

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

Contendo uma PARTE OFICIAL dos Ministérios do Comércio e Comunicações e das Colônias e dos Caminhos de Ferro do Estado (Resolução do Conselho de Administração de 6 de Janeiro de 1921)

Proprietário-diretor — L. DE MENDONÇA E COSTA  
Redactor principal — J. FERNANDO DE SOUZA, Engenheiro  
Redactores — MÁRIO FERREIRA MENDES — DR. QUIRINO DE JESUS  
— MANOEL ANDRADE GOMES  
Representante em Paris — GUERRA MAIO — Rue du Belder, 8

16.º de 34.º anno | LISBOA, 16 de Agosto de 1921 | Número 808

## SUMMARIO

D. Juan Eloy de Bona	233
Uma iniciativa infeliz, por J. Fernando de Sousa	234
As propostas de finanças, por Quirino de Jesus	236
O novo horário da Companhia Portuguesa	237
Viagens e transportes	238
Linhos Portuguesas	238
Notas de viagem — II	239
Carta de Paris, por Guerra Maio	240
A tracção eléctrica nos caminhos de ferro	241
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses — Relatório	241
Parte Financeira	
Boletim comercial e financeiro	242
Cotações na Bolsa de Lisboa	243

## D. Juan Eloy de Bona

Director da «Gaceta de los Caminos de Hierro»

Auzentes de Lisboa, numa cidade thermal onde os achaques da idade nos trouxeram, e onde a vida mundana que nos rodeia passa o tempo em festas ruidosas que fazem que o sorriso e a alegria se espelhem em todos os semblantes, sentamo-nos á mesa de trabalho com o coração trespassado pela mais cruenta dôr, pela noticia que o correio de Lisboa nos trouxe e, na auzença do Director, esta «Gazeta» deu em breves linhas.

Morreu, em Madrid, um amigo a quem nos ligava uma estima, a mais intensa; natural é que a dôr que tal desgraca nos produziu seja das mais violentas.

E' que João de Bona era mais que um amigo querido, era como que um irmão.

A essa estreita amizade nos levou o seu carácter correctíssimo, a sua dignidade exemplar, desde que, por morte de seu pae, que nos fizera seu socio correspondente em Portugal da sua acreditada «Gaceta», João de Bona o ficou substituindo, continuando-lhe as honrosas tradições de inteligencia e carácter.

Ainda ha poucos meses, recordando, n'este jornal, factos de tempos passados, prestámos homenagem merecida ao rapaz de poucos annos que, receminstallado no encargo espinhoso de dirigir uma publicação de tanta responsabilidade como aquella «Gaceta», e de a manter no grau de respeitabilidade a que seu pae a elevára, honrou, com a mais nobre isenção de interesses, com a firmeza de quem só olha ás mais rigorosas praxes do dever, os compromissos por seu pae tomados, sem cuidar de que esse procedimento poderia, até, produzir a morte do jornal.



Pouco depois, cremos que em 1886, levou-nos a Madrid o desejo de conhecer pessoalmente esse nobre rapaz e o de assistirmos ao seu casamento, para que nos convidara.

Alli fomos recebidos por sua mãe, irmãs e irmãos com a franca amizade, com a captivante franquesa que é innata nas mais distintas famílias hespanholas.

Como recordamos saudosamente aquelles dias em que tudo em volta de nós respirava felicidade e alegria.

Poucos annos durou essa felicidade.

A boa, exemplar esposa, D. Carmen Cortezo, filha de uma das mais distintas famílias madrilenas falecia, deixando trez creanças na orphanda de maternal.

Começava a aza da desgraça a tocar aquella santa familia.

Seguiu-se a mãe estremecida de D. Juan; a breve trecho o irmão punha termo á existencia.

Juan de Bona, o espírito acarbrunhado por tantas dôres, vivia para as suas filhinhos que adorava, até que a doença começou a minar-o.

Ainda ha dois annos o visitámos.

O rapaz alegre, vivo, elegante, estava um velho alquebrado e triste; dir-se-hia que tinha vinte annos mais.

Pedimos-lhe que fosse passar uns tempos em Portugal, onde o doce clima do Mont'Estoril talvez lhe restabelecesse a saude ou, pelos menos, a melhorasse.

Impossível, nos disse, tinha as suas filhas, tinha a «Gaceta» que não podia abandonar.

Depois d'isso soubemos que peorára, mas não podíamos suppôr que tão cedo a morte o levasse.

Sobre a sua campa deixamos a modesta oferenda da nossa muita amizade — uma coroa de lagrimas.

# Uma iniciativa infeliz

Nas vespertas da inesperada demissão do Ministro do Comércio, o Sr. Dr. António Granjo, publicaram os jornais uma proposta de lei relativa a caminhos de ferro, que ia ser apresentada.

Com surpresa geral o Sr. Granjo saiu do Governo e por isso não chegou a apresentar a proposta.

Será perfilhada sem modificações pelo seu sucessor? Ignoramo-lo. No entanto convém reproduzi-la e passá-la pelo cadiño da critica, pois bem precisaria de ser refundida.

Eis o texto da proposta que nenhum relatorio precebia a justificar as suas disposições:

Artigo 1.º — As empresas concessionárias e exploradoras de caminhos de ferro ficam autorizadas a amortizar em 15 anuidades com as receitas líquidas das suas explorações as despesas feitas com novas construções, ampliações das existentes, aquisições de máquinas, ferramentas e utensílios e com renovações, na justa medida em que tudo isto se destina a ampliar os meios de acção das rôdes ferro-riarias para attender ao desenvolvimento do tráfego e melhorar as explorações com previsão suficiente, quando o governo reconheça préviamente que elas não são obrigadas a fazer essas obras e aquisições, pelos contractos vigentes, e approva os respectivos orçamentos.

Artigo 2.º — No caso de, por direito proprio ou pelo resgate das linhas, o Estado tomar conta de alguma rôde obriga-se este a indemnizar as empresas cessantes ou resgatadas de tantos 1/15 das despesas autorisadas nos termos do artigo antigo anterior quantos os annos que ainda faltarem para quinze, contados a partir d'aquele que tiver sido fixado para a conclusão das obras ou para a entrega das máquinas e ferramentas adquiridas.

§ 1.º — Se esses trabalhos e aquisições tiverem sido contractados para serem pagos em prestações, ou custeados por empréstimos, o Estado garante á entidade financeira que tiver contractado a feitura das obras ou o fornecimento das máquinas, ferramentas e utensílios a prestações ou á entidade financeira que tiver fornecido os fundos para a sua realização ou aquisição, o pagamento directo das prestações correspondentes ás indemnizações de que trata este artigo.

§ 2.º — O Estado garante ás entidades mencionadas no § anterior o pagamento de quaisquer prestações vencidas, e não pagas pela empresas devedoras, provenientes dos mesmos contractos, com os juros respectivos, pelo tempo que estiver demolido, nas quantias que por qualquer título, tenha a pagar ás mesmas empresas.

Artigo 3.º — As empresas concessionárias de caminhos de ferro podem espaçar por vinte annos o pagamento do material circulante que necessitarem adquirir, cujas necessidade e utilidade tenham préviamente sido reconhecidas pelo governo, quer comprando-o a prestações, quer contrahindo empréstimos para a sua aquisição.

§ 1.º — No caso do Estado tomar conta de alguma rôde, tanto no fim do concessão como por motivo do resgate sem que estejam pagas todas as prestações do material comprado a prestações, ou alguma das anuidades dos empréstimos contrahidos para a sua aquisição, garante á entidade credora tantos 1/20 do custo do material quantos os annos que ainda faltarem para completarem vinte a contar do dia da aquisição.

§ 2.º — As importâncias pagas pelo Estado em cumprimento do § anterior serão deduzidas, bem como os seus respectivos juros nas quantias que, por qualquer título, ha a pagar ás empresas devedoras.

Artigo 4.º — Fica o governo autorizado a contractar com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses o prolongamento das linhas de Santa Apolónia até ao Aterro que existe junto da Alfândega de Lisboa para que as mercadorias vindas do estrangeiro sejam descarregadas, guardadas e despachadas nos armazéns disponíveis da mesma Alfândega e em barracões que serão construídos pela mesma Companhia nos mesmos terrenos, de modo que ahi se manipule todo o tráfego internacional ferro-riario.

Artigo 5.º — Fica revogada a legislação em contrario.

Pouco efficaz seria, como vamos vêr, esta empirica providencia.

E' angustiosa, como tantas vezes temos ponderado, a situação financeira dos nossos caminhos de ferro. As tarifas atingiram quasi todas o limite maximo que o tráfego comporta.

A diminuição da exportação, muito particularmente no que respeita a vinhos, está determinando sensivel retrahimento dos transportes de mercadorias. Já se não ouvem infelizmente queixas por falta de vagões.

Digo infelizmente, porque se a acção methodica da comissão especial dos transportes creada pelo sr. dr. António da Fonseca, logrou melhorar consideravelmente o serviço, a verdade é que já não faltam vagões porque ha menos tráfego.

Se não ha, pois, motivo para esperar a continuação do rapido aumento das receitas, também as despesas não prometem baixar, mercê do cambio desfavorável e da lei das 8 horas.

Cambio baixo sobre Londres: combustível, oleos, metaes, a preços altos, absorvendo todas as disponibilidades.

Achamo-nos perante a brutalidade de um facto esmagador, cuja influencia deprimente sobre a economia nacional é agravada pelo desmentido, que constitue, ás esperanças optimistas suscitadas pela anterior melhoria do cambio.

Com rapidez maior do que a da ascensão do cambio sobre Londres de 5 a quasi 9, vêmo-lo agora descer novamente em poucas semanas abaixo de 7 e sabe Deus até onde irá o descenso!

