

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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

Proprietario-director — L. DE MENDONÇA E COSTA

Redactor principal — J. FERNANDO DE SOUZA, Engenheiro
Redactores — MARIO FERREIRA MENDES — DR. QUIRINO DE JESUS
— MANOEL ANDRADE GOMES

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

11.º do 35.º anno

LISBOA, 1 de Junho de 1922

Número 827

SUMMARIO

A Companhia do Porto à Povoa e Famalicão, por J. Fernando de Sousa	121
A importação por classes da pauta, por Quirino de Jesus	123
Parte Financeira	123
Congresso Internacional Ferro-viário	123
As tarifas americanas	125
As cooperativas de casas de habitação dos ferro-viários, por Anílade Gomes	126
O «Rald» glorioso	126
Viagens e Transportes	127
A electrificação dos caminhos de ferro	128
Nos nossos leitores	128
Bilhetes kilometricos internacionaes	128
O seguro obligatório para os automóveis	129
O comércio do Brasil	129
As festas da Rainha Santa em Coimbra	129
Nova linha entre Madrid e Saragoça	129
Parte Financeira:	
Caixa de accionistas	130
Boletim Commercial e Financeiro	130
Bolsas e Cotações	131
Vapores	132

A Companhia da Povoa em 1921

Temos presente o relatório d'esta Companhia, relativo á gerencia de 1921, cujos resultados são na verdade animadores e revelam os esforços efficazes exercidos para debellar a crise que a Companhia tem atraído.

As receitas da exploração attingiram 950.645\$850 que se decompoem nas seguintes parcelas, que iremos comparando com as correspondentes em 1920:

Passageiros	582.808\$000	+	207.043\$000
Bagagens e Recovagens	71.676\$000	+	16.999\$000
Total da G. V.	654.484\$000		224.042\$000
Pequena velocidade	291.961\$000	+	90.278\$000
Total do tráfego	946.445\$000	+	314.320\$000
Acceptes fóra do tráfego	4.201\$000	+	450\$000
Total	950.646\$000	+	314.770\$000

ou 49% de aumento sobre a receita de 1920.

Foi, como em 1920, a elevação das sobretaxas que se deve este crescimento das receitas.

O numero de unidades de tráfego foi o seguinte:

Passageiros	889.055	—	50.573
Toneladas G. V.	4.506	—	2.318
P. V.	60.883	+	1.778

A considerável diminuição do numero de passageiros foi compensada pelo aumento do percurso, pois o numero de passageiros kilometricos subiu de 13.903.440 a 14.410.963 ou mais 507.523. Nas toneladas kilometricas (1.640.550) houve ligeira diminuição.

O percurso de comboios foi de 163.065 ou menos 14.245 que em 1920.

Na P. V. houve menos 1762 t no ferro e carvão e 1053 na madeira, e 327 no vinho. Avultaram n'ela as seguintes mercadorias:

Madeira	.....	23.583 t
Cereais	.....	8.200
Vinho	.....	5.215
Batatas	.....	4.964
Farinha	.....	3.136
Sal	.....	2.057
Cebola	.....	1.836
Ferro e Carvão	.....	1.797
Mercearias	.....	1.997

A receita por kilometro de via elevou-se a 14.854\$000 ou mais 4.915\$000, e por kilometro de trem a 5\$830 ou mais 2\$240.

O total da despesa d'exploração ascendeu a 914.320\$000 ou mais 291.178\$000 que em 1920, sendo 14.286\$000 de via e 5\$510 por kilometro de trem.

A receita liquida foi de 36.313\$000 ou mais 27.130\$000 que em 1920.

A despesa decompõe-se nas seguintes parcelas:

Administração	10.462\$000	+	2.378\$000
Direcção	74.430\$000	+	28.617\$000
Movimento	149.621\$000	+	53.713\$000
Via	93.657\$000	+	46.651\$000
Tracção	586.160\$000	+	159.829\$000

Total..... 914.330\$000 291.188\$000

Os aumentos na despesa do pessoal foram de 118.068\$000 o que corresponde a apreciavel melhoria de remuneração. No combustivel e lubrificação houve um aumento de 96.402\$000 sobre a consideravel despesa de 1920.

Qualquer melhoria de preço pode pois dar lugar a sensivel diminuição da despesa.

No relatório de 1921 veem já as despesas de Administração incluidas nas de exploração, como deve ser.

O coeficiente d'exploração foi de 0,962, ligeiramente inferior ao de 1920.

Os encargos financeiros foram 37.895\$000 correspondentes ao coupon das obrigações, excedendo um pouco a receita liquida de 36.313\$000. Como houve, porém, 4.571\$000 de juros, descontos e lucros em venda de material, o exercício teve um saldo de cerca de 3 contos que se foi encontrar com os deficits anteriores. E como no anno corrente a melhoria se accentua consideravelmente, justifica se a confiança que a Companhia tem no futuro abalancando-se ao consideravel commetimento do prolongamento da linha ao centro da cidade.

Em artigos anteriores nos temos referido ao prolongamento da linha da Povoa, que trazendo a sua estação terminal ao topo da nova avenida, junto da Trindade servirá incomparavelmente melhor o tráfego suburbano, desenvolvendo-o em consideraveis proporções. Foi requerida a concessão nos termos das bases 5.º 6.º da Lei de 14 de Julho de 1899. Para que se pudesse efectuar, devia o troço ser classificado como fazendo parte da rede complementar, após inquerito administrativo realizado em harmonia com os preceitos do decreto de 6 de Outubro de 1898.

Correu o processo os seus tramites, foi ouvida a Junta Consultiva de Caminhos de ferro cujo parecer foi favorável á classificação e concessão.

Depende, pois, a solução do assumpto de um simples despacho ministerial conformando-se com o parecer da Junta.

Dois assumptos connexos da concessão do prolongamento ha que resolver. A elles nos temos referido por mais d'uma vez. Convém todavia examina-los

a fundo embargando o caminho a provaveis duvidas e objecções: a duração da concessão e a clausula do resgate.

Como é sabido, a linha da Povoa foi concedida em duas etapas, relativas, uma ao troço do Porto á Povoa e a outra da Povoa a Famalicão por decretos de 19 de junho de 1873 e 19 de Dezembro de 1876. Nenhum d'esses diplomas fixou a duração da concessão nem afirmou o direito de resgate e, portanto, não prescreveu o modo de o fazer. Sugeitam, porem, ambas as concessões ás leis vigentes, tendo o Governo auctoridade soberana para resolver as duvidas que surgirem.

Supoem erradamente mas de boa fé, a Companhia —que a concessão era perfectua. Não o podia ser, porquanto o decreto de 31 de Dezembro de 1864 declara que todos os caminhos de ferro pertencem ao dominio publico e fazem parte da viação publica.

Segundo o direito, qualquer que seja a materia, a sua concessão é a delegação do desempenho d'um serviço publico feito pelo Estado n'uma empreza á qual concede o direito majestatico d'expropriação e que em certos casos subsidia por diversas formas, encarregando-a da construcção e da exploração por certo tempo sob a fiscalisação do Governo.

A omissão do prazo de concessão não implica pois a perpetuidade d'esta e a todo o tempo pode o Estado reparar essa omissão, aproveitando para isso naturalmente o ensejo em que a concessão é ampliada ou modificada.

Foi esta a doutrina sujeita em 1907 ao exame da Procuradoria Geral da Corôa que a sancionou com a sua autoridade juridica.

Que prazo se deve fixar?

A mesma estação consultiva observou que nada havia prescripto a tal respeito, variando muito a duração estatuida nos diferentes paizes, sem que se tivesse ido além de 99 annos.

Tem agora o Governo occasião de applicar a doutrina definida, aproveitando para isso o pedido de concessão do troço da Boa Vista á Trindade. Fixa, pois, a duração das concessões antigas e da nova, de modo que terminem todas, como convem, na mesma data?

Determinado o prazo inferior ao maximo habitual de 99 annos, 90 annos por exemplo, deve ser contado desde a data da primitiva concessão ou da que se faça agora?

No primeiro caso as concessões caducariam todas em 2.063. A do novo troço ficava de facto reduzida a 41 annos a que haveria que descontar o periodo de construcção não inferior a 2 annos o que fazia baixar aquele prazo a 39, tornando-se impossivel a amortiscação do capital.

Mesmo indo aos 99 annos, apenas haveria 48 annos d'exploração do novo troço permanecendo, pois, a impossibilidade da amortiscação, o que levará a Companhia a desistir do seu proposito, com prejuizo do Estado e da economia regional.

E' que para certos espiritos meticulosos seria contra direito a duração de uma concessão por mais de 99 annos. A reflexão desapaixonada mostra que esses melindres não tem razão de ser.

Dar uma nova concessão por mais de 99 annos não seria admissivel em vista da praxe tradicional de ser aquelle o limite maximo.

Arrancar, porem, uma concessão existente ao regimen de perpetuidade em que ha 55 annos a Companhia supunha estar, resolia uma situação ambigua e que não estava definida; dar a essa resolução effeito retroactivo, referindo o prazo fixado a uma data muito anterior, seria uma violencia. Para mais a linha foi construída sem auxilio do Estado, em cujo dominio foram incorporados capitais portuguezes que não ob-

tiveram por ora sufficiente remuneração, enquanto o Governo tem recebido centos de contos de portes de transito e sello e usufrua as vantagens indirectas resultantes do desenvolvimento da economia regional pelo influxo do caminho de ferro.

