

Gazeta dos Caminhos de Ferro

13.º DO 33.º ANNO

Contendo uma PARTE OFFICIAL dos Ministerios do Commercio e Communicações e das Colónias, e dos Caminhos de Ferro de Estado (Resolução do Conselho de Administração de 15 de janeiro de 1920)

NUMERO 781

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 Maio — Rue du Helder, 8

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

LISBOA, 1 de Julho de 1920

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

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Companhia Portuguesa. — Aviso ao Publico: Comboios especiais do minimo de 14 vagões (Pequena velocidade accelerada).

SUMMARY

Os caminhos de ferro da Beira Alta em 1919, por J. Fernando de Sousa	193
O commercio de 1917, por Quirino de Jesus	195
A actual crise de carvão e o problema da força motriz em Portugal, por F. Martins	196
O preço dos jornaes	197
A industria siderurgica no Brazil	198
A Companhia do M. Z. A. em 1919	198
O problema ferro-viario hespanhol	198
Viagens e transportes	200
Norte de Hespanha	201
Congresso de Caminhos de ferro	202
Assemblea geral da Companhia Portuguesa	202
Numero antigo	203
Parte Financeira:	
Carteira	203
Bolstun commercial e financeiro	204
Cotações na Bolsa de Lisboa	205
Recetas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhes	205
Horario dos combolos	208

Os Caminhos de Ferro da Beira Alta em 1919

Mau anno o de 1919, como ha muito são maus todos os annos para as empresas de caminhos de ferro! Nenhuma as excedem no valor dos serviços prestados e na insufficiencia do rendimento assegurado ao capital, como nenhuma são no mesmo grau alvo de censuras e recriminações e até por vezes da má vontade e dos atropelos dos poderes publicos. Pois não houve ultimamente um chefe de partido que declarou em plena camara que o que mais convinha era reduzir á fallencia as companhias de caminhos de ferro? E não vemos a cada passo preconisar o resgate, exactamente no momento em que menos convém ao Estado?

Não me cansarei de o repetir: menospreza-se por completo o alcance economico dos caminhos de ferro que o mais superficial contraste com o das estradas poria em relevo, e por isso julga-se inadmissivel qualquer encargo que d'elles advenha ao Thesouro.

Constroe-se uma estrada. E' o Estado quem paga a totalidade da despesa de construcção e fica pagando os de conservação e raparação. Não cobra dos que a utilizam a minima taxa a não ser a exigua portagem em rarissimas pontes. Serve-se com muitas d'ellas diminuto movimento.

Concede-se um caminho de ferro a uma empresa. O Estado dá-lhe alguns subsidios, quando dá, sob a

fórma de subvenção ou de garantia de juro, equivalente apenas a uma parcella do capital. Cobra avultadas quantias sob a fórma de impostos de transito e sello. Realisa importantes economias nos transportes de serviço publico. Dispõe de um instrumento poderosissimo de fomento, cuja influencia na riqueza publica e no augmento da materia collectavel é muito superior á das estradas. Não dispende um ceutil com a conservação. Tem assegurada a reversão para o dominio publico de avultados capitales que a iniciativa particular n'elle immobilizou. São por vezes reembolsados, no todo ou em parte, os adiantamentos feitos para complemento do juro garantido. Exerce minuciosa fiscalisação com largos poderes sobre a exploração.

Pois apesar d'isso, todos proclamam a necessidade de construir estradas, mesmo pouco frequentadas, julgando altamente proveitosos os sacrificios pecuniarios respectivos, enquanto condemnam os caminhos de ferro porque não dão juro completo ao capital, e censuram e aggridem as respectivas empresas!

Olhemos para a ultima estatistica official publicada. Vemos que nos 3.111 kilometros de linhas em exploração circularam 21.300.000 passageiros e 6.600.000 toneladas de mercadorias, dando logar á receita bruta de 15.768 contos e á liquida de 4.233, tendo-se dispendido na exploração, em materiaes, vencimento e salarios 11.535 contos.

O Estado cobrou, por imposto de transito, sello e assistencia, 1.065 contos, realisou, em transportes postaes, de tropas e de pessoal e material de serviços publicos, enormes economias e pode accudir ás crises de subsistencias e assegurar a ordem no paiz.

E todavia, com esse maravilhoso instrumento de fomento, dispendeu o Estado desde a origem da construcção de linhas cerca de 13.000 contos em subvenções, de 46.000 na construcção das linhas do Estado e adiantou 13.850 para complemento do juro garantido: total 73.000 contos, que lhe dão magnifico juro sob a fórma directa de impostos e economias de transportes, e indirecta de augmento da materia collectavel, e quando findarem as concessões recebe 1.905 kilometros de linhas livres de encargos e dando logar a uma receita liquida que era em 1916 de 4.027 contos e vae crescendo.

E entretanto das 6 companhias concessionarias, apenas uma, a de Guimarães, deu dividendo ao seu capital-acções e quasi todas as outras se encontram em regimen de convenio com os obrigacionistas pagando apenas parte do respectivo coupon.

E' isto que não vêem ou não querem vêr, não digo já creaturas ignaras e sem imputação, mas homens publicos tendo pretensões a estadistas (como as podiam ter mais fundadas a fabricantes de botas ou a moços de fretes... politicos) e a mentores da opinião!

Porque se não applica aos caminhos de ferro criterio igual ao adoptado para as estradas? Porque se

reputa útil e necessaria a construcção d'estas que além do encargo do capital, origina ainda, para o Estado, uma despesa annual de conservação, sem receita directa, e se condemna a dos caminhos de ferro, que pelo menos dão o necessario para a exploração e portanto para a conservação e asseguram avultadas receitas ao Estado, que só nas suas proprias linhas entra com a totalidade do capital preciso para a construcção?

Administram mal as companhias?

Não parece, quando vemos que o Estado explorando, em 1916, 1.206 kilometros, obteve 4.540 contos de receitas com 4.334 de despesas, enquanto as Companhias em 1.905 kilometros obtiveram 11.227 contos e dispenderam 7.200. E não se argumenta com a influencia preponderante, no segundo grupo, das linhas de Norte e Leste, principaes arterias do paiz. Se excluirmos essas, ficam ainda para as Companhias 1.399 kilometros com 4.589 contos de receita e 3.884 de despesa, havendo a receita liquida de 705 contra 206 em pouco menor extensão nas linhas do Estado.

Estes confrontos visam apenas a mostrar quão injustas são as criticas feitas ás Companhias, não se devendo esquecer que boa parte dos seus obrigacionistas e accionistas não tem remuneração, pelo menos completa, do capital, enquanto os prestamistas das linhas do Estado recebem do contribuinte o juro do capital emprestado e incorporado na divida publica.

Fechemos pois este parenthesis e occupemo-nos do bem elaborado relatorio da Beira Alta.

Começa-se por pôr n'elle em relevo as difficuldades originadas pelas novas leis reguladoras do trabalho, pela violentissima depressão cambial, pelo excessivo alargamento da circulação fiduciaria.

Assim, apesar da elevação da sobretaxa a 57 % (que foi na realidade de 47 %) não houve compensação sufficiente do augmento de despesa. E todavia restringiu-se consideravelmente a circulação, aliás a situação seria insustentavel, pois ás 10.000 toneladas de carvão consumidas annualmente antes da guerra corresponderiam, ao preço de 140\$00, a 1.400 contos, quando a receita total em 1919 foi de 1.174.

A respeito das sobretaxas observa judiciosamente o relatorio:

E' interessante constatar que em muitas nações industriaes, onde as materias primas abundam e onde os productos manufacturados se encontram facilmente a preços mais acessiveis, as tarifas ferroviarias são muitissimo mais elevadas do que as que vigoram presentemente em Portugal; devendo ter-se, ainda, em attenção que n'esses paizes, a que mais abaixo fazemos referencia, a valorisação da moeda em relação á nossa, representa — só de per si — em muitos casos, uma sobretaxa de 300 % e mais, como por exemplo: a Suissa, em que o franco, valendo ao par 18 centavos, está hoje cotado a 70 centavos, o que equivale a um acrescimo superior a 300 %. Pois na Suissa, a sobretaxa cobrada nos caminhos de ferro é de 100 %, nas tarifas de passageiros, e de 180 % nas de mercadorias. Na Suecia a sobretaxa é de 200 % na 1.ª classe, 150 % na 2.ª, 100 % na 3.ª e 200 % nas mercadorias. Na Noruega, a sobretaxa é, em média, nas tarifas de passageiros, de 100 %, e nas das mercadorias, de 150 %. Em França, a sobretaxa é de 80 % na 1.ª classe, 75 % na 2.ª e 70 % na 3.ª, sendo de 140 % nas mercadorias. Por curiosidade diremos que as sobretaxas em vigor na Russia bolchevista são de 1.400 % nas tarifas de passageiros e de 3.400 % nas de mercadorias, segundo as noticias publicadas em varios jornaes estrangeiros da especialidade.

O trafego da linha foi desfavoravelmente influenciado pelas revoluções e pelas grèves.

A receita liquida de impostos foi de 1:174.\$739 equivalente a 4.643\$ por kilometro. Houve pois um augmento de 212.990\$ sobre 1918.

As receitas decompõem-se pela seguinte fórmula:

Classificação	1919	1918	Diferença a favor de 1919
Receitas normaes...	801:259\$89,2	675:243\$21	126:016\$68,2
Sobretaxas.....	373:476\$31	286:505\$80	86:973\$51
	1.174:739\$20,2	961:749\$01	212:990\$19,2

A sua divisão por especies é a seguinte:

Classificação das receitas	1919	1918	Diferença de 1919 em relação a 1918	Porcentagem
Passageiros.....	396.108\$57	309.215\$87,5	+ 86.892\$69,5	+ 28,11 %
Grande velocidade.....	401.686\$81,5	252.068\$46,3	+ 149.618\$35,2	+ 59,36 %
Pequena velocidade.....	342.007\$36,5	351.252\$63,6	- 9.245\$27,1	- 26,32 %
Fora do trafego.....	31.936\$45,2	49.212\$03,6	- 14.275\$58,4	- 29,01 %
Totales.....	1:174.739\$20,2	961.749\$01	+ 212.990\$19,2	+ 22,15 %

Os augmentos da receita de passageiros decompõem-se por classes como segue:

Classes	1919		1918		Diferença	
	Nu- mero	Productos liquidos	Nu- mero	Productos liquidos	Numero	Productos liquidos
1.ª.....	27.305	48.442\$47,6	26.158	41.825\$69,5	+ 1.147	+ 6.616\$78,1
2.ª.....	79.436	99.15.883,8	67.194	75.889\$21,3	+ 12.242	+ 17.270\$62,5
3.ª.....	351.614	229.343\$63,8	290.128	175.577\$81,9	+ 61.486	+ 53.764\$81,9
Suplementares.....	—	25.163\$61,8	—	15.923\$14,8	—	+ 9.240\$47
Totales....	458.355	396.108\$57	383.480	309.215\$87,5	+ 74.875	+ 86.892\$69,5

Como é natural, o trafego internacional, ao qual escasseiam commodidades e sobejam estorvos de toda ordem, continua atrophiado como se vê pelo quadro seguinte:

Classificação	1919				1918			
	Ed	2d	3d	Totales	Ed	2d	3d	Totales
Serviço nacional.....	25.118	78.184	348.165	451.467	23.041	66.500	284.405	373.946
" internacional.....	2.187	1.252	3.449	6.888	3.117	694	5.723	9.534
Totales.....	27.305	79.436	351.614	458.355	26.158	67.194	290.128	383.480

Apenas 6.888 passageiros do serviço internacional!

A receita de grande velocidade attingiu 401:686\$00 contra 252:068\$00 em 1918, o que é devido, como em todas as linhas, á enorme lentidão de transportes em p. v. Dos 149.618\$00 do augmento apenas 4:350\$00 proveem da bagagem.

A tonelagem de g. v. subiu de 21.277 toneladas em 1918 a 32.515 em 1919, ou mais 53 %, sendo na grande parte constituidas pelos generos alimenticios da região enviados para outros pontos do paiz.

O trafego internacional g. v. foi quasi nullo, avultando apenas 393 toneladas no sentido França-Portugal.

A pequena velocidade deu logar aos seguintes resultados:

Classificação	1919		1918		Diferenças em 1919	
	Tone- lagem	Productos liquidos	Tone- lagem	Productos liquidos	Tone- lagem	Productos liquidos
Mercadorias.....	133.580	294.349\$08,5	168.143	339.221\$38,1	- 34.563	- 44.872\$29,6
Armazenagem e diversos	—	47.658\$28	—	12.031\$25,5	—	+ 35.627\$02,5
		342.007\$36,5		351.252\$63,6		- 9.245\$27,1

O relatorio enumera as causas da importante diminuição havida, communs na sua acção a todas as linhas, como são restricções administrativas e policiaes, interrupções por causa de revoluções e grèves, falta de material augmento de g. v., difficuldades exportação e importação.