Dupla calamidade é esta variação brusca dos cambios: pela depreciação, que acusa, da nossa moeda e pela incerteza das transacções comerciais que determina, com o retrahimento consequente.

E' preciso não esquecer em que nível da escala cambial ocorrem essas oscilações. Um descenso de 2 pontos tem importância diversa conforme a divisa a que se refere, como se vê pelos numeros seguintes:

Cambio sobre Londres	Valor da libra — Réis	Com baixa de 2 pontos	Diferença
30.....	8\$000	8\$571	571
20.....	12\$000	13\$333	1\$333
12.....	20\$000	24\$000	4\$000
8.....	30\$000	40\$000	10\$000

Assim a descida de dois pontos que determinaria, com o cambio de 30, um agravamento de 571 réis no custo da libra, eleva esse agravamento a 1.333 com o cambio de 20, a 4.000 com o de 12 e a 10.000 com o de 8.

Qualquer pequena oscilação cambial no rez do chão e sobreloja, em que andam aos saltos, como o homem-macaco, os nossos cambios, representa pois considerável variação nos preços das coisas e nas transacções e portanto uma quasi paralisação da vida comercial perante doidas e ruinosas variações.

O rapido e ilimitado aumento de circulação fiduciária, aliado á mais desalmada circulação, é a causa principal de tão critica situação, de que urge sair, melhorando e sobre tudo estabilizando o cambio.

Sem essa melhoria nada se pode fazer. Como empreender obras de fomento, se o seu custo em moeda depreciada excede todas as nossas possibilidades?

Temos exemplo frisante nos caminhos de ferro. Agravaram-se as tarifas com as sobretaxas que vão a 200 %, e determinaram enorme aumento das receitas. E today no conjunto da rede não chegaram estas para cobrir as despesas d'exploração. Mesmo as linhas exploradas por companhias que tiveram uma certa receita líquida não ficaram habilitadas a solver integralmente os encargos financeiros dos seus empréstimos e muito menos a ocorrer aos melhoramentos tão indispensáveis como indispensáveis de que carecem linhas e material circulante.

Qual o remedio? Novas sobretaxas?

De modo algum, nem o tráfego o comporta. Só pode vir da modificação de cambios.

Os nossos caminhos de ferro consomem anualmente, grosso modo, 200.000 toneladas de carvão. Atribuindo-lhe um preço de 70 schilings, a passagem do cambio sobre Londres de 7 para 10 daria uma economia

de 36\$00 por tonelada ou no total do consumo 7 200 contos.

Se o cambio subisse a 12, a economia seria de 10.000 contos. Junte-se a essa quantia a economia nos oleos mineraes, nos ferros e aços, em todos os materiaes e artefactos comprados no estrangeiro. Junte-se ainda a repercussão que no custo da vida e portanto nas despezas com pessoal teria a melhoria dos cambios.

Leve-se em conta a enorme diminuição do custo de machinas, carruagens, vagões, carris, material de via e consequentemente dos respectivos encargos e digam-nos se é ou não na modificação do cambio que está a unica solução do problema ferroviario. Quer seja para melhorar as linhas existentes, quer para construir os que a economia nacional justificadamente reclama, a modificação do cambio é requisito primacial.

*«E o aproveitamento dos carvões nacionaes?»* — Objectar-me-hão, como panacéa infallivel. Questão complexa e que se não resolve com a urgencia que o caso requer! O que não quiere dizer que deva ser abandonada. Verdadeiro crime é a negligencia no aproveitamento dos nossos recursos no periodo angustioso da guerra. Quanto tempo se perdeu!

“Não o fizemos e agora não podemos esperar por um remedio demorado e de incompleta efficacia.

*«E a electrificação?»* Não é applicavel a boa parte das linhas, nem se faz sem enormes capitais, nem é realizavel em curto prazo.

Tinhamos um recurso prompto, certo, infallivel, para melhorar o cambio: uma boa politica do pão, que incitasse a lavoura a abastecer o paiz, dispensando a importação de cereaes. Acourelamentos de latifundios, estímulos ao aperfeiçoamento da grande cultura, facilidades na aquisição dos adubos, generalização de machinas pela acção dos syndicatos, garantia e preço remunerador: esse conjunto de incentivos produziria o seu efecto em meses, ou em um ou dois annos.

Que enorme sangria de oiro se podia ter evitado sem a incompetencia governativa, agravada pela instabilidade e pela servil cortezania com que se tem rojado aos pés do jacobinismo ignaro!

Temos a questão dos vinhos, sobretudo dos do Douro, que se arrasta aos empurrões dos diplomatas improvisados de baixa craveira, por cujas mãos incapazes andam ha annos os negocios publicos. Abram-se-lhes os mercados ineptamente perdidos e desde logo os efectos beneficos serão palpaveis.

Razão teem os que dão nas suas preocupações a primazia ao problema cambial. Se é uma resultante da nova situação economica e financeira, é tambem a causa preponderante do descalabro de que somos victimas.

Assim tivesse alguem envergadura para arcar com elle e achar-lhe a solução!

E' pois demais sabida a ruinosa influencia que tem nos preços qualquer depressão cambial. Ociozo será insistir n'esse ponto.

Só a melhoria dos cambios conjugada com criteriosa assistencia financeira — e pode o governo dál-a sob a forma de emprestimo ou cedencia de material encomendado á Alemanha por conta da verba de reparações — pode remediar o mal. Qualquer providencia que se tome carece de ser cuidadosamente subordinada a um programma bem orientado, o que demanda tempo e estudo.

Pôz-se de parte a seductora panacéa do resgate e ainda bem, porque tão grave operação não pode ser feita nos termos dos contractos vigentes. Importa que se adoptem formulas equitativas e acommodadas ás circumstancias por acordo com as empresas, coisa

que se não faz sobre o joelho, admittindo que seja esta a hora propicia para aventura tal.

Por diversas vezes temos versado o assumpto e mostrado a injustiça que representaria a applicação pura e simples da formula do resgate que figura nos contractos de concessão. Ociozo é repetir essas criticas.

A lei que ia ser proposta não obedece a um plano nem faz parte de uma solução do problema encatado no conjunto: é um expediente empirico e de occasião.

O seu fim principal é facilitar ás companhias a realização de obras pelo recurso ao crédito, afastando os receios que ao capital podia inspirar a ameaça do resgate. Permitte-se-lhes pois amortizar em 15 annos despezas feitas com ampliações, novas construções e renovações, ou realizalos a crédito pelo pagamento em 15 prestações ou por emprestimos amortizaveis em 15 anuidades, tomando sobre si o Estado, no caso do resgate ou de caducidade da concessão, as prestações ou anuidades vincendas e a indemnização das prestações já pagas e não amortizadas.

Equal concessão se faz ás aquisições do material circulante, elevando-se a 20 annos o prazo para pagamento directo ou por emprestimo amortizavel.

O Estado descontará n'esse caso as prestações que pagar das quantias que tenha a entregar ás companhias, visto terem elles direito ao reembolso do valor do material circulante.

Poder-se-hia resumir consideravelmente a proposta, tornando-a mais clara.

O primeiro artigo é, porém, de tal modo confuso que carece de claração.

Trata-se n'ele de obras e aquisições a que as Companhias não estão obrigadas pelos contractos vigentes.

Quaes são?

A segunda via das linhas de Norte e Leste, imposta pelo contracto?

Não de certo.

Indicam-se as renovações. Ora renova-se o que está velho, fraco e improposito. Isso representa pois um trabalho obrigatorio, de conservação, quer de pontes, quer de via.

A trabalhos estão obrigadas as companhias pelos seus contractos, que lhes impõem o dever de conservarem e entregarem as linhas em perfeito estado de exploração (contracto de Norte e Leste, art. 1.º, n.º 3.º art. 24.º e 26.º).

Se as estações são insuficientes para o tráfego, tem de ser ampliadas, sendo discutivel, embora provavel, a obrigação que ás empresas incumbe de as ampliar.

Em todo o caso, a boa parte do dispendio a fazer e que conviria amortizar lentamente ou effectuar encorrendo ao crédito, deixam de ser applicaveis ás disposições da lei.

E todavia mais razoável seria que nenhuma restrição se fizesse. Como por diversas vezes temos ponderado, o Estado é um associado das empresas e tem o melhor quinhão no negocio.

Pelos impostos de transito e sello, que recahem sobre o tráfego; por outros, como a contribuição predial, industrial e de rendimento; pelas economias nos transportes de serviços publicos, recebe avultadas quantias, sem fallar no augmento da matéria colectável sob a influencia do caminho de ferro. Tira o Estado consideraveis proveitos das linhas ferreas, que revertem sem encargo para o patrimonio nacional.

Pela iniqua formula do resgate, pode avocar a si a exploração, dando como anuidade á empresa concessionaria o rendimento liquido fixo da occasião do resgate, privando-a assim dos provaveis augmentos,

que poderiam até vir a dar razoável remuneração ao capital.

Como o resgate só se pode dar ao cabo de 30 a 35 anos, não é natural que os trabalhos obrigatórios estipulados no contracto não estejam executados e se o não estão é porque a respectiva empreza faltaram recursos. Que muito seria que a si chamasse o Estado os encargos vincendos de obras e melhoramentos de que toma posse? A prolixa redacção da proposta podia, pois, ser simplificada e melhorada, aceitando-se francamente o princípio do robustecimento do crédito das companhias, pela garantia do Estado, que se lhes substituisse, no caso de resgate ou mesmo após o termo natural da concessão.

Como é sabido, quando este se aproxima, tornam-se difíceis as emissões de obrigações por não haver prazo suficiente para a amortização.

Podemos, portanto, concluir que a limitação da proposta a obras que não sejam obrigatórias restringe consideravelmente a sua applicação.

