamações de alguns, 3200 contos a cooperativas poveiras de pesca d. bacalhau, operação que está no horizonte proximo. Como se fosse possível um Estado que teve um *deficit* superior a 400.000 contos com os cambios de agora, fazer emprestímos seja a quem for! Na situação em que estamos, apenas se comprehende que uma governação extraordinaria mobilize recursos poderosos, por outras maneiras, para forçar a terra, com as devidas garantias, a dar-nos o pão, cuja falta, mais de que outro qualquer factor, nos está empurrando para uma anarchia brava e sangrenta.

Foi discutida provisoriamente uma pauta dupla e nomeada uma comissão para preparar outra definitiva com rapidez.

A pauta minima provisoria é constituída pela de 1892, applicável ás mercadorias dos paizes que tenham comnosco regime convencional. A parte commun é a mesma elevada ao duplo. Esta mesma pode ser ainda agravada para as mercadorias de paizes que nos tratem com desfavor. Em todos estes casos vigoram as sobretaxas actuaes e tanto estas como os direitos serão pagos em ouro.

O que tudo isto põe logo no horizonte é o encarecimento da vida. Esta já era 14 vezes mais cara do que antes da guerra, com a circunstancia agravante de serem em menor quantidade e de peor qualidade os artigos de consumo. Para onde vamos agora? E os que podem fazer exigencias de maiores vencimentos, salarios e preços de serviços continuarão a faze-los e em parte a conseguirlas, com todas as consequencias que d'ahi resultam para o agravamento das situações economicas, domesticas e sociaes.

Disso e de tudo o mais derivará tambem o crescimento da desvalorização da moeda. Isto vale o mesmo que dizer que as receitas que o Estado tenha a mais sob tal regime alfandegario serão apenas aparentes, como tem sucedido desde 1918, porque os seus encargos com a dívida publica, subvenções e compras aumentarão sempre em proporções ainda maiores.

Dos cambios actuaes falla já terrivelmente a propria tabella publicada na *Gazeta*. Mas isso não diz tudo. A realidade é que diminue cada vez mais a oferta do ouro aos estabelecimentos bancarios e que todas as operações cambiais vão sendo cada vez mais restrictas, em combinação com as diminuições da importação extrangeira e da exportação nacional e o crescimento da desconfiança publica.

De vez em quando aparece a noticia de que se está tratando de fazer grandes operações financeiras para aliviar a crise cambial. Este annuncio vem desde 1920 e nunca lhe poderá corresponder uma realidade em boas condições enquanto a nossa desgraçada situação for a mesma no seu conjunto.

Quando se dará um golpe formidavel nas despesas publicas? Quando se farão em conjugação com isso as devidas e reivindicações fiscaes do Thesouro com finanças de guerra? Quando se tratará intensamente de obrigar a terra a dar-nos abundantes substancias?

Só então estará em começo a obra da restauração nacional.

**Cambios** (Vendedor)

Última cotação		PAR	NOVEMBRO												
			16	17	18	19	21	22	23	24	25	26	28	29	30
4 3/4	Londres, cheque.....	53 1/3	4 15/16	4 15/16	4 15/16	4 7/8	4 3/4	4 11/16	4 9/16	4 5/8	4 11/12	4 15/16	4 7/8	4 15/16	
930	Paris "	180	891	885	878	870	912	215	935	990	911	895	853	959	850
1.760	Madrid "	180	1.662	1.683	1.670	1.690	1.742	1.766	1.800	1.875	1.789	1.784	1.689	1.704	1.600
52	Berlim "	180	56	55	50	51	52	51	55	56	54	52	51	53	52
4.325	Amsterdam "	370	4.280	4.880	4.280	4.350	4.450	4.512	4.660	4.660	4.642	4.592	4.360	4.305	4.360
12.815	New York "	915	12.230	12.170	12.160	12.400	12.640	12.802	13.210	13.170	12.973	12.805	12.190	12.340	12.355
530	Italia "	180	571	512	509	515	526	527	542	545	533	593	496	504	501
895	Bruxellas "	180	860	854	850	865	883	800	893	900	881	850	797	810	812
2.480	Suissa "	210	2.315	2.315	2.300	2.350	2.354	2.404	2.400	2.485	2.460	2.438	2.232	2.336	2.320
56.000	Libras, ouro .....	4 500	58.000	56.000	60.000	60.000	60.000	60.000	60.000	60.000	62.000	61.000	59.000	58.000	58\$000
8 1/32	Rio s/Londres (compra)...	26 66	7 15/16	7 15/16	7 13/16	7 3/4	7 25/32	7 5/8	7 5/8	7 5/8	7 1/8	7 7/8	7 29/32	7 31/32	