Analysando o movimento por especies de mercadorias vem as madeiras figurar por 43.710 toneladas com diminuição de 8.033 em relação a 1918, a cal com 13.608, ou menos 6.074, o sal com 10.890, menos 2.560, o vinho com 16.888, menos 1.885, os legumes com 6.647, menos 7.704, os productos ceramicos com 3.852, menos 2.157, e assim por deante para mercado-

rias de menor tonelagem. Houve apenas augmento nos cereaes e farinhas 11.339 toneladas mais 4.020 que 1919:

Para cada mercadoria regista o relatorio as causas da diminuição.

As despesas d'exploração elevaram-se a 692.761\$00 ou mais 157.987\$00 que em 1918 e mais 295.754\$00 que em 1914 e decompõem-se nas seguintes parcelas:

Classificação	1919	1918	Diferença de 1919 em relação a 1918
Administração de Lisboa e Paris...	34.972\$15,7	34.616\$91,6	+ 355\$24,1
Exploração e Movimento	159.686\$09,4	130.761\$40	+ 28.924\$69,4
Material e Tracção.	314.748\$63,3	245.177\$22,7	+ 69.571\$40,6
Via e Obras.....	183.354\$53,1	124.218\$96,8	+ 59.135\$56,3
Totaes.....	692.761\$41,5	534.774\$51,1	+ 157.986\$90,4

Chama o relatorio a atenção sobre o consideravel augmento das indemnisações por extravios e avarias, mais 70% que em 1918:

Quanto ao combustivel, principal cancro da exploração, basta comparar o dispendio de 1914 que foi de 69.114\$00 para o dobro do percurso de 1919 em que se gastou com 370.695 k. 189.000\$00.

O percurso augmentou 12.607 kilometros em relação a 1918.

Na conservação da via houve um dispendio de 47.265\$00 em travessas contra 19.516\$00 no anno anterior por effeito da creosotagem, que estivera suspensa.

A receita liquida foi de 212.990\$00 mais 55.000 do que em 1918.

Na conta geral d'exploração figuram 245.454\$00 de trabalhos extraordinarios sendo 14.847\$00 de transformação e construcção de material circulante, 21.716\$00 de obras diversas na via e edificios, 208.890\$00 na renovação de 4 kilometros de via.

Insere o relatorio o bem elaborado protesto da Companhia contra as disposições da lei n.º 952 de 5 de março ultimo, lesivas dos seus direitos.

Não o analysamos, porque será reproduzido integralmente na *Gazeta* e a sua cerrada argumentação dispensa commentarios.

A Caixa de Aposentações teve um augmento de capital de 11.210\$00.

Do credito de 252.891\$00 de contas de *Ganhos e Perdas* em que figuram além dos productos liquidos 16.336\$00 de juros, apenas ficou depois dos encargos das obrigações de 1.º grau e de 89.464\$00 de perdas de cambio e saldo credor de 23.810\$00 e para amortisação das obrigações de 2.º grau e respectivos impostos.

E aqui teem os leitores o que é a vida de uma Companhia, cuidadosamente administrada com tradições de severa economia, cuja receita excedeu 4 contos por kilometro. E todavia o exercicio actual não é propicio a esperanças optimistas.

J. Fernando de Sousa

O commercio de 1917

Só ha pouco foi publicada a estatística desenvolvida do commercio e navegação de 1917. Faltam-nos absolutamente os de 1918 e 1919. Nem sequer ha um resumo official do movimento relativo a esses dois annos. Deploravel situação! O *commercio geral* de 1913 a 1917 foi o seguinte, em escudos:

	Importação	Exportação	Excessos da 1.ª sobre a 2.ª
1913.....	111.518.700	58.262.400	53.256.300
1914.....	92.270.400	50.775.900	41.494.500
1915.....	104.651.600	61.424.900	43.226.700
1916.....	188.789.400	85.376.500	73.312.900
1917.....	168.263.400	86.046.800	82.216.600

Assim os valores do movimento geral, tendo diminuido consideravelmente em 1914, quando os preços eram ainda aproximadamente os mesmos, augmentaram, sobretudo por causa do crescimento d'estes, nos annos seguintes. Os augmentos foram quasi proporcionaes na importação e exportação, o que não havia de acontecer desde 1918, passando então a ser maiores na primeira.

Mas devemos olhar principalmente para o *commercio especial*, cujo movimento foi o seguinte ainda em escudos:

	Importação	Exportação	Excesso da 1.ª sobre a 2.ª
1913.....	89.941.000	36.684.700	53.256.300
1914.....	70.343.100	28.848.600	41.494.500
1915.....	79.592.600	36.365.900	43.226.700
1916.....	129.779.200	56.466.300	73.312.900
1917.....	137.405.200	55.188.600	82.216.600

O movimento do commercio especial diminuiu notavelmente em 1914 e em 1915, pois deve considerar-se que já no ultimo anno os preços das mercadorias tinham subido sensivelmente. Como este augmento foi já grande em 1916 e ainda maior em 1914, podemos concluir que a depressão intrinseca proseguir sempre inclusivamente na importação, a qual ia crescer depois de celebrado o armistício.

Não é pelos valores do commercio externo, pois a sua medida foi variando progressivamente, mas pelas quantidades das mercadorias, que devemos aquilatar as diminuições do movimento. Como quasi todo o nosso trafego se faz pelos portos do continente e das ilhas, é expressivo o seguinte quadro onde se indica o numero de toneladas de mercadorias desembarcadas e embarcadas nos mesmos annos:

	Desembarcadas	Embarcadas
1913.....	2.810.246	1.547.428
1914.....	2.344.729	1.328.712
1915.....	1.967.710	1.305.439
1916.....	1.952.134	1.367.293
1917.....	930.673	757.212

A decadencia, já grande em 1914, accentuou-se fortemente em 1915, estacionou em 1916 e tornou-se formidavel em 1917. Se tivéssemos de fazer agora um estudo mais desenvolvido deste assumpto veriamos que o maior declivio fôra na importação de machinas materiaes e materias primas, ao mesmo tempo que se gastavam sem compensação sufficiente os capitales e *stocks* d'essa natureza que vinham de trazer, arruinando-se d'este modo o nosso organismo economico.

No meio de tudo isto havia factos favoraveis á economia nacional, que, embora modestos, são dignos de atenção.

Em primeiro lugar convem registrar-se o movimento do *commercio geral* entre a metropole e as colonias, que foi em escudos o seguinte no mesmo periodo:

	Importação	Exportação
1913.....	13.792.300	8.365.900
1914.....	16.000.200	8.784.000
1915.....	19.174.600	11.978.100
1916.....	22.986.500	16.853.700
1917.....	28.105.200	22.374.300

Já d'aqui se podia inferir que o nosso commercio entre a metropole e as colonias, longe de levar um golpe fundo, tinha conservado uma situação que, ainda consideradas as variações de valores, provavelmente seria ainda lisongeira para o nosso dominio e para a nossa vida economica. Mas isso vê-se mais claramente nas quantidades de mercadorias que foram objecto do mesmo commercio:

	Desembarcadas	Embarcadas
1913.....	83.504	90.412
1914.....	84.558	100.580
1915.....	86.982	91.865
1916.....	122.440	66.525
1917.....	108.270	60.514

E' verdade que na exportação para as colonias o movimento de toneladas, ainda maior em 1914, foi baixando, até ser de dois terços em 1917, pela necessidade de reservarmos para nós mesmos quasi todos os productos agricolas e industriaes. Mas este facto, apenas transitorio, foi excedido pela vantagem de continuar a crescer a entrada de artigos coloniaes em Portugal, tendo as possessões de Africa podido desde logo augmentar as nossas disponibilidades de materias primas e de subsistencias, em complemento do nosso consumo e das nossas rendas ao estrangeiro pela reexportação que nos garante uma das melhores parcelas dos nossos recursos cambiaes. Estes assumptos pela sua importancia e pelas suas relações intimas com a nossa reconstituição economica, merece estudos especiaes.

Resta-nos hoje registar o outro facto a que alludiamos. E' o de se haver tornado um pouco maior o movimento da nossa marinha desde 1914, ao mesmo tempo que o da estrangeira se tornava cada vez menor, nos portos do continente e ilhas, por causa da guerra.

Os dois seguintes quadros mostram com números aquella situação visivel a todos nas suas linhas geraes, representando o primeiro as entradas e o segundo as sahidas dos navios de longo curso e grande cabotagem:

Annos	Numero de navios		Toneladas de arqueação	
	Nacionais	Estrangeiros	Nacionais	Estrangeiros
1913....	335	7.269	408.148	22.735.126
1914....	320	5.748	482.560	18.770.036
1915....	432	4.168	539.684	11.398.442
1916....	543	3.769	681.139	7.982.851
1917....	436	2.786	648.826	3.368.797
1913....	356	7.140	416.665	22.778.209
1914....	356	5.672	491.433	18.586.878
1915....	429	4.175	531.308	11.422.325
1916....	564	3.720	763.325	7.929.237
1917....	438	1.833	676.476	3.435.344

As estatísticas posteriores mostrarão, é claro, que o numero e a tonelagem dos navios nacionais e estrangeiros crescerão desde 1919, devendo-se o primeiro augmento á maior mobilidade da navegação depois da guerra e á reentrega sucessiva dos vapores que tinhamos alugado ao governo inglez.

Quirino de Jesus

A actual crise de carvão e o problema da força motriz em Portugal

Pelo que se viu, no que escrevemos no nosso ultimo numero da *Gazeta*, sob o título acima, as declarações feitas em publico pelo Sr. Annibal Lucio de Azevedo, acerca da existencia de importantes jazigos carboniferos em Portugal cujos productos nos poderão fornecer, pelo menos, dois terços do combustivel necessario para o funcionamento das nossas industrias, são concludentes, tanto mais que S. Ex.^a, na sua qualidade de engenheiro e votado, por tendencia especial do seu espirito, a assumptos d'esta natureza, tem procedido a diversos estudos e observações acerca da importante questão de que vimos tratando.

Passamos a relatar um outro depoimento, tambem de muito valor, tendo em vista a auctoridade da pessoa que sobre a materia igualmente falou em publico. Referimo-nos ao Sr. engenheiro Freire de Andrade, ex-governador geral de Moçambique, que em 1917 foi á Batalha, de visita aos grandes jazigos de Alcamadas e Chão Preto e no regresso teve uma entrevista com o

enviado de um jornal da manhã, a qual foi publicada em 28 de Abril do mesmo anno.

Começa S. Ex.^a por affirmar a existencia, no districto de Leiria, de carvão abundante e lamento não tivesse sido feito mais cedo o aproveitamento dos jazigos d'aquella região e dos demais jazigos carboniferos do Paiz, como já em 1914, logo ao inicio da guerra, teve ocasião de aconselhar com insistencia. Se se tivesse procedido como indicou, já na epoca em que se realizou a entrevista possuiriamos alguns centos de milhares de toneladas de combustivel, que muito alliviariam as dificuldades d'esse momento.

Refere-se ás excepçoes facilidades de exploração dos citados jazigos de Alcamadas e Chão Preto, podendo os desmontes ser rapidamente preparados e seis campos de trabalho diferentes, bem como á corajosa iniciativa do Sr. V. Ribeiro que empregou nesses trabalhos mineiros muitas desenas de contos e promoveu á sua custa a construcção da linha de via reduzida tre a estação de Martingança e Batalha, com a extensão de 14 kilometros, o que representa um serviço muito patriótico muito para ser citado e para louvar.

Fala ainda de outros jazigos, um pouco ao sul, onde se estavam realizando tambem importantes trabalhos pelo Sr. Soares Franco, que igualmente dispendeu largos capitais na preparação dos jazigos das Ferrarias e Valverde.

A uma pergunta que lhe foi feita sobre se a data da descoberta dos jazigos que visitou era recente, respondeu S. Ex.^a:

«Os jazigos de Alcamadas e Chão Preto foram em tempos explorados por uma Companhia que para este effeito se organisou. Foram então estudados pelo grande geologo Carlos Ribeiro, que sobre os jazigos carboniferos do Paiz publicou, em 1858, um volume «Memorias sobre as minas de carvão de Porto de Moz, Coimbra e de carvão e ferro do districto de Leiria.»

«Actualmente os trabalhos estão apenas em começo, tendo o Sr. Carlos Ribeiro encontrado as maiores dificuldades no recrutamento do pessoal para a exploração, apesar dos salarios serem convidativos.»

Acerca da quantidade de carvão que d'esses jazigos poderia extrahir-se, manifestou S. Ex.^a dificuldades em fazer qualquer affirmacão nesse sentido. A capacidade da exploração depende, sobretudo, do pessoal empregado nas minas e da sua competencia. Não julgava, porem, difficil dentro de dois a trez mezes obter-se 100 toneladas por dia e dentro de seis a oito mezes poder-se-hia attingir o triplo ou sejam 9.000 toneladas mensais de carvão de 1.^a e 2.^a qualidades. E' questão de pessoal e tino na exploração que, como frizou, é excepcionalmente facil até ao nivel do rio Lena, pois não requer o uzo de bombas de exgôto.

