

Gazeta dos Caminhos de Ferro

23.º DO 33.º ANNO

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

NUMERO 791

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 Ferrelra 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 Calhariz, 29

LISBOA, 1 de Dezembro de 1920

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO
11, Rua da Horta Seca, 7-1.º
Telephone: Central-27

SUMMARIO

O caminho de ferro de Benguella, por J. Fernando de Souza.....	353
A circulação e os preços, por Quirino de Jesus	355
Parte Official	356
A tonelagem mundial em construção	356
Memorias d'outros tempos	357
Carris de ferro de Lisboa	358
Ainda a grêve.....	359
Linhas Portuguezas.....	359
Viagens e Transportes	360
Carta de Paris, XIII, por Guerra Malo	360
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes (Relatorio).....	361
Arrematações	363
Publicações recebidas.....	363
Parte Financeira:	
Carteira	364
Boletim commercial e financeiro	364
Cotações na Bolsa de Lisboa.....	365

O caminho de ferro de Benguella

Relatorio de 1919

Hoje mais do que nunca devemos prestar a maxima attenção a tudo quanto respeita ao desenvolvimento economico das nossas colonias, especialmente da de Angola.

Se as não valorisarmos, se n'ellas não affirmarmos a pujança da nossa acção, arriscamo-nos a subministrar pretexto a um esbulho acobertado sob a invocação dos *direitos superiores da civilização* e outros phraseados, que pertencem ao numero das *mentiras convencionaes* e que as sociedades hodiernas pagam largo tributo.

No fomento colonial desempenha papel primacial o problema dos transportes e portanto o da rede ferroviaria.

Estamos n'esse ponto muito atrasados.

Nada ha feito no norte de Angola na vasta região congoleza. Os nossos vizinhos belgas construíram a linha de Matadi a Leopold-ville, que supre o Zaire n'um troço inavegavel e tem já hoje um trafego importantissimo, estando projectado o seu prolongamento até á ligação com a região mineira de Katanga e com a grande arteria do Cabo ao Cairo.

As precarias condições de navegação no troço do Zaire logo a juzante de Matadi aconselham o prolongamento da linha belga no nosso territorio, de modo que se transfira a sua testa fluvial para local accessivel aos grandes navios que podem entrar no Zaire e alli encontrar no Congo-lala excellente porto. Deve ser este ao mesmo tempo a testa de uma linha ferrea de

penetração, que vá servir as minas de cobre do Bembe, e região do Eocuge, rica de café e da qual bifurque na altura conveniente uma linha de penetração, que vá pelo Pombe até o Quango, sensivelmente parallela á fronteira norte e a sufficiente distancia d'esta para ter dos dois lados zona tributaria.

Devem essas linhas ser da mesma largura da do Congo belga, com a qual se ligarão naturalmente. E' esta do typo de 0^m,75, mas parece que será alargada para a bitola normal africana de 1^m,06, devendo pois a nossa escolha ser subordinada a essa consideração.

A 300 kilometros para o sul temos a linha de Ambaca com 1^m de largura partindo de Loanda e que importa alargar para o typo normal africano de 1^m,06, rectificar, realisando consideraveis encurtamentos, e prolongar e ramificar para o interior, ligando-a com o Encoge por um ramal do Golungo Alto.

Caminhando para o Sul, encontramos a nossa principal linha de penetração, que do Lobito, parte em direcção á Katanga e cujo relatorio referente a 1919 temos presente, urgindo prolongal-a em direcção ao seu objectivo principal.

Completa o systema de linhas de penetração a de Mossamedes, em relação á qual se cometteu o erro de adoptar a largura de 0^m,60 no curto troço construido.

A perturbação causada no mundo financeiro pela guerra e a paralysação das industrias de paz tiveram a sua repercussão na construção da linha de Benguella, impedindo a sua continuação. A estas causas de ordem geral juntou-se o desastrado decreto de 30 de junho de 1918, que, revogando a lei de 23 de junho de 1913, impediu a emissão de novas obrigações, mediante a qual se obteriam os recursos para o prolongamento da linha. Só ha pouco foi votado o projecto de lei que restabeleceu a situação anterior e repara o mal causado por aquelle decreto.

A lei de 1913 permittia com effeito ás empresas ferroviarias colonias que não tivessem subvenção nem garantia de juro emissão de obrigações de importancia superior ao capital realisado, desde que os encargos estejam garantidos, podendo para esse effeito consignar o rendimento liquido da exploração.

No seu *memorandum* de 23 de dezembro de 1918 publicado como annexo ao relatorio de 1919 expõe a Companhia as razões que impunham a revogação do decreto de 1918. Foram precisos dois annos para se tomar tão justificada providencia!

Foi essa uma das razões que mantiveram paralysada a construção da linha além do kilometro 620.

Proseguiram os estudos além do Quanza para uma variante entre os kilometros 728 e 860 com o fim de melhorar o traçado e entre os kilometros 36 e 197 para suprimir o troço de cremalheira.

Em melhorar a parte em construção gastou-se em 1919 a quantia de 142.985\$86.

Tem tido grande desenvolvimento a construção

de estradas, que tornam possível a circulação de automóveis.

As receitas atingiram 1:014.390\$89, ou mais esc. 195.977\$08 que em 1918.

Para este augmento contribuiu com cerca de 28 contos a elevação de tarifas de 20 % levada a effeito em 20 de outubro de 1919, ficando assim cerca de 168 contos, que representam o incremento normal do tráfego.

As receitas decompõem-se pela forma seguinte:

	1919	1918	A mais em 1919
Passageiros...	160.086\$41	146.712\$75	13.373\$66
Mercadorias:			
G. V. e P. V...	772.189\$32	619.240\$40	152.948\$92
Diversos.....	82.124\$16	52.469\$66	22.654\$50
Totaes...	1:014.399\$89	818.422\$81	195.977\$03

Vê-se que o augmento se deu principalmente nas mercadorias. Ainda assim o numero de passageiros subiu de 169.864 a 200.254.

O numero de toneladas kilometricas elevou-se de 24.208.074 a 26.029.576, o que dá um augmento de 1.821.502.

Deve-se notar que as receitas de 1920 atingiram até junho 915 contos, mais 441 que em igual periodo de 1919 graças ás navas tarifas.

Este augmento deve accentuar-se, tanto mais que

O movimento de passageiros tem crescido sempre elevando-se de 26.000 em 1907 a 200.000 em 1919.

As despesas de exploração foram de 571.941\$82, mais 119.309\$87 que em 1918.

A receita liquida foi pois de 323.148\$20, mais esc. 76.667\$21 que em 1918.

As despesas decompõem-se pela seguinte forma:

Serviços centraes...	111.481\$04	+ 11.571\$99
Movimento.....	106.704\$28	19.984\$03
Ponte-caes.....	27.901\$64	14.545\$05
Tracção.....	297.531\$15	37.716\$09
Via e Obras.....	147.633\$58	36.392\$71
	691.251\$69	119.309\$87

O coefficiente de exploração foi apenas de 0,68.

O percurso dos comboios sensivelmente igual ao de 1918 attingiu 398.516 kilometros.

Na ponte-caes atracaram 135 vapores, mais 62 que em 1918 e a tonelagem importada e exportada elevou-se de 30.000 toneladas a 50.000. Além dos vapores atracaram 249 barcos de vela, mais 58 que no anno anterior.

A tracção está sendo feita com lenha, no que, se consumiram 36.000 toneladas em vez de 10.000 de carvão.

Convem reproduzir o seguinte quadro synoptico relativo á estatistica da receita e despesa desde 1908:

Annos	Kilometros explorados	Receitas	Despesas	Rendimento liquido	Rendimento total por kilometro	Rendimento liquido por kilometro	Despesa por kilometro	Coeficiente
1908	197	46.410\$61,4	124.815\$12,8	Negativo	235\$58,6	Negativo	635\$58,4	2,69
1909	197	70.464\$57	210.795\$53,1	"	357\$68,8	"	1.070\$02,7	2,99
1910	227	280.154\$08,6	346.897\$12,4	"	1.234\$15,9	"	1.523\$14,8	1,23
1911	334	381.147\$82,7	299.384\$50,9	81.763\$31,8	1.141\$16,1	244\$80,2	896\$35,9	0,78
1912	381	422.666\$27,8	317.851\$98,3	104.814\$29,5	1.109\$36	275\$10,3	831\$25,7	0,75
1913	449	452.935\$64,3	314.577\$49,6	138.358\$14,7	1.008\$76,5	308\$14,7	700\$61,8	0,69
1914	519	381.812\$14	302.779\$09	79.033\$05	735\$67	152\$27	583\$39	0,79
1915	519	535.066\$36	314.754\$96	220.311\$40	1.030\$96	424\$49	606\$46	0,59
1916	519	587.787\$48	347.795\$77	239.991\$71	1.132\$54	462\$42	670\$12	0,59
1917	519	631.697\$53	370.001\$01	261.696\$52	1.217\$14	504\$23	712\$91	0,59
1918	519	818.422\$81	571.941\$82	246.480\$99	1.576\$92	474\$91	1.102\$01	0,70
1919	519	1.014.399\$89	691.251\$69	323.148\$20	1.954\$53	622\$64	1.331\$89	0,68

vão seguir para Africa 2 locomotivas e 20 vagões de 35 toneladas, o que permittirá intensificar os transportes. E' pois possível que as receitas excedam 2.000 contos em 1920, o que representaria cerca de 4 contos por kilometro.

O seguinte mappa mostra-nos a parte com que cada ramo do tráfego contribuiu para a receita:

Designação	Quantidade	Importancia	Receita total
Passageiros			
1.ª classe.....	23.469	51.557\$39	
2.ª classe.....	23.175	45.753\$27	
Indigenas.....	150.466	56.377\$93	
Cobranças supplementares.....	3.144	6.397\$82	160.086\$41
Grande velocidade			
Bagagens.....	276.437	4.980\$37	
Mercadorias.....	754.807	15.958\$22	
Carruagens e gado.....	2.179	1.223\$28	
Diversos.....		4.108\$46	26.270\$33
Pequena velocidade			
Mercadorias.....	93.962.871	679.831\$71	
Carruagens e gado.....	6.852	15.649\$04	
Transportes de serviço da Companhia.....	26.896.833	14.846\$37	
Diversos.....		7.148\$19	717.475\$31
Receitas eventuaes 20 %.....			28.443\$68
Receitas fó-a do tráfego			
Ponte-Caes.....		45.022\$86	
Agua.....		11.744\$62	
Telegrammas.....	11.698	13.647\$32	
Armazenagens.....		8.846\$69	
Receitas hospitalares.....		2.862\$67	82.124\$16
			1.014.399\$89

Põem-se em relevo no relatorio varios indices da animadoras tendencias progressivas da região.

Assim, o imposto de cubata, que foi de 172 contos em 1913 14, está calculado para 1919-20 em 1.188. Os indigenas concorreram para o tráfego da linha com 68 % do mesmo. A venda dos seus productos representa quasi 9.000 contos.

Teem-se installado no districto varias fabricas.

A producção das minas de Katanga, em que se calcula haver mais de 300.000.000 toneladas de cobre, deveria ter attingido 40.000 toneladas sem as grèves e outros embaraços que oçcorreram; foi, ainda assim, de 22.000 toneladas em 1919.

A agricultura progride no districto e a producção cerealifera pode crescer rapidamente de modo que o deficit da metropole seja suprido.

Os documentos annexos ao relatorio demonstram-no exuberantemente.

Em 23 de outubro de 1918 a Companhia propoz ao Governo que a auxiliasse, pois estava luctando com falta de material circulante, pondo-a em condições de o adquirir para dar vasão ao tráfego, principalmente de productos agricolas. Era uma questão de £ 180.000 que seriam sobejamente compensadas pelo oiro que se deixava de exportar para preencher o nosso deficit cerealifero. Nada conseguiu.

A cultura do algodão está iniciada em vastas regiões entre a Rhodesia e o Congo, podendo attingir grandes proporções.

No discurso pronunciado por Mr. Robert Williams na Assembléa geral de 3 de dezembro de 1919 da *Tanganyika Concessions Co. Ltd.* deu conta o iniciador do caminho de ferro de Benguela das negociações entabuladas para a rápida construção até Katanga.

A conta de Ganhos e Perdas accusa despesas de exploração e administração sommando cerca de 851 contos contra 1.014 de receitas. Os juros das obrigações absorveram cerca de 549 contos, de modo que o saldo devedor da conta foi de 385.

