

Gazeta dos Caminhos de Ferro

16.º DO 33.º ANNO

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

NUMERO 784

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

Proprietario-director - L. de Mendonça e Costa

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

Representante em Paris: — Guerra Malo - Rue du Helder, 8

COMPOSIÇÃO

Typog. da Gazeta dos Caminhos de Ferro

IMPRESSÃO

Typ. Beleza L. do Cahariz, 29

LISBOA, 16 de Agosto de 1920

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

11, Rua da Horta Seca, 13-1.º

Telephone: Central-27

SUMMARIO

O novo porto do Montijo, por J. Fernando de Sousa	241
A reexportação colonial, por Quirino de Jesus	243
Parte Official	244
Carris de ferro de Lisboa	245
Frota mercante do Estado	246
Caminhos de ferro electricos	246
Innovações no serviço de caminhos de ferro	247
O regimen tariffario em todo o mundo	247
Viagens e transportes	248
Carta de Paris, VI, por Guerra Malo	249
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes (Relatorio)	250
Companhia da Beira Alta (Relatorio)	251
Parte Financeira:	
Boletim commercial e financeiro	252
Cotações na Bolsa de Lisboa	253
Horario dos combolos	256

O novo porto do Montijo

Por decreto de 13 de julho ultimo, referendado por todos os ministros e baseado no parecer favoravel da Procuradoria Geral da Republica, das Administrações do porto de Lisboa e dos Caminhos de Ferro do Estado, da Direcção dos Serviços Hydraulicos, do Conselho Superior de Obras Publicas e do Conselho do Estado Maior do Exercito, foi aprovado o projecto de criação de um porto commercial no Montijo, e concedida a auctorisação para a sua construcção e exploração por 75 annos.

Sanccionado assim, publicamente, o seu plano por forma tão cathgorica e solemne, entenderam os concessionarios que lhes cumpria iniciar sem demora as diligencias para a organização da empresa e angariação dos respectivos meios de acção, capitaes e material, no paiz e no estrangeiro.

Fôra honesta e conforme com os mais altos interesses do paiz a sua iniciativa. Da sua realização resultariam incalculaveis beneficios para a economia nacional, sem o minimo sacrificio do Thesouro.

Mal podiam, pois, suppôr que o valor do diploma official, que apresentavam como credenciaes do Estado para abonar as faculdades legaes que lhes foram concedidas, seria contestado no Parlamento do seu paiz, sob o especioso pretexto de intracção da Constituição, que reserva para o Poder legislativo, nos n.ºs 22.º e 23.º do art. 26.º, a faculdade de alienar os bens nacionaes e de regular a sua administração.

Nenhuma subvenção, nem garantia de juro, nem isenção de impostos, é dada pelo Estado, para o qual revertem, no fim da concessão, todas as obras e mate-

rial de equipamento sem ter que dar indemnisação alguma.

Tão importante pode ser esse porto para o incremento do trafego das linhas de Leste, ramal de Caceres e Sul e Sueste que a *Gazeta* não pôde deixar de se occupar do assumpto.

A vastissima região do paiz que demora ao sul do Tejo, abrangendo parte da Extremadura, o Alemtejo e o Algarve, não tem só grande valor sob o ponto de vista agricola; é uma das nossas mais ricas regiões mineiras, cuja exploração está muito longe de ter attingido as devidas proporções.

Aparte o celebre jazigo de pyrites cupricas da mina de S. Domingos, exportadas pelo porto interior de Pomarão, outras de possança e de natureza varia, exploradas ou não, só pelas linhas do Sul e Sueste podem vir procurar embarque. E' na margem esquerda do Tejo que o devem ter facil e economico, e ainda subsidiariamente e em escala relativamente pequena no porto de Setubal.

Na serra de Grândola e mais ao sul na Serra de S. Luiz, proximo de Odemira, existem jazigos varios de ferro manganesifero, de pyrites cupricas e de outros minerios.

Basta citar as minas da Caveira e Louzal.

No centro do Baixo Alemtejo, além das pyrites de Aljustrel, existem jazigos importantes de manganéz.

Na região de Ficalho, de Orada e de Pedrogão, de um e outro lado do Guadiana, existem minerios de ferro e de zinco; proximo de Portel os de cobre; em Alvito e S. Thiago os de ferro.

Aos primeiros offerece transporte a linha do Sado, quando esteja a sua continuidade assegurada pela conclusão da ponte de Alcacer.

Aos outros, a actual linha do Sul offerece sahida ha muito, e todavia o trafego de minerios não tem tomado grande incremento, apesar de tentativas diversas e de annuncios, que de tempos a tempos surgem, de consideravel incremento de actividade.

Assim, a exploração da mina dos Monges proximo de Montemór fez attingir a tonelagem de minerios 52:000 toneladas em 1875. Em 1878 achava-se essa cifra reduzida a 6.000, para se elevar em 1880, com a exploração das minas de ferro de Alvito e S. Thiago, a 49.000, cahindo em 22.000, tres annos depois.

Oscilou o movimento annual em torno d'essa media, até que de 1899 em diante, recresce a exportação attingindo 63.000 toneladas em 1901, descendo ao minimo de 17.000 em 1906, para se elevar successivamente até 92.000 em 1913 e baixar a 40.000 em 1917, ultimo anno cuja estatistica temos presente.

Como se vê, escasso e irregularissimo tem sido o tributo das minas alemtejanas, integralmente exportado

pelo porto de Lisboa. A razão principal, a meu ver, é a absoluta impossibilidade de lhes dar vazão, mercê das dificuldades do embarque. Só depois de 1904 se procedeu no Barreiro á construcção de uma ponte-caes, que podesse dar lugar ao embarque directo dos minerios dos vagões para os navios. Até ahí descarregavam-se para fragatas, que os iam levar a bordo, quando não havia ainda o prévio deposito em estrados.

Ainda hoje é essa a unica dependencia das linhas do sul para embarques em navios e descargas dos mesmos, não dando vazão a mais de 500 a 700 toneladas por dia.

Além d'isso, o canal de acesso não foi dragado até á cota que permittisse a ida, ao Barreiro, com qualquer maré, de navios de certa lotação.

Projectava-se dotar a nova estação de Cacilhas com as precisas installações para rapidos embarques e desembarques de quaesquer navios. Longe porém da sua realisação estão esses projectos e não poucos annos hão de passar, antes que saiam do dominio das aspirações não realisadas.

Poder se-hia dotar o porto de Setubal com installações convenientes para o embarque de minerios, mas embora se drague a barra e se façam algumas obras para a regularisar, serão sempre as suas condições inferiores ás exigencias de um tráfego intenso.

E todavia, para o incremento da exploração de minas a questão do transporte prompto e do embarque rapido e economico é capital. A industria mineira está e estará atrophiada no Alemtejo, emquanto esse problema não tiver solução larga e radical.

Não se trata só dos minerios exportados ou destinados á industria metalurgica estabelecida á beira-mar.

A importação do carvão e a saída dos productos alemtejanos é consideravelmente affectada pela falta da conveniente testa maritima das linhas do Sul e Sueste, cujo tráfego não vem, nem deve vir aos caes de Lisboa, e procurará na margem esquerda as facilidades que o porto de Lisboa lhes deve offerecer.

A drenagem da vasta região alemtejana carece pois de ter, por complemento essencial, um porto mineiro digno d'esse nome, servido pelas linhas do Sul e Sueste e que seja a sua testa maritima para esse ramo de tráfego; Relevante serviço presta, pois, á economia nacional uma empresa que exonere o Estado do consideravel dispendio exigido por esse melhoramento de capital importancia.

E não se argumente com a preferencia que merece a metallurgia de ferro e do cobre, effectuada no territorio nacional, sobre a exportação dos minerios. Longe de se excluirem essas duas fórmulas de actividade industrial, auxiliam-se mutuamente, pois a intensa lavoura das minas, favorecida pela exportação, leva á selecção dos minerios ricos e ao seu aproveitamento local e barateia a importação do carvão em frete de retorno.

Os milhões de toneladas de minerio de ferro de Somorrostro, annualmente exportados pelo porto de Bilbao, não impediram que a laboriosa cidade biscaina se tornasse, com os seus *Altos Hornos*, um centro siderurgico importantissimo.

E nem só a industria mineira será beneficiada. O tráfego geral das linhas do Sul e Sueste lucrará consideravelmente com a localisação do de minerios no porto de Montijo com material circulante privativo, pelas maiores disponibilidades de material e de espaço na estação do Barreiro, incapaz de dar vazão a um movimento consideravel de minerios e que só com sacrificio das outras mercadorias recebe hoje uma tonelagem reduzida.

Se a industria mineira e a agricultura lucram ex-

traordinariamente com a creação do novo porto, em igual consideração deve ser tido o tráfego de transito, que é destinado a servir.

Ha um anno agitou-se fortemente a opinião, reclamando para os nossos portos de Lisboa e Leixões melhoramentos que lhes permittissem competir com os portos hespanhoes seus rivaes e attrahir o tráfego de transito atravez da Peninsula.

Pois não será de toda a vantagem para a economia nacional que se alargue o *hinterland*, a zona tributaria dos nossos portos e a elles se chamem minerios de regiões fronteiriças da Extremadura hespanhola? Na zona que de Caceres se estende para o Sul na direcção de Zafra ha numerosos e valiosissimos jazigos minerios, cuja exploração intensa depende da economica ligação com um porto especializado para esse tráfego, e pode ser Lisboa esse porto.

Chamal-o aos nossos portos, o mesmo é que aviventá-los, assim como ás linhas ferreas que os servem, quando mais não seja pelo numero de unidades pelas quaes se dividem as despezas geraes e encargos do capital, com o consequente embaratecimento do transporte para todo o tráfego interno ou de transito.

Basta prolongar, na direcção de Zafra, a linha já construida de Evora a Reguengos, e concluir a ligação de Estremoz com Elvas, para ter n'essas duas linhas e no ramal de Caceres tres caminhos affluentes ao porto de Lisboa pelas linhas do Sul e de Leste.

E como o caes do porto de Lisboa na margem direita não comporta, sem sacrificio do tráfego geral, as vastas installações especializadas para o de minerios, importa creal-os na margem esquerda, onde as condições naturaes e o facil acesso por caminho de ferro o aconselham.

Foi esse o pensamento fundamental do plano delineado pelos concessionarios.

Realizando-o, sem o minimo sacrificio do Thesouro, presta-se um relevante serviço á economia nacional, na hora em que todos proclamam a urgencia de a revigorar pelo augmento da producção e por uma vida commercial intensa.

Favoravel a esse objectivo, em nada se faz perigar a defeza do paiz por se preconizar mais uma ligação das nossas linhas ferreas com a rede ferro-viaria hespanhola. Temo-las em Valença, em Barca de Alva, em Villar Formoso, em Marvão e em Elvas. Porque a não havemos de ter em Mourão, devendo haver, para mais, sobre o Guadiana, uma ponte de facil inutilisação, no caso de guerra?

Não é o prolongamento da linha do Guadiana atravez da fronteira, aconselhado pelas conveniencias economicas, que prejudicará o nosso systema defensivo, como a differença da largura de via dos caminhos de ferro russos para os allemães e austriacos não impediu as reciprocas invasões nas successivas phases da ultima guerra.

Apezar da extraordinaria importancia da obra, não faltou quem procurasse crear estorvos á sua realisação. Na imprensa e no parlamento foi a concessão taxada de inconstitucional e de nociva aos interesses do paiz.

E' inconstitucional a concessão? Excede as faculdades do poder executivo?

De modo algum.

A concessão feita pelo decreto de 14 de junho consiste essencialmente na auctorisação para construir as installações do porto commercial de Montijo e para as explorar durante 75 annos, ficando *ipso facto* incorporadas no dominio publico e revertendo para a posse do Estado no fim da concessão.

E' pois, a licença para a prestação de serviços de utilidade publica, sob a fiscalisação do Governo, que

aprova os projectos das obras, verifica a sua boa execução, impõe multas pelas demoras na conclusão, approva as tarifas e fiscalisa a exploração do porto.

E' de notar que, longe de ficar sendo o material movel propriedade da Empresa, á qual o Estado tenha de o pagar no fim da concessão, como é praxe usual, nomeadamente nas concessões de caminhos de ferro, todo o material d'equipamento do porto reverte para o Estado sem indemnisação, o que representa valores importantes accrescentados ao dominio publico.