Com relação á riqueza dos ditos jazigos e á qualidade do carvão, não foi possivel ao Sr. Freire de Andrade, n'uma rapida visita de poucas horas, verificar a profundez e a qualidade das camadas, mas tinha as precisas informações nas «Memorias» de Carlos Ribeiro, engenheiro tão conhecedor como consciencioso.

Segundo elle, o combustivel que se encontra em diversas camadas tem uma espessura total de 5 metros, assim distribuido:

Combustivel de 1. ^a classe.....	0,6
" " 2. ^a "	1,4
" " 3. ^a "	3,0
Total....	5,0

Assim, acima do nivel do Lena, teriamos, entre a fonte do Oleiro e os Fillippes, as seguintes quantidades de combustivel:

	Metros cubicos
De 1. ^a qualidade	2.000.000
" 2. ^a "	4.000.000
" 3. ^a "	14.000.000
Total	20.000.000

Se a estas disponibilidades juntarmos as dos outros jazigos do districto de Leiria, vemos que não nos faltará carvão durante muitos annos. Caso é arranca-lo da terra.

Refere-se depois o Sr. Freire de Andrade ao auxilio prestado pelo governo de então aos concessionarios das minas, emprestando-lhes material e dando-lhes todas as facilidades para a construcção da linha ferrea destinada ao transporte de carvão e bem assim ás medidas que o ministro da guerra tencionava pôr em pratica a fim de facilitar o recrutamento de trabalhadores para as minas por meio de mobilisação.

A uma pergunta relativamente ás qualidades do dito carvão em comparação com a hulha ingleza, respondeu S. Ex.^a, para terminar, nos seguintes termos:

«E' certo que o carvão de Leiria não é o New-Castle, mas arde bem e, no momento actual, é de uma enorme vantagem para a economia do Paiz. Mesmo depois da guerra, desde que seja convenientemente tratado, poderá ter largo emprego entre nós, evitando a drenagem de ouro para o estrangeiro.»

As declarações dos dois illustres technicos, a que acabamos de nos referir, tiveram lugar, como já dissémos, em 1917, ha cerca de 3 annos, tendo-se realmente n'aquella epocha desenvolvido alguma actividade na procura do carvão mineral a ponto de os que, como nós, muito desejariam se aproveitassem, o mais possivel, todos os productos que temos em territorios portuguezes, a fim de se reduzirem ao absolutamente indispensavel as importações e dando, ao contrario, o mais largo desenvolvimento ás exportações, porque é d'este modo que se cria riqueza e se curam muitos males nacionaes que ainda são aggravados pela «politiquice»; encheram-se de esperanças pensando que n'um futuro muito proximo não haveria chaminé de fabrica ou de locomotiva que não expelisse para o espaço fumo proveniente da combustão dos carvões nacionaes.

Mas de então para cá, apesar de terem apparecido novos elementos que comprovam a abundancia de carvões fosseis no territorio continental portuguez e nos vem mostrar a enorme riqueza que esta industria entre nós poderá representar, muito pouco se tem avançado, para o que bastante contribuiu a enorme devastação que tiveram as nossas florestas, com o que se fizeram muitos bons negocios, a qual se poderia ter evitado.

Entretanto, convém aqui dizer que antes do inicio da guerra, a industria da extracção dos carvões em Portugal estava reduzida simplesmente á exploração das minas de S. Pedro da Cova, no Douro, e do Cabo Mondego, proximo da Figueira da Foz.

A' exploração das primeiras foi dado apreciavel desenvolvimento, tendo o seu combustivel (antracite) obtido grande consumo no norte, de especialmente em cozinhas e sendo tambem utilizado em diversas fabricas, como as da Companhia Carris de Ferro do Porto, que o empregavam e creio que ainda empregam na producção da energia eléctrica.

Mais tarde a respectiva Empresa a fim de intensificar o transporte do combustivel para o Porto, estabeleceu um cabo aereo que bons serviços tem prestado e com o qual despendeu largos capitais e outros melhoramentos pensa introduzir nas suas instalações mineiras.

Quanto ás minas do Cabo Mondego, que contem hulha de boa qualidade que se aproxima da

do typo. New-Castle, não foi dada ha sua exploração o desenvolvimento que seria para desejar, devido, ao que consta, a diversas difficuldades, uma das quais consistia em entrar n'um dos poços, que está situado muito próximo do mar, agua em grande quantidade que exigia, para o seu esgotamento, possantes bombas que a respectiva Empresa tinha difficuldades em adquirir.

Eram, pois, estas unicamente as duas empresas que em Portugal se occupavam da extracção de carvões, quando principiou a guerra. Depois, a aggravar a falta de meios de transporte, veio a guerra submarina; e na expectativa de não se poder importar uma unica tonelada de carvão que chegou attingir preços elevadissimos (ainda assim inferiores aos actuaes), começaram a effectuar-se em muitos pontos do pais registos de minas de carvão, sendo muito poucos os districtos em que se acha dividido o territorio continental portuguez, em que não ha registos d'esta natureza, até que, em 1917, se realizaram os trabalhos de preparação das minas, a que nos referimos, nos concelhos da Batalha e Porto de Moz e bem assim a construcção da linha entre Martingança e aquella villa para o transporte dos respectivos productos.

F. Martins.



O preço dos jornaes

Como de costume, entre nós, o Recente decreto sobre o preço dos jornais não se entende.

A commissão que elaborou a representação ao Governo, na qual o decreto foi decalcado, apesar da sua competencia e conspiquidade — que não podemos pôr em duvida enfermado uma preocupação que é vulgar e erronea: só viu jornaes diarios, só considerou *jornaes* os que sahem todos os dias, os que se vendem nas ruas, os que tem a vida ephemera de algumas horas.

E' assim que ella propõe e governo legisla que o preço minimo de venda *de todos os jornaes do pais* será de 5 centavos, e o da assignatura *dos mesmos* não poderá ser inferior a 16\$00 escudos por anno.

Esqueceram, porem que ha publicações periodicas que não se podem amoldar a esta craveira — e ha mesmo jornaes diarios que morrerão, á falta de compradores a tão elevado preço; mas com esses nada temos — e põe-os de parte com uma indifferença desdenhosa como se essas publicações não fossem *jornaes* tambem.

O que são então? Folios, pamfletos, papeladas? E nós que *ha 35 annos* aqui estamos a redigir uma folha regularissima na sua publicação, vemos que seremos simplesmente escriptores (se fazem favor de nos conceder o *adjectivo*) escrevinhadores ou qualquer coisa, menos jornalistas?

Pelo que se refere á venda, bem estamos, porque o nosso *jornal* nunca se vendeu por menos de 120 reis, antigamente, e hoje por 25 centavos e teremos que passa-lo a 30. Mas a assignatura, a 16 escudos, afugentar-nos-ha assignantes e não são os jornaes diarios nem o Governo que nos compensarão o prejuizo.

Estamos, pois, por virtude — ou desvirtude — d'esse inconcebivel esquecimento, na difficuldade de um ditema que não sabemos resolver: Temos que cobrar assignaturas que principiam com este numero e os seguintes; o que fazemos?

Considerando-a nossa *Gazeta um jornal*, não podemos fugir á letra do decreto que diz no seu

Art. 1.^o E' estabelecido o limite minimo de \$05 por cada exemplar para o preço de venda de todos os jornais portuguezes: e bam assim o limite minimo, para as assignaturas de todos os

jornaes, respectivamente, de 1\$50 por mez, 4\$50 por trimestre, 9\$ por semestre e 18\$ por anno.

e assim cobrar 9\$00 por semestre ou 16\$00 por anno?

Ou, cobrando menos, desobedecemos á lei, com a duppla desvantagem, de ficarmos incursos nas penalidades do artigo 2.º que vão desde a multa de 50 escudos até á suspensão total do jornal... a bem dos interesses da collectividade, da justiça e da civilização!... e de incularmos o reconhecimento official de que—preto não ser gente—isto é, que isto que v. ex.^{as} aqui vêm *não é um jornal*; é uma *coisa* que... temos que esperar que seja officialmente classificado o que é! Valha-nos Deus com taes legisladores!



A industria Siderurgica no Brasil

Tem sido extraordinariamente viva a polemica nos jornaes brasileiros e especialmente nos das localidades interessadas, originada pela proposta feita pela «Italisa Iron Ore Company» para o estabelecimento da industria siderurgica n'aquelle paiz.

Como habitualmente muitos dos defensores ou impugnadores (estes principalmente) da ideia que se apresenta não são absolutamente desapaixonados nem desinteressados. Interesses de terceira estão sem jogo e a defesa commercial ou industrial é um aspecto não pouco irritante da «luta pela vida»

Historiemos:

Parece provado que os primeiros productos apresentados no paiz solido de officiaes nacionais fosse em 1630 peças de bronze de grande calibre, fundida na provincia da Bahia. Apontando este exemplo já um illustre official de engenharia em 1863 preconizava o trabalho de ferro como de enorme vantagem para a vida e para a defeza nacionaes.

Mais tarde em 1905, as tentativas que o banqueiro Pearson fez para obter uma concessão d'esta industria goraram completamente, parece que por influencia do grupo financeiro Carvegie que emprehendia então o «trust» do aço nos Estados Unidos.

Em 1910 novamente se repetiu o fracasso d'outra tentativa feita então pelo banqueiro Sohnab, tendo todavia conseguido pouco tempo depois a Companhia Siderurgica Brasileira, alcançando uma concessão que parece não ser de grande vantagem para o Estado e que não tomou o desenvolvimento que era de esperar.

Ultimamente surgia o engenheiro Percival Farquhar que submetteu ao Presidente do Estado de Minas Geraes uma proposta de largo alcance.

A «Italisa Iron» propõe-se:

A explorar os jazigos de minerio de ferro do Estado de Minas Geraes;

A construir ou melhorar as linhas existentes entre a região mineira e o posto de Santa Cruz; a dragar um canal de cinco kilometros n'este porto (afim de permittir a entrada de navios de 20:000 toneladas).

A estabelecer «orepockets» para o minerio permittindo a descarga, pela gravidade, em poucos minutos d'um comboio, com 4000 toneladas de minerio;

A construir docas apropriadas e guarnecidas com aparelhos modernos;

A reunir uma grande frota de navios podendo carregar 15:000 toneladas de minerio;

A construir uma instalação completa siderurgica. Esta instalação compor-se-ha de:

a) um alto forno, com todos os accessorios, de uma capacidade para produzir 120.000 toneladas de ferro guza por anno, susceptivel de augmento;

b) uma instalação de aço Bessemer, comprehendendo um misturador de 450 toneladas e com uma capacidade de producção annual de 150 a 180 mil toneladas de aço;

c) trem de laminar; comprehendendo:

1) Laminador com cylindros de 24 polegadas com capacidade annual de 130 a 150 mil toneladas de varões, vigas e secções para construcções e canos até 25 kilometros.

2) Laminador com cylindros de 16 e 12 polegadas com a capacidade annual de 30 a 40.000 toneladas de aço em barras redondas, quadradas, angulares, vergalhões, etc.

d) a instalação do forno de producção de coque por meio de destilação.

Pede a companhia ao Estado:

a) limitação para 50 annos do imposto de exportação de minerio ao maximo de 30 reis por tonelada, a começar quando se iniciar, o funcionamento da instalação metalurgica;

b) isenção do imposto de exportação para os productos fabricados e seus sub productos de todas as classes, e todos os outros impostos estadoaes sobre os estabelecimentos e industrias da mesma companhia.

c) direito de expropriação dos bens necessarios para a instalação e futuras ampliações, assim como para uma villa para o pessoal e tambem para abastecimento de agua, encanamentos, reservatorios, esgotos, luz, etc.

d) direito a utilizar se da força hydraulica do rio Doce em ponto que escolher no prazo de 18 meses após a vigencia do contracto e ali construir represas, canaes, estações geradoras, linhas de transmissão, para electrificação do caminho de ferro da Companhia e da Victoria a Minas, incluindo o direito de expropriação.

Dentre os defensores mais categorizados d'esta pretensão destaca-se o jornal da especialidade «Brasil-Ferro-Carril» que pela pena dos seus mais illustres directores e collaboradores advogam a causa da siderurgia, que reputam uma questão nacional de interesse vital e de que, em sua opinião, se não deve perder a oportunidade.

A concessão do porto tem sido o grande argumento dos que atacam o projecto, que são afinal quasi todos os jornaes do Rio. Contudo alguns d'elles já se mostram menos aggressivos nos seus ataques, limitando-se por fim a apresentar duvidas, perante a defesa bem elaborada e persistente do «Brasil-Ferro-Carril» e especialmente do almirante José Carlos de Carvalho, figura de destaque no meio da engenharia brasileira.