Insiste o relatorio na necessidade de se fazerem no Lobito as obras necessarias para satisfazer as exigencias do seu porto commercial, cujo movimento deve attingir consideraveis proporções.

A impressão que nos deixa o relatorio é de confiança no futuro da linha chamada a ser a principal arteriade Angola e instrumento poderoso do seu progresso economico.

J. Fernando de Souza

A circulação e os preços

As desordens da politica, da administração publica, das classes exploradoras e do operariado, salientando-se entre as muitas causas da nossa crise financeira, económica e social, augmentaram esta gravemente desde o começo do anno, e ainda mais desde meados de julho, epocha da constituição do Governo do sr. Antonio Granjo.

As despesas e os consumos, no sentido mais amplo destas expressões, vieram crescendo cada vez mais, embora sob aspectos de alimentação natural e civil muitos elementos da sociedade venham reduzindo tambem cada vez mais a satisfação das suas necessidades, com circumstancias bem dolorosas em muitos casos. Ao mesmo tempo decaiam as produções e os rendimentos reaes, porque o trabalho veiu sempre diminuindo e o capital veiu entretendo a sua força no giro cobiçoso das especulações.

Como consequência necessaria, os males em que se definem os resultados de um desequilibrio entre o deve e o haver, entre a despesa e a receita, passaram a augmentar por saltos rapidos desde o principio do anno. A divida publica deve subir mais de 150.000 contos n'este periodo. A circulação fiduciaria voou de 371.000 contos em 1 de janeiro, de 1920 para 473.000 contos em 14 de julho, excedendo-se depois o limite legal, por emissão oculta sem se ter publicado o balancete semanal do Banco, facto significativo e grave. Apenas o voltámos a ter na curta gerencia do sr. Cunha Leal. Soube-se então que a circulação chegara já a 532.625 contos em 29 de setembro. O dollar, unica moeda de ouro, e que ao par apenas vale cerca de \$93, chegava já em 1 de janeiro a 3\$30, galopava até 5\$30 ao formar-se o governo do sr. Antonio Granjo em 18 de julho, e depois em quatro mezes voava a mais de 9\$00, tendo assim uma depreciação de perto de 900 %. O déficit do Thesouro, por causa dos cambios e das subvenções aos funcionarios, galgava de perto de 100.000 contos em janeiro, a cerca de 120.000 em julho, e a cerca de 220.000 em novembro, tendendo para 250.000 e para muito mais ainda. A carestia da vida, como resultante de tudo isto e do resto, quasi dobrava desde julho, com disposições para agravar-se ainda, augmentando assustadoramente as dificuldades sociais, sobretudo nas classes liberais e medianas.

E' verdadeiramente desolador o seguinte quadro comparativo, que podemos elaborar com respeito aos preços de alguns artigos de primeira necessidade,

considerando apenas os que são consumidos pelas classes menos abastadas e excluindo os objectos e generos de luxo, palavra que hoje tem uma extensão immensamente mais larga do que em 1914:

	Julho de 1914	março de 1920	ou mais % sobre 1914	novembro de 1920	ou mais % sobre 1914
Açúcar.....	\$24	\$48	100	\$60	150
Arroz.....	\$12	1\$00	733	1\$40	1233
Azeite.....	\$34	1\$20	250	5\$00	1370
Bacallian.....	\$20	1\$20	500	2\$20	1000
Banha.....	\$38	2\$20	478	5\$00	1215
Batatas.....	\$03	\$24	700	\$45	1400
Café.....	\$54	1\$20	122	1\$60	196
Calçado.....	3\$50	22\$00	528	40\$00	1042
Carneiro.....	\$28	1\$20	328	2\$00	621
Carvão.....	\$03,5	\$12	242	\$50	1328
Chá.....	2\$00	8\$00	300	16\$00	700
Faínia de milho.....	\$08	\$40	400	\$70	750
Fato.....	20\$00	70\$00	250	110\$00	450
Feijão.....	\$07	\$50	614	\$75	971
Grão.....	\$10	\$46	360	\$70	600
Hortaliça.....	\$10	\$50	400	\$60	500
Lenha.....	6\$00	30\$00	400	120\$00	190
Leite.....	\$10	\$30	200	\$40	300
Manteiga.....	\$80	2\$40	200	6\$00	670
Ovos.....	\$24	1\$20	400	2\$20	816
Pão.....	\$09	\$40	344	\$40	344
Peixe.....	\$30	1\$20	344	2\$00	566
Petroleo.....	\$09,5	\$50	420	\$95	900
Queijo.....	\$60	2\$80	366	6\$00	900
Sabão.....	\$08	1\$40	1677	1\$60	1900

Podemos assim calcular que já o custo da vida está perto do décuplo do que era em 1914, tendo quasi dobrado desde a última primavera. Apenas a renda da casa se conservou igual em muitos casos, elevando-se, porem n'outros, ao duplo, ao triplo, ao quádruplo e a muito mais ainda. Esta situação é visivelmente grave e exigia do poder publico, das classes exploradoras e do operariado tudo o que fosse preciso para se melhorarem com a maior rapidez possível as nossas condições de existencia. E é em tal momento que se vem ainda desenvolver a circulação fiduciaria, como dizemos no *Boletim Commercial e Financeiro*!

Todos os economistas estão de accordo em que as excessivas emissões de notas veem concorrendo, mais do que os outros factores, para a desvalorização da moeda, para o agravamento dos cambios e para a carestia da vida, temivel adversidade em que todos os males reúnem os effeitos da sua influencia nefasta. Pelo contrario, a situação tende a melhorar visivelmente nos paizes onde se obedece á politica de saneamento fiduciario e contracção de creditos.

O primeiro caso vê se ainda hoje na Italia. Os *numeros indices* do professor Bachi, relativos ao anno actual, mostram o seguinte movimento.

Março.....	780
Maio.....	830,3
Junho.....	774,7
Julho.....	772,4
Agosto.....	795,9
Setembro.....	832,2

E' que ao mesmo tempo a circulação fiduciaria do Banco e do Estado, representada em milhões de liras, seguia esta linha, apesar de ser mui diversa da nossa a politica financeira italiana:

Março.....	18.465
Maio.....	19.397
Junho.....	20.087
Agosto.....	20.225
Setembro.....	20.225

Vamos ver os effeitos oppostos nos Estados-Unidos e na Inglaterra, onde se vem obedecendo a me-

lhor politica monetaria e onde se veem restringindo os creditos bancarios, systematicamente, para sanear o organismo economico, provocar a venda dos *stocks* açambarcados e baratear a vida. Nos Estados-Unidos os *numeros indices*, cuidadosamente observados sobre 96 artigos de consumo, tiveram este movimento:

	Dollares
1914 Julho.....	8.6566
" Dezembro.....	6.0354
1915 ".....	10.6473
1916 ".....	13.6628
1917 ".....	17.5900
1918 ".....	19.0151
1919 ".....	20.1756
1920 Janeiro.....	20.3638
" Fevereiro.....	20.8690
" Março.....	20.7950
" Abril.....	20.7124
" Maio.....	20.7341
" Junho.....	19.8752
" Julho.....	19.3528
" Agosto.....	19.8273
" Setembro.....	17.0746
" Outubro.....	16.9094

Vemos assim que, desde dezembro de 1919 a outubro de 1920, o numero indice desceu de 20.1756 a 16.9094 dollars, no conjunto dos 96 artigos considerados. Foi uma baixa de 16 %, Fazendo-se a comparação com o indice de julho de 1914, conclue-se que o actual nem chega ao dobro e é já inferior ao de dezembro de 1917!

Certamente varias causas concorreram para este resultado venturoso. Mas todos estão de accordo em que a principal de todas foi a sabia politica financeira que para atenuar as inchações monetarias permitiu a exportação de ouro e levou os bancos a diminuir os creditos dos seus clientes, embora d'ahi resultassem fallencias, economica e socialmente salutaras.

Segundo as estísticas officiaes desde janeiro a agosto de 1920 o ouro entrado nos Estados-Unidos attingiu a somma de 152,34 milhões de dollars; mas o que de lá sahiu no mesmo periodo chegou a 225,72 milhões. Houve assim um excesso de 73,38 na exportação. De 10 de junho de 1919 a 10 de agosto de 1920 a diferença no mesmo sentido foi de 394,64 milhões. Tudo isto representa uma diminuição do meio circulante, com todas as vantagens que d'ahi resultam.

A Inglaterra vem obedecendo á mesma orientação, fundamentalmente, embora não se permitisse ainda a exportação do ouro amoeado, por serem muito diversas as circumstancias. Ahi estabilizou-se com todo o empenho a circulação de notas (354 milhões de libras em outubro de 1920 contra 356 milhões em outubro de 1919) e provocou-se uma forte contracção de creditos nos bancos. Os resultados veem sendo muito apreciaveis.

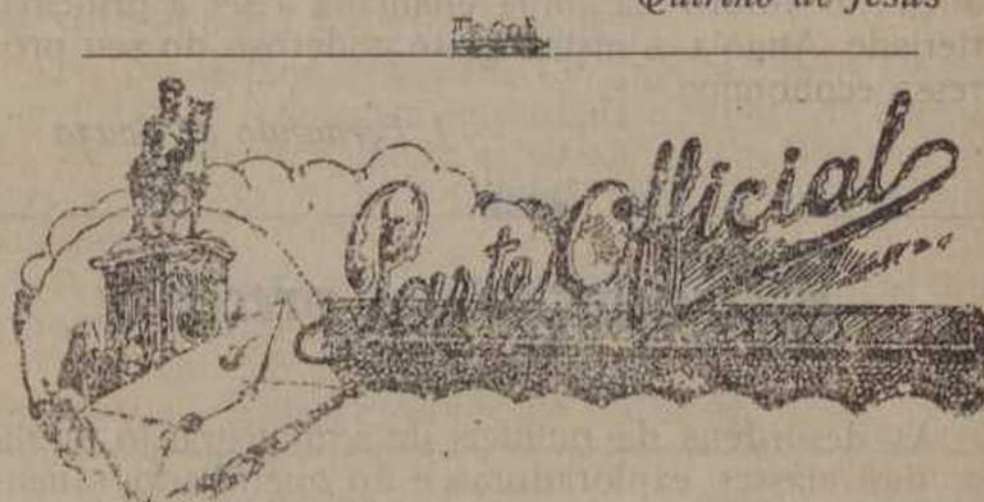
Os *numeros-indices* apresentaram ahi o seguinte movimento:

1914 julho.....	116.6
1918 Dezembro.....	277.0
1919 Dezembro.....	334.7
1920 Janeiro.....	353.1
" Fevereiro.....	370.9
" Março.....	379.6
" Abril.....	374.2
" Maio.....	372.7
" Junho.....	356.7
" Julho.....	358.0
" Agosto.....	352.0
" Setembro.....	347.5
" Outubro.....	326.1

O custo da vida não chega a ser o triplo do que era em 1914. Vem descendo auspiciosamente desde fevereiro de 1920. Julga-se que tende para um nivel que não ficará muito distante da situação existente no começo da guerra.

Em Portugal estamos no decuplo e temos de ir muito alem ainda pela continuação da nossa errada politica financeira. A desordem fiduciaria e bancaria, longe de ter sido combatida, é positivamente animada pela governação e pelos elementos preponderantes e especuladores. Por isso e por tudo o mais, a nossa crise é porfim uma successão de catastrophes financeiras, economicas, sociaes e domesticas. Não se quer ainda o remedio, que no fim ha de ser bem amargo!

Quirino de Jesus



Ministerio do Comercio e Comunicações

Secretaria Geral

Manda o Governo da Republica Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, que sejam louvados o tenente-coronel de engenharia, Raúl Esteves, comandante do batalhão de sapadores de caminhos de ferro, e bem assim os officiaes, sargentos e praças do mesmo batalhão, pela zêlo, competência e espirito de sacrificio que têm evidenciado durante o periodo das greves na Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e nos Caminhos de Ferro do Estado.

Paços do Governo da República, 19 de Novembro de 1920.
— O Ministro do Comércio e Comunicações, *Francisco Gonçalves Velhinho Coorrêa*.

A tonelagem mundial em construção

O jornal inglez "Lloyd Register" publicou a nota comparativa da tonelagem em construção nos principais paizes do mundo em 30 de Junho de 1914, 30 de Junho de 1919, 30 de Junho de 1920:

	1914	1919	1920
Inglaterra.....	1.722,124	2.534,050	2.534,050
França.....	226,779	109,615	226,779
Italia.....	69,098	271,620	69,620
Japão.....	91,510	282,960	91,510
Noruega.....	38,776	62,441	87,539
Dinamarca.....	25,671	57,771	118,439
Hollanda.....	116,137	219,332	398,915
Hespanha.....	4,429	118,854	101,432
Suécia.....	17,001	97,245	125,899
Estados-Unidos.....	148,515	4.185,573	2.105,956

De 1919 ao anno actual a tonelagem em construção augmentou portanto em quasi todos os paizes da Europa.

