

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 Belde, 8

11.º do 35.º anno LISBOA, 16 de Junho de 1922 Numero 828

SUMMARIO

Aos leitores	133
Estado e Companhias por J. Fernando de Souza	133
Moçambique e Africa do Sul por Quirino de Jesus	135
Linhas Portuguezas	136
Notas de Viagem	137
As festas e romarias como elemento de turismo	138
A Companhia dos Wagons-Lits, em 1921, por Andrade Gomes	139
Parte Official	139
Festa dos Taboleiros em Thomar	139
A maior estação do mundo, por M. M. S.	140
Viagens e Transportes	141
Assembleia Geral da Companhia de Madrid-Zaragoza-Alcánte	141
Assembleia Geral dos Caminhos de Ferro do norte de Hespanha	141
O Transahariano	145
Parte Financeira	150
Carteira dos accionistas	151
Boletim Commercial e Financeiro	152
Bolsas e Cotações	157
Vapores	157

AOS LEITORES

Por circumstancias imprevistas sahe este numero com sete dias de atrazo, o que nos contraria; mas que julgamos preferivel a ceder ás imposições de uma parte do pessoal da composição que exigia uma elevação de salarios (aliaz pequena e que, pedida de outra forma não recusariamos) com resposta immediata até ás 6 horas da tarde.

Estado e Companhias

Está pendente da aprovação parlamentar, tendo sido já votado no Senado, um projecto de lei destinando, do augmento de circulação fiduciaria votado, a quantia de 15.000 contos para novas construcções e obras complementares de caminhos de ferro do Estado. Segundo parece, é essa quantia elevada a 22.000 contos.

Vem a lume a distribuição proposta que importa reproduzir, conforme a nota que foi publicada no *Seculo*:

A distribuição da verba de 15.000 contos

Alargamento de estações das linhas do Minho e Douro, 700 contos.

Esta importancia destina-se especialmente ás estações da Regoa e Campanhã.

Conclusão da estação de Monção, 60 contos.

Estão feitas as alvenarias. Destina-se esta verba á cobertura da estação e conclusão do edificio.

Linha do Barreiro a Cacilhas, 80 contos.

Está feita a ponte de Coima e completo o assentamento de via até á estação do Seixal. Destina-se a referida importancia ao assentamento das linhas de serviço da estação, montagem da signalização e installação da linha telegraphica.

Linhas de cintura do Porto (Contumil a Leixões), 1.490 contos.

Esta linha é de capital importancia, quando concluidas as obras do porto de Leixões, por isso que canalizará para ali uma grande parte das mercadorias procedentes das linhas do Minho e Douro.

Linha de Estremoz a Castelo de Vide, 1.800 contos.

Destina-se esta verba á conclusão dos lanços de Estremoz a Souzel e de Souzel á Fronteira. Extensão total; 35 kilometros.

O primeiro lanço — Estremoz a Souzel — tem concluidos os edificios e as terraplenagens. O segundo lanço — Souzel a Fronteira — tem as terraplenagens e as obras d'arte em via de conclusão.

A construcção d'esta linha tem grande importancia, porque canalizará o trafego, que então se desenvolverá consideravelmente, d'uma região riquissima para as linhas do Sul e Sueste.

Linha de Evora a Reguengos, 1.500 contos.

Extensão: 41 kilometros. Estão promptas quasi todas as terraplenagens, faltando apenas algumas centenas de metros proximo da linda villa de Reguengos. Faltam os taboleiros metallicos da ponte de Alcorovisca e a conclusão da ponte de Pardiela. Esta linha servirá uma magnifica região agricola, onde se cultivam abundantemente o trigo, esse precioso cereal, e outras especies botanicas tambem muito apreciaveis.

Linha de Evora ao Pomarão, 1.500 contos

Esta importancia destina-se a trabalhos de construcção do primeiro lanço — Serpa — Brinches a Serpa — já superior e definitivamente approved. Extensão d'esse lanço: 8 kilometros. A linha de Serpa ao Pomarão servirá uma região fertilissima, sendo a sua construcção de grande utilidade e alcance economico para o riquissimo concelho de Serpa, que é, como se sabe, um dos que, no nosso paiz mais cereaes produz, especialmente trigo (em média, 35 mil moios de cereal), tendo extraordinaria importancia a continuação, além de Serpa, d'essa linha, pois permitirá a canalisação para a villa de Serpa (e, portanto, para os concelhos em que falem cereaes) de muitas toneladas de trigo, que, por falta de communicações, tem, geralmente, levado destino muito differente d'aquelle que tanto conviria aos interesses economicos do nosso paiz, tornando ainda possivel a exploração de numerosas minas existentes na serra de Serpa. A mencionada linha virá a servir tambem o fertil concelho de Mertola, essa villa tão distante da sede do seu districto e totalmente desprovida de viação accelerada.