Importa ainda ponderar que os mais abalisados economistas e jurisconsultos consideram o prazo das concessões prorrogável como excelente base de accordos que tragam vantagens á economia geral. Em troca d'essa prorrogação podem-se obter compromissos de construcção de novas linhas e certos benefícios financeiros de incontestavel valor. No fundo é o caso da Companhia da Povoa. Prolonga-se-lhe o prazo das primeiras concessões obrigando-se ella a construir e explorar sem subsidio um troço caro e importante que valorisa sobremaneira as linhas.

Sem esse troço o governo poderia fazer terminar em 1972 a concessão. Concedendo-o por 90 annos e fazendo terminar todas as concessões na mesma data, revertem para elle as linhas em 2012, enormemente valorisadas, porem, desde já com vantagem inestimável para a região.

E' preciso não esquecer que estas normas administrativas já foram adoptadas pelo poder legislativo em 1912. Uma lei então votada auctorisava a fusão das Companhias da Povoa e de Guimarães com a empresa do Alto Minho, acrescentava ás concessões o troço de ligação de Lousado a Mindelo e fixava para todas as concessões a duração de 80 annos, contados da data do novo contracto que se celebrou e que até hoje o Governo não fez lavrar. Supondo que as circunstancias lhe permitissem fazel o agora, a linha de Trofa e Guimarães ficaria com 123 annos, a do Porto á Povoa com 129 e a da Povoa a Famalicão com 126. Ali estavam prorrogações dadas, em troca de vantagens reaes para o Estado, a duas companhias que teriam que construir o troço de Lousado a Mindelo.

Com ligeiras diferenças de modalidade o caso é o mesmo:—obtem-se a realisação de um importante melhoramento publico em troca, não propriamente de uma prorrogação de prazo, mas de uma larga concepção d'equidade á qual repugna dar effeito retroactivo e definição ao caracter da concessão temporaria, após 49 annos de presumpção não contestada de perpetuidade. Essa definição é acompanhada de vantagens importantíssimas para a economia do paiz.

Não ha pois que hesitar. Cabe nas faculdades do Governo fazel-o, e o poder legislativo, acordando com a boa doutrina e o senso pratico, abrir o caminho a accordos d'este genero.

Quanto ao resgate, embora seja providencia cada vez menos em voga nos paizes bem administrados, importa que esteja previsto para affirmar a soberania do Estado e ter em conta possiveis contrariedades que o aconselham.

O Governo tem o direito de introduzir essa clausula em novo contracto convindo que se corrija a iniqua e defeituosa formula que desde 1859 é copiada servilmente de uns para outros contractos sem alteração.

Tratando-se de um rendimento de natureza crescente, o Estado que pode avocar a si a concessão, quando mal se encerra o periodo dos sacrificios sem compensação suficiente deve dar a quem os fez partilha, dentro de certos limites, nos augmentos de receita liquida creada pela imobilização de capital.

Por isso, á media d'essa receita na epoca do resgate, deve-se accrescentar metade por complemento do augmento até que o capital tenha uma remuneração rasoavel que pode ser o maximo de 10%.

Ha quem oponha a essa nova formula o argumento de ser uma excepção relativamente a outras com-

panhias. Mas em que são estas prejudicadas, porque ao estatuir de novo o resgate de uma linha se adopta uma formula justa e racional?

Pelo contrario: abre-se-lhes caminho a uma rasoavel modificação da formula actual em futuras revisões de contratos.

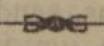
Em vez de uma excepção injusta abre-se uma precedente favoravel.

Os contractos de concessão de caminhos de ferro devem ser revistos e actualizados; tendo-se conta da enorme alteração das condições em que teem de ser aplicados. Essas revisões, vantajosas para asdu as entidades associadas. Estado e companhia, dão logar a uteis providencias conducentes ao desenvolvimento e á maior eficiencia de rede ferro viaria.

J. Fernando de Sousa



A importação por classes da pauta



Temos mostrado, pelo exame das estatísticas publicadas, quanto é grave a decadencia do nosso commercio externo, signal expressivo da nossa derrocada económica e social, cuja grandeza reclama esforços excepcionaes de restauração.

Quando a importação vem muito para baixo, podemos geralmente concluir que não é por causa do desenvolvimento da producção interna, porque a regra é corresponder ao aumento d'esta o d'aquella e o da exportação. Nem ha duvida alguma sobre o facto de se filiar na queda do nosso poder comprador a diminuição das nossas transacções com o estrangeiro.

Se considerarmos o movimento commercial por classes da pauta, nos annos de 1910 a 1919, ainda chegámos a conclusões mais graves do que pelas analyses anteriores ácerca da nossa ruina económica.

Os valores declarados das matérias primas importadas para consumo, no referido periodo, foram os seguintes, em contos:

1910	30.207	1915	38.119
1911	32.493	1916	67.232
1912	33.659	1917	76.918
1913	33.906	1918	101.124
1914	29.235	1919	99.920

A media da importação foi de cerca de 33.000 contos antes da guerra. Se ella se conservasse a mesma, ter-se-hiam importado 198.000 contos de matérias primas desde 1914 a 1919, não havendo alteração nos preços e nos cambios.

Mas, com a mudança que nelles houve, importaram-se apenas 412.548 contos.

Como a diferença da moeda foi de cerca de 40 % para o periodo inteiro dos seis annos, a importação reduz-se, por esse lado, a cerca de 247.000 contos. E como o custo, seguros e fretes tiveram tambem um augmento medio não inferior a 1'0 %, em ouro, elle desce para 123.500 contos, ou apenas para 64 %, de que devia ter sido, se tudo continuasse como antes.

O movimento na classe dos fios, tecidos e feltros foi o seguinte em contos:

1910	7.829	1915	6.834
1911	7.682	1916	12.367
1912	7.976	1917	13.971
1913	8.104	1918	20.256
1914	6.554	1919	19.282

A importação média n'esta classe foi de 7890 contos, antes da guerra. Se tudo continuasse como então, ter-se-hiam importado 47.340 contos, nos seis annos de 1914 a 1919. Mas importaram-se 79.272 contos, que, operando-se como no caso precedente, se reduzem a cerca de 23.700 contos, ou cerca de 50 %, do que seria se nada houvesse mudado.

Na classe dos aparelhos, instrumentos, machinas, utensilios, etc., a importação foi a seguinte, em contos:

1910	5.848	1915	3.534
1911	6.077	1916	6.773
1912	6.393	1917	5.864
1913	10.050	1918	7.197
1914	6.258	1919	16.282

A média da importação antes da guerra foi de 7.000 contos. Continuando tudo na mesma, o total teria ido a 42.000 contos nos seis annos.

N'este periodo importaram-se apenas 45.908 contos; que veem para 13.700 contos pelas reducções analogas ás antecedentes. Foi apenas 30 % do que seria segundo a situação anterior. E' um dos lados mais graves da nossa ruina, porquanto poucos progressos houve ao mesmo tempo na producção d'esses artigos.

Nas manufacturas diversas, a importação para consumo foi a seguinte, em contos:

1910	5.954	1915	5.260
1911	5.900	1916	97.07
1912	6.920	1917	9.626
1913	7.542	1918	10.755
1914	5.959	1919	15.209

Importámos em media 6.500 contos antes da guerra. Continuando tudo da mesma forma, teria a importação sido de 39.000 contos de 1914 a 1919. Ella foi de 54.716 contos, que pelos processos antecedentes se reduzem a 16.400 contos, ou 42 %, do que seria na mencionada hypothese.

Finalmente, nas substancias alimenticias a importação foi a seguinte.

1910	16.065	1915	22.105
1911	12.805	1916	34.510
1912	17.020	1917	30.473
1913	25.231	1918	38.463
1914	20.842	1919	77.187

A importação foi de 17.700 contos, em media, de 1910 a 1913. Se ficasse tudo, como então, ella teria sido de 16.000 contos desde 1914 a 1919.

Foi, porem, de 223.500 contos, que pelas reducções analogas ás precedentes, ficam em 67.000 contos, ou 67 %, do que teriam sido na referida hypothese.

N'esta classe é que a diminuição devia ter sido maior, devendo auguentar-se como era bem possivel, em alto grau, a producção correlativa. Mas esta baihou fortemente, e com ella a propria importação, decaindo gravemente as condições da alimentação publica. Depois tudo se tornou ainda muito peor, como as estatísticas mostraram quando forem publicadas.

Ninguem se illuda com os augmentos dos valores apparentes do nosso commercio externo. A importação de que fallamos agora, diminuiu em alto grau, não com vantagem para o paiz, mas com ruina da sua economia e da sua população, estando nós agora em face de uma grande obra de restauração nacional, que infelizmente não foi começada ainda. Pelo contrario a destruição vai avançando com intensidade crescente.

Quirino de Jesus.



Ministério do Interior

Direcção Geral da Administração Política e Civil

Lei n.º 1.268

Em nome da Nação, o Congresso da República decreta, e eu promulgo, a lei seguinte:

Artigo 1.º A partir do dia em que a Companhia Carris de Ferro de Lisboa iniciar a cobrança das passagens nos seus carros, em harmonia com as novas tarifas aprovadas pela Câmara Municipal de Lisboa, cessa a publicação do decreto n.º 7.984, de 23 de Janeiro de 1922.

Art.º 2.º Fica revogada a legislação em contrário.