O Japão e os Estados Unidos, depois d'uma consideravel subida em 1919 sefreram uma grande deminuição em 1920

Parece que a actualidade dos estaleiros navais mundiaes alcançou de 31 de Março ultimo o seu ponto culminante, e que as cifras do trimestre corrente marcarão no seu conjunto um ligeiro retrocesso, em comparação com as de 30 de Junho, as quaes tambem significavam uma diminuição comparada com as do trimestre precedente.

Memórias d'outros tempos

Pessoas varias a quem — como velhos — temos falado do que era o serviço dos caminhos de ferro ha cerca de 50 annos, nos teem aconselhado que publiquemos essas recordações que teem topicos bem curiosos para a comparação com o presente, tanto no trabalho, como no modo de o executar; os elementos de que se dispunha, a organização que então, em muitos sentidos lhe faltava, a forma porque se lhe remediavam essas faltas, a boa vontade com que cada qual se lançava ao trabalho, com dedicação, com amor.

Muito temos hesitado em fazel-o, porque, por vezes, teremos, que personalisar referencias que poderão ser tomadas á conta de vaidades pessoas, que não possuímos nem razão para ellas temos. E temos adiado a exposição, contra o parecer de amigos que nos instigam a faze-la, reputando de interessantes essas recordações d'um velho que alguma coisa foi, pelo esforço do seu braço e da sua boa vontade, no serviço ferroviario, do qual, hoje affastado da sua actividade, não deixou de ter saudades.

E observam-nos que bom é que lancemos á publicidade estas memorias, emquanto a ideia as concatena mais claras e mais facilmente, e emquanto ha testemunhas de varios factos—as raras que vão ficando d'essa ceara que a foice da morte vae ceifando dia a dia.

Cedemos a taes instancias encetando uma pequena série de artigos que alguma coisa darão a conhecer do que era o pessoal dos caminhos de ferro portuguezes no meio da segunda metade do seculo passado.

Ver-se-ha, transparecendo n'estes artigos, o espirito de disciplina, de consideração para com os superiores sem quebra da dignidade para a classe ou para os seus membros aos quaes não se ensinava ainda que quem manda é sempre um tyranno, quando não é um bandido e que ganhar o pão obedecendo a ordens ou regulamentos é ser escravo.

Se então se fallasse aos empregados de caminhos de ferro—talvez porque ainda se não chamavam "ferroviarios"—em grêves, em solidariedade, não perceberiam o sentido, e então se lhes fallassem em *sabotage* abririam os olhos, espantados, iriam ver no dictionario, o significado, e achando que é "fabrica de tamancos", dariam dois murros em quem lhe tinha chamado tamanqueiros.

Era assim, o pessoal d'outro tempo, como o podem testemunhar todos os que d'elle restam, e d'elle teem saudades.

Começamos, pois, por um capitulo que poderíamos intitular, em antigo estylo Rablaisiano, sem nos darmos ares de Pantagruel... de pechisbeque:

I

Como o auctor d'estas linhas entrou para o caminho de ferro:

Corria o anno de 1872 e quem estas *Memorias* escreve achava se n'uma situação embaraçosa, quanto á sua posição social: desempregado, ao mesmo tempo, das suas occupaões que lhe davam trabalho e recursos para viver.

O escriptorio de agencias hypothecarias, antigamente de Marianno José Cabral, depois de Fillippe Theodoro Pinto Furtado, dirigido pelo intelligente contabilista João Antonio Lopes—o Lopes corcunda, como era tão conhecido nos nossos palcos onde tinha varias peças—havia fechado, por motivos que não veem

agora para o caso; o *Jornal da Noite*, do grande escriptor e mestre do jornalismo Antonio Augusto Teixeira de Vasconcellos, onde fôra um dos redactores, com o, felizmente ainda vivo e querido amigo, Francisco Serra, Santos Nazareth, já ha muito fallecido, e outros, havia quebrado.

Uma tarde, quando, na redacção trabalhavamos, preparando o numero para sahir d'ahi a pouco, ignorantes do que nos ia succeder, entrou Teixeira de Vasconcellos, e parando ao meio da casa, disse para todos, com aquelle leve gaguejar que lhe era peculiar:—Meus amigos: tenho a dar-lhes a triste noticia de que estão todos no olho da rua.

Levantámos a cabeça, pararam as pennas de fabricar noticias, e o nosso olhar interrogou o Mestre.

E' que o jornal está fallido; não ha vintem, nem mesmo para pagar este mez; e portanto, *pas d'argent pas de suisses*; cada qual procure emprego, no que eu os ajudarei, porque conheço muita gente e estou prompto a recommendal-os; é mesmo o meu dever.

Pelo que nos respeita, tratámos de procurar collocação, como era preciso e urgente.

Um feliz acaso fez que encontrassemos, na rua Augusta, poucos dias depois, um hespanhol, condiscipulo do collegio, que nos disse estar empregado nos caminhos de ferro.

A proposito, não nos lembra de quê, citava-se, então muito, nos jornaes, o nome de Miguel Queriol, um dos mais distinctos, e mais notaveis funcionarios superiores da Companhia.

Perguntando ao hespanhol como se poderia conseguir entrar para lá, aconselhou-nos, o nosso amavel interlocutor, que nos dirigissemos a elle. Era Queriol *quien todo lo mandaba*; seria facil, se elle quizesse, levando-se-lhe uma boa recommendação.

Logo resolvemos aproveitar a offerta de Teixeira de Vasconcellos, e fomos recordar-lh'a. Promptamente nos deu uma carta de apresentação, com a qual procurámos em Santa Apollonia o illustre então chefe do Movimento e Trafego.

Recebeu-nos, no seu gabinete—hoje, n'uma repartição de Serviço de Tracção, leu a carta, franziu o sobrolho e ouviu a nossa exposição de habilitações e pedido verbal. E terminada ella respondeu nos:

—Olhe; eu vou admittil'o porque me parece que o senhor é um rapaz com vontade de trabalhar e dará um bom empregado; não, pela apresentação que me traz, porque lhe faço isto:—e tomando de sobre a mesa a carta que levavamos, rasgou-a e lançou-a no cesto dos papeis, accrescentando—pois este sujeito que faltou a um contracto que fez com a Companhia, ainda me vem fazer pedidos!

Fôra o caso que Teixeira de Vasconcellos se compromettera a fazer executar, na typographia do jornal, uns impressos para o caminho de ferro, recebera uma certa somma adeantada, que empregou nos seus apuros no jornal, e não fez os impressos.

E aqui está a razão porque no *dossier* d'este empregado que existe na Sécetaria do Conselho e do qual constam todos os documentos que lhe dizem respeito, desde a sua entrada para o serviço até a sua reforma, não ha *um só* pedido, recommendação ou empenho, nem mesmo a apresentação com que foi admittido.

Depois, Queriol fez-nos passar deante da vista o futuro que nos esperava se nos dedicassemos ao Serviço do Movimento, onde, segundo o seu dizer, podiamos ser chefe de uma estação.

—E um chefe de estação, dizia-nos, é um rei pequeno na sua terra; todos o consideram, todos o consultam; recebe presentes, convites para qualquer festa, etc.

Logo mais tarde verificámos quanto Queriol exagerava as côres do quadro, não por mentir propositadamente mas porque elle, no seu amor pelo *métier* via as coisas por um prisma bem differente da realidade.

Combinou-se que no dia seguinte o pretendente iria responder se lhe convinha ou não o logar que poderia obter e que possivelmente o levaria a sahir de Lisboa.

Com effeito, no dia seguinte entrava o pretendente no gabinete do que foi seu chefe, e amigo até á morte, a dar-lhe a resposta affirmativa.

Tomada nota da filiação, naturalidade, idade, habilitações, antecedentes, etc. Queriol mandou pôr (é o termo usado) uma comunicação, modelo X 14, ao senhor Brito que então chefiava a estação de Lisboa, mandando que o novato ahi fosse admittido a praticar no escriptorio de chegadas, documento com que se apresentou ao dito Chefe, que seccamente lhe disse:—Venha amanhã ás 9 horas.

A' hora marcada, do dia 1 de outubro, lá estava, o proposto praticante no gabinete do inurbano chefe que, depois o soubemos, caprichava em *forcer* tudo que lhe era mandado superiormente.—Vá por ahi acima, lhe disse, e apresente-se ao sr. Lobo.

Muito nos temos rido, depois, ao lembrarmos-nos de que, indo fazer a primeira entrada n'um escriptorio, envergamos o melhor fatinho domingueiro. Uma bella gravata *plastron* de setim roxo, como então se usava, com o competente alfinete, que nos cobria o peito, chapéu alto de lustrosa seda na cabeça, e não sabemos até se luva de pellica, eis a toilette com que, no molhe n.º 1, nos apresentámos ao sr. Lobo, a quem iam projectando dar excellencia, mas que, com surpresa, vimos ser um modesto empregado, factor de carregamento, de *bonnet* sebento e ponta de cigarro na orelha.

Recebeu-nos muito amavelmente, um pouco vexado (pobre homem que sempre ficámos estimando!) de tratar com pessoa de tão fina apresentação, e disse-nos, apontando-nos um banco com os pés partidos, substituidos por pedaços de madeira d'uma tampa de caixote, junto d'uma mesa lustrosa, por successivas camadas de sujidade:

—Faça favor de sentar-se ahi.

E afastou-se. Ficámos desapontados, sem saber que fazer nem que pensar.

Pouco depois, passava junto da nossa (?) mesa um grupo de trez trabalhadores, sujos, rotos, cheirando a suor, que nos disseram imperativamente:

—Prante lá que sahimos ás 10; vamos almoçar.

E apontavam-nos para um caderno de papel, imundo como a mesa, que estava ao lado de um isolador telegraphico de louça, quebrado, que, invertido e pregado á mesa com um prego, servia de tinteiro.

Fazendo-nos forte para vencer a repulsão que toda aquella sujidade nos inspirava, lá procurámos, na pagina aberta da sebenta costaneira os nomes do Manuel da Rata e do José Berbigão, os dois productos zoologicos, que nos ensinavam os primeiros passos no serviço ferroviario; e em frente de cada um d'esses nomes escrevemos "10 horas".

A estes, outros se seguiram, que descarregámos no sujo caderno com a hora respectiva a que elles sahiram, servindo-nos do nosso relógio d'algibeira, porque outro não havia no molhe.

E a isto se cifraram os primeiros trabalhos em serviço de caminhos de ferro.

Devemos concordar que a nossa iniciação no serviço nada teve de auspiciosa.

Carris de ferro de Lisboa

Como dissemos no nosso numero de 1.º do mez passado, esta Companhia pediu á Camara auctorização para elevar as suas tarifas:

a 99 reis a 1.ª zona, e não 12 centavos como dissemos;

a 15 centavos a 2.ª;

e todas as mais a 5 centavos cada uma.

Os bilhetes de assignatura duplicarão o preço desde janeiro proximo, ficando em 120\$00 por semestre,

A Companhia propõe-se manter este augmento só durante tres annos, esperando que n'essa epocha, embora o carvão não tenha descido de preço, poderá dispôr de força hydraulica para accionar as suas machinas, o que lhe permittirá explorar a tracção electrica em condições muito mais economicas.

A comissão camararia que examinou a escripta da Companhia foi de parecer que o pedido deve ser attendido.

Realmente a situação dos cambios e o preço do carvão estão dando á Companhia Carris o caracter de rasoavel nas suas exigencias, embora, assim fiquemos com preços da viação electrica muito mais elevados do que em qualquer outra parte do mundo.

O preço de 99 reis na 1.ª zona é uma singularidade que á primeira vista não se percebe, mas explica-se pela necessidade de evitar o elevadissimo imposto de 20 por cento que pesa sobre bilhetes de passageiros n'este paiz original, onde tanto se blasona de protecções aos menos abastados, e se exige esta enormidade de imposto a quem anda, modestamente, de carro de carreira ou de comboio, mesmo em 3.ª classe, tratando da sua vida.