Linha da Regoa a Lamego, 500 contos.

Estão, desde ha muito, feitas as expropriações e terraplenagens de 2,5 kilometros, tendo-se dispendido n'essa epocha, cerca de 50 contos. Tem 19 kilometros de extensão. Com 1.500 contos devem fazer-se todos os trabalhos de infraestructura e obras d'arte, ficando pronta para o assentamento. Essa linha servirá o riquissimo concelho de Lamego.

Linha do Sado Para alargamento da estação das Ermidas 500 contos.

Esta estação passa a ser o entroncamento da linha do Sado com o ramal de Sines, projectando-se tambem, a partir d'ella, a construcção d'uma linha ferrea, que passando por Ferreira e Beringel, vá terminar em Beja.

A importancia indicada não é sufficiente para a conclusão de todos os edificios que fazem parte do projecto approved, cujo orçamento deve atingir cerca de 1.000 contos.

Para a ponte sobre o Sado, em Alcacer do Sal, destinam-se 900 contos, que, juntamente com os 300 contos obtidos pelo ultimo emprestimo, devem perfazer a importancia sufficiente para a conclusão dos pilares e trabalhos dos taboleiros metallicos.

Linha do Valle do Sabor (lanço de Carviçães a Bruçô), 150 contos.

Esta importancia, adjeccionada aos 200 contos do ultimo emprestimo, chega para a conclusão do referido lanço, permitindo, assim, a sua abertura á exploração.

Esta linha, que é de via reduzida, começa na estação de P. cinho, da linha do Douro, não estando ainda definitivamente fixado o seu "terminus". Servirá, entre outros, o importante concelho de Torre de Moncorvo.

Linha do Valle do Tamega, 1.600 contos.

Está aberta á exploração até Gatão, tendo sido auctorizados pelo recente emprestimo de 2.200 contos, 200 contos para os trabalhos do lanço de Gatão a Chapa. Com a importancia total de 1.800 contos deve abrir-se á exploração até Freixieiro. Esta linha começa na estação de Livração, da linha do Douro, atravessando uma riquissima região vinicola.

Ramal de Portimão a Lagos, 270 contos.

Estão auctorizados 450 contos do citado emprestimo de 2.200 contos. Com a importancia de 720 contos conclue-se a construcção do ramal, devendo a sua abertura á exploração realizar-se dentro de tres a quatro mezes.

Este ramal é o prolongamento do ramal de Tunes a Portimão. Servirá regiões fertilissimas, pertencentes aos concelhos de Villa Nova de Portimão e Lagos. Esta linda cidade, que, como é sabido, possui uma magnifica bahia, verá, assim, finalmente, satisfeitas as suas antigas e justissimas aspirações.

Ramal de Sines, 3.500 contos.

Extensão: 50 kilometros. Este ramal, que faz parte integrante da linha do Valle do Sado, começa na estação de Ermidas, pa

referida linha, atravessa o grande e riquíssimo concelho de S. Thiago do Cacem, passa junto d'esta pittoresca villa (a «Cintra do Alemtejo», como alguém já lhe chamou) e vae terminar na linda villa de Sines, bella praia de banhos e patria do celebre navegador Vasco da Gama.

N'este ramal podem considerar-se os quatro troços seguintes: 1.º, de Ermidas a S. Bartholomeu da Serra, 22 kil'ometros; 2.º, de S. Bartholomeu da Serra a S. Thiago do Cacem, 10 kilometros; 3.º, de S. Thiago do Cacem á Ortiga, 5 kilometros; 4.º, da Ortiga a Sines, 13 kilometros.

Servirá o concelho de S. Thiago do Cacem e o de Sines. O primeiro é um dos concelhos do paiz que mais cortiça produz, abundando n'elle tambem grandes pinhaes, enormes massas de calcareo produzindo tambem magnificas fructas, etc.

Possue egualmente muitas minas de ferro manganezifero de chumbo, estanho, etc., ainda não em exploração.

No segundo concelho, o de Sines, ha bellos pinhaes, calcareo, depositos de linhite, muitas fabricas de cortiça e de conservas, sendo, porem, o peixe, que na sua costa se pesca em grande quantidade, a sua principal riqueza. A importancia de 3 500 contos, distribuida ao ramal de Sines, destina-se á conclusão do seu primeiro lanço (Ermidas a S. Bartholomeu da Serra n'uma extensão de 22 kilometros) e a trabalhos de infraestructura e a obras d'arte (entre as quaes figura um tunnel, que custará algumas centenas de contos), nos seus segundo e terceiro lanços.