O Presidente do Ministério e Ministro do Interior a faça imprimir, publicar e correr. Paços do Governo da República, 16 de Maio de 1922 — ANTONIO JOSÉ de ALMEIDA — Antonio Maria da Silva.

Ministério do Comércio e Comunicações

Tendo a Ex^{ma} Sr.^a D. Maria Izabel Bastos Reynolds, residente em Portalegre, proprietária dos terrenos atravessados pela estrada de Avis por Casa Branca ao Vimieiro, cedido ao Estado gratuitamente, a importante superfície de 30.750 metros de azinhal e semeadura para a construção da referida estrada: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, que sejam dados á mesma senhora os devidos agradecimentos e louvor pelo seu generoso oferecimento.

Paços do Governo da República, 6 de Maio de 1922. — O Ministro do Comércio e Comunicações, Eduardo Alberto Lima Basto.

Para o Administrador Geral das Estradas e Turismo

Direcção Geral dos Caminhos de Ferro

Atendendo ao pedido da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas, que seja declarada sobrante uma parcela de terreno, com a área de 196^{m²},45 situada entre os pontos kilométricos 131,300 e 131,329 da linha norte.

Paços do Governo da República, 6 de Maio de 1922. — O Ministro do Comércio e Comunicações, Eduardo Alberto Lima Basto.

Atendendo ao pedido da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta: manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas, que seja declarada sobrante uma parcela de terreno com a área de 2.268^{m²}, 5, situada em frente da cocheira de máquinas, na estação de Mangualde, da linha ferrea que explora.

Paços do Governo da República, 6 de Maio de 1922. — O Ministro do Comércio e Comunicações, Eduardo Alberto Lima Basto.

Administração Geral dos Correios e Telegraphos

Direcção dos Serviços Electrotécnicos

2.ª Divisão

Fiscalização de indústrias eléctricas

Decreto n.º 8.154

Considerando que dia a dia vai aumentando o trânsito de passageiros nos carros de tração eléctrica, por forma a tornar moroso o movimento de entrada e saída nos mesmos carros;

Considerando que se torna urgente providenciar de modo que o movimento de passageiros nos carros fechados se faça com método, evitando demorar e conflitos resultantes do encontro que se dá entre os passageiros que saem e os que entram nos carros;

Atendendo ao que pondera a Administração Geral dos Correios e Telégrafos:

Hei por bem, sob proposta do Ministro do Comércio e Comunicações, usando da faculdade que me confere o n.º 9.º do artigo 474.º da organização dos serviços postais, telegráficos, telefónicos, semafóricos e da fiscalização das indústrias eléctricas, de 10 de Maio de 1919, decretar o seguinte:

Artigo 1.º A entrada dos passageiros nos carros da tração eléctrica urbana e suburbana será feita pelo lado esquerdo da retegunda dos mesmos carros, podendo a saída efectuar-se quer pela mesma plataforma e lado, quer pelo lado esquerdo da plataforma da frente, quando assim convier.

§ único. Podem entrar e sair indiferentemente por uma ou outra das plataformas indicadas neste artigo os funcionários da fiscalização das indústrias eléctricas, os fiscais das entidades exploradoras das respectivas redes e os revisores em serviço.

Art. 2.º Compete aos condutores regular a entrada dos passageiros a aos guarda-freios a sua saída, quando esta se efectuar pela plataforma da frente não devendo estes pôr os seus carros em andamento antes de receberem d'aquellos o respectivo sinal.

Art. 3.º Aos guarda-freios cumpre parar, imediatamente, os carros, sempre que recebam o sinal de paragem rápida, estabelecido pelos regulamentos de exploração, aprovados pelo governo.

§ único. O passageiro, que, sem motivo justificado, fizer o sinal de paragem rápida incorrerá na penalidade imposta pelo artigo 62.º do regulamento para o serviço da tração eléctrica, de 12 de Março de 1903.

Art.º 4.º E' expressamente proibido exceder as lotações de passageiros marcadas nos carros, sendo, todavia, admitidos, nas plataformas, a mais da lotação, um funcionário da fiscalização das indústrias eléctricas e um fiscal da entidade exploradora da rede.

Art.º 5.º E' expressamente proibido transitar nos estribos dos carros da tração eléctrica.

Art.º 6.º Fica sujeito à aprovação do Governo, por intermédio da Administração Geral dos Correios e Telégrafos, a marcação das lotações nas plataformas da frente.

Art. 7.º Ficam alterados pelo presente decreto, que entra imediatamente em vigor, o n.º 1.º do artigo 54.º do citado regulamento de 12 de Março de 1903, e o artigo 43.º do mesmo regulamento, e revogadas as demais disposições em contrário.

O Presidente do Ministério e Ministro do Interior e o Ministro do Comércio e Comunicações assim o tenham entendido e façam executar.

Paços do Governo da República, 22 de Maio de 1922. — ANTONIO JOSÉ de ALMEIDA — Antonio Maria da Silva — Eduardo Alberto Lima Basto.

Repartição de Estradas

Faço saber, como Presidente da República Portuguesa, aos que este alvará de licença virem, atendendo ao que me requereu a Empresa de Cimentos de Leiria, Limitada, sociedade anónima, com sede em Lisboa, para estabelecer um cabo aéreo para o transporte das matérias primas — calcareos e margas — das respectivas pedreiras para a fábrica de cimentos em Maceira, concelho e distrito de Leiria, concordando com o parecer n.º 36.405 do Conselho Superior das Obras Públicas:

Hei por bem conceder á dita Empreza a licença que solicitou, com as clausulas e condições seguintes:

1.º O cabo aéreo será estabelecido com as disposições indicadas no projecto apresentado pela Empresa concessionária em data de 30 de Novembro de 1921, aprovado pela portaria de 23 de Março de 1922;

2.º Ficarão inteiramente a cargo da Empresa quaisquer indemnizações por ocupação de terrenos ou outras legalmente devidas em virtude do estabelecimento do cabo aéreo, pilares de apoio, respectivas estações, etc.;

3.º A cargo da Empresa ficará o pagamento de quaisquer indemnizações resultantes dos prejuizos causados pela construção ou pela exploração da linha;

4.º Pela Empresa concessionária será sempre mantida em bom estado, na passagem do Cabo por cima da E. S. de Leiria á estação de Martingança, a rede protectora conforme indica o projecto;

5.º A linha aérea não poderá ser posta a funcionar sem que previamente tenham sido feitas as provas necessárias para se reconhecer a sua segurança e bom funcionamento. Por ocasião de serem estas provas requeridas pela Empreza, deverá ela apresentar os cálculos detalhados da estabilidade das partes da obra sujeitas a maior trabalho sem exceder os limites admissíveis e bem assim o plano das provas de estabilidade a que terá de se proceder;

6.º O cabo aéreo não poderá ser empregado no transporte de passageiros;

7.º A Empresa concessionária fica sujeita ao disposto da legislação em vigor ou que venha a promulgar-se de futuro sobre os caminhos de ferro ordinários, tanto no que respeita à construção como à exploração, na parte que for aplicável à linha aérea, e fornecerá ás instâncias competentes todos os esclarecimentos que lhe forem exigidos, submetendo ás inspecções e experiências

que em qualquer época forem julgadas necessarias para verificar o estado de solidez e segurança da linha;

8.^a A Empresa concessionaria fica sujeita á fiscalisação do Governo, que será exercida por delegado especialmente nomeado para esse fim.

9.^a A Empresa concessionaria fica sujeita ás leis dos accidentes de trabalho;

10.^a A concessão desta licença caducará quando deixe de ser cumprida qualquer das condições impostas.

Pelo que mando ás auctoridades, tribunais, funcionarios e mais pessoas a quem o conhecimento deste meu alvará competir, que o cumpram e guardem e o façam cumprir e guardar tão inteiramente como nesse se contem.

Não pagou direitos de mercê por os não dever.

E, por firmesa do que dito é, mandei passar o presente alvará, o qual vai por mim assinado e sellado com o sello da Republica Portugueza e com o de verba.

Psços do Governo da Republica, 18 de Maio de 2922. — ANTONIO JOSÉ DE ALMEIDA — Eduardo Alberto Lima Basto.

Congresso Internacional Ferroviario

Terminaram as sessões do Congresso com a assemblea geral do dia 28, na qual o presidente, logo ao abrir a sessão propôz que a proxima reunião se realizasse em 1927 em Madrid.

Era de esperar. A Hespanha é um dos paizes que mais tem prosperado nos ultimos annos na exploração dos caminhos de ferro; n'estes cinco annos, por certo que bem aproveitará o tempo para concluir grande numero de linhas que tem em adiantada construcção; a Hespanha foi um paiz neutro na grande guerra, mas um paiz benemerito, centralizando o enor-missimo, o herculeo, serviço de protecção aos prisioneiros, de ambos os lados, e ás familias d'estes e dos mortos ou desapparecidos; a Hespanha está florescente e prospera, e até talvez tenha que modificar as suas condições economicas, para que o Congresso não seja pouco concorrido, porque o cambio actual certamente lhe afugentaria os visitantes.

Concluidos assim os trabalhos, os congressistas partiram no mesmo dia para Napolis em tres bellos comboios especiaes que partiram de Roma ás 4 horas, 5 horas e meia, levando-os directamente ao porto de Napolis onde os aguardavam os vapores em que deviam alojar-se.