Não é dada subvenção, nem garantia de juro. Os terrenos necessarios são adquiridos de particulares. Nem mesmo ha isenção de direitos de importação de material, nem de impostos, o que demandaria intervenção do Poder legislativo.

Longe, pois, de haver alienação de bens nacionaes. ha augmento importantissimo do patrimonio nacional sem o minimo encargo para o Estado, antes com os consideraveis proveitos directos e indirectos que para a economia publica e para o Thesouro provem da criação de um tal centro de actividade industrial e commercial.

Tambem se não pode allegar que ha administração de bens nacionaes a regular.

Os terrenos em que se vão construir as installações do porto pertencem a particulares, aos quaes teem de ser expropriados, visto a utilidade publica estar prevista de um modo geral nos n.ºs 4.º e 5.º do art. 2.º da lei de 26 de julho de 1912 e a verificação da utilidade publica, no caso sujeito, resultar da approvação do projecto, conforme o art. 4.º da mesma lei; e por isso foi ella invocada no decreto de concessão.

E não se allegue que as obras occupam uma certa zona de terreno marginal coberto pelas marés, que pertence ao dominio publico e que por isso ao Poder legislativo pertence regular a sua administração.

Esses terrenos estão sem utilização. Concede-se uma licença para os utilizar temporariamente, com proveito do Estado, que os vê valorizados, como ao longo das margens se teem concedido licenças para construcção de caes, pontes e armazens, não differindo, na essencia, a auctorisação pelo facto de attingirem as obras maiores proporções. O caso é o mesmo sob o ponto de vista juridico e a concessão foi dada ao abrigo das leis vigentes. O art. 4.º do decreto com força de lei, n.º 5787 III, de 10 de maio de 1919, declara explicitamente que o uso das aguas salgadas das costas, enseadas, bahias, portos artificiaes, docas, fozes, rias, esteiros e seus respectivos leitos, canaes e praias, constitue objecto de legislação especial, pela qual continuará a regular-se.

Não é de receber a invocação do precedente da lei de 16 de julho de 1885, auctorisando o Governo a construir a 1.ª secção do porto de Lisboa e a adjudicar as respectivas obras. Iam estas ser construidas por conta do Estado n'uma empreitada ao modo ordinario, sem concessão.

Era o Estado quem as pagava, e por isso tornava-se indispensavel a auctorisação legislativa para a despesa o fazer. Era ainda o Estado quem ia explorar o porto, assumindo pois os encargos respectivos.

No caso do Montijo, ha apenas, como já frisámos, a auctorisação para construir, a expensas dos concessionarios, installações marginaes de caes, pontes e armazens, recahindo sobre elles todos os encargos do capital necessario em troca da licença para transformarem, valorizando-a, uma faixa de terreno coberta pelas aguas salgadas e sem utilização actual.

E não se argumente que devia ter havido previo concurso para a concessão. Assim seria, se se tratasse de uma iniciativa do Estado, que para a realizar pro-

curasse quem mais vantagens e garantias offerecesse. Não foi esse o caso. Os concessionarios conceberam o plao, estudaram-no minuciosamente, dispunham de valores mineiros importantes, que dariam ao novo porto elementos decisivos de trafego. Asseguraram pois a viabilidade da obra, congregando os necessarios factores economicos e financeiros. Não pediram auxilio algum ao Estado; pelo contrario: sujeitaram-se ao regime de concessão temporaria, com a reversão, para a posse do mesmo, de capitaes que iam immobilisar sem lhes serem assegurados juro e amortisação. Chamaram pois a si tudo o que no empreendimento é aleatorio, deixando ao Estado as vantagens certas, tanto immediatas, como mediatas. Para a concessão das licenças d'esta natureza não exige a lei concurso, não modificando a situação legal o alcance economico da iniciativa, que, longe de ser dificultada, tem jus ás maximas facilidades.

Fica assim demonstrado que não houve infracção da Constituição, nem invasão de attribuições do Poder Legislativo pelo Executivo, que prestou, pelo contrario, enorme serviço ao paiz, acolhendo favoravelmente uma iniciativa particular de incalculavel importancia para a economia nacional.

A annullação do decreto seria pois uma verdadeira monstruosidade, que redundaria em desprestigio dos Poderes publicos e em prejuizo do Paiz, inutilizando uma iniciativa de largo alcance, como ficou demonstrado.

J. Fernando de Sousa

A reexportação colonial

As nossas provincias ultramarinas teem duas funções proeminentes na economia nacional. Consiste uma em supprirem a nossa deficiencia de substancias alimenticias e de materias primas. Pela outra sustentam na metropole a chamada reexportação colonial para o estrangeiro, augmentando os nossos recursos de ouro.

A primeira cresceu de todos os modos durante a guerra. A segunda diminuiu intrinsecamente embora se tornasse maior o seu effeito em valores, apparentes ou reaes, pela differença dos preços. Esta situação, evidentemente provisoria, deve desaparecer pelos esforços da nossa expansão commercial.

As mercadorias provenientes das colonias e reexportadas para o estrangeiro, desde 1913 até onde alcançam as estatisticas, foram as seguintes, em toneladas:

	1913	1914	1915	1916	1917
Materias primas.....	2.483	7.716	3.109	5.631	3.331
Fios, tecidos, feltros.	19	—	18	—	—
Substancias alimenticias	37.367	41.852	29.767	32.273	30.717
Apparelhos, instrumentos, etc.....	2	4	—	—	—
Manufacturas diversas	10	8	2	2	—
Mercadorias diversas.	—	—	—	—	181
	39.881	49.580	32.896	37.906	34.229

A quantidade de productos reexportados augmentou em 1914, apezar de meio anno de guerra. Mas em 1915 e 1917 baixou consideravelmente em relação a 1913.

Teria sido já maior em 1919 do que em 1917? As estatisticas o mostrarão depois.

Os resultados foram differentes, como dissémos, quanto aos valores d'essas reexportações. Foram elles os seguintes, expressos em contos:

	1913	1914	1915	1916	1917
Materias primas.....	1.672	2.292	2.930	1.927	2.763
Fios, tecidos, feltros.	1	—	2	—	—
Substancias alimenticias.....	9.168	10.500	12.179	14.307	12.955
Apparehos, instrumentos.....	1	1	—	1	—
Manufacturas diversas	78	40	4	1	—
Mercadorias diversas.	—	—	—	—	35
	10.920	12.833	15.115	16.236	15.753

Mas os valores das exportações e reexportações, como dissemos em numeros anteriores, são consideravelmente superiores aos declarados. As diferenças para mais devem ter sido por vezes muito grandes, por causa da alta progressiva dos preços e dos cambios, embora estes factores devam ter sido levados em linha de conta, nas estatisticas, até certo ponto.

Assim, a nossa reexportação colonial, verdadeira parcella complementar da nossa exportação nacional e nacionalisada, veiu concorrendo notavelmente para dois grandes resultados beneficos. Um foi a reacção contra o *deficit* commercial, de tendencias formidaveis: O outro, consubstancial d'aquelle, foi uma correcção importante no desequilibrio da balança de pagamentos internacionaes.

Mas, em todo o caso, fica de pé o facto de ter havido uma certa baixa da reexportação real. Esta, nos tempos actuaes, deve acima de tudo ser encarada pelo aspecto das quantidades. Os valores andam tão desordenados e incertos que podem causar as maiores illusões. E' possivel, como dissemos, que nos tenhamos já approximado mais da tonelagem de mercadorias coloniaes que reenviamos da metropole para o estrangeiro em 1913. Afoitamente, porém, se pode dizer que ainda se não chegou ao mesmo nivel. Sem duvida se deve querer que todos os esforços publicos e particulares tendam a crear nas colonias portuguezas, com a maior presteza e intensidade, um movimento de exploração que nos permita ir depressa muito além d'aquella situação anterior á guerra. Para todos os nossos productos haverá agora mercados, tanto mais que todos elles são materias primas e substancias alimenticias. Está ahí o caminho mais facil, mais seguro, mais economico e mais directo para se chegar ao equilibrio das nossas condições de existencia. E' claro que dizemos isto sem prejuizos da necessidade de desenvolvermos tambem na mais alta escala possivel a nossa agricultura na metropole.

Os nossos colonos de Africa veem manifestando as melhores disposições para darem um grande avanço nas explorações economicas d'esses territorios onde abundam as produções naturaes e ha condições para culturas europeas e indigenas capazes de alimentar bem cedo um commercio importante e mesmo opulento. Essas tendencias, consideraveis na Guiné e em Moçambique, chegam a ser muito fóra do commum em Angola, onde se multiplicam as empresas novas. Ao mesmo tempo na Metropole veem-se fundando agora sociedades e companhias com avultados capitales para trabalharem na Africa portugueza, mas ainda principalmente em Angola. E' innegavel que ha uma corrente notavel de ideias e de interesses em direcção ás nossas possessões ultramarinas. Convem animal-a, intensifical-a, fazel-a determinar depressa aproveitamentos e progressos effectivos, que serão a maior garantia do nosso dominio politico e da nossa consolidação economica.

Tudo isso está dependente de se resolver com rapidez o grande problema das communicações entre os logares da produção existente ou possivel e os portos costeiros e entre estes e a metropole. Esta é a necessidade que tem de ser collocada acima de todos,

embora seja certo que para o maior desenvolvimento e colonização das nossas provincias ultramarinas é mister uma grande acção de fomento que tem de abranger todos os sectores da administração publica. Temos esperanza de que pelo menos se consiga dar brevemente um grande impulso nos caminhos de ferro de Ambaca, de Benguella, de Mossamedes, de Xinavane e de Moçambique, regularisando-se tambem a navegação entre Portugal e as suas possessões ultramarinas.

Antes de concluirmos, olhemos especialmente para as principaes mercadorias da reexportação colonial. Pomos isso em dois quadros, no primeiro dos quaes se indicam os valores em contos e no segundo as quantidades em toneladas:

	1913	1914	1915	1916	1917
Cacau.....	8.540	9.740	11.460	13.916	12.248
Café.....	519	747	718	375	707
Cera.....	419	424	741	698	702
Borracha.....	1.152	1.457	1.722	804	1.897
Oleaginosas.....	32	240	262	179	109
	10.662	12.608	14.903	15.792	15.663

	1913	1914	1915	1916	1917
Cacau.....	33.356	37.396	25.560	30.859	28.873
Café.....	2.191	4.222	5.106	1.311	1.843
Cera.....	705	709	1.235	861	669
Borracha.....	920	2.389	2.558	817	1.698
Oieaginosas.....	429	3.266	3.559	2.185	727
	37.601	47.982	38.018	36.033	33.810

Os valores em geral cresceram, havendo apenas uma depressão nos do café e da borracha em 1916, quando tambem começava a baixar, mas só em relação a 1914 e 1915, o das oleaginosas.

As quantidades, em relação a 1913, apenas tiveram uma descida consideravel no cacau, principalmente em 1915 e 1917 e no café desde 1916. As da cera, da borracha e das oleaginosas augmentaram primeiramente de modo apreciavel, mas desde 1916 declinaram do ponto onde se haviam elevado. Concorreram para estas oscillações quer a falta de transportes, quer as restricções de exportação em favor da industria nacional, quer ás vezes ambas as causas juntas.

Mas é indubitavel que o numero total das toneladas, ainda nos annos de maior baixa, não se affastou muito das 37.600 attingidas em 1913, apesar de não dispormos dos antigos mercados allemães. Signal evidente de que podemos contar com o desenvolvimento d'este commercio nos tempos de paz, se dermos á produção o impulso necessario.

Quirino de Jesus.



Ministerio do Comercio e Communicações

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Atendendo ao pedido da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, para alienar uma parcella de terreno sobranter com a superficie de de 172^m2,81 situada entre os quilómetros 78,1000 e 78,1494 de da linha de Oeste, nas proximidades da estação de Outeiro: manda o Governo da República Portuguesa pelo Minis-

tro do Comércio e Comunicações, conformando-se com o parecer do director geral de Caminhos de Ferro e informação do director fiscal de Exploração de Caminhos de Ferro, declarar sobran-te e alienável a referida parcela de terreno com a superfície acima mencionada, e cuja situação está indicada a carmin na planta arquivada no respectivo processo.

