

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

Contendo uma PARTE OFFICIAL dos Ministerios do Commercio e Communicações 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 Belcier, 8

16.º do 34.º anno LISBOA, 16 de Agosto de 1921 Numero 808

## SUMMARIO

D. Juan Eloy de Bona .....	233
Uma iniciativa infeliz, por J. Fernando de Souza .....	234
As propostas de finanças, por Quirino de Jesus .....	236
O novo horario da Companhia Portuguesa .....	237
Viagens e transportes .....	238
Linhas Portuguezas .....	238
Notas de viagem — H. ... ..	239
Carta de Paris, por Guerra Maio .....	240
A tracção electrica nos caminhos de ferro .....	241
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes — Relatorio .....	241
Parte Financeira .....	
Boletim commercial 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, n'uma 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 ausencia 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 desgraça 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 afeição nos levou o seu character correctissimo, 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 intelligencia e character.

Ainda ha poucos mezes, recordando, n'este jornal, factos de tempos passados, prestámos homenagem merecida ao rapaz de poucos annos que, recéminstallado 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, levounos 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 distinctas familias 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 distinctas familias madrilenas fallecia, deixando trez creanças na orphanda de maternal.

Começava a aza da desgraça a tocar aquella santa familia.

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

Juan de Bona, o espirito acabrunhado por tantas dôres, vivia para as suas filhinhas que adorava, até que a doença começou a minal-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.

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

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

Sobre a sua campa deixamos a modesta offrenda da nossa muita amizade — uma corôa de lagrimas.



## Uma iniciativa infeliz

Nas vésperas da inesperada demissão do Ministro do Commercio, o Sr. Dr. Antonio 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 convem reproduzi-la e passa-la pelo cadinho da critica, pois bem precisaria de ser refundida.

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

Artigo 1.º — As empresas concessionarias e exploradoras de caminhos de ferro ficam autorizadas a amortizar em 15 annidades com as receitas liquidas das suas explorações as despesas feitas com novas construcções, ampliações das existentes, aquisições de machinas, ferramentas e utensilios e com renovações, na justa medida em que tudo isto se destina a ampliar os meios de acção das redes ferro-viarias para attender ao desenvolvimento do trafego e melhorar as explorações com previsão sufficiente, quando o governo reconheça previamente que ellas 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 rede 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'aquelle que tiver sido fixado para a conclusão das obras ou para a entrega das machinas 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 machinas, ferramentas e utensilios a prestações ou á entidade financeira que tiver fornecido os fundos para a sua realisação ou aquisição, o pagamento directo das prestações correspondentes ás indemnisações de que trata este artigo.

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

Artigo 3.º — As empresas concessionarias de caminhos de ferro podem espaçar por vinte annos o pagamento do material circulante que necessitarem adquirir, cujas necessidade e utilidade tenham previamente 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 rede, 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 annidades 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 importancias pagas pelo Estado em cumprimento do § anterior serão deduzidas, bem como os seus respectivos juros nas quantias que, por qualquer titulo, ha a pagar ás empresas devedoras.

Artigo 4.º — Fica o governo autorisado a contractar com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes o prolongamento das linhas de Santa Apollonia até ao Aterro que existe junto da Alfandega de Lisboa para que as mercadorias vindas do estrangeiro sejam descatregadas, guardadas e despachadas nos armazens disponiveis da mesma Alfandega e em barracões que serão construidos pela mesma Companhia nos mesmos terrenos, de modo que ahi se manipule todo o trafego internacional ferro-viario.

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 trafego 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. Antonio da Fonseca, logrou melhorar consideravelmente o serviço, a verdade é que já não faltam vagões porque ha menos trafego.

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

Cambio baixo sobre Londres: combustivel, 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 commerciaes que determina, com o retrahimento consequente.

E' preciso não esquecer em que nivel da escala cambial occorrem essas oscilações. Um descenso de 2 pontos tem importancia 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-inacaco, os nossos cambios, representa pois consideravel variação nos preços das coisas e nas transacções e portanto uma quasi paralisação da vida commercial perante doidas e ruinosas variações.

O rapido e ilimitado augmento de circulação fiduciaria, 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 emprender 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 sabretaxas que vão a 200 % e determinaram enorme augmento das receitas. E todavia no conjuncto da rede não chegaram estas para cobrir as despesas d'exploração. Mesmo as linhas exploradas por companhias que tiveram uma certa receita liquida não ficaram habilitadas a solver integralmente os encargos financeiros dos seus empréstimos e muito menos a occorrer aos melhoramentos tão dispendiosos como indispensaveis de que carecem linhas e material circulante.