Foi uma medida bem tomada e indispensavel, esta de alojar todo aquelle numeroso grupo de cerca de mil pessoas, a bordo dos vapores, aliás a excursão seria impossivel, por não haver em Napolis hoteis sufficientes, nem capazes. Porque, diga-se em verdade, Napolis carece absolutamente de bons e de luxuosos hoteis.

A chegada do primeiro comboio foi saudada por todos os vapores, apitando as machinas desesperadamente.

Na manhã seguiente os excursionistas partiram nos mesmos tres comboios para Pompeia, onde varios guias falando diversas linguas os agruparam, dando-lhes todos as explicações sobre a historia da infeliz cidade.

O almoço foi servido n'uns engracados cestinhos de palha, e cada qual foi procurar logar para fazer a sua refeição: uns nas «Thermas del Foro», outros no «Grande Theatro» aberto; e era interessantissimo o espectaculo d'esta população almoçando alegremente sentada no amphitheatro, o que os photografos aproveitaram para curiosos panoramas.

N'essa tarde foi-nos oferecido um grandioso banquete na enorme sala das festas do bufete da estação.

No dia seguinte varios congressistas foram visitar o Vesuvio, onde a Casa Cook Me ofereceu almoço a

meio da excursão; a maior parte preferiu, porem, a excursão que lhes foi oferecida no golfo de Napolis com visita e almoço em Capri.

O mau tempo transtornou um pouco esta excursão, porque o encapelado do mar impoz, como medida de prudencia, que não se tomasse aderrota pela ilha Ischia atravessia da bahia. Esteve-se mesmo arriscado a não ir a Capri, porque de lá diziam que o mar não permitiria o regresso nos pequenos botes. Por fim, foi-se; o tempo melhorou, e ahí se passou o dia muito agradavelmente, distribuindo-se os visitantes pelos diversos hoteis para almoçar.

A commissão «Pró-Capri» foi muito gentil com os seus convidados, pondo até gratuitamente ao seu serviço o ascensôr electrico, e cremos que foi ella que ofereceu o almoço.

N'essa noite foram os convidados assistir á recita do «Real Theatro de San Carlo» onde o «Rigoletto» foi cantado por tres bellos artistas, terminando a festa por um grande baile com amaveis allusões a todos os paizes.

O dia seguinte, 1.^o de Maio; foi estupido para todos: o operariado conseguiu que todos os estabelecimentos fechassem e os electricos não circulassem. Foi um dia em cheio para trens e automoveis, que esses não quizeram *reinvindicar* mais que muito boas liras que lucraram.

Note-se, todavia, que trabalhando todos estes veiculos com taximetro, apenas lhes foi consentido que durante o dia applicassem a tabella que aumenta o preço apenas uns 20 por cento.

A ultima festa, para os que não seguiram no dia seguinte nos vapores a Genova onde no dia 3 lhes era facultada em visita ás instalações de tracção electrica ou um passeio no golpho, e á noite um banquete pelos industriaes locaes, foi em Napolis a grandiosa recepção da Camara nas sumptuosas salas do Palacio Real, guarneidas por verdadeiras preciosidades de um valor incalculavel que foram por todos admiradas.

Assim terminaram os trabalhos e as festas do 9.^o Congresso dos Caminhos de Ferro, sendo rigorosamente cumprido o programma, e separando-se todos os congressistas penhorados pela gentilesa com que foram recebidos pela Comissão local, á qual presidia o sr. Alessandri, a quem só á nossa volta a Roma tivemos o prazer de apertar a mão, apesar de o termos procurado todos os dias no Congresso.

Aqui consignamos o nosso agradecimento.

Este artigo devia sahir no nosso numero de 16 de Maio, tendo sido mandado de Roma logo que findou o Congresso, isto é, muito a tempo para estar em Lisboa antes do dia 15. O correio, porem, entendeu demorar por tal forma a sua entrega que só chegou quando o jornal estava para ir para a machina.

As tarifas americanas

Segundo vemos noticiado em varias revistas estrangeiras, as empresas de Caminhos de ferro nos Estados Unidos baixaram desde o dia 15 do mez findo as suas tarifas de passageiros e mercadorias.

Não conhecemos ainda o *quantum* da reducção, mas não nos admira que seja importante dada a melhoria de situação que nos ultimos tempos se tem accentuado nos caminhos de ferro americanos devido ás diversas medidas adoptadas para esse fim, tales como o aumento das horas de trabalho, a reducção de salarios, o aumento de material de transporte, etc.

As cooperativas de casas de habitação dos ferro-viarios napolitanos

A enorme crise económica resultante da grande guerra que atingindo todas as classes sociaes, veio sacrificar ao maximo grau as classes que vivem exclusivamente do producto do seu trabalho, tem levado essas classes a procurarem por todas as formas ao seu alcance a maneira de resolver o problema da manutenção de uma existencia, embora modesta, relativamente confortavel.

Em todos os paizes do mundo essa crise se tem feito sentir, mas onde mais aguda se tornou foi n'aqueles que tomaram parte directa no grande prelio.

Alem das manifestações mais ou menos ruidosas, como as gréves, das classes trabalhadoras, todas provocadas pela critica situação a que se viram arrastadas, e que só em parte lhes tem produzido os fructos que desejavam, alguns emprehendimentos notaveis essas classes têm procurado pôr em pratica, diagnos do maior louvor.

Congregando o esforço material com o intelectual; indo buscar aos seus parcos salarios uma parcela que, por ser pequena, não deixa de representar um sacrificio, certas classes têm em alguns paizes conseguido já, com o auxilio do Estado, por meio de uma legislação apropriada, formar associações e cooperativas que estão dando optimos resultados.

Na Italia, por exemplo, as cooperativas estão tomando um grande incremento, sendo notaveis e dignas de uma referencia especial as cooperativas estabelecidas em Napoles pelos ferro-viarios dos Caminhos de Ferro do Estado, para a construcção de casas para sua habitação e de suas familias.

Temos sobre a nossa mesa de trabalho um interessante opusculo, illustrado com magnificas gravuras que os ferro-viarios napolitanos offereceram ao Congresso dos Caminhos de Ferro ultimamente realizado em Roma, do qual consta a descripção dos edificios que essas cooperativas estão construindo ou se proponem ainda a construir, acompanhados das plantas, alçados e perspectivas, e que dentro em breve serão a residencia desses trabalhadores que, pela contribuição com que concorrem para o progresso do seu paiz, merecem a compensação de uma vida confortavel. E para esse conforto, é base essencial um lar hygienico e tão estetico quanto possivel.

Alguns d'esses projectos, verdadeiros mimos de arquitectura quasi se podem chamar palacetes dignos de figurar nas nossas avenidas.

Quão bello é vêr uma ciasse pela sua educação, pelo seu civismo, pela solidariedade entre os membros que a constituem, levar á pratica uma tão grandiosa obra!

São quatro as cooperativas estabelecidas em Napoles para este fim: "A Sociedade Cooperativa de Casas para os Ferro-viarios do Estado", "A Cooperativa Ernesto Scodes para machinistas, fogueiros e afins", "A Cooperativa Amizade" e a "Cooperativa Fenix" para agentes dos Caminhos de Ferro do Estado.

Estas quatro cooperativas tem por enquanto 468 socios e já dispõem de um capital de 27.150.000 liras com que se lançaram a effectivar o seu programma minimo, construindo 350 habitações com 2.000 compartimentos uteis munidos de todas as commodidades modernas a constituir o verdadeiro lar modesto do trabalhaor.

Esperam, comtudo, os ferro-viarios napolitanos que o numero de associados se torne dentro em pouco

muito maior, de forma a que o capital social attinja a cifra de 50 milhões de liras com que poderão construir casas para todos os associados.

Evidentemente, grandes devem ter sido as dificuldades com que os iniciadores de tão util melhoramento tem luctado; bem sabemos que energia e força de vontade é preciso dispendar quem tome sobre os seus hombros uma iniciativa de tão largo alcance como a de que nos occupamos. E n'este caso, alem de muitos outros obstaculos, um se apresentou que foi resolvido com rara pericia e verdadeira sciencia.

Não dispondo a cidade de Napoles de terreno livre em sitio de facil acesso onde os ferro-viarios construissem as suas habitações, proximo das linhas dos tramways e outros meios de transporte de maneira a que sem grande dificuldade se podessem conduzir ás suas officinas e escriptorios, tiveram os emprehendedores que appellar para uma pequena collina onde estão construindo o seu bairro, com os caminhos de acesso traçados em curvas de inclinação suave, formando como que espiraes, a contornar o terreno, por onde facilmente podem transitar quaesquer vehiculos assim como os peões.

E' de um lindo aspecto o panorama, cuja fotografia, temos presente, do formoso bairro que deve estar concluido dentro de dois annos.

As casas, umas maiores para familias, com 6 e mais divisões, outras com 4 e 5 compartimentos, todos essas com um pequeno jardim em redor são de uma linha nobre, impecavel, como em regra é toda a arquitectura italiana.

Os ferro-viarios napolitanos que, sob a protecção da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro do Estado, que em Napoles é representada pelo illustre engenheiro Sr. Salvattou Rossi, podem se orgulhar da sua obra que é bem uma licção para todas as classes trabalhadoras e especialmente para os seus colegas dos caminhos de ferro dos outros paizes.

Se em Portugal lhes seguissem o exemplo, não seria uma bella obra?