Paços do Governo da República, 24 de Julho de 1920.—O Ministro do Comércio e Comunicações, *Francisco Gonçalves Velinho Correia*.

Atendendo ao pedido da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, para alienar uma parcela de terreno sobran-te com a superfície de 62^m2,80, situada entre os quilómetros 29,7708 e 29,8130 da linha de Leste: manda o Governo da República Portuguesa pelo Ministro do Comércio e Comunicações, conformando-se com o parecer do director geral de Caminhos de Ferro e informação do director fiscal de Exploração de Caminhos de Ferro, declarar sobran-te e alienável a referida parcela de terreno com a superfície acima indicada, cuja situação está indicada a carmin na planta arquivada no respectivo processo.

Paços do Governo da República, 31 de junho de 1920.—O Ministro do Comércio e Comunicações, *Francisco Gonçalves Velinho Correia*.

Direcção do Sul e Sueste

Concurso para o provimento do lugar de inspector dos telégrafos

Faz-se público que até ao dia 21 de Agosto, próximo futuro, está aberto concurso documental e de provas práticas para o provimento do lugar de inspector dos telégrafos destes caminhos de ferro, nos termos do artigo 54.º e seus parágrafos e do artigo 79.º e seu § único, da organização dos Serviços das Direcções dos Caminhos de Ferro do Estado, aprovada pelo decreto n.º 5:605, de 10 de Maio de 1919.

O vencimento mensal deste lugar é dum total de 140\$, assim discriminados: vencimento de categoria, 95\$; gratificação, 20\$; ajuda de custo de vida, 25\$.

Serão admitidos a este concurso todos os indivíduos que, perante esta Direcção, assim o requeiram até às dezassete horas do último dia do prazo e apresentem documentos comprovativos de que possuem as habilitações necessárias para o desempenho do cargo de cujo preenchimento se trata e de que satisfazem às condições estabelecidas pelo artigo 43.º da supracitada organização.

O concurso de provas práticas constará de duas partes, uma escrita e outra oral, sendo as mesmas provas prestadas e classificadas em conformidade com o programa e coeficientes que estarão patentes no Serviço da Secretaria d'esta Direcção desde as onze até às dezassete horas de todos os dias úteis.

Os concorrentes que forem admitidos a prestar provas práticas serão oportunamente, e por meio de avizos publicados no *Diário do Governo* e nos jornaes mais lidos da capital, mandados apresentar à junta médica destes caminhos de ferro, afim de se verificar se tem sufficiente robustez.

Lisboa, e Serviço da Secretaria da Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, 23 de julho de 1920.—O Chefe do Serviço da Secretaria, *Vasco Lupi*.

Carris de ferro de Lisboa

Completam-se quinze dias, hoje que fechamos o nosso jornal, que a capital está sem viação electrica, sendo enormissimos os prejuizos que todos soffrem com a falta de communicações n'uma cidade como a nossa, com uma extensão enorme, e rampas de violenta subida.

E Camara e Governo, com uma inconcebivel despreocupação dos legitimos interesses, das necessidades indispensaveis dos municipes, conservam-se indifferentes, chegando até a *não haver sessões da Camara por falta de numero* (!!!)

Se, por um lado, não tem havido meio de encontrar solução para o conflicto aberto entre a Camara e a Companhia, parecia de mais simples bom senso que aquella buscasse, ao menos, dar aos habitantes da capital um pouco dos meios de transporte que lhe faltam.

Com effeito, a Camara pediu ao Governo que ce-

desse, para este fim, os *camions* do exercito, mas tão pallido foi o seu pedido que o Governo respondeu-lhe que nada tem disponivel; e tudo ficou por aqui. E entretanto nós vemos que os carros do antigo P. A. M. circulam por essas ruas fazendo transportes militares, alguns por certo escusados, porque os temos visto cheios de soldados da G. N. R. que antigamente marchavam garbosamente a pé, e agora não o fazem desde que ha o luxó do *camion* sempre ás ordens.

Parecia que, ao menos, a Camara devia estimular as empresas particulares a estabelecer carreiras entre varios pontos distantes, ou mesmo centraes; intervir, até certo ponto, na regulamentação d'essas carreiras, protegendo-as por um lado, e por outro obrigando-as a um certo acieio e ordem, não permittindo que circulem pelas ruas carros improprios ao ultimo ponto, sujos, pregados, com taboas em cru, conduzidos por *chauffeurs* sujos e mal vestidos e levando por conductores rapazes miseravelmente andrajosos.

Não seria pedir muito, exigir que a Camara e a policia vigiassem as exigencias d'esse pessoal que leva uma tarifa arbitrária, conforme tem mais ou menos concorrência.

Emfim, e muito modestamente, dar um pouco de ordem; mostrar que alguma coisa *se deseja* fazer em bem do publico.

Nada d'isto se tem feito; e se se comprehendia que assim se estivesse uns dias, uns dias apenas, não se desculpa que duas semanas já vão passadas sem que *nada* se tenha feito, com o que se tem demonstrado que ninguem se importa com os direitos e necessidades imperiosas de uma população de 400.000 habitantes, todos prejudicados porque *menos de dez por cento* querem andar de carrinho por preço infinitamente barato.

Notemos uma excepção que é justo se registre: uma subscripção para se pedir á Camara e á Companhia que, como meio de intransigencia, se estabelecessem os passes a 140 escudos foi coberta de assignaturas. Mas logo appareceu uma proclamação anonxma feita como em nome da tal commissão de portadores de passes, declarando que não estava de accordo e que "só ella representava os municipes de Lisboa"!

E chega a dizer-se que 120 escudos annuaes ainda é caro! E' um cumulo.

Os passes por preços infimos tem o inconveniente de serem facilmente tomados por toda a gente que d'elles não tem necessidade.

As circumstancias da vida cidadina mudaram consideravelmente por motivo das grandes fortunas que se fizeram com a guerra: e da melhoria de situação que muita gente, muitissima, mesmo, obteve nos ultimos tempos.

Muitos, aos quaes não era antigamente indifferente gastarem 50\$000 reis d'uma vez n'uma assignatura para os carros electricos, dispendem hoje despreocupa-damente 120 escudos, 200 ou mais, se lh'os pedirem, só para não terem que estar a comprar bilhete, para ter a liberdade de circular em todos os carros, e até por se darem ao luxó de ter passe.

Assim, não ha carros que cheguem para tantos milhares de passageiros que os tomam, ás vezes, para andarem 50 metros, prejudicando o publico que ou vae em agglomeração insupportavel ou fica sem logar.

Pela concessão de 1918 a Companhia obteve que os carros de longo curso se chamassem "directos" e só admittissem passageiros para duas ou trez zonas, minimo. Isto tinha por fim garantir logares, até certo ponto, aos passageiros que vão para para zonas mais afastadas. Mas de nada serviu, nem a estes nem á Companhia, porque os carros directos são tomados,

pelos assignantes que vão muitas vezes, para poucos metros de distancia do ponto de partida.

Demos no numero passado a comparação do preço de uma assignatura, a 120 escudos, com o que se gasta numa só viagem de ida e volta diaria, de um ponto extremo ao centro da cidade.

Mas não é preciso morar longe; mesmo quem habita no centro da cidade e tem que fazer *quatro simples trajectos de uma só zona*, gasta, hoje, por dia, 32 centavos; a assignatura custa-lhe 33; isto é, *por um centavo diario* tem á sua disposição todos os carros em 60 kilometros de linhas, desde as 6 da manhã até á meia noite ou mais.

A elevação do preço das assignaturas impõe-se, pois; até para commodidade do publico que paga os seus lugares pela tarifa ordinaria.

Realmente não é justo que este, que paga caro, carissimo, *como não se paga em parte alguma*, tenha falta de logares ou vá nas plataformas, como sardinha em lata, só porque ha uns raros milhares de individuos que se querem dar os ares de ter passe para todas as linhas, pelo preço, da uva... barata. Se esta mesma está hoje a dez tantos do que custava, como querem os senhores assignantes dos electricos que o seu bilhete lhes custe menos do duplo?

Entre estes ha muitos que tem verdadeira indispensabilidade d'elles: os medicos, os cobradores, os agentes de varios negocios, os que residem nos extremos das linhas de Lumiar, Bemfica, Poço do Bispo, Dafundo, etc, para esses, justo é que se conservam bilhetes que lhes deem uma certa economia sobre os elevados preços das tarifas d'hoje. Mas um preço de 180 escudos seria já beneficioso e a Companhia estamos certos, não deixaria de concordar.

Ninguem dirá que a um medico, que faz, pelo menos, 20 visitas por dia, cause desequilibrio financeiro apreciavel pagar o carro por mais 2 a 3 tostões do que o pagava até agora.

Este preço afastaria alguns milhares de assignantes *milicianos* que, com o preço infimo de 120 escudos, tomam o bilhete por mera commodidade e para se darem o goso de andar de carrinho para toda a parte. E' d'esses que não temos dó.

Fala-se sempre no estrangeiro a proposito de qualquer coisa do nosso paiz. Pois por lá não se usam passes nos tremvias electricos; estes tem uma tarifa que antigamente regulava por 10 centimos, ou o modesto vintem portuguez, e é o bastante. Nos tremvias de Madrid e Barcelona, havia (e não sabemos se ainda ha) o bilhete de 5 centimos, nos primeiros carros da manhã, para os operarios que vão para o trabalho e nada mais.

Isso nunca se fez por cá, e seria justo, especialmente no tempo antigo, quando os trabalhadores ganhavam pouco.

Mas na presente occasião em que, para se andar um kilometro ou menos, de carro electrico, se pagam 8 centavos o bilhete de livre circulação por menos de 180 escudos nem devia ser permittido; porque, mesmo que a Companhia não precisasse d'esse augmento de receita podia elle compensar uma redução no preço dos bilhetes ordinarios, que bem precisa é actualmente.

Até pela difficuldade de trocos se impunha o bilhete de uma zona custar 5 centavos. Para 2 ou 3 zonas custaria 10 centavos, e assim por diante; e o Estado prescindiria de cobrar sello, que é uma extorsão.

A Associação Industrial offereceu á Camara a sua mediação que foi acceita. Muito terá que lhe agradecer o publico se ella conseguir metter juizo nas cabeças, onde elle tanto falta.

Frota mercante do Estado

No nosso numero 773, de 1 de março, demos uma nota da frota mercante do Estado, discriminada, dos vapores em poder dos Transportes Maritimos e da Inglaterra, e dos que foram afundados pelos submarinos e hoje vamos reproduzi-la com as cathogorias dos navios, bem como a sua tonelagem liquida e bruta e a respectiva capacidade de carga, o que não deixa de ser interessante, visto terem-se iniciado já algumas carreiras, e estarem outras em via de realisação:

Vapores de passageiros e carga e de marcha superior a 12 milhas:

	Tonelagem bruta	Tonelagem liquida	Capacidade de carga
Traz-os-Montes.....	8.965	5.034	13.800
Porto.....	6.636	3.886	10.600
Lourenço Marques.....	6.355	3.696	4.699
Quelimane.....	5.689	3.541	4.379
India.....	5.990	3.727	8.115
Mormugão.....	5.223	3.315	7.313
S. Vicente.....	5.085	3.246	8.900
Peniche.....	4.634	2.183	6.000
Lima.....	3.901	2.390	4.700
S. Jorge.....	3.601	2.246	4.520

Vapores de carga com algumas accomodações para passageiros e de marcha de 10 a 12 milhas:

	Tonelagem bruta	Tonelagem liquida	Capacidade de carga
Machico.....	6.184	3.857	10.600
Inhambane.....	5.978	3.719	10.200
Gôa.....	5.505	5.528	8.120
Fernão Velozo.....	5.105	3.244	8.900
S. Thiago.....	3.765	2.347	6.400
Desertas.....	3.689	2.363	6.450
Gil Eannes.....	1.765	786	2.671
Minho.....	1.271	785	1.500
Granja.....	765	327	1.300

Vapores só de carga:

	Tonelagem bruta	Tonelagem liquida	Capacidade de carga
Amarante.....	7.678	4.829	13.200
Cunene.....	5.898	3.712	10.200
Gaza.....	4.705	2.891	7.079
Pangim.....	4.385	2.804	7.700
Santo Antão.....	4.196	2.674	7.300
Faro.....	4.044	2.580	7.000
Vianna.....	3.749	1.030	2.600
Congo.....	3.077	2.355	4.500
Sines.....	2.285	1.758	5.800
Porto Alexandre.....	2.689	1.681	3.900
Coimbra.....	2.513	1.529	4.030
Figueira.....	2.181	1.585	4.900
Maio.....	2.179	1.382	3.177
Sacavem.....	2.103	760	3.400
Espozende.....	1.781	1.106	3.000
Lagos.....	1.773	1.149	1.965
Gaya.....	1.752	1.036	2.800
Sado.....	1.408	892	1.990
Pungue.....	1.377	878	2.050
Nazareth.....	992	616	1.700
Patrão Lopes.....	467		

Navio de vela:

	Tonelagem bruta	Tonelagem liquida	Capacidade de carga
Flores (barca).....	1.960	1.829	5.000

Alguns d'estes barcos estão ainda em Inglaterra em reparação, mas devem ser entregues dentro d'um curto prazo de tempo.