A Companhia do M. Z. A. em 1919

O relatorio d'esta Companhia apresentado e approvedo em assemblea geral de 16 de Maio findo constata que os resultados das explorações do anno passado foram mais vantajosas do que os do anno anterior, e que permittiu, digamo-lo já, uma distribuição de um dividendo de 15 pesetas (3.%) ás suas 496.938 acções, livre de todos os impostos, destinando ainda 7,5 milhões de pesetas á amortisação do material e 2 milhões para reserva especial.

As receitas totaes subiram á 239,5 milhões de pesetas contra 187,2 em 1918 ou seja um augmento de 52 milhões.

Este augmento deveu-se especialmente em virtude do maior numero de passageiros transportados, que subiu 10 % sobre o movimento de 1918 (19.194.244) ao de mercadorias, cujo peso foi o menor 408.624 toneladas, mas por virtude do augmento de tarifas e do percurso, dando, por sua parte, uma maior receita de 33 milhões.

Os 15% da elevação nas tarifas auctorizadas pelo Governo produziram, só em mercadorias por g. v. 18 milhões.

O conselho da administração registou que, apesar d'isso, os serviços foram continuamente perturbados durante o anno, pelas grêves e o *lock-out* que se prolongaram por alguns mezes, paralyndo o trafego. Em virtude d'isso os gastos da exploração subiram consideravelmente, elevando-se a differença sobre o anno anterior a 34.407.780 pesetas, ou quasi 25 %.

Esta subida deve-se, principalmente ao maior custo de carvão (apesar do que a Companhia consome ser, em grande parte extrahido das minas *Reunion e Guadalquivir*, que lhe pertencem) custo que era, em 1910, 27,62 pesetas por tonelada e se elevou em 1918 a 116 pesetas e em 1919 a 138.

Reduzindo o percurso dos comboios a companhia conseguiu diminuir em 16.127 toneladas o consumo do carvão, limitando, assim, o augmento de gasto total em 10,5 milhões de pesetas.

Por sua parte, as melhorias do vencimento ao pessoal representam um gasto supplementar de 32 milhões de pesetas.

Os gastos do «Primeiro Estabelecimento» elevavam-se em 31 de Dezembro de 1919 a 1.157 milhões.

Em 1919 inverteram-se 620.000 pesetas em novo material, pagamento de saldos e prestações de compra de 30 vagões de 4 eixos, 20 para automoveis, 55 carruagens grandes de 2 eixos e 25 locomotivas de 2 eixos conjugados, recebidas dos Estados Unidos em 1917.

A companhia tem, mais, contractado o fornecimento de 120 carruagens de boggies das tres classes, e 50 de plataforma e corredor central, que se esperam em breve da «American car and Foundry Export C.».

O material circulante era, em fim do anno:

879 locomotivas.
1.501 carruagens.
761 forgões.
20.428 vagões

ficando pendentes de proximo fornecimento:

51 locomotivas
219 carruagens
1.150 vagões diversos

Esperava-se que até fim de maio fossem entregues mais 15 locomotivas, typo Pacifico, encomendadas á «American Locomotive Sales Corporation» dos Estados Unidos ao preço de 51.500 dollars cada uma, c. i. f. Barcelona e comprehendendo o seguro marítimo e a montagem.

Em conjuncto os gastos da exploração que em 1918 haviam sido.....	140.232.007 pesetas
subiram em 1919 a.....	174.639.787 "
com um augmento, como acima vimos de.....	34.407.780 "
Sendo na Administração e Exploração.....	6.846.938 "
Via e Obras.....	7.021.000 "
Material e Tracção.....	19.291.461 "
Gastos geraes	1.248.381 "

As minas da companhia produziram 200.000 toneladas de carvão das quaes 95.000 foram transforma-

das em 101.000 dos briquettes. A exploração das minas deu um beneficio de 487.812 pesetas.

Agradecemos o relatorio que, como de costume, nos foi enviado pelo Snr. Secretario do Conselho da Administração, e do qual respigamos os dados que acima expomos.

O problema ferro-viario hespanhol

A «Information Universelle» publicou um interessante artigo sobre o problema ferro-viario hespanhol a que damos em seguida os principaes topicos.

O problema dos caminhos de ferro é ali, como em toda a parte, um problema vital. A agricultura, a extracção de minerio, a riqueza do paiz, emfim, dependem muito directamente da sua rede ferro-viaria. Alem disso, como muito bem diz o articulista, a Peninsula é o «wharf» da Europa, para a America do Sul e para a Africa.

Para attingir o estado desejado são necessarias novas linhas: linhas internacionaes, linhas de material do ultimo modelo, linhas electrificadas.

A situação presentemente não é brilhante; o custo dos materiaes, o custo sempre crescente da mão de obra, fazem o elevamento das tarifas, embora restringidos ao minimo os lucros. Não dão dividendo: o Norte de Hespanha, o Sul de Hespanha, Zafra-Huelva, Medina-Salamanca, Caceres-Portugal, etc. As outras dão dividendos não exagerados: Cantabricos 8 1/2 %, Bilbao-Portugalete 7 %, Valladolid-Medina 5 1/2 %, Madrid-Zaragoza Alicante 3 %, o mesmo succedendo aos caminhos de ferro andaluzes, o que dá uma media de 2 1/2 a 5 %.

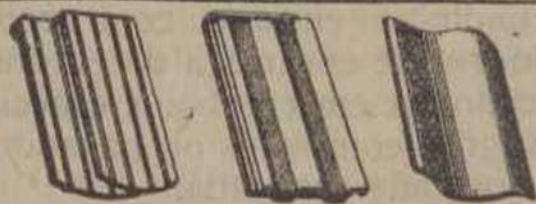
D'ahi os pedidos de augmento de tarifas pelos operarios (inconscientemente o mais possivel) e pelos accionistas, que legitimamente desejam o juro do seu capital.

Comtudo, como esse augmento recahiria d'uma maneira importante no custo da vida, o remedio seria puramente transitorio e ephemero.

Impõe-se antes um programa de reorganização e expansão. Para isso são necessarios capitales; dois a trez milhões permitiriam fazer vida nova, mas não chegavam para as necessidades.

Requer-se tambem uma melhor distribuição de esforços; a união de algumas das companhias dar-lhes-hia alguma da força que lhes falta; o articulista cita a proposito o apologo das vacas, mas não sabemos se terá uma applicação muito exacta ao caso de que se trata.

No final compara-se a Hespanha a um novo-rico que não sabe o que ha-de fazer dos capitales que possui por uma especie de avareza e de receio de dias menos prosperos e que o leva a sollicitar indirectamente o concurso de outrem.



TELHAS

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

pela **Machina de telhas AMBI**

SEM CARVÃO
PODER ENORME

SEM TRANSPORTE
MANEJO FACIL

Ambi-Werke Abt. F XVIII C--Berlin-Johannisthal
Concede-se a representação geral em Portug I

VIAGENS E TRANSPORTES

Festas da Rainha Santa em Coimbra

Nos dias 8 a 13 d'este mez realizam-se em Coimbra as tradicionaes festas á Rainha Santa Izabel que promettem este anno ser revestidas de desusado esplendor.

Além das festas de egreja e procissão, haverá illuminação á portugueza e á veneziana, na cidade e no rio Mondego, bailes e descantes populares onde as graciosas tricanas farão ouvir as suas canções repassadas de sentimento, fogos de artificio, etc.

Consta-nos que a Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta tenciona, d'accordo com a C. P. estabelecer bilhetes de ida e volta a preços reduzidos validos para os dias de 11 a 14 e que por seu turno a C. P. ampliará os prazos de validade dos bilhetes da sua tarifa 7 g. v. vendidos nos dias 8 a 13 até os dias 11 a 14.

Se assim for, a concorrência a Coimbra nos dias das festas será extraordinariamente maior do que sem o serviço especial.

Comboios directos entre Lisboa e Porto

Desde o dia 28 do mez findo passaram a effectuar-se diariamente entre Lisboa e Porto os comboios directos n.º 41 e 42 que até então se estava fazendo só tres vezes por semana.

Por este motivo desde o mesmo dia foram postos em circulação diariamente os comboios de ligação entre Coimbra B e Coimbra e entre Alfarellos e Figueira da Foz.

Esta importante medida representa um grande beneficio para o publico especialmente durante o verão em que o movimento de passageiros augmenta consideravelmente.

Consta-nos que a Companhia procurará manter permanentemente este serviço diario, a não ser que por circumstancias especiaes, como a de falta de combustível, a force a suprimi-lo.

Tambem nos informam que, como complemento, d'esta medida, a C. P. está na intenção de prolongar até Alfarellos e Figueira, muito brevemente, os comboios n.º 202 e 207 que actualmente circulam entre Lisboa e Caldas, os quaes terão ligação em Alfarellos com os comboios correios Lisboa e Porto.

Oxalá a Companhia possa manter estes serviços, o que contribuirá, em conjugação com medidas de outra natureza adoptadas pelo Governo para a nossa situação se ir pouco a pouco normalizando.

Comboios especiaes do mercadorias

A Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta publicou recentemente um Aviso no qual se estabelecem as condições em que, com accordo prévio com os expedidores, se encarrega de effectuar o transporte de mercadorias em comboios especiaes do minimo de 12 vagões completos ou pagando como tal, em pequena velocidade acelerada.

As mercadorias ou animais são taxados pelas tarifas applicaveis de pequena velocidade, processando-se a taxa por cada vagão segundo as estações d'onde proceda e a que se destine. Pela aceleração cobra-se uma taxa suplementar de 18 centavos por tonelada e kilometro pelo total da carga taxada e pelo percurso maximo do comboio, pois pode tomar vagões nas estações intermedias do percurso, com sujeição ao minimo de 200\$00.

A taxa de aceleração é sujeita á sobretaxa em vigor para os transportes em pequena velocidade.

Quando o comboio fôr carregado com mercadorias destinadas a exportação e do atrazo de qualquer parte d'elle resultar a perda do embarque, a Companhia reembolsará a taxa de aceleração correspondente a todo o comboio.

Estes comboios devem ser requisitados pelos interessados ao Engenheiro Chefe do Movimento e Tráfego em Figueira da Foz, e logo que seja concordada a sua realização, os requisitantes teem de depositar na Figueira da Foz ou na estação de origem do comboio a quantia de 200\$00 o que será descontado no acto do pagamento do custo do comboio.

Quando por demora das Companhias os requisitantes desistam do comboio, a Companhia reembolsar-lhes-ha o deposito no praso de 10 dias. Quando desistam por motivo alheio á Companhia, perdem o direito ao deposito.

— A Companhia Portugueza tambem acaba de publicar um Aviso sobre comboios especiaes de mercadorias em pequena velocidade acelerada que entra hoje em vigor em substituição do Aviso n.º 10 de Março ultimo, e do qual differe apenas em se estabelecer, como no Aviso da Beira Alta, que quando se trate de transportes de mercadorias para exportação e que por atrazo de qualquer parte, o comboio perca o embarque, o requisitante será reembolsado da taxa de aceleração de todo o comboio, e na elevação de esc. 100\$00 e 200\$00 da importancia do deposito a fazer antes de se effectuar o comboio.

Em tudo o mais são as suas condições eguaes ás do Aviso substituido.

Este aviso é por nós distribuido com o presentes numero.

Venda de mercadorias não retiradas nas estações da Beira Alta

A fim de contribuir para o descongestionamento das estações, e compellir os consignatarios a retirarem as suas remessas, para evitar as difficuldades que da demora na retirada resultam para a descarga e resguardo das que successivamente vão chegando, a Companhia da Beira Alta estabeleceu, a titulo provisorio, que serão vendidas em hasta publica as remessas que não forem retiradas nos prazos seguintes:

Na estação da Figueira da Foz :

3 dias para as remessas de vagão completo
5 " " " " " detalhe

Nas estações de Cantanhede, Santa Comba, Nellas, Mangualde, Gouveia, Celorico, Guarda e Villar Formoso, previo annuncio :

3 dias para as remessas de vagão completo
5 " " " " " detalhe

Os consignatarios serão avisados por escripto.

Retretes e lavatorios reservados nas estações de Setil, Entroncamento e Lisboa-Rocio

Entra hoje em vigor um novo Aviso da Companhia Portugueza que vem substituir o A n.º 15 de março ultimo, segundo o qual o custo de cada bilhete para utilização das retretes e lavatorios reservados nas estações de Setil, Entroncamento e Lisboa-Rocio é baixado a 50 centavos.

Esta taxa é isenta da sobretaxa em vigor.

Armazenagem gratuita de adubos nas estações do Sul e Sueste

A Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste publicou um Aviso segundo o qual é concedida a armazenagem gratuita de 5 dias á chegada, nas estações das suas linhas, ás remessas de adubos transportadas ao abrigo da tarifa especial n.º 1 de pequena velocidade, sempre que os expedidores declarem nas notas de expedição *armazenagem gratuita á chegada*.