Andrade Gomes

O «Raid» glorioso

Chegou já a Fernando Noronha o cruzador *Carvalho Araujo*, levando a bordo o *Fairey 17* que vai terminar a gloria travessia do Atlantico.

Por estes dias, deve, pois, recomeçar o vôo heroico em que está empenhado o nome dos portuguezes, como sabios e como heróis. Porque neste grande cometimento, entrelaçam-se estas duas qualidades que sempre foram apanagio dos portuguezes: — o heroísmo e a sciencia.

Como os navegadores doutrora, que fizeram o mundo maior, os dois aviadores não levaram, para a sua espantosa jornada, apenas a sua audacia que é enorme; levaram tambem os seus grandes conhecimentos scientificos, a sua inteligencia que lhes permitiu revolucionarem por completo a aviação, descobrindo a navegação aerea.

O feito dos heroicos aviadores não é como os de tantos outros; não se resume a uma coisa linda que deixe um dôce perfume de beleza no horizonte e se esvaneça em breve. Não: ele ha-de perdurar eternamente na memoria do mundo, porque os aparelhos que lhes permitiram ir pelo ar beijar a terra brasileira, ai ficam, como um novo padrão de gloria para os portuguezes, eternamente mestres do mundo, na inteligencia e na audacia.

VIAGENS E TRANSPORTES

Romaria ao Senhor da Pedra

No dia 11 d'este mez tem logar a tradicional romaria ao Senhor da Pedra, uma das mais importantes romarias do paiz e á qual costumam concorrer muitos milhares de romeiros, na sua grande maioria, das povoações dos districtos de Aveiro e Porto.

Por este motivo a Companhia Portugueza estabelece no dia 11 um serviço especial de comboios com carruagens das trez classes, entre Porto, Espinho e o apeadeiro de Miramar que fica proximo do logar da romaria.

Para esses comboios especiais que, no caso de não haver afluencia de passageiros que os justifique, podem ser suprimidos, serão vendidos pelas estações e apeadeiros do percurso bilhetes de ida e volta ao preço duplo do paragrafo 4.^o da Tarifa especial n.^o 3 de g. v. (tramways), acrescido da sobretaxa de 300 % em vigor.

Apeadeiro de Mourisca-Sado

Segundo um Aviso da Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, o apeadeiro de Mourisca situado na linha do Sado passou a denominar-se Mourisca-Sado.

Trafego entre Portugal e Hespanha Despezas na Fronteira

As Companhias hespanholas resolveram elevar a 2,50 pesetas a taxa de 1,00 peseta por despezas de tranzito de bagagens nas fronteiras, indicada no quadro inserto a paginas 3 das tarifas internacionaes n.^{os} 301, 302 e 312 de grande velocidade; e a 4,75 pesetas a taxa de 2,75 pesetas de transito de recovagens e generos frescos indicada na pagina 3 da tarifa especial P. H. F. n.^o 3 de grande velocidade.

Esta mudança foi motivada pelo aumento concedido pelo Governo hespanhol aos funcionários aduaneiros.

Sobretaxas

Chega a parecer uma brincadeira esta coisa das sobretaxas nos preços de transporte de passageiros que as varias empresas, ao abrigo do disposto no Decreto n.^o 7959 que as auctorizou a elevar a sobretaxa em todos os transportes até 300 %, andam desde Janeiro a modificar quasi todos os mezes, por forma que o publico nunca sabe ao certo o que tem a pagar.

N'um mez é uma empreza que eleva a sobretaxa de 200 a 250 %; no seguente outra lembra-se de uma variante elevando os de 1.^a classe a 250, os de 2.^a a 220, ficando os de 3.^a nos 200 %. Dias depois vem outra e lembra-se de elevar tudo a 250 ou a 300, e no mez seguinte a que arranjára sobretaxas diferentes conforme as classes, lembra-se de nova modificação e põe tudo em 250 %.

E' o que acaba de succeder nas linhas do Minho e Douro e do Sul e Sueste por um aviso datado de 29 e 19 de Abril eleva á das trez classes a partir de hoje, a 250 % a sobretaxa, sobre as cobranças relativas a passageiros, que ainda ha pouco tempo, como acima dissemos, era de 250 em 1.^a, 220 em 2.^a e 200 em 3.^a.

Não se comprehende bem o fim desta trapalhada que só serve para confundir o publico.

Se é preciso aumentar, façam-no, mas por uma vez. Já é tempo de se acabar com o systhema de confusão que tão graves inconvenientes tem acarretado ao paiz.

O publico necessita saber o que tem a pagar para se transportar a qualquer ponto e não deve estar á mercê destas continuas alterações que não são mais do que manifestações d'uma administração irregular.

Os novos horarios dos combolos

Entram hoje em vigor nas linhas Portuguezas os horarios de verão.

Poucas alterações importantes nos apresenta o novo horario da Companhia Portuguesa, sendo a que mais interessa a da supressão dos rapidos Lisboa-Madrid, (comboios 151 e 156) que segundo o cartaz deixam de se effectuar desde o dia 1, mas que são mantidos até o dia 15, passando depois a ser substituidos pelos comboios 103, (ascendente), e 102 (descendente), os quaes não terão paragens entre Lisboa e Entroncamento.

O serviço de tramways entre Lisboa e Cintra, Lisboa-Villa Franca; Coimbra-Figueira e Aveiro-Espinho é bastante melhorado com o augmento do numero de comboios.

No horario das linhas do Sul e Sueste poccas alterações tambem se nota.

O horario que inais importantes modificações apresenta é o do Minho e Douro do qual já tivemos occasião de fallar no nosso ultimo numero.

Tambem o horario de verão da Companhia da Beira Alta apresenta algumas modificações em harmonia com as da C. P. nas ligações dos comboios, entre estes o do Sud Express.

Passageiros entre Portugal e Hespanha (Via Barca d'Alva)

Entra hoje em vigor a nova tarifa especial P. H. n.^o 1 de grande velocidade, combinada entre a Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro e as companhias hespanholas de Salamanca á Fronteira de Portugal, de Medina del Campo a Salamanca e do Norte de Hespanha, para o transporte de passageiros e bagagens entre as estações de Porto, Campanhã e Braga e as de Madrid-Príncipe Pio, Valladolid, San Sebastian, Bilbao, Barcelona e Hendaya, e ainda entre a de Valença e Madrid-Príncipe Pio, via Barca d'Alva.

Esta tarifa annula e substitue a antiga tarifa P. H. n.^o 6 de grande velocidade que vigorava desde Março de 1908, da qual difere principalmente nos preços que foram actualizados.

Festa dos Taboleiros em Thomar

Realiza-se este anno, nos dias 23 a 25 d'este mez em Thomar, a tradicional festa dos Taboleiros que costuma chamar aquella cidade e com justificado motivo, grande numero de forasteiros de todos os pontos do paiz.

Realmente a festa dos Taboleiros, como sua procissão, é das mais originaes e caracteristicas que se effetuam em Portugal.

Como já alguns annos não se realizava a curiosa procissão dos Taboleiros, é grande o interesse que a noticia despertou, sendo de esperar grande concorrença á formosa cidade de Thomar, a Nahancia dos romanos, onde alem das festas e da beleza dos seus arredores, ha dignos de vêr-se o magnifico convento de Christo, belo exemplar da architectura Renascença, o Castello dos Templarios, e ainda outros monumentos que merecem ser visitados.

A Companhia Portugueza, no intuito de favorecer a ida dos forasteiros ás festas, resolveu validar para a ida de 22 até 25, e para volta até 26, os bilhetes de ida e volta da sua Tarifa especial n.^o 7 de g. v., das procedencias de Lisboa Rocio, Santarem, Muge e Coruche para Payalvo, mantendo em tudo o mais as condições da referida tarifa.

A electrificação dos Caminhos de ferro

Pode-se dizer que se está operando uma verdadeira revolução nos caminhos de ferro de todo o mundo. Por toda a parte se está tratando de substituir a tração a vapor pela electricidade. O preço que o carvão attingiu em quasi todos os mercados foi a mola principal que impelliu os governos e empresas para a electricidade que já ha mais tempo, diga-se de passagem, devia ser melhor aproveitada do que tem sido, principalmente nos paizes onde as torrentes e as quedas de agua abundam.

Já nos temos em varios numeros da *Gazeta* referido á electrificação de linhas na Inglaterra, na Suissa, na Belgica, na França, nos Estados Unidos, etc.

Agora temos conhecimento de que na Noruega vae ser electrificada a linha da *Western Railway* de Christiania que liga esta capital com Arker. A energia será fornecida pela instalação da casa Per Kure, sendo a tensão de 50.000 volts que se reduzirá a 15.000 para a linha de alimentação.

O governo de Jugoslavia apresentou recentemente ao parlamento um projecto de electrificação dos caminhos de ferro da Servia—530 milhas — que exigirá a construcção de varias estações hydroelectricas.

A Inglaterra abrirá á Servia um credito destinado meramente a estes trabalhos.

Na Grecia trata-se de electrificar 300 milhas de caminho de ferro, incluida a rede da Nova Grecia.

Em Madagascar está se estudando a electrificação da linha de Tananarive-Tamotaves, cuja extensão é de 150 kilometros, e largura de um metro.

No Chili foram recentemente inaugurados os trabalhos de electrificação do caminho de ferro de Santiago a Valparaizo.

A Republica de Guatemala está tambem preferindo a energia electrica como meio de tração para os seus caminhos de ferro.