**Cotações na bolsa de Lisboa**

	<b>Fundos do Estado:</b>													
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
44,00	Interna 3 % coupon.....	-	44,20	44,50	-	44,90	45,00	45,15	45,20	45,20	-	45,30	45,30	45,30
43,60	" " assentamento.....	44,20	-	44,50	-	44,70	45,10	45,10	45,20	45,20	-	45,30	45,30	45,30
11\$60	" 3 % 1905.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11\$60	-	11\$60	11\$60
20\$80	" 4 % 1888.....	-	-	20\$70	-	-	-	-	-	-	20\$40	20\$40	-	-
49\$00	" 4 % 1890.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	50\$00
55\$50	" 4 1/2 % 1888/89 assent....	-	-	55\$30	-	-	-	-	-	-	55\$00	-	-	55\$00
55\$50	" 4 1/2 % 1888 89 coupon....	-	55\$10	-	-	55\$30	55\$30	-	55\$00	-	-	-	-	55\$20
81\$00	" 4 1/2 % 1905.....	-	-	-	-	-	-	77\$00	-	-	-	-	-	-
65\$20	" 5 % 1909.....	-	-	-	-	-	-	65\$00	65\$00	65\$00	-	-	-	-
200\$00	" 4 1/2 % 1912 ouro.....	200\$00	200\$00	203\$00	-	206\$00	210\$00	215\$00	-	220\$00	-	220\$00	-	220\$00
65\$80	" 5 % 1917.....	65\$50	-	-	-	196\$00	65\$50	65\$00	-	65\$60	-	-	-	65\$80
213\$50	Externa 1.ª serie.....	213\$20	212\$00	213\$00	-	217\$50	216\$00	219\$00	222\$00	219\$00	-	217\$50	217\$00	225\$50
196\$00	" 2.ª serie.....	196\$00	196\$00	-	-	212\$50	218\$00	224\$50	231\$00	-	-	198\$00	-	204\$00
215\$00	" 3.ª serie.....	215\$00	213\$50	-	-	-	-	-	-	-	-	218\$0	219\$00	225\$00
64\$00	Obrig. da Província de Angola.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
140\$00	" " Comp. Tabacos de 189.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	400\$00	-	-
	<b>Acções dos Bancos e Comp.:</b>													
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
452\$00	Banco de Portugal.....	-	-	455\$00	-	455\$00	455\$00	461\$00	462\$00	-	-	-	-	-
234\$00	" Nac. Ultramarino, coup.	-	233\$50	234\$00	-	235\$00	235\$00	234\$00	234\$50	234\$60	-	235\$00	235\$00	235\$00
215\$00	" " ass..	-	214\$00	214\$00	-	214\$00	215\$53	215\$00	-	-	-	215\$00	215\$00	215\$00
125\$90	" Portuguez e Brazileiro ..	126\$00	-	139\$20	-	125\$00	-	-	-	124\$50	-	125\$00	125\$00	124\$60
276\$50	" Commercial de Lisboa.....	276\$00	-	-	-	273\$00	274\$00	274\$00	275\$50	277\$50	-	280\$00	-	280\$00
333\$00	" Lisboa & Açores.....	92\$80	-	-	-	92\$90	92\$80	92\$00	90\$00	91\$50	-	91\$00	91\$00	91\$00
92\$80	" Economia Portugueza.....	-	72\$00	-	-	-	72\$00	-	-	-	-	-	-	-
72\$00	" Commercial do Porto.....	-	-	-	-	36\$00	36\$00	35\$70	35\$90	-	-	-	35\$80	35\$80
36\$50	Companhia do Credito Predial.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
40\$00	" Gaz e Electricidade das Aguas .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
66\$00	" Ilha do Principe.....	228\$00	229\$50	228\$00	-	227\$50	227\$50	228\$00	227\$60	227\$50	-	230\$30	234\$00	-
208\$00	" Colonial do Buzi.....	52\$00	52\$00	52\$30	-	52\$20	52\$70	52\$80	52\$70	52\$60	-	52\$00	52\$70	-
51\$80	" Indust. Port. e ol. Phosphoros, coup..	112\$30	112\$60	112\$80	-	112\$70	112\$80	112\$80	113\$20	114\$00	-	114\$90	115\$40	115\$40
85\$00	" Cam. Fer. Portug..	83\$50	-	-	-	84\$00	84\$00	-	-	85\$50	-	-	-	85\$50
40\$00	" Tabacos, coupon .....	255\$80	258\$00	258\$00	-	283\$50	258\$90	258\$80	258\$80	261\$00	-	274\$80	285\$00	-
255\$00	" Nac. de Navegação .....	126\$60	-	126\$10	-	124\$70	-	123\$00	122\$10	124\$00	-	128\$50	136\$50	130\$50
	<b>Obrigações:</b>													
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
65\$00	Companhia das Aguas, coupon.	-	-	75\$00	-	-	-	-	-	-	-	-	75\$00	75\$00
84\$00	Prediaes 5 % antigas.....	-	81\$00	81\$00	-	-	-	81\$50	81\$50	-	-	-	84\$00	84\$00
82\$00	" 5 1/2 % serie A.....	-	-	-	-	-	-	-	76\$00	76\$00	77\$00	-	-	-
76\$00	" 4 1/2 % serie A.....	-</												

