

Gazeta dos Caminhos de Ferro

11.º DO 33.º ANNO

Contendo uma PARTE OFFICIAL dos Ministerios de Commercio e Commuicações e das Colonias, e dos Caminhos de Ferro de Estado (Resolução do Conselho de Administração de 15 de Janeiro de 1920)

NUMERO 779

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

Proprietario-director — L. de Mendonça e Costa

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

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

COMPOSIÇÃO
Typog. na Gazeta dos Caminhos de Ferro
IMPRESSÃO
Typ. Beleza L. do Calhaz, 29

LISBOA, 1 de Junho de 1920

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO
11, Rua da Horta Seca, 13-1.º
Telephon: Central-27

Mappa dos Caminhos de Ferro de Hespanha e Portugal

Temos uma nova pequena remessa d'estes mappas, a cinco côres, contendo o traçado de *todas as linhas hespanholas e portuguezas*; com o nome das estações, differenciação das respectivas companhias; acompanhada de um *índice das estações*; em forma de folheto. Preço 1\$40. Pelo correio, registrado, 1\$50.

SUMMARIO

A Linha do Sado, por J. Fernando de Sousa.....	161
A crise dos cambios, por Quirino de Jesus.....	163
Parte Official—Ministério do Commercio e Communicações.....	164
Trabalho nacional por Ferreira Mendes.....	166
Os grandes trabalhos hydraulicos.....	167
Viagens e transportes.....	168
Inauguração da linha do Valle do Sado.....	168
Carta de Paris, IV, por Guerra Malo.....	169
Melhoramentos na estação de Barca d'Alva.....	170
A ligação da linha da Lixa com a de Guimarães.....	171
Arrematações.....	171
Parte Financeira:	
Carteira.....	171
Boletim commercial e financeiro.....	172
Cotações na Bolsa de Lisboa.....	173
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhes.....	173

A linha do Sado

Abriu-se enfim á exploração o primeiro troço da linha do Sado, de Setubal a Alcacer, com o qual ficaria completa, se a ponte sobre o Sado estivesse concluída.

Não o está e decorrerão talvez dois anos antes que os comboios possam passar de uma para outra margem. Lá para 1922 talvez; dez anos depois de iniciada a construção poderá a linha começar a desempenhar plenamente a sua função economica.

Lamentavel demora, devida ao errado criterio de se não ter empreendido desde logo e com toda actividade a obra que regularia a duração da construção, a qual de modo algum deveria ir alem de tres anos!

Importa recordar sumariamente a historia da linha.

Foi numa conferencia da Associação dos engenheiros civis, em 1893 ou 1894, acerca do plano das linhas ferreas ao sul do Tejo, que pondo em relevo a necessidade de communicações directas entre Lisboa e o Algarve, alvitrei a construção de uma linha que pelo vale do Sado, com excelente perfil, livre de entroncamentos, realisasse consideravel encurtamento em distancia e em tempo, sendo ao mesmo tempo um pre-

cioso instrumento de fomento para uma região agricola e mineira destituida de communicações. Por decreto de 6 de outubro de 1898, que propuz, Elvino de Brito determinou o estudo das redes complementares ao sul do Tejo e ao norte do Mondego e a reforma dos serviços administrativos das linhas do Estado, de modo que se lhes assegurasse autonomia e se creasse um fundo especial.

Emquanto proseguiram os trabalhos de que saiu a lei organica dos Caminhos de Ferro do Estado, de 14 de julho de 1899, a Comissão encarregada de elaborar o plano da rede complementar ao sul do Tejo, de que fui relator, concordou com a minha proposta de se incluir nele a linha do Sado, de Setubal a Garvão, caso a passagem directa atravez do esteiro de Marateca fosse praticavel, pois no caso contrario a nova linha bifurcar-se-ia da do Sul entre Poceirão e Pinhal Novo.

Após demorado exame do plano submetido a inquérito e proposto pela Comissão, confiado ao Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, á Comissão Superior de Guerra e ao Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, foi publicado o decreto de 27 de novembro de 1902, firmado pelo Conselheiro Manoel F. de Vargas, aprovando o plano e classificando a linha do Sado — *Pinhal Novo ou Poceirão a Garvão*—tendo por pontos intermedios Setubal, Alcacer, Grandola e Alvalade.

Entretanto Mariano de Carvalho fizera inserir na lei de meios, de 12 de junho de 1901, uma disposição creando receitas para a Camara de Setubal poder faser diversas obras no seu porto, incluindo uma doca e uma ponte-caes e o adiantamento de 40 contos ao Estado para prolongamento do ramal até á margem do Sado, autorizado pela base 4.ª da lei de 14 de julho de 1899. Mandou-se logo estudar esse troço, curto mas difficil por atravessar a cidade, e logo que se publicou o decreto de 1902, atraz referido determinou-se a elaboração dos projectos das linhas classificadas, estabelecendo-se a ordem de preferencia e dando as indicações para orientar os estudos nos seus lineamentos principais. Encarregou-se o distincto engenheiro Vasconcellos e Sá de fazer o levantamento hydrografico da faixa necessaria da bacia de Marateca para se poder ajuizar das difficuldades da passagem directa.

Assumiu em março de 1903 a pasta das obras publicas o Sr. Conde de Paçõ Vieira, que desde logo mostrou decidido empenho de impulsionar vivamente a construção de linhas ferreas e ao serviço delle poz a sua intelligencia e actividade.

Em 26 de abril assistiu a uma numerosa assembleia em Setubal presidida pelo Conselheiro Dias Ferreira, na qual tomou o compromisso de promover a construção da linha do Sado, depois da exposição, que fui encarregado de fazer, da sua directriz mais conveniente, conforme o estudo que fizera em carta agricola.

A publicação da lei de 1 de julho de 1903, habil-

mente arrancada ás Camaras n'um fim de sessão parlamentar, foi a satisfação d'esse compromisso, e apenas terminou o estudo de uma variante de prolongamento do ramal até ao Sado, cuja aprovação foi laboriosa, mandou-o construir por portaria, de 6 de outubro de 1903, sendo a empreitada da infraestrutura adjudicada em 21 de janeiro de 1904 por 32 contos.

Não me referirei por meudos, para não alongar demasiado esta resenha historica, ás complicadas phases das negociações com a Camara de Setubal acerca das instalações maritimas da nova estação, subordinadas ás multiplas vicissitudes dos planos de obras que aquella pertendia emprehender.

Depois de completo o reconhecimento hydrografico da Marateca, pareceu exequivel um traçado mais directo e por isso, em portaria de 12 de abril de 1904, mandou-se estudar o 3.º lanço da linha do Sado, sendo o 1.º o da estação actual ao rio, já então em execução, e o 2.º, aprovado por portaria de 12 de abril de 1904, da estação fluvial de Setubal a Santa Catharina, com 7 k. apesar das reluctancias do Conselho Superior.

O projecto do 3.º lanço foi elaborado com superior competencia pelo distincto engenheiro Santos Viegas, que procedeu ás necessarias sondagens geologicas.

No extenso officio de remessa de 5 de abril de 1905 foi posta a questão com toda a sua nitidez. Justificava-se plenamente a saída directa da linha de Setubal, porto de mar importante e emporio de valioso commercio com o vale do Sado. Devia o traçado ser tão directo quanto possivel para encurtar o percurso para o Algarve. Era a linha, em geral, de facil construção, de modo que o custo elevado da travessia da Marateca pouco augmentava o preço medio kilometrico. No empenho de a internar para passar em Palma, servindo melhor a região, tomara-se o alto da Camarinheira como ponto obrigado.

O Conselho Superior pronunciou-se em abril de 1905 contra o projecto, condenando a saída directa de Setubal.

Parecendo inadmissivel o alongamento a que se chegaria contornando o esteiro, occorreu-me uma solução que convinha estudar. A linha recta que ligava o Pinhal Novo a Palma cortava o esteiro de Marateca na sua parte mais alta e estreita e fazia um angulo muito agudo com o ramal de Setubal.

Fazendo pois a bifurcação em Palmela, o alongamento era quasi nullo para Lisboa, e muito pequeno para Setubal.

Estudou-se essa variante, que aliava essas vantagens á economia.

Essa variante foi pelo Conselho Superior de Obras Publicas julgada digna de aprovação, em parecer de 3 de novembro de 1905.

Perante a opposição da Camara de Setubal foi, a pedido da mesma, mandada estudar uma variante do traçado directo um pouco mais internada na parte inferior do esteiro, por portaria de 18 de abril de 1906.

Já antes foram aprovados, por portarias de 10 de novembro de 1905, o projecto do 4.º lanço: Pinheiro a Alcacer e o do seguinte entre Alcacer e Caveira.

Surgiram difficuldades acerca da escolha do local em que o Sado devia ser atravessado, assim como do da estação de Alcacer.

A execução do tunnel de Setubal deu logar a difficéis negociações com a Camara, e o mesmo succedeu com as obras marginaes de que dependia o local da estação.

A portaria de 3 de janeiro de 1907 aprovou o projecto do lanço da Caveira Alvalade, mandando-se estudar uma variante que propuz e melhorava muito a situação da estação de Alvalade.

Em 13 de Agosto de 1907 foi enviado ao Conselho Superior o novo projecto da passagem de Marateca, que harmonisava a saída directa de Setubal com o minimo alongamento do percurso para Lisboa, que era apenas de 4 k. em relação ao traçado por Palmella e menos 8 k. que pelo que contornava o esteiro e que daria logar á economia de 150 contos, quando muito. Valia a pena obtel-a em uma linha de 130 k. façeis, impondo ao trafego para todo o sempre 8 k mais de percurso? Desde que a linha se approxima a tal ponto da do Sul na passagem de Marateca, não surgirá em futuro mais ou menos proximo a tentação de a ligar a Valdera, desviando de Setubal, no todo ou em parte, todo o movimento?

O projecto da variante fôra elaborado pelo Sr. Santos Viegas depois de uma visita ao local feita pelos illustres engenheiros Adolpho Loureiro, Pires de Sousa Gomes e Antonio Silveira, que acompanhei, tendo-se reconhecido de tal modo a viabilidade da solução que se dispensou ante-projecto.

A variante foi approvada por portaria de 30 de outubro de 1907,

Em vespera da minha saída do Conselho em dezembro de 1910 consultou-me o Sr. Brito Camacho acerca da conveniencia de se estudar uma variante para ligar o traçado com Valdera.

Entreguei-lhe uma nota, em que mostrava que haveria a economia de percurso de 6 k para Lisboa e de 200 contos na despesa, mas que se agravava com 23 k. o percurso para Setubal, o que convinha evitar.

Foi esse estudo ordenado por forma illegal sem intervenção do Conselho, e exagerou-se n'elle, por erro de raciocinio, a economia em comparação com o traçado aprovado, elevando-a a 300 contos.

Por portaria de 5 de maio de 1908 foi aprovado o ultimo lanço do traçado com a respectiva corrente de Alvalade ficando o projecto com 128, 147^k, da estação actual de Setubal a Garvão, e o orçamento em 1.962 contos.

O encurtamento para o Algarve era de 61 k.

Ainda em 1910 se estudaram duas variantes para aproximarem a linha, uma da mina do Lousal, e a outra de Grandola.

A extensão da linha ficou elevada a 131, 147^k e o orçamento a 1964 contos.

Essas variantes foram approvadas por portarias de 21 de fevereiro de 1911 e 15 de dezembro de 1910.

Convem notar que no relatorio de 1890, da Commissão de classificação da rede, eu estimara a extensão em 130 k. e o custo em 2.200 contos.

Parecia que estava fixado o traçado da linha do Sado. Pois bem: em 1912, estando já demissionario o ministro, Estevam de Vasconcellos, approvou, por portaria de 14 de junho a variante em torno do esteiro que era de todas as soluções a mais condemnavel sob o ponto de vista tecnico, a pretexto de uma economia na construção.

Dez vezes maior, pelo menos, seria essa economia, se não tivesse havido as delongas que protelaram até agora a conclusão da linha e a atiraram para o angustioso periodo da guerra.

Ou a travessia directa de Marateca era possivel e devia fazer-se saindo de Setubal, embora á custa de maior dispendio, ou o não era, só nessa hypothese (que se não dava) se renunciaria a ella e nessa hypothese era em Palmella que devia ser o entroncamento, o mais proximo possivel de Setubal.

Houve quem facilitasse, com vistas açanhadas, esta variante, que prevaleceu, postergando-se até formulas essenciaes e levando o Conselho superior a dar um parecer contrario ao que poucos annos antes

determinara a portaria de 1907 approvando o traçado! Ficou augmentada para 137,611 a extensão da linha e reduzido a 1.000 contos a cifra do orçamento.

*

As vicissitudes da fixação da directriz que determinaram laboriosa preparação e po fiadas luctas, fizeram demorar o começo dos trabalhos de construcção.