O art. 4º da proposta contém matéria que em nada se relaciona com a dos artigos anteriores que analisei. Prescreve-se n'elle que a Companhia Real fica auctorizada a prolongar a linha de Santa Apolónia até ao terrapleno da Alfandega e a construir n'elle armazens que junto aos da Alfandega serão por ella explorados com destino ao tráfego internacional.

No proximo numero analysaremos essa estranha providencia que nada justifica e que menospreza o plano de aproveitamento d'aquelle terrapleno para uma estação central e marítima de passageiros.

J. Fernando de Sousa

## As propostas de finanças

O sr. Barros Queiroz acaba de apresentar ao parlamento as suas propostas de finanças. As que apareceram em volume especial e se destinam a vencer a crise do paiz são dez. Dizem respeito ao funcionalismo publico, à dívida nacional, às importações e exportações, à compra e venda de cambiaes, ao imposto geral de rendimentos, à contribuição de registo, ao sello, à escrituração de receitas de caminhos de ferro, ao imposto do real de água e ao de assistencia.

Pela proposta n.º 1 formula-se a aspiração de reformar os quadros dos serviços publicos, passando todos os empregados dispensáveis à situação de adidos. Estes terão cada vez menores subvenções extraordinárias, até ficarem apenas com os seus vencimentos de categoria. Os funcionários que restarem em exercício terão maiores ordenados.

O sr. Barros Queiroz apenas diz que daqui resultarão depois muitos milhares de contos de economia. Evidentemente o sr. ministro das finanças não tem nenhuma confiança n'este corte de despesas, nem tão pouco no que está prometido pela pasta da guerra.

E' já uma verdade assinalada pela experiência que os partidos dominantes não podem nem querem fazer a grande obra fundamental de reduzir as despesas publicas ao minimo indispensável. O corte deveria ir a mais de 150.000 contos em todos os ministerios, visto que o *deficit* vai muito além de 300.000 contos. Este golpe colossal apenas pode ser dado por um governo extraordinario que não seja escravo dos partidos e facções e das engrenagens de exploração.

As tendencias actuaes de todos estes factores são, pelo contrario, para o aumento das despesas e do *de-*

*ficit*. Duyidamos de que este ou outros governos da mesma natureza pudessem, depois de alguns annos, chegar a quatro ou cinco dezenas de milhares de contos de economias nos serviços hoje existentes. Mas quando tal resultado obtivessem, por um esforço que n'elles é impossivel, no mesmo periodo teriam feito augmentos, quatro, cinco, ou seis vezes maiores nas despesas e responsabilidades efectivas do Estado.

O ministro da instrucção já pensa em obter um emprestimo de 30.000 contos para edificios escolares. Os vitícolas do Douro pediram ao Estado 30.000 contos e ainda esperam alcançar uma boa parte do que desejavam, até virem elles e os outros com mais pedidos, que significuem abandono definitivo ou provisório de dinheiro da nação. Os industriaes não se cansam de pedir que ande para deante o projecto de um banco privilegiado que lhes distribua o crédito de 100.000 contos do Estado. As proprias propostas de finanças referem-se a obras de fomento que seriam pagas com o producto de emprestimos.

A situação é clarissima. Toda esta gente que está por cima do paiz, longe de querer uma diminuição forte nas despesas, querem praticamente o seu augmento, em proporções ainda maiores do que até agora. Querem portan'o o desenvolvimento do *deficit* actual. Sómente os preocupa seriamente a maneira de obter dinheiro para pagar toda essa orgia de maus administradores e de exploradores apostados em fazer baixar cada vez mais a nossa riqueza efectiva, a nossa população e a miseria de um grande numero de elementos sociaes.

Aos que vão governando, lembra logo a ideia de fazer novos agravamentos tributarios. Estes são planeados sempre em obediencia ao mesmo principio fundamental de que devem recair igualmente sobre os que muito veem ganhando e sobre os que muitissimo veem perdendo: sobre as proprias victimas de guerra e dos seus effeitos. Por este motivo e porque não ha a indispensavel redução prévia das despesas, já antecipadamente se sabe que o resultado, aliás tardio, não poderá ter grande significação no orçamento agravado de novos encargos sucessivos. E na realidade o que dahi pode vir abundantemente são as maiores explorações dos que veem explorando e as maiores misérias dos que veem sofrendo, já pela acção directa do imposto, já pela sua reincidencia.

Em tais circunstancias, os partidos e os governos põem as suas maiores esperanças nos emprestimos e aberturas de credito. Uma tal orientação que vem de traz domira absolutamente as propostas do sr. Barros Queiroz, que fatalmente foi levado a ser apenas um interprete das tendencias que politica e socialmente o cercam. Dizemos socialmente, porque no fim de tudo os exploradores que exameiam e preponderam não querem nada com mais ancia de que o prolongamento da bambochata nacional, principalmente por meio de emprestimos, como até agora se tem feito.

O art. 1º da proposta n.º 2 diz o seguinte:

E' o governo auctorizado a proceder á emissão de um emprestimo interno, destinado ao pagamento da dívida flutuante, incluindo o debito ao Banco de Portugal, a saldar as dívidas ainda por satis fazer de annos economicos findos, a cobrir o *deficit* do anno economico corrente e porventura os dos annos futuros e ainda á realização de obras de fomento constantes de leis que vierem a ser votadas no Parlamento.

Está ahi bem visivel a essencia do programa do Governo, que é o dos partidos e dos grupos. Mais dívidas para liquidar e pagar definitivamente os *deficits* passados, presentes e futuros e as obras de fomento imaginarias e impossiveis em tal sistema de administração publica e de vida economica e social! Este emprestimo de execução aparelhada teria acção sucessiva para todos os fins indicados e mais para a conver-

são da actual dívida interna *en souffrance*, pretendendo-se arrancar ao paiz por esta maneira perto de 1 000 000 contos em certo período, com o juro de 6 % e a amortização em 75 anos!

Simplesmente não ha dinheiro para tanto no paiz, e muito menos haverá disposição geral para se comprarem títulos dessas emissões com tal amplitude. Os governantes e os exploradores bem o sabem e por isso a principal das esperanças está posto no ouro externo.

Desde ha tempos para cá veem inculcando que na mobilização das obrigações alemãs teremos recursos importantes para o restabelecimento económico e financeiro do paiz — para o prolongamento da grande orgia que vimos presenciando. Essa ideia está incluída no art. 12 da proposta n.º 2, onde se pede auctorização para a negociação illimitada de empréstimos externos.

A indemnização alemã é teoricamente de 1.423.848 contos, ouro. Assim mesmo considerada, se abatermos o que haja de ser reentregue a particulares, o total pertencente ao Estado seria inferior á importancia de 1.050.000 contos em que já deve ter crescido a dívida nacional desde 1914. Deve notar-se que esta soma é tambem nominalmente de ouro, como as notas do Banco, falindo o Tesouro quando a estas se dê outro valor definitivo. Quere dizer, em todos os casos estamos em fase de uma ruina colossal, que não tem compensação.

Mas praticamente a conclusão será ainda mais trágica, porque a reparação alemã com algum significado prático é apenas a de 0,75 % dos 132 biliões de marcos ouro, que a Alemanha terá entregue aos Aliados, em obrigações, dentro de algum tempo. Tivemos assim 990 milhões de marcos, ouro, 222.750 contos, desse papel, com a circunstância de que o da 3.ª série, na importancia de 615 milhões de marcos ou 138.375 contos, sabe Deus quando terá anuidade garantida e portanto valor negociável em boas condições.

Não queremos aventurar uma opinião sobre a quantia que em mobilização dessas obrigações viremos a ter até o momento em que todas ellas sejam bem negociáveis. Mas o espetáculo do mando faz-nos crer que, devendo as respectivas operações financeiras ter primeiramente por fim liquidar-se a nossa actual dívida flutuante interna, que é de cerca de 90.000 contos, não se pode esperar um *superavit* importante para qualquer outra aplicação — para o prolongamento da orgia, como os partidos e os grupos mercantilistas desejam.

No fundo já muitos dos interessados da bambochata se acham bem convencidos desta verdade. Por isso a esperança derradeira e mais prática está posta na abertura de créditos na America do Norte. O sr. Barros Queiroz consigna esse ideal no art. 11.º da proposta n.º 2:

E' o Governo auctorizado a negociar a abertura de créditos no estrangeiro destinados á compra de generos, productos e materiais de absoluta necessidade, ocorrendo oportunamente com o quantitativo da venda desses generos, productos e materiais á liquidação d'esses créditos.

O mecanismo da operação está suficientemente à vista. O governo obteria da America, por exemplo, 50 milhões de dollars de mercadorias, como no contrato gorado do sr. Affonso Costa, a prazo de 5 anos com juro de 7,5 %. O Governo venderia pelo preço conveniente essas mercadorias ao nosso commercio. Obteria assim 500 000 contos em dinheiro português que nos termos da lei, entrariam na Caixa Geral de Depósitos. Esta casa, também conforme a lei, depositaria esses capitais no Banco de Portugal, como caixa geral do Tesouro, em conta da dívida flutuante do Estado. Os goveanos aplicaria esses dinheiros ás despesas publicas, fazendo baixar sucessivamente, ou até desaparecer em algum momento, a necessidade transitoria de recorrer a novas emissões de notas para a folia continuar.

Isto sim! isto seria uma forma de obter muito dinheiro para a voragem que positivamente amam.

Simplesmente iríamos descendo bem ao fundo dos abismos com tais planos de ruina, em que se subsiste a emissão de notas pela dívida externa.

Quirino de Jesus

## O novo horario da Companhia Portugueza

A falta de espaço com que sempre luctamos, impediu-nos de, no numero anterior, tratar do novo horario da Companhia Portugueza, e que trouxe consideraveis benefícios para os povos da Beira Baixa e da linha de Leste.