Qual o remedio? Novas sobretaxas?

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

Os nossos caminhos de ferro consomem annualmente, *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 minerais, 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 despesas 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 quer 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 enôrmes capitaes, 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 conjuncto de incentivos produziria o seu effeito em mezes, 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 effeitos beneficos serão palpaveis.

Razão tem 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 alguém envergadura para arcar com elle e achar-lhe a solução!

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

Só a melhoria dos cambios conjugada com criteriosos assistencia financeira—e pôde o governo dál-a sob a fórmula de emprestimo ou cedencia de material encomendado á Allemanha 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 accomodadas ás circumstancias por accordo 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. Ocioso é repetir essas criticas.

A lei que ia ser proposta não obedece a um plano nem faz parte de uma solução do problema encarado no conjuncto: 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. Permite-se-lhes pois amortizar em 15 annos despesas feitas com ampliações, novas construcções e renovações, ou realizal-os a crédito pelo pagamento em 15 prestações ou por emprestimos amortizaveis em 15 annidades, tomando sobre si o Estado, no caso do resgate ou de caducidade da concessão, as prestações ou annidades vincendas e a indemnização das prestações já pagas e não amortizadas.

Egual 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 cazo as prestações que pagar das quantias que tenha a entregar ás companhias, visto terem ellas 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 aclaração.

Trata-se n'elle 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 decerto.

Indicam-se as renovações. Ora renova-se o que está velho, fraco e improprio. 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 conservar 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 insufficientes para o trafego, 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 recorrendo ao crédito, deixam de ser applicaveis ás disposições da lei.

E todavia mais razoavel seria que nenhuma restricção 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 sêllo, que recahem sobre o trafego; 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 materia colectavel sob a influencia do caminho de ferro. Tira o Estado consideraveis proventos das linhas ferreas, que revertem sem encargo para o patrimonio nacional.

Pela iniqua formula do resgate, pode avocar a si a exploração, dando como annidade 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 annos, não é natural que os trabalhos obrigatórios estipulados no contracto não estejam executados e se o não estão é porque a respectiva empresa 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, acceitando-se francamente o principio 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 difficeis as emissões de obrigações por não haver prazo sufficiente para a amortização.

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

O art. 4.<sup>o</sup> da proposta contém materia que em nada se relaciona com a dos artigos anteriores que analysei. Prescreve-se n'elle que a Companhia Real fica auctorizada a prolongar a linha de Santa Apollonia até ao terrapleno da Alfandega e a construir n'elle armazens que junto aos da Alfandega serão por ella explorados com destino ao trafego internacional.

No proximo numero analysaremos essa extranha providencia que nada justifica e que menospreza o plano de aproveitamento d'aquelle terrapleno para uma estação central e maritima 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 appareceram em volume especial e se destinam a vencer a crise do paiz são dez. Dizem respeito ao funcçãoalismo publico, á divida nacional, ás importações e exportações, á compra e venda de cambiaes, ao imposto geral de rendimentos, á contribuição de registo, ao sello, á escrituração de receitas de caminhos de ferro, ao imposto do real de agua e ao de assistencia.

Pela proposta n.<sup>o</sup> 1 formula-se a aspiração de reformar os quadros dos serviços publicos, passando todos os empregados dispensaveis á situação de adidos. Estes terão cada vez menores subvenções extraordinarias, até ficarem apenas com os seus vencimentos de categoria. Os funcionarios que restarem em exercicio 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 experiencia que os partidos dominantes não podem nem querem fazer a grande obra fundamental de reduzir as despesas publicas ao minimo indispensavel. O corte deveria ir a mais de 150.000 contos em todos os ministerios, visto que o deficit vae 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. Duvidamos 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 effectivas do Estado.