Era plano meu que ella fosse effectuada á americana, atacando-se simultaneamente em toda a sua extensão e começando-se desde logo as principaes obras de arte, como a ponte de Alcacer e a passagem do esteiro de Marateca, de modo que em tudo se não gastasse mais de tres annos. Era por isso preciso dispor desde logo de todo o capital necessario.

Em 1907, nas vespervas da approvação da variante do Carvão no esteiro de Marateca, a casa H. Burnay & C., desejosa de poder explorar activamente a mina do Lousal, estava disposta a emprestar o capital preciso para a linha do Sado, ao juro de 5 %, ou a tomar a empreitada geral da linha.

Os representantes dos interesses regionaes instavam para que se aproveitasse o ensejo.

Fiz multiplicadas instancias junto do Governo, elaborando dois *memorandums* que entreguei ao presidente do Conselho, então o Conselheiro João Franco e aos ministros das finanças e obras publicas. Demonstrava nelles minuciosamente as vantagens da construcção, a oportunidade da operação financeira, cujos encargos seriam cobertos pelo rendimento obtido.

Não foi tomada resolução com a promptidão que o caso pedia. Sobreveiu a subita crise cambial e em seguida as perturbações politicas dos fins de 1907 e o regicidio, perdendo-se o ensejo de realisar tão vantajosa operação financeira.

Em 1909 foi minuciosamente apreciada uma proposta do conhecido e habil constructor da linha do Vouga, Francisco Mercier, que se propunha tomar a empreitada geral da linha do Sado, do prolongamento de Cacilhas e do novo arsenal da Marinha por uma quantia a fixar, acrescida dos juros intercalares a 5,5 %, pagavel em 25 annuidades ao mesmo juro. Circumstancias diversas impediram a aceitação de tão vantajosa proposta.

De accordo com o Conselheiro Barjona de Freitas foi elaborada uma proposta, de que saiu a lei de 27 de outubro de 1909, auctorisando, quer a empreitada geral da linha do Sado e do prolongamento do Barreiro a Cacilhas, paga com titulos de divida amortisavel, quer o emprestimo para a construcção por empreitadas parciaes, adiantando o Thesouro o que porventura faltasse nas disponibilidades do fundo especial para a respectiva annuidade.

Por occasião da discussão parlamentar foi acrescentada ao projecto a auctorisação para a construcção do ramal de Sines, cujos estudos já tinham sido iniciadas.

Preparou-se e effectivou-se o concurso em principios de 1910, não tendo dado resultado satisfactorio.

Veiu a casa Burnay renovar a sua proposta d'emprestimo. Estavamos em abril.

O ministro da fazenda quiz estudar demoradamente o assumpto. As complicações da politica d'então com o famoso caso Hinton e as cartas furtadas e lidas na Camara na mais odiosa exploração politica, não tardaram em determinar a queda do Governo.

Graças ás perturbações da vida nacional ocasionadas pela acção do partido republicano, dois optimos ensejos se perderam portanto de construir rapidamente a linha do Sado. Quando sahi do Conselho em janeiro de 1911, deixei executada a laboriosissima pre-

paração do assumpto com o extenuante labor de onze annos.

Por, isso, quando foi realizado em 1912 o emprestimo, que a lei de 1909 auctorisava, rejubilei, supondo que dentro de tres annos estaria realizado o sonho de tantos annos, de ser construida rapidamente a linha do Sado. Infelizmente, arrastaram-se os trabalhos; perdeu-se tempo precioso não se deu a preferencia ás obras de arte principaes, de modo tal que, tendo-se começado a construcção ha oito annos, só estará concluida em 1922, tendo sido surpreendida com agravação enorme o seu custo, pela crise da guerra. Quem são os responsaveis por esta demora, senão os que pelas agitações promovidas de 1907 a 1910 na vida politica do paiz impediram a realização do emprestimo n'esse periodo? No seu activo só tem a desastrada variante contornando o esteiro de Marateca, impondo a todo o trafego um excesso escusado de percurso e abrindo o caminho a futura supressão da passagem dos principaes comboios por Setubal, pelo encurtamento de Valdera.

Ha no campo republicano um homem estimavel com cuja dedicada e intelligente cooperação contámos sempre nessa cruzada de annos a favor da linha do Sado, o Dr. Jacintho Nunes. A elle muito se deve na prolongada campanha a favor de tão importante melhoramento, ao qual fica vinculado tambem o nome do Sr. Conde do Paço Vieira pela sua rasgada iniciativa pela habil perseverança em lhe abrir caminho.

J. Fernando de Sousa



A crise dos cambios

Ao começarmos a escrever já evoluçionaram para cerca de 10^{1/2}, de 5\$670, de 950, de 1\$020 e de 435 os nossos cambios officiaes sobre Londres, New York, Madrid, Suissa e Paris que ainda em fins de abril andavam, respectivamente, em 17^{5/8}, 3\$450, 590, 620 e 200.

As cotações d'essas e das outras divisas foram experimentando mudanças rapidas na tabella do Consorcio Bancario até se aproximarem definitivamente daquellas que servem de base ás transacções n'este ramo do commercio.

E' evidente que esta vertiginosa transformação tinha em vista preparar o desaparecimento da ficção official, a existencia de um só valor para cada moeda, conforme a lei da offerta e da procura, e portanto a suppressão do Consorcio, cuja retirada já não seria seguida assim de um salto ridiculo das cotações á ultima hora.

E nova prova: ao sahir este numero da *Gazeta* já ficou abolido o *Consorcio*, por ter já cessado de facto a sua unica função conhecida: a de fixar cambios ficticios, que elle mesmo substituiu pelos verdadeiros, condemnando a sua obra de mystificação, de prejuizo e de desprestigio.

O certo é que elle não podia subsistir, bastando que fique de pé o Conselho de Fiscalisação do Commercio geral e Cambios para se tornarem effectivas as restricções de importação que sejam precisas. Ainda assim é mister que tudo seja disposto e marche de modo que se não difficultem e muito menos impossibilitem as entradas das maquinas, materiaes, materias primas e subsistencias que nos são absolutamente indispensaveis para a conservação e desenvolvimento do nosso organismo economico.

Mas, no fim de tudo, a grande realidade é que a nossa crise cambial tomou proporções de uma verda-

deira catastrophe, a ponto de termos contra nós diferenças de 400 e de 500 por cento nalgumas das divisas internacionaes.

Esta situação formidável não pode ser sufficientemente explicada pelas emissões fiduciarias que se veem fazendo para as necessidades do Thesouro.

A circulação de notas passou além dos 400 000 contos, mas vão a cerca de 100.000 os valores de ouro, de prata e de letras representativas de mercadorias no Banco de Portugal, restando ainda as inscrições que servem de caução aos debitos do Estado. Em taes circunstancias, ainda que viesse uma bancarrota, haveria sempre no bilhete do Banco maior segurança do que a sua actual relação com as moedas internacionaes parece indicar.

A agudeza extrema da crise cambial provém de outras causas acrescentadas ás influencias funestas do *deficit* orçamental e das emissões de notas sem augmento das reservas de ouro. Uma dellas e muito importante é sem duvida a especulação, que nunca podia ser vencida, ou sequer moderada pelo Consorcio Bancario, senão directamente pelo Estado, na hora própria, com planos completos de reconstituição financeira e monetaria, que teem de rematar os de reconstrução economica. Outra ainda maior, que está na raiz de todos os males, é a desproporção enorme entre as nossas importações e exportações commerciaes.

Até que ponto vae esse desequilibrio não o sabe, infelizmente, o paiz. A ultima estatistica publicada a esse respeito é a de 1917; e ainda assim ella é incompleta e apresenta apenas cifras globaes. Conhecemos o movimento da balança commercial de quasi todos os paizes até o fim de 1919, e n'alguns casos até o primeiro trimestre de 1920. O da nossa é desconhecido desde 1918 inclusivé. Esta situação, em tal periodo economico, é mais do que lamentável: é escandalosa e precisa de remedios immediatos.

Mas não offerece duvida a ninguem que temos ahi um *deficit* formidável. As restricções de importação, absolutamente necessarias sempre que se trate de artigos dispensaveis, não impedem que haja o desequilibrio contra o nosso paiz. Elle terá mesmo de ser cada vez maior, durante algum tempo. Ahi nos vão levando as exigencias da nossa reconstituição economica. Esta começa a fazer-se, por diversas iniciativas particulares, embora com intensidade insufficiente.

Muito maior seria já esse movimento restaurador se os cambios permittissem maiores importações de machinismos, de materiaes e de materias primas. Mas ao mesmo tempo é certo que elles se agravam com essa tendencia para adquirirmos isso em escala progressiva.

Para nada faltar, somos forçados a comprar mais de 70.000 contos de trigo no estrangeiro. Junte-se a isto os 100.000 contos que seriam precisos para comprar todo o carvão necessario, e nada mais seria preciso para se ver que o nosso *deficit* commercial deve ser esmagador. Pode ir além de 250.000 contos em 1920, sem termos feito as maiores aquisições indispensaveis para a nossa reorganisação economica.

Está bem no espirito de todos que o remedio decisivo contra uma tal situação e contra os proprios males financeiros é o desenvolvimento do trabalho e da produção, unica via por onde, afinal, a nossa importação poderá diminuir e a nossa exportação augmentar nas proporções exigidas pela consolidação nacional. Mas infelizmente isso não se pode fazer senão á custa de um grande desequilibrio inicial pela entrada carissima de tudo quanto é preciso para a mesma reconstrução.

Em taes circunstancias a nossa crise cambial ten-

deria a ser, pelo menos, tão grave como agora, durante um periodo certamente consideravel. E ainda assim a nossa restauração economica far-se-ia lenta e demoradamente pela impossibilidade absoluta de acharmos, cá dentro, os meios de pagamento das importações que ella requer.

Deste modo se deve concluir que ella seria extremamente difficil e exigiria perigosamente um periodo muito largo, se não fosse ajudada por certas cooperações extranhas. Tal é, com effeito uma das ideas que não devemos perder de vista, embora seja tambem indubitavel que o povo portuguez tem condições para vencer, por si mesmo, as adversidades presentes e continuar a sua missão historica.

Na recente Conferencia de Paris já se poz de lado a utopia da emissão de bilhetes inconvertiveis de valor internacional como remedio financeiro das nações arruinadas pela guerra. Teria surgido agora a idea de se resolver em parte o problema por meio de recursos obtidos em certos paizes aliados e neutros por descontos dos bilhetes de thesouro que a Alemanha for entregando em marcos de ouro, como indemnisação. Provavelmente será esta a solução mais discutida entre as muitas que hão de ser propostas na Conferencia de Bruxellas, convocada pelo Conselho da Liga das Nações.

Por aquelle caminho talvez nenhuns beneficios podessem chegar a Portugal. Tambem pouco esperamos de quaesquer assembleias internacionaes, para o nosso paiz. Apenas podemos ter confiança em que o pagamento dos adiantamentos que nos foram feitos pela Inglaterra ha de ter facilidades e adiamentos, como ella propria vae obtendo dos estados Unidos em seu favor.

Acreditamos, porem, apesar de tudo, que não será impossivel obtermos não só n'alguns pontos da Europa, mas principalmente nos Estados-Unidos, importantes creditos para as importações exigidas pela nossa reorganisação economica. Parece-nos que é para ahi que devemos voltar os nossos esforços definitivos n'este assumpto, sendo essa tambem uma solução transitoria poderosa contra a calamidade cambial.

Mas não se pode pensar n'isso enquanto não houver uma situação nacional de ordem e de trabalho, que inspire absoluta confiança aos paizes a quem tenhamos de recorrer. Até por esse motivo devemos concorrer de todos os lados para ella.

Quirino de Jesus.



Ministerio do Comercio e Communicações

Gabinete do Ministro

PORTARIA N.º 2282

Atendendo aos pedidos feitos pelas empresas ferroviárias para serem pagas pelo produto das sobretaxas, nos termos do n.º 2 do artigo 8.º da lei n.º 952, as despesas a fazer, já com a aquisição de material circulante e maquinas-ferramentas, já com a construção de algumas linhas e edificios reputados, urgentes e indispensaveis: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações:

- 1.º Que estes pedidos sejam acompanhados dos respectivos orçamentos;
- 2.º Que a proporção que forem sendo liquidadas as despesas autorizadas, as empresas entreguem as respectivas notas;
- 3.º Que para cada empresa seja organizada uma conta de despesas feitas e um inventário detalhado das obras e aquisições efectuadas;
- 4.º Que tanto as linhas e edificios como a material pertencem desde a sua aquisição ao Estado, ficando a cargo das empresas a sua conservação, nos termos dos regulamentos respectivos.

Paços do Governo da Republica, 15 de Maio de 1920. — O Ministro do Comércio e Comunicações, *Anibal Lúcio de Azevedo*.