Assim, se a Companhia puzesse á 1.ª zona o preço de 10 centavos, teria de sobrecarregal'o logo com 2 centavos de sello; e como, pelo decreto n.º 7027 A de 15 d'outubro ultimo, foi ainda creado mais o emolumento de 6 % sobre esse imposto, a Companhia teria que cobrar mais 0\$00,12 por bilhete, do que lhe resultaria cobrar 3 centavos ou 13 centavos na 1.ª zona,

Lucrava assim quase 1 centavão mais em cada bilhete, mas estes ficariam não só por um preço elevado que, prejudicando o publico afastaria a sua affluencia aos carros, como exigindo difficeis trocos da pequena moeda, que são hoje o martyrio dos conductores e passageiros.

Como estabelecendo a Companhia o preço de 99 reis o publico não terá meio de lhe pagar menos de 10 centavos, dá-se o caso de ser opprovada pela Camara uma tarifa que subrepticamente transgride uma lei do paiz, para evitar uma *extorsão* que, para o caso representa uma lei estúpida e injusta como esta.

Para o provar, basta ver que, quem aluga um automovel a 20\$00 escudos á hora (como hoje se está pedindo, e mais) nada paga de imposto; quem vae no electrico do Rocio á praça do Commercio ou em 3.ª classe de comboio, de Lisboa-R. ás Laranjeiras, ou, os operarios, de Lisboa-P. a Braço de Prata, tem que pagar 3 centavos de sello.

Ha mais outra singularidade: — na elevação de tarifas concedida pelo governo ás linhas férreas para as ajudar a sahir dos seus apuros, o fisco lucra consideravelmente, porque muitos bilhetes que, ao preço simples, não pagavam impostos, passaram a pagal'o porque o preço foi duplicado; e muito mais agora lucra com os novos 100 por cento.

Um bilhete de tramway de Lisboa até Damaia ou até Olivais; 3.ª classe, nada pagava de impostos se as tarifas não tivessem sobretaxa; mas paga-se, por esse motivo, desde que vá alem da Cruz da Pedra ou do

apeadeiro e do Rego. Pois com as novas sobretaxas ficou pagando-o o simples bilhete para Campolide, quer dizer, todos os bilhetes dos comboios tramways mesmo os de 3.^a, que são a classe dos desprotegidos da fortuna.

A proposta da Companhia Carris não nos merece censuras antes a achamos justa e honesta.

E o nosso leitor habitual sabe que nunca defendemos a Carris quando ella merece censuras; mais liberdade temos agora para falar.

E por fim — ao menos — fixa-se n'este pedido um ponto que muito nos agrada; e é que durante trez annos não haverá nova elevação.

Valha-nos isso.

Ainda a greve

Continua sem solução a greve de uma parte do pessoal das rêdes do Sul e Sueste e Minho e Douro, tendo accudido ao convite do Conselho para reentrarem no serviço, uns cento e tantos empregados do Sul e Sueste.

O serviço vae melhorando lentamente, na medida do possível, em todas as rêdes attingidas pelo ultimo movimento, fazendo-se na Companhia Portugueza os comboios do actual horario provisorio que evidentemente não satisfaz as exigencias do publico, resultando uma enorme aglomeração de passageiros em todos os trens, e portanto, a falta de commodidades com que se viaja e a falta de transportes com que se lucta.

D'estas irregularidades se queixaram, no parlamento, dois deputados que por certo não se lembram de que foi uma lei do governo provisorio de 1910 que consagrou o direito á greve, e de que tem sido os governos seguintes que as tem consentido, tornando-as doença endemica do paiz, mesmo antes da guerra nos ter deixado, em triste herança, como em todos os paizes, a questão social com as suas mais terriveis consequências.

Ignoram tambem, ou são cegos, como os que não querem ver, os ditos parlamentares, que os nossos caminhos de ferro estão, desde ha dez annos, soffrendo os resultados de repetidas greves, de imperiosas imposições do pessoal e até dos poderes publicos; do pernicioso principio das oito horas de trabalho; da não menos damnosa propaganda do «trabalha pouco» que se tenta agora ainda, como ultimo recurso para se lançar o oprobrio sobre a classe ferroviaria, effectivar no «faze que andas, mas não andes» aconselhado, ao que ouvimos, pelo novo e phantastico comité negro?

Felizmente que entre o pessoal ha ainda vigorosos restos de dignidade, de bom senso, que se riem d'esses tendenciosos conselhos, e vão honestamente seguindo a sua vida e até corajosamente cumprindo o seu dever despresando ameaças e coacções.

E' porisso que, como acima dizemos, o serviço vae, pouco a pouco, melhorando; e agora acabamos de receber aviso de que já o rapido do Porto tem assegurado o seguimento dos passageiros alem d'aquella estação até Vianna do Castello, pelo comboio n.º 11 do Minho, e para o Douro, até Regoa, pelo 111 do antigo horario, vendendo-se, portanto, bilhetes directos ao comboio 41 para esses destinos.

A proposito dizemos que, por motivo de na maior parte das linhas, os horarios estarem n'um regimen puramente provisorio, temos ha dois numeros supprimido a nossa tabella de horarios, que ainda tentamos restabelecer n'este numero, se a tempo tivéssemos

recebido elementos para a completar, com certo caracter de valor por uns dias.

Mas tal não succedeu; e de todas as direcções que tem a sua sede no Porto, e ás quaes nós dirigimos no dia 26 nem uma resposta recebemos.

Pode mesmo ser que as nossas sollicitações, enviadas pelo correio, ainda lá não chegassem

*

Uma nota interessante veio nos jornais, que merece ser registada nas nossas columnas, para a historia das ultimas greves.

Refere-se ella aos *Prejuizos soffridos pelos grévistas da C. P.* por motivo das duas greves de 1919 (60 dias) e 1920 (40 dias).

Os honorarios que o pessoal deixou de receber representaria n'esses 100 dias as seguintes verbas.

Chefes de estação de 1. ^a classe.....	502\$00
" " 3. ^a "	411\$00
Factores de 1. ^a classe.....	346\$00
" 3. ^a "	298\$00
Conductores de 1. ^a classe.....	439\$00
" " 2. ^a "	396\$00
Guarda-freios de 1. ^a "	360\$00
" " 3. ^a "	308\$00
Carregadores	272\$00
Agulheiros	283\$00
Machinistas de 1. ^a classe.....	884\$00
" " 2. ^a "	796\$00
" " 3. ^a "	690\$00
Fogueiros " 1. ^a "	602\$00
" " 2. ^a "	551\$00

Ha ainda a contar, para o pessoal do movimento, a perda de varios abonos, por diuturnidade; horas supplementares etc.

Não se comprehende facilmente como uma classe, que vive do seu trabalho, possa assim despresar tão importantes verbas, mas o facto é verdadeiro e para se obterem estes numeros bastou simplesmente multiplicar por cem o vencimento diario de cada cathogoria.



Beira Alta. — Passou em fim a ser feito o serviço da cidade de Pinhel, pela estação do mesmo nome, não só de mercadorias como de passageiros, que até agora era feito para a estação de Villa Franca de Naves, e que fazia grande confusão, e por vezes contra-tempo.

— Esta Companhia representou novamente ao Governo, protestando contra os artigos 7.º e 8.º da lei 952 de 5 de Março ultimo, e decretos 7017 e 7018 de 12 de Outubro findo, visto que a doutrina exposta naquelles diplomas produzirá a ruina dos seus accionistas e acarretará para a mesma companhia prejuizos incalculaveis. Pede que ao Congresso seja levada uma proposta de lei modificando os referidos diplomas no sentido de serem acautelados e respeitados os direitos emergentes do contracto bilateral que aquella empresa firmou com o governo.

VIAGENS E TRANSPORTES

Vehiculos sem acondicionamento acompanhados de guardas ou conductores

A Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro publicou recentemente um Aviso estabelecendo regras para o transporte de vehiculos acompanhados de guardas ou dos seus conductores, em condições iguais ás estabelecidas pela Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste a que nos referimos no nosso ultimo numero.

Comboios especiaes de mercadorias na linha de Valle do Vouga

A companhia do Valle do Vouga acaba de estabelecer, por um Aviso ao Publico, o serviço de comboios de mercadorias em pequena velocidade acelerada, como já vigora nas linhas de outras empresas, limitado, porem, o numero de vagões ao minimo de 6 por comboio.

As mercadorias transportadas são taxadas pelas tarifas applicaveis e pelos minimos de peso indicado na classificação geral para vagões completos, cobrando-se pela aceleração a sobretaxa de \$03 por tonelada e kilometro, pelo total da carga taxada e percurso maximo do comboio, com sujeição ao minimo de 150\$00.

O praso de transporte não deve exceder 48 horas entre a partida e a chegada do comboio, salvo caso de força maior. Se este praso for excedido, o expedidor terá direito ao reembolso da taxa de aceleração.

A taxa de aceleração é sujeita á sobretaxa em vigor de 200 %.

A requisição dos comboios deve ser feita por escripto ao Engenheiro Chefe de Exploração da Companhia, em Espinho.

As demais condições deste serviço são indenticas ás que vigorarem n'outras linhas.

Bilhetes de assignatura na linha de Guimarães

Entrou em vigor desde o dia 15 de outubro ultimo a nova Tarifa especial n.º 6 de g. v. nas linhas de Bougado-Guimarães-Fafe, para bilhetes de assignatura trimestraes, semestraes e annuaes entre estações d'aquellas linhas.

Os preços dos bilhetes estabelecidos por grupos de cinco kilometros desde o minimo de dez, são os seguintes:

Distancias entre os pontos extremos a que se refere a assignatura	Por 3 mezes		Por 6 mezes		Por 1 anno	
	1.ª	3.ª	1.ª	3.ª	1.ª	3.ª
Até 10 kilometros.....	32\$00	16\$00	48\$00	24\$00	72\$00	36\$00
11 a 15 kilometros	42\$00	21\$00	62\$00	31\$00	92\$00	46\$00
16 " 20 "	50\$00	25\$00	74\$00	37\$00	110\$00	55\$00
21 " 25 "	54\$00	27\$00	80\$00	40\$00	120\$00	60\$00
26 " 30 "	58\$00	29\$00	86\$00	43\$00	128\$00	64\$00
31 " 40 "	66\$00	33\$00	98\$00	49\$00	146\$00	73\$00
41 " 50 "	72\$00	36\$00	108\$00	54\$00	162\$00	81\$00
51 " 60 "	78\$00	39\$00	116\$00	58\$00	174\$00	87\$00

Os estudantes até 18 annos gosam da redução de 30 % nos preços dos bilhetes de seis mezes e um anno.

As requisições dos bilhetes devem ser feitas com antecedencia de oito dias em qualquer estação e mediante o deposito de 5\$00 que é restituído em troca do bilhete.

As demais condições d'estes bilhetes são identicas ás que vigoram nas tarifas analogas de outras linhas.

Carta de Paris

XIII

O Museu de Bruxellas.—Santa Maria de Belem.—D. João III na Cathedral de Bruxellas. — A nossa estação central de caminhos de ferro.

Ninguém que vá a Bruxellas deixa de ver os museus, a praça da Camara Municipal, cathedral e o Grande Parque. Todos estes atractivos levam á vontade trez dias; e mesmo assim, é preciso medir o tempo, porque só o museu d'Arte Antiga, nos faz esquecer uma manhã inteira, taes são as obras d'arte que elle encerra tanto em escultura como em pintura. É uma innovação ali se encontra, chamamos-lhe innovação, porque não a temos encontrado em museus.

É que todos os quadros, todas as esculturas, alem do nome do auctor, tem uma pequena legenda que auxilia a comprehensão do assumpto tratado no quadro ou na figura.

Em toda a parte, em Portugal sobretudo, á entrada dos museus vendem-se postaes illustrados catalogos elucidativos.

Esta maneira de esclarecer o publico, indispensavel a quem tem uma noção segura das coisas da arte, não é acceita, porem, por noventa e cinco por cento dos visitantes, para não exportularem um franco, pelo livrete, os quaes passam perante as obras mais valio-

sas com menos attenção do que por uma montra d'uma loja de modas.

Isto não acontece em Bruxellas, pois toda a gente se demora em frente dos quadros, ás vezes em profunda admiração, visto que, pela legenda, sabe o que está vendo.

A pintura flamenga domina em absoluto, tendo tambem alli a escola hollandeza um lugar de destaque.

A escultura, que occupa todo o rez do chão, tem trabalhos d'um inestimavel valor artistico.