No primeiro lanço estão já promptas as terraplenagens e obras d'arte, de 15 kilometros, devendo as restantes estar concluidas até ao fim do corrente anno.

Estão tambem quasi promptos os alargamentos nos recintos das estações de A Bella, S. Domingos e S. Bartholomeu da Serra.

Está-se tambem procedendo á montagem da linha telephonica d'esse lanço.

Esta nota suscita varias reflexões opportunas.

Reflecte-se n'ella a lamentavel administração das linhas do Estado n'estes ultimos 10 ou 12 annos. Grande parte das construcções mencionadas representam a conclusão de linhas ha muito começadas e que deveriam ter sido concluidas antes do periodo critico da guerra.

Assim, a linha do Sado, á qual se não attribue dotação especial para concluir a ponte d'Alcacer, foi iniciada em 1912 e deveria estar concluida em 1915 o mais tardar. O que custou a mais e a receita que se tem perdido desde 1915 até hoje em que o trasbordo em Alcacer apenas permite, uma exploração rudimentar!

A linha de Reguengos poderia ter sido construida ha dez annos. Por lei de 27 de Janeiro de 1912 foi a Camara de Reguengos auctorizada a contrahir o emprestimo de 500 contos para a sua construcção, quantia sufficiente segundo os orçamentos feitos até 1909, o que podia ter sido feito em 1911 e 1912, se a revolução de 1910 não tivesse vindo perturbar profundamente a vida nacional fazendo addiar a promulgação da lei, realisou-se mais tarde. As exigencias excessivas afugentaram empreiteiros, tendo-se construido em condições muito mais dispendiosas. Arrastaram-se os trabalhos até hoje, de modo que 40 kilometros de linha facilima que poderiam ter custado 500 contos e estar ha 10 annos em exploração, estão ainda hoje incompletos e após consideravel dispendio cuja cifra ignoro, demandam mais 1.500 contos para serem concluidos!

O mesmo podemos dizer da linha de circumvalação do Porto, que ha muito devia estar construida e que alem do dispendido demanda para a conclusão 1.490 contos.

Na linha de Extremoz a Castello de Vide vão-se gastar 1.800 contos para concluir os troços que vão até Fronteira, quando toda a linha podia e devia ter sido feita rapidamente e em condições economicas, fazendo-se no projecto uma variante importante que aproveitasse para estação commum com a linha de Leste a de Portalegre e passando em tunnel por baixo da cidade, permittiria collocar a estação mais alto e em situação commoda.

O alargamento da estação de Regoa e sobre tudo

da de Campanhã ha muito devia estar feito, compreendendo na ultima o systema de manobra a distancia de agulhas com a concentração de alavancas e enciavamentos. Em fevereiro de 1910, após varios estudos preliminares, fôra mandado elaborar o projecto definitivo. São passados 12 annos e tudo está por executar, devendo, custar hoje 15 vezes mais!

A conclusão do troço do Barreiro a Cacilhas eternisa-se. Apenas se conta com 80 contos para concluir a estação do Seixal e dotar a linha com mais um ramalculo. A estação terminal fica, assim como o novo Arsenal, para as kalendas gregas.

Vemos apparecer na distribuição 1.500 contos para um novo troço representado pelo ramal de Serpa.

Assim se vae iniciar uma construcção addiavel, quando tantas outras obras ha por concluir. Demais o interesse geral é prejudicado pela exigencia de fazer passar a linha por Serpa.

Seria muito mais racional construir a linha de Pias ao Pomarão por Aldeia Nova, facilima, sem accidentes de terreno, nem obras d'arte. A estação de Pias presta-se muito melhor que a de Serpa á bifurcação, a linha aproxima-se da região das minas de Ficalho e a zona agricultada de novo na serra de Serpa seria do mesmo modo servida.

Não menos censuravel foi a precipitação com que se iniciou a construcção do ramal de Ermidas a Sines para o qual vemos prevista uma despesa de 3.500 contos e mais 500 para alargamento da estação de Ermidas construida ha pouco e que devia ter sido logo subordinada ao seu futuro destino de estação de entroncamento.

Esse ramal devia ter sido reservado para segunda étape depois de concluidas as linhas em construcção. Assim, nenhuma dotação vemos prevista para o prolongamento da linha de Evora a Évora que viria trazer aos 60 kilometros em exploração trafego valioso Bastaria construir a ponte do Raia e levar a linha ás proximidades de Aviz.