Direcção Geral de Obras Publicas

Estradas e pontes

AVISO

Tendo sido requerido por Victor Dauphin et Charles Philibert, ambos proprietários e com escritório na Rua do Comércio, 35, Lisboa, licença para, nos termos da carta de lei de 21 de Abril de 1906, estabelecer um caminho de ferro de tracção a vapor nos leitos das estradas nacional n.º 79 e distrital n.º 158, e nacional n.º 22, na extensão aproximada de 55 quilómetros, ligando a vila de Cezimbra com a vila de Cacilhas e com a cidade de Setúbal, está aberto por esta Repartição um inquérito administrativo de utilidade pública por espaço de 30 dias, a fim de, para os efeitos da condição 4.ª da referida lei, serem ouvidas as entidades e corporações interessadas da região servida por aquele caminho de ferro.

1.ª Repartição da Direcção Geral de Obras Públicas, 17 de Maio de 1920. — O Engenheiro Chefe da Repartição, *João Lino de Sousa Galvão*.

AVISO

Tendo sido requerido pelo Dr. João de Almeida, bacharel formado em filosofia pela Universidade de Coimbra, proprietário, residente em Aveiro, licença para, nos termos da carta de lei de 21 de Abril de 1906, estabelecer um caminho de ferro eléctrico nos leitos das estradas nacionais n.ºs 41 e 47 e distritais n.ºs 71, 72 e 102, de Aveiro ao Forte da Barra e de Aveiro a Cantanhede, na extensão de 48 quilómetros próximamente, está aberto por esta Repartição um inquérito administrativo de utilidade pública por espaço de 30 dias, a fim de, para os efeitos da condição 4.ª da referida lei, serem ouvidas as entidades e corporações interessadas da região servida por aquele caminho de ferro.

1.ª Repartição da Direcção Geral de Obras Públicas, 19 de Maio de 1920. — O Engenheiro, Chefe da Repartição, *João Lino de Sousa Galvão Júnior*.

Fiscalização de Industrias Electricas

Tendo sido vistoriado pela Fiscalização Técnica do Governo e julgado em condições de segurança o ramal de tracção eléctrica derivado da linha n.º 10 da Companhia Carris de Ferro do Porto: manda o Governo da Republica Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, em presença do parecer da Administração Geral dos Correios e Telégrafos, que seja autorizada a exploração da referida instalação.

Paços do Governo da Republica, 25 de Maio de 1920. — O Ministro do Comércio e das Comunicações. — *Anibal Lúcio de Azevedo*.

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Manda o Governo da Republica Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, conformando-se com o parecer das comissões técnicas que inspecionaram o trço da linha férrea do Sado, compreendido entre Setúbal e Alcácer do Sal, que este trço seja aberto à exploração no dia 24 do corrente.

Paços do Governo da Republica, 22 de Maio de 1920. — O Ministro do Comércio e Comunicações, *Anibal Lúcio de Azevedo*.

Parecer da Junta Consultiva de Caminhos de Ferro sobre concessões de caminhos de ferro em leito de estradas nos distritos de Braga e Viana do Castelo.

(Conclusão)

E essas conveniências, acordes com os interesses do Estado, de cujo domínio público fazem parte as linhas, e com as da região, aconselham que se estenda essa unificação ao grupo de linhas, chamado do Alto Minho, com quasi iguais condições de tráfego, ligado em Guimarães com a das linhas de Guimarães e da Póvoa. Adicionando-lhe o trço de ligação a partir de Lousado, consti-

tui-se um sistema de cerca de 300 quilómetros de linhas, homogéneo sob o ponto de vista da exploração e do tráfego. A ele se deve acrescentar mais tarde o trço de Monção a Melgaço, para o qual se não justifica a dispendiosa construção de via larga e porventura um ramal por Amares para o Gerez, o prolongamento da linha de Guimarães de Fafe à região do Basto, o ramal para a Póvoa de Lanhoso, a ligação directa de Famalicão com Guimarães, a de Ponte do Lima com Braga por Vila Verde, a de Barcelos com Espinho e com a linha da Póvoa e prolongamento desta até uma estação central no Porto. Poderia incorporar-se no grupo a linha de Penafiel a Entre-os-Rios e a Lixa, prolongada até Vizela.

É um vasto plano abrangendo perto de 500 quilómetros e de realização gradual conforme os resultados da experiência da tracção eléctrica, tendo por base e por núcleo um grupo de 120 quilómetros de linhas em exploração e 180 quilómetros a construir por virtude de concessões feitas, que circunstâncias de força maior têm impedido de se efectivar até a exploração. Na sua realização deveriam cooperar a forte empresa que se constitua, o Estado e as corporações administrativas regionais, aproveitando-se a rede de distribuição da energia eléctrica para o seu aproveitamento em usos locais de iluminação e de força motriz e de viação urbana. O tributo dessa rede à linha de via larga do Minho, com a qual teria numerosos pontos de contacto em Monção, em Viana, em Barcelos, em Famalicão, em Braga, em Lousado, em Penafiel, em Basto, seria considerável, e a respectiva receita, junta á dos impostos nas novas linhas, compensaria provavelmente os encargos da garantia de juro que fôsse concedida ás novas linhas. No cálculo dessa garantia deveria ser tomado para os novos trços o rendimento médio geral da rede, beneficiada pelo afluxo de tráfego, e adoptada uma fórmula de exploração que incitasse ao desenvolvimento do tráfego, o que é facilitado pela tracção eléctrica, a que anda adstrita, para ser económica, a multiplicação dos comboios. Sendo factor essencial da realização desse plano a unificação das empresas existentes, já ligadas para esse fim por compromissos que contribuíram para a publicação da lei de 1912, e não pode o problema ter a razoável e ampla solução que exige dentro da fórmula da lei de 1915, verdadeiro expediente de ocasião, sendo de aconselhar nova providência legislativa, preparada com prévia audiência dos interessados em harmonia com as circunstâncias presentes, tam diversas das da ocasião em que aquelas leis foram promulgadas.

¿Como se pode, pois, inutilizar um plano vasto e metódico de linhas secundárias na região que melhor se presta á sua realização, fazendo concessões fragmentares que colidem com elle ou fazem concorrência a linhas existentes?

As linhas de Braga a Guimarães e aos Arcos, a de Viana a esta vila, coincidem com as do Alto Minho. As de Braga a Famalicão e a Barcelos acompanham a pequena distância o ramal de Braga a Nine dum e doutro lado. A de Braga a Ponte do Lima pouco se distancia no ponto mais afastado da de Braga aos Arcos. O regulamento de 1906, para a concessão dos caminhos de ferro em leito de estradas carece de ser revisto e actualizado conforme as lições da experiência. A única linha construída ao abrigo das suas disposições foi a de Penafiel á Lixa e Entre-os-Rios, mas não tem condições de vida desahogada. Nem admira, porque nenhum auxílio é concedido sob a forma de subvenção ou de garantia de juro e ainda é pedida uma contribuição anual, não inferior a 50\$ por quilómetro. ¿Como se podem construir linhas electrificadas ao preço actual dos materiais e da mão de obra, sem auxílio do Estado?

E é no momento em que essas dificuldades mais se acentuam que vêm câmaras municipais e particulares á compita solicitar concessões. Não nos cabe curar de intenções, mas não parece á Junta que se possam considerar viáveis iniciativas tais.

Em França, nos tempos áureos em que abundavam capitais disponíveis e o dispêndio era mínimo, julgou-se indispensável o auxílio do Estado e dos departamentos para estimular a construção da rede secundária e de tranvias mediante subvenções e garantias baseadas no juro de 3,75 por cento e na amortização de 0,75 por cento; 4,5 por cento. Na Belgica criou-se a Companhia Nacional de Caminhos de Ferro Vicinaes, sociedade anónima com o carácter mais de administração pública do que de sociedade ordinária, e cujas acções são subscritas pelo Estado, pelas províncias e pelas comunas e ainda por particulares, entregando-se-lhe no seu conjunto a rede secundária e vicinal. O Estado subscrive metade do capital e as corporações administrativas podem liberar as suas acções ou garantir o juro das suas obrigações, entrando com o complemento, até o limite de 3,5 por cento do capital subscrito.

¿Como é crível que entre nós, e neste momento de elevado custo de mão de obra e material, seja viável a construção de numerosas linhas sem subvenção nem garantia?

Essa consideração foi, provavelmente, a que ditou as disposições da lei de 1915, mantendo a garantia de juro ás linhas do Alto Minho construídas sobre estradas.

Em resumo e conclusão entende esta Junta:

- 1.º Que devem ser indeferidos todos os pedidos de caminhos de ferro em leito de estradas actualmente sujeitos a inquérito, como outros que posteriormente apareçam relativos á região minhota.
- 2.º Que os caminhos de ferro secundários da mesma região, tanto os que estão em exploração, como os que importa construir,

devem ser todos de 1 metro de largura, modificando-se para isso as linhas da Póvoa.

3.º Convém promover a electrificação de todas essas linhas e aproveitar em parte da extensão o leito das estradas, conjugando-se a canalização eléctrica com a que fôr necessária para iluminação e força motriz.

4.º Que é do interesse público reunir esse grupo de linhas nas mãos de uma só empresa concessionária, que unifique a exploração com melhor aproveitamento do material e pessoal e diminuição de gastos gerais, sendo as linhas a que esta conclusão se refere as seguintes, todas de 1 metro:

Em exploração:

Pôrto à Póvoa e Famalicão.
Ramal da Senhora da Hora a Leixões.
Trofa a Guimarães e Fafe.
Penafiel à Lixa e Entre-os-Rios.

Concedidas:

Braga a Guimarães.
Braga a Monção.
Viana a Arcos de Valdevez.
Mindelo a Lousado,

Complementos previstos:

Ponte do Bico por Amares ao Gerez.
De Braga à Póvoa de Lanhoso.
Monção a Melgaço.
Famalicão a Guimarães.
Lixa a Vizela.
Fafe a Cabeceiras de Basto.
Ponte de Lima a Vila Verde.
Laundos a Esposende.
Barcelos a Esposende.

5.º Que se deve preparar a revisão das leis de 1912 e 1915, relativas à concessão do Alto Minho e sua fusão com as da Póvoa e de Guimarães, ouvindo previamente os interessados acerca da modificação das condições estipuladas nos contratos de 1904 e 1907 e nas bases da lei de 1912, em harmonia com as circunstâncias presentes, com a electrificação das linhas e o aproveitamento parcial do leito de estradas.

6.º Que esse projecto de convenção deve abranger a construção ulterior de troços ainda não concedidos, que completam o sistema.

7.º Que da revisão dos contratos nos termos que por lei sejam estatuídos deve resultar a fixação dos prazos, de modo que se entre definitivamente num período de realização.

8.º Que nas negociações preliminares, a que se refere o n.º 5.º, deve tomar parte a Administração dos Caminhos de Ferro do Estado.

Sala das Sessões da Junta Consultiva de Caminhos de Ferro, 20 de Fevereiro de 1920. — *António José Dantas* — *Ernesto Driesel Schroter* — *José Maria de Vasconcelos e Sá* — *António José de Albuquerque* — *A. Cardoso* — *Policarpo José da Costa Lima* (com resições) — *João Baptista de Almeida Azevedo* — *Luís Xavier da Gama* — *Francisco Ramos Coelho* — *João de Fontes Ferreira de Mesquita* — *Manuel dos Santos* — *Jaime Nogueira de Oliveira* — *José Fernando de Sousa* — *Álvaro de Sousa Rêgo* (servindo de secretário).

Trabalho nacional

“Trabalhar, trabalhar, trabalhar muito” eis um dilema nunca por demais repetido e que pode e deve ser a legenda orientadora de todas as acções, de todas as palavras, de todos os pensamentos, de cada um dos seis milhões de portugueses, que povoam esta nossa terra, abandonada, expoliada e ao mesmo tempo cobrada por estranhos.

Este apostolado tem de ser a bandeira que guie as hostes generosas empenhadas em consolidar o edifício do bem estar geral, sobre uma base sólida e estável, á margem de outros pensamentos preconcebidos, por mais puros que elles se nos suscitem.

Na grande epoca de reconstituição nós não temos de reconstruir, temos apenas de construir. Nada ha a arrasar obra começada porque nada ha feito.

O que para ahi se vê é, em geral, uma negação do esforço pessoal e especialmente do esforço colectivo.

Maus principios, má orientação, vicio de origem, derivados dum atavismo inconsciente? Talvez. Mas a verdade é que tudo isso somado se nos apresenta com um valor negativo, n'esta epoca em que todos os valores positivos são considerados pequenos para o que é necessario á vida das nações.

Na vida, na nossa vida de meridionaes e de alphabetos, tudo é mesquinho porque tudo é inconsciente.