O ministro da instrucção já pensa em obter um emprestimo de 30.000 contos para edificios escolares. Os viticultores 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 signifiquem abandono definitivo ou provisorio de dinheiro da nação. Os industriaes não se cançam 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, quere 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 efeitos. 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 successivos. 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 circumstancias, os partidos e os governos põem as suas maiores esperanças nos emprestimos e aberturas de credito. Uma tal orientação que vem de traz domina 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 examiam 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. 1.<sup>o</sup> da proposta n.<sup>o</sup> 2 diz o seguinte:

E' o governo auctorizado a proceder á emissão de um emprestimo interno, destinado ao pagamento da divida flutuante, incluindo o debito ao Banco de Portugal, a saldar as dividas 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 realisacão 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 dividas 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 successiva para todos os fins indicados e mais para a conver-



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

Simplemente não ha dinheiro para tanto no paiz, e muito menos haverá disposição geral para se comprarem titulos 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 mobilisação das obrigações alemãs teremos recursos importantes para o restabelecimento economico 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 auctorisação para a negociação illimitada de emprestimos externos.

A indemnisação 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 divida 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 tragica, porque a reparação allemã com algum significado pratico 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 circumstancia de que o da 3.ª serie, na importancia de 615 milhões de marcos ou 138.375 contos, sabe Deus quando terá anuidade garantida e portanto valor negociavel em boas condições.

Não queremos aventurar uma opinião sobre a quantia que em mobilisação dessas obrigações viremos a ter até o momento em que todas ellas sejam bem negociaveis. Mas o espectáculo do mando faz-nos crer que, devendo as respectivas operações financeiras ter primeiramente por fim liquidar-se a nossa actual duvida flutuante interna, que é de cerca de 90.000 contos, não se pode esperar um *superavit* importante para qualquer outra applicação — 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 pratica está posta na abertura de creditos na America do Norte. O sr. Barros Queiroz consigna esse ideal no art. 11.º da proposta n.º 2:

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

O mecanismo da operação está suficientemente á vista. O governo obteria da America, por exemplo, 50 milhões de dollars de mercadorias, como no contracto gorado do sr. Alfonso Costa, a praso de 5 annos com juro de 7,5 %. O Governo venderia pelo preço conveniente essas mercadorias ao nosso commercio. Obteria assim 500 000 contos em dinheiro portuguez que nos termos da lei, entrariam na Caixa Geral de Depositos. Esta casa, tambem conforme a lei, depositaria esses capitais no Banco de Portugal, como caixa geral do Tesouro, em conta da divida flutuante do Estado. Os goveanos applicaria 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 fórmula de obter muito dinheiro para a voragem que positivamente amam.

Simplemente iriamos descendo bem ao fundo dos abismos com tais planos de ruina, em que se subsistue a emissão de notas pela divida 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 beneficios 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.ºs 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 offerecida 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 rapidos da Beira Alta.

Na linha do Norte, os dois novos comboios n.ºs 17 e 6, alem de desafogarem os n.ºs 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-rapido Lisboa-Porto, obteve-se a circulação dos rapidos 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 vae com ferias de tempo reduzido poderem prolongar mais um dia no campo ou na praia.

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

Uma melhoria mais podia ser offerecida ao publico: era fazer expressos em todo o percurso os comboios n.ºs 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 Maças, 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

## Viagens de recreio em comboios especiais nas Ilhas 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 mínimo de 2\$00 por comboio e kilometro de percurso, e taxa mínima 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 mínimo 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 realisando 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 transitó 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 máximo de 24 horas depois da chegada do comboio a destino, incluindo-se neste prazo as passagens em transitó 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 immediato 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 epoca para pôr em vigor esta tarifa do que o fim da estação calmosa, que é a melhor para se effectuarem excursões já porque a temperatura menos suffcante que no mez de Julho permite uma viagem agradável, já porque a grande animação que nesta epoca se encontra nas estancias 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 concorrência, 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 Hespanha

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 rédes 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 Hespanha Pesetas
1.ª.....	\$03,7	0,15
2.ª.....	\$03,4	0,13
3.ª.....	\$03,1	0,11
4.ª.....	\$02,8	0,10
5.ª.....	\$02,4	0,08
6.ª.....	\$02	0,06

Esta nova tarifa é a percursora do restabelecimento das tarifas directas para o trafego em Hespanha que, estamos certos, dentro em pouco tempo as diversas linhas portuguezas que se ligam com as hespanholas porão em vigor até regressarmos, como é necessario, 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 annulladas 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, comprehendendo 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 Tamega. 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 enquanto instalada n'esse barracão, e será feita no estylo portuguez puro, como o são já os apeadeiros de Paranhos, Moura e Tamega.



# Notas de viagem

## II

De Luchon a Vichy. — O Casino e as suas festas. — Os «dancing» por toda a parte. — O effeito dos passaportes e do cambio para a Suissa. — Uma ideia a adoptar. — Os nossos hotéis (?).

