

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

Contendo uma PARTE OFFICIAL dos Ministerios do Commercio e Comunicações e das Colonias e dos Caminhos de Ferro do Estado (Resolução do Conselho de Administração de 6 de janeiro de 1921)

Proprietario-director — L. DE MENDONÇA E COSTA

Redactor principal — J. FERNANDO DE SOUZA, Engenheiro

Redactores — MARIO FERREIRA MENDES — DR. QUIRINO DE JESUS

— MANOEL ANDRADE GOMES

Representante em Paris — GUERRA MAIO — Rue du Helder, 8

15.º do 34.º anno | LISBOA, 1 de Agosto de 1921 | Numero 807

## SUMMARIO

|                                                                          |     |
|--------------------------------------------------------------------------|-----|
| A Companhia da Povoia em 1920, por J. Fernando de Sousa.....             | 221 |
| A defeza do Thesouro, por Quirino de Jesus.....                          | 223 |
| O aproveitamento dos nossos carvões minerais — III — por F. Martins..... | 224 |
| Documentos para a Historia.....                                          | 225 |
| Viagens e transportes.....                                               | 226 |
| Notas de viagem — I.....                                                 | 226 |
| Carta de Paris, por Guerra Maio.....                                     | 228 |
| Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes — Relatorio.....             | 229 |
| D. Juan Eloy de Bona.....                                                | 230 |
| Parte Financeira.....                                                    |     |
| Boletim commercial e financeiro.....                                     | 230 |
| Cotações na Bolsa de Lisboa.....                                         | 231 |

## A Companhia da Povoia em 1920

O relatorio da Companhia da Povoia referente ao exercicio findo de 1920 offerece particular interesse, não só pelas circunstancias excepçionaes em que a exploração foi feita, como pelos planos d'engrandecimento futuro que n'elle se expõem. Foi em 1920 que as sobretaxas atingiram o maximo, recaindo sobre as novas tarifas comuns a todas as linhas. N'esse ano atingiram tambem as despesas as cifras que é d'esperar sejam um maximo determinando o momento mais agudo do periodo difficil que a exploração dos caminhos de ferro tem atravessado.

Todos se recordam da terrivel coincidência dos ultimos mezes de 1920, do altissimo preço do carvão com os cambios mais desfavoraveis que temos tido, dando lugar a preços incomportaveis do carvão, superior a 300\$00 por tonelada, dos oleos minerais e de outros materiaes. Esses preços ainda veem influir no custo da exploração nos primeiros mezes do ano corrente, por virtude de aquisições anteriores, e em certas linhas, como na do Vouga pela repercussão que nos preços da lenha sêca, de que foi necessario fazer larga provisão para o inverno teve o do carvão.

E' d'esperar que no segundo semestre de 1921 a situação seja mais desanuviada. Como temos ponderado repetidas vezes, sem consideravel melhoria de cambio não ha solução entre nós para o problema ferro-viario. Accentuar-se-ha a que já tivemos nos ultimos tempos?

Anuncia a Companhia da Povoia o seu proposito de trazer a testa da linha ao coração da cidade, construindo a nova estação no extremo da nova *Avenida das Nações Alliadas*, que da Praça de D. Pedro vae á Trindade.

Estão feitos os estudos de modo que o novo troço des'acando-se da linha actual proximo da agulha d'entrada da estação de Boa-Vista vae por terrenos em que ainda se não tem construido em demanda da Trindade, tendo um tunel de cerca de 500 metros.

Compreende-se o alcance que para uma linha su-

burbana tem a sua penetração na cidade até á zona de maior movimento. O augmento do trafego será seguramente consideravel.

Para a nova estação não poderia haver local mais apropriado. Sobre o assumpto dá o relatorio as seguintes informações:

Nesta conformidade requeremos em 3 de Abril de 1920 á Ex.<sup>ma</sup> Camara Municipal do Porto a concessão do troço ferroviario desde as agulhas da estação da Boavista e um terminus no centro da cidade, enfrentando para Avenida das Nações Aliadas e portanto nas melhores condições para atrair a attenção do passageiro. Tendo sido oportunamente elaborado e entregue o ante-projecto que foi seguindo os seus tramites tem o vosso Conselho de Administração a maior satisfação em poder agora comunicar-vos o deferimento dado pela Ex.<sup>ma</sup> Camara Municipal do Porto áquele pedido de concessão e a assignatura do respectivo contracto.

Se a referida concessão, é, sem duvida, importante para o futuro da empresa e nos abalança a novos aperfeiçoamentos e expansão da nossa rede, nem por isso ella constitue um menor valor intrinseco para a cidade do Porto, já pelo grande melhoramento publico que em si representa, já pelo foco de movimento que vai crear-se no alto da Avenida e portanto em todo o percurso da mesma, valorisando-a extraordinariamente, como ainda pela construcção do importante edificio que nos propomos levar a efeito para estação terminus da nossa linha, contribuindo por esta forma poderosamente para a estetica da cidade.

Convem observar que se por uma judiciosa previdencia e para evitar difficuldades que lhe pudessem ser levantadas, a Companhia requereu a concessão do novo troço á Camara, de nada vale o deferimento d'esta sem a concessão do Governo. Não se tracta com effeito de uma simples linha urbana cuja concessão esteja na alçada do Municipio. O novo troço é o prolongamento de um caminho de ferro com leito proprio, de interesse geral ou pelo menos regional, que é da alçada do Governo conceder nos termos do decreto de 31 de dezembro de 1864.

O artigo 2.º d'este diploma fundamental prescreve que nenhum caminho de ferro seja construido ou concedido sem lei que a isso auctorize o Governo. Exceptuam-se os ramaes das linhas contractadas nas mesmas condições do respectivo contracto ou com outros, mas sem encargo para o Thesouro.

Por outro lado, o decreto de 6 de outubro de 1898 estatue no artigo 7.º que nenhum caminho de ferro, seja qual fôr a sua extensão, será concedido ou decretado sem prévio inquerito administrativo de utilidade publica, elaborado nos termos prescriptos n'aquelle diploma. Classificado o troço após inquerito é incluído portanto na rede complementar pelo respectivo decreto, ficando *ipso facto* o Governo auctorizado a concedel-o nos termos da base 5.ª e 6.ª da lei de 14 de julho de 1899, das quaes resultam vantagens apreciaveis para a empresa concessionaria a saber:

— cedencia dos impostos de transito e sello no novo troço, durante 30 annos;

— isenção de imposto, pelo mesmo espaço de tempo, sobre o dividendo das acções e os juros das obrigações;

— importação livre de direitos do material fixo e circulante para a construcção e exploração.

Assim pois, o novo troço da Boavista á Trindade pode ser concedido ao abrigo do decreto de 1864 como ramal da linha do Porto á Povoia concedida por decreto de 19 de junho de 1873, sem isenções de especie alguma á Companhia ou pela auctorização da lei de 1899 como troço da rede complementar com as vantagens que indicámos.

E como o decreto de 1898 impõe a sua previa classificação e inclusão na rede complementar, ha que proceder ao inquerito, classificar por decreto o troço e concedel-o ao abrigo da lei de 1899. O principio do inquerito prévio posto n'aquelle decreto justifica-se



plenamente pela necessidade de dar logar a que os interesses affectados digam de sua justiça. Os tramites a observar são os seguintes: A Companhia requer ao Governo a concessão nos termos das bases 5.<sup>a</sup> e 6.<sup>a</sup> da lei de 14 de julho de 1899 mediante prévia inclusão do troço da rede complementar. O Governo, depois de ouvir a Junta Consultiva dos Caminhos de Ferro, manda proceder ao inquerito pela Direcção do Minho e Douro nos termos do decreto de 1898, segundo o qual teem que ser ouvidos o Governador Civil, a Camara Municipal e as Associações Agricolas, Comerciaes e Industriaes do Porto. Depois do parecer das estações consultivas competentes sobre o resultado do inquerito, o Governo decreta a classificação do troço, ficando habilitado a concedel-o.

Sendo o novo troço objecto de concessão distincta, pode ser contada aparte no calculo dos preços do transporte com o minimo e 6 km. para applicação das tarifas em vez da distancia effectiva. E é razoavel que assim se proceda, pois se tracta de um pequeno troço sobremodo dispendioso, para o qual é justo contar com uma extensão de applicação de tarifas superior á effectiva, como é uso fazer para certas obras excepçionaes. A utilização d'essa faculdade será restringida pelo interesse da Companhia que terá de ir na redução dos preços abaixo da tarifa legal até onde o exigir o desenvolvimento do trafego sujeito á concorrência de outras vias.

Surge então um problema que demanda resolução.

As linhas do Porto á Pova, da Pova a Famalição, de Trofa a Guimarães e o ramal de Caceres foram concedidas respectivamente por decretos de 19 de junho de 1873, 19 de dezembro de 1876, 16 de abril de 1879 e 19 de abril de 1877 em nenhum dos quaes se fixou a duração da concessão, salvo e implicitamente no ultimo. Com effeito o ramal de Caceres foi concedido ao abrigo do artigo 33.<sup>o</sup> do contracto das linhas de Norte a Leste de 14 de outubro de 1899. Salvo pois estipulação explicita differente, que não houve, a concessão termina com a de áquellas linhas.

De não ter sido fixado para as outras trez, praso de duração, pode se inferir que são perpetuas?

De modo algum.

No relatorio da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, relativo ao periodo de 1899 a 1910, encontramos esclarecido o assumpto.

Foi ouvida em 10 de janeiro de 1907 a Procuradoria Geral da Corôa sobre os seguintes quesitos :

1.<sup>o</sup> Em vista das leis vigentes e dos principios de direito sobre o dominio publico, podem ser feitas concessões perpetuas de linhas ferreas?

2.<sup>o</sup> De não ter sido fixada nos respectivos diplomas a duração das concessões de algumas linhas, posteriores ao decreto de 31 de dezembro de 1864, resulta, para os concessionarios, o direito á perpetuidade das mesmas concessões?