Camínhos de ferro electricos

A crise do carvão faz pensar, nos paizes de certos recursos, cada vez mais seriamente na electrificação das linhas de camínhos de ferro. E' principalmente na Europa que esta corrente se manifesta; muito embora na America, por exemplo no Brazil, se estude já o assumpto. A Companhia Paulista tem já material em commendado.

A Italia marca, em nossa opinião, nitidamente. Tendo começado a electrificação ha já vinte annos,

tem actualmente 457 kilometros de linhas electricas dos 1.770 que se projectam para breve e dos 4.500 do projecto total, o que permittirá a reduçãõ do consumo de carvão a metade.

Na Suissa os technicos classificaram as linhas, sob este ponto de vista, em trez grupos: as linhas n'uma extensãõ de 1.128 kilometros cuja electrificaçãõ é necessaria pela sua importancia e que dispõem d'uma força hydraulica de 16.000 HP, a que corresponde uma economia de 2 milhões de toneladas de carvão; o segundo grupo tem um desenvolvimento de 601 kilometros e comprehende as linhas de menor importancia, e finalmente o terceiro reúne todas as linhas cuja electrificaçãõ não foi ainda estudada.

Em França projecta-se a electrificaçãõ de 8.200 kilometros, assim distribuidos: Midi 3.000; P. L. M. 2.200 e Paris Orleans 3.000, o que permittirá uma economia de 2 milhões de toneladas de carvão.

Sob o ponto de vista technico-electrico empregam-se para este genero de locomoçãõ os systemas monophasico, triphasico ou de corrente continua (alta tensãõ).

O primeiro apresenta maiores vantagens technicas, e pode ser monophasico propriamente dito ou monotriphasico; aquelle exige o emprego de motores monofasados com collectores alimentados com tensões variaveis; o monotriphasico tem um transformador de corrente alternativa, simples em triphasica e motores asincronos triphasicos sem collector, motores que não são susceptiveis senãõ d'uma unica velocidade de marcha, quasi independentemente da tensãõ de alimentaçãõ.

Na Europa, e notavelmente na Italia, emprega-se em maior escala a corrente triphasica, que, como é sabido, exige tres linhas de contacto, das quaes uma é, n'este caso, constituida pelos carris. As outras duas, isoladas uma da outra e da terra, são suspensas d'um systema de supportes apropriados.

A corrente utilizada na Italia é triphasica a 3.000 ou 3.300 volts e com uma frequencia de 15 a 16 % por segundo.

Esta tensãõ foi adoptada por permittir um isolamento sufficiente, sobretudo nos aparelhos de via, e a fraca frequencia para se poderem construir motores asincronos de bom rendimento e pequena velocidade e susceptiveis de mover rodas motrizes sem interposiçãõ de nenhum reductor de velocidade.

O systema de corrente continua é empregado principalmente na America, especialmente na ChicagoMilwankee e S. Paulo. Offerece a vantagem do minimo preço e facilidades de installaçãõ.

E' o preconisado para a rêde francesa.

Innovações no serviço de caminhos de ferro

O «despatching telephone system»

Os americanos ao desembarcarem em terras de França, para tomarem parte na grande comtenda mundial, trouxeram consigo e mostraram aos alliados, estufactos, muitas das applicações dos seus methodos de organizaçãõ e trabalho, na sua maior parte perfectamente adoptaveis e praticas.

Entre ellas conta-se o «despatching telephone system» cuja experiencia se realisa actualmente em França na rêde do Estado que é hoje (e está no seu verdadeiro papel) o campo de experiencias no que diz respeito a caminhos de ferro.

O systema de telegrapho de estaçãõ para estaçãõ

é incontestavelmente d'uma efficacia muito problematica para as communações urgentes; o systema Morse alli usado complica a questãõ.

Os americanos usam no seu paiz, desde 1907, aquelle systema que deu magnificos resultados, e tanto que o Canadá, a Italia e outros paizes já o adoptaram.

Como o nome indica trata-se da direcçãõ e «controle» do movimento dos comboios, em cada instante, pelo telephone.

O posto montado em França na gare de Montparnasse alcança toda a linha de Paris a Chartres. Com elle pode-se, instantaneamente, e sem passar por uma central corresponder com qualquer ponto da linha; o agente em serviço no posto está assim ao facto de todos accidentes, atrasos, etc., dos comboios na linha e tem perfectamente na mão todo o movimento.

A este empregado dão os americanos o nome de «despatches» e os francezes de «regulateur».

A extensãõ de linha a cargo de cada «despatcher» é em média de 200 quilometros.

A companhia do Este Francez vae montar tambem um posto em Nancy e a P. L. M. outros em Dijon e Lyon.



O regimen tarifario em todo o mundo

O «Boad of Trad Journal», insere n'um dos seus numeros uma revista dos aumentos de tarifas nos diferentes paizes e que transcrevemos a titulo de curiosidade.

França.—Passageiros: 1.^a classe, 50 %; 2.^a, 75 %; 3.^a, 70 %.

Mercadorias -140 %.

Belgica.—100 %.

Italia.—Passageiros: 1.^a classe, 120 %; 2.^a, 100 %; 3.^a, 60 %.

Mercadorias. — Generos alimenticios, 40 %, outras mercadorias 100 % e mais.

Grecia —30 %.

Portugal. — 57 % (sabemos por experiencia que é bastante superior a este o augmento soffrido).

Holanda. — Passageiros: 75 %; mercadorias 70 a 140 %.

Suissa.—Passageiros: 100 %; mercadorias, 180 %.

Suecia.—Passageiros: 1.^a classe 200 %; 2.^a, 150 %; 3.^a, 100 %.

Mercadorias—200 %.

Noruega. — Passageiros: 1.^a classe, 180 %; 2.^a, 80 %; 3.^a 60 %.

Mercadorias:—150 %.

Hespanha: Passageiros: 1.^a classe 65 %; 2.^a classe 63 %; 3.^a classe 60 %.

Mercadorias 65 %.

Alemanha: Passageiros: 35 a 110 %.

Mercadorias: 125 % e adicionado a isso um imposto especial.

Austria: respectivamente 290 e 390 %.

Hungria: 240 e 300 %.

Canadá: 40 %.

Nova Gales do Sul: 50 e 10 %.

Australia do Sul: Supprimiram-se os bilhetes de ida e volta e augmentaram se de 10 % os preços de mercadorias excepto cereaes.

Egypto: 100 e 50 a 150 %.

Estados Unidos: 40 %.

Brazil: 20 %.

Argentina: 33 % para mercadorias.

Russia: 1400 e 3400 %!

Estes numeros, embora não sejam completamente exactos são bem eloquentes.

VIAGENS E TRANSPORTES

Comboios extraordinarios para serviço da cidade de Lisboa

Por motivo da paralyzação da yiação electrica em Lisboa, a Companhia Portugueza estabeleceu um serviço extraordinario de tramways entre Lisboa-Rocio e Bemfica, e Lisboa-Rocio e Braço de Prata com paragens em todos os apeadeiros intermedios. Os comboios para Bemfica partem de Lisboa-R ás 8-20, 14-15 e 17-20; de Bemfica para Lisboa ás 8-50, 15-05 e 18-12. Os de Lisboa-R para Braço de Prata partem ás 7-57, 10-23, 12-15, 17-53 e 19-40; de Braço de Prata para Lisboa-R ás 9-20, 11 10, 13-02, 18-40 e 20-55.

Um novo serviço foi inaugurado no dia 12 entre a Praça do Commercio (Alfandega) e Poço do Bispo, pela linha marginal do Tejo, com paragem em Campo das Cebolas, Largo dos Caminhos de Ferro e Xabregas, havendo comboios que partem da Praça do Commercio, ás 9-55, 13-00, 14,30, 15-40, estes dois ultimos terminando no Largo dos Caminhos de Ferro; do Poço do Bispo ás 12-21, 14 00 e 15-05, e do Largo dos Caminhos de Ferro, ás 9-34 e 17-32.

E' de esperar que este serviço, que terminará quando se restabeleça o serviço dos electricos, seja bem aproveitado pelo publico, pois que vem servir uma zona importante onde ha grande movimento commercial.

Estes comboios só teem uma classe e o preço dos bilhetes é de \$15 indistinctamente em qualquer percurso. A cobrança dos bilhetes é feita em transitio.

Esta necessidade de obtemperar momentaneamente á falta de transportes urbanos em que nos deixou a prolongada grêve da Companhia Carris, veiu fazer estabelecer, embora com character provisorio, um serviço que em tempo n'esta *Gazeta* foi lembrado—ha tanto tempo, mesmo, que nem podemos agora fixar em que artigo d'isso se tratou. Cremos ter tratatado d'isso a proposito da instalação da estação do Sul no terreno da alfandega.

Realmente, se existe uma linha assente, desde o coração da cidade (ou o abdomen, como sóe chamar-se ao Terreiro do Paço) para os seus suburbios a Leste, linha a mais curta porque nem obriga o publico, para tomar os comboios, a vir ao Rocio nem a descrever a grande curva pela linha de Cintura, porque não utilizal-a para o serviço de comboios trevias de Sacavem a Villa Franca, facilitando ao publico á chegada e á partida um ponto de desembarque e embarque mais accessivel e desaccumulando, em parte, o serviço de Lisboa-R?

Poderia a Companhia, agora que este serviço fica ensaiado, tornal-o definitivo depois de bem estudado, com o que, por certo, só teria a lucrar.

Tambem a Sociedade Estoril, pelo mesmo motivo, estabeleceu um serviço extraordinario entre o Caes do Sodré e Algés desde o dia 5, havendo oito comboios ascendentes e oito descendentes, que todos os dias tem tido enorme affluencia de passageiros.

Outro serviço de commodidade para o publico e que, mesmo acabada a grêve, podia continuar, sendo para elle estabelecido uma tarifa mais reduzida do que a applicavel n'aquella linha.

Ligação do rapido Lisboa-Porto em Pampilhosa

No nosso passado numero démos, á ultima hora, a noticia do novo horario começar em 10 do corrente — e foi o nosso jornal o primeiro que a deu, mesmo antes de o fazerem os grandes collossos da informaçã—e dissémos que por elle fica estabelecido um serviço mais rapido Lisboa-Paris.

Hoje podemos completal-a e devemos pôr em evidencia a grande vantagem que elle offerece.

A partida de Lisboa ás 8.30 da manhã dá uma economia de *toda uma noite* em comboio; 11 horas e $\frac{1}{4}$ poupadas.

O passageiro parte commodamente n'um rapido até Pampilhosa onde trasborda, das 12.16 ás 12.35 para as bellas carruagens, novas, confortaveis, da Beira Alta, chegando á fronteira ás 18.1, a Salamanca ás 22.34, e a Medina á 1.8, onde onde passa ao comboio do Norte de Hespanha pelo qual chega a Paris no terceiro dia ás 8.54 da manhã. E' pois, de 48 horas e 24 minutos, e não de 51.30 como dissémos, o tempo entre Lisboa e Paris, pelo novo serviço.

Devemos rectificar que, por um mal entendido se disse (não aqui) que este serviço ficava suspenso por falta de carvão na Beira Alta; quando é facto que elle marcha regularmente desde o dia 10.