Não temos ainda, apesar 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 inflecte para a beira do Mediterraneo até Certe, 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 Garabit, um dos manos mais novos das nossas pontes do Porto, como ellas construido 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 difficil 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, ellas quase egualam a panacéa recommendada por certo pregoeiro de feira que, depois de enumerar todas as enfermidades que o seu remedio curava, concluia 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 effeito 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: péso 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 pesariamos tão 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 réclamo que d'ellas se faz em todo o mundo, que Vichy deve a sua importancia e essa enorme concorrência que enche todos os seus 200 hotéis 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 construcções, 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 mez, que lhes dá as vantagens de assistir todas as noites a um bello concerto, e uma vez por semana a um esplendido 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, commodas 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 hotéis, novidade que viemos encontrar em França e parece que, depois da guerra, foi flagelo que se espalhou por toda a parte: — os chás *dancing*, os jantares *dancing*, as ceias *dancing*.

E' um nunca acabar de danças pelos hotéis, 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 secreta molla, ao som de musicas americanas que semelham batuques africanos, com requebros que fariam córar as nossas mulheres ha dez annos e hoje são coisa corrente nas meninas da sociedade.

Tambem os preços d'essas refeições *dancing* 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 gorgeta 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 francezes 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 teem 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 hotéis estão ás moscas porque o cambio está em 115 % de augmento sobre o dinheiro francez, porque os passaportes são exígidos 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 hotéis.

E já que falámos dos hotéis vá para ahi uma ideia boa, posta em pratica 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 hotéis, 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, dez e mais ho-



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, vehiculo que nos conduza ao hotel que queremos.

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

Ahi teriamos uma commodidade que os nossos hoteleiros não pensam em dar aos seus freguezes. 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 hospedes com fumaças de grandes hoteis, nos titulos 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 pasmaceira 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 Barca d'Alva.

N'este momento temos na *Gazeta* os papeis 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, veio 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 ensombravam o Rocio, e cobriam a fealdade estetica 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 correcção, 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 estavamos habituados. Hesitámos um boccado sobre a escolha d'um hotel. Queriamos 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 uo segundo, ainda em obras, não nos alojariam convenientemente. Demais que a tranquillidade 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 cousas que não temos encontrado lá fóra. Referimo-nos ao mobiliario, que foi estudado com esmero, reunindo á commodidade uma belleza estetica que muito honra o seu fabricante.

\* \* \*

Dada uma volta pela cidade, a minha impressão foi tão desagradavel que todo o meu desejo foi ativar as malas e partir para um canto da provincia. Lisboa se está a mesma, no seu progresso estacionario, 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 Bemdita 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 tornozels das damas a subir para os electricos.

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

Deixemo-nos porem 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 architectura 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 vestibulo, dêmos 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 tambem 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 vizinhanças do Bussaco, pois em Coimbra e na Figueira, duas cidades dignas bem de melhor sorte, nada fizeram nos ultimos annos em materia hoteleira, áparte 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 n'esse tempo o granito das camas era bem mais macio . .

\* \* \*

Mas não fique Coimbra desgostosa, que no Porto, atrahidos pela fachada moderna de que se revestiu o *Hotel Lisbonense*, fomos para lá, julgando que o progresso tinha abrangido tambem o interior. Mas não. Eram os mesmos quartos, camas de pedra, lavatorios com 30 annos de serviço, e mesa agora, detestavel. Em materia de preços, só lhes digo isto. dez vezes mais caro do que eu lá paguei algum tempo. Uma garrafa d'um detestavel 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 tambem de sua autoria, 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 fidalga 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 alemteano offerencia, 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 fórmula de tracção, permitindo alem disso amortisar 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 vapor.

Citamos ao acaso alguns, exemplos:

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

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

do serviço. Os estudos preliminares tinham demonstrado que a electrificação permitiria dobrar o rendimento sem que as despesas de installação fôsem 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 bahia carbonifera, na qual o combustivel, por conseguinte, era extremamente barato.