3.<sup>o</sup> Caso o Governo tenha o direito de preencher as lacunas d'esses diplomas, fixando o praso de concessão, pode fazel-o em absoluto, em qualquer occasião e independentemente de novas concessões solicitadas, que dêem logar á imposição d'essa e de outras condições, de cuja aceitação fiquem dependentes?

4.<sup>o</sup> Reconhecido o direito do Governo, até onde pode ir este ao fixar a duração do praso, num proposito d'equidade para com empresas, que nenhum auxilio do Estado obtiveram?

5.<sup>o</sup> A resolução do assumpto pertence ao numero das que o Governo pode tomar, sem direito dos concessionarios a opôr-se-lhes, conforme as clausulas 32.<sup>a</sup> do decreto de 19 junho de 1873 e 33.<sup>a</sup> do de 19 de abril de 1877?

6.<sup>o</sup> Caso se fixe a duração da concessão, pode o Governo, com o fim d'esclarecer essa clausula, adoptar a formula geralmente seguida, segundo a qual o material circulante e os provimentos dos materiaes de consumo teem de ser pagos, quando finda a concessão?

7.<sup>o</sup> A limitação das concessões a praso definido pode porventura implicar o direito de resgate, por parte do Governo, antes de finda a concessão, direito que não foi consignado no respectivo diploma?

Eis os termos em que por aquella estação consultiva foi assente a doutrina em resposta aos quesitos formulados:

«E' certo que, segundo o art.<sup>o</sup> 1.<sup>o</sup> do decreto de 31 de dezembro de 1864, fazem parte da viação publica e são do dominio nacional todos os caminhos de ferro, e pode derivar-se d'este principio fundamental que as concessões das linhas ferreas teem, pelo nosso direito, duração limitada, e que, findo o praso respectivo, pertence ao Estado a posse das linhas e suas dependencias. Para a maior parte das linhas anteriores ou posteriores ao decreto de 1864 a questão não tem importancia, porque nas suas concessões se fixou o praso de duração de 99 annos; mas, sendo omissas, n'este ponto, as concessões do Porto á Pova de Varzim (decreto de 19 de junho de 1873), da Pova de Varzim a Famalição (decreto de 19 de dezembro de 1876), da linha de Caceres á Companhia Real dos Caminhos de Ferro (decreto de 19 de abril de 1877) e a da linha de Bougado a Guimarães (decreto de 28 de dezembro de 1872, de 28 de outubro de 1874 e 16 de abril de 1879,) ha de deduzir-se, da falta de fixação de praso para estas concessões, que ellas são perpetuas? E' esta a primeira duvida, genericamente exposta, que V. Ex.<sup>a</sup> expôz para ser elucidada ou resolvida. Não é uniforme a jurisprudência seguida nos differentes paizes á este respeito: e dentro de alguns paizes, tem-se successivamente adoptado o regimen das durações illimitadas das concessões de caminhos de ferro, e o regimen que, considerando essas concessões como meras delegações feitas pelo Estado em proveito de particulares, lhes assigna um praso de duração mais ou menos longo. Nos Estados Unidos quasi todas as concessões são perpetuas; todas na Inglaterra; foram-no, durante algum tempo, na Allentanha; na França, foram perpetuas as primeiras concessões, como as de Loire á Saint-Etienne, de Saint-Etienne a Lyon, de Andrésieux a Roanne, de Alais a Beaucaire; e posteriormente, passaram todas a ser limitadas, por um praso, pequeno a principio, e, por ultimo, pelo praso, em geral, de 99 annos, porque a consideração de que, sendo curto aquelle praso, maior influencia tinha o Estado sobre as Companhias que exploravam as concessões, principalmente no que respeitava a modificação das suas tarifas, cedeu á necessidade de lhes dar tempo para se compensarem dos sacrificios que lhes eram impostos, principalmente pelo estabelecimento de diversas redes ferroviarias.

O regimen que prevaleceu em França, e está adoptado em todas as nações, com excepção de Inglaterra e dos Estados Unidos, assenta numa melhor comprehensão do que seja o contracto de concessão de caminhos de ferro, tendo em consideração a importantissima missão que elles desempenham na vida politica e social dos povos. Este contracto teve uma evolução natural e successiva; hoje é uma entidade juridica, perfeita e uniforme em quasi toda a parte. E' claro que, em vista das leis vigentes em Portugal e dos principios de direito geralmente seguidos, as concessões de linhas ferreas não podem ser perpetuas; e da omissão do praso, por que são concedidas, não podem os concessionarios deprehender que as suas concessões são de duração illimitada. Todas as concessões que são omissas n'este ponto foram feitas posteriormente ao decreto de 31 de janeiro, e o artigo 1.<sup>o</sup> d'este decreto, que é a lei substancial e reguladora dos caminhos de ferro, entre nós, diz que *pertencem á viação publica e são do dominio publico todos os caminhos de ferro, seja qual for o seu motor*. Se, segundo o nosso direito, são do dominio publico, por essa mesma razão só podem ser cedidos ou concedidos temporariamente pelo Estado; e é consequencia logica d'isto que, em toda a concessão d'esta natureza, se inclue essencialmente a clausula, expressa ou não, da regressão das linhas e suas dependencias á posse do Estado, ficando o praso da concessão estipulado ou subentendido. Nas concessões em que o praso resulta indirectamente da natureza d'elas, como na linha de Caceres, que foi concedida como ramal de Leste, ao abrigo do artigo 33.<sup>o</sup> do contracto aprovado pela lei de 5 de maio de 1860, e naquelas em que ficou, por assim dizer, definida em clausulas posteriores, como na do caminho de ferro de Guimarães, quando se permitiu o prolongamento d'esse caminho de ferro de Guimarães a Fafe, — é facil levar os concessionarios a concordarem numa condição que o simples raciocinio lhes mostra implicita nas entrelinhas do seu contracto. Nas outras, se bem que ao Governo assista, em absoluto o direito de preencher as lacunas dos diplomas, em que se não fixou praso para as concessões, parece-me que se deve aproveitar a occasião em que os concessionarios sollicitem novas concessões, para se incluír a condição do praso, que convenha: e só quando elles nada pretendam de novo, e se aproxime o termo do praso maximo por que se entenda lhes foi concedida a linha que exploram se deve fazer a precisa intimação do seu diploma. O praso de 99 annos é a duração normal das concessões das linhas ferreas em França e entre nós. Depois de varias oscillações adoptou-se este praso, algumas vezes não attingindo, nunca ultrapassado nas concessões feitas. Na Austria varia entre 50 e 90 annos; em Hespanha é de 99 annos, tendo sido a principio illimitado, assim como na Holanda; na Belgica é, em geral, de 90 annos, na Italia esta duração vae de 60 a 99 annos, não excedendo nunca este limite. Parece-me que, tratando-se de empresas que nenhum auxilio do Estado obtiveram, se pode ir até ao maximo, isto é, até



99 annos, por um razoavel principio de compensação e equidade. A resolução d'este assumpto, que respeita a direitos essenciaes do Estado, essenciaes e inalienaveis (depois do decreto de 31 de Janeiro de 1864), pertence ao Governo, ouvindo as estações consultivas, que é de uso e lei ouvir; e os concessionarios não tem que oppôr, porque se lhes não pode admitir contestação ácerca de actos que, por serem de natureza soberana, não podem, nem pelos principios geraes do direito, nem por qualquer clausula do contracto, que se queira interpretar sophisticamente, ser sujeitos á decisão, ou ao julgamento dos tribunaes. Nos dois ultimos quesitos que V. Ex.<sup>a</sup> me propõe respondendo affirmativamente, mas quanto ao direito de resgate, antes de finda a concessão, entendo que, sendo da essencia de toda a concessão o resgate pelo Estado, direito, a que, no pensar dos tratadistas d'esta materia, d'elle não pode renunciar, — é todavia certo que se deve usar prudentissimamente d'este direito, para evitar pesadas indemnisações a que o Estado seria condemnado, na *maior parte das vezes*, pela arbitragem que conhecesse do caso. A não ser a interpretação e extensão do artigo 1.<sup>o</sup> do decreto de 31 de Janeiro de 1864, na sua applicação a alguns dos pontos de duvida que V. Ex.<sup>a</sup> quiz esclarecidos nesta consulta, a maior parte dos quesitos, a que respondo, não comporta uma resolução prevista e uniforme. As circumstancias que variam em todos os casos, e o lucidissimo criterio de V. Ex.<sup>a</sup> que é um estadista e um jurisconsulto ao mesmo tempo, servir-lhe-hão de melhor conselho do que as sucintas considerações que aqui ficam expendidas. Em summa, e em conclusão, entendo que devo responder negativamente ao 1.<sup>o</sup> e 2.<sup>o</sup> quesitos, e affirmativamente aos restantes, excepto ao quesito 4.<sup>o</sup> que não comporta uma resposta d'esta ordem. Quanto a esse, entendo que o Governo pode ir até á fixação do prazo de 99 annos, que é o maximo das durações concedidas."

A lei de 1912 relativa á fusão, que auctorizava e regulava as concessões da Póvoa, de Guimarães e do Alto Minho, fixava para a duração de todas ellas um prazo de 90 annos contados da data do contracto que se celebrasse.

A concessão do troço da Boavista á Trindade daria ensejo a regularizar-se a situação e estipular-se o prazo com o qual findasse tanto esta concessão, como a da linha em exploração.

Em segundo artigo depois de nos occuparmos da largura da via que tem de ser modificada e da ligação com a linha de Guimarães, daremos conta dos resultados da exploração em 1920.

J. Fernando de Sousa



## A defeza do Thesouro

Aberto o parlamento, vão recrescer de todos os lados as tentativas de classes, de grupos e de empresas para alcançarem do Estado toda a especie de concessões inadmissiveis, inclusivamente as de dinheiros e de creditos, a título de protecção ou de defeza economica. E' absolutamente indispensavel que se faça uma corrente de opinião contraria a essas tendencias opostas a verdadeira salvação nacional.