D'este passámos ao Museu de Arte Moderna, menos notável, sem duvida, mas um grande repositório de obras, tanto de pintores flamegos como estrangeiros. E lá encontrámos um magifico quadro de Von Mayer, reproduzindo com fidelidade o interior da egreja dos Jeronymos de Belem, o que nos deu immenso prazer.

* * *

Outro dia consagra-se bem, da parte da manhã ao *Hotel de Ville* e á cathedral de *Saint Godule*; na primeira passa-se bem uma manhã, e sobretudo se se quizer assistir á cerimonia dos casamentos, o que tem qualquer coisa de pittoresco.

Na sala para esse fim destinada, com um alto estrado, onde se realisa a cerimonia, tomam logar os diversos noivos e respectivos convidados.

A's 11 horas entra o Burgomestre, um velhote sor-

ridente, fardado de grande uniforme, tendo pendente do peito todas as condecorações que ha no mundo. Toda a gente se levanta, elle saúda a multidão, e vamos á cerimonia.

O Burgomestre, toma a presidencia, dois archeiros ladeiam-lhe a tribuna, fardados de azul, lembrando um pouco soldados da opera-comica; o primeiro par de noivos avança com as suas testemunhas. O Burgomestre fal-os sentar na sua frente, lê-lhes uns rapidos artigos dos deveres conjugaes, em que o noivo é obrigado a supprir sua esposa de tudo o que houver de mister, e esta de lhe guardar fidelidade; aperta-lhes a mão, os dois guardas apresentam armas, com grande aparato, e vamos a outro.

Isto passa n'uns rapidos minutos, realisando-se durante uma meia hora varios casamentos, sobretudo de pessoas já entradas na idade, o que nos daria a impressão de que na Belgica só as pessoas edosas se casavam, se não vissemos entrar na sala, com grande aparato de archeiros, um novo casal, cuja noiva, nova e toda de branco, veio pôr um pouco de alegria n'aquella série de casamentos á S. Gonçalo d'Amarante.

Perguntámos se aquelle aparato de archeiros era pela noiva vir de branco, e foi-nos respondido que para tal ceremonial tiveram os noivos que pagar 150 francos para os pobres da terra, e por isso tiveram entrada por uma escada especial, com passadeira, continencia de todos os guardas do edificio, e com dois archeiros a ladear os noivos, e um mais aparato, e mais a compasso de opera comica, de alabarda erguida a fechar o cortejo.

Realmente por 150 francos tanto fausto, não é caro...

Na egreja de Saint Godule, uma coisa chamou a nossa attenção: foi entre os varios vitraes da capela mór termos encontrado um, com os retratos de D. João III de Portugal e sua esposa, encimado com as armas portuguezas d'esse tempo.

* * *

Por toda a parte se nota, como já dissémos uma grande actividade, e para o demonstrar lá está a ligação ferroviaria do Sul com a do Norte, obra gigantesca, que atravessará a cidade de lés a lés, primeiro em viaducto para quatro linhas, e parte em tunnel, no meio do qual ficará a grande estação de Bruxellas. Esta obra paralyzada durante a guerra tomou agora grande incremento, contando-se para breve a sua conclusão.

A proposito, devemos dizer que é na Belgica que ficou a maior parte do magnifico material ferroviario entregue pelos allemães, e é um gosto ver grande numero de comboios, harmonicamente compostos de material do mesmo typo, sobretudo expressos de grande percurso.

Nos comboios curtos é utilizado o antigo material belga, no que se nota uma grande harmonia sobretudo nos estofos que são todos encarnados, tanto em primeira como na segunda classe, sendo a differença apenas n'aquelles serem de peluche.

E a harmonia vae tão longe, que até nas estações, as salas de espera teem os bancos da mesma côr e na mesma disposição, o que faz lembrar que ellas são compartimentos de carruagens em ponto grande.

Muito havia, porem, a dizer sobre coisas ferroviarias, mas deixamolas para mais tarde, quando em Portugal estiver sanada essa frieira das grêves, e que haja alguém que possa ter tempo para nos ler, e quiçá, dar-nos attenção.

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 Juho de 1920.

(Continuação)

IV - Divisão de Material e Tracção

A comparação do orçamento de 1919 com a despesa realisada e d'esta com a de 1918, mostra:

Orçamento de 1919.....	6:328 965\$00
Despesa bruta em 1919 (excluindo as despesas accidentaes)....	7:727.197\$00
A deduzir: Creditos.....	575.772\$39
	7:151.424\$61
Augmento em relação ao orçamento.....	822.459\$61
Despesa realisada em 1918 (excluindo as despesas accidentaes)....	7:134.672\$84
Despesa realiaada em 1919 (idem).....	7:151.424\$61
Differença em 1919.....	+ 16.751\$77

A insignificante differença entre os dois exercicios justifica-se pela diminuição do serviço durante a grêve.

O credito de 575.772\$39, decompõe-se em 190.704\$97 proveniente do pagamento á Divisão de Material e Tracção das manobras e dos comboios de serviço para transporte de balastro, travessas e outros materiaes pagos respectivamente pelas Divisões de Exploração e da Via e Obras, e de 385.067\$42 da liquidação feita no fim do exercicio de 1919, pelos Armazens Gerais das contas processadas mensalmente durante o anno por fornecimento de carvão e das existencias nos depositos.

Pessoal e gastos de escriptorio dos Serviços Centraes - Houve uma differença para mais sobre o orçamento de 13.278\$36 e de 19.251\$98 sobre a despesa realisada em 1918, proveniente dos augmentos ao pessoal e do mais elevado custo dos artigos de escriptorio.

Conducção de machinas - Como é natural tivemos menos despesa, sendo:

a) **Pessoal** - Menos 34.639\$26 e 21.536\$71 repesctivamente á despesa realisada em 1918 e á prevista para 1919:

b) **Economias, premios de percurso e deslocções** - A differença a menos n'esta rubrica da classificação da despesa foi respectivamente de 34.649\$26 e 21 536\$71 em relação á despesa de 1918 e ao orçamento.

c) **Dormitorios** - Gastou-se mais 1.305\$99 do que em 1918 e 2.426.96 do previsto no orçamento. A differença provem de melhorias feitas na limpeza e hygiene dos dormitorios do pessoal de machinas e do maior custo dos materiaes, utilisos e mobilia n'ele les empregados.

Combustivel - No anno de 1919 gastaram-se 159.298 toneladas de lenha, resto do nosso stock, e 66.016 toneladas de carvão, contra 364.080 toneladas de lenha e 26.949 toneladas de carvão gasto em 1918.

Estes consumos repreaentam uma despesa de combustivel de

4:994.478\$12 em 1918 e de

5:286.573\$73 em 1919 ou

seja..... 292.095\$61 a mais em 1919, apesar do serviço reduzido que tivemos em Julho, Agosto e principios de Setembro.

Considerando, porem, o credito feitono fim do anno pelos Armazens Geraes, de 385.067\$42, transforma-se este exesso de despesa na economia de 92.971\$81 em relação ao dispendio em 1918 classificado sob esta rubrica.

Na alimentação, limpeza e iluminação de machinas gastou-se menos, tanto em relação ao orçamento como á despesa feita em 1918; mas em lubrificação, a pezar da grêve, dispendemos mais 16.947\$22 do que em 1918, devido ao augmento no custo dos oleos e ontros materiaes empregados.

Nas depezas de manutenção do material circulante houve, pelo mesmo motivo, diminuição de despesa em iluminação, aquecimento e limpeza; mas em ensebamento gastámos mais 3.085\$24, devido ao custo dos materiaes para lubrificação.

Deve notar-se que as economias indicadas são todas em pessoal, porquanto o custo dos materiaes foi sempre superior ao do anno de 1918.

Conservação do material circulante - As despesas comparada dos dois exercicios, constam do seguinte quadro:

Designação	1918	1919	Diferença em 1919	
			A mais	A menos
Machinas	781.702\$97	921.493\$19	139.790\$22	-8-
Tendens	89.213\$06	86.866\$03	-8-	2.347\$03
Carruagens	219.197\$38	218.598\$57	-8-	598\$81
Forçãos e wagons	180.925\$58	204.889\$07	23.963\$49	-8-
Rodados	45.024\$14	26.385\$83	-8-	18.638\$31
Total	1.326.063\$13	1.438.232\$89	112.169\$76	21.584\$15
Diferença para mais em 1919 ..	132.169\$56		132.169\$56	

A pesar do augmento de despeza que se nota na conservação das machinas foi menor a produção e para attenuar um pouco os seus effeitos, e attendermos por todos os possiveis meios á urgente necessidade de reparar as machinas que depois do emprego da lenha ficaram em estado muito precario, principalmente no que respeita ás caldeiras, resolvemos mandar no fim do anno cinco locomotivas para Madrid, a fim de serem reparadas n'uma officina que ali se dedica a esses trabalhos e que os faz para as Companhias espanholas.

Durante o anno a produção de trabalho nas nossas officinas e especialmente as Geraes de Santa Apollonia foi muito menor da que poderia ser e insufficientissima em relação ás necessidades do material.

As principais causas d'esta dimiduição de produção, foram:

1.^a — A agitação continuada do pessoal, motivada pelos acontecimentos politicos e grèves e das reuniões para combinarem as suas reclamações, o que lhes não deixava a tranquillidade de espirito necessaria para se entregarem ao trabalho como deviam.

2.^a — O terem deixado de trabalhar de tarefa logo depois de terem votado, em principio, a greve, em Abril.

3.^a — O terem estado as officinas fechadas desde 2 de Julho a 2 de Setembro.

4.^a — O terem depois de reabertas, e até 15 de Outubro em que principiou a tranquillidade, estado sempre em agitação maior ou menor, havendo por vezes necessidade de intervir a força publica para impedir conflitos que entre os operarios se davam.

5.^a — A redução das horas de trabalho, que durante o anno de 1919 foi sempre de 8 horas, ao passo que em 1918 até 13 de Abril o horario era de 9 horas por dia, o que é importante.

6.^a — Finalmente, a difficuldade de obter, por vezes, os materiaes necessarios a tempo devido para serem empregados.

De tudo isto resultou a deminuição de produção e o augmento do custo das reparações feitas e que em relação á mão d'obra subiu de 40 %.

Nos gastos geraes houve o consideravel augmento de 45.573\$73, em parte devido a diferença no custo dos materiaes e da energia electrica paga ás Companhias Reunidas Gaz e Eletrecidade e algumas melhorias a pessoal que tem os seus vencimentos classificados n'esta rubrica.

Não devemos, no entanto, deixar de dizer que nos mezes decorridos do exercicio de 1920 se nota uma consideravel melhoria no espirito do pessoal que se reflete em maior produção.

Despezas accidentais

Ordem da Direcção Geral n.º 110 — Subsídio de familia

Ordem da Direcção Geral n.º 115 — Abono a mobilizados

Quadro comparativo das despesas realizadas em 1919 e 1918

Serviços e Divisões	Ordem n.º 110 — Subsídio de familia		Diferenças em 1919	Ordem n.º 115 — Abono a mobilizados		Diferenças em 1919
	1919	1918		1919	1918	
Administração	497\$92	554\$36	-56\$44	32\$90	725\$04	-492\$14
Direcção Geral e Secretaria	569\$49	710\$21	-140\$72	73\$45	521\$26	-447\$81
Armazens Gerais	317\$93	301\$50	+16\$43	-8-	-8-	-8-
Saude	55\$00	64\$50	-9\$50	-8-	-8-	-8-
Exploração	32.238\$16	37.242\$86	-5.004\$70	8.918\$75	19.656\$99	-10.738\$24
Via e Obras	9.557\$58	11.306\$96	-1.749\$38	2.319\$12	4.121\$09	-1.801\$97
Material e Tracção	20.245\$96	24.391\$59	-4.145\$63	6.184\$69	14.302\$63	-8.117\$94
Totais	63.482\$04	74.571\$27	-11.089\$23	7.228\$91	39.327\$61	-32.098\$70

Para fazer face a estas despesas, contou-se no orçamento geral com a verba de 96.106\$00 para todos os Serviços da Companhia.