Desde ha muito que a Beira Baixa estava impedida de comunicar directamente com a linha do Norte e Porto, pelas más ligações que no Entroncamento, outro tanto acontecendo para a linha de Leste.

Agora porém, mercê, das novas marchas de comboios n.º 161 e 164, esse serviço ficou assegurado e em magnificas condições. Das relações de Lisboa com Castelo Branco e Guarda tambem uma grande melhoria foi oferecida ao publico, que passou a ter um comboio, de Lisboa ás 21,30 para chegar á Guarda ás 9,50, ou sejam doze horas e vinte minutos de percurso, coisa que nunca existiu nem nos auspiciosos tempos de antes da guerra.

No sentido inverso, tambem o comboio tem uma magnifica marcha, pois partindo da Guarda ás 18,35 está em Lisboa ás 5,50 do dia seguinte, ou seja um percurso de onze horas e vinte e cinco minutos, marcha que nunca foi excedida.

Estes comboios asseguram excelentes ligações na Guarda com a Beira Alta e Porto, e em Abrantes com a linha de Leste. Para completos foram creados dois comboios mixtos entre Guarda e Entroncamento, com percurso diurno e que ligam nestas estações com o rapido 51 e 56 de e para Lisboa, e dão ligações na Guarda com os rápidos da Beira Alta.

Na linha do Norte, os dois novos comboios n.º 17 e 6, alem de desafogarem os n.º 15 e 8, trazem grande facilidade aos passageiros alem de Coimbra pois ficaram com um excelente comboio para ir ao Porto e regressar no mesmo dia.

Sobre o serviço-rápido Lisboa-Porto, obteve-se a circulação dos rápidos 51 e 56 tambem aos domingos, o que tambem beneficia consideravelmente o publico, pois é nos dias em que em regra mais se utilizam os comboios visto permitirem a quem vai com ferias de tempo reduzido poderem prolongar mais um dia no campo ou na praia.

No livro-horario figuram já como suplementares os comboios rápidos n.º 52 e 55 que serão postos em circulação logo que o movimento de passageiros assim o exija. O serviço de comboios suburbanos foi muito aumentado sobre tudo entre Espinho e Porto, onde circulam dez comboios em cada sentido.

Uma melhoria mais podia ser oferecida ao publico: era fazer expressos em todo o percurso os comboios n.º 15 e 8, visto o desdobramento que estes comboios tiveram com a criação dos novos trens-omnibus 17 e 6.

Suprimidas que fossem as paragens na Lamarosa, Chão de Maçãs, Caxarias, Vermoil, Soure, Anços, Formoselha, Taveiro, Souzellas, Mealhada, etc, onde os comboios passam a horas mortas, podia o percurso ter uma apreciavel redução entre Lisboa e Porto e os passageiros não sofreriam a irritante paragem n'aquellas estações, onde pela hora tardia o movimento é pequenissimo.

Era pois, esta uma melhoria que muito interessava o publico e pouco custaria a fazer.

# VIAGENS E TRANSPORTES

## Viajens de recreio em comboios especiais nas Linhas do Minho e Douro

Entrou hontem em vigor a nova tarifa especial n.º 3 de g. v. da Direcção do Minho e Douro para o transporte de passageiros em comboios especiais de ida e volta.

Os preços por passageiro e kilometro percorrido, tanto á ida como á volta são: 1.ª classe \$01,4; 2.ª classe \$01; 3.ª classe \$00,7, com sujeição ao minimo de 2\$00 por comboio e kilometro de percurso, e taxa minima de 200\$00 por comboio.

Quando na estação de origem do comboio não haja deposito de locomotivas, acresce aos preços indicados a taxa de 1\$00 por kilometro, tanto á ida como á volta, ao trajecto entre a estação de origem do comboio e o deposito de locomotivas mais proximo que disponha de maquina apropriada, com sujeição ao minimo de cobrança de 20\$00 pela maquina.

As requisições devem ser feitas com 8 dias de antecedencia, pelo menos, do dia em que se deseja efectuar a excursão, dirigidas ao Engenheiro Chefe da Exploração do Minho e Douro.

Como quantia do aluguer do comboio os requisitantes tem que depositar na estação onde seja requisitado o material, a quantia de 50\$00.

Não se realizando o comboio por motivos alheios ao caminho de ferro, aquele deposito reverte a favor do caminho de ferro; sendo porem por culpa da administração do caminho de ferro, o deposito é restituído ao requisitante do comboio. Os bilhetes fornecidos para estes comboios não tem valor algum para quaisquer outros.

Os passageiros podem tomar o comboio, á ida em qualquer estação de transito onde o comboio pare, parando tambem, á volta, apeiam-se em quaisquer estação anterior á do destino, onde o comboio tenha paragem, pagando em qualquer dos casos o preço da viagem de extremo a extremo.

A viagem de volta deve iniciar-se no prazo maximo de 24 horas depois da chegada do comboio a destino, incluindo-se neste prazo as passagens em transito pedidas pelo aluguer; podendo contudo, aquele prazo ser ampliado até o triplo por periodos indivisiveis de 24 horas mediante o pagamento da sobretaxa de 100\$00 por cada periodo. Não se registam bagagens nem quaisquer outros transportes, sendo permitido o transporte gratuito dos objectos contendo comida para consumo imediato dos passageiros, velocipedes, aparelhos fotograficos ou para observações, instrumentos musicos portateis e outros objectos analogos, que serão transportados no fourgon sem responsabilidade para o caminho de ferro.

Os preços desta tarifa são cativos do imposto do selo e da sobretaxa de 200 % em vigor.

Não podia ser escolhida melhor época para pôr em vigor esta tarifa do que o fim da estação calmosa, que é a melhor para se efectuarem excursões já porque a temperatura menos sufcante que no mez de Julho permite uma viagem agradavel, já porque a grande animação que nesta época se encontra nas estâncias balneares e thermaes são um bello atractivo a essas localidades.

## Feira nas Caldas da Rainha

E' hoje o ultimo dia de festas e da feira annual nas Caldas da Rainha que, segundo nos informam tem tido uma extraordinaria concorrencia, tanto das povoações limitrophes como de Lisboa de onde partiu no dia 14 um comboio especial organizado pela C. P.

que seguiu no mesmo dia, tendo transportado grande numero de passageiros tanto á ida como á volta. As corridas de touros effectuadas no domingo e hontem foram brilhantes.

Hoje, ultimo dia, a animação deve ser grande como nos dias anteriores.

## Transportes entre Portugal e Espanha

Entrou em vigor no dia 5 d'este mez a nova tarifa P. H. n.º 1 de pequena velocidade, dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, combinados com a Companhia de Salamanca á fronteira de Portugal, para o transporte de mercadorias diversas entre as estações das duas rôdes combinadas.

A nova tarifa que é acompanhada de uma longa classificação de mercadorias tem os preços que constam de uma tabella annexa á mesma, divididos em seis series, cujas bases são as seguintes:

	Em Portugal Escudos	Em Espanha Pestetas
1.º.....	\$03,7	0,15
2.º.....	\$03,4	0,13
3.º.....	\$03,1	0,11
4.º.....	\$02,8	0,10
5.º.....	\$02,4	0,08
6.º.....	\$02	0,06

Esta nova tarifa é a percursora do restabelecimento das tarifas directas para o trâfego em Espanha que, estamos certos, dentro em pouco tempo as diversas linhas portuguezas que se ligam com as hespanholas porão em vigor até regressarmos, como é necessário, a um regime analogo ao que existia antes da anormalidade creada pela guerra.

## Serviço combinado com as linhas hespanholas

As Companhias hespanholas já anularam grande numero de restricções sobre transportes que durante o periodo da guerra e até ha pouco tempo tinham posto em vigor devido a anormalidade da situação.

Uma das medidas annuladas recentemente foi a limitação na expedição de mercadorias para povoações que são servidas por mais de uma estação, obrigando a pagar os despachos para determinada estação, o que levou as Companhias Portuguezas a adoptarem uma determinada via a seguir conforme o caso, para as remessas destinadas a estações hespanholas.

Por tal motivo a C. P. acaba de publicar um aviso anulando as disposições sobre *via a seguir*, constantes do seu Aviso ao Publico A 36, de julho ultimo.

## LINHAS PORTUGUEZAS

**Valle do Corgo** — E' no dia 28 do corrente que é, em fim, aberta á exploração o ultimo traço d'esta linha, entre Tamego e Chaves, comprehendo 6,7.

Esta linha, cujo primeiro traço foi inaugurado em 1905 entre Regoa e Villa Real, atingiu rapidamente o Vidago, cuja abertura se fez em 1910; outro tanto não acontecendo na parte restante, Vidago e Chaves, pelas dificuldades creadas pela guerra, e sobre tudo pela litigia que houve nos povos de Chaves, que a desejavam uns pela margem direita, outros pela margem esquerda do Tamego. Venceu finalmente a margem direita, cuja directriz foi sempre defendida pela *Gazeta*, por ser a que mais convinha aos interesses do Paiz eda região.

A estação de Chaves, é por em quanto instalada n'esse barracão, e será feita no estylo portuguez puro, como o são já os apeadeiros de Paranhais, Moure e Tamego.

# Notas de viagem

II

De Luchon a Vichy. — O Casino e as suas festas. — Os "dansing" por toda a parte. — O efeito dos passaportes e do cambio para a Suissa. — Uma ideia a adoptar. — Os nossos hoteis (?).

Não temos ainda, apezar de estarmos auzentes de Lisboa ha trez semanas, notas empolgantes sobre a viagem em curso, porque ella se tem limitado a seguir por caminhos antes já trilhados e já aqui descriptos, taes são a linha do "Midi" que de Luchon conduz a Toulouse, d'ahi inflete para a beira do Mediterraneo até Cette, a qual só aproveitámos até Beziers, para d'ahi seguirmos para o norte até Neussargnes, atravessando parte dos montes do Cantal e do macisso central, o que nos offerece interessantes pontos de vista; galgando por sobre o grande viaducto de Gabarit, um dos manos mais novos das nossas pontes do Porto, como elles construído pela casa Eiffel, de Paris, sendo o outro o viaducto de Vianz, na linha de Albi.