O Douro tem vinhos armazenados das duas ultimas colheitas, sem colocação possivel nestes primeiros tempos. Nestas circumstancias, recorre ao Estado para que lhes forneça dinheiro sobre penhor d'aquella mercadoria. Allega-se que só d'este modo os vicultores poderão satisfazer os seus compromissos existentes e preparar-se com tudo o que é necessario para uqe se faça a nova colheita, a qual de outro modo estará perdida.

O Douro pedia um credito de 30.000 contos. Agora parece que o reduz a metade.

Mas não é só o Douro que pretende auxilios extraordinarios do Estado. Já se trata de provocar entre os vicultores do centro e do sul do paiz um movimento analogo com a mesma allegação de situações e necessidades similares. Inculca-se que se o Estado não valer a toda a viticultura, não se poderá manter a vida comercial e industrial porque ella exerce uma função

assignalada na economia portugueza, com uma produção de 6.000.000 litros acima do consumo interno.

Ao mesmo tempo, a lavoura cerealifera continuará a pedir cada vez mais protecção ao Estado. Quererá que este lhes proporcione mais capitais e elementos da exploração agricola, e lhe assegure maiores preços aos seus productos.

De outro lado, a industria vae desejando não só mais protecções pautais, o que já seria grave, mas tambem, dinheiro ou credito para as suas explorações antigas e novas, apontadas como necessarias á regeneração economica. Vê-la hemos pedir pelo menos que o Estado tome a iniciativa de fundar o Banco de fomento industrial para a distribuição de 100.000 contos ou mais por estes pretendidos salvadores.

Juntem a tudo isto, o que se deseja ou se projecta no campo dos fomentos restantes: portos, estradas, caminhos de ferro, irrigações, energia electrica. São muitas centenas de milhares de contos que se pretendem da nação para protecçãoismos, defesas e fomentos economicos. Uma boa parte deles seria para fornecimentos directos de capitais aos particulares.

Se acrescentarmos a esta conta, os aumentos de preços que se pretendem por novos agravamentos das taxas aduaneiras, o que se deseja no fim de tudo? A absorpção rapida de muito mais de um milhão de contos por sindicatos, grupos e classes, em privilegios multiformes da exploração nacional.

Mas a quem se quer tirar tudo isto por varias maneiras? A um Tesouro publico e a um país que estão absolutamente impossibilitados de prestar auxilios justos ou injustos aos que se desejam salvar ou engrandecer, á custa dos outros e da posteridade, no meio da ruina geral.

O Estado perdeu mais de um milhão de contos desde 1 de Julho de 1914 a 30 de Junho de 1921. Perderá este ano mais algumas centenas de milhares de contos. Os prejuizos de economia nacional foram e continuam a ser superiores aos do Thesouro publico. De outro lado o custo da vida é dez vezes maior do que antes da guerra, diminuindo sempre a nossa população, como diminue a nossa riqueza.

Estas verdades, que devem ser continuamente repetidas, exigem como supremo principio, que se não façam adiantamentos do dinheiro publico a particulares, nem se elevem pautas, nem se faça nada que aumente o custo da vida. Esta é a regra geral, que não pode ser violada sob nenhum pretexto. Só espiritos perturbados pelas desorientações dos tempos correntes poderão aventar ideias contrarias a essa doutrina de legitima salvação nacional.

São muito respeitaveis os interesses do Douro, ou os da restante viticultura, ou os da lavoura cerealifera, ou os de qualquer industria, ou ramo de commercio. Mas cada qual resolva as suas dificuldades, de dinheiro ou quaisquer outras, pelos meios que estejam ao seu alcance. Precisam de dinheiro? Recorram aos elementos das suas relações, especialmente aos bancos adequados, oferecendo-lhe as garantias morais e reais que lhes forem exigidas. Quem assim não puder salvar-se, não tem mais remedio senão sofrer qualquer perda, como a sofreria se uma calamidade devastasse a produção respectiva. O facto é sempre lamentavel, mas em nenhuma hipotese é direito sustentar que uma nação arruinada deve arruinar-se ou individuar-se ainda mais para salvar uns tantos. Não pode ser.

A suprema necessidade economica do país é a do equilibrio orçamental e barateamento da vida, pois que sem isso todos os males continuarão a avançar e nunca se entrará na reconstituição desejavel. Opõe-se diametralmente a ella tudo quanto representa mais despesa ou mais responsabilidade ou mais divida para o Te-



souro. Logo, temos de fugir sistematicamente das pretenções a que nos referimos, sejam quais forem as consequências.

Esta doutrina eminentemente verdadeira, não pode ser abalada por nenhuma consideração: nem pela das disponibilidades dos 50 milhões de dolars, que, no *fundo*, agravarão os males da economia nacional; nem pela indemnisação alemã, que estará muito longe de ter o alcance julgado pelos optimistas; nem pelas necessidades do fomento legítimo que tem de ser atendidas pela governação reorganizadora que no fim tem de vir.

*Quirino de Jesus*

## O aproveitamento dos nossos carvões mineiros

### III

Para a produção intensa das nossas minas, ha um ponto a considerar e do qual depende quasi exclusivamente a exploração em grande escala dos nossos carvões. Referimo-nos á questão de meios de transporte. Actualmente, a crise de wagons já menos se está sentindo, visto que, com relativa facilidade, aos transportadores está sendo fornecido o material que requisitam, mas entre o haver material para attender ás atuaes correntes de trafego e o ter de se reservar, diariamente, para serviço exclusivo de varias empresas mineiras, 60, 80, 100 ou mais wagons, ha uma grande differença, e alem d'isso é necessario tambem possuirmos em numero sufficiente locomotivas para esse movimento.

As minas do Pejão, Germunde e outras, a pequena distancia das margens do Douro, bem como as do Cabo Mondego, proximo de Figueira da Foz, podem servir se das vias fluvial e maritima, para a grande maioria dos seus transportes, mas o mesmo não se dá com as minas de Porto de Moz, Batalha, Rio Maior, Bussaco, Midões (Minho), etc., em que ha absoluta necessidade de se utilisarem dos caminhos de ferro, visto não terem outros meios para a conducção dos seus productos.

A região de Porto de Moz tornar-se-ha, n'um futuro que nos parece não estar muito longe, uma importante região carbonifera, mas as empresas que ali estão trabalhando e empregando os seus capitaes lutam com grandes difficuldades por ausencia de meios de transporte.

Para a exploração das minas da Batalha (jazigos de Alcamadas e Chão Preto), foi pelo Snr. Manuel Vicente Ribeiro, com o auxilio do ministro do Fomento de então, construida em 1917 a linha de via reduzida entre a estação de Martingança e aquella villa. Esta linha para pouco mais servirá do que para a exploração intensa dos mesmos jazigos; possui muito pouco material circulante e os productos que n'ella são transportados tem de sofrer o transbordo em Martingança para o material da Companhia Portugueza. As operações de transbordo dão logar a aumento no custo do transporte e tratando-se de uma mercadoria, que geralmente é transportada a granel, ainda é onerada com mais o prejuizo das quebras.

Por estes e outros motivo era de toda a conveniencia que esta linha fosse de via larga.

Mas a dita linha que aproveita quasi exclusivamente á Empresa das Minas de Carvão da Batalha, chega sómente a esta villa, da qual Porto de Moz dista alguns kilometros. E como das minas da chamada "região de Porto de Moz", algumas estão dezenas de kilome-

tros distantes d'esta villa, por isto se poderá avaliar as condições em que se encontram quanto a meios de transporte.

A Empresa Mineira de Porto Moz, Limitada, da qual é administrador-gerente o activo industrial, Snr. Armando Soares Franco, explora as minas de Valverde e Ferrarias. Em geral, os nossos carvões são considerados de má qualidade e não ha defeitos que lhes não tenham sido postos, pelo que julgamos de toda a oportunidade fazer aqui desenvolvidas referencias ás citadas minas e respectivos productos, cuja extracção não tem tido tão grande desenvolvimento como seria para desejar, exactamente pelo motivo da falta de meios de transporte.

### *Mina de Valverde*

Esta mina que fica situada na serra dos Candieiros, a 18 kilometros da villa de Porto de Moz, foi em 1855 objecto de um consciencioso estudo do grande geologo Carlos Ribeiro, cujos resultados foram publicados, constando de uma interessante obra intitulada "Memorias sobre as minas de carvão dos districtos do Porto e Coimbra e de carvão e ferro do districto de Leiria."

A referida mina, comquanto seja considerada como uma das da região de Porto de Moz, está dentro do concelho de Santarem, mas muito proximo do limite entre este e o de Porto de Moz e é servida por estrada "macadam".

Os transportes dos respectivos productos tem sido feitos em "camions" até á villa da Batalha, da qual a mina é distante cerca de 22 kilometros e d'ahi seguem pelo caminho de ferro de via reduzida, a que acima nos referimos, até á estação de Martingança. Para completa valorisação d'esta mina e para que os seus productos pudessem ser collocados no mercado por preços mais economicos, seria necessario que a actual linha de via reduzida fosse prolongada até lá ou então se construísse uma nova linha que por ali passasse, em condições de servir toda aquella importante região industrial e a que estariam asseguradas importantes receitas, tanto mais que tinha a vantagem de as respectivas locomotivas serem abastecidas, em boas condições economicas, de carvão alli produzido.

A mina está em plena laboração, fazendo-se a extracção por plano inclinado, seguindo a propria inclinação da camada cuja espessura varia entre 1<sup>m</sup> e 1<sup>m</sup>20. No plano inclinado estão assentes duas linhas siysthema "Décauville", de cerca de 230<sup>m</sup> de comprimento. A camada é absolutamente regular, tendo a inclinação de 38 graus e, como está intercalada entre calcareo, não se torna necessaria a entivação.