Paragens de comboios entre Vianna e Monsão

Foram recentemente restabelecidas as paragens dos comboios 41 e 42 (tramways) da linha do Minho, entre Vianna e Monsão, que se achavam supprimidos desde junho ultimo, nos seguintes locaes:

Povoença, Troviscoso, Gelfa, S. Sebastião, Esqueiro, Loivo, Santa Cruz de Cerveira, Campos e Segadães.

Comboios rapidos e expressos no Minho e Douro

Os passageiros que queiram utilizar-se d'estes comboios terão de pagar, alem do custo do respectivo bilhete de passagem, uma sobretaxa de velocidade de 30 centavos em 1.^a classe e de 20 em 2.^a por fracção indivisivel de 100 kilometros, sobretaxa que se acha hoje elevada ao dupplo.

Na estação do Porto é permittida a marcação anticipada de logares aos passageiros munidos de passes ou de bilhetes, mediante a taxa de 60 centavos por passageiro; e só poderá ser feita até 1 hora antes da partida do comboio respectivo.

Temporada de banhos

Começou no dia 10 d'este mez o serviço extraordinario de comboios entre Figueira da Foz, Banhos de Amieira e Bicanho, que se effectuará diariamente durante a epocha balnear.

Os comboios, um de ida e outro de volta, tem carruagens das trez classes e partem da Figueira para Bicanho ás 8 05; de Bicanho para a Figueira ás 10-09, passando em Santo Aleixo, Lares, Bifurcação de Lares, Amicira e Banhos de Amieira.

Além dos bilhetes da tarifa gerai e dos do § 4.^o da tarifa 11, a estação da Figueira vende bilhetes de ida e volta para Banhos de Amieira a \$52, e para Bicanho a \$56, incluindo os impostos e a sobretaxa em vigor.

Carta de Paris

VI

À vaga da baixa. — A campanha dos jornaes para que ella se accentue. — Terceiras classes abarrotadas e primeiras vazias. — Nos arredores de Paris. Os vagões restaurantes em França e em Portugal.

Estamos em pleno dominio da vaga da baixa! Querem muitos negar-lhe a existencia, mas o que é um facto é que ella ameaça pôr cobro á ganancia desenfreada que nos ultimos tempos atacou com delirio os commerciantes francezes, e cremos que de todo o universo. Muito tem concorrido a imprensa, que se importa mais com o publico que com o annunciante, já aconselhando com grande alarde, que ninguem compre senão o indispensavel, já citando as casas que baixam preços, indo até o *Intransigent*, um dos mais categorizados jornaes de Paris, ao castigo directo em largas noticias, aos commerciantes que augmentam preços sem razão alguma.

Não fica de mais aqui dizer o que este excellente periodico parisiense tem feito em prol da *vaga da baixa*, na sua secção de *Pequenos e grandes abusos*. A redacção tem alguns redactores encarregados de ir por toda a cidade farejar os honrados e gananciosos commerciantes, e no dia seguinte reproduzem no jornal, o que se lhes deparou digno de nota. Aqui, é um commerciante que tinha á porta um par de botas marcadas por 60 francos, e lá dentro, ao ser-lhe pedido um par igual, diz que se acabou aquelle artigo, mas que tem um outro *quasi parecido*, bastante melhor, é claro, por 90 francos. E a noticia é acompanhada do nome do honradissimo commerciante, a rua e o numero da porta. Além, é um restaurante que annuncia um almoço por 6 francos, e depois mette supplemento do talher, do queijo e da fructa, não se falando já do café, que ainda hoje nós não sabemos porque ha de ser quasi universalmente considerado extraordinario.

Esta secção do famoso jornal, occupa quasi todos os dias uma grande columna, que é sem duvida a mais apreciada do publico parisiense.

Mas a *baixa* faz-se e faz-se a valer, porque ninguem compra. As lojas estão ás moscas, e os commerciantes por atacado não sabem o que hão-de fazer á mercadoria armazenada, havendo todos os dias leilões nos depositos alfandegarios, por conta dos bancos, que adeantaram dinheiro sobre mercadoria alheia.

A vaga da economia vae alastrando e tomando proporções. Toda a gente sabe que tanto o Metropolitano, como os carros electricos e *autobus*, são divididos em 1.^a e 2.^a classes. E' claro que, sempre, a primeira classe, para o bom francez, foi considerada um objecto de luxo, mas ás vezes elle tinha pressa, a segunda já ia cheia, e como aquella custava apenas mais 10 centimos, lá ia. Mas agora que passou de 15 para 35 centimos a segunda classe, o publico já a acha carissima, não passa á primeira, apesar de custar apenas mais 15 centimos.

Dá-se até um caso curioso. O *autobus* dispõe apenas de 16 lugares de 1.^a e 20 de segunda, quatro d'estes de pé na plataforma; antigamente o carro parava; um magote de gente corria de senha na mão, o conductor fazia a chamada, pelo numero, e uma vez cheia a 2.^a gritava: «Só primeira classe». E' claro, os logares eram poucos, os passageiros eram muitos e toda a gente subia para a classe de luxo, sem a menor relutancia. Mas agora o conductor, grita pelo nu-

mero de ordem: 328, 329, 330, e quando diz: "1.^a classe,, toda a gente estaca, e espera outro carro, não sendo raro, ouvir-se d'entre a turba que fica sem logar, chamar *novo rico* áquelle que avança para a primeira classe.

Nos comboios da-se o mesmo fenomeno; a primeira classe, a não ser dos comboios de longo curso, anda ás moscas.

E agora começa a modificar-se a aggressiva hospitalidade com que antigamente se recebia á portinhola da carruagem um novo passageiro; e as phrases de *pas de place c'est complet*; desaparece para serem substituidas por outras mais doces; *Entrez, entrez, Monsieur, pas de place, mais nous irons, debout, á la fois*.

E lá vae tudo, uns em cima dos outros, na sagrada guerra ao preço elevado das coisas.

No metropolitano, os bancos desapareceram em quasi todas as carruagens. Ha só logares de pé, e mesmo assim a clientela é tão grande que se a gente toma lugar ao pé da porta, logo ouvimos uma voz doce de traz de nós, perguntar-nos se descemos na proxima estação, e em caso negativo, a pessoa, exprimendo-se para passar á nossa frente, vae colocar-se junto da porta, para conseguir descer, de contrario vae até á estação seguinte, visto a massa de gente que espera para subir não lh'o deixar fazer.

No entanto, a primeira classe vae plena d'ar e se não vae cheia de moscas é porque este insecto não se dá com a athmosphera do Metropolitano.

Nos arredores de Paris, os restaurantes tanto abusaram, com a subida de preços e com baixa das doses, que hoje a concorrência vae-lhes desaparecendo, não havendo artes que a possa novamente fazer atrahir.

Todo a gente que tem vindo a Paris, a que não tem limitado a sua curiosidade aos *Boulevards*, do Louvre, a Versailles e do Café da Paz a Saint Clow, sabe que ha, nos arredores da grande cidade, recantos plenos de verdura, que o Sena e o Marne alongando-se com preguiça, alagam de seiva, e que só por si formam deliciosos attractivos.

E assim Najan, Joinville, La Varenne, Robinson, Saint Clod, Saint Dinis, etc. recebem aos domingos centenas de milhares de forasteiros que atrahidos pela verdura das paisagens e pela doçura das suas sombras ali vão repousar das fadigas parisienses. Antigamente, quando o preço de um jantar não ia além de 3 ou 4 francos, o bom burguez installava a familia n'um d'esses restaurantes ao ar livre, sob camadas espessas de arvoredos, e por 15 a 20 francos, fazia a festa. Mas hoje que esse dinheiro chegaria apenas para uma pessoa, todos preferem vir jantar a casa, limitando os seus gastos a um *bock*, e uns doces para os filhos pequenos.

N'esta ordem de ideias ha já restaurantes que põem letreiros á farta, chamando a freguezia, com o tentador reclamo, que receberão a clientella, com as suas provisões, que em portuguez tradicional se diria com o seu respectivo farnel. Isto faz-nos lembrar a companhia de *Wagons-Lits* que augmentou 100 por cento nos lugares de cama, ella que só possui carruagens, emquanto que o caminho de ferro apenas subiu 90% que tem carvão a queimar; e apenas subiu de 5 para 10 francos nas refeições, preços muito inferiores a razoaveis restaurantes de Paris e da provincia, mas porque a legião de novos ricos que procura as suas camas é muito superior aos passageiros de bilhetes vulgares que desejam o conforto de um almoço em marcha. Isto é em França, em que, n'um comboio

rápido com 10 grandes carruagens, apenas vão utilizar o restaurante um reduzido numero de passageiros.

Ao contrario de Portugal, onde, na nossa recente viagem no rápido do Porto, quizemos, logo á sahida de Lisboa, marcar lugar para almoço, e foi-nos dito pelo empregado do restaurante, que não tinha um unico, porque os quatro serviços do percurso tinham sido tomados de vespera em Lisboa...

Decididamente somos um paiz de ricos... ou de doidos.

Guerra Maio

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Relatorio do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal, presentes á Assembleia Geral dos Accionistas, de 30 de Junho de 1920.

(Continuação)

Resultados da Exploração

Considerações geraes

A extensão das linhas da Companhia, e que não soffreu modificação, é a seguinte:

1.º—Rede concedida á Companhia:

Linhas não garantidas ..	693 kilometros	} 1.073 km.
Linhas garantidas	380 kilometros	

2.º—Rede explorada por contractos:

Setil a Vendas Novas...	70 kilometros	} 99 km.
Coimbra a Louzã.....	29 kilometros	
Total.....		1.172 km.

sendo 303,862 km. em dupla via.

O ramal de Cascaes foi explorado pela Sociedade «Estoril», conforme o contracto de 7 de Agosto de 1918, o que reduziu a exploração directamente feita pela Companhia a 1.146 kilometros.

Foi a exploração durante o anno de 1919 muito irregular, por causa dos acontecimentos políticos de Janeiro e da grêve do nosso pessoal desde 2 de Julho até fim de Agosto. As receitas foram consideravelmente diminuidas por estas causas, não tendo nos restantes mezes tido, como é natural, compensação para vencer aquella diminuição. A parte a maior facilidade em obter carvão, o que permittiu deixarmos de empregar lenha desde Março, não melhorou a situação no que respeita á aquisição dos materiaes, continuando as faltas, os preços excessivos com a aggravante de, por vezes, serem augmentados no decorrer do prazo para os fornecimentos.

O valor dos materiaes importados desde 1914, tem sido de:

Em 1914.....	305.896,62
Em 1915.....	394.754,21
Em 1916.....	677.820,86
Em 1917.....	630.860,54
Em 1918.....	807.029,35
Em 1919.....	1.174.581,97

A esta importancia, muito superior á dos annos anteriores, não corresponde maior quantidade de material, sendo principalmente devida a alta no preço de todas as materias primas e materiaes manufacturados que recebemos.

O seguinte mappa mostra a cotação dos diferentes materiaes no fim de 1919, comparado com o seu custo em 1914:

Materiaes de maior consumo	Preço de 1914	Preço de 1919	Augmento %
Oleo para lubrificação..	Frs. 23 - % K.	87 50 % K.	280 5
Ferro laminado.....	" 13 30 "	38 - "	186
Ferro fundido.....	Lbs. 4-3-6 T.	6-15-0 T.	61.1
Cobre em chapa.....	Frs. 215. - % K.	472,50 % K.	119,8
Cob e em barra.....	" 193 - "	485. - "	151,3
Aros para rodas (média).	" 23 - "	81 40 "	254
Tirefonds.....	" 25 25 % K.	89. - % K.	252,5
Eclisses.....	" 240. - T.	616. - T.	156 7
Travessas rectangulares.	Cent. 579 cada	1570 cada	115
Travessas normaes....	" 564 "	1530 "	103

A facilidade de aquisição directa no estrangeiro levou nos a comprar menos materiaes no paiz, importados por intermedio dos negociantes aqui estabelecidos.

No paiz foram comprados materiaes no valor de:

Em 1914.....	127.842,22
Em 1915.....	188.125,40
Em 1916.....	347.602,48
Em 1917.....	647.627,33
Em 1918.....	1.144.358,57
Em 1919.....	492.256,64

Nos primeiros mezes do anno o preço do carvão baixou consideravelmente, mas a partir de Agosto augmentou sempre. A média do custo da tonelada importada nos primeiros sete mezes do anno foi de 30,28, média que nos restantes subiu para 71,300

A quantidade de carvão importada foi de 74.700 toneladas, no valor de 3.657.719,577.