N'este caso os caminhos de ferro declinam a responsabilidade desde que seja findo o prazo estabelecido na tarifa geral.

Utilização de guindastes e outros utensilios nas estações do Sul e Sueste

A partir do dia 15 d'este mez. quando, para se effectuar qualquer das operações de carga ou descarga dos vagões ou trasbordo de carroças para os caes das estações ou vice-versa, por conta e risco dos expedidores e consignatarios, de quaesquer volumes de peso não superior a 1000 quilos, sejam utilizados guindastes, escadas, padiolas, pranchas, etc, existentes nas estações, serão cobradas as taxas seguintes.

Guindastes \$20 por tonelada indivisível. Escadas, padiolas, pranchas, etc. — \$10 por utensilio e por cada taxa ou fracção.

Estas taxas são isentas da sobre-taxa em vigor.

Sobretaxa de velocidade na linha da Beira Alta

Segundo um Aviso recentemente publicado pela Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, para utilização de lugares nos comboios de longo curso, que, nos respectivos horarios, venham a ter a designação de *directos*, *rápidos* ou *de luxo*, cada passageiro deverá pagar, alem do custo da respectiva passagem, segundo a classe que occupar, e do suplemento correspondente ao lugar de luxo em que viajar, a seguinte sobretaxa de velocidade:

25 centavos por fracção indivisível de 50 kilometros de percurso, com sujeição ao minimo de 100 kilometros.

Sobre a cobrança que, a este conceito, houver que effectivar-se, incidirá qualquer sobretaxa que onere os preços das tarifas d'esta Companhia.

Prazos de transporte nas linhas da Beira Alta

Segundo um aviso da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, até aviso em contrario, serão applicadas sobre prazos de transportes, as seguintes disposições:

Em grande velocidade:

a) Os transportes funebres e remessas de metalico ou valores, criação e animaes vivos, gelo, leite, caça morta e carnes frescas, mariscos e peixe fresco, hortaliças e fructas frescas, legumes verdes, plantas vivas e flores frescas (cortadas), serão transportadas nas condições que normalmente prescreve a tarifa geral (seu art. 57.º e § unico) para as remessas de grande velocidade.

b) Quaesquer outras remessas de grande velocidade não designadas na anterior alinea a) serão transportadas em praso que não poderá ir alem de 24 horas por cada fracção indivisível de 125 kilometros de distancia a percorrer, não se contando n'este praso o dia da expedição nem o da entrega.

Em pequena velocidade:

Só se acceitam com reserva pelos prazos de transporte.

Norte de Hespanha

Esta Companhia teve no dia 22 de maio a sua reunião em Assembleia Geral, á qual foi presente o relatório do exercicio de 1919 de que vamos extrair os topicos principaes:

Os resultados da exploração foram mais favoraveis n'esse anno, dando um maior producto de 60.619.343 pesetas (uns 11.000 contos da nossa moeda, ao par) o que, todavia não compensou ainda os prejuizos da exploração do anno anterior, que se elevaram a 20.410.080 pesetas. Aquelle augmento é attribuível por metade á sobretaxa de 15% autorizada pelo Governo, desde 1 de janeiro, e outra metade á reforma das tarifas e natural augmento do trafego.

As despesas, pele sua parte, augmentaram tambem em 28 milhões de pesetas, 18 dos quaes, mais de 64 p. c., provenientes dos augmentos feitos ao pessoal, e a maior parte do restante, do augmento de custo do carvão, cujo preço médio subiu, de 91,84 pesetas em 1918 a 102,35 em 1919.

Mais veio agravar a situação a fixação, por decreto de 3 d'abril, das 8 horas de trabalho, que põe a companhia, como todas as demais, como toda a industria, não só da Hespanha mas do mundo inteiro, em sérias difficuldades.

Os productos do trafego foram pesetas 263.892.620, mais 60.919.343 que em 1918, sendo 25 milhões provenientes da linha principal, 7 milhões da linha de Barcelona, 8 da das Asturias, 14 da do Almansa, 2 da de Lerida; e em relação a procedencias desse trafego, o augmento foi de 17.716 mil pesetas em passageiros, 3.770 mil em grande velocidade e 38.751 mil em pequena velocidade.

E' de notar que, no augmento do numero de passageiros, se salientou mais a 1.ª classe e mesmo a 2.ª, com diminuição da 3.ª.

Assim a proporção percental do numero que em

1918 fora de	4,92,	10,04	e	85,04 %
foi em 1919 de	5,04,	10,20	e	84,76 %
	+ 0,12	+ 0,16	—	0,28 %

Nos augmentos de productos de g. v. figura a maior somma dos transportes de vinhos e bebidas (120.000 ton.) farinhas e salvados (104.000 ton.) laranjadas e limões (77.000 ton.) madeiras (76.000 ton.) etc.

O percurso de comboios foi de 21.599.664 kilometros contra 20.645.538 em 1918.

O producto annual kilometrico foi de 71.690 pesetas contra 55.222 em 1918; a despesa 52.963 contra 45.280; o coefficiente de exploração foi, pois, de 73,88 %, tendo sido de 82 % no anno anterior ou seja uma diminuição de 8,12%.

A conta do primeiro estabelecimento representava em fim do anno 1.174.411.972 pesetas, 215.394.155\$00 da nossa moeda. ao cambio do par. N'esta verba entra o producto de acções por 245 milhões de pesetas, que, n'este anno como no anterior, nada recebeu do dividendo.

O material circulante da companhia era, em 31 de dezembro, composto de:

932 locomotivas,
1.972 carruagens,
21.380 wagões.

estando encommendado mais

12 locomotivas,
88 carruagens,
750 furgões e vagões.

O valor d'este material é reputado em 203 677.671 pesetas.

As minas do Barruelo teem o valor de 7.186.000 pesetas.

Os beneficios colhidos pelo Estado, pela exploração d'esta rede, durante o anno, em impostos, beneficios e economias em gastos de transportes elevaram-se a 31.786.000 pesetas, alem dos enormes beneficios que individualmente o Thesouro auferi pelo incremento que á producção e ao commercio, em todos os seus ramos, dá a exploração de uma rede de 3.681 kilometros.

Entre as modificações que, durante o anno, se deram no pessoal superior, destacaremos a passagem do distincto engenheiro, Snr. D. Felix Boix, antigo Director a membro do Conselho de Administração, onde por certo o seu vasto conhecimento pratico de todos os serviços da companhia tornará o seu conselho e parecer de inestimavel valia. O Snr. Boix foi escolhido para preencher a vaga aberta pela sahida forçada do Snr. D. Faustino San Pedro que durante mais de quarenta annos foi administrador e presidente do Conselho da Companhia.



Congresso de Caminhos de ferro

A proxima reunião do congresso dos caminhos de ferro, promovido pela Associação Internacional de Caminhos de Ferro, de que falámos no nosso ultimo numero, está marcada para os dias 18 de Abril a 1 de Maio de 1920, em Roma.

As teses que são submetidas á discussão são as seguintes:

Estatutos: Redacção das disposições regulamentares da Associação Internacional.

Secção I — *Vias e Obras.* —

1.º — Estabelecimento da plataforma e da via, disposições a adoptar attendendo ao peso da locomotiva e á velocidade dos comboios.

2.º — Conservação e vigilancia da via; disposições a adoptar; resultado obtido.

3.º — Aços especiaes; seu emprego na via corrente ou nos aparelhos da via.

4.º — Cimento armado.

Secção II — *Material e tracção.* —

1.º — Produção e utilização do vapor nas locomotivas; sistemas adoptados e resultados obtidos.

2.º — Disposições a adoptar nas «bogies», eixos e suspensão das locomotivas de grande velocidade e grandes dimensões para facilitar a circulação nas curvas e assegurar uma boa utilidade nas machinas.

3.º — Aperfeiçoamento nas carruagens de passageiros e regras que se devem observar na composição dos combois afim de augmentar a segurança e comodidade dos passageiros.

4.º — Tracção electrica nas linhas de grande trafico; produção e transporte de energia; natureza da corrente; resultados obtidos; comparação com os obtidos pela tracção a vapor.

Secção III — *Exploração* —

1.º — Disposição a adoptar com o fim de reduzir o numero de movimentos das machinas e do material vasio nas estações terminus.

2.º — Organização do serviço de recepção e expe-

dição de mercadorias; disposição das linhas de maneira a simplificar as manobras.

3.º — Organização dos transportes em pequena velocidade para augmentar o rendimento do material e das linhas.

4.º — Repetição, sobre as locomotivas, dos signaes da via; diversos systemas empregados e em experiencia; resultados obtidos; registo da velocidade nas machinas.

Secção IV — *De ordem geral.* —

1.º — Determinação do custo dos transportes, considerando os encargos do capital; suas relações com as tarifas.

2.º — Organização a adoptar para a revista alfandegaria, com o minimo incommodo para os passageiros, mas salvaguardando os interesses da fazenda e dos caminhos de ferro; criação de estações alfandegarias internacionais.

3.º — Trocas de material e indemnisações por atrazo na sua restituição

a) regras a adoptar nas relações dos caminhos de ferro entre si;

b) idem entre as Administrações e os destinatarios.

4.º — Qual a melhor solução ao problema das habitações dos operarios e empregados ferro-viarios.

Secção V — *Caminhos de ferro economicos.* —

1.º — Typos de wagons a adoptar; wagons especiaes para facilitar a descarga e transbordo na mudança de bitola.

2.º — Simplificações geraes adoptadas para a exploração das linhas economicas; diferentes tipos de bilhetes.

3.º — Sistemas especiaes de tracção adoptadas e resultados obtidos.

4.º — Meios economicos de obter a segurança nas linhas economicas.



Assemblea Geral da Companhia Portuguesa

Reuniu hontem esta assembleia, para apresentação e discussão do relatorio do anno findo, documento que principiarmos a reproduzir no proximo numero, como do costume.

Presidiu o Snr. dr. Ary dos Santos, como vice presidente, que já era, da assembleia geral, secretariado pelo Snr. doutor Abel d'Andrade, sendo escrutinadores, como manda a lei estatutaria, os representantes dois dos maiores accionistas presentes.

O deposito de acções era de de 42.032 por 93 accionistas com 829 votos.

O relatorio foi approvedo sem discussão e procedendo-se ás eleições ficaram mais votados:

Para presidente da assemblea geral o Snr. doutor Francisco José Fernandes Costa em substituição do Snr. doutor Victor dos Santos, ha tempo fallecido; vice presidente ficou o Snr. dr. Ary dos Santos.

Para o Conselho de administração foi eleito o Snr. Francisco de Pina Esteves Lopes, no lugar do Snr. Fernandes Costa a quem competiu sahir do conselho e que, como dizemos acima passou a presidente da assemblea; para o Conselho Fiscal, para a vaga deixada por fallecimento do Snr. Alfredo Mendes da Silva, foi eleito o Snr. Germano Lopes Martins.

Pelo Snr. João Brée foi apresentada uma proposta para que aos accionistas possuidores de 100 ou mais acções nominativas ou depositadas nos cofres da companhia seja concedido passe de livre circulação.

Numeros antigos

A Direcção dos Caminhos de ferro de Lourenço Marques apressou-se em mandar, por telegramma, adquirir a nossa collecção completa que tinhamos disponivel, a qual está sendo encadernada para ser enviada pelo proximo paquete.

Fica existindo agora *unicamente* a collecção do nosso assignante a que nos referimos no numero passado, pagina 187.

Continua a faltar a um nosso assignante os numeros de 1 de janeiro 1 e 16 de março e 1 d'abril de 1917 e a outro o de 16 d'abril de 1904.

Do numero 778 de 16 de maio findo recebemos offerta de dois exemplares, sendo um do Sr. Valeriano Mota, Socio-Gerente da Fabrica Portuense de Guarda Soes, Ltd. e outro de um anonymo que não nos revelou o seu nome. Aqui lhes agradecemos. Faltam-nos, pois, ainda 8 exemplares d'esse numero que pedimos a quem os possa dispensar no-los ofereça ou no-los venda a 50 centavos cada, podendo o seu producto ser applicado ao hospital de tuberculosos dos ferroviarios do Estado, ao Instituto dos da Companhia Portugueza ou a outra obra beneficente.