Despesas extraordinarias

A importancia dispendida sob a rubrica «Novas construcções» foi a seguinte:

Ampliação da estação do Entroncamento	171.965\$75
Transferencia das Officinas de carruagens e wagons de Lisboa — P. para Pedra Furada ..	4.007\$72
Construcção de dormitorio para o pessoal de trens no Entroncamento	4.862\$28
Modificações na casa adquirida pela Companhia na Figueira da Foz, a fim de ser utilizada para dormitorio de pessoal	1.098\$43
Abertura de um novo poço para abastecimento d'agua na estação do Entroncamento	5.846\$44
Ampliação e modificação da estação de Coimbra — C. (Expropriações)	28.052\$11
Acquisição de 24 barracas vulgares, para habitação do pessoal braçal das estações	7.680\$00
Santarem, para construcção d'uma linha de Expropriação d'uma propriedade na Ribeira de resguardo	10.000\$60
Compra de um predio em Cintra, para habitação do pessoal	6.513\$12
Construcção de 20 casas no Entroncamento, para alugar ao pessoal operario	22.189\$10
Ampliação da estação de Aveiro	9.766\$42
Estabelecimento de uma linha em Santarem, para serviços da Exploração	3.952\$51
Installação de um novo quadro para corrente electrica nas Officinas Geraes	4.426\$13
Diversos trabalhos em Estações, Officinas e Depósitos	4.453\$29
Ampliação da estação de Villa Nova de Gaia ..	734\$48
Construcção da 2. ^a via entre Gaia e Porto (estudos)	1.668\$59
Consolidação de aterros, muros de suporte, tricheiras, ect., e construcção de aqueductos, canos de esgoto, plantaformas da via e seu saneamento	516\$74
Installações electricas e telephonicas	420\$59
Diversas vedações	662\$60
Assentamento e prolongamento de linhas e installação de pára-choques em estações	619\$50
Signalisação da estação de Pampilhosa, lado do Porto	1.083\$88
Diversos trabalhos nas tomas d'agua	1.396\$03
Compra do Caes do Rego	6.244\$00
Somma	298.168\$66

Com «Mobilia, Utensilios e Ferramentas» dispendeu-se a quantia de 22.484\$35, assim distribuida:

Administração	450\$00
Direcção Geral e Secretaria	534\$88
Saude	203\$02
Exploração	5.711\$21
Via e Obras	2.289\$90
Material e Tracção	6.203\$71
Officinas Gerais	7.065\$23
Fabrica de Bilhetes	26\$40
Somma	22.484\$35

A despeza realisada com «Material Circulante», conforme o detalhe seguinte, foi ainda inferior á do anno transacto:

Collocação de fileiras em 3 wagons 0 para se poderem cobrir com encerados	31\$15
Montagem de tubos de intercommunição em 6 wagons fechados da serie J	95\$10
Installação deapparehos de alarme em 4 carruagens	201\$02
Collocação de redes fortes nos postigos das janellas de 3 wagons da serie J	82\$58
Somma	409\$91

Resumo

Novas construcções	298.168\$66
Mobilia, Utensilios e Ferramentas	22.484\$35
Material circulante	409\$91
Somma	321.062\$92

A verba dispendida n'este exercicio em trabalhos complementares do primeiro estabelecimento é superior á do anno de 1918 em 39.762\$20, não correspondendo, contudo, este augmento, na totalidade, a mais trabalho feito, porque a maior parte provem do excesso no custo dos materiais e nos salarios dos operarios.

Para a execução d'estes trabalhos faltou-nos, por vezes, o material e sem o pessoal operario necessario para seguirem com a rapidez que seria para desejar.

Cada vez se faz sentir mais a deficiencia das estações e do ma-

terial circulante, parecendo-nos desnecessario repetir o que sobre este assumpto tantas vezes tem sido indicado.

Resulta da Exploração de 1919

Resumo

O resultado geral do exercicio de 1919, foi:

Receitas do trafego.....	13:525.763\$64	
Garantias de juro.....	165.525\$96	
Receitas fóra do trafego.....	239.339\$50	13:599.577\$18

Deduzindo:

Despesas de Exploração.....	11:322.215\$51	
Receita liquida da rede alheia (nossa exploração, sem applicação dos contractos).....	78.605\$12	
Impostos em Portugal.....	218:673\$27	11:462.283\$66
Saldo credor da Conta Geral da Exploração.....		2:137.293\$52

Liquidação do exercicio de 1919

Saldo credor da CONTA GERAL DE EXPLORAÇÃO em 31 de Dezembro de 1919.....		2:137.293\$52
Novas construcções, trabalhos complementares e outros.....	298.168\$66	
Material circulante.....	409\$91	
Mobilia, utensilios e ferramentas.....	22:484\$35	321.062\$92
Insufficiencia na exploração da linha de Arganil (Coimbra a Louzã).....	117.716\$89	
Insufficiencia na exploração da linha de Setil a Vendas Novas.....	124.595\$97	
Adeantamentos a liquidar com a Companhia dos Meridionaes.....	12.082\$69	
Subvenção á Caixa de Reformas e Pensões.....	22.976\$09	
Subvenção á Caixa de Socorros.....	34.470\$89	57.446\$98
Prejuizo dos Armazens de Viveres n.º exercicio.....	30.942\$59	
Impostos pagos ao Fisco Francez, sobre obrigações de 2.º grau, relativos ao exercicio de 1918, que não poderam ser deduzidos aos portadores dos coupons das ditas obrigações.....	50.542\$75	714.309\$79
Restam — Escudos.....		1:422.902\$73

(Continua)

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Anuario de ferrocarriles, por E. de la Torre, Madrid 1920, anno XVIII. — Desde o 1.º anno desta publicação que o seu autor nol'a offerece e a conservamos como precioso auxiliar para estudos ferroviarios, porque ella encerra os mais interessantes esclarecimentos que, anno a anno, o Snr. de la Torre vae compilando com uma competencia e um criterio que dão inestimavel valor á sua obra.

O artigo que vem ao começo de cada volume é prova disso, porque n'elle se ricopila com um cuidado extremo tudo que de novo se produziu nos caminhos de ferro de todo o mundo. E nas tabellas e mapas estatísticos e comparativos que se seguem, encontramos os principaes esclarecimentos sobre toda a rede ferrea mundial, em 1 de Janeiro de 1919.

Um minucioso indice de todas as publicações periodicas, de todos os livros mais recentemente publicados na Europa, sobre caminhos de ferro, e finalmente, referindo-se a Hespanha, relação nominal de todo o pessoal que compõe as repartições dos caminhos de ferro no Ministerio do Fomento, escalas de engenheiros e de fiscaes etc.

Na 2.ª parte dá-nos, por cada companhia ferroviaria hespanhola, o capital que representa, o nome de todo o pessoal superior, Conselho de administração Direcção, chefes de serviço, de secção e numero de empregados, extensão de cada linha; linhas em construcção ou só concedidas, notas da rede secundaria, estrategica; relação de todos os trenvias ou exploração, seu capital, pessoal e material, e por fim varios dados sobre as principaes redes de França, e toda a rede portuguesa.

A 3.ª parte encerra a legislação mais importante existente em Hespanha sobre a materia, e todos os decretos, leis e portarias publicadas desde Julho de 1919 a Janeiro ultimo.

Conclue por um excellente mappa de todas as linhas da Peninsula.

Almanach Bertrand, para 1921, Livrarias Ailland e Bertand, Lisboa e Paris. É outro livrinho de que conservamos a collecção completa na nossa estante, e muito apreciamos.

É o mais completo, curioso e instrutivo repositório de noticias interessantes sobre os factos do ultimo anno, adubado com um mundo de anedotas, pequenos ditos de espirito, gravuras, problemas, maximas, pequenas poesias, lições de historia e de sciencia popular etc.

Entretém os ocios de muitas noites de inverno.

Registrando a offerta do livro que, como sempre, os seus editores nos fizeram, e muito agradecemos, não devemos deixar de deplorar a morte do seu paciente cordenador Fernandes Costa justamente quando elle acabara a sua obra, deste anno.

Outro virá substitui-lo e honrar-lhe a memoria, continuando-o.

AOS NOSSOS LEITORES

Continuamos a pedir o n.º 392 desta Gazeta, de 16 de Abril de 1904 que nos falta para uma collecção, e pagaremos pelo preço que nol'o queira ceder quem o possa fazer.

A proposito diremos que já não precisamos do n.º 785 do 1 de setembro. Alguns amaveis assignantes nos cederam exemplares, mas eses mesmos podemos devolver-lh'os, se quizerem, por ter apparecido um pacote de 23 exemplares que haviam ido a mais para os Caminhos de ferro do Minho e Douro e que o sr. Chefe do Trafego teve a bondade de nos devolver. Temos, pois agora exemplares de sobra, d'esse numero.

ARREMATACÕES

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Anuncio

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes annuncia que recebe propostas para a exploração das suas oficinas geraes, conforme as condições que estão patentes na sua Direcção Geral, em Santa Apollonia, onde se prestarão todos os esclarecimentos. As propostas serão entregues na mesma Direcção Geral, em cartas fechadas, até ás 12 horas do dia 2 de dezembro de 1920, mostrando-se n'esse acto o documento que prove ter sido efectuado nos cofres da Companhia o deposito de 10:000\$00, e serão abertas perante a Administração da Companhia, no mesmo dia, ás 15 horas, nos seus escritórios no Rocio, podendo assistir os proponentes. A base do concurso é a menor percentagem para despesas geraes, oferecida pelo concorrente. A Companhia reserva-se o direito de não fazer a adjudicação, se isso convier aos seus interesses, de excluir as propostas que não offereçam as sufficientes garantias, de abrir licitação entre alguns concorrentes com as modificações que tiver por convenientes. A Companhia dará conhecimento aos proponentes, dentro dos 10 dias subsequentes ao concurso, da resolução que tomar. O concorrente, a quem fôr adjudicado o contracto, deverá assignal-o dentro do praso de oito dias, após a adjucação, completando no mesmo praso o depósito definitivo exigido no contracto; sob pena de perder o referido depósito provisorio de 10:000\$00. Os outros concorrentes poderão levantar immediatamente os seus depósitos.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Assembléa Geral extraordinária dos srs Accionistas

Nos termos da 2.^a parte do Art.º 3.º. Os seguintes dos Estatutos d'esta Companhia, aprovados por Alvará de 30 de Novembro de 1894, é convocada á Assembléa Geral extraordinária dos Srs. Accionistas, possuidores de 50 ou mais acções, segundo os preceitos do Art.º 42.º dos mesmos Estatutos, para se reunir em Lisboa, na sede social, no dia 6 de Dezembro proximo futuro, pelas 12 horas.

ORDEM DO DIA

Deliberar sobre a venda ao Estado de parte dos terrenos da 2.^a Secção do Porto de Lisboa, pertencentes a esta Companhia, segundo o projecto de contracto entre a Companhia e a Administração do Porto de Lisboa, e autorisar o Conselho a fazer o respectivo contracto.

Para os Srs. Accionistas poderem tomar parte n'esta Assembléa, devem as *Acções nominativas* ter sido averbadas até ao dia 5 de Novembro corrente, as *Acções ao portador* depositadas até ao meio dia do dia 22 do mesmo mez de Novembro:

Em Lisboa — na sede da Companhia; no Banco de Portugal; no Banco Commercial de Lisboa; no Banco Lisboa & Açores; no Banco Nacional Ultramarino; no Monte-pio Geral; e no Crédit Franco-Portugais;

No Porto — no Banco Commercial do Porto.

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

Em Londres — nas Caixas dos Banqueiros Glyn, Mills, Currie & C.^{as}.

Em Genebra — nas Caixas da Société de Banque Suisse.

O projecto de contracto, a submeter á apreciação da Assembléa Geral que fica convocada, está patente na sede social da Companhia, para ser examinado pelos Srs. Accionistas que tiverem feito deposito das suas Acções.

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

A Assembléa constitue-se e poderá validamente deliberar nos termos dos Estatutos, designadamente Art.º 42.º.

Lisboa, 3 de Novembro de 1920. — O Presidente da Meza da Assembléa Geral, *Francisco José Fernandes Costa*

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, de 27 Novembro de 1920.

Ao começarmos a escrever este *Boletim* não podemos dizer qual será definitivamente a politica financeira e economica deste novo periodo que se vae abrir na marcha da nossa crise tremenda. Sabemos, porem, que infelizmente não há nem pode haver a situação necessaria para que venha a unidade susceptivel de salvar o paiz. já lançado para uma successão de catastrophes.