A sobrecarregar o custo do carvão tivemos importantes despesas de sobrestadias, que as im seriam muito maiores se não recorressemos ao expediente de descarregar parte da carga dos vapores para fragatas e batelões, pelo aluguel dos quaes tivemos de pagar 81.737,58.

Estas despesas tiveram como principal causa as deficiencias dos nossos meios de descarga, corroborando assim a affirmativa que ha muitos annos se vem fazendo da necessidade absoluta de ampliar e transformar a estação de Santa Apolonia, e da insufficiencia do porto de Lisboa, ao qual não podemos recorrer, e ainda ás successivas interrupções que tivemos nos transportes pelos motivos indicados.

Não tendo melhorado as condições de vida, surgiram, com este fundamento, novas reclamações do pessoal, que, depois de longas negociações com o Governo, e d'este com a Companhia, e quando parecia que se ia chegar a uma solução accetavel, se lançou n'uma grêve que durou dois longos mezes, causando grandes prejuizos a todos.

Durante este periodo os serviços decorreram com muita irregularidade, mas melhorando successivamente, graças á dedicacão do pessoal fiel e ao do Batalhão de Sapadores de Caminhos de ferro, que prestou relevantes serviços ao publico com a sua dedicacão e bom serviço, substituindo-se ao pessoal que estava em grêve.

Terminada a grêve, ainda os seus effeitos se fizeram sentir por bastante tempo pelos incidentes produzidos como consequencia d'ella, até que a pouco e pouco se foram normalizando os serviços.

Como consequencia da grêve, resolveu a Administração conceder ao pessoal fiel os augmentos constantes da Ordem do Dia 2.644, correspondentes a 20 % do seu vencimento fixo de categoria, encargo que representa proximoamente 54 contos, além d'outros beneficios liquidados no exercicio de 1919.

Solucionada a grêve, solicitou o Governo que a Companhia fizesse algumas concessões ao pessoal, tanto de ordem moral como material, tendo o Conselho deliberado, em sua sessão de 19 de Novembro, acceder a esta sollicitação depois de ter tomado conhecimento da Portaria n.º 2060 de 19 de Novembro de 1919.

Da deliberação tomada resultou a Ordem da Direcção Geral n.º 125, de 21 de Novembro ultimo, que trouxe como encargo quantia não inferior a 200 contos.

A lei das 8 horas de trabalho foi para a Companhia pesado encargo, não só pelo augmento de despesa que representa, como pela diminuição de producção de trabalho nas officinas, exactamente quando se torna de absoluta necessidade activar as reparações do nosso material circulante e das locomotivas, que muito soffreram nas suas caldeiras pelo empr go da lenha durante o periodo que fomos obrigados a usar d'este combustivel.

O grande numero de agentes que seria necessario formar para nas estações se darem o momento oito horas de trabalho ao pessoal e a impossibilidade de os recrutar, instruir e alojar rapidamente, obriga-nos, em obediencia á lei, a pagar a dobrar as horas além das oito que lhes damos de trabalho.

Por todos os meios temos procurado evitar estes pagamentos supplementares, que successivamente tem diminuido, mas é e será durante bastante tempo muito importante encargo e que só diminuirá quando se tiver o numero de agentes necessarios para poder dar a cada um unicamente oito horas de trabalho.

O encargo que a applicação da lei das 8 horas de trabalho nos traz será sempre muito grande.

Não faltou á Companhia trafego, tanto de passageiros como de mercadorias e se tivessemos os elementos necessarios para bem o aproveitar e desenvolver, as receitas seriam certamente muito maiores.

Infelizmente, porém, as nossas estações acanhadas e desprovidas de todos os elementos para satisfazer e desenvolver economicamente o trafego, a deficiencia do effectivo do nosso material circulante e principalmente de locomotivas, não nos permittiram fazel-o como tanto desejavamos. Reconhecida a necessidade de adquirir mais locomotivas, resolveu-se encomendar mais 10 á Sociedade de Winterthur, eguaes ás que ultimamente nos forneceu, devendo a primeira ser entregue em meados do corrente anno, e as outras a seguir, o que certamente virá facilitar um pouco o serviço no final do exercicio de 1920.

Ha muito que a nossa Companhia tinha a aspiração de remodelar as suas tarifas por forma que melhor se harmonisasse com os interesses de uma boa exploração e ao mesmo tempo fossem mais equitativas para os expedidores e consignatarios das mer-

mercadorias transportadas pelas linhas que ella administra. Estabelecendo-se uma discriminação mais larga dos generos e mercadorias, poder-se hiam applicar no maior numero de casos, taxas proporcionaes ao seu respectivo valor. Conseguiu-se esse desideratum com as novas tarifas concluidas durante o exercicio de 1919 pelo Serviço do Trafego e apresentadas ao Governo em 20 de Novembro, que as approvou, depois de cumpridas as formalidades legais, para serem postas em vigor em 28 de Março do anno corrente, uniformes para todas as linhas do paiz, o que marca um assignalado progresso na exploração da rede ferro-viaria de Portugal. Com a applicação d'essa nova tarifa coincidiu a auctorisação por parte do Governo para se applicar uma sobretaxa de 100 % sobre os preços de transportes n'ella fixados, cujo producto foi d'esde logo destinado a occorrer aos beneficios concedidos aos agentes da Companhia e a melhorarem-se as condições da exploração. Na realidade bem preciso era esse auxilio, visto que terminada a guerra os preços do material e especialmente ainda o do carvão não diminuíram e antes se aggravaram por um modo consideravel. Para o comprovar bastará notar que o valor dos materiaes de que mais carecemos, como aços, ferros, aros de rodas de locomotivas ou vagons, chapas de cobre, etc., teem successivamente augmentado em todos os mercados, e o do carvão, que em 1914 se adquiria a escudos 5\$74 em média por tonelada, tem ido sem cessar n'um crescendo assustador, attingindo em 1918 o preço de escudos 73\$71.3 tambem em média por tonelada e tendo sido ainda mais alto nos mezes decorridos em 1920 (chegando a 190\$00 postos nos tender-).

Parallelamente a depreciação do valor da nossa moeda, que attingiu no anno findo cotações a que nunca havia chegado, tem tornado excessivamente cara a vida no nosso paiz, impondo-se por isso a necessidade que teve de ser attendida, de se augmentar em largas proporções os vencimentos de todos os agentes, sem excepções de categorias.

Em todo o mundo, inclusivé nos povos da América, as taxas dos transportes ferro-viarios, como aliás de todos os generos de transporte, teem crescido em enormes proporções. Esse facto deu-se não só na Alemanha, na Austria e na Hungria, paizes que entraram na guerra e foram vencidos, tendo-se por isso aggravado alem de todos os limites a sua situação economica; deu-se tambem nas nações vencedoras, como a Belgica, a Italia, a França e a propria Inglaterra, apesar da sua privilegiada situação geographica a resalvar em grande parte d'algumas das peiores consequencias da terrivel lucta que durante tanto tempo ensanguentou grande parte da Europa. E repetiu-se até nos povos neutraes, n'aquelles que teem a sua moeda excepcionalmente valorizada e que, á sombra da guerra, poderam reunir valiosas reservas, achando-se por isso em circumstancias favorabilissimas para adquirir todos os generos de que carecem a preços que mal se comparam com os que nos são exigidos. Assim succedeu na Suissa, em que os augmentos das tarifas ferro-viarias de 1914 para cá teem sido de 100 % para os passageiros e 180 % para as mercadorias; na Noruega, onde ellas se aggravaram em 60 e 130 % as dos passageiros e em 150 % as das mercadorias; na Suecia, em que tanto as dos passageiros como as das mercadorias cresceram em limites que vão de 100 a 200 % na Hollanda em 50 % para os passageiros e 70 a 140 % para as mercadorias e na Hespanha, em que, desde o inicio da guerra, já houve dois augmentos nas tarifas, estando agora em estudo um novo projecto do seu aggravamento.

Não podiamos nós, onde a situação financeira do Estado e a situação economica do paiz são infelizmente das mais aggravadas, constituir uma excepção a essa regra. A sobretaxa é sem duvida importante; mas comparando-se as tarifas ferro-viarias actualmente em vigor com as que se applicavam em 1914, reconhece-se não só que o aggravamento imposto ao publico não excede e antes ainda é inferior ao que elle tem soffrido e continua a soffrer em todas as outras despezas tanto em artigos de luxo como em generos da mais absoluta necessidade, mas tambem é inferior á depreciação da moeda. As novas tarifas pretendem o equilibrio com as circumstancias geraes do Paiz e, por isso, é de esperar que não haja retrahimento de trafego e de desejar que as receitas que d'ellas resultarão para a Companhia sejam sufficientes para fazer face aos encargos que forçadamente nos teem sido e serão impostos pelas circumstancias.

(Continua)

Companhia da Beira Alta

Relatorio do Conselho de Administração, apresentado á assembleia geral dos accionistas, de 29 de maio de 1920.

(Continuação)

Estradas

Os trabalhos de construção de novas estradas para a ligação das nossas estações com as principaes localidades vizinhas não tiveram, no anno findo, o menor avanço apreciavel. Continuamos, todavia, a insistir pela execução d'esses trabalhos, que tão uteis e necessarios são para o desenvolvimento economico da região servida pelas nossas linhas e para a expansão das nossas receitas.

Lei n.º 952 de 5 de Março de 1920

Transcrevemos textualmente a reclamação que o vosso Conselho d'Administração dirigiu a S. Ex.ª o Ministro do Commercio e Comunicações, em 6 d'Abril ultimo, protestando contra as disposições exaradas nos artigos 7 e 8 da referida Lei; as quaes limitando as garantias que se acham bem expressas no contracto de concessão, constituem uma manifesta infracção ao que está nitidamente estabelecido no art. 21.º do mesmo contracto.

Ex.ª Sr. Ministro do Commercio e Comunicações:

«A Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta vem respeitosa e apresentando a V. Ex.ª, na defeza dos mais vitaes interesses dos seus Accionistas e Obrigacionistas nacionaes e estrangeiros, a sua reclamação e o seu protesto contra o disposto nos art.ºs 7.º e 8.º da Lei n.º 952 de 5 de Março passado.

—«Esta lei foi regularmente votada pelo Congresso.

—«Mas todos os tratadistas de direito publico reconhecem que as attribuições do Poder Legislativo, em geral de grande latitude, soffrem uma restricção necessaria: é a de não poderem violar as clausulas do contracto entre o Estado e os particulares

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

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

—«Alem d'essa restricção, outras são impostas no interesse da justiça e da ordem publica, á acção do Poder Legislativo e, entre essas, uma das mais universalmente admittidas é a de que a lei não tem effeito retroactivo; principio consignado em muitas constituições.

—«A actual constituição não o consigna, mas, decerto, por julgal-o inutil, visto estar já consignado no art. 8.º doCodigo Civil.

—«Ora, ambas as restricções que precedem foram violadas nos citados art. 7.º e 8.º.

—«Com effeito, quanto á primeira:

—«O art. 24.º do contracto de 3 de Agosto de 1878 celebrado entre o Governo Portuguez e a nossa Empresa, estabeleceu os termos precisos em que, depois dos primeiros quinze annos consecutivos á terminação da linha, tem o Governo a faculdade de resgatar a concessão.

—«O preço do resgate assenta sobre o *producto liquido da exploração*.

—«Vem agora o art. 7.º da referida Lei e estabelece que o *producto de quaesquer sobretaxas, que o Governo auctorise ou tenha auctorisado não seja computado para o calculo da annuidade, em caso de resgate.*

—«Esta disposição, eliminando as receitas da Empresa uma das mais importantes, constitue violação—a mais flagrante—do estipulado no art. 21.º do Contracto, artigo que o Estado, que é um dos contrahentes, não tem o direito de modificar senão de accordo com o outro contrahente.

—«Mas esta violação, de todo inadmissivel, cumula-se com outra, que não menos o é, qual a de *retrotrahir* o preceito ao periodo desde quando começaram a vigorar as sobretaxas, a primeira das quaes foi de 10 %, estabelecida no anno de 1915.

