

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 Helde, 8

11.º do 35.º anno LISBOA, 1 de Junho de 1922 Numero 827

SUMMARY

| | |
|--|-----|
| A companhia do Porto á Povoá 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-viario | 123 |
| As tarifas americanas | 125 |
| As cooperativas de casas de habitação dos ferro-viarios, por Andrade Gomes | 126 |
| O «Raid» glorioso | 126 |
| Viagens e Transportes | 127 |
| A electrificação dos caminhos de ferro | 128 |
| As nossos leitores | 128 |
| Bilhetes kilometricos Internacionais | 128 |
| O seguro obrigatorio para os automoveis | 129 |
| O commercio do Brazil | 129 |
| As festas da Rainha Santa em Coimbra | 129 |
| Nova linha entre Madrid e Saragoça | 129 |
| Parte Financeira: | |
| Carteira dos accionistas | 130 |
| Boletim Commercial e Financeiro | 130 |
| Bolsas e Cotações | 131 |
| Vapores | 132 |

A Companhia da Povoá 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 atravessado.

As receitas da exploração attingiram 950.645\$850 que se decompõem 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 trafego | 946.445\$000 | + | 314.320\$000 |
| Acceites fóra do trafego | 4.201\$000 | + | 450\$000 |
| Total | 950.646\$00 | + | 314.770\$000 |

ou 49% de augmento sobre a receita de 1920.

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

O numero de unidades de trafego foi o seguinte:

| | | | |
|------------------|---------|---|--------|
| Passageiros | 889.055 | — | 50.573 |
| Tonneladas G. V. | 4.506 | — | 2.318 |
| " P. V. | 60.883 | + | 1.778 |

A consideravel diminuição do numero de passageiros foi compensada pelo augmento 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 1762.¹ no ferro e carvão e 1053 na madeira, e 327 no vinho. Avultaram n'ela as seguintes mercadorias:

| | |
|----------------|---------------------|
| Madeira | 23.583 ¹ |
| Cereaes | 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 augmentos na despesa do pessoal foram de 118.068\$000 o que corresponde a apreciavel melhoria de remuneração. No combustivel e lubrificação houve um augmento de 96.402\$000 sobre a consideravel despesa de 1920.

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

No relatório de 1921 veem já as despesas de Administração incluídas 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, porem, 4.571\$000 de juros, descontos e lucros em venda de material, o exercicio 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 abalançando-se ao consideravel commetimento do prolongamento da linha ao centro da cidade.

Em artigos anteriores nos temos referido ao prolongamento da linha da Povoá, que trazendo a sua estação terminal ao topo da nova avenida, junto da Trindade servirá incomparavelmente melhor o trafego suburbano, desenvolvendo-o em consideraveis proporções. Foi requerida a concessão nos termos das bases 5.ª 6.ª da Lei de 14 de Julho de 1899. Para que se podesse effectuar, devia o troço ser classificado como fazendo parte da rede complementar, após inquerito administrativo realisado 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 favoravel 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. Convem todavia examina-los

a fundo embargando o caminho a prováveis dúvidas e objecções: a duração da concessão e a clausula do resgate.

Como é sabido, a linha da Pova foi concedida em duas etapas, relativas, uma ao troço do Porto á Pova e a outra da Pova 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 affirmou 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 dúvidas que surgirem.

Supoem erradamente mas de boa fé, a Companhia —que a concessão era perpetua. 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 empresa 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 praso 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 auctoridade juridica.

Que praso se deve fixar?

A mesma estação consultiva observou que nada havia prescripto a tal respeito, variando muito a duração estatuida nos differentes paizes, sem que se tivesse ido alem 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 praso 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 aquelle praso a 39, tornando-se impossivel a amortisação do capital.

Mesmo indo aos 99 annos, apenas haveria 48 annos d'exploração do novo troço permanecendo, pois, a impossibilidade da amortisação, 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 desapaixionada mostra que esses melindres não teem 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, resolvía uma situação ambigua e que não estava definida; dar a essa resolução effeito retroactivo, referindo o praso fixado a uma data muito anterior, seria uma violencia. Para mais a linha foi construida sem auxilio do Estado, em cujo dominio foram incorporados capitaes portuguezes que não ob-