A mina tem oito pizos e algumas das galerias aproximadamente 100 metros. Todos os pizos são illuminados a luz electrica, para a produção da qual existe no respectivo local um motor em que se utiliza o proprio carvão da mina.

Varios estudos recentes, suplementares dos que Carlos Ribeiro fez em 1855 e que o actual estado de exploração tornou possiveis, levam a acreditar que a quantidade de carvão existente n'esta mina vae muito além da que foi calculada por aquelle illustre geologo. Essa quantidade deve exceder em muito 1.000.000 de toneladas.

O carvão é de boa qualidade e tem sido fornecido a varias empresas industriaes ás quaes tem agradado.

A ultima analyse feita a este combustivel dá aproximadamente 6.000 calorias por kilogramma, mas essa analyse é antiga, tendo-se por certo que o typo médio do carvão ultimamente extrahido é de poder calorifico superior áquelle.

Vê-se, portanto, que á medida que avançam os trabalhos de lavra, melhora a produção.



*Mina das Ferrarias*

Esta mina está situada a 3 kilometros da villa de Porto de Moz, no concelho do mesmo nome, e a 4.800 metros da villa da Batalha, fazendo-se o transporte dos respectivos productos em "camions" até á estação da Batalha. Estão effectuados n'ella trabalhos de bastante importancia. A profundidade maxima a que se está trabalhando é de 28 metros, sendo a extracção feita por meio de dois poços e um plano inclinado.

A mina em questão produz actualmente duas qualidades de carvão, sendo a maior quantidade até agora obtida composta de um carvão inferior, muito meudo, que se aplica ao fabrico de "briquettes", para o que serve muito bem.

Tem-se verificado, porém, a existencia de filões de uma outra qualidade muito superior, sendo interessante observar os resultados da analyse feita ao respectivo carvão pelo Professor Ch. Lepierre, que o revela como sendo do que vulgarmente é conhecido pelo typo Cardiff. A analyse é a seguinte:

"Analyse completa (producto secco na estufa a 100°)

Analyse immediata:

|                        |         |
|------------------------|---------|
| Materias volateis..... | 26,70 % |
| Carbone fixo.....      | 70,40 % |
| Cinzas.....            | 2,90 %  |

Enxofre..... 0,31 %

Poder calorifico directo, determinado pela bomba de Mahler:

Por kilogramma..... 8159 calorias

Conclusões: Carvão de primeira qualidade.

Trata-se, pois, de um carvão que contém 97,10 % de productos combustiveis. A percentagem de enxofre é apenas de 0,31 % e 2,90 % a de cinzas, sendo o seu poder calorifico muito superior ao de varias especies de carvão que, especialmente depois do inicio da guerra, temos recebido do estrangeiro e pago a peso de ouro.

A medida que vão prosseguindo os trabalhos de lavra e pesquisas de carvões a que, por iniciativa particular, se tem procedido, vão aparecendo as provas irrefutaveis de que em Portugal existem carvões em quantidade e qualidade sufficientes, pelo menos, para o seu consumo, durante muitos annos.

E sendo este valioso producto a fonte principal do calor e energia para um paiz desenvolver, sob todos os pontos de vista, as suas industrias e crear importantes receitas que o venham a tornar independente, prospero e respeitado pelas outras nações que, pelo que se tem visto, conhecem melhor do que nós os recursos de que dispomos, porque se não resolve, de uma maneira definitiva, desviarmos um pouco as nossas atenções e esforços para o estudo, preparação e exploração intensa dos nossos jazigos carboniferos?

F. Martins

## Documentos para a Historia

O tratado de paz com os Imperios Centraes

(Conclusão)

3.º— Quanto ás linhas que não tenham um material circulante especial, a fracção a entregar do material existente na rede, a que pertencem essas linhas,

será determinada por Comissões de peritos designados pelas Potencias alliadas e associadas, e nas quais a Allemanha será representada. Essas Comissões deverão tomar em consideração a importancia do material registado n'essas linhas, em harmonia com o ultimo inventario anterior a 11 de Novembro de 1918, o comprimento das vias, inclusas as vias de serviço, a natureza e a importancia do tráfico. As mesmas Comissões designarão igualmente as locomotivas, carruagens e vagões a ceder em cada caso, fixarão as condições da recepção e determinarão as medidas provisórias necessarias para assegurar a sua reparação nas oficinas allemãs;

4.º— Os aprovisionamentos, mobiliario e utensilios serão entregues nas mesmas condições que o material circulante.

As disposições dos §§ 3.º e 4.º acima serão applicadas ás linhas da antiga Polónia Russa, convertidas pela Allemanha á largura da via allemã, sendo estas linhas assimiladas a partes destacadas da rede do Estado prussiano.

### CAPITULO IV

*Disposições concernentes a certas linhas de caminhos de ferro*

Art. 372.º— Salvas as disposições especiais contidas no presente Tratado, quando, em consequencia do traçado das novas fronteiras, uma linha que liga duas partes d'um mesmo paiz atravessar outro paiz, ou quando uma linha de entroncamento partindo d'um paiz terminar n'um outro, as condições de exploração serão determinadas por um convénio estabelecido entre as Administrações dos caminhos de ferro interessadas. Quando essas Administrações não puderem chegar a um accôrdo sobre as condições d'esse convénio, os conflictos serão decididos por Comissões de peritos constituídas como está indicado no artigo precedente.

Art. 373.º— Durante o periodo de cinco annos, a contar da entrada em vigor do presente Tratado, o Estado tcheco-slovaco poderá pedir a construcção de uma via ferrea que ligue, no territorio allemão, as estações de Schlauney e de Nachod. As despesas de construcção ficarão a cargo do Estado tcheco-slovaco.

Art. 374.º— A Allemanha obriga-se a acceitar, no prazo de dez annos, a contar da entrada em vigor do presente Tratado, e a pedido do Governo helvético de accôrdo com o Governo italiano, a denuncia da Convenção Internacional de 13 de Outubro de 1909, relativa ao caminho de ferro de S. Gothard. Não se chegando a accôrdo sobre as condições d'esta denuncia, a Allemanha obriga-se, desde já, a acceitar a decisão de um árbitro indicado pelos Estados Unidos da America.

### CAPITULO V

*Disposições transitórias*

Art. 375.º— A Allemanha executará as instrucções que por uma auctoridade lhe forem transmitidas, em matéria de transportes, em nome das Potencias alliadas e associadas:

1.º— Para os transportes de tropas effectuados para execução do presente Tratado, assim como para o transporte do material, de munições e de aprovisionamento para uso dos exercitos;

2.º— E, provisoriamente, para o transporte de abastecimento de certas regiões, para o restabelecimento mais rápido possível das condições normais dos transportes e para a organização dos serviços postaes e telegraficos.



# VIAGENS E TRANSPORTES

## Festas a Nossa Senhora da Saude em Revelles

No dia 7 d'este mez, realizam-se no pittoresco lugar de Revelles as tradicionaes festas á Senhora da Saude que revestem sempre grande esplendor pelo que acarretam grande concorrência de forasteiros das povoações proximas.

Como nos annos anteriores a Companhia Portugueza dará paragem de 1 minuto ao kilometro 210,050 junto a Revelles do ramal de Alfarellos, aos comboios que partem: de Coimbra ás 6-30 e 16-35, da Figueira ás 9-55 e 19-06, e de Alfarellos ás 11-55 e 21-00 para embarque e desembarque de passageiros.

Os preços dos bilhetes são os applicaveis a Revelles, sendo válidos para os comboios acima citados os bilhetes do § 3.º da tarifa especial n.º 3 de g. v.

## Venda de bilhetes directos para a linha de Trofa a Guimarães

Informam-nos que a instancias da Direcção Fiscal de Exploração de Caminhos de Ferro, a Companhia Portugueza vae restabelecer a venda nas suas estações

de bilhetes directos para as estações da linha de Guimarães, ha alguns annos suspensa.

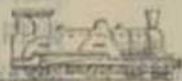
## Transporte de cabazes de madeira sem azas nas linhas do Sul e Sueste

A Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste rectificou as taxas a aplicar a «cabazes de madeira sem azas» indicadas na classificação geral, passando a corresponder a essa rubrica a 1.ª classe da tarifa geral com asterisco (\*), e a tabela n.º 6 applicação geral da tarifa 1 g. v.

Tambem a nota (6) foi substituida pela (13).

## Transporte de explosivos nas linhas do Sul e Sueste

Segundo um recente Aviso ao Publico da Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, os transportes de explosivos nos percursos da sua rede passam a ser taxados pela tabela n.º 4 da tarifa especial n.º 1 p. v., em vez da tabela n.º 1 indicada na classificação geral, que deve ser rectificada n'esta conformidade.



## Notas de viagem

### I

Difficuldades e incommodos. — Hoteleiros exploradores. — Combos chelos e comboios commodos. — A debandada dos novos ricos. — Preços rasoaveis, em França. — Melhoramentos de Luchon.

Viajar, viajar! Era muito bom quando isso se fazia facilmente, sem entraves, sem formalidades a cumprir com muitos dias de antecedencia, sem ter que se dar satisfações a pessoa ou entidade alguma, de aonde se ia, porque se ia, quando se ia e por onde se ia.

Era a perfeita liberdade de percorrer o mundo; passavam-se as fronteiras como quem passa da sala á saleta, sahia-se do paiz como se sahia de casa, e até chegavamos a ir onde nunca imagináramos pôr pé.

Hoje tudo mudou, desde que a maldita guerra tudo alterou no mundo!

Ir ao estrangeiro é uma maçada que desanima. Antes de partirmos já temos inscripto nas despesas de viagem um gasto importante, de dinheiro e de paciência, e mesmo quando despresamos aquelle, este soffre um desfalque consideravel, que nos faz partir já mal humorado.