## Vapores a sahir do porto de Lisboa



## Anvers

Vapor belga **ELVIER**.  
Sahirá em 2 de Dezembro.  
Agentes, Henry Burnay & C. R.  
dos Fanqueiros, 12.



## Anvers

Vapor belga **SYRIER**.  
Sahirá a 6 de Dezembro.  
Agentes, Henry Burnay & C. R.  
dos Fanqueiros, 10.



## Bordeus

O vapor hespanhol **SUEVIA**.  
Sahirá a 4 de Dezembro.  
Agentes, Henry Burnay & C. R.  
dos Fanqueiros, 10.



Cadiz, Valença e Mar-  
seila

Vapor frances **ROMA**.  
Sahirá a 3 de Dezembro.  
Agentes, Orey, Antunes & C. Lt.  
Pr. Duque da Terceira, 4, 1.º

Costa Ocidental  
de Africa

Vapor portuguez **PORTUGAL**.  
Sahirá a 15 de Dezembro.  
Companhia Nacional de Navega-  
ção, Rua do Commercio.



Funchal, Pernambuco, Ma-  
celo, Bahia, Rio do Janie-  
ro e Santos

Vapor brasileiro **CAXIAS**.  
Sahirá a 5 de Dezembro.  
Agentes, Pinto & Sotto Mayor.  
Rua do Ouro, 24.



Funchal, Tenerife, Las  
Palmas, Bissau, Fernan-  
do Pó, Thomé, Cabinda,  
Lendana, Matadi, Boma e  
portos de Angola

Vapor alemão **WINFRIED**.  
Sahirá a 4 de Dezembro.  
Agentes, Marcus & Harting  
Rocio, 50.



Gibraltar para Tanger e  
Casablanca

Vapor inglez **GILBER SAUSAR**.  
Sahirá brevemente.  
Agentes, E. Pinto Basto & C. Lt.  
Caes do Sodré, 64, 1.º



## Hamburgo

Vapor brasileiro **SANTAREM**.  
Sahirá a 1 de Dezembro.  
Agentes, Pinto & Sotto Mayor.  
Rua do Ouro, 24.



## Hamburgo

O vapor alemão **SONECK**.  
Sahirá a 2 de Dezembro.  
Agentes, Marcus & Harting  
Rocio, 50.



Leixões, Vigo, Cherbourg  
e Southampton

Vapor inglez **ARAGUAYA**.  
Sahirá a 1 de Dezembro.  
Agentes, James Rawes & C. Mala  
Real Ingleza, R. do Corpo Santo, 47.



Leixões, Vigo, Cherbourg  
e Southampton

Vapor inglez **AVON**.  
Sahirá a 28 de Dezembro.  
Agentes, James Rawes & C. Mala  
Real Ingleza, R. do Corpo Santo, 47.