tiveram por ora sufficiente remuneração, enquanto o Governo tem recebido centos de contos de portos de transito e sello e usufruia 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 praso das concessões prorogavel como excelente base de acordos que tragam vantagens á economia geral. Em troca d'essa prorogação podem-se obter compromissos de construcção de novas linhas e certos beneficios financeiros de incontestavel valor. No fundo é o caso da Companhia da Pova. Prolonga-se-lhe o praso 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 valorizadas, porem, desde já com vantagem inestimavel 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 Pova 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. Suppondo que as circunstancias lhe permittissem fazer o agora, a linha de Trofa e Guimarães ficaria com 123 annos, a do Porto á Pova com 129 e a da Pova a Famalicão com 126. Ahi estavam prorogações dadas, em troca de vantagens reaes para o Estado, a duas companhias que teriam que construir o troço de Lousado a Mindelo.

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

Não ha pois que hesitar. Cabe nas faculdades do Governo fazer-o, e o poder legislativo, acordando com a boa doutrina e o senso pratico, abrir o caminho a acordos 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 sufficiente deve dar a quem os fez partilha, dentro de certos limites, nos augmentos de receita liquida creada pela immobilização de capital.

Por isso, á media d'essa receita na epoca do resgate, deve-se acrescentar 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 razoavel 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 actualisados; tendo-se conta da enorme alteração das condições em que teem de ser applicados. 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 estatisticas publicadas, quanto é grave a decadencia do nossa 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 augmento 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 chegamos a conclusões mais graves do que pelas analyses anteriores ácerca da nossa ruina economica.

Os valores declarados das materias 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 materias 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 differença 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 movimedto 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 | 10.056 | 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 reduções 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 106.000 contos desde 1914 a 1919.

Foi, porem, de 223.500 contos, que pelas reduções 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 augumentar-se como era bem possivel, em alto grau, a producção correlativa. Mas esta baixou fortemente, e com ella a propria importação, decaindo gravemente as condições da alimentação publica. Depois tudo se tornou ainda muito peor, como as estatisticas mostrarão quando forem publicadas.

Ninguém 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 vae avançando com intensidade crescente.

Quirino de Jesus.



Ministerio do Interior

Direcção Geral da Administração Política e Civil

Lei n.º 1.268

Em nome da Nação, o Congresso da Republica 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 Camara 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 contrario.

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

Ministerio 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 superficie de 30.750 metros de azinhal e sementeira para a construção da referida estrada: manda o Governo da Republica Portuguesa, pelo Ministro do Comercio e Comunicações, que sejam dados á mesma senhora os devidos agradecimentos e louvor pelo seu generoso oferecimento.

Paços do Governo da Republica, 6 de Maio de 1922. — O Ministro do Comercio 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 Republica Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas, que seja declarada sobrança uma parcela de terreno, com a área de 196^m2,45 situada entre os pontos kilometricos 131,300 e 131,329 da linha norte.

Paços do Governo da Republica, 6 de Maio de 1922. — O Ministro do Comercio e Comunicações, *Eduardo Alberto Lima Basto*.

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

Paços do Governo da Republica, 6 de Maio de 1922. — O Ministro do Comercio e Comunicações *Eduardo Alberto Lima Basto*.

Administração Geral dos Correios e Telegraphos

Direcção dos Serviços Electrotécnicos

2.ª Divisão

Fiscalisação de industrias electricas

Decreto n.º 8.154

Considerando que dia a dia vai aumentando o transito de passageiros nos carros de tracção electrica, por forma a tornar moroso o movimento de entrada e sahida nos mesmos carros;

Considerando que se torna urgente providenciar de modo que o movimento de passageiros nos carros fechados se faça com methodo, 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 Comercio e Comunicações, usando da faculdade que me confere o n.º 9.º do artigo 474.º da organização dos serviços postais, telegraficos, telefonicos, semaforicos e da fiscalisação das industrias electricas, de 10 de Maio de 1919, decretar o seguinte:

Artigo 1.º A entrada dos passageiros nos carros da tracção electrica urbana e suburbana será feita pelo lado esquerdo da retaguarda 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.

§ unico. Podem entrar e sair indiferentemente por uma ou outra das plataformas indicadas n'este artigo os funcionarios da fiscalisação das industrias electricas, os fiscaes das entidades exploradoras das respectivas rêdes e os revisores em serviço.

Art. 2.º Compete aos conductores 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'aquelles o respectivo sinal.

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

§ unico. O passageiro, que, sem motivo justificado, fizer o signal de paragem rapida incorrerá na penalidade imposta pelo artigo 62.º do regulamento para o serviço da tracção electrica, de 12 de Março de 1903.