O governo do Sr. Antonio Granjo, apesar de obedecer em parte a uma orientação de fomento na pasta da agricultura, foi indubitavelmente o peor que ahí tivemos, já por ter vindo depois dos outros, que amontoaram difficuldades destinadas a crescer cada vez mais dentro do actual systema de combinações politicas, já por ter sido ainda mais viciosa e funesta de que as anteriores a sua gerencia financeira. O sr. Innocencio Camacho representava no poder as tendências ruinosas de uma praça desorganizada e imprudente que só quer augmentos de circulação fiduciária, especulações, agiotagens, açambarcamentos, folias economicas e financeiras cada vez maiores depois de tudo o que se fez desastrosamente, pelo mesmo caminho desde o começo da guerra e ainda mais desde a celebração do armistício. Pertence ao numero daquelles que não querem impostos, a não ser por agravamentos dos já existentes, que esmaguem as victimas da guerra, para que seja menor a carga deixada para os beneficiarios. E afinal, como era inevitavel, nem isso pode fazer. Apenas conseguiu tributar, por decreto, com alguns escudos cada piano e cada pianola deste paiz que lhe pareceu apenas muito divertido nos lares domesticos.

Durante a sua gerencia os agios cambiais cresceram mais 60 %, a circulação fiduciária continuou a subir illegalmente sem se publicar o balancete semanal do Banco emissor, o *deficit* voou de 120.000 contos para mais de 220.000 e o custo da vida chegou quasi ao dobro, do que era em Julho, como consequencia de todas estas desordens e das restantes. Foi o maior desastre governativo a que temos assistido. Complicaram-se muito gravemente as difficuldades da nossa reconstituição. Augmentaram-se perigosamente os males e embaraços das classes liberais e

medianas, com forte damno do equilibrio social e da resistencia patriótica. Desenvolveram-se no espirito social as apprehensões a respeito do nosso dia de amanhã.

A desordem politica trouxe depois do governo do sr. Antonio Granjo o governo do sr. Alvaro de Castro, que apenas durou uma semana. O ministro das finanças, o sr. Cunha Leal, que se salientara por atitudes radicalistas na Camara, apressou talvez a queda, porque os falsos conservadores não querem reformas, como as que o sr. Cunha Leal poderia desejar. Pois a verdade é que o sr. Cunha Leal, apesar de todos os seus exageros parlamentares, apresentava agora um programma inspirado nas verdadeiras necessidades publicas. Basta considerar-se que desejava a substituição das nossas contribuições directas pelos impostos cedulares de rendimento e a reforma da lei bancaria, para o devido refreamento das especulações.

Mas no meio de toda esta desorganização politica o sr. Cunha Leal não podia ter um plano completo e perfeito de governação financeira e economica. Por isso mesmo foi o sr. Cunha Leal quem o destino levou a apresentar ao parlamento o pedido de alargamento da circulação fiduciária. Queria mais 200.000 contos de notas para o Thesouro e mais as que fossem precisas dentro do limite de 150.000 contos para as necessidades da industria, do commercio e da agricultura. Tudo seria para as desordens da administração publica e da vida bancaria e commercial. O Congresso votou afinal o projecto, na sua essencia.

O sr. Cunha Leal, na sua proposta, pediu auctorisação, já para legalisar a circulação illegal que se fizera desde julho a cima do limite fixado, já para negociar com o Baco de Portugal a reforma do contracto vigente. O abuso de se ter feito emissões alem da permittida foi denunciado com incidentes e circumstancias que vieram pôr mais em evidencia a desordem da politica e da administração publica e a extrema gravidade da crise financeira. Cresceu assim o numero dos que tem conhecimento de que se está no meio de uma espantosa catastrophe nacional. Mas ainda são realmente poucos. Ainda são tantos os que desejam acima de tudo a continuação da folia!

Por isso mesmo são rarissimos os que protestam contra qualquer augmento de circulação feito no meio d'este assombroso arruinamento moral e material do paiz. Quasi todos querem, sob mil pretextos que venham mais notas para que os exploradores e açambarcadores nefastos que nos trouxeram até aqui possam continuar a sua obra funesta e maldita.

Muitos dos bancos e das casas bancarias estão desprestigiados e perderam a confiança publica. D'ahi derivaram corridas, levantamentos de depositos, diminuição notavel dos dinheirões que andavam na orgia dos açambarcamentos e especulações commerciaes, em que de ordinario pertenciam 50 % dos lucros aos fornecedores dos capitais. Que pretendem agora os estabelecimentos desconceituados e os seus amigos e defensores, para poderem continuar os mesmos tresloucamentos? Que o Estado lhes dê a confiança, o credito e o dinheiro, que não lhes dá o publico! Veuham d'ahi para esse fim mais notas, por concessão do Estado e distribuição destinada no Banco de Portugal! E a loucura de muitos acha que isto deve ser assim para que a espoliação nacional possa continuar n'esta successão de desastres formidaveis!

Veja o leitor adiante o sudario negro dos nossos cambios. Já se pode comprar um escudo com menos de mil réis brasileiros, e muito menos de uma peseta, mais de nove com um dollar e mais de trinta com uma libra! E o afundamento continuará! E ao mesmo tempo cresce o *deficit*, incha a divida, agrava-se enormemente o custo da vida, multiplicam-se as desordens politicas e marcham para proporções extremas os nossos perigos sociais!

Quem nos vae governar, sejam quaes forem os homens do novo ministerio? O mesmo sistema que nos arrastou para este abismo, porque outro qualquer é impossivel dentro desta desorganização politica inevitavelmente explorada e dominada pelos argentarios, agiotas e açambarcadores que estão destruindo e saqueando o pobre Portugal. Venham por isso mais notas, que substituem os da gente desconfiada. Ellas são absolutamente indispensaveis para o grande esbulho que se está fazendo ás classes liberais e medianas e para toda esta orjia infernal que parece não ter fim.

Q. J.

Curso de cambios, comparados

	EM 31 DE NOVEMBRO		EM 15 DE NOVEMBRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque.....	7 ³ / ₄	8	8 ⁷ / ₈	8 ³ / ₈
» 90 d/v.....	8	—	9	—
Paris cheque.....	515	537	475	495
Madrid cheque.....	1115	1165	965	1000
Allemanha cheque.....	119	130	95	105
Amsterdam cheque.....	2610	2700	2155	2565
New York cheque.....	8500	8900	8210	8500
Italia cheque.....	310	330	288	300
Suissa.....	1340	1390	1260	1300
Libras.....	39500	40500	34500	35500

Cotações na bolsa de Lisboa - NOVEMBRO

Ultima cotação	Bolsas e títulos	16	17	18	19	22	23	24	25	26	29	30
Fundos do Estado:												
43,50	Interna 3 % coupon.....	—	43,50	43,50	43,50	43,50	43,60	—	—	43,40	43,40	43,25
44,00	" " assentamento.....	—	44,15	44,10	44,30	44,50	44,60	44,60	44,70	44,60	44,90	44,70
11\$00	" 3 % 1905.....	10\$50	10\$50	—	10\$50	10\$50	—	—	—	—	—	10\$50
19\$60	" 4 % 1888.....	—	—	—	19\$30	—	—	—	19\$50	—	—	—
52\$00	" 4 % 1890.....	—	—	—	48\$00	—	—	48\$50	—	48\$00	48\$00	48\$00
56\$00	" 4 1/2 % 1888/89 assent....	—	56\$50	—	—	—	—	—	—	—	—	—
55\$00	" 4 1/2 % 1888 89 coupon...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
81\$50	" 4 1/2 % 1905.....	—	—	—	—	—	80\$00	—	—	—	—	—
67\$00	" 5 % 1909.....	—	—	73\$00	—	—	—	—	—	—	—	—
138\$50	" 4 1/2 % 1912 ouro.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
70\$00	" 5 % 1917.....	68\$00	—	—	68\$00	67\$50	67\$50	67\$50	68\$00	68\$50	68\$70	68\$50
141\$00	Externa 1.ª serie.....	140\$00	141\$00	141\$50	141\$00	141\$10	141\$00	141\$00	141\$00	140\$00	143\$00	143\$50
127\$50	" 2.ª serie.....	—	—	133\$00	—	—	—	—	—	130\$00	—	330\$00
138\$50	" 3.ª serie.....	143\$00	142\$00	142\$00	142\$00	144\$00	142\$00	141\$50	141\$50	141\$00	143\$00	145\$00
65\$50	Obrig. da Provincia de Angola..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
140\$00	" " Comp. Tabacos de 1891	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações dos Bancos e Comp.ª												
326\$00	Banco de Portugal.....	325\$50	325\$00	329\$00	331\$50	331\$00	331\$00	330\$50	332\$00	—	—	—
219\$00	" Nac. Ultramarino, coup.	210\$00	210\$00	216\$00	219\$50	213\$00	214\$00	—	216\$50	216\$00	216\$50	—
255\$00	" " " ass..	209\$00	—	205\$00	—	208\$00	208\$00	—	208\$00	—	211\$00	—
99\$00	" Portuguez e Brasileiro..	100\$00	101\$00	102\$00	—	101\$50	99\$50	95\$00	99\$80	99\$30	97\$50	97\$00
216\$00	" Commercial de Lisboa..	—	—	—	—	208\$00	208\$00	208\$00	207\$50	207\$50	207\$50	207\$50
206\$00	" Lisboa & Açores.....	206\$50	206\$50	206\$50	206\$50	206\$50	207\$50	208\$00	208\$00	208\$00	209\$00	209\$00
93\$00	" Economia Portuguesa...	92\$00	—	91\$00	92\$00	92\$00	90\$00	90\$00	94\$00	89\$00	88\$50	—
110\$00	" Commercial do Porto...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
37\$00	Companhia do Credito Predial..	36\$80	36\$70	—	36\$80	36\$80	—	—	—	36\$80	36\$80	—
38\$00	" Gaz e Electricidade	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65\$00	" das Aguas.....	—	—	—	—	—	—	—	—	61\$00	—	—
149\$00	" Ilha do Principe...	—	—	—	151\$50	—	153\$00	153\$00	154\$50	156\$00	162\$00	162\$50
46\$00	" Colonial do Buzi..	46\$50	47\$00	47\$30	47\$50	—	—	—	—	—	—	43\$50
190\$00	" Indust. Port. e Col.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
75\$00	" Phosphoros, coup..	—	92\$00	90\$00	90\$00	88\$50	—	—	—	—	—	—
89\$00	" Cam. Fer. Portug..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
176\$00	" Tabacos, coupon..	175\$00	175\$50	—	—	—	176\$00	—	174\$00	—	—	—
178\$00	" Nac. de Navegação	174\$50	173\$50	174\$50	174\$50	—	175\$00	174\$00	175\$00	173\$00	172\$00	—
Obrigações:												
64\$00	Companhia das Aguas.....	—	78\$00	78\$00	78\$00	—	—	78\$00	78\$00	78\$00	78\$00	—
89\$00	Prediaes 5 % antigas.....	89\$00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
90\$60	" 5 % serie A.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
90\$00	" 4 1/2 % serie A.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
85\$00	" 4 %.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
97\$00	Nacional de Moagem.....	—	—	—	96\$50	—	—	—	—	—	—	—
40\$20	Assuc. de Moçambique.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
81\$00	Banco Nac. Ultram. 4 1/2 % ass..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
100\$00	" " " 4 1/2 % ouro.	—	—	99\$00	—	—	—	—	—	—	—	—
95\$00	" " " 6 % Hypot.	—	—	96\$00	—	—	—	95\$50	—	—	—	—
96\$00	Ca. de Ferro de Ambaca.....	96\$50	96\$00	97\$50	97\$50	97\$00	—	94\$50	94\$00	94\$50	—	—
73\$60	N. c. de Cam.ª de Ferro, 1.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
67\$60	" " " " 2.ª " "	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
70\$00	Cam. de Fer. Portug. 3 % 1.º gr.	—	71\$00	—	—	—	75\$00	75\$00	75\$00	—	76\$00	—
21\$50	" " " " 3 % 2.º gr.	22\$00	—	22\$50	23\$50	23\$00	23\$00	—	23\$50	—	23\$50	—
61\$80	" " " Beira Alta, 1.º gr.	—	—	—	—	—	—	—	20\$50	20\$00	20\$00	—
20\$00	" " " " 2.º gr.	19\$70	20\$00	20\$00	120\$00	20\$00	20\$00	—	—	—	—	—
140\$00	" " " Benguella, tit. 1.º	—	—	—	—	—	—	172\$00	17\$00	—	—	—
157\$00	" " " " 5.º	—	170\$00	171\$50	171\$00	171\$50	—	—	—	172\$50	—	172\$00
48\$00	Docas do Porto.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
88\$00	Municipal ou Distrital 6 %.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
90\$00	" " " 5 %.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52\$00	Panificação Lisbonense.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
92\$00	Empresa das Aguas de Vidago..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

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

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

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

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

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

Agentes da Norwegian Steamship Line Standard

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

LISBOA—Caes do Sodre, 52—Tel. 5140 e 5141

PORTO—52, Rua do Bomjardim—Tel. 746

JOSÉ HENRIQUES TOTTA & C.^a **BANQUEIROS**

Rua do Ouro, 69 a 79—LISBOA

Depósitos à ordem e a prazo.