A ignorancia manda; as letras são o estigma que marca a fronte de quem se elevou no meio lamacento em que se vive!

Tradições: velharias que o novissimo espirito m o derno odeia como um inimigo...

O trabalho simples, o trabalho herdado dos nossos avós, a continuação da obra de muitas gerações que deram o seu suor, é considerado como vergonhoso, e essa tradição esconde-se cuidadosamente como um crime!

O lar paterno: museu de provincia que nem o conservador visita...

Tradições, religião, amor ao lar, á profissão dos nossos antepassados, tudo se perdeu, tudo se sumiu; e que nos resta? A mandrice e a ignorancia nacionaes!

Depois d'isto será pessimismo afirmar que o amor patrio tambem não existe?

Não. Pois se a Patria é exactamente a terra em que nascemos com os seus caracteristicos: as tradições os costumes, a religião, a longa continuidade da obra dos nossos avós; é a dilatação ao maximo do que para cada um de nós deve representar o lar paterno, é a ideia da união de todos os seres que apresentam caracteres ethnicos vinculados pelo tempo, consolidados com os esforços gigantescos de defesa da colectividade, realizados pelos nossos ascendentes!

Tudo isso caiu, tudo isso se perdeu.

Mesmo nas horas criticas em que a nacionalidade está em perigo, esse sentimento de amor patrio não desperta; o “ultimatum” foi, crei-o, o ultimo reagente que conseguiu fazer, embora d'uma maneira pueril, manifestar-se esta pasta incolor, insipida mas não inodora que constitue a nossa consciencia colectiva.

Nem a ultima guerra, que mudou, transitoria ou definitivamente a face do mundo, como é de uso dizer-se, nem essa convulsão a que se não pode negar o caracter de formidavel: nem essa guerra conseguiu vencer a nossa apatia e dar-nos caracter, que nos possa definir, ao menos!

Nem unidade nacional, nem consciencia, nem vontade de produzir! Apenas medo, e medo que passou assim que o armisticio foi um facto!

Falta de entusiasmo, vá, mas a falta da noção dos mais elementares deveres, não tem de culpa.

A friesa, a indiferença com que foram recebidas as tropas que chegaram de França ou de Atrica define-nos.

Pode odiar-se a guerra, pode condemnar-se a nossa intervenção, mas nunca se pode desprezar quem se sacrificou.

A par das dores phisicas quantas dores moraes ignoradas, dores causadas pela consciencia da nossa situação triste de párias no meio de quem trabalha...

Tudo isso se ignorou, tudo isso foi desprezado, porque essa gente que soffreu não constituia uma sociedade commercial de responsabilidade limitada que vendesse batata podre e comprasse bacalhau avariado.

A propria mentalidade de quem, por laços de sangue estava ligada a alguns d'esses que regressavam, estava totalmente invertida. Pois se eu vi, na chegada das tropas, que eram, afinal, vencedoras, não alegria, não entusiasmo, mas unicamente... choros!

Perante uma tal inversão de todas as normas que guiam os povos civilizados, não se pode chegar a outra conclusão que não seja a de que este paiz á beira-

mar plantado é um grande manicómio em que os de-
mentes se pretendem curar uns aos outros.

O remédio.

Talvez não seja já nenhum, comtudo a cura pode
tentar-se.

Programas . .

Desnecessarios e prejudiciaes. No nosso pais cada
individuo está eivado do mal geral. Programas são
palavras que se lançam ao vento, que nada represen-
tam e nada conseguem. Teem apparecido aos milhares,
quasi tantos como os cidadãos portuguezes. Politicos,
economicos, sociaes primam todos pela incoerencia; se
cada individuo precisa tratar-se a si proprio antes que
encete a cura dos outros . .

São escadas para ambiciosos, e é tudo.

Que fazer?

Sem apresentar programa, afigura-se que ha só
uma coisa a fazer, tão intuitiva e tão racional que é a
única razão de existencia para as sociedades actuaes e
centro d'ella para os individuos: tratar.

Mas trabalhar sem se sair do ambito da nossa
vida; trabalhar na profissão que se tem ou que as
nossas condições nos permitem ter.

Trabalhar dentro do nosso mister, sem olhar para
fóra.

E' visivel o resultado da batalha individual?

Evidentemente que não. O que fazemos é um in-
finitamente pequeno que não apparece á luz;

Mas o sumatorio de todos esses infinitamente pe-
quenos constituirá uma obra visivel. Não receemos que
ella seja insufficiente; o valor negativo que as nossas
energias de portuguezes apresenta provem em gran-
de parte dos valores que se chocam. Com tudo, fóra
do seu lugar, evidentemente não ha equilibrio. Esta-
bilisemo-nos, e a corrente positiva pode dar-se.

Mas accentue-se: é preciso que cada um trabalhe
no seu officio: o medico, o engenheiro, o militar, o
operario, o agricultor, não pretendam sair da sua zona
de acção; o trabalho individual muitas vezes chega a
ser visivel. Para isso não é necessario ser-se deputado,
pelo contrario até.

Que cada um de nós tenha a convicção de que o
fructo de seu labor, independentemente dos resultados
directos, tem o juro que nos advem por meio da
colectividade.

O nosso proprio egoismo nos dizia isso se não es-
tivessemos tão obsecados.

Ferreira Mendes.

Os Grandes trabalhos hydraulicos

As obras da barra do Rio Grande do Sul

Os trabalhos hydraulicos, sendo dos mais dificeis,
oferecem por veses ensejo ás manifestações do genio
e competencia do engenheiro e podem proporcionar-
lhe a alegria de ter conseguido uma obra grande, admi-
rada e feliz.

Porem, muito e muito tempo decorre primeiro que
essa obra se leve a bom fim e a inconstancia do már,
que não é afinal senão uma demonstração de conheci-
mento incompleto que ainda hoje d'elle se tem, faz
protelar por longos prazos a realização dos projectos
concebidos.

Uma revista do genero da "Gazeta", que se publica
no Brasil, lembra-nos presentemente o trabalho colos-
sal que foi a abertura da Barra do Rio Grande do Sul,
a que chama com razão "o maior successo de enge-
nharia hidraulica na America do Sul".

O artigo que trata do assunto é da autoria do
grande engenheiro brasileiro, o almirante José Carlos

de Carvalho, do conselho director do Club de Enge-
nharia, e uma autoridade não só nesta materia como
em muitos ramos de engenharia.

Na impossibilidade de transcrevermos o artigo, não
podemos deixar de dar uns topicos do que sobre esse
formidavel trabalho se passou.

Pode dizer-se que foi em 1857 que a questão se
apresentou como de necessaria solução. Desde essa
data a 1875 em que foi apresentado um projecto con-
creto, nada de realisavel se apresentou, e as opiniões
dos technicos eram as mais desencontradas.

E' curioso citar algumas das opiniões expendidas,
reflexo do estado deste ramo de sciencia por essa epoca:

Em 1857 uma autoridade no assumpto considerava
inexequiveis, e talvez nocivas, quaisquer construções
de pedra ou de madeira no intuito de prolongar o leito
do rio, e preconisava uma dragagem completa, a qual foi
ensaiada sem resultado em 1862 pelo engenheiro Pearce.

O almirante Visconde de Inhaúma dizia num re-
latorio que apresentou:

"A barra do Rio Grande não é susceptivel de me-
lhoramento por meio de trabalho hydraulico" ao passo
que, pouco tempo depois, um official de marinha ten-
tou desobstruir a barra por meio de torpedos, o enge-
nheiro Hargreaves propoz o sistema de assentar tubos
e pelas aberturas deles fazer sair agua a grande pres-
são por meio de maquinas instaladas em terra, e o en-
genheiro Lisboa imaginava um sistema de molhes dis-
continuos por colunas de ferro que faziam um obsta-
culo obliquo ás correntes:

Em 1875 com o projecto de engenheiro John Haw-
kshau o estudo da barra tomou um aspecto mais pra-
tico.

Hawkshau apresentou um projecto de melhoramento
cuja obra principal era constituida por quebra-mares
com extensões de mais de 3.000 metros.

Um pouco mais tarde, em 1882, o governo impe-
rial quiz ouvir novamente aquele engenheiro e convi-
dou-o a tomar a direcção das obras, ao que elle não
accedeu, tendo por essa ocasião o engenheiro Bicalho,
apresentado outro projecto que não differia do de Haw-
kshau senão na direcção dos molhes.

Ouvida, em 1885, uma das maiores auctoridades
em obras hydraulicas, P. Caland, inspector-chefe do
Water Staat, nos Países Baixos, chegou-se á conclusão
de ser aceite o projecto Bicalho com as modifica-
ções propostas por Caland, que o tornavam, afinal,
muito semelhante ao de Hawkshan.

A obra foi auctorizada pela lei orçamental de 1886.
Contudo, apesar desta lei, e depois de uma série de
peripecias em que os empreiteiros não foram de uma
honestidade impecavel, em 1906 ainda navios com um
calado de 10 pés, esperavam fora da barra a occasião
de entrar.

(continua)

Numeros antigos

Na collecção de um assignante, que muito
desejavamos servir, faltam os n.ºs 458, 461, 462
e 463 do anno de 1907, e o n.º 562 de 1911.

Aos nossos assignantes que os possam dis-
pensar muito agradeceremos nol-as enviem ou
nos digam onde podemos mandar por elles, sa-
tisfazendo o preço que nos fixarem.

VIAGENS E TRANSPORTES

Abertura á exploração da linha do Valle do Sado

As estações e apeadeiros do troço agora aberto e o serviço que prestam são as seguintes :

Setubal-Mar (paragem). Só faz serviço de passagem sem bagagem.

Mourisca..(apiadeiro)	} Fazem todo o serviço de passageiros e mercadorias em grande e pequena velocidades.
Algeruz.....(").....	
Aguas de Moura (estação) ..	
Pinheiro. (").....	
Monte Novo-Palma(").....	
Alcacer-Norte.....(") ..	

O serviço entre Lisboa e a linha do Sado é feito por dois comboios, o n.º 11/4011 ascendente que parte de Lisboa T. P. (vapor) ás 8, chega a Alcacer-Norte ás 12-21, parte de Alcacer-Sul ás 14-30 e chega a Funcheira ás 18-47; e n.º 4016/16 desce que parte de Funcheira ás 6-47, chega a Alcacer-Sul ás 11, e parte de Alcacer-Norte ás 14-10 para chegar a Lisboa (vapor) ás 18-30.

Todas as estações, entre Terreiro do Paço e Funcheira vendem bilhetes directos para os trajectos via Alcacer, compreendidos entre aquellas estações.

O transporte de bagagens para as estações seguintes é sujeito ao maximo de 50 quilogramas por volume.

Somente as estações compreendidas entre Setubal e Funcheira, inclusivé, estão habilitados a despachar d'umas para as outras remessas de grandes velocidades via Alcacer. Todavia não se acceitam a despacho *transportes funebres, maquinismos, vehiculos, diuheiro e valores, animaes vivos, remessas em acondicionamento insufficiente e quaesquer volumes cujo peso seja superior a 50 quilogramas.*

Tambem não se acceitam para os trajectos em vez ha o transbordo, remessas de pequenas velocidades.

O transbordo dos passageiros é feita sem intervenção do Caminho de ferro e sem responsabilidade alguma para este, devendo os passageiros realiza-lo de sua conta pelas vias ordinarias, sem se poderem utilizar da ponte de serviço sobre o Sado.

Os cães que viajam com bilhete próprio, devem ser retirados, transportados entre as duas estações e mettidos nas jaulas pelos seus donos ou seus delegados, sem instrucção do pessoal do Caminho de ferro e sem responsabilidades algumas para este. Para isso, a recepção dos animaes pelos donos é feita mediante entrega ao conductor do comboio do bilhete respectivo e a entrada dos cães no comboio para que são transbordados feita mediante a restituição aos donos dos mesmos bilhetes.

A Administração isenta-nos de responsabilidades por avarias, molhas e demoras provenientes das condições do transbordo, o qual pode ser suspenso ou suprimido em caso de força maior.

A taxa correspondente ao transbordo é feita pela tarifa que corresponde a um percurso de 12 quilometros. Os passageiros e cães são excluidos desta taxa.

Annulação de tarifas

A partir de hoje são anuladas as tarifas P. H. n.º 2 e P. H. n.º 7 de grande velocidades da Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro para o transporte de aves e diversos generos frescos das estações

das linhas do Minho e Douro e das de Campanhã do Porto á Povoá e Famalicão com destino as estações espanholas dos Caminhos de Ferro do Norte de Espanha, e de Salamanca, respectivamente, ou vice-versa.

Tambem a partir de hoje fica anulada a tarifa P. H. n.º 8 de g. v. de bilhetes de ida e volta validos por trinta dias, das estações de Campanhã, Viana, Caminha, Braga e Regua para Madrid-Principe-Pio ou vice-versa.