Ar.º 4.º E' expressamente proibido exceder as lotações de passageiros marcadas nos carros, sendo, todavia, admitidos, nas plataformas, a mais da lotação, um funcionario da fiscalisação das industrias electricas e um fiscal da entidade exploradora da rede.

Art.º 5.º E' expressamente proibido transitar nos estribos dos carros da tracção electrica.

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

Art. 7.º Ficam alterados pelo presente decreto, que entra immediatamente 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 contrario.

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

Paços do Governo da Republica, 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 Republica 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 aereo para o transporte das materias primas — calcareos e margas — das respectivas pedreiras para a fabrica de cimentos em Maceira, concelho e districto de Leiria, concordando com o parecer n.º 36.405 do Conselho Superior das Obras Publicas:

Hei por bem conceder á dita Empresa 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 concessionaria 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 indemnisações 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 indemnisações resultantes dos prejuizos causados pela construção ou pela exploração da linha;

4.º Pela Empresa concessionaria 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 aerea não poderá ser posta a funcionar sem que previamente tenham sido feitas as provas necessarias para se reconhecer a sua segurança e bom funcionamento. Por ocasião de serem estas provas requeridas pela Empresa, deverá ela apresentar os calculos detalhados da estabilidade das partes da obra sujeitas a maior trabalho sem exceder os limites admissiveis e bem assim o plano das provas de estabilidade a que terá de se proceder;

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

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

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

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

9.^a A Empresa concessionária 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 nelle se contém.

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 1922. — 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 propoz que a proxima reunião se realisasse 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 enorme, o herculeo, serviço de protecção aos prisioneiros, de ambos os lados, e ás familias d'estes e dos mortos ou desaparecidos; 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 Napoles em tres bellos comboios especiaes que partiram de Roma ás 4 horas, 5 horas e meia, levando-os directamente ao porto de Napoles 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 Napoles hoteis suficientes, nem capazes. Porque, diga-se em verdade, Napoles 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 seguinte 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 engraçados cestinhos de palha, e cada qual foi procurar lugar para fazer a sua refeição: uns nas «Thermas del Foro», outros no «Grande Theatro» aberto; e era interessantissimo o espectáculo d'esta população almoçando alegremente sentada no amphitheatro, o que os photographos aproveitaram para curiosos panoramas.

N'essa tarde foi-nos offerecido 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 offereceu almoço a

meio da excursão; a maior parte preferiu, porem, a excursão que lhes foi offerecida no golfo de Napoles 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 aderota 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 ahi se passou o dia muito agradavelmente, distribuindo-se os visitantes pelos diversos hoteis para almoçar.

A comissão «Pró-Capri» foi muito gentil com os seus convidados, pondo até gratuitamente ao seu serviço o ascensor electrico, e cremos que foi ella que offereceu 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 estúpido 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 *reinvidicar* mais que muito boas liras que lucraram.

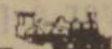
Note-se, todavia, que trabalhando todos estes vehiculos com taximetro, apenas lhes foi consentido que durante o dia applicassem a tabella que augmenta o preço apenas uns 20 por cento.

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 locais, foi em Napoles a grandiosa recepção da Camara nas sumptuosas salas do Palacio Real, guarnecidas 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 gentileza 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.

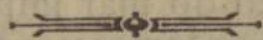


As tarifas americanas

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 redução, 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, taes como o augmento das horas de trabalho, a redução de salarios, o augmento de material de transporte, etc.

As cooperativas de casas de habitação dos ferro-viarios napolitanos



A enorme crise economica resultante da grande guerra que attingindo 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'aquelles que tomaram parte directa no grande prelio.

Alem das manifestações mais ou menos ruidosas, como as grêves, 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 empreendimentos notaveis essas classes têm procurado pôr em pratica, dignos do maior louvor.

Congregando o esforço material com o intelectual; indo buscar aos seus parcos salarios uma parcella 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 exempjo, 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 propõem 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 architectura 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 difficuldades com que os iniciadores de tão util melhoramento tem luctado; bem sabemos que energia e força de vontade é preciso dispender 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 accesso onde os ferro-viarios construíssem as suas habitações, proximo das linhas dos tramways e outros meios de transporte de maneira a que sem grande difficuldade se podessem conduzir ás suas officinas e escriptorios, tiveram os empreendedores que appellar para uma pequena collina onde estão construindo o seu bairro, com os caminhos de accesso 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, todas essas com um pequeno jardim em redor são de uma linha nobre, impecavel, como em regra é toda a architectura 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 lição 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 gloriosa travessia do Atlantico.