—«Nem se diga que o Governo, concedendo as sobretaxas, pôde fazer a concessão sobre as condições que entender. Primeiramente, o argumento—quando valesse—só seria applicavel ás sobretaxas futuras e não ás que, tendo já sido estabelecidas sem nenhuma condição, crearam direitos que uma lei d'agora não pode destruir.

—«Accresce, porém, que se não trata de concessão do Governo

—«Cogforme o art. 38.º do Contracto, a Empresa não está dependente, em absoluto, do Governo, para o estabelecimento das tarifas.

—«O artigo e paragrafos 1.º e 2.º regulam esse estabeleci-

Companhia de Seguros «FIDELIDADE»

FUNDADA EM 1835

Séde—Largo do Corpo Santo, 13, 1.º—LISBOA

Telef: Central-Direcção, 1719—Expediente, 388

Endereço telegraphico: «FIDELIDADE»

Capital emitido 1.344.000\$00 || Reservas 883.748\$88

Capital desembolsado 67.200\$00 || Prejuizos pagos..... 4.892.636\$66

Efectua seguros maritimos e terrestres na séde e nas correspondencias

mento; e o paragrapho 3.º acrescenta:—«Na falta de accordo entre o Governo e a Empresa, ácerca das modificações a introduzir nas tarifas, terá cada uma das partes o direito de estabelecer, desde logo, como maximos, os preços das tarifas francezas que, n'esse tempo estiverem em vigor para os caminhos de ferro francezes.»

—«Ora, n'estes caminhos de ferro, tem vigorado sobretaxas desde 70 até 140 %».

«Isto mostra, incontestavelmente, que a Empresa podia, sem nenhuma auctorisação do Governo, ter applicado sobretaxas eguaes ás francezas.»

—«Não é licito, pois, ao Estado dizer que as sobretaxas são méra concessão sua, que elle pode onerar com as clausulas que entender.»

—«Podia a Empresa, na falta de accordo com o Governo, recorrer á faculdade, do citado paragrapho 3.º.»

—«E assim como as tarifas, d'esse modo promulgadas, seriam plenamente tomadas em conta para o calculo da annuidade do resgate, o mesmo deve applicar-se ás sobretaxas em questão.»

—«Por outro lado basta attentar nas consequencias da applicação do art. 7.º ao resgate, para se avaliar até que ponto este artigo é iniquo.»

—«Com effeito: — qual o motivo inicial porque as sobretaxas foram decretadas?»

—«Foi por se ter reconhecido indispensavel acudir, com augmentos de receita, ao consideravel augmento d'encargos proveniente:

a) —do encarecimento do carvão e de todos os materiaes utilizados pela industria ferro-viaria;

b) —dos importantes sobresalarios do pessoal;

c) —da consideravel depreciação da nossa moeda, resultante da immoderada emissão fiduciaria; isto ao passo que todas ou quasi todas as empresas como esta tem de occorrer ao pagamento em ouro.

—«Isto posto, elimine-se da receita das Empresas o producto das sobretaxas, e não só das futuras como das preteritas, como dispõe o art. 7.º.»

—«Qual situação se cria?»

—«A de permanecerem nas despesas todos os agravamentos, cada vez maiores, reduzindo-se as receitas á cifra anterior, cuja insufficiencia para fazer face ás despesas (aliás muito inferiores as actuaes) foi de tal modo reconhecida que, precisamente para acudir a essa insufficiencia, foram as sobretaxas de retadas.»

—«Isto é: —produzir-se-hia uma situação de deficit.»

—«E tal situação viria a constituir base d'uma annuidade de resgate negativa.»

—«Assim, o art. 7.º redundaria na ruina definitiva dos accionistas e obrigacionistas nacionaes e estrangeiros.»

—«Permita-nos V. Ex.ª, Sr. Ministro, a nossa extranheza ao vermos assim postergados, com tal desprezo, interesses que deveriam merecer aos poderes publicos maior consideração, pois são os d'aquelles que contribuíram com os seus capitaes em bom ouro, para crear em terra portugueza um importantissimo instrumento de riqueza e não podem ficar sujeitos a semelhante ameaça de expolição.»

—«Não pareça, Ex.ª Sr., que, pelo facto de nos dirigirmos ao Governo, esquecemos que os preceitos de que nos queixamos não provem de acto do Poder Executivo, mas d'uma Lei.»

—«A V. Ex.ª nos dirigimos, porque nos parece que, sem a concordancia e porventura, até a iniciativa do Governo, não teria o Congresso votado o que votou; e tambem porque nos coubermos de que, apresentada a V. Ex.ª a demonstração da profunda iniquidade do que se promulgou contra nós, e contra as empresas ferro-viarias em geral, V. Ex.ª se apressa á em tomar a iniciativa de propor ao Congresso o necessario remedio.»

(Continua)



BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 14 de Agosto de 1920.

As propostas do sr. Pina Lopes, eram inaceitaveis, como vimos. Ainda assim obedeciam fundamentalmente ao principio justo de que o ponto de partida de toda a obra financeira tem de ser a tributação dos lucros extraordinarios da guerra.

O sr. Innocencio Camacho quiz seguir um caminho differente, mas obedecendo a orientações que, na sua propria essencia, não se conformam com a justiça economica e social, por melhores que sejam as intenções do novo ministro.

Acima de tudo quiz lançar um emprestimo interno, em consolidado perpetuo de 5 1/4 %, não podendo o encargo real exceder 6 1/2 % ao anno. A emissão abrangeria os titulos necessarios não só para o governo receber 60.000 contos effectivos com destino á diminuição do deficit de 1920-21, mas tambem para substituir os das actuaes cauções da dívida de 360.000 contos ao Banco de Portugal, com o mesmo direito de serem vendidos ao publico, segundo o contracto de 1918. O emprestimo poderia ir assim successivamente crescendo, até mais de 400.000 contos nominaes... se acaso houvesse dinheiro e subscriptores para tanto.

Como o Governo pôz absolutamente de parte a ideia de tributar os lucros de guerra é muito grave o significado da sua orientação. Elle não exige aos que vieram e vão ganhando centenas de milhares de contos aquillo que pertence realmente ao Estado, por uma contribuição justa. Pelo contrario, deseja que elles se transformem ainda em credores da nação, até mais de 400.000 contos, se fôr possível, e ao juro de 6 1/2 % ao anno. Ainda por cima lhes quer dar, como garantia d'esse encargo, a consignação dos rendimentos do imposto predial. Os novos ricos ficariam com toda a sua fortuna de guerra, parcialmente mudada em credito sobre o Estado, com hypothecca final de toda a propriedade rustica e urbana em seu favor!

Para esse fim, elevar-se-hiam ainda as taxas da contribuição predial, sem o que não haveria sufficiente receita privilegiada para o encargo do novo emprestimo, pois indo este ao seu maximo previsto, pode aquelle exceder 24.000 contos por anno! E ainda mais grave seria o processo adoptado para tal augmento, como vamos ver.

O artigo 1.º da proposta respectiva diz o seguinte: «O rendimento collectavel de cada predio rustico, a partir do anno corrente é, para todos os effeitos fiscaes, o valor de V que resultar da applicação da seguinte formula:

$$V = \frac{R \times P}{E}$$

em que R representa o rendimento collectavel inscripto na matriz de 1914, P o preço na epocha do calculo do genero predominante produzido no mesmo predio, E o preço do mesmo producto em 1914, fixado nas estivas camararias e V o rendimento collectavel sobre que incidirão as taxas do anno a que a operação se refere».

Supponhamos uma terra de vinho cujo rendimento collectavel em 1914 era de 3.000\$00, estando por exemplo aquelle producto a 10\$00 e agora a 100\$00, por 500 litros. N'esse caso teremos a seguinte operação:

$$V = \frac{3.000\$00 \times 100\$00}{10\$00}$$

Effectuando-a, achamos agora um rendimento collectavel de 30.000\$00 ou dez vezes mais, o que está muito longe de ser verdade, em geral, por ser desigual o augmento das despesas agricolas.

Aquelle predio, continuando a ser de 7 % a taxa media, pagaria de contribuição 11 % ou 330\$00 em 1914 e 14 % ou 4.200\$00 em 1920! A desproporção é absurda: mas seria boa para a garantia dos juros dos emprestimos dos novos ricos, se acaso a terra podesse resistir a esta expropriação!

O caso talvez ainda fosse peor na propriedade urbana, sobre a qual diz a proposta:

«Art. 2.º O rendimento collectavel da propriedade urbana continuará a ser avaliado pelas respectivas commissões, segundo as regras estabelecidas nos art. 173 do Codigo da Contribuição Predial, mas tendo-se em vista, para a justa fixação d'esse rendimento, as circumstancias e condições economicas da epocha presente.»



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

Banco Nacional Ultramarino

(Banco de emissão para as colonias)

Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada

Capital realizado 24:000 contos

Reservas 24:000 contos

SÉDE EM LISBOA

AGENCIA EM LISBOA

Rua do Commercio

Caes do Sodré

Filiaes no Continente e Ilhas

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

Filiaes na Europa

PARIS — 8, rue du Helder

LONDRES — 27, Throgmortau Street

Filiaes no Brazil

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

Filiaes e agencias nas Colonias

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

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

Correspondentes nas principaes localidades do Continente e ilhas adjacentes e em todas as cidades do mundo

*Operações bancarias de todos os generos no Continente com as colonias, ilhas adjacentes, Brazil e restantes paizes estrangeiros.
Compra e venda de saques sobre o estrangeiro, notas e moedas estrangeiras, coupons, etc.*

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

BORGES & IRMÃO

BANQUEIROS

LISBOA — PORTO — RIO DE JANEIRO

Compram e vendem cambiaes, papeis de credito nacionaes e estrangeiros, coupons, notas moedas de todos os paizes e quaesquer outros titulos de credito.

Descontam letras sobre o paiz e estrangeiro

Ordens telegraphicas para compra e venda de papeis de credito e outras quaesquer operações de bolsa.

Sacam e fornecem cartas de credito sobre todas as praças do mundo

Recebem dinheiro á ordem e a prazo. — Ordens telegraphicas para abertura de creditos

AGENCIA DE LISBOA

35 a 38, Praça do Municipio — Largo de S. Julião, 1 a 7

Endereço telegraphico: BORGIMÃO — Numero Telephonico, 611

Secção Maritima: Largo de S. Julião, 7 — Endereço telegraphico: STEAMSHIP

Westinghouse, Church, Kerr & Company, Incorporated

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

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

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

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

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

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

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

Agente exclusivo em Portugal e Colonias:

CASA "PROGREDIOR"

Travessa da Gloria — Avenida da Liberdade — LISBOA

OLEOS E GORDURAS MINERAES

= DA =

Vacuum Oil Company

"OS QUE MAIS LUBRIFICAM"

Oleos especiaes para lubrificação de MACHINAS MARITIMAS E INDUSTRIAES

Oleos especiaes para Motores electricos; Motores a gaz d'hulha; Motores a gaz pobre;
Motores a petroleo; Motores a gazolina; Oleos combustiveis;
Dynamos — Transformadores — Frigorificos — Eixos de carros, trens, vagões e vagonetas.

Oleos para curtimento de cabedaes e para lavagem de lãs. Oleos e gorduras para machinas agricolas.