A redução das despesas de exportação será, por conseguinte, mais notavel numa região onde escasseie o carvão, ou onde se disponha de quedas de agua ou de fontes de energia hydraulica facilmente utilisaveis. 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

#### Rêde propria

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

Designação	1919	1920	Diferenças em 1920	
			Augmentos	Diminuições
Kilometros explorados.	1.047	1.047	—	—
Percursos de comboios.	3 256.094	3.548.700	292.606	—
Receitas de exploração.	13:152.942.504	26:795.488.585	13:642.546.081	—
Despesas de exploração.	10:870.788.579	25:765.680.538	14:894.891.959	—
Coefficiente medio d'exploração.	82,65 %	96,16 %	13,51 %	—
Receitas liquidas de exploração.	2:282.153.925	1:029.808.047	—	1:252.345.878
A acrescentar:				
Receitas fóra do tráfego.	239.339.850	243.122.816	3.782.966	—
Coefficiente medio de exploração contando com as receitas fóra do tráfego.	81,17 %	95,29 %	14,12 %	—
Garantias de juro.	165.525.996	31.500.996	134.016.000	—
Total dos productos da rêde concedida á Companhia.	2:355.966.879	1:244.432.867	—	1:111.534.012
A deduzir:				
Impostos em Portugal.	218.673.527	304.714.665	86.041.138	—
Excedente das receitas sobre as despesas ordinárias de exploração	2:137.293.352	936.700.502	—	1:200.587.150

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

Linhas concedidas	Receitas		Despesas		Diferenças em 1920	
	1919	1920	1919	1920	nas receitas	nas despesas
Rêde não garantida.	11:492.151.543	23:361.750.560	8:727.773.663	20:286.822.518	+ 11:869.599.817	+ 12:059.048.515
Rêde garantida.	1:660.790.861	3:433.738.525	2:143.015.516	4:978.858.420	+ 1:772.947.664	+ 2:835.843.904
Meridionaes — Vendas Novas.	311.683.567	538.407.612	303.140.886	650.033.505	+ 226.723.645	+ 346.912.619
Mondego-Arganil.	61.137.993	130.001.685	148.285.886	332.756.544	+ 68.863.692	+ 184.470.658
	13:525.763.964	27:463.897.882	11:322.215.951	26:748.489.887	+ 13:938.134.018	+ 15:426.274.536
Em 1920.	+ 13:938.134.018		+ 15:426.274.536		—	—



## Linhas garantidas

Designação	Beira Baixa	Torres, Figueira e Alfaiellos
Receita.....	1:246.843\$68	2:186.894\$57
Despesa.....	1:988.972\$34	2:989.885\$86
Producto liquido.....	742.128\$66	802.991\$29
Garantia.....	118.236\$17	149.746\$13
Total dos productos.....	623.892\$49	952.737\$42
Rendimento garantido.....	401.110\$32	252.187\$08
Diferença (insufficiencia)...	1:025.002\$81	1:204.924\$50
Perda total do rendimento garantido (consequencia de contractos)...	2:229.927\$31	

O rendimento liquido foi inferior ao theoreticamente 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	Differenças 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 Assistencia Publica....	46.050\$66	68.804\$21	+ 22.843\$55
Totaes.....	885.400\$32	1:629.791\$21	+ 744.390\$89

## Receitas da exploração, liquidas de reembolsos e impostos

Designação	Réde propria	Sellu a Vendas Novas	Arganil (Coimbra e Leiria)	Totaes	Differenças em 1920 sobre 1919
Passageiros.....	10:317.417\$49	86.517\$41	66.458\$18	10:470.393\$08	+ 5:419.707\$63
Mercadorias:					
G. V. ....	4:423.314\$57	109.221\$81	12.817\$67	4:545.354\$05	+ 1:791.632\$32
P. V. ....	9:566.137\$21	328.846\$40	39.024\$49	9:934.018\$13	+ 5:301.642\$75
Receitas diversas do trafego (assignaturas, armazenagens e despesas diversas).....	2:488.619\$55	13.821\$50	11.691\$51	2:514.132\$56	+ 1:125.117\$18
Totaes.....	26:795.488\$85	538.607\$12	130.001\$35	27:463.897\$82	+ 13:948.134\$18

## Comparação das receitas totaes de exploração nos ultimos cinco annos

Designação	1916	1917	1918	1919	1920
Passageiros.....	3:328.545\$60	3:970.271\$20	4:307.233\$71	5:006.685\$45	10:470.393\$08
Mercadorias:					
G. V. ....	900.797\$98	1:290.833\$09	2:138.849\$83	2:753.701\$73	4:545.354\$05
P. V. ....	4:548.953\$80	5:099.210\$46	5:821.367\$58	6:332.375\$38	9:934.018\$13
Receitas diversas do trafego.....	844.166\$78	836.474\$63	941.602\$91	1:389.001\$08	2:514.132\$56
Totaes.....	9:635.464\$16	11:196.789\$38	13:210.045\$03	13:525.763\$66	27:463.897\$82

(Continua)



## BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

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 deficit seria de 290 000 contos e a prorrogação da lei dos coeficientes da contribuição predial e industrial.