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

Como os navegadores doutroa, 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 intelligencia 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 doce 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 intelligencia 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 Portuguesa 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 affluencia de passageiros que os justifique, podem ser supprimidos, 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 situada 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 despesas 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 tranzito 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 augmento concedido pelo Governo hespanhol aos funcionarios 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 empresa que eleva a sobretaxa de 200 a 250 %; no seguinte 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 differentes 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 a 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 augmentar, façam-no, mas por uma vez. Já é tempo de se acabar com o systema 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 comboios

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 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 Entroneamento.

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 poucas alterações também se nota.

O horario que mais 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-Principe Pio, Valladolid, San Sebastian, Bilbao, Barcelona e Hendaya, e ainda entre a de Valença e Madrid-Principe 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 actualisados.

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 áquella cidade e com justificado motivo, grande numero de forasteiros de todos os pontos do paiz.

Realmente a festa dos Taboleiros, coma sua procissão, é das mais originaes e características que se effectuam em Portugal.

Como já alguns annos não se realisava a curiosa procissão dos Taboleiros, é grande o interesse que a noticia despertou, sendo de esperar grande concorrência 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 Portuguesa, 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 tracção a vapor pela electricidade. O preço que o carvão atingiu 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 Yugoslavia 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, incluída a rêde 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 tracção para os seus caminhos de ferro.

No districto dos Altos, entre as povoações de San Filipe e Quezaltenango, 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 toneladas 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 carissimo, 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 inutilisar-lhe os esforços:

A *amabilidade* com que o «A. B. C.» nos tirou todo o quadro typographico, de recente constituição, deslumbrando-o com promessas de enormes augmentos 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 des-toando dos nossos 800 numeros anteriores, o que nem tudo pode ser obstado por quem com dedicação e intelligencia o tentou conseguir.

Tanto foi o desgosto do nosso Director que por certo o facto concorreu 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 findo foram restabelecidos na França, Belgica, Inglaterra, Suissa, Luxemburgo e Italia, os bilhetes internacionaes constituídos por coupões 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:

- a) Viagens simples de ou para qualquer dos paizes que entram na combinação, excepto a Suissa que só admite bilhetes simples para passageiros em transito;
- b) Viagens de ida e volta;
- c) Viagens circulatorias;
- d) 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 normalizados os seus serviços ferroviarios, para o que, comtudo, 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 occupar-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 franceza 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 terem de adquirir um novo bilhete. Como economia, porem, 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 franceza 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 auctores 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 Depósitos e Consignaões 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 anonyms, de um documento que mostre haver-se constituido 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 catastrophe pela imprudencia dos conductores.

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

Não devemos copiar apenas aquillo que a maior parte das vezes não tem cá boa adaptação. A proposta franceza 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 mezes 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 manufacturados de lã, como alcatifas, tapetes, tecidos, cobertores, etc., foi de 512 toneladas, valendo 23 18 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 produção de réis 23 560:000\$000; tres no Estado do Rio, com o capital de 3 100:000\$000 e a produção 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 produção de 60:000\$000 e seis no Rio Grande de Sul com o capital de réis 5.950:000\$000 e a produção de réis 5.000:000\$000.

O total da produção 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 produção 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 oleoginosas e outros productos cuja exportação é muito importante, podemos fazer uma idéa de quão florescente 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 esplendor.

Brevemente deve apparecer 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'Almeida.

Consta-nos que a Companhia eos 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 Aragón 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 Aragón.

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 anonyma—Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Assembleia Geral Ordinaria dos Snrs. Accionistas

Nos termos dos art.º 31.º e 39.º dos Estatutos d'esta Companhia, approvados por Alvará de 30 de Novembro de 1894, é convocada a Assembleia Geral Ordinaria dos Snrs. Accionistas possuidores de 100 ou mais Accções segundo os preceitos do Art.º 28.º dos mesmos Estatutos, para se reunir em Lisboa, na sede 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 Relatorio do Conselho de Administração e do Parecer do Conselho Fiscal e votação sobre essas contas;

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

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

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

Em Lisboa — Na sede da Companhia; no Banco de Portugal; no Banco Commercial de Lisboa; no Banco Lisboa & Açores; no Banco Nacional Ultramarino; no Monte Pio Geral; e no Crédito 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 developpement 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 Banqueiros Glyn, Mills, Currie & C.º.