Inauguração da linha do Valle do Sado

Como dissémos, abriu á exploração no dia 25 o troço desta linha comprehendido entre Setubal e Alcacer do Sal, realisando-se a inauguração official no dia 24 com certo brilhantismo, pela parte que n'ella tomaram as camaras municipais, associações commerciaes e em qual todos os elementos de valor dos dois pontos extremos, e o povo de todas as localidades servidas pela linha, sem duvida os mais interessados no facto que se celebrava.

O comboio inaugural partiu do Barreiro ás 9 horas e meia com marcha de expresso, chegando a Setubal uma hora depois e seguindo logo a Setubal mar, trajecto que se fez em 5 minutos, atravessando a praça de Quevedo para entrar no pequeno tunnel das Fontainhas, encaminhando-se depois para a margem do Sado, perto da qual tem hoje a estação provisoria, que estava completamente cheia de gente, tocando a banda de infantaria e uma philharmonica e queimando-se foguetes, á chegada do trem.

As autoridades locais acompanhadas pela associação commercial e outras pessoas vieram cumprimentar os srs. ministros da Agricultura e do Commercio, Conselho de administração dos Caminhos de ferro do Estado, Director do Sul e Sueste e outras entidades officiais, seguindo todos, atravez das ruas embandeiradas e cheias de povo, para o bello edificio do "Club Setubalense", na Avenida Todi, onde houve troca de apresentações entre as principais personagens officiais e locais.

Seguiu-se, no grande salão-theatro do Club, o lauto almoço offerecido pela Camara Municipal. Se o menu era em parte em mau francez, o serviço foi bem portuguez e a cosinha apurada, ao que nos disseram, a cargo de cozinheiras setubalenses. Durante a comida tocou deliciosamente a banda de infantaria 11, sendo muito applaudida.

Por fim, trocados calorosos brindes entre o snr. Presidente da Camara, os dois ministros, e o snr. engenheiro Abecassis director do Sul e Sueste, terminou o almoço pelas 1½ da tarde, em virtude de que o comboio teve que partir com 45 minutos de atrazo, entre vivas aclamações da população que enchia a estação e todas as immediações. O comboio partiu apinhado de gente levando a phylharmonica, que tocou durante todo o caminho.

A linha segue na margem do rio, afastando-se depois, para Leste a fim de atravessar, sobre uma pequena ponte, a ribeira de Marateca, continuando a afastar-se do rio até que, desde Palma, segue ao lado da estrada municipal de Santas, até Alcacer, para o que galga sobre pequenos pontões trez ribeiras sendo a principal a de S. Martinho.

Aos dois lados da linha veem-se ainda grandes tra-

tos de terreno inculto que nos fazem lembrar a grande riqueza que alli está, despresada, inactiva para quem a possui e para o paiz que d'ella poderia já ter tirado fructo; sem que achemos razão desta inação no facto da falta de transportes porque o Sado lhe fica a pouco mais de 6 kilometros e por elle sempre houve facil serviço de navegação. Mas o caminho de ferro vae, com certeza, valorizar extraordinariamente essa região, espartando os proprietarios locais de forma a transformarem aquelles campos de sargaço em terrenos cultivados; como um já o fez, tendo hoje uma bella propriedade de vinha que já lhe produz larga renumeração á sua iniciativa.

Nota-se, em todo o percurso, que a linha está perfeitissimamente construida, solida, com carris de 18 metros, dando um andamento suave, e rapido, attingindo por vezes cerca de 80 kilometros á hora.

Todas as estações estavam apinhadas de povo que saudava entusiasticamente o grande melhoramento que a passagem de comboio significava. Temos notado aqui, por vezes, estranháveis provas de frieza por parte do povo, em casos semelhantes, parecendo que elle se desinteressa dos melhoramentos que o beneficiam; desta vez não temos, felizmente, que ferir esta nota: a recepção que o comboio inaugural teve, por toda a parte, foi bem calorosa, bem entusiastica; a alegria transparecia em todos os rostos mesmo no da mais pobre mulher do povo, que animadamente dava palmas e soltava vivas á passagem do trem.

Pelas 3 e meia chegava-se a Alcacer-norte, estação improvisada no barracão e futuras casas da secretaria do serviço, onde, e no caes, se apinhava uma multidão enorme, sendo os viajantes de cathegoria recebidos pela Camara Municipal e outras autoridades. Na sala, á passagem dos excursionistas, um numeroso grupo de creanças cantava, um orpheon, uma saudação aos recémchegados.

Ruas apinhadas de povo e janellas ornamentadas, cheias de senhoras que acenavam com os lenços, cheias do mais espontaneo e justificado entusiasmo.

Seguiu-se uma sessão solemne na Camara Municipal, e depois uma corrida de touros na velha praça, em reconstrução.

Depois os convidados dirigiram-se aos Paços do Conselho onde, n'um lauto banquete de cerca de 200 talheres, esmeradamente servido, se fizeram animados brindes.

O comboio de regresso devia realizar-se aos 55 minutos da noite, mas só uma hora depois se poz em marcha, chegando, o vapor a Lisboa pelas 5 e meia. Pois apesar de se passar em Setubal as 3 e meia, ainda ali se ouviram foguetes e vivas.

Escusado será dizer que os convidados, todos regressaram encantados, pela forma amabilissima como foram recebidos pelas camaras, associações commerciaes e outras entidades de Setubal e Alcacer do Sal, ás quaes, pelo que nos diz respeito, consignamos aqui a nossa gratidão.

Egualmente agradecemos ao Conselho da Administração dos Caminhos de ferro do Estado o seu convite para tão sympatica festa.

E por fim, não esqueçamos tambem destacar, n'uma noticia em que, conforme nosso costume, não citamos nomes, o brinde feito em Alcacer pelo snr. Jacintho Nunes aos engenheiros portugueses que cooperaram na realização da linha do Sado, em que foi prestada justa homenagem, em alevantadas phrases, ao nosso redactor principal snr. Fernando de Sousa. O adiantado dos brindes não nos permittiu agradecer logo alli tão carinhosa referencia a quem tanto presamos; fazemo-lo aqui, com o maior reconhecimento.

Carta de Paris

IV

O grande fiasco da C. G. T. — Viagem esplendida em tempo de grève. — Paris a Irun. — Valladolid e o seu progresso. — Electricos ao preço de antes da guerra. — As officinas do norte de Hespanha. Grêves resolvidas com mais trabalho.

Não faço commentarios sobre as grêves ordenadas pela *omnipotensissima* C. G. T.

O leitor que os faça; pela minha parte limito-me a confirmar o que já disse: esticaram a corda em demasia, e partiu.

E o governo francez, n'esta hora de triumpho, deve estar radiante com o resultado da sua energia. As grêves cahiram pela base, e essa confirmação tive-a eu quando ha dias deixei Paris, em plena effervescencia dos elementos perturbadores.

Na estação de Orleans a grêve não tinha signaes de vida, pois tudo estava a seus postos, e o serviço corria com uma normalidade absoluta. Tomámos o expresso da noite em direcção a Bordeus, e pela linha fóra notamos, com satisfação, que esta estava em absoluta segurança de serviço, e só se notava a normalidade, aqui e alem, de dois em dois kilometros talvez, de um soldado de carabina ao hombro a guardar a via, o qual tinha ordens expressas e precisas:

Fusilar o primeiro que tocar nos carris, ou subir a um poste para inutilisar o telegrapho.

Rigorosamente á tabella, chegamos a Bordeus, e da mesma maneira seguimos para a fronteira de Irun.

De dia, poudese bem observar que em todas as estações do percurso o serviço era regular e perfeito; passageiros havia que nem deram pela *ordem* de paralisação da famosa C. G. T.

Já o temos aqui dito, desde longos annos que mantemos pela visinha Hespanha uma sympathia e uma amisade sem limites. E por isso ao transpor a fronteira da terra amiga, sentimo-nos como em nossa casa, e todo a sua paisagem, toda a sua vida tranquila, nos dão um bem estar, que raro encontramos em paizes estrangeiros.

Tinhamos tres horas para estar em Irun, e como um arvoredado moço, no alto da cidade, nos attrahisse pelo seu ainhamento, pelo seu viço, atravessámos a ponte sobre a linha e dentro em pouco estavam n'uma linda avenida, com bellos estabelecimentos, e com magnificos edificios, adornados de jardins, cujo conjuncto nos impressionou como uma cidade moderna e attrahente.

A's quatro horas partiamos, no magnifico expresso de Madrid, todo composto, de carruagens de bogies e quatro horas depois estavam em Miranda do Ebro, onde tivemos um magnifico jantar, por quatro pesetas, bem servido e abundante como desde ha muito nos não era dado encontrar.

A' meia noite chegavamos a Valladolid, e como uma certa fadiga de uma noitada passada em comboio, e a esperanza de outra que se lhe havia de seguir, nos fizesse apetercer uma detença, saltámos para uma *carrilana* que atravez das ruas da cidade illuminadas fortemente a electricidade, o que attesta bem o progresso do paiz visinho, nos levou á *Plaza Mayor* onde nos instalamos n'um razoavel hotel por 8 pesetas ao dia.

O aspecto claro e festivo da chegada a Valladolid já mais se apagará da nossa memoria!

Quem vem de Paris onde a luz publica está reduzida á quarta parte, e onde os cafés e restaurantes são

encerrados ás 10 da noite, e topa uma pequena cidade, em plena Castella, pobre e arida, iluminada como em dias de festa, com um movimento, na sua principal praça, comparavel ás ruas de Paris, e perto de uma hora da noite, a sensação é estranha e supinamente agradável.

A cidade, é como todas as da Velha e da Nova Castella, branca, e de edificios antigos, da occupação da Peninsula, tem a sua Plaza Mayor, com a respectiva arcada, a sua Cathedral por acabar, o Museu, uns cafés onde a gente repousa á tarde diante d'um copo de cerveja, e carros electricos a *perra gorda* (um vintem ao cambio do par) sem gréves e sem esperança do augmento de preço.

E porque é isto? Perguntará o leitor, porque a Hespanha é um paiz organizado, e a electricidade é movida a hulha branca, ao contrario da nossa, que em Portugal serve só para fazer excellentes cascatas...

Estando em Valladolid não quiz deixar de ver as magnificas officinas do caminho de ferro do Norte de Hespanha, onde se empregam dois mil operarios, disciplinados e trabalhadores, o que nos deixou excellente impressão.

Não vamos aqui descrever as officinas, o que seria descabido e enfadonho, pois os technicos, conhecem-nas, ou pelo menos deviam conhece-las pela sua modelar organização, e aos leigos de nada lhes pode interessar.

Apenas diremos que ali se emprega, d'uma maneira notavel o braço motor, limitando-se os operarios a velar o trabalho das machinas, não dando a menor attenção ou curiosidade a quem passa, nem se entregando á menor distracção.

Não deixamos de citar uma officina verdadeiramente notavel, a da transformação do material, em que os antigos vehiculos sahem d'ali transformados em modernas carruagens de corredor lateral, e dotadas de todo o conforto.

E' o mesmo que se fez em Portugal, com a differença, de que a estetica, não é ali posta de parte, pois são attendidas as mais pequenas coisas, como sejam os tectos que nos grandes vehiculos feitos de duas carruagens antigas, são elevados de forma a harmonisar o conjunto com as modernas carruagens de bogies.

Durante a visita que durou cerca de duas horas, fomos acompanhados por dois empregados superiores do Caminho de ferro os Srs. Julio Calleja, contramestre, e Mariano Gonzalo, perito electricista, que nos levaram a todos os departamentos das vastas officinas, desde as estufas de secagem de madeira, aos mais complicados machinismos de modelação de ferro e bronzes.

Aqui lhes deixo todos os meus agradecimentos.

Para fechar devo aqui dizer, que n'esta officina, como creio que nas outras da companhia, acabam de pôr em pratica uma nova forma de resolver gréves que consiste em dar os augmentos de vencimentos pedidos, consentindo que os operarios trabalhem mais das 8 horas regulamentares, pelo dobro do preço d'aquellas. E assim dá-se um caso curioso. A machina geral ás 4 1/2 da tarde, findas as 8 horas, apita para o pessoal sahir, o que ninguem faz, porque as duas horas que regularmente trabalham depois d'aquellas, rende ao operario umas apreciaveis pesetas, e ao Caminho de ferro, uma boa dose de trabalho, o que muito, ambos precisam.

Com vistas a Portugal.

Guerra Maio.

Melhoramentos na estação de Barca d'Alva

Está passando por uma grande transformação a estação de Barca d'Alva, para melhor servir os passageiros do serviço internacional. O primeiro andar, que era constituída por tres corpos, fica ampliado a um só, vasto e grandioso, para onde a estação-postal vae ali ser transferida; e para um pequeno hotel, com 8 quartos espaçosos e hygienicos, uma casa de banho, etc. O restaurante tambem é ampliado, ficando muito espaçoso, com comunicação directa com o hotel, por uma escada especial.