Ha que tirar passaporte — perfeita inutilidade de que nunca precisavamos antigamente, nem para ir á Russia ou á Turquia, para o que nos bastava ter o simples bilhete de identidade, valido por cinco annos, que faziamos visar pelos consules d'esses paizes — ha que fazel-o visar pelos consules dos paizes onde tencionamos dirigir-nos.

Chegados á ultima estação portugueza ha que apresentar esse documento para podermos sahir do paiz; e desgraçado d'aquelle que não o tiver bem em ordem, em todas as suas exigencias, porque os encarregados d'essa revisão são modestos agentes d'uma subalternidade absoluta, sem cathegoria para despresarem a menor falta no cumprimento rigoroso da lei.

E é como que com prazer que essas creaturas dizem ao passageiro «o senhor não segue, porque lhe falta etc.» como se essa falta fosse o stygma d'am crime; sem se importarem de que esse impedimento cause prejuizos que podem ser incalculaveis, desgostos ou transtornos de toda a ordem.

A's vezes da nossa phrase policial «são ordens, ande lá para diente» diz-se-lhe «ande lá para traz» e a nada se movem os arrogantes sujeitos.

Um nosso companheiro de comboio, um hespanhol, chamado a Madrid por ter ahi sua esposa perigosamente enferma, só porque ignorava que tinha que fazer visar o passaporte no Governo Civil, foi impedido de sahir, tendo que retroceder á Guarda para ahi o fazer visar, perdendo 48 horas — dois dias mais de afflicção e cuidados!

Para mais, decretou-se tambem a verificação de bagagens á *sahida*; formalidade que parece só inventada para fazer irritar a paciencia do viajante, porque de nada serve, visto que ninguem leva, nas malas, objectos artisticos cuja exportação seja prohibida; e quanto a valores em moeda do paiz, é mais que sabido que toda a nossa moeda de cobre emigrou para Hespanha sahindo clandestinamente, e zombando de taes revisões.

Junte-se áquelle estendal de incommodos antes de sahir do paiz a exploração de que nos sentimos alvo, quando forçados a uma interrupção de viagem como aquella a que acima nos referimos.

Para se ficar uma tarde e uma noite na Guarda, jantando no buffete da estação e dormindo no pequeno hotel annexo, o proprietario exige-nos apenas 4 escudos pelo pessimo jantar e 5 escudos, por pessoa, pelo quarto!

Ahi fica a observação á sollicita Direcção da Companhia da Beira Alta que, certamente ao fazer-lhe concessões para a construcção d'aquelle pequeno hotel, nunca, por certo, pensou que elle especulasse a tal ponto.

Em Hespanha não se é tão exigente, salvo em



São Sebastião, também no hotel da estação, onde nos fizeram pagar 2 *pesetas* (!) por lavarmos as mãos!

Mas outra dificuldade se nos depara:

Os comboios do Norte, os 3 expressos n.ºs 3, 9 e 13 são de logares limitados, de forma que em Medina não obtivemos logar de 1.ª classe no 9, tendo que perder todo o dia desde a 1 da tarde ás 2 da noite á espera do n.º 13, e ainda em risco de n'esse não termos logar, o que, felizmente não succedeu, mas podia dar-se.

Uma grande transformação opera a exigencia de passaportes na concorrência a São Sebastião e a Biarritz. Como é sabido estas duas cidades viviam antigamente n'esta epocha de banhos em continua troca de veraneadores. Toda a gente que estava n'uma ia ou vinha visitar a outra repetidas vezes.

As Companhias do Norte de Hespanha e Meio Dia da França faziam um serviço continuo de comboios ligeiros, que andavam sempre cheios.

Com as actuaes exigencias de passaporte, a que ninguem se sujeita para tão pequeno passeio, cada uma d'essas lindas cidades está vivendo com a concorrência dos seus compatriotas. Nem hespanhoes vão a Biarritz, a San Jean de Luz e outros pontos proximos, nem francezes vem a São Sebastião; com o que essas lindas praias e os caminhos de ferro estão perdendo enormemente.

Alem d'isso, pelas dificuldades e entraves de fronteiras e pelas exigencias extraordinarias dos hoteleiros, os viajantes de verão, banhistas, acquistas, veraneadores, são este anno muito menos do que eram.

Vimos verificar, de *visu* que bem razão tínhamos no que dissemos aqui, no numero passado, sob o titulo *Tempos de villegiaturas*.

As thermas pyrennaicas resentem-se de uma accentuada falta de concorrência; estamos em plena estação thermal, e não falta, por toda a parte, alojamento nos hoteis; nos comboios de Bayonna-Toulouse que ha dois annos andavam repletos de passageiros sendo difficil conquistar um logar, anda-se, este anno, muito á vontade, em parte, sem duvida, porque a Companhia do Midi melhorou consideravelmente o seu serviço, accelerando os trens e augmentando o seu numero, em todos os sentidos, mas, em parte também, porque ha, pelo menos agora, menos passageiros.

Acabada a guerra, no primeiro verão que se lhe seguiu, a invasão dos soldados que regressavam ás suas terras e a dos novos ricos que iam ver terras alheias produzia o atafalhamento dos comboios, em toda a França.

Os hoteis encheram-se com essa sociedade nova, de novos costumes que brigavam com os dos antigos frequentadores, e que acabou por se reconhecer fatigada das vulgares etiquetas usadas entre gente de um certo culto mundano. Debandou, portanto.

Dos antigos, áparte o grupo dos verdadeiramente abastados que frequenta os grandes hoteis; os da classe média ou um pouco acima d'esta, que viajavam todos os annos, fizeram o seu orçamento e reconheceram também que não podiam levar a familia a aguas ou thermas ou passeios de verão, pelos consideraveis gastos a que taes prazeres obrigavam.

Referimo-nos, bem entendido, aos veraneadores francezes, povo que tem —hoje muito especialmente— o principio da economia como norma de viver; porque, em verdade devemos dizel-o que, se para nós, os portuguezes, a viagem á França nos sae consideravelmente mais cara, é isso devido á depreciação da nossa moeda e não ao augmento de preços dos hoteis

n'esse paiz; augmento que raro excede os 100 por cento de antes da guerra.

Não fizeram aqui como os nossos amaveis hoteleiros que subiram os preços 600 %.

Quartos em que a diaria era de 12 a 15 francos, com pensão completa, pagam-se hoje por 25 a 30 francos; comidas que se pagavam por 6 a 10 francos, temol-as hoje por 10 a 20 francos ou pouco mais.

As refeições nos bufetes de caminhos de ferro, que custavam 3,50 frcs. e os *petits repas* a 1,50, custam hoje 7 ou 8 frcs. aquelles e 3,50 e 4 frcs. estes.

Mas esta differença mesma, pequena como é, exerce enorme influencia no espirito poupado do povo francez, fazendo-o addiar a viagem para o anno futuro, esperando que tudo volte ao *statu quo ante bellum*.

Alongámo-nos demais n'estas observações, ficando-nos pouco espaço para referirmos as novidades que viemos encontrar n'essa deliciosa estância d'aguas que se chama Bagnères de Luchon e que com razão appellidam "Rainha dos Pyrenneos".

Na povoação, em si, poucos melhoramentos a não ser a conclusão do grandioso hotel "Pyrennées Palace" e alguns novos grandes estabelecimentos juntos d'elle.

Lá no alto, o sumptuoso hotel de Superbagnères, está quasi prompto, devendo abrir no proximo inverno.

No estabelecimento balnear foram melhorados consideravelmente não só os gabinetes de banho de 1.ª classe, como as salas de inhallações e humagem, de banhos de vapor, etc., constituindo uma instalação de absoluta primeira ordem.

Eguaes melhoramentos se preparam para o anno proximo até que tudo quanto o antigo estabelecimento tem de velho, seja substituido por instalações modernas absolutamente confortaveis.

Nada ha ainda sobre o tremvia electrico que deve ligar a estação com a cidade, melhoramento ha muito resolvido e concessão feita á "Companhia dos Caminhos de Ferro de Montanha e Grandes Hoteis dos Pyrenneos" e que deve dar muita animação á agradável estadia em Luchon. E' que a guerra atrazou o andamento dos trabalhos de electrificação de toda a rede ferroviaria pyrennaica; vão-se activando agora, mas levará ainda tempo a sua conclusão.

## Fitas para machinas

Mandámos vir, pelo cambio de 950 o franco, uma pequena porção de fitas, de duas côres, para fornecer aos nossos assignantes.

Sahiram-nos a 4780 escudos, preço porque as vendemos, por duzias ou meias duzias, porque nunca pretendemos tirar lucro, tendo só em mira servir os nossos subscriptores.