Em Genebra — Nas caixas da Société de Banque Suisse.

Os documentos legais 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 Accções averbadas ou dos recibos dos depositos das Accções ao portador.

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

Lisboa 23 de Maio de 1922.

O Presidente da Meza 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 sede do Comité, em Paris, 19, Rue de Milan, por não ter sido depositado o numero sufficiente de titulos para o regular funcionamento da mesma Assembleia.

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

O praso para o deposito das obrigações foi, por esse motivo, ampliado até o dia 6 de Junho p. f., inclusivé, devendo effectuar-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 notario; e as dos residentes em França, por notario ou pelo «maire» da sua residencia. O recibo do deposito 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 anteciores, quando de repente começou a trabalhar com mais actividade e promptidão, e até nas discussões do orçamento, cuja approvação, juntamente com a das propostas fiscaes, o Governo julga absolutamente indispensavel.

Os officiaes militares, opprimidos pelas circumstancias calamitosas da vida, precisam de maiores vencimentos effectivos, necessidade que é apenas a mesma de muitos dos funcionarios civis. Diante das suas reclamações, o sr. Antonio 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 approvação do orçamento comprimido e das propostas fiscaes. Pouco depois apresentava ao parlamento uma proposta de lei para o Governo ser auctorizado 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 enunciação deixa ver o circulo vicioso em que anda 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 immediatamente por outro. Com a circumstancia 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 effectiva de 100.000 contos. Mais do que isso, muito mais, teria o Governo de acrescentar aos vencimentos dos militares e dos civis que ficassem 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 fiscaes, que alem d'aquellas a que já nos referimos, seriam tambem as que se estão elaborando para aggravamento da contribuição do registo e selo e a que auctoriza 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, accetando-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, accrescendo 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 conjuncto das suas propostas apresentadas ou annunciadas, vem confirmar em geral os calculos que fizemos em artigos anteriores.

Simplemente não é possivel o paiz, com o sua riqueza reduzida a metade e a sua produção a dois terços, assegurar permanentemente, ao fisco, de mais a mais para despesas geralmente ruinosas, 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 aggravamento inevitavel 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.

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

N'uma palavra, pelo modo tudo isto vae, o anno de 1922, filho do mau anno de 1921, será muito 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.

(Vendedor)