No districto dos Altos, entre as povoações de San Filipe e Quezaltepeque, está-se construindo um caminho de ferro electrico que deve ter uns 43 kilometros.

Esta linha atravessará um terreno montanhoso, estabelecendo uma pendente maxima de 9 por 100. A largura da via será de um metro, e a energia será colhida no logar chamado "Saltos de Santa Maria" no rio Salamá, devendo obter-se uns 10.000 cavalos em duas quedas de 93 e 33 metros que poderão fornecer energia tambem a muitas povoações para as suas grandes plantações de café.

O material circulante compor-se-ha de carruagens que comportem 40 passageiros, e vagões para mercadorias de 15 tonneladas de carga.

O capital da Companhia exploradora é norte-americano e eleva-se a 2.200.000 dollars.

O combustivel actualmente empregado nesta linha é a lenha.

Em Hespanha é grande o numero de linhas que dentro de não longo prazo devem estar electrificadas.

Em Portugal, onde o carvão ainda hoje custa caríssimo, e onde o aproveitamento de quedas de agua é uma questão relativamente facil, a electrificação de caminhos de ferro é... ainda como que um sonho de alguns idealistas de quem os homens praticos (os super-homens cá da terra) se riem.

E' que o carvão ainda constitue um dos melhores, senão o melhor negocio, para certos grupos de argentarios. A electricidade é por enquanto uma coisa a fazer, e quem sabe se será tão rendosa como o carvão...

Aos nossos leitores

O Director d'este jornal, tendo que se auzentar, para ir a Roma, no meado de Abril — e dando-se o caso do nosso redactor-principal ir tambem ao Congresso — deixou, como de costume tudo providenciado para assegurar a publicação regular da folha.

Mas uma contrariedade surgiu a inutilizar-lhe os esforços:

A *amabilidade* com que o «A. B. C.» nos tirou todo o quadro typographic, de recente constituição, deslumbrando-o com promessas de enormes aumentos de salario — o que aquella empresa pode fazer visto a extraordinaria abundancia dos seus lucros.

Outras circunstancias inesperadas conspiraram para que os dois ultimos numeros fossem publicados desstoando dos nossos 800 numeros anteriores, o que nem tudo poude ser obstado por quem com dedicação e inteligencia o tentou conseguir.

Tanto foi o desgosto do nosso Director que por certo o facto concorre para a piora da sua abalada saude; o que faz que n'este numero elle não possa continuar as suas "notas de viagem" nem reassumir por completo a direcção do jornal, o que desculpará qualquer falta que possa dar-se.



Bilhetes kilometricos internacionaes

Desde o dia 1 do mez fendo foram restabelecidos na França, Belgica, Inglaterra, Suissa, Luxemburgo e Italia, os bilhetes internacionaes constituídos por coupoes para excursões nas grandes redes.

Para se poder utilizar estes bilhetes é condição essencial ter de fazer percursos em duas linhas, pelo menos, de paizes diferentes.

Estes bilhetes permitem effectuar :

- Viagens simples de ou para qualquer dos paizes que entram na combinação, excepto a Suissa que só admite bilhetes simples para passageiros em transito;
- Viagens de ida e volta;
- Viagens circulatorias;
- Viagens em parte circulatorias e em parte de ida e volta.

As estações onde ha venda d'estes bilhetes, teem á disposição do publico modelos em que se acham desenhadas as varias linhas que entram na combinação e nas quaes o passageiro marca á sua vontade o itinerario da viagem que deseja effectuar.

Antes da guerra esta combinação abrangia tambem a Hespanha que recusou entrar desde já por não ter ainda normalisados os seus serviços ferroviarios, para o que, contudo, vae caminhando com uma certa rapidez; a Allemanha, a Austria, e outras nações do centro da Europa, que ainda não se encontram em circumstancias de poderem ocupar-se de regimens especiaes que obrigam a um certo dispendio de dinheiro e de trabalho, este principalmente, a que não podem ainda consagrar-se. Embora nem em Portugal, nem em Hespanha se vendam estes bilhetes, aos excursionistas portuguezes que d'elles se desejem utilizar, basta fazerem-se transportar até Hendaya, primeira estação francesa alem de Hespanha, e adquiri-los ahi.

Estes bilhetes são de uma grande commodidade para excursionistas que comprando o bilhete por uma só vez, deixam de ter a preocupação de volta e meia tem de adquirir um novo bilhete. Como economia, porém, aproveitando varias tarifas especiaes que vigoram nas diferentes linhas, pode-se obter maior vantagem.

O seguro obrigatorio para os automoveis

Não deixa de ter interesse uma proposta de lei apresentada na Camara francesa por um grupo de deputados, na qual se pede que seja obrigatorio para os automoveis o seguro contra os accidentes causados a terceiros.

"Todos os automoveis de marca séria, diz a proposta, estão seguros. Os que não se seguram são os que, conhecendo a sua propria inviolabilidade, não tem nada que perder, e julgam assim que podem impunemente matar e ferir os seus semelhantes."

Os autores da proposta querem que toda a declaração de automovel venha acompanhada de uma ampliação de apolice que diga que o dono do carro fez o seguro contra os accidentes causados a terceiro, companhia de seguros que tenha o *contrôle* do Estado, ou de um recibo entregue pela Caixa de Depositos e Consignações que diga ter-se feito a entrega de um deposito destinado por privilégio ao pagamento das somas devidas ás victimas de accidentes ou aos seus representantes, ou, no caso em que os automoveis pertençam a Sociedades anonymas, de um documento que mostre haver-se constituído uma reserva de garantia destinada ao mesmo objecto a titulo privilegiado.

Não sabemos a sorte que caberá á referida proposta. Mas das tres soluções que se apresentam para que possa ser effectiva a responsabilidade civil dos donos ou usufructuarios de automoveis, por atropelos que causem, a mais conveniente é a primeira. E não pode ser argumento decisivo contra o seguro obrigatorio a afirmação de que, em França como em qualquer outro paiz em que se queira implantar, seria um attentado á liberdade do cidadão, porque entre essa liberdade esteril, que assignala uma falta de prevenção moral contra accidentes demasiadamente repetidos, e a garantia dos direitos dos peões, tem que pôr-se do lado da ultima, tanto mais quanto o seguro favorece tanto os donos de automoveis como os que não os podem uzar porque todos indiferentemente estão expostos a uma catastrofe pela imprudencia dos conductores.

Nós que tanto temos o costume de imitar o que se faz em França, não devemos deixar de perfilar a doutrina desta proposta que, em Portugal onde os automoveis andam dentro das cidades n'uma louca correia que não tem comparação com o andamento nas cidades francesas, mais necessaria se torna.

Não devemos copiar apenas aquillo que a maior parte das vezes não tem cá boa adaptação. A proposta francesa a transformar-se em lei é bem adaptavel ao nosso meio.

O Commercio do Brazil

(Conclusão)

O valor correspondente foi de 17.977.000\$000 em 1921; 20.413.000\$000 em 1920; 13.317.000\$000 em 1919; 21.000\$000 em 1918 e 2.021.000\$000 em 1913.

A importação no Brazil de madeiras foi nos nove primeiros meses do anno passado de 12.110 toneladas contra, no mesmo periodo, 22.127 em 1920, 7.050 em 1919, 13.343 em 1918 e 131.696 em 1913. O valor correspondente foi de 4.151 contos em 1921, 8.172 em 1920, 4.104 em 1919, 6.683 em 1918 e 11.024 em 1913.

No mez de Janeiro d'este anno a exportação foi em globo de 162.344 toneladas no valor de 123.397 contos.

A importação, no mesmo mez, elevou-se a 187.592 toneladas, no valor de 91.526 contos.

O valor medio por tonelada, para a exportação, subiu a 1.228\$000, contra 685\$000 em 1921.

No anno passado, segundo dados officiaes, o movimento commercial de importação pelo porto do Rio de Janeiro attingiu 1.863.642 toneladas, no valor de 739.955 contos.

No mesmo anno importou 570 toneladas de lã em bruto no valor de 13.700 contos.

A importação de artigos manufacfurados de lã, como alcatifás, tapetes, tecidos, cobertores, etc., foi de 512 toneladas, valendo 23.183 contos.

No Brazil ha vinte e cinco fabricas de tecidos de lã, sendo dez no Districto Federal com o capital de réis 5.630.000\$000 e producção de réis 23.560.000\$000; tres no Estado do Rio, com o capital de 3.100.000\$000 e a producção de 4.300.000\$000, cinco em São Paulo com o capital de 8.300.000\$000, uma em Minas com o capital de 190.000\$000 e a producção de 60.000\$000 e seis no Rio Grande de Sul com o capital de réis 5.950.000\$000 e a producção de réis 5.000.000\$000.

O total da producção de tecidos de lã no Brazil é assim calculada em de 7.449 contos.

A importação de algodão em manufacturas, ainda no mesmo periodo, foi de 272 toneladas, no valor de 7.449 contos.

A importação de juta foi de 22.027 toneladas, valendo 32.324 contos, e a de manufacturas de linho, foi de 232 toneladas, na importancia de 7.484 contos.

Em 1921, importaram-se 29.267 toneladas de papel, e suas applicações, no valor de 59.178 contos.

A producção das fabricas de papel para forrar casas é de 3.900 e a de cartas de jogar de 1.977 contos.