Estes melhoramentos que muito veem beneficiar o publico, devem-se em grande parte ao sr. Hirmino Soares, engenheiro director da exploração do Minho e Douro, e que está na firme disposição de introduzir identicas reformas em outras estações, o que muito é para louvar.

Um obice se apresenta porem no complemento destas melhorias, é a estação telegrapho-postal ficar instalada no 1.º andar, quando tudo aconselhava o res-do-chão para ficar do lado da gare ao facil acesso dos passageiros, e do lado da rua, do publico local.

E' certo que as acanhadas dimensões da estação de Barca d'Alva não permitem facilmente a cedencia d'uma dependencia do res-do-chão, mas, talvez, esse inconveniente pudesse ser resolvido; fazendo da actual casa do telegrapho do caminho de ferro, um recinto envidraçado, e dividido ao meio, de forma que d'um lado ficasse para a estação postal e no outro para aquelle serviço, e com dois "guichets", um para o lado da gare e outro para o corredor publico, do lado da rua, queremos dizer do lado do corredor livre do publico, ficaria a pequena estação em magnificas condições de serviço.

Lá fóra, onde a estação telegrapho-postal é obrigatória em todas as estações de importancia, ha algumas de tão acanhadas dimensões que mal ha espaço para uma mesa e para o empregado, e tem bem mais movimento que a estação de Barca d'Alva.

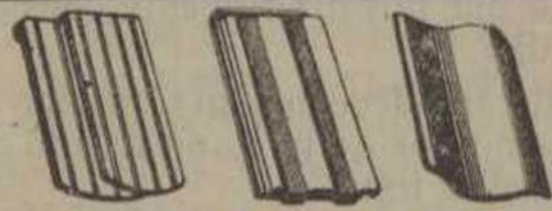
Se a local para osapparehos telegraphicos é pequeno, o mesmo não acontece para a residencia do pessoal, no 1.º andar da estação, dotado de todo o conforto, bastante melhor que na actual estação postal, que, por falta de casa propria, está instalado a 300 metros de distancia, ao impossivel alcance dos passageiros em transito.

Teol

Preceito inadmissivel

O *Diario do Governo* de 15 de maio publicou uma portaria que na secção official reproduzimos, contendo disposições que ligam com as leis vigentes.

No proximo numero as analysaremos mostram como collidem com os contractos de concessão.



TELHAS

Fabricação de telhas de cimento, pela industria manual. Emprega-se tambem no terreno para edificações

pela

Machina de telhas AMBI

SEM CARVÃO

SEM TRANSPORTE

PODER ENORME

MANEJO FACIL

Ambi-Werke Abt. F XVIII C--Berlin-Johannisthal

A ligação da linha da Lixa com a de Guimarães

Do Sr. Cerqueira Magro, presidente do Conselho de Administração do Caminho de Ferro de Penafiel á Lixa, recebemos uma carta, que em seguida publicamos, relativa ao prolongamento da sua linha além de Felgueiras, e que a falta de espaço nos tem impedido de publicar, do que pedimos desculpa ao nosso querido amigo.

O nosso redactor principal indicou n'um parecer official um prolongamento a Vizella. Sendo de aconselhar a ligação de aquella linha com a de Guimarães o exame da carta levava á escolha de Vizella por ser uma estação balnear importante e o ponto mais proximo da linha de Guimarães. Claro está que a classificação definitiva das linhas complementares tem, nos termos legais, de derivar de um inquerito e de estudos preliminares.

Aquelle alvitre é portanto apenas uma indicação e não uma proposta *ne varietur*.

Se as condições de construcção e as conveniencias regionaes determinarem a escolha de Pazos para ponto de ligação das duas linhas, é esse que deve ser adoptado. São pois duas directrizes a confrontar.

Sr. Director da "Gazeta dos Caminhos de Ferro"

Meu illustre amigo

Por varias vezes se tem referido o distincto engenheiro sr. Fernando de Souza, nos artigos publicados sobre a *Rêde Secundária do Minho*, escritos com a lucidez e a sabedoria que todos lhe reconhecemos, ao ponto de ligação da rêde geral, com o Caminho de Ferro de Penafiel á Lixa e Entre-os-rios. Essa ligação tem, indubitavelmente de fazer-se quer ela haja de viver independente, quer venha a ser incorporada na rêde geral.

O sr. Fernando de Souza indica Vizella, como ponto de ligação. O assunto terá de ser técnica e economicamente estudado, a seu tempo; contudo, e a título de informação que já fica archivada, eu venho dizer que provavelmente será *Paço* o lugar escolhido.

Daqui a Felgueiras são 13 quilometros de ampla estrada, ao longo da qual nenhum alargamento será necessario, o que não succede, entre Vizella e Felgueiras.

Além disto este ponto de ligação favorece particularmente as relações dos concelhos de Felgueiras, Lousada, Penafiel, e parte dos concelhos de Amarante e Celorico de Basto, com Guimarães, Braga, Vizella, Fafe, etc.

Oxalá não adormeça, nas gavetas dos ministerios ou das comissões parlamentares, a proposta do sr. Ernesto Navarro, de tanta magnitude e de tanto valor para os povos das regiões favorecidas pela rede projectada.

O Conselho de Administração da Comp.^a do C. F. de Penafiel á Lixa e Entre-os-rios, da qual faço parte, em sessão de 28 do Fevereiro ultimo, resolveu pedir auctorização superior para electrificar a sua linha, petição que, em breves dias será feita. É sua intenção effectual-a logo que na região haja electricidade em abundancia, legitimamente esperada dentro de alguns anos.

9-4-920

De V.

A. Cerqueira Magro

ARREMATACÕES

Caminhos de Ferro do Estado
DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

Caminho de ferro de Pocinho a Miranda. — Lanço de Carviães a Bruçô — Fornecimento n.º 4 de 7.080 travessas de via reduzida.

PELO presente se faz publico que, no dia 12 de Junho de 1920, pelas 16 horas, se ha de proceder, perante a direcção destes Caminhos de Ferro e na sua sede nesta cidade, ao concurso publico para a adjudicação da empreitada de construcção acima referida.

O deposito provisorio, para ser admitido como licitante, será de 200\$00 e poderá ser feito, até ás 3 horas da tarde da vespada do concurso, nas tesourarias de qualquer das direcções dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro ou Sul e Sueste.

O definitivo, que deverá ser feito na mesma tesouraria onde o houver sido o primeiro, será de 5 % do preço da adjudicação.

As propostas serão apresentadas durante o tempo em que a praça estiver aberta, podendo os concorrentes enviar a esta direcção, em carta fechada, as suas propostas acompanhadas do recibo do deposito provisorio, entendendo-se por este facto que desistem de tomar parte na licitação verbal, se a houver, e do direito de reclamação ácerca dos actos do concurso.

As condições de arrematação, caderno de encargo, bem como as restantes peças anexas, podendo ser examinadas todos os dias uteis, desde as 11 horas ás 15 no serviço de construcção desta direcção, na estação do Porto, e em Lisboa na direcção do Caminho de Ferro do Sul e Sueste.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de lenha rija e branda

A partir da data deste anuncio esta Companhia recebe propostas para o fornecimento de lenha rija e branda em qualquer quantidade e em quaisquer pontos da linha, nas seguintes dimensões:

= a lenha deve ser rachada formando achas de 70 centimetros de comprimento.

= os toros que tiverem de 5 a 14 centimetros de diametro devem ser rachados ao meio.

= os toros que tiverem de 14 a 17 centimetros devem ser rachados em tres partes.

= os toros que tiverem de 17 a 30 centimetros devem ser rachados em quatro partes.

= Não se aceita lenha que não esteja rachada ainda que os toros sejam de pequeno diametro.

= Não se aceita lenha proveniente de toros com diametro inferior a 5 centimetros.

= Toda a lenha que não estiver nas condições indicadas, será rejeitada.

Lisboa, 27 de Maio de 1920

Venda de sucata metallica

No dia 21 de Junho pelas 15 horas, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Commissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para a venda de sucata metallica.

As condições estão patentes, em Lisboa, na repartição central do Serviço dos Armazens Geraes (edifício da estação de Santa Apollonia) todos os dias uteis das 10 ás 16 horas, ou em Paris, nos escriptorios da Companhia, 28, rue de châteaudun.

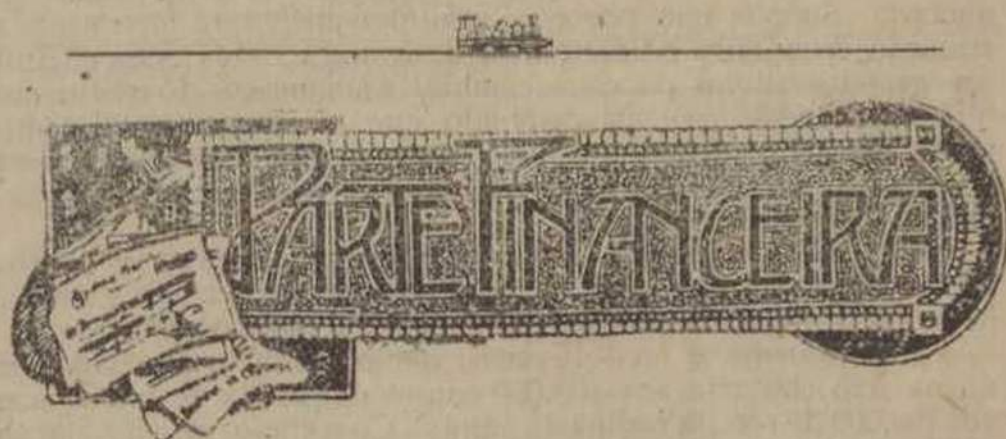
O deposito para ser admitido a licitar deve ser feito até ás 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio externo da estação do Rocio.

Companhia dos Caminhos de Ferro da Beir Alta

Venda de madeira de nogueira em troncos e pranchas

Esta Companhia tem para vender nos seus depositos de Figueira da Foz, cerca de vinte toneladas de madeira de nogueira em troncos e parnchas, propria para obras de marcenaria e outras.

Recebe propostas em carta fechada até ao dia 8 do proximo mez de Junho, reservando-se o direito de não effectua, a venda se o maior preço offerecido lhe não convier.



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Assembleia Geral Ordinária dos Srs. Accionistas

Os termos dos artigos 31.º e 39.º dos Estatutos d'esta Companhia, approvados por Alvará de 30 de Novembro de 1894, é convocada a Assembleia Geral Ordinaria dos Snr.º Accionistas possuidores de 100 ou mais accções, segundo os preceitos do Art.º 28.º dos mesmos Estatutos, para se reunir em Lisboa, na sede social, no dia 30 de Junho proximo futuro pelas 12 horas.

ORDEM DO DIA

1.º — Conhecer das contas respectivas ao exercício de 1919, do Relatório do Conselho de Administração e do Parecer do Conselho Fiscal e votação sobre essas contas;

2.º — Apreciar quasquer propostas dos Snr.ºs Accionistas apresentadas sendo a parte final do Art.º 38.º dos Estatutos;

3.º — Eleger um vogal do Conselho da Administração nos termos do Art.º 13.º dos mesmos Estatutos, podendo haver reeleição segundo o referido artigo.

4.º — Eleger dois vogaes do Conselho Fiscal, os termos do Art.º 24.º dos ditos Estatutos, podendo haver reeleição segundo o referido artigo.

5.º — Eleger o Presidente e Vice-Presidente, da Meza da Assembleia Geral, que tem de funcionar no respectivo triennio, nos termos do Art.º 35 dos Estatutos.

Para os Snr.ºs Accionistas poderem tomar parte n'esta Assembleia de ver as acções nominativas ter sido averbadas até ao dia 30 de Maio corrente, inclusivé as acções ao portador depositadas até ao meio dia do dia 15 do mez de Junho proximo futuro:

Em Lisboa — Na sede da Companhia, no Banco de Portugal, no Banco Commercial de Lisboa, no Banco Lisboa & Açores, no Banco Nacional Ultramarino, no Monte-Pio Geral e no Crédit Franco-Portugais.

No Porto — No Banco Commercial do Porto.

Em Paris — Nas caixas do Comptoir National d'Escompte de Paris, do Credit Lyonnais, da Société Générale de Crédit Industriel et Commercial, da Société pour favoriser le développement du Commerce et de l'Industrie en France, e da Banque de Paris et des Pays-Bas.

Em Londres — nas caixas dos Banqueiros Glyn, Mills, Currie & C.º

Em Genebra — nas caixas da Société de Banque Suisse.

Os documentos legais estarão patentes na Contabilidade Central da Companhia desde 15 de Junho proximo futuro.