Cotações na bolsa de Lisboa

| Fundos do Estado: | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------------------|------------------------------------|---------|---------|---------|---------|---|---------|---------|---------|---------|---------|---|---------|----------|
| 43,70 | Interna 3 % coupon..... | - | 44,00 | 44,00 | 44,20 | - | 44,20 | 44,20 | 44,00 | 44,00 | 44,00 | - | 44,00 | 44,80 |
| 40,20 | " " assentamento..... | 43,80 | 43,80 | 43,80 | 43,80 | - | 43,80 | 43,80 | 43,90 | 43,82 | 44,00 | - | 44,20 | 43,70 |
| 20\$50 | " 3 % 1905.. | 12\$30 | 12\$30 | 12\$30 | - | - | - | - | 12\$40 | 12\$50 | - | - | 12\$50 | 12\$00 |
| 20\$30 | " 4 % 1888..... | 20\$50 | 20\$50 | 20\$50 | - | - | - | 20\$50 | - | - | - | - | 21\$00 | - |
| 49\$50 | " 4 % 1890..... | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 56\$00 | " 4 1/2 % 1888/89 assent.... | - | - | 55\$20 | - | - | - | - | - | - | 55\$50 | - | - | 49\$10 |
| 55\$50 | " 4 1/2 % 1888 89 coupon... | - | 56\$50 | 55\$60 | 55\$50 | - | 55\$50 | - | - | - | 55\$80 | - | - | 55\$80 |
| 65\$00 | " 4 1/2 % 1905 | 65\$00 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 65\$00 |
| 65\$00 | " 5 % 1909..... | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 237\$00 | " 4 1/2 % 1912 ouro..... | 348\$00 | 353\$50 | 346\$00 | 365\$00 | - | 365\$00 | 365\$00 | 365\$00 | 366\$00 | 373\$00 | - | - | 380\$00 |
| 63\$00 | " 5 % 1917 | - | 65\$00 | - | 65\$30 | - | 65\$50 | 65\$50 | - | - | 65\$00 | - | - | 66\$00 |
| 365\$00 | Externa 1.ª serie..... | 366\$00 | 365\$00 | 361\$50 | 362\$00 | - | 364\$50 | 369\$00 | 374\$00 | 383\$00 | 385\$00 | - | 386\$00 | 386\$50 |
| 377\$00 | " 2.ª serie..... | - | - | - | - | - | 355\$00 | - | 365\$00 | - | 350\$00 | - | - | - |
| 365\$00 | " 3.ª serie..... | - | 365\$00 | - | 360\$00 | - | 365\$00 | 369\$00 | - | 383\$00 | 386\$50 | - | 386\$00 | 386\$50 |
| - | Obrig. da Provincia de Angola.. | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 500\$00 | " " Comp. Tabacos de 189. | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Acções dos Bancos e Comp.ªs | | | | | | | | | | | | | | |
| 585\$00 | Banco de Portugal..... | - | - | 590\$00 | 600\$00 | - | 640\$00 | - | 740\$00 | 740\$00 | - | - | 700\$00 | 700\$00 |
| 270\$00 | " Nac. Ultramarino, coup. | 271\$00 | 273\$00 | 277\$50 | 281\$00 | - | 278\$50 | 285\$50 | 300\$00 | 330\$00 | 340\$00 | - | 332\$00 | 320\$00 |
| 246\$00 | " " " ass.. | - | 255\$00 | 258\$00 | 259\$50 | - | 258\$00 | - | - | 305\$00 | 325\$00 | - | - | 315\$00 |
| 137\$50 | " Portuguez e Brasileiro .. | 172\$00 | 172\$00 | 173\$00 | 172\$00 | - | 174\$00 | 183\$50 | 187\$00 | 193\$50 | 194\$00 | - | 191\$00 | 188\$50 |
| 313\$00 | " Commercial de Lisboa.. | 313\$50 | 313\$50 | 313\$00 | 315\$00 | - | 318\$00 | - | 330\$00 | 335\$00 | - | - | 370\$00 | 350\$00 |
| 325\$00 | " Lisboa & Açores..... | - | - | 380\$00 | - | - | - | - | 372\$00 | 376\$00 | - | - | 395\$00 | 395\$00 |
| 89\$00 | " Economia Portugueza... | 95\$00 | 99\$00 | 98\$50 | 98\$00 | - | - | 90\$50 | 98\$10 | 99\$00 | 102\$00 | - | 104\$00 | 03\$00 |
| - | " Commercial do Porto.... | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 40\$00 | Companhia do Credito Predial.. | 39\$90 | 39\$90 | 40\$00 | - | - | 40\$50 | 42\$50 | 46\$00 | 46\$00 | - | - | 43\$50 | 43\$50 |
| 66\$50 | " Gaz e Electricidade | 68\$00 | 69\$00 | 68\$00 | 70\$00 | - | - | 76\$00 | - | 75\$00 | 82\$00 | - | 80\$00 | 57\$50 |
| 88\$00 | " das Aguas | 39\$00 | 90\$00 | 90\$00 | 90\$00 | - | - | - | - | - | - | - | - | 89\$00 |
| 323\$00 | " Ilha do Principe... | 326\$50 | 322\$00 | 325\$50 | 328\$50 | - | 335\$00 | 342\$00 | 355\$00 | 353\$50 | 365\$00 | - | 356\$00 | 348\$00 |
| 47\$00 | " Colonial do Buzi.. | 46\$00 | 46\$10 | 40\$20 | 45\$50 | - | 45\$50 | 46\$00 | 46\$40 | 47\$10 | 48\$20 | - | 48\$30 | 47\$00 |
| 160\$00 | " Indust. Port. e Col. | 161\$50 | 161\$60 | 161\$00 | 164\$50 | - | 176\$00 | 186\$00 | 183\$00 | 182\$50 | 183\$00 | - | 170\$00 | 176\$50 |
| 167\$00 | " Phosphoros, coup.. | 165\$00 | 167\$00 | 163\$00 | 163\$00 | - | 165\$50 | 169\$50 | 167\$00 | 135\$00 | 147\$00 | - | 144\$00 | 151\$00 |
| 42\$00 | " Cam. Fer. Portug.. | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 423\$00 | " Tabacos, coupon .. | 427\$50 | 429\$00 | 454\$50 | 490\$00 | - | 525\$00 | 570\$00 | 570\$00 | 561\$00 | 538\$00 | - | 555\$00 | 543\$00 |
| 224\$50 | " Nac. de Navegação | 220\$50 | 222\$50 | 222\$50 | 223\$00 | - | 224\$00 | 228\$00 | 227\$50 | 230\$00 | 246\$50 | - | 232\$50 | 228\$00 |
| Obrigações: | | | | | | | | | | | | | | |
| 75\$00 | Companhia das Aguas, coupon. | - | - | - | 75\$00 | - | - | 75\$00 | - | 75\$00 | - | - | - | 74\$00 |
| 80\$00 | Prediaes 5 % antigas..... | 80\$00 | - | - | - | - | 81\$00 | - | - | - | - | - | - | - |
| 82\$20 | " 5 % serie A..... | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 78\$00 | " 4 1/2 % serie A..... | 78\$00 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 73\$00 | " 4 % | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 96\$00 | Nacional de Moagem..... | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 95\$00 |
| 129\$50 | Asuc. de Moçambique..... | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 132\$ 0 |
| 124\$50 | Banco Nac. Ultram. 4 1/2 % ass.. | - | - | - | - | - | 130\$00 | - | - | - | - | - | - | - |
| 39\$00 | " " " 4 1/2 % ouro. | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 93\$50 | " " " 6 % Hypot. | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 107\$80 | Cam. de Ferro de Ambaca..... | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 60\$00 | Nc. de Cam.ªs de Ferro, 1.ª serie. | - | 59\$00 | - | 59\$00 | - | - | - | - | - | - | - | 59\$00 | - |
| 55\$00 | " " " " 2.ª " " | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 83\$00 | Cam. de Fer. Portug. 3 % 1.º gr. | - | 87\$00 | 86\$00 | - | - | 87\$00 | 86\$50 | - | 86\$00 | 86\$00 | - | 86\$00 | - |
| 26\$00 | " " " " 3 % 2.º gr. | 25\$50 | - | - | - | - | 24\$50 | 24\$50 | - | 24\$50 | 24\$50 | - | 24\$50 | - |
| 80\$00 | " " " Beira Alta, 1.º gr. | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 26\$50 | " " " " 2.º gr. | - | 21\$00 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 21\$00 |
| 243\$00 | " " " Benguella, tit. 1.. | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 369\$00. |
| 345\$00 | " " " " 5.. | - | 399\$00 | 400\$00 | - | - | - | - | - | 377\$00 | 372\$50 | - | 368\$00 | - |
| 44\$00 | Docas do Porto..... | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 75\$00 | Municipal ou Distrital 6 %..... | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 74\$00 | " " " 5 %..... | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 50\$00 |
| 43\$50 | Panificação Lisbonense | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 92\$00 | Empresa das Aguas de Vidago.. | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