Contas correntes em moeda nacional e estrangeiras.

Saques sobre o paiz e estrangeiro.

Descontos e transferências.

Fundos publicos nacionaes e estrangeiros.

Agentes da Companhia de Seguros **GARANTIA**

CASA BANCARIA

NUNES & NUNES L.^{da}

Rua Auea, 95 e 97—LISBOA

Telephone: Central 2108 — End. telegr.: DOISNUNES

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

Correspondentes em todo o paiz e estrangeiro.

Recebem dinheiro á ordem e a prazo.

Banco Popular Portuguez

Séde no Porto:

46, Rua do Loureiro, 50

Filial em Lisboa:

56, Rua Auea, 60

Depósitos á ordem e a prazo;

Contas correntes em moeda nacional e estrangeira;

Cambios, Papeis de crédito e cheques;

Saques, transferencias e descontos;

Operações Financeiras.

Participações em empresas de fomento economico
na metrópole e nas colónias

Freios para caminhos de ferro a vapor e electricos

Amortecedores de choques para os ganchos de engate dos caminhos de ferro

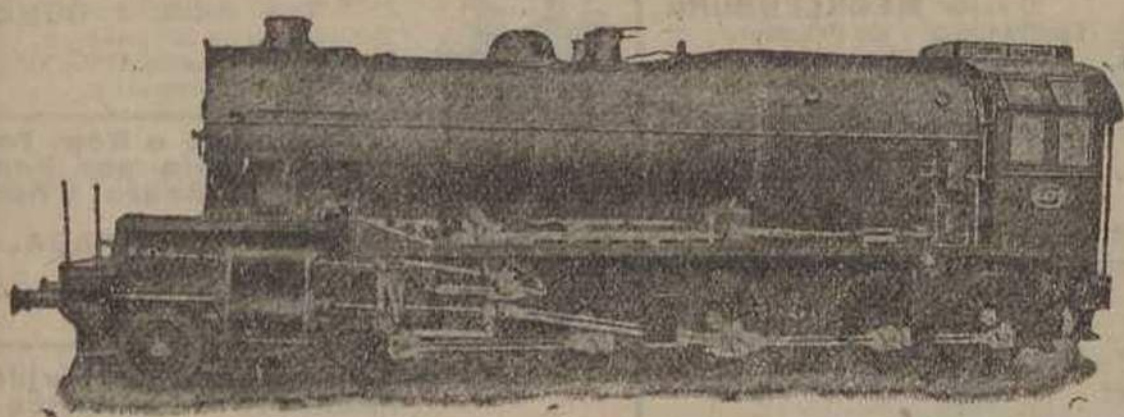
Signaes electro-pneumaticos

WESTINGHOUSE

ÉTABLISSEMENTS DE FREIN VILLE

SÉVRAN (S. & O.) FRANÇA

SOCIÉTÉ FRANCO-BELGE de Matériel de Chemins de Fer



(Premiada em todas as exposições e especialmente, não fallando senão das mais recentes, com o GRAND-PRIX nas de St. Louis, 1904; Liège, 1905; Milão, 1906; Madrid, 1907; Buenos Ayres, 1910; Bruxellas, 1910; Turim, 1911 e Gand, 1913).

Capital: 10.000.000 de francos

Séde social e Direcção Geral:

5, Rue La Boétie — PARIS

OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO:

em Raismes (Norte-França) e La Croyère (Belgica)

Material de Caminhos de Ferro e de Tamways.

Locomotivas, tenders,

carruagens, vagoes para todas as vias.

Agentes geraes para Portugal e Colonias:

BEILLO & BRAVO — Rua Augusta, 177, 1.º D.

PÓS DE KEATING
MATAM

FORMIGAS BARATAS
PERCEVEJOS
PULGAS
TRACAS

DEPOSITO PARA REVENDA
105, Rua dos Fanqueiros, 1.º
TEL-C. 1717 LISBOA

Sociedad Espanola de Construcciones Babcock & Wilcox

Séde principal: Plaza Albi, 1 — BILBAU

Succursales: Ventura de la Vega, 1 Madrid — Fontanella, 8 Barcelona

PRAÇA DOS RESTAURADORES, 78-1.º — LISBOA

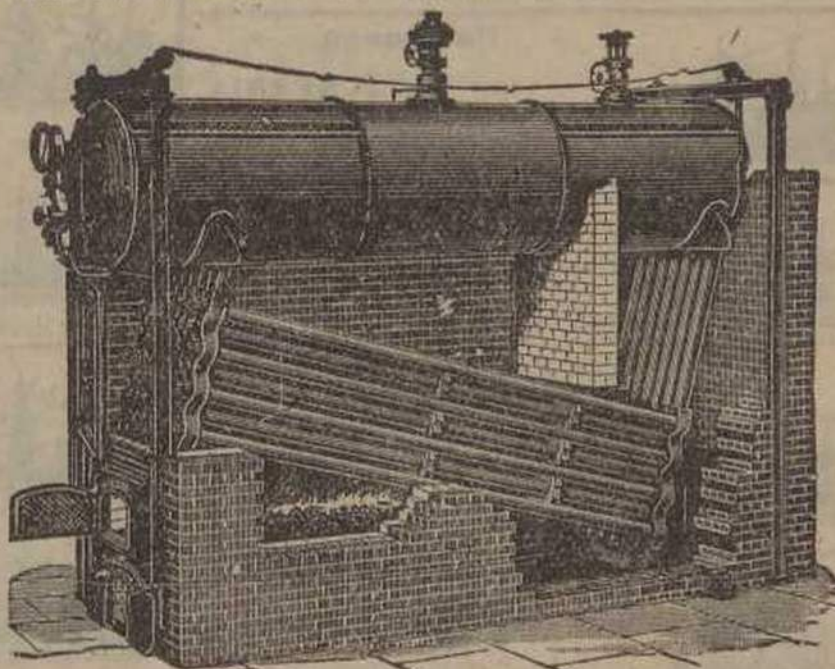
Constructores de caldeiras

Aquo-Tobulares

Construidas inteiramente d'aço. — Perfeita circulação da agua. — Inexplosiveis. — Economicas.

Ha mais de 14.000.000 avalos de força funcionando

Tambem se constroem:
Superaquecedores de vapor. — Grelhas automaticas. — Aquecedores d'agua d'alimentação. — Purificadores d'agua. — Chaminés de aço. — Transportadores para carvão. — Guindastes electricos. — Tubagens de todas as dimensões e par todas as pressões.



Caldeira «Babcock & Wilcox» typo terrestre

Chemins de Fer du Midi

Saison de Sports d'Hiver 1920-1921

Sous les auspices de la Compagnie des Chemins de fer du Midi, une grande saison de sports sera organisée, pour la première fois, pendant l'hiver 1920-1921 a FONT-ROMEUE (Pyrénées-Orientales — Station d'Odeille, via-Font-Romeue — Ligne électrique de Perpignan à Borg-Madame).

Le public y trouvera Patinoire, Terrains de ski, Pistes de Bobsleigh, de Lugge, etc

A cette occasion il sera établi avec FONT-ROMEUE des services rapides dont l'horaire sera communiquée en temps opportun.

OLYMPIA

MATINÉES ELEGANTES
todos os dias ás 2 horas

RENDEZ-VOUS MUNDANO

1.º e 2.º episodios do sensacional film

BARRABÁS

O Aeroplano phantasma

14.º episodio.

Está á venda:

os dois primeiros volumes da

ANTOLOGIA PORTUGUEZA

organizada pelo Dr. Agostinho de Campos

BERNARDES, 2 volumes brochados..... 3\$00
BERNARDES, 2 volumes encadernados... 4\$00

Livraria Ailaud e Bertrand, R. Garrett 73 — Lisboa.

Vapores a sahir do porto de Lisboa

Anvers



Vapor belga **ELVIER**. Sahirá a 5 de Dezembro.
Agentes, Henry Burnay & C.^a R. dos Fanqueiros, 10.

Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Mo teideo e Buenos Aires



Vapor francez **SAMARA**. Sahirá a 13 de Dezembro.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a Pr. Duque da Terceira, 4, 1.^o

Bordeus, Rouen, Dunckerque e Anvers



Vapor portuguez **DAGBJORG**. Sahirá a 1 de Dezembro.
Agentes, Pinto de Vasconcellos Lt. Caes do Sodré, 52

Costa Occidental e Oriental



Vapor portuguez **EXTREMA-DURA**. Sahirá a 4 de Dezembro.
Companhia Nacional de Navegação. Rua do Commercio

Glasgow (directo)



Vapor inglez **BARON REUFREU**. Sahirá a 12 de Dezembro.
Agentes, E. Pinto Basto & C.^a Lt. Caes do Sodré, 64, 1.^o

Hamburgo



Vapor allemão **SFANIA**. Sahirá a 3 de Dezembro.
Agentes, Marcus & Harting-Rocio, 50

Leith e Hull



Vapor, inglez **UNO**. Sahirá de 8 a 10 de dezembro.
Agentes, E. Pinto Basto & C.^a Lt. Caes do Sodré, 64, 1.^o

Las Palmas, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires



Vapor hollandez **LIMBURGIA**. Sahirá a 20 de Dezembro.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a Lt. Pr. Duque da Terceira, 4, 1.^o

Londres (directo)



Vapor inglez **TIRO**. Sahirá de 4 a 6 de Dezembro.
Agentes, E. Pinto Basto & C.^a Lt. Caes do Sodré, 64, 1.^o

Londres



O vapor **MECKLENBURG**. Esperado em 2 de Dezembro.
Agentes, Borges & Irmão L. de S. Julião, 7, 1.^o

Madeira e Açores



Vapor portuguez **FUNCHAL**. Sahirá a 10 de Dezembro.
Empresa Insulana de Navegação, C. Sodré, 84, 2.^o

Madeira e Canarias



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

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



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

Marselha



Vapor francez **ROMA**. Sahirá a 12 de Dezembro.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a Lt. P. Duque da Terceira, 4, 1.^o

Marselha, Genova, Livorno e portos do Levante



O vapor **BRANDENBURG**. Esperado em 12 de Dezembro.
Agentes, Borges & Irmão. L. de S. Julião, 7, 1.^o

Marselha, Po t Said, Djibouti, Majunga, Lourenço Marques e Moçambique



Vapor francez **VILLE DE ROUEN**. Sahirá a 9 de Dezembro.
Agentes, Henry Burnay & C.^a R. dos Fanqueiros, 10.

Norte do Brazil



Vapor brasileiro **CAXIAS**. Sahirá a 1 de Dezembro.
Agentes, Henry Burnay & C.^a R. dos Fanqueiros, 10.

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



O vapor hollandez **DELFLANDS**. Sahirá a 15 de Dezembro.
Agentes, Orey, Antunes, & C.^a Pr. Duque da Terceira, 4, 1.^o

Principe e S. Thomé



Vapor portuguez **DONDO**. Sahirá a 10 de Dezembro.
Companhia Nacional de Navegação. Rua do Commercio.

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



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

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



Vapor inglez **ORITA**. Sahirá a 2 de Dezembro.
Agentes, E. Pinto Basto & C.^a Lt. Caes do Sodré, 64, 1.^o

Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires



Vapor francez **LUTETIA**. Sahirá a 7 de Dezembro.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a Pr. Duque da Terceira, 4, 1.^o

Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires.



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

Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires



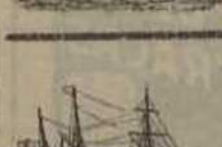
Vapor inglez **HIGHLAND LAD-DIE**. Sahirá a 21 de Dezembro.
Agentes, James Rawes & C.^a Mala Real Ingleza. R. do Corpo Santo, 47

Rouen e Anvers



Vapor portuguez **TRIUMF**. Sahirá a 10 de Dezembro.
Agentes, Pinto de Vasconcellos Lt. Caes do Sodré, 52.

Vigo, Boulogne, Plymouth e Amsterdam



Vapor hollandez **BRABANTIA**. Sahirá a 17 de Dezembro.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a Lt. Pr. Duque da Terceira, 4, 1.^o

Foreign Traders Company, Inc.

Importers & Exporters

154, Nassau Street
NEW YORK

LISBON
154-156, Rua da Madalena

OPORTO
87, Rua Sousa Viterbo