A' venda n'esta Redacção:

Rua da Horta Sécca, 7, 1.ª—Lisboa



# Carta de Paris

XXVII

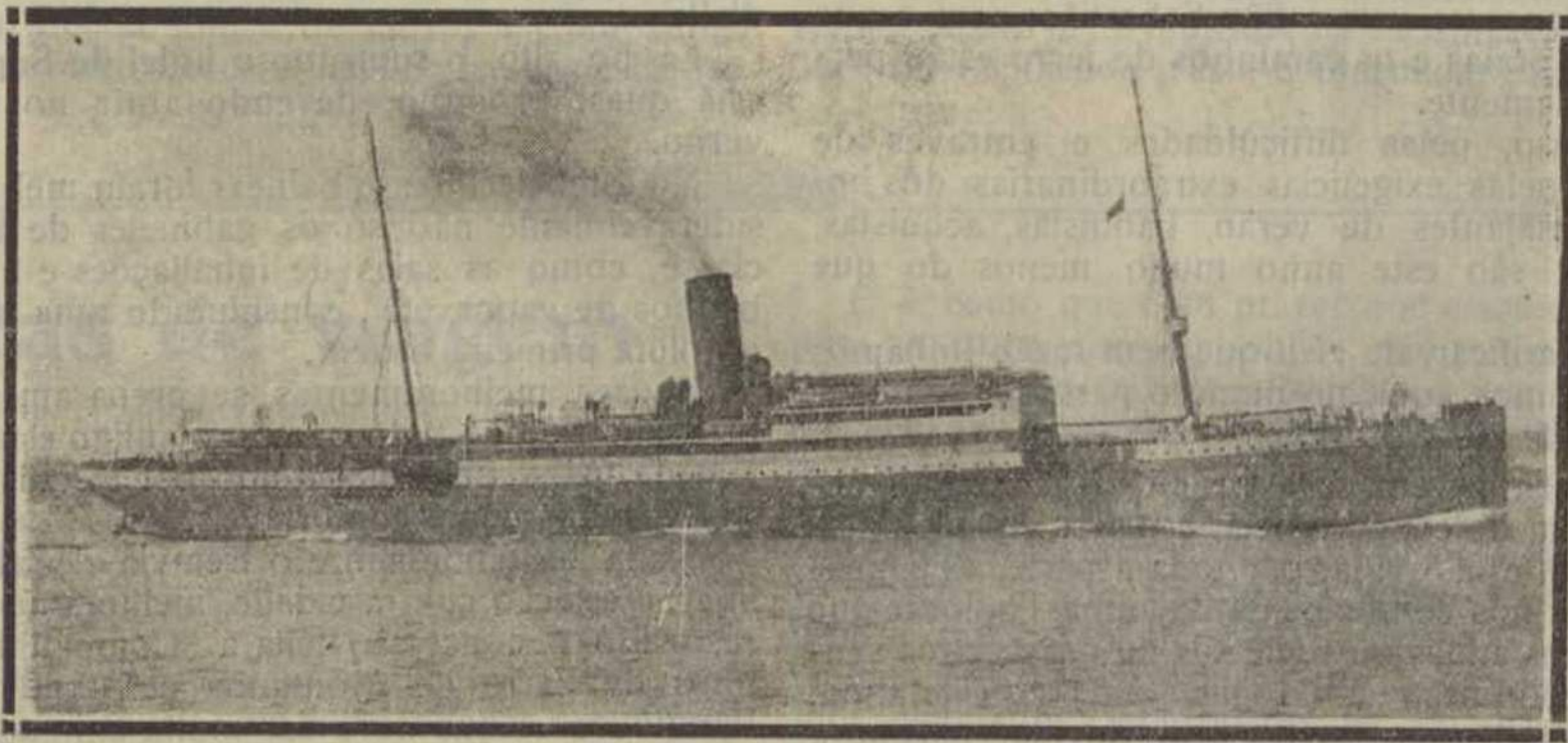
Uma viagem a bordo do «Porto». — Do Havre a Lisboa. — A disciplina a bordo. — O «Porto» um navio de turismo. — Corunha e Vigo. — Um commandante taciturno. — O futuro da nossa marinha mercante. — O reforço à linha do Brazil.

A navegação portugueza para o Brazil, como é do conhecimento dos leitores da *Gazeta*, tem-me sempre interessado, como um dos maiores factores da nossa politica economica e commercial. Foi porém lançada com grandes difficuldades, e sob as allas adversas dos timoratos, mas nem assim ella deixou de triumphar. Os dois bellos barcos, *Traz-os-Montes* e *Porto*, que até aqui teem feito a carreira, teem sido recebidos no Brazil com o maior successo, não deixando até agora de andar abarrotados de carga e de passageiros. Tendo que ir a Portugal, quiz vêr de perto o serviço que taes unidades faziam, e assim tomei lugar no Havre, a bordo do *Porto*, bellissimo barco de 6.636 toneladas brutas, e que outr'ora sob o pavilhão allemão fazia a carreira de luxo do Extremo-Oriente.

Chegámos ao Havre, ao meio dia, no expresso de

nhoras, com bellas pinturas a oleo, o salão de baile, e os camarotes de luxo, com casas de banho, a sala das creanças, o jardim de inverno, e outras commodidades proprias d'um paquete de 1.<sup>a</sup> classe.

A' meia noite preparavamo-nos para partir; faltavam trez officiaes que tinham ido para terra. O commandante foi avizado. Era talvez conveniente esperar um pouco, para evitar que ficassem ali os officiaes, alguém ponderou. Nada, porém, elle quiz ouvir. Marcára-se a sahida para a meia noite, quem ficava, ficava. A bordo ia grande anciedade; alguém foi á procura d'elles; o navio apitou rouco e prolongadamente; levantaram as pranchas. O commandante, da ponte, dava ordens. Devo contar que todo este incidente começou a interessar-me, pela disciplina de ferro que havia a bordo. Toda a gente, á amurada, esperava anciosamente, vêr surgir os trez officiaes d'entre as brumas da noute. Os rebocadores começam a mover o navio, e eis que elles surgem; deitam-lhes uma escada de corda, e sóbem, tendo um d'elles, ao chegar ao convez, cahido inanimado pela fadiga. O navio todo illuminado, parecendo uma cidade fluctuante começou a atravessar as docas. Afinal tudo se explicou: os officiaes tinham ido a terra, contando estar a bordo ás 11 horas; perde-



O PAQUETE PORTUGUEZ «PORTO»

Paris; um empregado das agencias Marques da Silva, esperava solcito os passageiros na estação, tomando conta das bagagens, dando informações, o que nos deu logo a impressão de que os serviços no Havre estavam perfeitamente organizados.

Chegados ao caes, atravessava os canaes o bello navio que nos havia de conduzir, mas cuja acostagem não foi cousa facil, visto o pouco espaço das docas, e o grande numero de navios que descarregavam mercadorias.

\* \* \*

A's trez horas, depois d'uma rapida e polida visita da alfandega aos passaportes e ás nossas bagagens, entrávamos no *Porto*, cujo commissario, o sr. Calvet de Magalhães, homem illustradissimo falando cinco linguas, nos recebia fidalgamente, e nos mandava dar um belo camarote na primeira coberta.

Installados que fomos, e enquanto todos os guindastes trabalhavam afanosamente para metter carga, vamos vêr o vapor.

Dizer que o *Porto* é um barco de turismo, não é exagero; assim o attestam os seus camarotes luxuosos onde se podem installar 212 passageiros de 1.<sup>a</sup> classe e 116 de 2.<sup>a</sup>, o seu magnifico e amplo salão de jantar da primeira camara, o salão de fumar, a sala das se-

ram-se porém nas docas, tendo passado uma afflictissima hora de caes em caes, sem poder passar porque as pontes estavam levantadas. Não ganharam para o susto.

\* \* \*

No dia seguinte estavamos em pleno mar. O serviço a bordo era primoroso. A's 7 horas um creado, batendo de mansinho á porta do camarote, vinha trazer o café, leite, bolachas, pão e manteiga. A's 9, o primeiro almoço: dois pratos frios, um prato quente, doce, fructa, manteiga etc. A' uma hora o segundo almoço: cinco pratos, queijo, doce e café. A's quatro horas o chá e ás sete o jantar, farto e variado tambem. Um admiravel quinteto, tocando ás vezes musicas populares portuguezas, acompanhava as grandes refeições.

Dois dias depois chegavamos á Corunha, onde as auctoridades do porto permittiam a ida a terra aos passageiros, mesmo áquelles que não tinham o passaporte visado pelas auctoridades hespanholas, o que tambem aconteceu em Vigo no dia seguinte. Aqui tivemos occasião de observar um caso curioso, que bem demonstra o futuro que está reservado á nossa marinha mercante. O *Porto* metteu em Vigo 800 toneladas de carga, e 80 emigrantes, e um bello barco



francez, que alli esteve no mesmo dia com destino tambem á America do Sul, levou 7 passageiros apenas e nem um só caixote de carga!

E' bom notar aqui, que a nossa marinha mercante, que se improvisou durante a guerra, dispõe de tão capazes homens do mar, que depois do armistício ainda não cometeram o menor risco a um navio. E as vezes que elles teem encalhado, tem sido quando entregues á direcção dos pilotos dos portos.

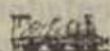
Com homens d'estes, temos direito a uma poderosa marinha mercante.

*Guerra Maio.*

P. S. Ao findar estas notas, chega-me a noticia que os Transportes Maritimos atendendo ao successo, sempre crescente, da linha do Brazil, vão destinar-lhe mais vapores, entre os quaes o bello barco *Lourenço Marques*, que deve deixar Lisboa em principios de agosto.

Começa-se enfim a compreender a doutrina que d'esde ha muito vimos pregando.

G. M.



## Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Relatorio do Conselho de Administração e parecer do Conselho Fiscal, do exercício de 1920, apresentado á assembleia geral de accionistas de 30 de junho da 1920.

(Continuação)

### SEGUNDA PARTE

#### Resultados da Exploração

##### Considerações geraes

A extensão das linhas administradas directamente e exploradas pela Companhia continuou a ser a mesma do ano anterior. E' a seguinte:

1.ª - Rede concedida á Companhia:

|                            |                |   |           |
|----------------------------|----------------|---|-----------|
| Linhas não garantidas..... | 667 kilometros | { | 1.047 km. |
| Linhas garantidas.....     | 380 kilometros |   |           |

2.ª - Rede explorada por contractos:

|                           |               |   |           |
|---------------------------|---------------|---|-----------|
| Setil a Vendas Novas..... | 70 kilometros | { | 99 km.    |
| Coimbra a Louzã.....      | 29 kilometros |   |           |
|                           |               |   | 1.146 km. |

sendo 305km,862 de via dupla, visto que durante o anno de 1920 não proseguiram os trabalhos d'esta natureza.

Durante o anno de 1921, varios acontecimentos se deram com forte influencia na marcha dos negocios da Companhia.

As más circumstancias em que o pessoal se encontrava no final do anno de 1919, tinham levado a Companhia a instar com o Governo pela aprovação das novas tarifas e pelo estabelecimento da necessaria sobretaxa para fazer face aos encargos já existentes e áquelles que era indispensavel accrescer para se melhorar a situação do pessoal.