Os bilhetes de admissão á Assembleia Geral serão passados pela Comissão Executiva da Companhia, em vista das acções averbadas ou dos recibos dos depositos das acções ao portador.

A Assembleia constitue-se e poderá validamente deliberar nos termos dos Artigos 32.º 33.º 37.º e 39.º dos Estatutos.

Lisboa, 28 de Maio de 1920.

O Vice-Presidente da Assembleia Geral

Ary dos Santos

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 27 de Maio de 1920.

O Governo apresentou á Camara em 24 do corrente a segunda se das annunciadas propostas de finanças, expondo em relatório, a largos traços, as difficuldades da situação presente. Deixemos para depois, se for necessario e possivel, o exame das cifras nelle declaradas, bastando dizer-se agora que são ainda mais graves do que poderíamos calcular.

A frente das novas propostas vem a que respeita aos *lucros capitaes e maiores valias provenientes da guerra*. O Governo reclamou e obteve que ella entrasse logo em discussão com dispensa do regimento. Evidentemente quiz dar, dentro e fora do paiz, a impressão de que se pretende finalmente abrir a maior fonte de receita a que se deve recorrer neste periodo extraordinario.

Demais a mais o Governo julga que viria d'ahi uma somma superior a 100.000 contos, applicada totalmente a reembolso ao banco de Portugal e a reduções correspondentes na circulação fiduciaria. Suppõe que por esse caminho melhorará fortemente a situação economica e financeira e descontará todos esses effeitos em grandes alivios da crise cambial e augmentos do credito publico. A proposta vae até dispondo que, ao chegar por tal caminho a 200.000 contos importancia dos notás em curso, não poderá o Governo, sob qualquer pretexto, eleva-la, sem auctorização expressa do poder legislativo.

Supponhamos que o parlamento aprovava as tres series de propostas do sr. ministro das finanças. Que succederia nessa melhor hypothese governamental, afastada logo por todos os espiritos?

Primeiramente é facil de prever que o producto dos impostos novos não chegaria aos 100.000 contos de receita de guerra nem aos 100.000 de receita ordinaria annual. Com effeito essa legislação tributaria, como temos acentuado, pretenderia fazer, em grande parte, collectas impossiveis onde não honve nem ha rendimentos liquidos, ou os houve ou ha em proporção muito inferior á que seria necessaria para tal carga fiscal. Falhariam, pois, os calculos, ao mesmo tempo que se agravariam todas as crises politicas, sociaes e economicas, directamente pelas contribuições e indirectamente pelos effeitos de repercussão e da incidencia. O Estado ver-se-ia na terrivel necessidade de ir augmentando as despesas dos seus encargos pela progressão dos preços e dos agios. Ao mesmo tempo seria inevitavel a emigração de centenas de milhares de habitantes.

Mas uma vez que o Estado teria muito menores receitas e maiores despesas do que as previstas, o desequilibrio do orçamento con-

tinuaria a ser gravissimo. Nesse caso, cahiria pela base a idea de reembolsar o banco de Portugal e diminuir a circulação fiduciaria. Talvez esta houvesse de ir crescendo sempre, mesmo sem haver fomento economico!

Mas outra será decerto a marcha dos acontecimentos. A nosso ver, as propostas de finanças consideradas no seu conjunto não poderão passar. As difficuldades começarão exactamente pela que diz respeito ás fortunas e lucros de guerra. O movimento da opinião será posto contra ella e contra muitas das outras.

Quer isto dizer que não devem ser exigidos ao paiz grandes sacrificios tributarios e que se não deve principiar por uma pesada carga fiscal sobre os que enriqueceram e enriquecem? De maneira nenhuma. É ahi que está inevitavelmente uma grande parte do caminho salvador. O resto, que é muitissimo, consistirá em faser notaveis diminuições nas despesas, especialmente nas de caracter militar, e em levar simultaneamente á pratica um plano de expansão economica na metropole e nas colonias.

O erro lamentavel do Governo foi apresentar propostas mal preparadas e com defeitos graves de arbitrariedade, de injustiça, de desigualdade que dessem razão aos contribuintes para protestos e condemnações. Perde-se tempo e torna-se cada vez mais criticaa situação e mais difficil o emprego dos remedios.

De tudo isto pode apenasficar a vantagem de que o paiz já se vae habituando a idea de que o sacrificio tem de ser formidavel. Mas poderá impol-o um governo que não tenha o caracter nacional? Continuamos a ver cada vez mais a impossibilidade de se ir por ahi ao porto de salvamento. Eguamente insistimos em que o ponto de partida de toda a nossa legislação tributaria tem de ver a exigencia de uma grande parte dos lucros de guerra, capitalizados e correntes, umas só das verdadeiras, e a organização do imposto geral de rendimento pelo systema já consagrado na Inglaterra, na França e na Italia.

Antes de concluirmos este boletim, cumpre-nos registar o facto de se haver suspendido a taxaão official dos cambios, depois de a haverem trasido quasi á paridade com a situação que elles tinham de facto duas transações. Foi a maneira de cobrir a retirada, devendo julgar-se morto para sempre o *Consortio Bancario*. Fica bem á vista a realidade do abysmo cambial, que ainda mais se escancarou nos ultimos dias por causa das propostas de finanças e de circunstancias externas, mas o país perde menos com isso do que ia perdendo com a ficção contra a qual juntámos, e juntamos tambem o nosso protesto.

Q. J.

Banco Nacional Ultramarino

Realisou-se no sabbado, 29, a assembleia geral desta importante instituição bancaria.

Foram aprovadas todas as conclusões do relatório do anno findo entre as quais havia um voto de profundissimo sentimento pela morte do sr. Alfredo Mendes da Silva; um voto do maior pezar pala morte do ex.º sr. conselheiro Luiz Augusto Perestrelo de Vasconcellos.

O governador do Banco, sr. dr. João Ulrich, apresentou uma proposta no sentido de se crearem Titulos de Trabalho, forma de compensação do esforço do dedicadissimo pessoal, e tambem tendente a modificar as relações do pessoal com a Caixa de Reformas, a fim de equilibra-las e fazê-las redundar em maiores beneficios para os empregados. Propostas que foram aprovadas. As 3.ª e 4.ª conclusõesdo parecer, as quaes constituem um voto de louvor á direcção, e a proposta de distribuição das disponibilidades 5.418.291\$01,5 para fundo de reserva permanente, fundo de reserva variavel, subsidio á Caixa de Reformas e Apontamentos dos Empregados; dividendo de 20010 e saldo de contas novas, são tambem aprovadas.

A votação nominal da gerencia e do conselho fiscal. deu os seguintes resultados:

Governador, João Henrique Ulrich; vice-governadores: Bernardo Homem Machado, conde de Caria; Henrique José Monteiro de Mendonça; Arthur Porto de Mello e Faro, conde de Monte Real; José da Cunha Rolla Pereira e Julio Schmidt; e conselho fiscal: Francisco Luiz Pereira de Sousa, Balthazar Freire Cabral e João Albino de Souza Rodrigues.

Curso de cambios, comparados

	EM 31 DE MAIO		EM 15 DE MAIO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque....	11 1/8	10 7/8	13 5/8	17 1/2
» 90 d/v.....	11 3/16	—	13 7/8	—
Paris cheque.....	398	408	09,5	311,5
Madrid cheque.....	908	930	778	780
Allemanha cheque.....	135	140	83	93
Amsterdã cheque.....	2030	2080	610	1712
New York cheque.....	5563	5700	401	1615
Italia cheque.....	317	32	225	228
Suissa	963	985	815	817
Libras	23,550	24,550	22,500	23,500

Ultima cotação	Bolsas e títulos	Cotações na bolsa de Lisboa - MAIO									
		17	18	19	20	21	24	25	26	27	28
Fundos do Estado:											
46,00	Interna 3 % coupon.....	46,00	46,00	46,00	46,00	46,00	—	46,00	45,80	45,50	45,30
45,00	" " assentamento.....	45,20	45,50	46,00	46,00	46,00	46,00	46,00	45,90	45,90	45,30
10\$50	" 3 % 1905.....	10,50	—	—	—	10\$50	10\$50	10\$50	10\$50	—	10\$50
21\$50	" 4 % 1888.....	21\$50	21\$50	—	—	21\$60	21\$50	—	—	—	—
51\$00	" 4 % 1890.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
59\$50	" 4 1/2 % 1888/89 assent...	—	—	—	—	—	60\$00	—	—	—	—
60\$00	" 4 1/2 % 1888/89 coupon..	—	—	—	—	—	59\$50	60\$00	—	—	—
81\$50	" 4 1/2 % 1905.....	—	—	—	—	—	81\$50	—	—	—	—
76\$50	" 5 % 1909.....	—	—	—	—	—	—	—	—	77\$00	—
160\$00	" 4 1/2 % 1912 ouro.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
76\$50	" 5 % 1917.....	76\$00	—	76\$00	—	76\$00	76\$00	76\$00	—	—	—
133\$00	Externa 1.ª serie.....	132\$00	134\$50	—	137\$50	139\$00	139\$50	140\$00	140\$00	140\$00	139\$00
130\$00	" 2.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	135\$00	—	—	—
137\$50	" 3.ª serie.....	134\$00	—	135\$00	—	139\$50	140\$00	140\$00	—	140\$00	139\$00
65\$50	Obrig. da Provincia de Angola..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
140\$00	" " Comp. Tabacos de 1891	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações dos Bancos e Comp.:											
327\$00	Banco de Portugal.....	327\$00	—	327\$00	—	335\$00	—	330\$00	—	—	—
317\$00	" Nac. Ultramarino, coup.	318\$00	320\$00	320\$00	325\$00	325\$50	323\$00	323\$00	320\$00	315\$00	318\$00
310\$00	" " " ass..	311\$00	311\$00	312\$00	316\$00	—	316\$00	316\$00	318\$00	—	311\$00
205\$00	" Portuguez e Brasileiro..	205\$00	204\$50	205\$00	205\$00	205\$00	203\$50	204\$00	202\$00	197\$00	199\$00
256\$00	" Commercial de Lisboa..	257\$00	257\$00	257\$00	257\$00	256\$00	257\$00	256\$50	256\$00	—	256\$00
125\$00	" Lisboa & Acores.....	—	—	234\$00	—	235\$00	235\$00	233\$50	—	—	—
125\$00	" Economia Portugueza..	125\$00	124\$50	124\$50	125\$00	126\$00	127\$50	128\$50	127\$50	—	—
72\$00	" Commercial do Porto...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43\$50	Companhia do Credito Predial..	43\$50	43\$50	43\$50	44\$00	44\$50	44\$50	44\$00	43\$50	43\$00	—
36\$00	" Gaz e Electricidade	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
72\$00	" das Aguas.....	—	—	72\$00	—	72\$00	—	—	72\$00	—	—
218\$00	" Ilha do Principe...	219\$00	220\$00	225\$00	226\$00	225\$50	226\$50	225\$00	224\$00	217\$00	220\$00
37\$50	" Colonial do Buzi..	38\$00	41\$60	45\$00	46\$80	46\$00	—	46\$00	46\$00	46\$50	48\$00
224\$00	" Nac. de Moagem..	224\$00	224\$00	224\$00	—	224\$50	224\$50	224\$50	—	222\$50	223\$00
92\$00	" Phosphoros, coup..	92\$50	92\$00	88\$50	88\$50	89\$00	89\$00	—	93\$00	92\$00	89\$00
36\$00	" Cam. Fer. Portug..	—	—	37\$00	—	—	—	—	—	—	—
174\$70	" Tabacos, coupon..	180\$00	179\$10	179\$00	179\$00	179\$00	178\$00	177\$10	—	—	176\$50
285\$00	" Nac. de Navegação	282\$00	283\$00	282\$00	282\$00	284\$00	254\$00	—	280\$00	278\$00	275\$00
Obrigações:											
79\$00	Companhia das Aguas.....	79\$00	—	—	—	79\$50	—	—	—	—	80\$00
75\$20	Prediaes 5 % antigas.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
89\$00	" 5 % serie A.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
89\$00	" 4 1/2 % serie A.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
85\$00	" 4 %.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
101\$50	Nacional de Moagem.....	102\$00	102\$00	102\$00	—	—	—	—	—	—	—
40\$20	Assuc. de Moçambique.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
80\$00	Banco Nac. Ultram. 4 1/2 % ass.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
100\$00	" " " 4 1/2 % ouro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
97\$50	" " " 6 % Hypot.	—	—	97\$50	—	97\$50	—	—	—	—	—
95\$00	Cam. de Ferro de Ambaca.....	96\$50	—	—	99\$00	101\$00	—	105\$00	113\$00	113\$50	115\$00
74\$00	Nac. de Cam. de Ferro, 1.ª serie	—	—	—	—	75\$00	—	—	—	—	—
67\$50	" " " " 2.ª " "	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
71\$00	Cam. de Fer. Portug. 3 % 1.ª gr.	—	—	—	—	—	—	—	—	72\$00	—
30\$10	" " " " 3 % 2.ª gr.	30\$10	30\$00	30\$00	29\$50	—	—	—	—	—	—
61\$50	" " " Beira Alta, 1.ª gr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
15\$00	" " " " 2.ª gr.	—	—	—	—	14\$50	—	—	14\$50	—	—
140\$00	" " " Benguela, tit. 1.ª	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
136\$50	" " " " 5.ª	—	139\$00	140\$00	141\$00	146\$00	151\$00	152\$00	152\$00	152\$00	151\$50
47\$00	Docas do Porto.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
86\$00	Municipal ou Distrital 6 %.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
90\$00	" " " 5 %.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
51\$50	Panificação Lisbonense.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
92\$00	Empresa das Aguas de Vidago..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES					MEDIA KILOMETRICA		
		1920		1919		Diferença em 1920	1920	1919	Diferença em 1920
		Kil.	Totaes	kil.	Totaes				
Portuguezas									
Companhia Cami- Rede geral	—	1.073	Escudos	1.073	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos
inhos de fe o Vendas Novas	—	70	—	70	—	—	—	—	—
Portuguezas... Coimbra e Louza	—	29	—	29	—	—	—	—	—
Sul e Sueste...	20 Ag.º-1919	768	3.433.172.523	746	3.113.670.567	+319.501.556	4.470.227	4.173.382	+296.545
Alentejo e Douro	—	484	—	484	—	—	—	—	—
Beira Alta...	—	253	—	253	—	—	—	—	—
Companhia Nacional	31 Dez.-1919	185	23.50.553	185	220.861.588	-40.642.555	1.251.557	1.193.384	+57.553
Valle do Vouga...	—	176	—	176	—	—	—	—	—
Porto á Povoá e Famalicão	30 Nov.-1919	64	268.518.500	64	244.145.540	+24.412.561	4.17.521	3.767.589	+40
Guimarães	31 Out.-1919	56	215.947.509	56	195.494.569	+20.452.540	3.856.518	3.490.596	+365.522
Hespanholas									
Norte de Hespanha	30 de Abril	3.681	8.060.328	3.681	6.648.321	+1.415.117	21.189	1.505	+394
Madrid-Zaragoza-Alicante	20 Abril	3.663	70.209.87	3.663	65.674.395	+4.534.892	19.67	17.921	+1.238
Andaluzes	29 Abril	1.261	1.032.571	1.261	1.369.850	-237.279	818	1.086	+268
Madrid- ac-P. e Oeste de Hesp	20 Abril	77	50.967.535	77	45.492.05	+5.415.132	65.518	58.678	+6.840
Lorca a Baza e Aguilas	21 de Abril	168	1.228.39	168	2.3	+1.887	677	788	-2.7