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Banco Nacional Ultramarino

Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada

Tendo-se procedido hoje em conformidade com os estatutos d'este Banco, ao sorteio das obrigações de 4 1/2 % e de 5 %, foram extrahidos os seguintes numeros que constam d'este annuncio das relações afixadas no edificio do Banco e do annuncio no «Diario do Governo»:

De 4 1/2 % com os numeros:

66	1.536	3.464	3.766	4.937	5.072	5.296	5.468	5.826
6.307	6.667	6.830	7.047	7.245	7.637	8.170	9.074	9.189
10.626	11.105	11.138	11.251	11.273				

De 6 % (27-4-901) com os numeros:

131 a	140	291 a	300	301 a	310	371 a	380
561 a	570	611 a	620	781 a	790	1.001 a	1.010
1.111 a	1.120	1.611 a	1.620	1.621 a	1.630	1.671 a	1.680
1.791 a	1.800	2.541 a	2.550	2.601 a	2.610	2.851 a	2.860
2.921 a	2.930	3.251 a	3.260	3.261 a	3.270	3.711 a	3.720
3.891 a	3.900	4.411 a	4.420	4.451 a	4.460	4.531 a	4.540
4.571 a	4.580	4.701 a	4.710	4.741 a	4.750	4.861 a	4.870
5.071 a	5.080	5.401 a	5.410	5.451 a	5.460	5.681 a	5.690
5.781 a	5.790	5.821 a	5.830	6.111 a	6.120	6.341 a	6.350
6.521 a	6.530	6.791 a	6.800	6.961 a	6.970	6.971 a	6.980
7.051 a	7.060	7.061 a	7.070	7.111 a	7.120	7.291 a	7.300
7.341 a	7.350	7.461 a	7.470	7.491 a	7.500	7.701 a	7.710
7.841 a	7.850	7.921 a	7.930	8.191 a	8.200	8.231 a	8.240
8.441 a	8.450	8.851 a	8.860	8.951 a	8.960	9.171 a	9.180
9.341 a	9.350	9.461 a	9.470	9.811 a	9.820	9.871 a	9.880
9.991 a	10.000	10.091 a	10.100	10.111 a	10.120	10.281 a	10.290
10.421 a	10.439	10.431 a	10.440	10.601 a	10.610	10.791 a	10.800
11.281 a	11.290	11.381 a	11.390	11.701 a	11.710	11.721 a	11.730
11.791 a	11.800	11.911 a	11.920	12.071 a	12.080	12.161 a	12.170
12.301 a	12.310	12.321 a	12.330	12.331 a	12.340	12.641 a	12.650
12.891 a	12.900	12.971 a	12.980	13.011 a	13.020	13.031 a	13.040
13.271 a	13.280	13.451 a	13.460	13.701 a	13.710	13.761 a	13.770
14.121 a	14.130	14.131 a	14.140	14.251 a	14.260	14.351 a	14.360
14.371 a	14.380	14.441 a	14.450	14.671 a	14.680	14.741 a	14.750
14.751 a	14.760	14.811 a	14.820	14.851 a	14.860	15.001 a	15.010

15.011 a 15.020	15.061 a 15.070	15.071 a 15.080	15.131 a 15.140
15.561 a 15.570	15.711 a 15.720	15.781 a 15.790	15.811 a 15.820
5.901 a 15.9101	15.921 a 15.930	16.341 a 16.350	16.381 a 16.390
16.391 a 16.400	16.411 a 16.420	16.491 a 16.500	16.571 a 16.580
16.821 a 16.830	16.981 a 16.990	17.141 a 17.150	17.191 a 17.200
17.281 a 17.290	17.681 a 17.690	17.891 a 17.900	18.281 a 18.290
18.481 a 18.490	18.501 a 18.510	18.671 a 18.680	18.791 a 18.800
18.911 a 18.920	19.001 a 19.010	19.091 a 19.100	19.181 a 19.190
19.611 a 19.620	19.771 a 19.780	19.841 a 19.850	19.921 a 19.930
20.051 a 20.060	20.171 a 20.180	20.231 a 20.240	20.271 a 20.280
20.291 a 20.300	20.431 a 20.440	20.571 a 20.580	21.251 a 21.260
21.301 a 21.310	21.681 a 21.690	21.941 a 21.950	22.011 a 22.020
22.051 a 22.060	22.091 a 22.100	22.181 a 22.190	22.211 a 22.220
22.251 a 22.260	22.391 a 22.400	22.841 a 22.850	22.971 a 22.980
23.021 a 23.030	23.051 a 23.060	23.071 a 23.080	23.181 a 23.190
23.191 a 23.200	23.301 a 23.310	23.311 a 23.320	23.401 a 23.410
23.431 a 23.440	23.451 a 23.460	23.561 a 23.570	23.761 a 23.770
23.951 a 23.960	24.381 a 24.390	24.471 a 24.480	24.511 a 24.520
24.631 a 24.640	24.761 a 24.770	24.861 a 24.870	25.271 a 25.280
25.291 a 25.300	25.381 a 25.390	25.431 a 25.440	25.671 a 25.680
26.161 a 26.170	26.191 a 26.200	26.331 a 26.340	26.371 a 26.380
26.401 a 26.410	26.921 a 26.930	27.171 a 27.180	27.351 a 27.360
27.361 a 27.370	27.471 a 27.480	27.511 a 27.520	27.521 a 27.530
27.621 a 27.630	27.671 a 27.680	27.751 a 27.760	

São prevenidos os srs. portadores de obrigações de que a começar no dia 1 de julho de 1920 realisa-se na Secção de Averbamentos e dividendos d'este Banco na rua Augusta, n.º 8, em todos os dias uteis, (excluindo as quintas feiras destinadas a atrasados) das 10 ás 13, aos sabbados das 10 ás 12, nas suas Filiaes e Agencias, o pagamento do juro de todas as obrigações e o da amortisação das sorteadas que deixam «ipso facto», de vencer juro a contar do dia 1 de Julho de 1920.

Igualmente serão pagos os coupons de 4 1/2 % e a amortisação das respectivas obrigações na Filial d'este Banco em Londres, contra a apresentação dos coupons ou titulos.

Lisboa, 23 de Junho de 1920. O Vice-Governador, *Henrique José Monteiro de Mendonça*.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Convocation des Obligataires

M. M. les porteurs d'obligations privilégiées de premier rang de 3 %, 4 %, 4 1/2 % et 3 % (Beira Baixa) de la Compagnie Royale des Chemins de Fer Portugais sont convoqués en Assemblée Générale Ordinaire, le lundi 12 Juillet prochain, à 14 heures 30, salle du Comité des Forges, Rue de Madrid, n.º 7, à Paris.

ORDRE DU JOUR

Présentation du rapport du Comité de Paris.

Nomination d'administrateurs.

Tous les Obligataires, possédant ou représentant au moins vingt-cinq obligations privilégiées de premier rang, ont le droit de faire partie de l'Assemblée Générale, en déposant leurs titres à l'une des caisses suivantes:

En Portugal: Aux caisses de la Compagnie, à Lisbonne. Aux caisses des établissements suivants: Banco de Portugal, Banco Lisboa & Açores, Banco Commercial de Lisboa, Banco Commercial do Porto, Banco Nacional Ultramarino, Crédit Franco-Portugais et Monte Pio Geral.

En France: Aux caisses du Comité de Paris, 28, rue de Châteaundun, à Paris. Aux caisses des établissements suivants: Banque Française pour le Commerce et l'Industrie, Banque de Paris et des Pays-Bas, Banque de l'Union Parisienne, Comptoir National d'Escompte de Paris, Crédit Commercial de France, Crédit Foncier de France, Crédit Industriel et Commercial, Crédit Lyonnais, Société Centrale des Banques de Province, Société Générale pour favoriser le développement du Commerce et de l'Industrie en France et Société Lyonnaise de Dépôts, de Comptes courants et de Crédit Industriel, à Lyon.

A' Londres: Aux caisses de M. M. Glyn, Mills, Currie and C.º

En Suisse: Aux caisses de la Société de Banque Suisse.

En Belgique: Aux caisses de la Banque Liégeoise, à Liège.

Et à la Caisse Générale de Reports et de Dépôt, à Bruxelles.

Les cartes d'admission seront délivrées par le *Comité de Paris*, 28, rue de Châteaundun, à Paris, en raison de ces dépôts effectués avec bordereaux des numeros des titres.

Paris le Juin 1920. *Le Comité de Paris*.

Obrigações privilegiadas de 1.º grau

Em consequencia da promulgação da nova lei franceza ficam sem effeito os annuncios anteriormente publicados e portanto são prevenidos os srs. Obrigacionistas de que a datar do 1.º de julho de 1920 será pago o coupon do 1.º semestre de 1920, das obrigações acima indicadas, nos termos seguintes:

—pela apresentação do coupon n.º 53 das obrigações privilegiadas de 1.º grau de 3 % recebendo por cada coupon francos 6,82 líquidos de impostos em França;

—pela apresentação do coupon n.º 53 das obrigações privilegiadas de 1.º grau de 4 % recebendo por cada coupon francos 9,15 líquidos de impostos em França;

—pela apresentação do coupon n.º 50 da nova folha d'elles annexa ás antigas obrigações de 4 1/2 %. 1.ª serie «Beira Baixa», devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de 1.º grau de 3 %, recebendo por cada coupon francos 6,82;

—pela apresentação do coupon n.º 49 da nova folha d'elles annexa ás antigas de 4 1/2 %. 2.ª e 3.ª serie, devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de 1.º grau do mesmo tipo, recebendo por cada coupon francos 10,23.

O pagamento será feito desde o dia 1 de Julho de 1920 na sede da Companhia, em Lisboa, todos os dias uteis das 11 ás 13 e das 14 ás 15 horas pelo cambio do dia e com isenção do imposto de rendimento para o Thesouro Portuguez, em virtude do disposto no art. 5.º da Carta de Lei de 29 de Julho de 1899 publicada no *Diario do Governo* n.º 172 de 3 de 3 de agosto seguinte.

O pagamento em França, Inglaterra e Allemanha, será realiado, desde a mesma data, nos cofres dos correspondentes da Companhia, de accordo com os annuncios feitos em cada paiz.

Caminhos de Ferro Portuguezes — Lisboa — O Presidente do Conselho de Administração, *José A. de Mello Sousa*.

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

Nos termos do artigo 13.º dos estatutos se faz publico que no sorteio das obrigações da série «Mirandella-Bragança», a que se proceden em 16 do corrente sahiram sorteados os n.ºs: 41.611 a 41.615, 45.686 a 45.690 e 47.686 a 47.690.

O pagamento dos juros e amortisação d'esta série relativo ao primeiro semestre de 1920 começará no dia 1 de Julho p. f. em Lisboa, rua de S. Nicolau, 88, 1.º, das 11 ás 14 horas e continuará em todos os dias uteis até 17 do referido mez e depois ás sextas-feiras para as relações conferidas em cada semana.

Este pagamento tambem se realisa no Porto, na filial do Banco Nacional Ultramarino e no Banco Alliança.

No acto do pagamento será descontada a avença de contribuição de registo que fôr devida e emolumentos de 5 % nos termos dos decretos n.ºs 4.692 e 5.524.

Lisboa, 17 de Junho de 1920. O Director de Serviço, *Manoel de Oliveira Bello*.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 28 de Junho de 1920.

A' queda do Governo transitorio que se organisou em seguida á morte do coronel Baptista não foi indifferente a fraqueza e insufficiencia da sua politica financeira. Podemos mesmo dizer que esta foi a causa principal e decisiva do seu desaparecimento. Por mais fragil que fosse todo o barco ministerial, conseguiria fluctuar se tivesse a consistencia de um plano fazendario correspondente ás necessidades extraordinarias d'este momento. Faltando-lhe esta força, nada contrabalançava as fatalidades da impotencia restante e o navio desmantelado tinha de ir para o fundo.

No periodo de liquidação que se vae accentuando, todo o governo viverá ou morrerá essencialmente pela robustez ou pelo rachitismo da sua politica financeira e economica, ainda que as apparencias nem sempre concordem com esta verdade estabelecida pela situação material do paiz. Como nos preoccupamos apenas com os destinos da patria, fazemos votos por que o actual ministerio saiba e possa começar a obra da reconstituição da fazenda publica e do fomento nacional.

O recente relatorio de finanças é muito incompleto, como dissemos. Não dá uma nota desenvolvida da divida fluctuante. Não apresenta as menores informações a respeito dos adiantamentos feitos pela Inglaterra, cuja importancia continua a ser desconhecida. Não se faz nenhuma referencia a tal assumpto, como se elle não existisse! De modo que não dispomos de todos os elementos necessarios para fazer um exame definitivo da situação.

Mas ainda assim os mappas e quadros publicados no mesmo documento offerecem dados importantes para o estudo do periodo que vae de 1914 ao fim de 1919. Mais de uma vez teremos de fazer uso das suas estatisticas expressivas.

Um dos assumptos mais importantes é a divida publica. Não a acompanharemos na sua evolução desde 1 de Julho de 1914 a 1 de Janeiro de 1920. Basta-nos indicar as suas cifras globaes n'essas duas datas, formando o quadro seguinte:

		1 de Julho de 1914	1 de Janeiro de 1920
Divida fundada	interna	353.492.900\$60	528.909.436.40
	externa	181.055.100\$00	167.786.710\$00
Diversos empréstimos, internos.....		24.840.106\$01	327.179.232\$96
Divida fluctuante	interna	88.489.749\$91	238.000.000\$00
	externa	266.024\$21	58.842.000\$00
		648.143.880\$73	1.320.717.379\$36

A divida publica augmentou, pois, 672.573 contos, segundo este quadro. Se os adiantamentos da Inglaterra forem de cerca de 200.000 contos, como se diz, o total chegará a mais de 1.500.000 contos.