## Liverpool

Vapor inglez **ALBAN**.  
Esperado a 4 de Dezembro.  
Agentes, Garland Laidley & C.  
T. do Corpo Santo, 10, 2.º



## Madeira e Açores

Vapor portuguez **FUNCHAL**.  
Sahirá a 5 de Dezembro.  
Empresa Insulana de Navegação,  
C. Sodré, 84, 1.º



## Madeira e Canarías

Vapor inglez **ARDEOLA**.  
Sahirá em principio de Dezembro.  
Agentes, Garland Laidley & C.  
T. do Corpo Santo, 10, 2.º



## Madeira e Canarias

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



## Madeira e Canarias

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



Madeira, S. Vicente, Per-  
nambuco, Bahia, Rio de  
Janeiro, Sa- tos, Monte-  
video e Buenos Aires

Vapor inglez **ALMANZORA**.  
Sahirá a 13 de Dezembro.  
Agentes, James Rawes & C. Mala  
Real Ingleza, R. do Corpo Santo, 47.



Nantes, Saint Nazaire e  
Rouen

Vapor norueguez **PEIK**.  
Sahirá a 5 de Dezembro.  
Agentes, Pinto de Vasconcellos  
Lt. Caes do Sodré, 52.



Natal, L. Marques e Beira  
Costa Oriental Portugue-  
za com trasbordo em L.  
Marques

Vapor **CLAU BUCHRANAN**.  
Sahirá a 6 de Dezembro.  
Agentes, Orey, Anunes & C.  
Pr. Duque da Terceira, 4, 1.º



## New York

Vapor americano **BALSAM**.  
Sahirá a 1 de Dezembro.  
Agentes, Pinto & Sotto Mayor.  
Rua do Ouro, 24.



## New York

Vapor americano **HICHO**.  
Sahirá a 4 de Dezembro.  
Agentes, Pinto & Sotto Mayor  
Rua do Ouro, 24



## New-York

Vapor brasileiro **GUARATUBA**.  
Esperado no fim do mes.  
Agentes, Pinto & Sotto Mayor  
Rua do Ouro, 24.



Pará e Ceará, recebendo  
carga para Manaus

Vapor inglez **AIDAN**.  
Sahirá em principio de Dezembro.  
Agentes, Garland Laidley & C.  
T. do Corpo Santo, 10, 2.º



Pireu, Syra, Volis e Sa-  
tonica

O vapor alemão **BRAND**.  
Sahirá a 10 de Dezembro.  
Agentes, Marcus & Harting  
Rocio, 50.



Providencia e New York, com  
escala por Ponta Delgada  
e Angra do Heroísmo

Vapor frances **ROMA**.  
Sahirá a 27 de Dezembro.  
Agentes, Orey, Antunes & C. Lt.  
Pr. Duque da Terceira, 4, 1.º



Providencia e New York, com  
escala por Ponta Delgada  
e Angra do Heroísmo

O vapor frances **ASIA**.  
Sahirá a 28 de Janeiro.  
Agentes, Orey, Antunes & C.  
Pr. Duque da Terceira, 4, 1.º



Rio de Janeiro, Santos,  
Montevideo e Buenos  
Aires

Vapor inglez **DARRO**.  
Sahirá a 15 de Dezembro.  
Agentes, James Rawes & C. Mala  
Real Ingleza, R. do Corpo Santo, 47.

Rio de Janeiro, Santos,  
Montevideo e Buenos  
Aires

O vapor holandez **ZEELANDIA**.  
Sahirá a 17 de Dezembro.  
Agentes, Orey, Antunes & C.  
Lt. P. Duque da Terceira, 4, 1.º

Rio de Janeiro, Santos,  
Montevideo e Buenos Aires e  
portos do Pacifico

Vapor inglez **ORITA**.  
Esperado em 28 de Dezembro.  
Agente, E. Pinto Basto & C. Lt.  
Caes do Sodré, 64, 1.º

Rio de Janeiro, Santos,  
Montevideo e Buenos Aires

Vapor holandez **LIMBURGIA**.  
Sahirá a 14 de Janeiro.  
Agentes, Orey, Antunes & C.  
Lt. P. Duque da Terceira, 4, 1.º

## Rouen

Vapor marroquino **MOGADOR**.  
Sahirá a 30 de Novembro.  
Agentes, Henry Burnay & C. R.  
dos Fanqueiros, 12.

## Rouen

Vapor holandez **HOOGVLIET**.  
Sahirá a 7 de Dezembro.  
Agentes, Henry Burnay & C. R.  
dos Fanqueiros, 12.

## Rouen e Havre

Vapor frances **St. AMBROISE**.  
Sahirá a 15 de Dezembro.  
Agentes, Henry Burnay & C.  
R. dos Fanqueiros, 10.