Banco Nacional Ultramarino

(Banco de emissão para as colonias)

Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada

Capital realizado 24:000 contos

Reservas 24:000 contos

SÉDE EM LISBOA

AGENCIA EM LISBOA

Rua do Commercio

Caes do Sodré

Filiaes no Continente e Ilhas

Porto — Vanna do Castello — Braga — Guimarães — Coimbra — Aveiro — Figueira da Foz — Faro — Oihão — Funchal

Filiaes na Europa

PARIS — 8, rue du Helder

LONDRES — 27, Throgmortau Street

Filiaes no Brazil

Rio de Janeiro — Rua da Quitanda — Praça 11 de Junho (sub-agencia) — Campos — Santos — S. Paulo — Bahia — Pernambuco — Pará e Manaus

Filiaes e agencias nas Colonias

S. Vicente de Cabo Verde — S. Thiago de Cabo Verde — Bolama-Bissau — S. Thomé — Principe — Cabinda — Loanda — Malange — Novo Redondo — Lobito — Benguela — Mossamedes — Lourenço Marques — Inhambane — Beira — Chinde — Tete — Quelimane — Moçambique — Nova Gôa — Mormugão — Macau — Timor.

Recommendam-se as filiaes d'este Banco no Brazil para os saques sobre qua'quer localidade de Portugal

E responde-tes nas principaes localidades do Continente e ilhas adjacentes e em todas as cidades do mundo

Operações bancarias de todos os generos no Continente com as colonias, ilhas adjacentes, Brazil e restantes paizes estrangeiros.

Compra e venda de saques sobre o estrangeiro, notas e moedas estrangeiras, coupons, etc.

Operações de Bolsa. Saques e cartas de credito directas e circulares sobre as colonias e todos os paizes do mundo.

COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO

Sociedade Anonima de responsabilidade Limitada

Serviços regulares entre a metropole e as colonias africanas

FROTA DA EMPRESA

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

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

Vapor só para carga: "DONDO" (5:000 toneladas)

Em Lisboa: Escriptorio da Companhia: Rua do Comercio, 85.

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

ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

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

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

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

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



Chemins de Fer du Midi**LES STATIONS THERMALES PYRENEENSES**

Amelie les bains—Rhumatismes—Voies respiratoires, etc.
Argeles-Grzoste—Peau—Voies respiratoires—Scrofule-tuberculose infantiles.

Ax-les-Thermes—Rhumatismes—Peau—Voies respiratoires—Lymphatisme.

Bagnères-de-Bigorre—Neuro-Arthritismo—Voies respiratoires.

Bareges—Blessures—Rhumatisme—Lymphatisme, etc.

Biarritz-Salins—Lymphatisme—Scrofule—Maladies des femmes.

Capverne—Maladie de la Vessie et du Rein, etc.

Cauterets—Voies respiratoires—Rhumatisme.

Dax—Rhumatisme—Goutte—Lymphatisme et Scrofule, etc.

Eux Bonnes—Voies respiratoires—Prétuberculose pulmonaire.

Eaux Chaudes—Maladies des femmes—Rhumatisme.

Lamalou les bains—Atexie—Paralyse—Epuisement nerveux.

Le Boulou—Maladies de l'Intestin, du Foie et de l'Estomac.

Luchon—Voies respiratoires—Rhumatisme—Peau.

St Sauver—Maladies des femmes—Maladies nerveuses.

Salies de Bearn—Maladies des femmes—Lymphatisme et Scrofule infantiles.

Vernet les Bains—Rhumatisme—Voies respiratoires—Convalescences, etc., etc.

Banco Popular Portuguez

Séde no Porto:

46, Rua do Loureiro, 50

Filial em Lisboa:

56, Rua Aurea, 60

Depositos á ordem e a praso;

Contas correntes em moeda nacional e estrangeira;

Cambios, Papéis de crédito e cheques;

Saques, transferencias e descontos;

Operações Financelras.

Participações em empresas de fomento economico
na metrópole e nas colónias

JOSÉ HENRIQUES TOTTA & C.^a

BANQUEIROS

Rua do Ouro, 69 a 79—LISBOA

Depositos á ordem e a prazo.

Contas correntes em moeda nacional e estrangeiras.

Saques sobre o paiz e estrangeiro.

Descontos e transferencias.

Fundos publicos nacionaes e estrangeiros.

Agentes da Companhia de Seguros GARANTIA

CASA BANCARIA**NUNES & NUNES L.^{da}**

Rua Aurea, 95 e 97—LISBOA

Telephone: Central 2108—End. telegr.: DOIS NUNES

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

Correspondentes em todo o paiz e estrangeiro.

Recebem dinheiro á ordem e a prazo.

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa occidental

Vapor portuguez **MOSSAMEDES**. Sahirá a 15 de Junho.
Companhia Nacional de Navegação Rua do Commercio



Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

Vapor francez **SAMARA**. Sahirá a 10 de Junho.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a Lt. Pr. Duque da Terceira, 4, 1.^o



Leixões e Liverpool

Vapor inglez **HILDEBRAND**. Sahirá a 5 de Junho.
Agentes, Garland Laidley & C.^a T. do Corpo Santo, 10, 2.^o



Londres

Vapor inglez **SOLOAS**. Sahirá a 15 de Junho.
Agentes, Garland Laidley & C.^a Lt. Caes do Souto, 64, 1.^o



Madeira e Açores

Vapor portuguez **S. MIGUEL**. Sahirá a 20 de Junho.
Empresa Insulana de Navegação, C. Souto, 84, 1.^o



Madeira e Canarias

Vapor inglez **ARDEOLA**. Sahirá a 9 de Junho.
Agentes, Garland Laidley & C.^a T. do Corpo Santo, 10, 2.^o



Marselha

Vapor francez **ROMA**. Sahirá em 2 de Junho.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a Lt. P. Duque da Terceira, 4, 1.^o



Madeira, S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

Vapor inglez **ALMANZORA**. Sahirá a 8 de Junho.
Agentes, James Rawes & C.^a R. do Corpo Santo, 47.



Madeira, S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires.

Vapor inglez **ANDES**. Sahirá a 2.^a de Junho.
Agentes, James Rawes & C.^a R. do Corpo Santo, 47.



Pará, Ceará, Maranhão, e Parnahyba

Vapor inglez **ALBANIAN**. Sahirá a 15 de Junho.
Agentes, Garland Laidley & C.^a T. do Corpo Santo, 10, 2.^o



Pará e Manaus (via Macaia)

Vapor inglez **ANSELM**. Sahirá a 5 de Junho.
Agentes, Garland Laidley & C.^a T. do Corpo Santo, 10, 2.^o



Pernambuco, Bahia, Rio, Santos, Montevideo e Buenos Aires.

Vapor francez **MAASLAND**. Sahirá em 6 de Junho.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a Pr. Duque da Terceira, 4, 1.^o



Pernambuco, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Ayres

O vapor francez **LIGER**. Sahirá em 17 de Junho.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a Pr. Duque da Terceira, 4, 1.^o



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

Vapor francez **PROVIDENCE**. Sahirá a 6 de Junho.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a Lt. Pr. Duque da Terceira, 4, 1.^o



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

Vapor francez **ROMA**. Sahirá a 20 de Junho.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a Lt. Pr. Duque da Terceira, 4, 1.^o



S. Miguel

Vapor portuguez **FUNCHAL**. Sahirá a 5 de Junho.
Empresa Insulana de Navegação, Caes do Souto, 84, 2.^o



Vigo, Boulogne, Plymouth e Amsterdam

Vapor holandez **HOLLANDIA**. Sahirá a 10 de Junho.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a Pr. Duque da Terceira, 4, 1.^o



Vigo, Cherbourg e Southampton

Vapor inglez **AVON**. Sahirá de 8 a 9 de Junho.
Agentes, James Rawes & C.^a Mala Real ngle a R. do Corpo Santo, 47.



Vigo e Liverpool

Vapor inglez **DARRO**. Sahirá de 4 a 5 de Junho.
Agentes, James Rawes & C.^a R. do Corpo Santo, 47.

Westinghouse, Church, Kerr & Company, Incorporated

James C. Boyd, First Pres.
T. N. Gilmore, Vice Pres. & Ch. Engr.
H. H. Kerr, Vice Pres. Chicago Office
A. K. Wood, Vice Pres. & Treas.
E. J. Beugler, Consulting Engr.
G. A. Bahr, Secretary

New York, 37 Wall St.
Chicago, Conway Bldg.
Washington, D. C., Wilkins Bldg.
San Francisco, Southern Pacific Bldg.
Montreal, Shagnhnessy Bldg.
Dallas, Western Indemnity Bldg.

TODAS AS VARIEDADES DE MATERIAL FERRO-VIARIO TANTO FIXO COMO CIRCULANTE

Fornecedores das maiores companhias de caminho de ferro do mundo entre as quais as seguintes:

Baltimore & Ohio Railroad; Boston & Albany Railroad; Canadian Pacific Railway;
Chesapeake & Ohio Railway; Chicago, Burlington & Quincy Railroad; Chicago, Minneapolis & St. Paul Railroad;
Chicago & Alton, Railroad; Chicago & Northwestern Railroad; Erie Railroad; Lehigh Valley Railroad;
Long Island Railroad; Missouri Railroad; New York Central Railroad; New York New Haven & Hartford Railroad;
Pennsylvania Railroad; Pittsburgh & Lake Erie Railroad; Rutland Railroad; Union Pacific Railroad.

Pelas condições das suas fabricas, pelos seus privilegios e pelas suas relações e contractos com muitas das outras casas da America, podem fazer todos os fornecimentos ferro-viarios com perfeição, rapidez e vantagens inegualaveis por quaisquer outras.

Dispondo dos mais experimentados engenheiros ferro-viarios, encarregam-se de elaborar os projectos das linhas e de executar todas as obras de construção desta natureza, inclusivamente as de terraplenagem, viaductos, pontes, túneis e outras semelhantes.

Agente exclusivo em Portugal e Colonias:

CASA "PROGREDIOR"

Travessa da Gloria — Avenida da Liberdade — LISBOA