O conselho do medico amigo mandava-nos até Vichy, e não é muito difficult de tomar porque a estada n'esta linda cidade não constitue um sacrificio para quem aqui vem procurar, no uso das suas maravilhosas aguas, allivio a qualquer achaque.

E podemos dizer "qualquer" porque a julgar pela indicação das doenças a que as aguas de Vichy se applicam, com bom resultado, elles quase equalam a panacéa recommended por certo pregoeiro de teira que, depois de ennumerar todas as enfermidades que o seu remedio curava, conclua por dizer que, finalmente, sendo preciso, elle marcava as horas e... a roupa branca.

E quase que assim é. Veem a Vichy os que sentem crescer-lhes a massa adiposa e precisam de emagrecer; e veem, como nós, os de forças depauperadas, que precisam de engordar e readquirir a energia perdida pelo excesso de trabalho. Não é raro encontrarem-se dois amigos que mutuamente se interrogam sobre o efeito da cura.

— Eu vou-me dando bem, diz um, em dez dias já perdi dois kilos de peso.

— Pois eu, responde o outro, tambem me sinto melhor: peso mais kilo e meio.

E o nosso caso; á força de pesar menos cada vez que consultavamos a balança, chegámos a imaginar que dentro de poucos mezes pesariam tanto pouco que poderíamos fazer-nos transportar pelo correio com o simples porte de amostra... sem valor.

As aguas de Grande Grille já nos deram 900 grammas.

Mas não é só ás suas maravilhosas aguas, e ao reclamo que d'ellas se faz em todo o mundo, que Vichy deve a sua importancia e essa enorme concorrencia que enche todos os seus 200 hoteis e as suas 400 casas de hospedes.

E que Vichy é uma cidadesinha encantadora, n'uma deliciosa planicie á beira do Allier, embellesada por bellas construções, por dois parques magnificos e vastos onde ha sombra a toda a hora do dia, com um Casino que serve de distracção constante aos seus frequentadores, que todos o podem ser, e o são, mediante um gasto insignificante de 20 francos por um meze, que lhes dá as vantagens de assistir todas as noites a um bello concerto, e uma vez por semana a um explendido baile; frequentar aquelles sumptuosos salões durante todo o dia onde, no de leitura ha jornaes de toda a Europa e America, e no de escripta, com modas installações e papel á descripção para a sua

correspondencia; o elegante restaurante onde se tem uma cosinha primorosa; e ainda o socio tem a liberdade, que é muito para apreciar, de utilizar, a qualquer hora as cadeiras que, aos milhares, se espalham por todo o parque das Thermas onde se dão dois concertos por dia e é o ponto de reunião de toda a gente.

Além d'estas diversões, e de alguns theatros e jardins de variedades, outras ha, entre a grande sociedade que frequenta os sumptuosos hoteis, novidade que viemos encontrar em França e parece que, depois da guerra, foi flagelo que se espalhou por toda a parte: — os chás *dansing*, os jantares *dansing*, as ceias *dansing*.

E' um nunca acabar de danças pelos hoteis, pelos restaurantes, pelos ricos salões e patios, illuminados por milhares de lumes, com grandes orquestras e uma multidão de senhoras de fina roda e decotes... totaes, que se aperta e se move como impellida por uma se creta molla, ao som de musicas americanas que semelham batuques africanos, com requebros que fariam corar as nossas mulheres ha dez annos e hoje são coisa corrente nas meninas da sociedade.

Tambem os preços d'essas refeições *dansing* fariam coçar na cabeça aos frequentadores de restaurantes de ha dez annos.

Quem diria então que por um jantar apenas composto de sopa, dois pratos, um legume doce e fructa se pagariam 60 francos que ao cambio de então eram 10\$800 e ao nosso d'hoje uns 42 escudos? E uma garrafa de Bordeus 40 francos, e uma de Champagne 75, e um café isolado 20 francos. Somme o leitor estas verbas, junte uns 30 francos de gorjeta e verá que um modesto jantar para duas pessoas custa, a um portuguez, não menos de 250 escudos.

Gastam-se, assim, rios de dinheiro sem se pestanejar, e é de notar que sendo os franceses tão economicos, agora sobre tudo, não são os estrangeiros que dão a nota da dissipação frivola, porque relativamente poucos ha este anno em Vichy.

E' que os passaportes os tem espantado, e a França, reconhecendo isso e vendo que o turismo lhe foge, já emendou a mão, abolindo o passaporte da e para a Inglaterra, e agora entre a França e a Belgica.

Quando caberá a vez á Hespanha, e quando nós tambem, os aboliremos para esse paiz, do que já deviam ter tratado o concelho de Turismo e as sociedades Propaganda?

Outro paiz que se está carpindo de ver que o Turismo, sua principal fonte das receitas, lhes fugia, é a Suissa, cujos hoteis estão ás moscas porque o cambio está em 115 % de augmento sobre o dinheiro frances, porque os passaportes são exigidos e porque os caminhos de ferro elevaram as suas tarifas, supprimiram bilhetes circulares e de assignatura os comboios rapidos por toda a parte.

Uma simples viagem de Genebra a Lausanne custa hoje mais do que antigamente custava percorrer toda a Suissa durante 15 dias.

No nosso paiz, embora mais raros, não são os caminhos de ferro que afugentam o turista; são os passaportes e os hoteis.

E já que falámos dos hoteis vá para ahi uma ideia boa, posta em practica em Vichy e que ninguem se lembrou de adoptar entre nós, onde, para mais, tão necessaria seria pôl-a em vigor, vistas as exigencias extraordinarias dos nossos cocheiros e *chauffeurs*.

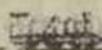
Ha em Vichy uns pequenos omnibus que fazem o serviço da estação do caminho de ferro para os hoteis, e vice-versa, mas como estes são muitos, o que obrigaria a tal numero de vehiculos que encheriam as ruas, cada omnibus faz serviço para seis, oito, dezena e mais hoteis.

teis, cujos nomes teem n'uma taboleta sobre a porta, e que estão n'uma determinada zona. Assim, com uma duzia de omnibus, tem-se á chegada dos comboios, veículo que nos conduza ao hotel que queremos.

Em Lisboa poderia fazer-se o mesmo: um omnibus levaria os hóspedes para os hoteis do Rocio e ruas da Baixa; outro para os do Chiado e arredores; outro para os da Avenida, etc.

Ahi teríamos uma commodidade que os nossos hoteleiros não pensam em dar aos seus fregueses. Mas elles não pensam nisso, como não se pensa mesmo em ter *hoteis* em Lisboa, Porto, Coimbra, etc. na perfeita acepção moderna desta palavra. O que temos são modestissimas casas de hóspedes com fumaças de grandes hoteis, nos títulos e nas praças.

Vão dar um passeio á Côte-d'Azur, a Font-Romeu, a Vichy, á Suissa e digam-nos depois o que é o ... Avenida-Palace: uma caixinha de amendoas.



## Carta de Paris

XXVIII

**Lisboa de hoje.** — O seu progresso hoteleiro. — A vadiagem e a passmaceira alfacinha. — O Hotel do Bussaco e as suas reformas. — Contraste com outros hoteis da região. — Camas de granito. — Os novos hoteis de Caldas da Saude, Villa do Conde e Barça d'Alva.

Neste momento temos na *Gazeta* os papéis trocados: — o Director do jornal foi para França escrever as suas *Notas de viagem*, e eu vim a Portugal escrever *Cartas de Paris*.

Eu não direi como Ramalho Ortigão que, após dois annos de ausencia de Lisboa, veiu encontrar tudo mudado. Ao contrario vim, encontrar tudo na mesma. Lisboa nada creou, nada fez, em seu progresso, a não ser o arrancar as arvores seculares que ensombreavam o Rocio, e cobriam a fealdade estética do seu casario velho e sujo. Desembarcados do bello paquete *Porto*, tivemos a par do Caes immundo, que nos encheu de vergonha, a bella imprei o, agradável, da correção, alliaz pouco vulgar mesmo lá fóra, do pessoal encarregado da revisão dos passaportes, e da alfandega que se não demorou a visitar as nossas bagagens; e tudo isto com uma polidez a que não estávamos habituados. Hesitámos um boccardo sobre a escolha d'um hotel. Queríamos vêr o que Lisboa tinha feito em prol da industria hoteleira n'estes dois annos e meio de ausencia. Havia apenas dois: — *Europa* e o *Portugal*; optámos pelo primeiro, tanto mais que no segundo, ainda em obras, não nos alojariam convenientemente. Demais que a tranquilidade da Praça de Camões sorriu-nos. Tinham-nos mesmo garantido ser o *Europa* um hotel moderno, e que nada faltaria em conforto.

Não nos enganámos. Nada alli falta, desde o quarto mobilado á moderna, até ao serviço de meza que é primoroso. Devemos mesmo dizer mais, em abono da justiça: ha alli coisas que não temos encontrado lá fóra. Referimo-nos ao mobiliario, que foi estudado com esmero, reunindo á commodidade uma belleza estética que muito honra o seu fabricante.

\*\*\*

Dada uma volta pela cidade, a minha impressão foi tão desagradável que todo o meu desejo foi afivelar as malas e partir para um canto da província. Lisboa se está a mesma, no seu progresso estacionário, transformou completamente os seus costumes. A va-

diagem elegante e a pedinchice pobre parecem mais refinados; a turba dos que passam a vida nos passeios, está mais radicada na vida lisboeta.