Rouen, Londres e An-  
vers

Vapor norueguez **PAN**.  
Sahirá a 15 de Dezembro.  
Agentes, Pinto de Vasconcellos  
Lt. Caes do Sodré, 52.

Rotterdam e Hamburgo  
(directo)

O vapor alemão **WANGONI**.  
Sahirá a 8 de Dezembro.  
Agentes, Marcus & Harting  
Rocio, 50.

S. Vicente, Praia, Prin-  
cipal e S. Thomé

Vapor portuguez **PENINSULAR**.  
Sahirá a 1 de Dezembro.  
Companhia Nacional de Navega-  
ção, Rua do Commercio.

Vigo, Cherbourg, Sou-  
thampton e Amsterdam

Vapor holandez **LIMBURGIA**.  
Sahirá a 6 de Dezembro.  
Agentes, James Rawes & C. Mala  
Real Ingleza, R. do Corpo Santo, 47.

Vigo, Cherbourg, Sou-  
thampton e Amsterdãm

Vapor holandez **BRABANTIA**.  
Sahirá a 27 de Dezembro.  
Agentes, Orey, Antunes & C.  
Pr. Duque da Terceira, 4, 1.º

## Vigo e Liverpool

Vapor inglez **DESEAD**.  
Sahirá a 11 de Dezembro.  
Agentes, James Rawes & C. Mala  
Real Ingleza, R. do Corpo Santo, 47.

## Vigo e Liverpool

Vapor inglez **DESNA**.  
Sahirá a 25 de Dezembro.  
Agentes, James Rawes & C. Mala  
Real Ingleza, R. do Corpo Santo, 47.

## COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima. — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

## 4.º ADITAMENTO

À

## TARIFA DE DESPESAS ACESSÓRIAS

**Imposto de Sêlo**

Em harmonia com a Tabela de Imposto de Sêlo anexa ao Decreto n.º 7772 de 3 de Novembro de 1921, as taxas de **Imposto de Sêlo** constantes do Art.º 3.º da Tarifa de Despesas Acessórias em vigor desde Março de 1920, são modificadas como a seguir se indica:

1.º — Em cada bilhete simples para um só passageiro:

Designação	Bilhete de 1.ª classe	Bilhete de 2.ª classe	Bilhete de 3.ª classe
A — De preço não inferior a \$15 nem superior a \$40	\$02	\$02	\$02
B — " superior a \$40	\$09	\$06	\$03
C — Assinatura por prazo não superior a um ano	\$60	\$30	\$15

N. B. — Nas linhas que tem só duas classes aplica-se à superior a taxa relativa à 2.ª classe e à inferior a relativa à 3.ª classe.

2.º — Em cada guia de bagagem ou documento que substitua essa guia ..... \$06

Quando utilizada para efeitos a que não corresponda a designação de bagagem, ficam estas guias sujeitas, relativamente ao imposto de sêlo, à taxa do n.º 6 d'este Artigo.

3.º — Em cada guia ou bilhete de cães ..... \$18

4.º — Em cada guia de expedição a preço reduzido, de um só volume de peso não superior a 10 quilogramas ..... \$06

5.º — Em cada bilhete de assinatura para transporte, em grande velocidade, de comestíveis, nos arredores das cidades:

- a) Não excedendo o preço da assinatura 3\$60 mensais ..... \$45
- b) De mais de 3\$60 até 10\$00 mensais ..... \$90
- c) De mais de 10\$00 mensais, por cada 10\$00 mensais ou fracção indivisível ..... \$90

6.º — Em cada carta de porte ou documento que substitua a carta de porte de expedição de qualquer natureza não compreendida nas rubricas anteriores ..... \$18

Este imposto é aplicável às requisições de rótulos para devolução de encerados e de taras vasias, embora essas devoluções se não façam em expedições regularmente organizadas.

Além d'este imposto cobrar-se-á o emolumento de 6 %, estabelecido pelo Artigo 28.º do Decreto n.º 7027-A de 15 de Outubro de 1920.

Continuam em vigor as disposições da Tarifa de Despesas Acessórias de 28 de Março de 1920, em tudo que não seja contrário ao disposto no presente.

Fica anulado o 3.º Aditamento a Tarifa de Despesas Acessórias de 15 de Setembro de 1921.

Lisboa, 14 de Novembro de 1921.

O Engenheiro Sub-Director da Companhia  
Santos Viegas