Peor ainda do que isso é a continuacão do deficit. Foi calculado em 115.000 contos, como é sabido, o de 1920-21. A reduccão de despesas foi de 25 000, que foi logo inutilisada pelos augmentados de salarios e ordenados ou ajudas de custo, que tem valor analogo. O deficit é sempre superior a 100.000 contos, devendo ir a mais de 120.000 pelo actual caminho. As difficuldades do Thesouro são gravissimas e a urgencia de se preparar o equilibrio orçamental é extrema.

Quer isto dizer que o novo Governo tem de emprehender finalmente uma grande reduccão de despesas e um desenvolvimento ainda maior de receitas. Mas serão necessarias grandes modificações nos principios e formulas que o precedente ministerio adoptara.

As propostas de finanças tinham revelado uma certa boa vontade de equilibrar o orçamento, como base de toda a reconstrucção nacional. Tinham infelizmente defeitos muito graves. Haviam descuidado a necessidade suprema de se reduzirem as despesas, por suppressões possiveis e deslocações compensadas. Haviam querido fazer o nivelamento apenas pela tributação com orientações e maneiras inaceitaveis.

Os lucros, os capitais, as maiores valias resultantes da guerra iam ser collectados fora de toda a razão e justiça. Os primeiros, com regras deseguaes, segundo certos accidentes, poupando-se os maiores, quando para elles devia crescer a carga fiscal. Os segundos, por taxas fixas, quando tambem ali deviam ser progressivas. As ultimas, com a falsa idea de que são reaes, consistentes e attingiveis, quando são illusorias, variaveis com os preços, e inviolaveis nos lares domesticos.

Mantinhm-se os nossos anachronicos e injustos imposto directos. Multiplicavam-se por tres e quatro as suas taxas. Sobre este acervo de desigualdades e de augmentos deixavam-se crescer os lançamentos addicionaes das corporações administrativas. Não se via que era impossivel ficar enxertado este systema de collectas locais sobre o desenvolvimento das contribuições geraes do Estado. Ao mesmo tempo, contradictoriamente, buscava-se permittir ás camaras muicipaes o estabelecimento de um direito *ad valorem* sobre a sahida de productos de um concelho para outro. Voltar-se-hia, absurdamente, ao regime de barreiras!

Pouco mais feliz era a direcção levada nos outros impostos novos da taxa militar e da cedula pessoal, ou nos agravamentos do sello e da contribuição de registo. Ahi como no resto, queria-se fazer uma *actualização* tributaria proporcional ao augmento dos rendimentos particulares, computado no triplo. Como esta hypothese era falsa para muitas sociedades e individuos, o systema cahia pela base. Nem os proventos devem ser collectados por meios tão numerosos e tão falliveis.

Com tudo isto se veiu desmoralizar algum tanto o contribuinte. Elle já sentia bem forte a necessidade de pagar muito. Já estava disposto a obedecer-lhe. Agora aprazia-se em adial-a, com a justificação a que se presta a infelicidade do primeiro appelo feito pela fazenda ou parlamento.

Maior, portanto, e mais cuidadoso deve ser agora o esforço para um plano de tributação, que tenha como ponto de partida a reforma das despesas, e como complemento decisivo uma grande acção de fomento economico, sem tão pouco lhe faltar a defesa de todas as victimas sociaes dos tempos, contra os encarecimentos da vida e as fatalidades de repercussão e incidencia das contribuições.

Quirino de Jesus.

Curso de cambios, comparados

	EM 29 DE JUNHO		EM 15 DE JUNHO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque.....	11 3/4	11 1/2	11 1/2	11 1/4
» 90 d/v.....	12	—	11 3/4	—
Paris cheque.....	424	434	400	409
Madrid cheque.....	850	875	876	896
Allemanha cheque.....	138	143	130	140
Amsterdam cheque.....	1830	1875	1900	1950
New York cheque.....	5100	5300	5270	5400
Italia cheque.....	314	322	290	300
Suissa	935	960	960	980
Libras.	22530	23550	22500	23500

Ultima cotação	Bolsas e títulos	Cotações na bolsa de Lisboa - JUNHO									
		16	17	18	21	22	23	24	25	28	29
Fundos do Estado:											
45,80	Interna 3 % coupon.....	—	45,80	45,30	45,30	44,25	44,25	44,25	45,40	—	—
45,50	" " assentamento.....	45,50	—	45,30	45\$30	45,40	—	45,40	—	45,40	—
10\$55	" 3 % 1905.....	—	10\$60	10\$65	10\$65	—	10\$65	—	10\$65	—	—
21\$60	" 4 % 1888.....	21\$60	—	21\$60	—	—	—	—	21\$60	—	—
52\$00	" 4 % 1890.....	—	—	—	52\$00	—	—	—	—	—	—
60\$00	" 4 1/2 % 1888/89 assent...	—	—	60\$00	60\$50	—	60\$50	—	—	—	—
60\$00	" 4 1/2 % 1888 89 coupon..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
80\$50	" 4 1/2 % 1905.....	—	—	—	—	—	79\$20	—	—	—	81\$50
78\$00	" 5 % 1909.....	—	—	—	—	—	79\$20	—	—	—	—
160\$00	" 4 1/2 % 1912 ouro.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
76\$50	" 5 % 1917.....	76\$50	—	76\$50	—	—	76\$50	—	—	76\$50	—
138\$00	Externa 1.ª serie.....	137\$00	137\$50	137\$00	137\$50	—	137\$00	—	—	136\$00	136\$00
130\$00	" 2.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
138\$00	" 3.ª serie.....	138\$00	138\$00	137\$00	138\$00	—	138\$00	—	—	136\$00	136\$00
65\$50	Obrig. da Provincia de Angola..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
140\$00	" " Comp. Tabacos de 1891	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações dos Bancos e Comp.:											
330\$00	Banco de Portugal.....	330\$00	334\$00	—	334\$00	334\$00	334\$00	—	—	334\$00	—
307\$00	" Nac. Ultramarino, coup.	309\$00	309\$00	308\$00	308\$00	307\$50	306\$00	303\$50	303\$50	301\$00	301\$00
300\$00	" " " ass..	300\$00	300\$00	301\$00	300\$00	—	298\$00	294\$00	294\$00	—	—
197\$50	" Portuguez e Brasileiro ..	197\$00	197\$50	197\$50	197\$50	201\$00	199\$20	197\$00	197\$50	—	198\$00
228\$00	" Commercial de Lisboa..	—	256\$00	256\$00	256\$00	256\$00	—	—	—	—	—
230\$00	" Lisboa & Açores.....	227\$50	228\$00	228\$00	228\$00	228\$00	230\$00	232\$00	232\$00	234\$00	—
127\$00	" Economia Portugueza...	—	127\$50	128\$00	—	127\$00	—	126\$00	127\$00	126\$00	125\$00
72\$00	" Commercial do Porto...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43\$00	Companhia do Credito Predial..	—	43\$00	42\$80	42\$80	—	—	43\$00	43\$00	—	43\$00
36\$00	" Gaz e Electricidade	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
69\$50	" das Aguas	—	70\$00	70\$00	—	69\$50	—	69\$50	69\$50	69\$50	—
224\$00	" Ilha do Principe...	225\$00	226\$00	225\$50	225\$00	—	224\$00	220\$00	—	221\$00	219\$50
59\$00	" Colonial do Buzi..	60\$00	61\$00	61\$50	65\$00	67\$00	67\$20	67\$00	64\$00	61\$00	60\$00
224\$00	" Nac. de Moagem..	223\$00	—	221\$00	222\$00	222\$00	222\$00	221\$50	223\$00	222\$50	220\$50
88\$50	" Phosphoros, coup..	87\$50	87\$50	88\$00	88\$00	90\$00	88\$00	88\$00	88\$00	88\$00	88\$50
36\$00	" Cam. Fer. Portug..	—	40\$00	—	—	40\$00	—	—	—	—	—
165\$00	" Tabacos, coupon ..	159\$50	159\$50	160\$00	157\$50	156\$00	156\$50	157\$50	157\$50	157\$00	168\$50
282\$00	" Nac. de Navegação	286\$00	283\$00	280\$00	277\$50	277\$00	276\$00	275\$00	273\$00	273\$00	269\$50
Obrigações:											
80\$00	Companhia das Aguas.....	—	—	—	76\$00	—	—	81\$00	—	—	—
75\$20	Prediaes 5 % antigas.....	—	92\$50	—	92\$50	—	—	—	—	—	—
90\$00	" 5 % serie A.....	—	92\$00	—	—	—	—	—	—	—	—
89\$00	" 4 1/2 % serie A	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
85\$00	" 4 %	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
102\$00	Nacional de Moagem.....	—	—	—	102\$00	—	102\$00	102\$00	102\$00	102\$00	—
40\$20	Assuc. de Moçambique.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
80\$00	Banco Nac. Ultram. 4 1/2 % ass.	81\$00	—	—	—	—	—	—	—	—	—
100\$00	" " " 4 1/2 % ouro	104\$00	104\$00	—	—	—	—	—	—	—	—
97\$50	" " " 6 % Hypot.	—	—	—	98\$00	—	—	99\$00	—	—	99\$00
123\$00	Cam. de Ferro de Ambaca.....	123\$00	123\$00	123\$50	124\$00	123\$00	—	—	—	—	115\$00
74\$00	Nac. de Cam.ª de Ferro, 1.ª serie	—	73\$50	—	74\$00	—	—	—	—	—	—
67\$50	" " " " 2.ª " "	—	—	—	67\$00	—	—	—	67\$00	—	—
72\$00	Cam. de Fer. Portug. 3 % 1.º gr.	72\$00	—	—	72\$00	28\$90	—	75\$00	—	—	—
28\$80	" " " " 3 % 2.º gr.	—	29\$00	28\$90	29\$10	—	—	—	—	28\$50	—
14\$60	" " " Beira Alta, 1.º gr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
14\$50	" " " " 2.º gr.	—	14\$80	14\$80	—	15\$50	—	16\$00	—	—	—
140\$00	" " " Benguella, tit. 1..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
148\$00	" " " " 5..	147\$00	148\$00	150\$00	149\$00	149\$00	149\$00	148\$50	—	148\$50	—
47\$00	Docas do Porto	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
86\$00	Municipal ou Distrital 6 %.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
90\$00	" " " 5 %.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
51\$50	Panificação Lisbonense	—	—	—	52\$00	—	—	—	—	—	—
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- (Réde geral	—	1.073	Escudos	1.073	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos
inhos de fe o Vendas Novas...	—	70	—	70	—	—	—	—	—
Portuguezas... (Coimbra a Louzã	—	29	—	29	—	—	—	—	—
Sul e Sueste	20 Ag.º-1919	768	3.433.172,523	746	3.113.670,567	+ 319.501,556	4.470,527	4.173,582	+ 296,545
Minho e Douro	—	484	—	484	—	—	—	—	—
Beira Alta	—	253	—	253	—	—	—	—	—
Companhia Nacional	30 Abril	185	87.736,599	185	59.024,565	— 28.712,534	474,525	319,503	+ 155,520
Valle do Vouga	—	176	—	176	—	—	—	—	—
Porto á Pova e Famalicão	30 Nov.-1919	64	268.558,500	64	244.145,540	+ 25.412,561	4.171,521	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	20 de Maio	3.681	97.865,266	3.681	91.683,496	+ 0.161.800	26.586	24.487	+ 1.679
Madrid-Zaragoza-Alicante	30 Abril	3.663	84.701,464	3.664	79.401,667	+ 5.297.797	23.117	21.670	+ 1.447
Andaluzes	20 Maio	1.261	16.866,133	1.261	17.403,132	+ 536.999	13.375	13.801	+ 574
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Hesp	20 Abril	777	50.967,535	777	45.492,405	+ 5.415,132	65.518	58.678	+ 6.840
Lorca a Baza e Aguilas	29 de Maio	168	4.765,678	168	2.651,276	— 885,598	10.509	15.245	+ 4.736

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

(ENGLAND)

SECÇÃO COMMERCIAL

NEW CASTLE - UPON - TYNE E MANCHESTER

CALDEIRAS

AÇOS RAPIDOS

AÇOS FUNDIDOS

TURBINAS A VAPOR

MACHINAS MARITIMAS

AÇOS SIEMENS MARTIN

MACHINAS FERRAMENTAS

LOCOMOTIVAS E TENDERS

AÇOS ESPECIAES EM BARRA

VARÃO OU PEÇAS FORJADAS

MACHINISMOS HIDRAULICOS

LATÃO, BRONZE E ALUMINIO

MOTORES DIESEL MARITIMOS

FERRAMENTAS PNEUMATICAS

AÇOS CARBONOS PARA FERRAMENTAS

TRABALHOS DE ENGENHARIA CIVIL

CONSTRUÇÃO DE PORTOS, DOCAS, ARSENAES

ETC., ETC.