Eu não trago de Paris, o snobismo d'aquelles que passando a fronteira, acham a Terra Bemrita o mais desprezível dos paizes, nem tão pouco desejaria vir encontrar em Lisboa uma *Torre Eiffel*, erguida no alto da Rotunda, nem o *Café da Paz*, á esquina da rua do Ouro; mas o que eu desejava era vêr toda essa gente, em movimento, e não parada á espera de vêr os tornozelos das damas a subir para os eléctricos.

Queria vêr actividade, e não madraceira, pois nunca Portugal precisou mais energias novas que no "momento histórico" que atravessamos.

Deixemo-nos porém de coisas tristes, e vamos ao que mais me trouxe a Portugal: vêr o progresso da industria hoteleira, de quem depende uma boa parte do nosso futuro.

O sr. Alexandre de Almeida, proprietario de trez hoteis em Lisboa, quiz levar-me ao Bussaco, vêr o que elle fez de novo no famoso hotel, honra da architettura portugueza.

Eu conhecia já o hotel, que de resto de hotel só tinha o nome, pois, a quem ali entrasse, dava logo a impressão d'uma hospedaria arranjada á pressa nas salas solarengas d'um velho palacio. E ao entrarmos no vestíbulo, démos logo com uns bellos moveis estylo D João V e mais adeante no salão de festas, onde tinham desaparecido os radiadores do aquecimento, sob discretas coberturas de madeira, tivemos a satisfação de vêr substituidas as velhas cadeiras austriacas que alli se encontravam ha annos, por bellos moveis brancos a dizer com as parêdes claras e com a alta chaminé de pedra da Batalha.

Nos quartos também a mão reformadora já tinha chegado. Moveis a preceito, confortaveis e elegantes, alguns já com casa de banho, e com agua corrente quente e fria.

Pena é que o exemplo não seja seguido nas visitas do Bussaco, pois em Coimbra e na Figueira, duas cidades dignas bem de melhor sorte, nada fizeram nos ultimos annos em materia hoteleira, á parte nos preços, pois em Coimbra no *Hotel Bragança*, pagámos, só por dormir, o dobro do que ainda ha pouco nos levaram por um dia de pensão, com vinho, café e pequeno almoço; e nesse tempo o granito das camas era bem mais macio .

\*\*\*

Mas não fique Coimbra desgostosa, que no Porto, atraídos pela fachada moderna de que se revestiu o *Hotel Lisbonense*, fomos para lá, julgando que o progresso tinha abrangido também o interior. Mas não. Eram os mesmos quartos, camas de pedra, lavatorios com 30 annos de serviço, e mesa agora, detestável. Em materia de preços, só lhes digo isto, dez vezes mais caro do que eu lá paguei algum tempo. Uma garrafa d'um detestável vinho verde, 1\$50! Mas tudo n'este mundo tem a sua compensação, porque do Porto fomos ás Caldas da Saude, alli ao pé de Santo Thirso, onde nos alojámos no *Hotel Thermal*, que o benemerito Albino de Sousa Cruz, alli construiu, junto a um moderno balneario também de sua auctoría, e que muito o honra a elle, e á bella região que o rodeia. O edificio, que foi construido segundo a lei dos Hoteis da Repartição de Turismo, tem todas as commodidades modernas, e um serviço excellente, dirigido pelo conhecido hoteleiro José Manuel Salleiro.

Foi alli, ao entrar na sala de jantar, que tive, de novo, contacto com a fidalgia hospitalidade portugueza, de que ha muito, errando pelo mundo, estava afastado.

Mal tinha desdobrado o guardanapo, veio o creado com um prato cheio de rodellas de magnifico salpicão, que um hospede alemtejano offerecia, e que era da sua casa. Ao jantar appareceu sobre a minha meza um magnifico leitão que um *brazileiro* pedia para me servir; no dia seguinte uma velha senhora minhota mandava tambem os seus doces, feitos d'uma certa receita da casa... Eram galanterias que aquelles amáveis hospedes faziam entre si, e que tornavam extensivos aos clientes desconhecidos, como eu.

Não quiz porém deixar Portugal, sem dar um salto a Villa do Conde, vêr esse bello hotel de construcção estylo portuguez puro, que abriu no anno passado, e que é um modelo a seguir por aquelles que prezam a construcção e a arte portugueza.

Ao deixar Portugal, não foi tambem sem satisfação que vi já aberto ao publico o novo Hotel de Barca d'Alva que a Direcção do Minho e Douro alli fez construir no pavimento superior da estação, e que se não é um hotel de luxo, é bastante confortavel, e mais o será quando estiver todo devidamente mobilado e com a casa de banho concluida.

O restaurant da estação, que faz parte do hotel, foi consideravelmente melhorado, tanto na installação como no serviço, não havendo já a preocupação de se comer alli gato guisado por coelho, o que era frequente, no tempo do antigo proprietario, chegando a haver em Barca d'Alva grande abundancia de ratos, pela matança continua dos pobres bichanos.

Guerra Maio.

## A tracção electrica nos caminhos de ferro

### Suas vantagens

A Sociedade de Engenheiros de Nova York promoveu uma conferencia, sobre os resultados da tracção electrica nos caminhos de ferro. Estes resultados são concludentes e as numerosas experiencias realizadas em diversos pontos da rede americana demonstram que a electrificação das linhas produziu uma redução consideravel das despesas de exploração e um aumento não menos importante do tráfego, devido á elasticidade desta forma de tracção, permitindo alem disso amortizar rapidamente o capital dedicado á transformação. Na maioria dos casos o tráfego da via que já tinha chegado ao maximo da sua intensidade anteriormente, pôde aumentar-se em 75%, estando as despesas com a electrificação muito longe de alcançar o equivalente das somas que teriam que gastar-se para obter um rendimento análogo com a tracção a vapôr.

Citamos ao acaso alguns, exemplos:

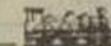
Numa estação *terminus* dum dos centros mais importantes dos Estados Unidos, o tráfego de minério sofria uma congestão anormal, produzida, em grande parte, pela lentidão de manobras das locomotivas á chegada e á partida de cada comboio, não permittendo a disposição dos logares a menor modificação. Graças á electrificação das linhas e á introdução de algumas modificações acessorias, a congestão desapareceu rapidamente e o tráfego aumentou 50%.

Numa linha de 160 kilómetros, 48 deles em terreno accidentado, que servia exclusivamente para transporte de carvão numa região mineira, o tráfego ainda que sobre-carregado, era de todo o ponto insuficiente para as necessidades

do serviço. Os estudos preliminares tinham demonstrado que a electrificação permitiria dobrar o rendimento sem que as despesas de instalação fôssem exageradas; com efeito, a realidade excedeu a previsão, e os resultados financeiros não fôram menos vantajosos.

As economias realizadas na exploração provinham na sua maior parte da redução das despesas de conservação e da diminuição das horas suplementares que tinham que pagar-se ao pessoal, sendo o preço da energia sensivelmente o mesmo, visto que a linha se encontrava no coração duma bacia carbonifera, na qual o combustivel, por conseguinte, era extremamente barato.

A redução das despesas de exportação será, por conseguinte, mais notável numa região onde escasseie o carvão, ou onde se disponha de quedas de agua ou de fontes de energia hidráulica facilmente utilizaveis. Os numeros demonstrativos desta economia provam claramente as vantagens que se tirariam d'uma electrificação dos caminhos de ferro em grande escala.



## Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

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

(Continuação)

### Resultados geraes da exploração

#### Rede propria

##### Resultados geraes d'exploração da rede concedida á Companhia

Designação	Somado em escudos ou em contos de escudos		Diferenças em 1920	
	1919	1920	Augmentos	Diminuições
Kilometros explorados.	1.047	1.047		
Percorso de comboios	3.256.094	3.548.700	292.606	
Receitas de exploração	13.152.942\$04	26.795.488\$85	13.642.546\$81	
Despesas de exploração	10.870.788\$79	25.765.680\$38	14.894.891\$59	
Coefficiente medio d'exploração	82,65 %	96,16 %	13,51 %	
Receitas liquidas de exploração	2.282.153\$25	1.029.808\$47		1.252.344\$78
A acrescentar:				
Receitas fóra do tráfego	239.339\$50	243.122\$10	3.782\$60	
Coefficiente medio de exploração (contando com as receitas fóra do tráfego)	81,17 %	95,29 %	14,12 %	
Garantias de juro	165.525\$96	31.500\$96	134.016\$00	
Total dos produtos da rede concedida á Companhia	2.355.906\$79	1.241.42.367		1.114.546\$512
A deduzir:				
Impostos em Portugal	218.673\$27	364.714\$65	86.041\$38	
Excedente das receitas sobre as despesas ordinárias de exploração	2.137.293\$52	936.206\$02		1.200.587\$50

### Comparação das receitas totaes do tráfego e despesas de exploração

Linhos concedidas	Receitas		Despesas		Diferenças em 1920	
	1919	1920	1919	1920	nas receitas	nas despesas
Rede não garantida.	11.492.151\$43	23.361.750\$60	8.727.773\$63	20.286.822\$18	+ 11.869.599\$17	+ 12.059.048\$
Rede garantida....	1.560.790\$61	3.433.238\$25	2.143.015\$16	4.978.858\$20	+ 1.772.047\$64	+ 2.835.843\$01
Meridionses — Vendas Novas....	311.683\$67	538.407\$12	303.140\$86	650.053\$05	+ 226.723\$45	+ 346.912\$19
Mondragão....	61.137\$93	130.001\$485	148.285\$486	332.756\$44	+ 68.863\$92	+ 184.470\$18
	13.325.763\$64	27.463.897\$82	11.392.215\$51	26.748.489\$87	+ 13.938.134\$18	+ 15.426.274\$36
Em 1920....			+ 13.938.134\$18	+ 15.426.274\$36		- 1.488.140\$18

## Linhos garantidos

Designação	Beira Baixa	Torres, Figueira e Alfarelhos
Receita .....	1.246.843\$68	2.186.894\$57
Despeza.....	1.988.972\$34	2.989.885\$86
Producto líquido .....	742.128\$66	802.991\$29
Garantia.....	118.230\$17	149.740\$13
Total dos productos.....	623.892\$49	932.737\$42
Rendimento garantido.....	401.110\$32	252.187\$08
Diferença (insuficiencia).....	1.025.002\$81	1.204.924\$50
Perda total do rendimento garantido (consequência de contractos).....	2.229.927\$31	

O rendimento líquido foi inferior ao teoricamente calculado pelos contractos em 2.229.927\$31, quando em 1919 tinha sido de 1.301.047\$91.