Por estes dados a que faltam os relativos á borracha, café, sementes oleoginas e outros productos cuja exportação é muito importante, podemos fazer uma idéa de quão fluorescente se encontra a nação nossa irmã.

As festas da Rainha Santa em Coimbra

No proximo mez de Julho realizam-se em Coimbra as festividades consagradas á Rainha Santa Izabel que se esperam ser este anno revestidas de grande explendor.

Brevemente deve aparecer affixado em todo o paiz o cartaz illustrado com o programma das festas que, segundo nos informam é um lindo trabalho artistico original do sr. Raul d'Almeid.

Consta-nos que a Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta faz por occasião das festas serviço especial de comboios a preços reduzidos para Coimbra.

Nova linha entre Madrid e Saragoça

A Companhia do Caminho de Ferro Central Aragão adquiriu recentemente a linha de Saragoça a Carmena, cuja extensão é de 46 kilometros.

Esta Companhia projecta prolongar a referida linha que tem um metro de largura, até Caminreal onde entroneará com o caminho de ferro de Madrid a Aragão.

Os trabalhos já começaram e uma vez concluidos ficará estabelecida uma nova linha entre Madrid e Saragoça.

**CARTEIRA DOS ACCIONISTAS****Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes**

Sociedade anonymous—Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Assembleia Geral Ordinaria dos Srs. Accionistas

Nos termos dos art.º 31.º e 39.º dos Estatutos d'esta Companhia, aprovados por Alvará de 30 de Novembro de 1894, é convocada a Assembleia Geral Ordinaria dos Srs. Accionistas possuidores de 100 ou mais Acções segundo os preceitos do Art.º 28.º dos mesmos Estatutos, para se reunir em Lisboa, na séde social, no dia 30 de Junho proximo futuro, pelas 16 horas

Ordem do dia

1.º — Conhecer das contas respectivas ao Exercício de 1921, do Relatório do Conselho de Administração e do Parecer do Conselho Fiscal e votação sobre essas contas;

2.º — Apreciar quaisquer propostas dos Srs. Accionistas, apresentadas segundo a parte final do Art.º 38.º dos Estatutos;

3.º — Eleger dois vogais do Conselho de Administração, nos termos do Artigo 13.º dos mesmos Estatutos, — podendo haver reeleição segundo o referido Art.º.

4.º — Eleger dois vogais do Conselho Fiscal, nos termos do Art.º 24.º dos ditos Estatutos, — podendo haver reeleição segundo o referido Art.º.

Para os Srs. Accionistas poderem tomar parte n'esta assembleia, devem, as Acções nominativas ter sido averbadas até o dia 30 de Maio corrente, inclusivé, e as Acções ao portador ter sido depositadas, até ao meio dia do dia 15 do mez de Junho futuro.

Em Lisboa — Na séde da Companhia; no Banco de Portugal; no Banco Commercial de Lisboa; no Banco Lisboa & Açores; no Banco Nacional Ultramarino; no Monte Pio Geral; e no Crédit Franco-Portugais;

No Porto — No Banco Commercial do Porto;

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

Em Londres — Nas caixas dos Bánqueiros Glyn, Mills, Currie & C.º.

Em Genebra — Nas caixas da Société de Banque Suisse.

Os documentos legaes estarão patentes na Contabilidade Central da Companhia desde 15 do mez de Junho proximo futuro.

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

A Assembleia constituir-se e poderá validamente deliberar nos termos dos Art.ºs 23., 33., 36., 37.º e 39.º dos Estatutos.

Lisboa 23 de Maio de 1922.

O Presidente da Mesa da Assembleia Geral
Francisco José Fernandes Costa

**Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes
da Beira Alta****Assembleia Geral Ordinaria de Obrigacionistas****2.ª convocação**

São prevenidos os Srs. Obrigacionistas d'esta Companhia de que a Assembleia Geral Ordinaria convocada para 31 do corrente mez ficou adiada para as quinze horas de terça-feira 20 de Junho p. f., na séde do Comité, em Paris, 19, Rue de Milan, por não ter sido depositado o numero suficiente de títulos para o regular funcionamento da mesma Assembleia.

De conformidade com o preceituado no art.º 31 dos Estatutos, esta segunda reunião deverá ocupar-se dos assumptos que estavam marcados para a primeira; porém as suas resoluções serão validas qualquer que seja o numero e o capital representado pelos obrigacionistas presentes.

O prazo para o depósito das obrigações foi, por esse motivo, ampliado até o dia 6 de Junho p. f., inclusivé, devendo efectuar-se em Lisboa, na Casa Henry Burnay & C.º, 10, Rua dos Fanqueiros; no Porto, no Banco Alliança, Rua Mousinho da Silveira; e em Paris, no Comptoir National d'Escompte, 14, Rue Bergère.

As procurações dos obrigacionistas residentes em Portugal deverão ser legalizadas por notário; e as dos residentes em França, por notário ou pelo "maire" da sua residencia. O recibo do depósito servirá para a admissão na Assembleia.

Paris, 18 de Maio de 1922.

O Comité de Paris.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO**Lisboa, 28 de Maio de 1922.**

O parlamento continuava a ser a instituição morosa das anteriores, quando de repente começou a trabalhar com mais tacticidade e promptidão, e até nas discussões do orçamento, cuja aprovação, juntamente com a das propostas fiscais, o Governo julga absolutamente indispensável.

Os officiaes militares, opprimidos pelas circunstancias calamitosas da vida, precisam de maiores vencimentos efectivos, necessidade que é apenas a mesma de muitos dos funcionários civis. Diante das suas reclamações, o sr. António Maria da Silva, fez a declaração repetida, dentro e fóra do parlamento, de que nada podia fazer á tal respeito sem se fazer a compressão das despesas e a aprovação do orçamento comprimido e das propostas fiscais. Pouco depois apresentava ao parlamento uma proposta de lei para o Governo ser autorizado a fazer a reforma de todos os serviços, com diminuição dos quadros e fixação dos vencimentos segundo as relações dos cambios, ou as dos numeros indicadores do custo da vida.

Este simples enunciado deixa ver o círculo vicioso em que ainda toda a nossa administração publica, ou melhor, toda a vida nacional. O Governo sente a necessidade de apertar por um lado as despesas para as alargar imediatamente por outro. Com a circunstancia muito grave de que a segunda operação seria muito mais ampla do que a primeira!

As pretendidas economias que se estão fazendo no orçamento chegarão apenas a algumas dezenas de milhares de contos. Se fôr depois feita a reforma dos quadros, com exclusão de empregados que ficarão em grande parte addidos e ainda com alguns vencimentos, ninguém espere de todas estas contas feitas pelo poder legislativo e executivo, sob a influencia dos partidos, uma redução efectiva de 100.000 contos. Mais do que isso, muito mais, teria o Governo de acrescentar aos vencimentos dos militares e dos civis que ficasse ainda em serviço, se ficasse em vigor o preconizado principio da *actualização* dos soldos e ordenados por forma que fossem approximadamente os de antes da guerra, segundo as relações do cambio ou do custo da vida.

Assim é que no fim de tudo o Governo principalmente julga indispensavel votarem-se as propostas fiscais, que alem d'aquelas a que já nos referimos, seriam tambem as que se estão elaborando para agravamento da contribuição do registo e sêlo e a que autoriza o Governo a publicar uma pauta maxima e outra minima, com os direitos pagos em ouro por via de regra.

A norma geral a que obedece a politica financeira n'este momento é a da *actualização* de tudo, aceitando-se como facto consumado a nossa desgraça cambial em crescimento progressivo. Assim o Governo pretende com tal doutrina arrancar ao paiz mais 400.000 contos de impostos. Esta verba ao cambio medio d'este periodo representaria mais cerca de £ 7.000.000. Juntamente com mais cerca de £ 6.000.000 de receitas já previstas no orçamento proposto, viriam assim ao todo £ 13.000.000 como antes da guerra. Seria a actualização como o Governo a ideou, acrescendo que no mesmo plano ella se faria indefinidamente pela intervenção de coeficientes e correctivos previstos e pelo pagamento de taxas aduaneiras em ouro. Tudo o que se deduz das declarações do Governo e do conjunto das suas propostas apresentadas ou anunciadas, vem confirmar em geral os calculos que fizemos em artigos anteriores.

Simplesmente não é possível o paiz, com o sua riqueza reduzida a metade e a sua producção a dois terços, assegurar permanentemente, ao fisco, de mais a mais para despesas geralmente rutinosas, a verba de £ 13.000.000, como antes da guerra: verba que já hoje seria de mais de 700.000 contos, pelo cambio actual, e amanhã, pelo agravamento inevitável d'este, seria de mais de 100.000 contos, e não sabemos se de muitos milhões de contos com a tendencia de nos ir o escudo para a situação do marco germano e da corôa austriaca.

Também parece que toda esta inconsistencia politica financeira do Governo está subordinada á ideia de se fazerem novas tentativas para grandes empréstimos externos, que se julgam passivos se houver cá dentro, pelo menos, simulacros de compreensões de despesas, de multiplicações de impostos, e de equilibrios orçamentais. Os grupos financeiros que veem dominando e explorando o paiz por detrás dos Governos estariam insistindo para que se marchasse por esse novo caminho. Ao mesmo tempo adan se faz para a reforma efectiva de toda a vida publica e privada e para o fomento amplio e intenso de nossa producção e riqueza.