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

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

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

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

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Oriental e Ocidental

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



Anvers e Hamburgo

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



Brazil e Rio da Frata

Vapor allemão **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 norueguez **MONDEGO**
Sahirá em 5 de Junho.
Agentes, Pinto de Vasconcellos Lt. Caes do Sodré, 52.



Bordeus

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



Congo Belga e Guiné

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



Hamburgo

vapor allemão **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 Laidley, Travessa Corpo Santo, 10-2.^o.



Madela, 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.



Madela e Canarias

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



Madela e Açores

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



Madela e Canarias

Vapor inglez **ARDEOLA**
Sahirá a 3 de Junho.
Agentes, Garland, Laidley & C.^a T. do Corpo Santo, 10-2.^o.



Madela e Canarias

Vapor inglez **ALONDRA**
Sahirá a 16 de Junho.
Agentes, Garland, Laidley & C.^a T. do 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 Africa Oriental Portugueza com transbordo em Lourenço Marques.

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



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Rio Grande 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 hollandez **KENNEMERLAND**
Sahirá a 2 de Junho.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a Pr. Duque da Terceira, 4, 1.



Para Ceará via Madela

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



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

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



Rouen, Londres e Anvers

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



Rouen

Vapor norueguez **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.^o PIÉRE**
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 Laidley, Travessa Corpo Santo, 10-2.^o.



Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires

Vapor inglez **HOGARTH**
Sahirá a 7 de Junho.
Agentes, Garland Laidley, 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. do 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 4 de Junho.
Agentes, James Rawes & C.^a Mala Real Ingleza, R. do Corpo Santo, 47.



Vigo, Cherbourg e Southampton.

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