Vê-se que a dotação proposta apenas permite concluir uma parte do ramal, menos de metade da extensão total, levando-o apenas a S. Bartholomeu da Serra.

Quanto será ainda preciso dispendir para o levar até Sines? E as obras n'um porto para facilitar o serviço maritimo?

Já surge no horizonte a pretensão de prolongar o ramal para o outro lado do Valle do Sado por Ferreira a Beja fechando assim um triangulo Beja-Garvão-Ermidas, malha demasiada estreita na rede sem função economica importante. Ao mesmo tempo a empresa de minas de Aljustrel pretende o prolongamento até aquella para tornar possivel o transporte economico de grandes massas de minerio pobre.

Vamos então multiplicar caminhos de ferro em terra pouco povoada e de transportes faceis por estradas aos caminhos de ferro proximas?

Justificam-se as dotações para o troço de Bruçó e do Valle do Tamega, mas ha quantos annos podiam e deviam estar feitos, tendo-se perdido receitas importantes e os beneficios da baixa de preços antes da guerra.

Segundo foi referido, os 15 000 contos mencionados no projecto serão elevados a 22.000. Ignoramos o destino attribuido aos 7.000 que assim se adiccionam á dotação dos caminhos de ferro do Estado. Vemos assim attender á construcção das linhas nas regiões em que o Estado as explora. E as outras regiões do paiz, servidas por Companhias? Não só se não prevê n'ellas a construcção de novas linhas, como se não presta ás empresas a assistencia financeira de que carecem.

Emquanto ao Thesouro se pedem 12.000 contos para saldar o enorme deficit d'exploração dos Cami-

nhos de Ferro do Estado, as companhias conseguiram todas ou quasi todas occorrer ás despesas com as receitas e ter um saldo.

Infelizmente é este muito inferior ao necessario para os encargos financeiros. E' o Estado o primeiro interessado em amparar o crédito das empresas ferroviárias, em aproveitar o seu concurso para o desenvolvimento da rede.

Pois nada se faz para isso. Desperdiçou-se o ensejo proprio para obter da Allemanha o material fixo e circulante de que tanto carecemos.

Não se reforma o coeficiente legal para calculo das garantias de juro, faltando o Estado ao seu compromisso essencial e recebendo reembolso quando o juro garantido não é attingido. Desvia-se para o fundo especial dos Caminhos de Ferro do Estado a totalidade dos impostos de tranzito e sello na importancia de alguns milhares de contos e nenhuns recurso se destinam ás regiões de que provém esses impostos.

Debalde representam as estações consultivas e elaboram projectos para attenuar as difficuldades actuaes das emprezas.

O ministro tudo adia e nada resolve!

A situação é intoleravel. Caminhamos para uma crise de transportes gravissima que urge evitar.

Seria preciso para isso a competencia e alguma estabilidade no governo.

Quadratura do circulo?...

J. Fernando de Souza.

Moçambique e a Africa do Sul

Quando menos se esperava, a imprensa da capital punha em circulação estes dois telegrammas, que serviram para inflamar por uns dias a politica portugueza.

"Cabo da Boa Esperança, 31 de Maio.—O snr. Freire de Andrade delegado do Governo Portuguez para as negociações do Convenio luso-transvaaliano, reclamou a presença, nesta cidade, do Alto Commissario, snr. dr. Brito Camacho. São de tal ordem as exigencias do Governo da União que o snr. Freire de Andrade não quer tomar sobre os seus hombros a responsabilidade de as examinar, acceitar ou regeitar.

Aqui consta que o snr. dr. Brito Camacho já pediu auctorização para vir a esta cidade durante o tempo que durarem as negociações".

"Beira, 31.—Ha grande alvoroço entre os habitantes desta cidade por ter constado que o General Smuts exigia como condição *sine qua non* do convénio luso-transvaaliano que o Alto Commissario se compromettesse a levar a effeito obras e o apetrechamento deste porto para o colocar em condições de commodidades iguais ás do de Lourenço Marques.

"O porto da Beira é, como se sabe, a sahida natural da Rhodésia, que a União procura ha annos annexar assim como a Niassalândia. Ha por isso grande contentamento, principalmente entre os elementos de nacionalidade inglesa, que aqui são muito numerosos".

Quem reparar bem no theor destes despachos, vê um proposito de causar impressões pessimistas no espirito portuguez. Chegou-se a dizer que elles representavam uma profunda manobra para precipitar ainda mais a queda cambial do escudo. E' possivel. Mas outro facto ainda mais lamentavel vieram elles determinar. Foi uma linguagem inconveniente numa parte da nossa imprensa politica.