Só, porem, em 28 de Março de 1920 se conseguiu que as novas tarifas fossem postas em vigor, accrescidas d'uma sobretaxa de 100 %. D'este modo poudese melhorar bastante a situação do pessoal, e julgou-se que as novas receitas seriam sufficientes para fazer face a todos os encargos contrahidos e ainda para se fazerem as precisas obras de que a Companhia tanto carece.

Infelizmente, a breve trecho fechava-se o mercado inglez do carvão, e d'esse facto resultava uma desmedida e inesperada alta do carvão que só se adquiria, por assim dizer, com difficuldades, na America do Norte.

Este estado de coisas durou mezes, e durante este periodo a vida em lugar de baratear, como se esperava, encarecia mais e a tal ponto, que as vantagens que tinham sido dadas ao pessoal se tornavam insufficientes.

Encarou-se outra vez a solução de fazer novos augmentos, mas para isso indispensavel era que tambem novas receitas viessem para cobrir os respectivos encargos.

Expozeram-se as difficuldades ao Governo, que por sua vez encarregou do estudo do assumpto as entidades competentes, até que nos primeiros dias de Outubro se resolveu que a sobretaxa de 100 % sobre as tarifas fosse elevada a 200%.

Ao mesmo tempo que este estudo e as diligencias da Companhia proseguiram, preparava-se uma nova série de melhoramentos para o pessoal, e, por isso, não foi sem espanto, que se viu rebentar uma greve parcial do pessoal, exactamente no dia seguinte áquelle em que a Comissão de Tarifas deu parecer favoravel ao augmento da sobretaxa acima referida.

Essa greve, apesar de a ella não ter adherido a maior parte do pessoal, perturbou os serviços da Companhia durante quasi dois mezes, e d'ella resultou uma quebra importante nas receitas. Póde-se talvez affirmar que por causa d'ella deixaram de transitar durante os mezes d'Outubro e Novembro 95.000 toneladas de mercadorias em pequena velocidade, 33.000 em grande velocidade e grande numero de passageiros, o que alem de fazer diminuir muito as receitas da Companhia prejudicou gravemente a economia do paiz.

Foi de veras lamentavel que tal movimento se tivesse levado a effeito sem motivo que o justificasse e sem que se tivesse mostrado o minimo desejo de o evitar.

Terminada a greve, restabelecido o serviço e regulada a questão das receitas, esperava-se novamente que a vida da Companhia se estabilisasse, tanto mais que se reabria o mercado inglez do carvão e se conseguia obter offertas d'este combustivel a preços muito mais baixos que os de todo o anno.

Surge então uma nova difficuldade que annullou quasi por completo todas as vantagens conseguidas. O cambio desceu vertiginosamente, attingindo cotações nunca conhecidas nos nossos tempos.

O carvão consumido nos ultimos mezes do anno de 1920 e o que ficou para o anno corrente custou á Companhia preços quasi inverosímeis, porque tendo sido adquirido aos preços então correntes, de 30 e 32 dollors, veio já a ser pago quando o dollar custava 11 e 12 escudos, o que deu para o carvão valores bastante superiores a 300\$00 a tonelada!

A situação não estava, portanto, normalisada nem ainda o está.

Não se pode por emquanto, nem mesmo na ocasião em que escrevemos, saber qual a receita que as novas tarifas com a sobretaxa de 200 % virão a proporcionar-nos.

Só durante o anno de 1921 se poderá ver a influencia que a nova sobretaxa terá sobre o trafego da Companhia, mas cremos bem que a receita não crescerá proporcionalmente com o augmento da sobretaxa.

A aquisição de materiaes d'abastecimentos começou a fazer-se com mais facilidade durante este anno.

Do estrangeiro teem sido importados, a partir de 1914, materiaes no seguinte valor:

|              |               |
|--------------|---------------|
| 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 |
| Em 1920..... | 2.411:231\$73 |

Este augmento de valor não deriva da maior quantidade das aquisições, mas sim da alta que se continuou a accentuar nos preços de todas as materias primas e dos materiaes manufacturados, e especialmente das differenças cambias.

Para prova basta vêr-se o mappa seguinte, em que se registam as cotações d'alguns d'esses materiaes em fins de 1919 e 1920 e se indica o augmento do seu preço em relação aos preços anteriores á guerra:

| Materiaes de maior consumo          | Preço em 1914 | Preço em 1919 | Preço em 1920 | Aug-mento % |
|-------------------------------------|---------------|---------------|---------------|-------------|
| Oleo para lubrificação... Fr. % K   | 23            | 87,5          | 160           | 595         |
| Cobre em chapa... " % "             | 215           | 472,50        | 550           | 156         |
| Aros para rodas... " % "            | 23            | 81,40         | 125           | 444         |
| Travessas rectangulares (cada) Cent | \$79          | \$170         | 4\$33,5       | 448         |
| Travessas correntes (cada)... "     | \$64          | \$130         | 2\$93,5       | 359         |
| Carris..... Fr. % K                 | 16,50         | 24,30         | 84,0          | 409         |
| Eclisses..... " % "                 | 24            | 61,60         | 93,0          | 287         |

Os preços indicados para termo de comparação dos carris e eclisses são os obtidos no concurso realisado em 31 de Dezembro de 1920, que foi annullado.

No mercado interno foram comprados, a partir de 1914, materiaes que obrigaram ao seguinte desembolso:

|              |               |
|--------------|---------------|
| Em 1914..... | 127.842\$22   |
| Em 1915..... | 188.125\$40   |
| Em 1916..... | 347.602\$48   |
| Em 1917..... | 647.627\$34   |
| Em 1918..... | 1.144.358\$57 |
| Em 1919..... | 492.256\$64   |
| Em 1920..... | 974.624\$21   |



A lei das 8 horas de trabalho continuou a representar um pesado onus para a Companhia. Ou tem de se alargar consideravelmente os quadros, o que representará um exagerado accrescimento de despesa, ou de pagar um numero enorme de horas supplementares, remunerando-as muito mais generosamente do que as do serviço normal.

O movimento commercial da Companhia, não obstante as causas que perturbaram o seu desenvolvimento e a que já nos referimos, não diminuiu e antes teve um sensível accrescimento em comparação com o do ano anterior. Assim em 1919 transportaram-se 1:326 635 toneladas de mercadorias de pequena e grande velocidade e bagagens e esse numero subiu em 1920 a 1:547.733 toneladas, havendo assim um augmento de 221.098 toneladas. Esse accrescimento teria sido de certo muito superior se as estações não continuassem nas condições acanhadas em que se encontram e desprovidas dos elementos necessarios para bem poderem satisfazer a sua missão e se a Companhia podesse dispor dos meios de acção necessarios para bem aproveitar o trafego que affluiria á nossa rede se ella lhe podesse dar escoamento.

Durante o anno de 1920 realison-se uma conferencia em Paris para se conseguir o restabelecimento, em condições analogas ás que existiam em 1914, das communicações internacionaes com aquella grande cidade. Não se chegou n'essa conferencia a resoluções definidas e concretas, para esse fim e por isso em breve se deve effectuar uma outra conferencia com o mesmo objectivo.

#### Percurso dos comb. os

Não obstante a greve de Outubro e Novembro que diminuiu consideravelmente, como já dissemos, o movimento da Companhia o percurso realiado em 1920 excedeu em 291 753 kilometros-trens em toda a rede o que se effectnou em 1919, tendo havido um accrescimento em comboios de passageiros de 238.964 kilometros-trens e em comboios de mercadorias de 52.789 kilometros-trens.

Para o augmento que houve concorreu decerto o facto de se terem tornado diários a partir de 24 de Junho os comboios rapidos n.ºs 41 e 42 entre Lisboa e Porto e vice-versa que antes eram trez vezes por semana e de se haverem estabelecido em Setembro dois novos comboios rapidos no mesmo trajecto, os n.ºs 52 e 55, primeiro semanaes e que depois passaram a ser diários, até á declaração da greve. Esse serviço está hoje reduzido a dois comboios rapidos, n.ºs 51 e 56, todos os dias.

No mapa que segue indicamos o percurso feito nos ultimos sete annos:

| Annos      |     | Comboios de passageiros | Comboios de mercadorias | Comboios no ramal de Cascaes | Total     |
|------------|-----|-------------------------|-------------------------|------------------------------|-----------|
| 1914.....  | Km. | 4.056.693               | 1.439.075               | 571.162                      | 6.066.930 |
| 1915.....  | "   | 3.781.850               | 1.539.583               | 481.882                      | 5.803.315 |
| 1916 ..... | "   | 3.824.480               | 1.522.994               | 426.595                      | 5.752.069 |
| 1917.....  | "   | 2.646.670               | 1.958.526               | 237.065                      | 4.841.661 |
| 1918.....  | "   | 2.134.721               | 2.262.926               | 131.295                      | 4.528.945 |
| 1919.....  | "   | 1.793.033               | 1.596.958               | —                            | 3.389.991 |
| 1920.....  | "   | 2.031.997               | 1.649.747               | —                            | 3.681.744 |

(Continua)

## D. Juan Eloy de Bona

A' hora da nossa *Gazeta* entrar na machina chegou-nos a triste noticia da morte d'este nosso querido amigo, com quem, durante muitos annos, mantivemos amistasas relações.

D. Juan Eloy de Bona, director e proprietario da "Gaceta de los Caminos de Hierro", impunha-se á admiração de todos, não só pelos seus primorosos dotes de coração, como também pela maneira afavel e captivante com que a todos tratava, conquistando tantas sympathias que não conheceu inimizados, dentro e fóra do seu paiz.

D'aquí, com as lagrimas nos olhos, endereçamos o nosso cartão de pezames á illustre familia do extincto.

N. R. — Achando-se em Nice o Director da nossa *Gazeta*, immediatamente para alli telegraphamos, informando-o da perda do seu muito querido amigo.



## BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 27 de Julho de 1921.

O movimento dos cambios tem continuado a ter oscilações, como o leitor verá no mapa respectivo á quinzena. O peor de tudo é que a melhora está muito longe de ser a que se esperava e era indispensavel para alivio das nossas condições da existencia.

Contava-se que chegasse depressa a 12 a divisa Londres. Pois tem andado ultimamente em volta das 8, ás vezes em tendência para baixar a 7.

E' clarissimo que este facto é principalmente devido ás resistencias offerecidas pelos especuladores interessados na depressão do nosso escudo. Mas também é positivo que ellas tem como base os proprios males organicos da economia nacional.

A abertura do credito de 50 milhões de dollars na America e a perspectiva dos 990 milhões de marcos em obrigações allemãs mais ou menos negociaveis tem de determinar novas circunstancias favoraveis ás valorisações do escudo, como temos dito. Mas não se pode ter nesses factos uma confiança illimitada, como alguns pretendem. As bases definitivas da melhora cambial tem de ser o desenvolvimento do trabalho, da producção e da riqueza, dentro de uma conveniente ordem politica e social. Estamos ainda muito longe de ter conseguido taes vantagens.

Fizeram-se novas eleições e temos ahi um novo Congresso. Que poderemos esperar d'elle? Mais idoneidade e portanto mais efficacia do que no anterior? Ninguém tem illusões a tal respeito.

O novo Congresso pode fazer o equilibrio orçamental pelo corte de mais de 150 mil contos nas despesas e pela criação de novas receitas procuradas principalmente nos impostos sobre os lucros e fortunas de guerra? Não o pode, porque isso oppõe-se absolutamente aos interesses dos partidos dominantes e dos financeiros e mercadores que juntamente com os politicos exploram a desgraça nacional. Não ha, pois, base para boas esperanças, nas actuaes circunstancias do paiz.

De que se pretende viver principalmente? Do credito, como até agora. Por isso se trata de obter os 50 milhões de dollars na America. Por isso andam a envidar esforços para a realização de operações financeiras apoiadas nas reparações que temos de receber da Alemanha, estando outra vez annunciada uma que se levaria a cabo em Londres. Por isso continua a crescer a divida flutuante interna — embora não publiquem os boletins — pelo menos á custa dos depositos effectuados na Caixa Economica Portuguesa. Por isso cresce sempre a divida do Estado no Banco emissor, já por meio de augmentos da circulação fiduciaria, já por meio de diminuições, alias necessarios nos creditos e descontos ao commercio e á industria.

O balancete do Banco de Portugal, apesar de atrasadissimo, já nos deixa ver o movimento das contas desde 1 de janeiro a 29 de junho do anno corrente, ou seja na segunda metade do anno economico de 1920-1921.

A conta do Thesouro, nessas datas, comprehendidos os bilhetes descontados particularmente era a seguinte, indo os valores em contos:

|                                                      | 1 de janeiro    | 29 de junho     |
|------------------------------------------------------|-----------------|-----------------|
| Conta corrente.....                                  | 3.278 728\$90   | 18.768 461\$81  |
| Emprestimo pelo contracto de 1918 e lei de 1920..... | 498.000.000\$00 | 588.000.000\$00 |
| Credito Agricola.....                                | 2.650 900\$19   | 3.886.552\$27   |
| Contractos diversos.....                             | 112.896\$83     | 111.043\$14     |
| Bilhetes do Thesouro — ouro..                        | 1.920.000\$00   | 1.920.000\$00   |
| Bilhetes internos descontados.                       | 4.285.000\$00   | 6.853.000\$00   |
|                                                      | 506 247 525\$92 | 619 539 057\$15 |

Vê-se, pois, que o Estado para continuar a fazer as suas tresloucadas despesas teve de augmentar em 113.300 contos e sua divida no Banco de Portugal. E assim continuará a ser pouco mais ou menos, enquanto a situação politica fôr na sua essencia o que é hoje, ao mesmo tempo que augmenta por outros lados a divida flutuante. O deficit real nos seis meses não deve ter sido inferior a 150.000 contos, comprehendidos os fornecimentos não pagos.

O augmento da circulação fiduciaria no mesmo semestre não









## 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, proprias a creados e outras despesas. Para carga e passagens trata-se com os

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

NO PORTO: TAIT & Co. — Rua dos Ingleses, 23, 1.<sup>o</sup>

## J. T. Pinto Vasconcellos Lim.<sup>da</sup>

Agentes da Norwegian Steamships 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

### Vapores a sair do porto de Lisboa

**Africa Occidental, via Madeira, Las Palmas, Tenerife**

Vapor norueguês **TELA**.  
Sahirá a 3 de Agosto.  
Agentes, Marcus & Harting  
Rocio, 50.

**Africa Oriental**

Vapor francez **VILLE DE ROUEN**. Sahirá a 15 de Agosto.  
Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, R. dos Fanqueiros, 10.

**Africa Oriental e Occidental**

Vapor portuguez **MOÇAMBIQUE**. Sahirá a 1 de Agosto.  
Companhia Nacional de Navegação. Rua do Commercio.

**Anvers**

Vapor belga **DALMATIER**.  
Sahirá a 5 de Agosto.  
Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, R. dos Fanqueiros, 10.

**Anvers**

Vapor belga **GALLICIÉ**.  
Sahirá a 5 de Agosto.  
Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, R. dos Fanqueiros, 10.

**Anvers**

O vapor allemão **ATLAS**.  
Sahirá a 6 de Agosto.  
Agentes, Marcus & Harting,  
Rocio, 50.

**Bordeus e Anvers**

Vapor norueguês **TRIUMF**.  
Sahirá a 11 de Agosto.  
Agentes, Pinto Vasconcellos  
Lt. Caes do Sodre, 52.

**Brazil**

Vapor brasileiro **CAXIAS**.  
Esperado de 8 a 9 de Agosto.  
Agentes, Pinto & Sotio Maior.  
Rua do Ouro, 24

**Bremen**

O vapor allemão **FARO**.  
Sahirá a 5 de Agosto.  
Agentes, Marcus & Harting,  
Rocio, 50.

**Gadiz, Pireu, Beyrouth, Jaffa, Smyrna e Marselha**

O vapor francez **ROMA**.  
Sahirá a 1 de Agosto.  
Agentes, Orey, Antunes & C.<sup>a</sup>,  
Lt. P. Duque da Terceira, 4, 1.<sup>o</sup>

**Hamburgo**

Vapor allemão **LONECK**.  
Sahirá em 8 de Agosto.  
Agentes, Marcus & Harting  
Rocio, 50.

**Hamburgo**

O vapor allemão **TROSTBURG**.  
Sahirá a 15 de Agosto.  
Agentes, Marcus & Harting,  
Rocio, 50.

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

Vapor hollandez **ZEELANDIA**.  
Sahirá a 15 de Agosto.  
Agentes, Orey, Antunes & C.<sup>a</sup>,  
P. Duque da Terceira, 4, 1.<sup>o</sup>

**Leixões e Liverpool**

Vapor inglez **CUTHBERT**.  
Sahirá a 1 de Agosto.  
Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>,  
T. do Corpo Santo, 10, 2.<sup>o</sup>

**Leixões e Liverpool**

Vapor inglez **FRANCIS**.  
Sahirá a 1 de Agosto.  
Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>,  
T. do Corpo Santo, 10, 2.<sup>o</sup>

**Londres, Rouen e Anvers**

Vapor norueguês **PAN**.  
Sahirá a 9 de Agosto.  
Agentes, Pinto de Vasconcellos  
Lt. Caes do Sodre, 52

**Madeira e Açores**

Vapor portuguez **FUNCHAL**.  
Sahirá a 5 de Agosto.  
Empresa Insulana de Navegação,  
C. Sodre, 84, 2.<sup>o</sup>

**Madeira e Canarias**

Vapor inglez **AGUILA**.  
Sahirá a 5 de Agosto.  
Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>,  
T. do Corpo Santo, 10, 2.<sup>o</sup>

**Madeira, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires**

Vapor inglez **ARAGUAYA**.  
Sahirá a 9 de Agosto.  
Agentes, James Rawes & C.<sup>a</sup>,  
Real Ingleza, R. do Corpo Santo, 47

**Norte da Europa**

Vapor brasileiro **MARANGUAPE**.  
Esperado a 5 de Agosto.  
Agentes, Pinto & Sotio Maior.  
Rua do Ouro, 24

**Palermo, Pireu, Constantinopla, Varna, Bona-tanza e Marselha**

Vapor francez **CANADA**.  
Sahirá de 14 a 15 de Agosto.  
Agentes, Orey, Antunes & C.<sup>a</sup>,  
P. Duque da Terceira, 4, 1.<sup>o</sup>

**Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro Santos e Rio Grande do Sul**

Vapor inglez **SOMME**.  
Sahirá a 2 de Agosto.  
Agentes, James Rawes & C.<sup>a</sup>,  
Real Ingleza, R. do Corpo Santo, 73

**Rotterdam**

O vapor allemão **SPICA**.  
Sahirá a 4 de Agosto.  
Agentes, Marcus & Harting,  
Rocio, 50.

**Vigo, Plymouth, Boulogne e Amsterdam**

Vapor hollandez **LIMBURGIA**.  
Sahirá a 14 de Agosto.  
Agentes, Orey, Antunes & C.<sup>a</sup>,  
P. Duque da Terceira, 4, 1.<sup>o</sup>

**POS DE KEATING MATAM**

**FORMIGAS BARATAS PERCEVEJOS PULGAS TRACAS**

**MORTOS TODOS MORTOS**

**DEPOSITO PARA REVENDA**  
103, Rua dos Fanqueiros, 11  
TEL. C. 1717 LISBOA.

## OLYMPIA

MATINÉES ELEGANTES  
todos os dias ás 2 horas

RENDEZ-VOUS MUNDANO

O grande successo

A NOVA AURORA

(Ou as aventuras de Cheri-Bibi)