## Impostos recebidos por conta do Thesouro

Designação	1919	1920	Diferenças em 1920
Imposto do transito .....	627.646\$95	1.270.631\$64	+ 642.984\$69
Imposto do sello.....	211.702\$71	290.265\$36	+ 78.562\$65
Imposto para Assistência Pública.....	46.050\$66	68.894\$21	+ 22.843\$55
Totais.....	885.400\$32	1.620.791\$21	+ 734.390\$89

## Receitas da exploração, líquidas de reembolsos e impostos

Designação	Réde propria	Setor a Vendas Novas	Arganil Coimbra a Louzã	Totais	Diferenças em 1920 sobre 1919
Passageiros.....	10.317.417\$49	86.517\$41	66.458\$18	10.470.393\$08	+ 5.419.707\$86
Mercadorias:					
G. V. ....	4.429.314\$57	109.221\$81	19.817\$67	4.445.354\$05	+ 1.791.6.243
P. V. ....	9.566.137\$21	328.846\$40	39.034\$49	9.904.018\$13	+ 5.601.6.427
Receitas diversas do tráfego (assinaturas, armazéns e despesas diversas).....	2.488.619\$55	13.821\$50	11.691\$51	2.514.132\$16	+ 1.125.1.147
Totais.....	26.793.488\$85	538.107\$12	180.001\$85	27.183.897\$82	+ 12.948.136\$88

## Comparação das receitas totais de exploração nos últimos cinco anos

Designação	1916	1917	1918	1919	1920
Passageiros.....	3.528.545\$60	3.970.271\$20	4.307.233\$71	5.0.0.685\$45	10.470.193\$08
Mercadorias:					
G. V. ....	903.791\$98	1.290.833\$69	2.138.840\$83	2.753.701\$73	4.545.354\$05
P. V. ....	5.548.0.1580	5.009.210\$46	5.892.367\$58	4.302.375\$38	9.934.018\$13
Receitas diversas do tráfego...	844.166\$78	836.474\$63	941.602\$91	1.389.001\$08	2.514.132\$16
Totais.....	9.835.464\$18	11.196.789\$38	13.210.045\$63	13.524.763\$86	27.463.897\$82

(Continua)



## BOLETIM COMMERCIAL E FINANCIERA

Lisboa, 12 de Agosto de 1921.

Noutro lugar desta revista fizemos referencia ás dez propostas de finanças que o sr. Barros Queiroz apresentou em volume ao Parlamento. Afora essas ainda levou mais tres á Camara, pedindo a votação de tres duodecimos e a de um orçamento rectificado em que o déficit seria de 290.000 contos e a prorrogação da lei dos coeficientes da contribuição predial e industrial.

Tudo isto se conjuga com a embaraçada situação política. O ministerio do sr. Barros Queiroz, como todos os outros anteriores, não tem condições de estabilidade. Durará pouco tempo, haja ou não a recomposição de que se vem fallando. Portanto, o essencial é ter duodecimos para viver alguns meses — se tanto — e a prorrogação da lei dos coeficientes, que tinha sido promulgada apenas para as contribuições de 1920.

As propostas do sr. Barros Queiroz não serão discutidas como o não foram as que vieram por bataladas sucessivas desde a primavera de 1920, sempre acompanhadas de promessas de reconstituição financeira.

Também não será votado o orçamento, como o não foram os anteriores. Os governos irão surgindo e tombando uns apoiando outros enquanto isso for possível, agravando-se cada vez mais a crise financeira e económica do paiz. No fundo a razão principal de toda esta espantosa instabilidade governativa é a situação ruinosa e grave do Thesouro. Se este não estivesse em condições cada vez mais desastrosas, haveria mais alguma consistencia e solidade nos ministerios, apesar de toda a desordem intrínseca de política e dos partidos.

Não é verdade que o deficit actual seja de 290.000 contos. Quando aparecerem os documentos ver-se-há que elle é muito superior, indo muito além de 300.000 contos. O orçamento inclui nas receitas o producto de empréstimos, ao qual evidentemente corresponde mais uma parcela do verdadeiro deficit. E este, nas actuaes circunstâncias da política e da governação, continuará infallivelmente a crescer, como temos dito.

Desde o começo de 1920, para não irmos mais atras, sucessivos ministerios, onde em serie se vai enfileirar o do sr. Barros Queiroz, levaram toneladas de propostas financeiras ao parlamento para uma apregoada transformação venturosa das condições do Thesouro, do orçamento e da economia nacional. Mas qual vem sendo a realidade positiva?

Exactamente nesse curto espaço de tempo de um anno e sete meses a dívida publica teve um aumento provavelmente superior a 450.000 contos sem estarmos em guerra nem fazermos fomento! Só no Banco de Portugal voou ella de 332.799 contos a cerca de 650.000, o que dá uma elevação de cerca de 320.000 contos! Só na Caixa Geral de Depósitos deve ter crescido cerca de 85.000 contos, nas diversas rubricas, pois a simples conta corrente subiu de cerca de 78.000 a cerca de 140.000! A expansão foi seguramente de mais de 400.000 contos nos dois estabelecimentos!

E houve ainda os outros ignorados recursos a descontos e suprimentos avulsos do Thesouro! E houve a acumulação de contos de fornecedores e outras mais ou menos liquidadas e não pagas, a que se refere o art. 1.º da proposta n.º 2 do sr. Barros Queiroz! Tudo isso deve representar boas dezenas de milhares de contos de dívida em cima da que se fez no Banco e na Caixa!

O leitor está compreendendo que, apesar de andarmos sem contas, é muito provável que nestes dezenove meses a dívida total do Estado tenha aumentado mais de 650.000 contos, embora também crescessem em muitas dezenas de milhares de contos as receitas dos impostos e de taxas! Esta é a colossal ruina feita, enquanto os srs. António da Fonseca, António Maria da Silva, Pinho Lopes, Innocencio Cajado, Cunha Leal e Barros Queiroz ali estiverem a estudar e a apresentar planos de finanças! O ultimo que leva agora o seu plano illusorio, como os outros, vai fazendo igualmente, mais débitos, a perto de 30.000 contos por mês, mais de 23.000 dos quais no Banco e na Caixa!

Temos alguma garantia de que vai mudar em bom sentido? Nenhuma existe. O sr. Barros Queiroz continuará a fazer o que fizeram os outros e o que elle vem fazendo. Aumentará gigantescamente a rutina e a dívida, recorrendo ao Banco de Portugal e à Caixa Geral de Depósitos, até onde o não puder fazer por créditos externos ou por emissão de dívida fundada, dois expedientes que são mais complicados e que por isso mesmo podem deixar de ser empregados

O leitor diante de tudo o que vai aparecendo tragicamente diante dos olhos, deve estar vendo a confirmação de tudo quanto temos dito. O pessimismo de que ás vezes eramos julgado pregoeiro illudido não vinha do nosso espírito, que é naturalmente mais inclinado ao optimismo vinha; e vem dos factos. Ainda se hão-de ver situações piores.

Temos sustentado que apesar de tudo as circunstâncias do paiz não justificam por si mesmo a depressão cambial em que nos achamos. A libra devia valer muito menos do que vale. Devíamos ter um agio pouco superior a 10%.

Mas a situação política e administrativa, a desordem em que vivemos de tantas maneiras, são base decisiva para as machinacões da especulação. Esta encontra um terreno admirável para promover a baixa progressiva do nosso miserável escudo.

O leitor encontra noutra parte o mapa do movimento cambial da ultima quinzena. Lá vê bem a marcha da nossa catastroph. Duvidamos de que o governo consiga em condições razoaveis um grande crédito externo. Venha porém elle de que maneira vier, a realidade final é a continuação da nossa desordem e da nossa ruina. Dentro das actuaes circunstâncias políticas, moraes e sociais é impossivel o começo da verdadeira transformação nacional.