N'uma palavra, pelo modo tudo isto vai, o anno de 1922, filho do mau anno de 1921, será muifo peor do que o pae e terá outro filho ainda peor. O que é mais do que triste n'um paiz que tem immensos recursos para se levantar.

Q. J.

Cambios (Vendedor)

Última cotação	PAR	MAIO											
		16	17	18	19	20	22	23	24	25	26	27	29
4 3/16	Londres, cheque.....	53 1/3	4 1/8	4 1/8	4 1/8	4 1/8	4 1/8	4 1/8	4 1/16	4 1/16	4 1/16	4 1/16	4 1/16
1 177	Paris "	180	1.194	1.196	1.190	1.190	1.180	1.180	1.182	1.200	1.220	1.212	1.209
2.005	Madrid "	180	2.045	2.044	2.047	2.055	2.006	2.086	2.090	2.117	2.106	2.101	2.092
46	Berlim "	210	48	46	45	45	47	43	45	47	50	48	47
4.978	Amsterdam "	370	5.054	5.068	5.063	5.072	4.952	5.074	5.080	5.110	5.150	5.159	5.161
12.833	New York "	925	13.074	13.078	13.074	12.874	12.898	13.060	13.080	13.280	13.275	13.275	13.277
688	Italia "	180	690	690	686	680	695	669	669	684	682	682	696
-	Bruxellas "	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2.475	Suissa "	180	2.513	2.492	2.506	2.506	2.491	2.491	2.493	2.440	2.531	2.530	2.533
61.000	Libras, ouro	4.500	63.000	63.500	63.500	53.000	61.000	64.000	64.000	66.000	66.000	65.00	66.000
7 5/8	Rio s/Londres (compra)...	26.66	-	-	-	-	7 11/96	-	-	-	-	7 17/32	7 5/8

Cotações na bolsa de Lisboa



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

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

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

AGENTES EM LISBOA: JAMES RAWES & C.^a — 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 Oriental e Oriental



Vapor alemão **USSUKUMA**
Sahirá a 2 de Junho.
Agentes, Marcus & Harting,
Rocio, 50.



Anvers e Hamburgo

O Vapor **St. ANTÃO**
Sahirá brevemente.
Companhia Nacional de Navegação. Rua do Commercio.



Brazil e Rio da Frata

Vapor alemão **ANT.^o DELFINA**
Sahirá a 2 de Junho.
Agentes, Marcus & Harting,
Rocio, 50.



Bordeus

Vapor belga **BORGH LD**
Sahirá brevemente.
(Agentes, Henry Burnay & C.^a.
R. dos Fanqueiros, 10.)



Bristol

O Vapor **RIVER LACAN**
Sahirá a 7 de Junho.
Agentes, Pinto Basto & C.^a Lt
Caes do Sodré, 64, 1.^o.



Bordeus, Rouen e Anvers
Vapor norueguês **MONDEGO**
Sahirá em 5 de Junho.
Agentes, Pinto de Vasconcellos
Lt Caes do Sodré, 52.



Bordeus

Vapor holandês **DOURO**.
Sahirá a 25 de Junho.
Agentes, Pinto de Vasconcelos,
Lt. Caes do Sodré, 52.



Congo Belga e Guiné
Vapor alemão **WOLFRAM**
Sahirá a 8 de Junho.
Os agentes, Marcus & Harting. Rocio, 50



Ceará e Pará

Vapor inglez **HILDEBRAND**.
Sahirá a 6 de Junho.
Agentes, Garland Laidley & C.^a
T. do Corpo Santo, 10, 2.^o



Hamburgo

Vapor alemão **CAPS POLONIO**
Sahirá a 1 de Junho.
Agentes, Marcus & Harting. Rocio, 50.



Hamburgo

vapor alemão **SAFFI**
Sahirá a 3 de Junho.
Agentes, Marcus & Harting
Rocio, 50.



Lourenço Marques e Beira

Vapor inglez **SHOLAR**
Sahirá a 16 de Junho.
Os Agentes, Garland L. idley.
Travessa Corpo Santo, 10-2.^o



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

Vapor inglez **ARAGUAYA**
Sahirá a 7 de Junho.
Agentes, James Rawes & C.^a Mala
Real Ingleza, R. do Corpo Santo, 47.



Madeira e Canarias

Vapor inglez **AGUILA**
Sahirá em 2 de Junho.
Agentes, Garland Laidley & C.^a
T. do Corpo Santo, 10, 2.^o



Madeira e Açores

Vapor portuguez **INSULANA**
Sahirá a 5 de Junho.
Empresa Insulana de Navegação,
C. Sodré, 84, 2.^o



Madeira e Canarias

Vapor inglez **ARDEOLA**
Sahirá a 9 de Julho.
Agentes, Garland, Laidley & C.^a
T. Corpo Santo, 10-2.^o



Madeira e Canarias

Vapor inglez **ALONDRA**
Sahirá a 16 de Junho.
Agentes, Garland, Laidley & C.^a
T. Corpo Santo, 10-2.^o



New-York (Directo)

Vapor americano **CARENCO**
Sahirá a 8 de Setembro.
Agentes, Pinto & Sotto Mayor,
R. do Ouro, 29.



New-York e Baltimore

Vapor americano **LUXPALILE**
Sahirá em 3 de Junho.
Agentes, Pinto & Sotto Mayor,
R. do Ouro, 29.

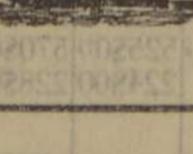


Para Anvers

Vapor belga **ARMENIER**
Sahirá a 2 de Junho.
Agentes, Henry Burnay & C.^a
Rua dos Fanqueiros, 10.



Para Natal, Lourenço Marques e Beira e para todos os portos da África Oriental Portuguesa com transbordo em Lourenço Marques.



Vapor inglez **CLAN MACIVER**
Sahirá a 5 de Junho.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Rio Grande e do Sul e outros portos do Sul

Vapor inglez **SABOR**
Sahirá a 4 de Junho.
Agentes, James Rawes & C.^a Mala
Real Ingleza. R. do Corpo Santo, 47.



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos.

Vapor holandês **KENNEMERLAND**
Sahirá a 2 de Junho.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a
Pr. Duque da Terceira, 4, 1



Para Ceará via Madeira

Vapor inglez **AIDAN**
Sahirá a 18 de Junho.
Agentes, Garland Leidley.
Travessa do Corpo Santo, 10-2.^o



Providence e New-York com escala per Ponta Delgada e Horta

Vapor frances **BRAGA**
Sahirá a 7 de Junho.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a
P. Duque da Terceira, n.º 4.



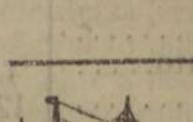
Para Palermo Beyrouth,
Jaffa, Smyrna, Pireu e
Marselha.



Vapor frances **CANADA**
Sahirá a 13 de Junho.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a
P. Duque da Terceira, n.º 4



Para Leixões, Vigo, Cherbourg, Southampton e
Amsterdam.



Vapor holandês **ZEELANDIA**
Sahirá a 14 de Junho.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a
Lt. P. Duque da Terceira, 4, 1.^o



Rouen, Londres e Anvers



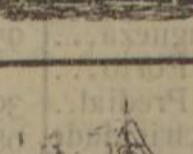
Vapor norueguês **SADO**.
Sahirá a 20 de Junho.
Agentes, Pinto de Vasconcellos
Lt. Caes do Sodré, 52.



Rouen



Vapor norueguês **DAGEID**
Sahirá a 1 de Junho.
Agentes, Henry Burnay & C.^a
R. dos Fanqueiros, 10.



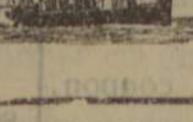
Rio de Janeiro, Santos e
Buenos Aires.



Vapor inglez **DESNA**
Sahirá a 10 de Junho.
Agentes, James Rawes & C.^a Mala
Real Ingleza R. do Corpo Santo, 47.



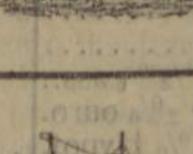
Rouen



Vapor belga **St. PIÉRRE**
Sahirá a 3 de Junho.
Agentes, Henry Burnay & C.^a
Rua dos Fanqueiros, 10.



Rio de Janeiro, Santos e
Rio Grande do Sul.



Vapor inglez **POPLACE**
Sahirá a 16 de Junho.
Agentes, Garland Leidley.
Travessa Corpo Santo, 10-2.^o



Rio de Janeiro, Montevidéu, Buenos Ayres.



Vapor inglez **HOGARTH**
Sahirá a 7 de Junho.
Agentes, Garland Leidley.
Travessa Corpo Santo, 10-2.^o



Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres.



Vapor inglez **KOLBEIN**
Sahirá a 2 de Junho.
Agentes, Garland, Laidley & C.^a
R. Corpo Santo, 10-2.^o



Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires.

Vapor inglez **ORIANA**
Sahirá a 10 de Junho.
Agentes, Eduardo Pinto Basto,
Caes do Sodré, 64 1.^o

Vigo e Liverpool

Vapor inglez **DEMERARA**
Sahirá a 1 de Junho.
Agentes, James Rawes & C.^a Mala
Real Ingleza R. do Corpo Santo, 47

Vigo, Cherbourg e Southampton.

Vapor inglez **ARLANZA**
Sahirá a 1 de Junho.
Agentes, James Rawes & C.^a Mala
Real Ingleza R. do Corpo Santo, 47