Tudo isto se conjuga com a emaranhada situação politica. 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 mezes — 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 bateladas sucessivas desde a primavera de 1920, sempre acompanhadas de promessas de reconstituição financeira.

Tambem não será votado o orçamento, como o não foram os anteriores. Os governos irão surgindo e tombando uns apoz outros enquanto isso for possível, agravando-se cada vez mais a crise financeira e economica 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 so lidez nos ministerios, apesar de toda a desordem intrinseca de politica e dos partidos.

Não é verdade que o deficit actual seja de 290.000 contos. Quando apparecerem os documentos ver-se-ha que elle é muito superior, indo muito alem de 300.000 contos. O orçamento incluinas receitas o producto de emprestimos, ao qual evidentemente corresponde mais uma parcella do verdadeiro deficit. E este, nas actuaes circumstancias da politica e da governação, continuará infallivelmente a crescer, como temos dito.

Desde o começo de 1920, para não irmos mais atraz, 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 mezes a divida 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 Depositos 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 suprimimentos avulsos do Thesouro! E houve a accumulção 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 divida em cima da que se fez no Banco e na Caixa!

O leitor está comprehendendo que, apesar de andarmos sem contas, é muito provavel que nestes dezanove mezes a divida total do Estado tenha aumentado mais de 650.000 contos, embora tambem crescessem em muitas dezenas de milhares de contos as receitas dos impostos e de taxas! Esta é a colossal ruina feita, enquanto os srs. Antonio da Fonseca, Antonio Maria da Silva, Pina Lopes, Innocencio Camacho, Cunha Leal e Barros Queiroz ali estiveram a estudar e a apresentar planos de finanças! O ultimo que leva agora o seu plano illusorio, como os outros, vai fazendo igualmente, mais debitos, a perto de 30.000 contos por mez, mais de 23.000 dos quaes no Banco e na Caixa!

Temos alguma garantia de que vão 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 gigantesca-mente a ruina e a divida, recorrendo ao Banco de Portugal e á Caixa Geral de Depositos, até onde o não puder fazer por creditos externos ou por emissão de divida 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 apparecendo 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 espirito, que é naturalmente mais inclinado ao optimismo vinha; e vem dos factos. Ainda se hão-de ver situações peiores.

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

Mas a situação politica e administrativa, a desordem em que vivemos de tantas maneiras, são base decisiva para as machinações da especulação. Esta encontra um terreno admiravel para promover a baixa progressiva do nosso miseravel escudo.

O leitor encontra noutra parte o mapa do movimento cambial da ultima quinzena. Lá vê bem a marcha da nossa castastrophe. Duvidamos de que o governo consiga em condições razoaveis um grande credito externo. Venha porem elle de que maneira vier, a realidade final é a continução da nossa desordem e da nossa ruina. Dentro das actuaes circumstancias politicas, moraes e sociaes é impossivel o começo da verdadeira transformação nacional.

Q. J.



**Cambios** (Vendedor)

[illegible]