Oleo insecticida contra a Iceria, Pulgão Lanigero e outros insectos que atacam as plantas

Oleos e gorduras especiaes para AUTOMOVEIS

Vacuum Oil Company

LISBOA

Rua da Horta Secca, 39

TELEPHONES

Central 3980, 3981, 3982, 3983 e 3984

Endereço

telegraphico

VACUUM

Vacuum Oil Company

PORTO

Rua Infante D. Henrique, 87

TELEPHONE: 92

HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 16 DE AGOSTO DE 1920

COMPANHIA PORTUGUEZA				SUL E SUESTE				MINAS E DOURO				POVOA DE VARZIM											
PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.										
Lisboa-R Cintra Lisboa-R 6 10 7 22 6 27 7 30 10 10 11 20 b 8 37 9 28 f 11 55 a 12 42 b 9 50 10 35 y 12 5 13 17 12 6 13 10 l 14 15 12 16 15 15 17 2 b 17 41 18 41 19 58 21 e 19 10 a 19 57 24 45 0 47 19 40 20 50 0 35 1 45				Coimbra Figueira Coimbra 7 8 42 8 6 30 8 12 10 20 12 45 10 5 11 45 16 35 18 13 14 55 18 0 5 4 5 22 45 0 14 1 50 4 5				Lisboa Barreiro Lisboa e 6 10 6 55 6 30 7 10 8 8 40 7 22 8 5 10 20 11 9 10 9 50 11 30 12 10 11 40 12 30 13 13 40 13 10 13 50 16 20 17 30 15 3 15 45 18 45 19 25 18 17 18 57 20 20 40 22 15 23 1 h 1 1 45				Porto Braga Porto f 7 27 9 18 4 5 6 53 8 25 10 59 8 14 10 19 19 32 13 15 12 13 45 a 14 31 16 8 14 55 17 32 17 9 19 10 17 12 19 45 19 25 22 27 22 36 0 35				Espinho Vizeu Espinho 5 15 16 12 20 19 40 Saranda Vizeu Saranda n 5 30 10 2 16 30 20 35 18 30 22 36							
Lisboa-R Queluz Lisboa-R 7 30 8 3 8 47 9 19 17 52 18 25 19 10 19 40 Mais os de Cintra, excepto os a e b				Coimbra Louza Coimbra 12 25 14 10 8 35 10 4 13 15 19 30 11 50 16 7				Lisboa-R Figueira Lisboa-R 8 20 16 6 16 34 0 25 Lisboa-R Alfarellos Lisboa-R 8 20 16 4 16 50 0 25				Nine Braga Nine 23 20 23 45				Porto Viana Porto 7 27 9 53				Porto Povoia Porto 9 10 34 5 6 57 11 15 12 40 8 9 20 c 17 35 19 12 20 13 50 19 20 30 16 20 17 50 f 19 30 21 2			
C. Sodrê Cascaes C. Sodrê 6 40 7 50 5 50 7 2 9 10 2 7 37 8 44 10 30 11 30 8 34 9 37 13 14 6 a 9 34 10 15 f 14 15 15 24 b 10 30 11 27 16 17 4 b 12 45 13 45 e 17 30 18 38 15 45 16 56 a 18 49 19 21 b 17 50 18 50 18 50 19 54 b 18 19 20 19 30 20 35 19 45 20 45 b 22 30 23 31 22 30 23 31 0 40 1 38 0 15 1 16				Porto Aveiro Porto 6 40 8 49 4 50 7 40 7 44 10 15 11 10 13 52 13 55 15 40 18 46 21 25 17 49 20 12				Lisboa Aldegallega Lisboa 8 10 7 50 9 59 11 30 13 20 10 20 12 20 16 50 18 48 17 18 57 20 21 45 20 45 23 1				Porto Monsão Porto 8 25 11 5 5 25 10 19 a 11 30 18 5 a 10 13 45 17 9 22 13 58 19 45 19 40 0 35				Povoia Famalicão Povoia 7 8 22 x 7 10 8 29 16 17 22 10 10 11 26 a 15 25 16 45 19 20 22							
Lisboa-R V. Franca Lisboa-R 6 30 7 43 6 25 7 49 8 40 10 5 8 10 9 36 13 20 14 44 9 24 11 10 17 30 18 50 11 50 12 45 18 19 20 15 10 16 34 20 15 21 31 19 2 20 40 0 25 1 39 21 28 22 40				Porto Ovar Porto 5 55 7 39 8 9 38 Mais os de Aveiro.				Lisboa Setubal Lisboa 8 9 46 7 59 9 50 11 30 13 20 10 30 12 20 16 50 18 46 17 5 18 37 18 45 20 31 21 22 1				Porto Penafiel Porto 18 45 20 47 4 58 6 53 Porto Marco Porto 9 49 12 48 13 43 16 52				Povoia Modivas Porto 6 30 7 20							
Lisboa-P B. Prata Lisboa-P e 7 55 8 5 e 7 20 7 30 e 17 26 17 36 e 9 15 9 25 e 17 55 18 5				Porto Ovar Porto 5 55 7 39 8 9 38				Lisboa Beja Lisboa 8 14 28 9 30 10 45				Porto Tua Porto 16 55 22 7 5 20 10 31											
Lisboa-R Setil Lisboa-R 6 30 8 25				Alfarellos V.N.Gaya Alfarellos 6 18 8 8 25 18 27				Casa Branca Beja Casa Branca 21 40 2 40				Regoa B. d'Alva Regoa 16 55 22 27 5 20 6 31											
Lisboa-R Santarem Lisboa-R 19 50 22 40				Lisboa-R Val. d'Alc. Lisboa-R 10 18 50 8 30 18 12 a 15 25 21 43 a 9 30 15 38				Regoa V. Real Regoa 16 55 22 27 5 20 6 31				Regoa Vidago Regoa 7 50 12 52 a 10 35 13 30 12 54 10 48 10 55 14 45 a 17 20 c 17 20 22 20											
Lisboa-R Entrone Lisboa-R 18 21 40 6 10 11 10				Lisboa-R Bedajoz Lisboa-R 18 7 38 19 30 11 10				Regoa Tamega Regoa 12 54 17 41 9 45 20 20 a 17 20 53				Pocinho Carviães Pocinho 15 30 17 25 10 10 11 52 p 18 30 20 25											
Lisboa-R Porto Lisboa-R a 8 30 14 23 6 40 18 12 10 22 18 a 17 18 23 16 a 21 15 7 59 a 20 6 45				Lisboa-R Guarda Lisboa-R 18 10 20 17 39 11 10				Regoa V. Real Regoa 16 55 22 27 5 20 6 31				NACIONAL St. Comba Vizeu St. Comba l 6 8 25 k 5 15 7 20 7 40 10 o 14 32 16 20 n 13 35 15 30 18 20 6											
Alfarellos V.N.Gaya Alfarellos 6 18 8 8 25 18 27				Lisboa-R C. Branco Lisboa-R 10 21 20 14 35 6 45				Regoa V. Real Regoa 16 55 22 27 5 20 6 31				VALLE DO VOUGA Espinho Saranda Espinho 18 15 21 33 4 7 16											
Figueira Amieira Figueira 10 34 15 55 15 45 18 6				Lisboa-R Covilhã C. Branco p 17 45 22 10 p 5 46 10 10				Regoa V. Real Regoa 16 55 22 27 5 20 6 31				St. Comba Vizeu St. Comba l 6 8 25 k 5 15 7 20 7 40 10 o 14 32 16 20 n 13 35 15 30 18 20 6											
Alfarellos Figueira Alfarellos 16 50 17 4 19 6 19 41 20 10 20 48				Setil Vendas Novas Setil 8 41 11 5 17 19 34				Regoa V. Real Regoa 16 55 22 27 5 20 6 31				St. Comba Vizeu St. Comba l 6 8 25 k 5 15 7 20 7 40 10 o 14 32 16 20 n 13 35 15 30 18 20 6											
BEIRA ALTA Figueira Pampilhosa Figueira o u 8 10 3 10 36 12 50 n 9 45 12 18 30 20 34 15 45 18 5 2 55 4 31				Lisboa-R C. Branco Lisboa-R 10 21 20 14 35 6 45				Regoa V. Real Regoa 16 55 22 27 5 20 6 31				St. Comba Vizeu St. Comba l 6 8 25 k 5 15 7 20 7 40 10 o 14 32 16 20 n 13 35 15 30 18 20 6											
Pampilh. Mangualde Pampilh. o u 10 40 17 3 6 9 24 n 18 45 22 11				Lisboa-R C. Branco Lisboa-R 10 21 20 14 35 6 45				Regoa V. Real Regoa 16 55 22 27 5 20 6 31				St. Comba Vizeu St. Comba l 6 8 25 k 5 15 7 20 7 40 10 o 14 32 16 20 n 13 35 15 30 18 20 6											
Pampilh. F. Ono Pampilh. 5 20 16 41 11 26 17 46 12 35 18 1 12 20 22 24				Lisboa-R C. Branco Lisboa-R 10 21 20 14 35 6 45				Regoa V. Real Regoa 16 55 22 27 5 20 6 31				St. Comba Vizeu St. Comba l 6 8 25 k 5 15 7 20 7 40 10 o 14 32 16 20 n 13 35 15 30 18 20 6											

Vapores a sair do porto de Lisboa

<p>Africa do Sul Vapor inglez GUSCON. Sahrá em 22 de Agosto. Agentes, E. Pinto Basto & C.ª Lt. Caes do Sodré, 64, 1.ª</p>	<p>Las Palmas, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires Vapor hollandez ZEELANDIA. Sahrá a 23 de Agosto. Agentes, Orey, Antunes & C.ª Lt. Pr. Duque da Terceira, 4, 1.ª.</p>	<p>Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos Vapor brasileiro CUYABA. Esperado em 17 de Junho. Agentes, Henry Burnay & C.ª R. dos Fanqueiros, 10.</p>
<p>Anvers (Directo) Vapor belga ARMENIER. Sahrá a 20 de Agosto. Agentes, Henry Burnay & C.ª R. dos Fanqueiros, 10.</p>	<p>Liverpool Vapor inglez ZINGARA. Sahrá a 18 de Agosto. Agentes, Garland Laidley & C.ª T. do Corpo Santo, 10, 2.ª</p>	<p>Providence e New York, com escala por Ponta Delgada, Angra e Horta Vapor francez BRITANIA. Sahrá a 21 de Agosto. Agentes, Orey, Antunes & C.ª Lt. Pr. Duque da Terceira, 4, 1.ª</p>
<p>Bordeus Vapor francez LIGER. Sahrá depois de 16 de agosto. Agentes, Orey, Antunes & C.ª Lt. Pr. Duque da Terceira, 4, 1.ª</p>	<p>Londres Vapor inglez EIDER. Sahrá de 18 a 19 de Agosto. Agentes, E. Pinto Basto & C.ª Lt. Caes do Sodré, 64, 1.ª</p>	<p>Rio de Janeiro Vapor inglez OROPESA. Sahrá a 20 de Setembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.ª Lt. Caes do Sodré, 64, 1.ª</p>
<p>Hamburgo Vapor allemão OLDENBURGO II. Depois de 18 de Agosto. Agentes, Marcus & Harting Rocio, 50</p>	<p>Madeira e Canarias Vapor inglez AGUILA. Sahrá a 25 de Agosto. Agentes, Garland Laidley & C.ª T. do Corpo Santo, 10, 2.ª</p>	<p>Rio de Janeiro com tras-bordo para S. Francisco, Florianopolis, pelas Pelotas e Rio Grande Vapor brasileiro CAXIAS. Sahrá em 18 de Agosto. Agentes, Henry Burnay & C.ª R. dos Fanqueiros, 10</p>
<p>Havre e Rouen (Directo) Vapor francez VILLE DE MAJUNGA. Sahrá a 25 de Agosto. Agentes, Henry Burnay & C.ª R. dos Fanqueiros, 10.</p>	<p>Madeira, Santa Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa, S. Jorge, Pico e Fayal Vapor portuguez S. MIGUEL. Sahrá a 20 de Agosto. Empresa Insulana de Navegação, C. Sodrê, 84, 2.ª</p>	<p>Vigo, Boulogne, Plymouth e Amsterdam Vapor hollandez HOLLANDIA. Sahrá a 19 de Agosto. Agentes, Orey, Antunes & C.ª P. Duque da Terceira, 4, 1.ª</p>
<p>Las Palmas, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Ayres Vapor hollandez GOOLAND. Sahrá a 16 de Agosto. Agentes, Orey, Antunes & C.ª Lt. Pr. Duque da Terceira, 4, 1.ª</p>	<p>Marselha, Port Said, Moçambique, Lourenço Marques, Majunga e Nossy-Bay Vapor VILLE DE METZ. Depois de 30 de Agosto. Agentes, Henry Burnay & C.ª R. dos Fanqueiros, 10</p>	<p>Vigo, Boulogne, Plymouth e Amsterdam Vapor hollandez GELRIA. Sahrá a 31 de Agosto. Agentes, Orey, Antunes & C.ª Pr. Duque da Terceira, 4, 1.ª</p>

ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

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

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

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

NO PORTO: TAIT & Co. - Rua dos Inglezes, 23, 1.ª