UNICOS REPRESENTANTES EM PORTUGAL:

Monteiro Gomes, Limitada

TELEPHONES:

C. 73 — C. 3453

ENGENHEIROS

ESCRITORIOS:

Alecrim, 10 — LISBOA

Depositos e officinas:

Centro Agrícola Industrial

RUA DA BOA VISTA, 45-47

Telephone: C. 2648

Armazens Geraes

RUA CASCAES, 47

(Alcantara)

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

Agentes da Norwegian Steamship Line Standard

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

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

PORTO — 52, Rua do Bomjardim — Tel. 746

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—Paralysie—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.

JOSÉ HENRIQUES TOTTA & C.^a

BANQUEIROS

Rua do Ouro, 69 a 79—LISBOA

Depositos à ordem e a prazo.

Contas correntes em moeda nacional e estrangeiras.

Saques sobre o paiz e estrangeiro.

Descontos e transferências.

Fundos publicos nacionaes e estrangeiros.

Agentes da Companhia de Seguros **GARANTIA**

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, Papels de crédito e cheques;

Saques, transferencias e descontos;

Operações Financelras.

Participações em empresas de fomento economico na metrópole e nas colónias

CASA BANCARIA

NUNES & NUNES L.^{DA}

Rua Aurea, 95 e 97—LISBOA

Telephone: Central 2108—End. telegr.: DOISNUNES

Compram e vendem cambiaes, descontam lettras 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.

HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 1 DE JULHO DE 1920

COMPANHIA

PORTUGUEZA

PART. CHEG. PART. CHEG.

Lisboa-R. Cintra Lisboa-R.

8 10 7 22 6 27 7 30

10 10 11 20 8 37 9 28

12 5 13 17 12 6 13 10

b 18 4 19 1 16 15 17 20

19 22 20 32 19 44 20 48

0 35 1 45 23 45 0 47

C. Sodré Cascaes C. Sodré

6 40 7 50 5 55 7 2

9 10 10 2 7 37 8 44

10 30 11 38 8 34 9 37

13 13 14 6 9 34 10 15

f 14 15 15 24 10 30 11 27

16 17 4 12 45 13 45

e 17 30 18 38 15 45 16 50

a 18 20 19 1 17 50 18 50

18 35 19 39 19 45 20 45

19 30 20 35 22 30 23 31

b 22 30 23 31 0 15 1 16

0 40 1 38

Lisboa-R. V. Franca Lisboa-R.

7 8 13 6 25 7 40

8 50 10 17 8 9 36

13 50 14 44 8 10 9 45

17 30 18 50 11 20 12 45

b 18 20 19 28 15 10 16 34

20 15 21 31 19 23 20 40

0 25 1 39

Lisboa-R. Sacavem Lisboa-R.

b 22 22 40

Mais os de Villa Franca.

Lisboa-P. B. Prata Lisboa-P.

e 7 55 8 5 7 20 7 30

e 17 25 17 30 9 15 9 25

e 17 55 18 5

Lisboa-R. Setil Lisboa-R.

7 8 55

Lisboa-R. Santarem Lisboa-R.

20 5 22 40

Lisboa-R. Entrone Lisboa-R.

18 20 21 50 5 30 10 23

Lisboa-R. Porto Lisboa-R.

a 8 40 16 2 6 40 17 45

10 22 21 15 49 23 20

a 21 15 7 50 15 49 16 45

Alfarellos V.N. Gaya Alfarellos

8 50 19 23 6 50 16 42

Figueira Amélia Figueira

16 34 16 55 15 45 16 6

Alfarellos Figueira Alfarellos

16 50 17 4 11 45 12 25

19 20 19 58 18 18 18 53

PART. CHEG. PART. CHEG.

Coimbra Figueira Coimbra

7 15 8 57 6 30 8 12

10 20 13 30 10 20 12 4

16 35 18 18 14 55 18

0 6 4 5 21 20 0 48

1 50 4 5

Coimbra Louzã Coimbra

11 55 13 45 8 35 10 4

18 15 19 30 14 58 17

Lisboa-R. Figueira Lisboa-R.

8 5 16 5 16 50 9 25

Lisboa-R. Alfarellos Lisboa-R.

8 5 16 5 16 50 9 25

Caldas Alfarellos Caldas

21 25 7 13 35 23 17

Lisboa-R. Caldas Lisboa-R.

17 41 21 6 35 10 10

Porto Aveiro Porto

6 40 9 43 4 55 7 40

14 10 16 41 18 45 21 25

17 40 20 10

Porto Ovar Porto

5 55 7 30 8 5 9 38

Mais os de Aveiro.

Porto Espinho Porto

7 45 8 41 13 30 14 29

10 10 11 10 15 25 16 34

16 40 17 37 18 5 19 5

Lisboa-R. Val. d'Alc. Lisboa-R.

10 18 50 8 30 17 45

a 15 50 21 43 9 30 16 13

Lisboa-R. Badajoz Lisboa-R.

18 20 7 15 20 9 45

Lisboa-R. Guarda Lisboa-R.

18 20 10 20 17 30 9 45

Entrone. T. Vargens Entrone.

7 50 14 3 16 25 21 45

Lisboa-R. C. Branco Lisboa-R.

10 21 47 15 35 6 45

C. Branco Covilhã C. Branco

h 17 45 22 16 h 5 50 10 10

Setil Vendas Novas Setil

9 10 11 15 17 15 19 49

BEIRA ALTA

Figueira Pampilhosa Figueira

d 7 40 9 45 10 20 12 28

11 5 13 20 18 25 20 29

15 45 18 5

Pampilh. Mangualde Pampilh.

18 40 22 a 6 9 23

Pampilh. Guarda Pampilh.

14 10 20 54 13 20 21 55

Pampilh. F. Ono o Pampilh.

7 18 1 11 17 37

SUL E SUESTE

PART. CHEG. PART. CHEG.

Lisboa Barreiro Lisboa

e 6 15 6 55 6 30 7 10

8 8 40 7 22 8 5

9 10 9 50 9 10 9 50

10 20 11 10 10 15 10 55

11 30 12 10 11 40 12 20

13 13 13 40 13 10 13 50

14 30 15 10 15 3 15 45

16 50 17 30 16 40 17 20

18 45 19 25 18 17 18 57

20 20 40 20 5 20 50

e 22 15 23 22 15 23 1

h 1 1 45

Lisboa Aldegallega Lisboa

8 10 7 50 9 50

11 30 13 20 10 20 12 20

16 50 18 48 17 18 57

20 21 45 20 45 23 1

Lisboa Setubal Lisboa

8 9 46 7 50 9 50

11 30 13 20 10 30 12 20

14 20 16 21 15 30 17 20

16 50 18 46 17 5 18 37

18 45 20 31 21 22 1

Lisboa Alcaicer Lisboa

8 12 20 14 10 18 57

Alcaicer Funcheira Alcaicer

14 30 18 47 6 47 11

Lisboa Villa Real Lisboa

20 11 20 15 50 8 5

Faro Villa Real Faro

7 10 16 13 15 30

Lisbon Beja Lisboa

8 14 28 9 30 15 45

Casa Branca Beja Casa Branca

21 40 2 30

asa Branca Tunes

5 10 20 19

Lisbon Villa Viçosa Lisboa

8 17 30 6 15 15 45

Lisbon Evora Lisboa

20 0 32 2 35 8 5

C. Branca Evora C. Branca

4 10 5 14 22 15 23 8

Lisboa Móra Lisboa

8 16 53 6 30 15 45

Lisboa Moura Lisboa

8 17 45 6 30 15 45

20 5 59 20 50 8 5

Lisbon Portimão Lisboa

20 8 17 18 10 8 5

Tunes Portimão Tunes

19 51 21 30 5 6 23

MINHO E DOURO

PART. CHEG. PART. CHEG.

Porto Braga Porto

8 25 10 59 4 5 6 33

10 32 13 15 5 54 8 43

17 9 19 10 8 14 10 19

19 25 22 37 17 12 19 45

0 22 2 29 22 38 0 35

Nine Braga Nine

6 55 7 37 20 58 21 40

Porto Valença Porto

19 25 1 52 2 53 8 48

Porto Monsanto Porto

8 25 14 25 4 48 10 19

17 9 22 26 13 58 19 45

Vianna Valença Vianna

16 44 19 35 7 24 10 9

Vianna Monsanto Vianna

7 50 10 31 4 48 7 29

19 55 22 26 16 20 19

Porto Penafiel Porto

21 54 23 46 4 58 6 53

Porto Marco Porto

9 49 12 40 14 43 17 38

Porto Regoa Porto

18 45 0 10 3 20 8 16

Porto Tua Porto

16 55 22 7 5 20 10 31

Porto Barea d'Alva Porto

8 16 3 12 7 20 20

Porto Amarante Porto

8 11 13 7 49 10 31

16 55 19 41 17 3 20 20

Regoa B. d'Alva Regoa

8 41 12 31 10 45 22 40

Regoa V. Real Regoa

21 22 27 5 20 6 30

Regoa Vidago Regoa

12 54 16 48 10 55 14 45

Pocinho Carviães Pocinho

15 30 17 25 10 59 12 32

NACIONAL

St. Comba Vizeu St. Comba

i 5 35 8 q 5 15 7 20

9 20 11 45 r 14 8 16 10

n 15 45 17 58 17 15 19 23

Tua Bragança Tua

p 9 40 17 7 25 13 20

15 21 5 r 11 40 18 30

VALLE DO VOUGA

Espinho Sarnada Espinho

18 15 21 33 4 7 16

Espinho Vizeu Espinho

5 15 48 12 20 19 40

Vapores a sair do porto de Lisboa

Africa Oriental

Vapor português **AFRICA**.
Sahira cerca de 12 de Julho.
Companhia Nacional de Navegação. Rua do Commercio.

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

Vapor inglês **DARRO**. Sahira a 12 de Julho.
Agentes, James Rawes & Co. Mala Real Inglesa. R. do Corpo Santo, 47

Barcelona, Valencia e Alicante

Vapor francês **LOMBARDIER**.
esperado em 2 de Julho.
Agentes, Henry Burnay & Co. R. dos Fanqueiros, 10.

Bordous

Vapor francês **ASIE**. Sahira em 15 de Julho.
Agentes, Orey, Antunes & Co. Lt. P. Duque da Terceira, 4. 1.º

Cabo Verde e Guiné

Vapor português **BOLAMA**.
Sahira a 5 de Julho.
Companhia Nacional de Navegação. Rua do Commercio.

Glasgow

Vapor inglês **BARON DOUGLAS**. Sahira em 9 de Julho.
Agentes, E. Pinto Basto & Co. Lt. Caes do Sodré, 64 1.º.

Hamburgo

Vapor alemão **ARIADNE**. Sahira a 3 de Julho.
Agentes, Marcus & Harting Rocio, 50

Havre e Rouen

Vapor francês **VILLE DE MAJUNGA**. Sahira a 10 de Julho
Agentes, Henry Burnay & Co. R. dos Fanqueiros, 10.

Las Palmas, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires.

C vapor holandês **HOLLANDIA**.
Sahira a 5 de Julho.
Agentes, Orey, Antunes, & Co. P. Duque da Terceira, 4 1.º

Londres

Vapor inglês **CERVANTES**.
Sahira a 8 de Julho.
Agentes, E. Pinto Basto & Co. Lt. Caes do Sodré, 64, 1.º

Londres

Vapor inglês **ASIA**. Sahira em 11 de Julho.
Agentes, E. Pinto Basto & Co. Lt. Caes do Sodré, 64, 1.º

Londres

Vapor norueguês **LOLAAS**.
Sahira a 17 de Julho.
Agentes, E. Pinto Basto & Co. Lt. Caes do Sodré, 64 1.º

Madeira e Canarias

Vapor inglês **AGUILA**. Sahira a 17 de Julho.
Agentes, Garland Laidley & Co. T. do Corpo Santo, 10, 2.º.

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

Vapor inglês **AVON**. Sahira a 2 de Julho.
Agentes, James Rawes & Co. R. do Corpo Santo, 47.

Pará e Manaus

Vapor inglês **HILDEBRAND**.
Sahira a 7 de Julho.
Agentes, Garland Laidley & Co. T. do Corpo Santo, 10, 2.º

Portos da America do Sul

Vapor inglês **ORDUNA**. Sahira a 13 de Julho.
Agentes, E. Pinto Basto & Co. Lt. Caes do Sodré, 64, 1.º

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

Vapor francês **BRITANIA**. Sahira a 15 de Julho.
Agentes, Orey, Antunes & Co. Lt. P. Duque da Terceira, 4, 1.º

Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

Vapor inglês **DESEADO**. Sahira a 16 de Julho.
Agentes, James Rawes & Co. R. do Corpo Santo, 47.



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

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