## Cotações na bolsa de Lisboa

Fundos do Estado:											
44,00	Interna 3 % coupon.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
48,20	" " assentamento.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11\$00	" 3 % 1905.....	11\$10	11\$00	10\$40	11\$50	11\$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	-
56\$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
155\$00	Externa 1.ª serie.....	-	157\$50	-	-	158\$50	-	159\$00	167\$10	163\$50	171\$60
130\$00	" 2.ª serie.....	-	-	-	-	-	-	-	-	142\$10	150\$00
154\$00	" 3.ª serie.....	150\$00	150\$50	154\$00	150\$50	158\$00	-	159\$00	163\$00	163\$50	171\$00
-	Obrig. da Provincia 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
222\$90	" Nac. Ultramarino, coup.	226\$50	232\$50	222\$00	228\$00	231\$00	-	231\$00	232\$50	-	232\$00
214\$00	" " " ass..	-	213\$00	212\$00	214\$00	214\$00	-	214\$00	214\$00	-	-
126\$00	" Portuguez e Brasileiro ..	-	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	-
275\$00	" Lisboa & Acores.....	274\$00	-	270\$00	266\$00	266\$50	-	-	-	-	263\$00
93\$00	" Economia Portugueza...	-	-	91\$00	91\$30	92\$00	-	-	-	92\$00	-
92\$50	" Commercial do Porto...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
35\$90	Companhia do Credito Predial..	-	35\$70	-	-	35\$00	-	-	-	-	35\$20
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
-	" Cam. Fer. Portug..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
218\$00	" Tabacos, coupon ..	220\$00	223\$50	224\$50	-	-	-	225\$00	220\$00	225\$50	226\$50
121\$00	" Nac. de Navegação	127\$70	121\$20	-	120\$50	-	-	-	122\$20	121\$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	-	-	-	-	-	-	-	-
-	" 4 % .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
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	-	-	-	-	106\$50	101\$80	-	108\$50
-	Nc. de Cam. de Ferro, 1.ª serie.	-	-	73\$00	-	-	-	-	-	-	109\$00
55\$00	" " " 2.ª " "	-	-	-	-	-	-	-	-	55\$00	-
-	Cam. de Fer. Portug. 3 % 1.ª gr.	-	-	-	-	-	-	-	-	20\$00	-
19\$00	" " " 3 % 2.ª gr.	-	-	-	-	-	-	19\$90	20\$00	-	19\$00
-	" " " Beira Alta, 1.ª gr.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
19\$00	" " " " 2.ª gr.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
138\$50	" " " Benguela, tit. 1.ª	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
149\$00	" " " " 5.ª	-	149\$00	149\$00	150\$00	150\$00	-	-	153\$00	153\$50	159\$00
-	Docas do Porto.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	158\$50
-	Municipal ou Distrital 6 % .....	-	75\$00	-	-	-	-	75\$00	-	-	-
83\$00	" " " 5 % .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	Panificação Lisbonense.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	Empresa das Aguas de Vidago..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-





## ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

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

Os vapores tem magnificas accommodações para passageiros. Nos preços das passagens inclui-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>

### Vapores a sahir do porto de Lisboa



#### Africa e Occidental

Vapor portuguez **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 allemão **KINFRIED**.  
Sahirá a 23 de Agosto.  
Agentes, Marcens & Harting Rocio, 50.



#### Anvers

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



#### Bordeus e Anvers

Vapor norueguez **TRIUMF**.  
Sahirá a 17 de Agosto.  
Agentes, Pinto Vasconcellos Lt. Caes do Sodre, 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 allemão **HAM**.  
Sahirá em 20 de Agosto.  
Agentes Henry Burnay & C.<sup>a</sup>. R. dos Fanqueiros, 12.



#### Havre, Anvers e Hamburgo

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



#### Londres, Rouen e Anvers

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



#### Madeira e Açores

Vapor portuguez **S. MIGUEL**.  
Sahirá a 20 de Agosto.  
Empresa Insulana de Navegação, C. Sodre, 84, 2.<sup>a</sup>



#### 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.<sup>a</sup>. Mala Real Ingleza. 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 francez **VILLE DE ROUEN**.  
Sahirá a 19 de Agosto.  
Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>. R. dos Fanqueiros, 12.



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

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



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

Vapor francez **ASIA**.  
Sahirá a 16 de Agosto.  
Agentes, Orey, Antunes & C.<sup>a</sup>. Lt. P. Duque da Terceira, 4, 1.<sup>o</sup>



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

Vapor inglez **DEMERARA**.  
Sahirá de 29 a 30 de Agosto.  
Agentes, James Rawes & C.<sup>a</sup>. Mala Real Ingleza. R. do Corpo Santo, 47.



#### Rouen

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



#### Vigo, Cherbourg e Southampton

Vapor inglez  
Sahirá a 24 de Agosto.  
Agentes, James Rawes & C.<sup>a</sup>. Mala Real Ingleza. R. do Corpo Santo, 47.

**PÓS DE KEATING MATAM**

**FORMIGAS BARATAS PERCEVEJOS PULGAS TRACAS**

**DEPOSITO PARA REVENHA**  
105, Rua dos Fanqueiros, 1.<sup>a</sup>  
TEL-C. 1717 LISBOA

### 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 480 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 Secca, 7, 1.<sup>o</sup>—Lisboa)