Q. J.

## Cambios (Vendedor)

Última cotação	Pais	AGOSTO												
		1	2	3	4	5	6	8	9	10	11	12	13	-
7 1/8	Londres, cheque.....	53 1/3	7 1/3	7 3/16	7	6 3/4	6 5/8	6 3/4	6 5/8	6 3/8	6 1/4	6 1/8	6 5/16	-
702	Paris "	180	685	717	731	758	778	778	748	780	775	825	840	-
1.163	Madrid "	180	1.190	1.190	1.227	1.270	1.296	1.296	1.241	1.285	1.280	1.356	1.500	-
114	Berlim "	180	117	117	118	121	126	126	121	123	124	135	133	-
2.500	Amsterdam "	180	2.860	2.885	2.943	3.050	3.100	3.006	2.970	3.070	3.070	3.260	3.335	-
9.000	New York "	210	9.300	9.375	9.610	9.967	10.080	10.080	10.080	9.884	9.860	10.500	10.720	-
376	Italia "	370	390	393	410	411	426	420	418	435	427	466	470	-
679	Bruxellas "	180	683	689	705	733	748	749	722	753	750	796	812	-
1.493	Suiça "	925	1.591	1.546	1.580	1.640	1.673	1.673	1.640	1.670	1.670	1.770	1.806	-
40.000	Libras, ouro.....	4500	41.000	41.000	41.000	43.000	44.000	45.506	44.000	44.000	45.000	46.000	47.000	-
-	Rio s/Londres .....	26 66	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

## Cotações na bolsa de Lisboa

Fundos do Estado:														
44,00	Interna 3 % coupon.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
48,20	" " assentamento.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11500	" 3 % 1905.....	11\$10	11\$00	10\$40	11\$50	11\$60	-	-	-	12\$00	12\$00	12\$00	-	-
20\$00	" 4 % 1888.....	21\$50	-	21\$00	-	-	-	21\$00	-	-	-	-	-	-
53\$40	" 4 % 1890.....	-	-	49\$50	-	-	-	-	44\$00	-	-	-	-	-
56\$50	" 4 1/2 % 1888/89 assent.....	-	-	55\$70	-	-	-	-	57\$00	57\$00	-	-	-	-
50\$50	" 4 1/2 % 1888 89 coupon...	57\$00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
81\$30	" 4 1/2 % 1905.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
68\$00	" 5 % 1909.....	-	-	-	-	67\$00	-	-	-	-	-	-	-	-
67\$50	" 4 1/2 % 1912 ouro.....	-	168\$00	-	127\$00	-	-	165\$00	-	-	-	170\$00	-	-
67\$50	" 5 % 1917.....	67\$50	68\$00	-	-	-	-	-	68\$50	67\$70	67\$80	67\$80	-	-
155\$00	Externa 1.ª serie.....	-	157\$50	-	-	158\$50	-	159\$00	167\$10	163\$50	171\$60	150\$00	-	-
130\$00	" 2.ª serie.....	-	-	-	-	-	-	-	-	142\$10	-	-	-	-
154\$00	" 3.ª serie.....	150\$00	150\$50	154\$00	150\$50	158\$00	-	159\$00	163\$00	163\$50	171\$60	171\$60	-	-
-	Obrig. da Província de Angola.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	" Comp. Tabacos de 189.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções dos Bancos e Comp.*														
390\$00	Banco de Portugal.....	412\$00	-	-	411\$00	412\$00	-	412\$00	410\$00	415\$00	416\$00	420\$50	-	-
222\$90	" Nac. Ultramarino, coup.....	226\$50	232\$50	222\$00	228\$00	231\$00	-	231\$00	232\$50	-	232\$00	233\$50	-	-
214\$00	" " ass.....	-	213\$00	212\$00	214\$00	214\$00	-	214\$00	214\$00	-	-	-	-	-
126\$00	" Portuguez e Brazileiro ..	-	125\$50	125\$50	-	125\$60	-	125\$40	-	126\$50	-	-	-	-
257\$00	" Commercial de Lisboa.....	-	-	257\$50	257\$00	258\$00	-	258\$00	-	260\$00	-	263\$00	-	-
275\$00	" Lisboa & Açores.....	274\$00	-	270\$00	266\$00	266\$50	-	-	-	-	-	269\$00	-	-
93\$00	" Economia Portugueza.....	-	-	91\$00	91\$30	92\$00	-	-	-	92\$00	-	-	-	-
92\$50	" Comercial do Porto.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
35\$90	Companhia do Credito Predial.....	-	35\$70	-	-	35\$00	-	-	-	-	-	35\$20	35\$50	-
35\$00	" Gaz e Electricidade.....	-	41\$00	-	-	44\$50	-	-	43\$50	41\$00	-	-	-	-
65\$50	" das Aguas .....	-	62\$00	-	-	-	-	60\$00	60\$00	60\$00	-	-	-	-
190\$50	" Ilha do Principe.....	-	-	191\$50	191\$00	190\$00	-	-	191\$50	193\$00	194\$50	-	-	-
45\$00	" Colonial do Buzi.....	48\$80	44\$60	44\$00	44\$50	-	-	46\$00	46\$50	46\$30	47\$80	-	-	-
104\$00	" Indust. Port. e Col.....	104\$20	104\$50	101\$80	105\$00	-	-	-	105\$80	105\$80	105\$90	-	-	-
88\$00	" Phosphoros, coup.....	-	-	-	-	-	-	81\$00	88\$90	82\$00	82\$50	82\$00	-	-
218\$00	" Cam. Fer. Portug.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
121\$00	" Tabacos, coupon .....	220\$00	223\$50	224\$50	-	120\$50	-	225\$00	220\$00	225\$50	226\$50	226\$50	-	-
-	" Nac. de Navegação .....	127\$70	121\$20	-	-	-	-	-	122\$20	121\$00	122\$00	122\$00	-	-
Obrigações:														
75\$50	Companhia das Aguas.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	74\$00	-	-
82\$00	Prediaes 5 % antigas.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
82\$00	" 5 % serie A.....	81\$00	87\$00	-	-	-	-	82\$50	-	-	-	-	-	-
82\$00	" 4 1/2 % serie A.....	-	83\$00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
95\$50	Nacional de Moagem .....	94\$00	93\$50	94\$20	94\$30	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	Asuc. de Moçambique.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	Banco Nac. Ultram. 4 1/2 % ass.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
89\$00	" " " 4 1/2 % ouro.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
94\$00	" " " 6 % Hypot.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
107\$50	Cam. de Ferro de Ambaca.....	-	107\$50	-	73\$00	-	-	106\$50	101\$80	-	108\$50	109\$00	-	-
-	Nc.													



## ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

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

Os vapores têm magníficas accommodações para passageiros. Nos preços das passagens inclui-se vinho de pasto, comida à portuguesa, cama, roupa, práticas a creados e outras despesas. Para carga e passageiros irá-se com os

**AGENTES EM LISBOA: JAMES RAWES & C.º — Rua do Corpo Santo, 47, 1.º**  
**NO PORTO: TAIT & CO. — Rua dos Ingleses, 23, 1.º**

### Vapores a sahir do porto de Lisboa

#### Africa e Occidental

Vapor português **ZAIRE**.  
 Sahirá a 25 de Agosto.  
 Companhia Nacional de Navegação. Rua do Commercio.



#### Africa Occidental, do Sul e Oriental, via Las Palmas e Tenerife

PAQUETE alemão **KINFRIED**.  
 Sahirá a 23 de Agosto.  
 Agentes, Marcus & Harting Rocio, 56.



#### Anvers

Vapor belga **DANUBIER**.  
 Sahirá a 20 de Agosto.  
 Agentes, Henry Burnay & C.º, R. dos Fanqueiros, 10.



#### Bordeus e Anvers

Vapor norueguês **TRIUMF**.  
 Sahirá a 17 de Agosto.  
 Agentes, Pinto Vasconcellos Lt. Caes do Sodré, 52.



#### Funchal, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos e Rio Grande do Sul

Vapor brasileiro **POCONÉ**.  
 Esperado a 26 de Agosto.  
 Agentes, Pinto & Sotto Mayor. Rua do Ouro, 24.



#### Hamburgo e Bremen

Vapor alemão **HAM**.  
 Sahirá em 20 de Agosto.  
 Agentes, Henry Burnay & C.º, R. dos Fanqueiros, 12.



#### Havre, Anvers e Hamburgo

Vapor brasileiro **TAPAJOS**.  
 Esperado a 22 de Agosto.  
 Agentes, Pinto & Sotto Mayor. Rua do Ouro, 24.



#### Londres, Rouen e Anvers

Vapor norueguês **PAN**.  
 Sahirá a 22 de Agosto.  
 Agentes, Pinto de Vasconcellos Lt. Caes do Sodré, 52.



#### Madeira e Açores

Vapor português **S. MIGUEL**.  
 Sahirá a 20 de Agosto.  
 Empresa Insulana de Navegação, C. Sodré, 84, 2.º.



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

Vapor inglez **ANDES**.  
 Sahirá a 23 de Agosto.  
 Agentes, James Rawes & C.º, Maia Real Inglesa. R. do Corpo Santo, 47.



#### Marselha e Genovia

Vapor italiano **GONZAGA**.  
 Sahirá a 23 de Agosto.  
 Agentes, Pinto & Sotto Mayor. Rua do Ouro, 24.



#### Marselha, Port Said, Moçambique, Lourenço Marques e Beira

Vapor francês **VILLE DE ROUEN**.  
 Sahirá a 19 de Agosto.  
 Agentes, Henry Burnay & C.º, R. dos Fanqueiros, 12.



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

Vapor hollande **DRECHTER-LAN**.  
 Sahirá a 30 de Agosto.  
 Agentes, Orey, Antunes & C.º P. Duque da Terceira, 4, 1.º



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

Vapor francês **ASIA**.  
 Sahirá a 16 de Agosto.  
 Agentes, Orey, Antunes & C.º Lt. P. Duque da Terceira, 4, 1.º



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

Vapor inglez **DEMERARA**.  
 Sahirá de 29 a 30 de Agosto.  
 Agentes, James Rawes & C.º Maia Real Inglesa. R. do Corpo Santo, 47.



#### Rouen

Vapor belga **SYRIER**.  
 Sahirá a 20 de Agosto.  
 Agentes, Henry Burnay & C.º R. dos Fanqueiros, 12.



#### Vigo, Cherbourg e Southampton

Vapor inglez  
 Sahirá a 21 de Agosto.  
 Agentes, James Rawes & C.º Maia Real Inglesa. R. do Corpo Santo, 47.

**PÓS DE KEATING**  
**MATAM**

DEPOSITO PARA REVENTA  
 105, RUA DOS FANQUEIROS, 1.  
 TEL. C. 1717 LISBOA

### Fitas para máquinas

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

Sahiram-nos a 4780 escudos, preço porque 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 Seca, 7, 1.º — Lisboa