Tudo se exagera neste país, diante do mundo. As manifestações aos notaveis da nossa epocha veem tão recheadas de hipérboles que tendem a tornar ás vezes ridiculo o que é meritorio ou até glorioso. Ainda que os dois telegrammas traduzissem a verdade, deviamos ter dominio sobre os nossos nervos. Mas dizer diante d'elles que a Africa do Sul vai finalmente empregar esforços para nos tirar a nossa Africa Oriental, e que isto é o resultado da nossa má administração publica, é não saber onde estão Portugal e a Africa do Sul n'este momento historico. E' tambem fazer desastradamente o jogo dos adversários.

Na sessão de 5 do corrente, o sr. ministro das colónias, fez com sinceridade varias declarações, que se resumem no seguinte:

1.º—Não foi feita pela Africa do Sul nenhuma proposta que offendesse os nossos direitos de soberania;

2.º—Os snrs. Freire de Andrade e Brito Camacho são dois homens públicos inteligentes e amigos do seu paiz, teem a plena confiança do Governo e receberam deste a indicação das ideias fundamentais a que devem subordinar-se as negociações;

3.º—A Convenção que foi negociada ficará dependente de approvação do Congresso.

O Governo julgou, e muito bem que não é oportuno discutir no parlamento ou na imprensa as negociações. Basta que os negociadores sejam idóneos, tenham a sua confiança e apenas trabalhem para uma Convenção dependente de approvação parlamentar. Achamos tambem fóra da justa medida a ideia de ser dado pelo parlamento um voto de confiança aos negociadores, como pretendia o sr. Alvaro de Castro: Tudo exagêros, que não conveem, por melhores que fossem neste caso as intenções.

No entretanto, o que é mais lastimavel é a tendencia para se levar logo ao tragico o proposito da Africa do Sul. O caso deu-se agora, com circumstancias muito deploraveis, diante daquelles telegrammas. Podemos ter, infelizmente, a certeza de que amanhã elle se repetirá diante de qualquer incidente, durante as negociações ou depois dellas. Os nossos jornalistas e politicos em geral não teem a noção clara das situações, nem dominio sobre a sua sensibilidade, nem a virtude de falar com as proporções devidas.

Seja qual fôr a importancia da Africa do Sul, e bem grande é ella, o valor da soberania historica de Portugal no mundo é muito mais alto, apesar de todos os males externos e internos. A Africa do Sul, sejam quais forem as suas ambições, não as poderá realizar tão facilmente como supõem muitos dos que lá vivem e não poucos dos que por cá discorrem com leveza.

Compreende-se que no ardor dessas ambições, os negociadores da Africa do Sul cheguem a apresentar pretenções immoderadas e contrarias á economia e até a propria integridade administrativa da nossa provincia. Mas para o nosso direito vencer bastar-nos ha uma certa resistencia passiva e a sustentação de soluções inter-coloniaes que sejam as mais razoaveis, as mais conciliadoras e as mais justas.

Não podemos fornecer mão de obra para o Transvaal a ponto que tenhamos por lá sempre mais de 10.000 moçambicanos, como agora, porque somos forçados a attender ás superiores necessidades da civilização, da agricultura, da industria e do commercio da nossa provincia. Mas para facilitarmos, como bons vizinhos, o progresso da Africa do Sul, podemos admitir que vão para lá os indigenas de que não precisamos na provincia. O numero delles pode ainda ser consideravel, mas tem de ir necessariamente diminuindo.

Com isso prestamos um grande serviço á Africa do Sul. Mas só o podemos prestar mediante compensações justas. E' natural que os pagamentos em ouro aos trabalhadores, sejam feitos de modo que dahi tire proveito á nossa colonia, como era da essencia do *modus-vivendi* e das Convenções anteriores. Igualmente deve continuar a ser-nos assegurado o trafego descendente e ascendente que pertence a Lourenço Marques, estabelecendo-se as garantias indispensaveis para isso ter efficácia em todas as hipoteses, sem serem possiveis as sofismações por tarifas diferenciaes nas linhas sul-africanas, ou por outros processos.

Quanto á clausula de livre entrada e circulação dos productos do Transvaal em Moçambique e dos productos de Moçambique no Transvaal, parece-nos que ella deve ser extinta, como pensa muita gente na provincia. O Transvaal atravez da guerra adquiriu um grande desenvolvimento agricola e industrial, podendo nos seus variados climas fazer-se uma grande parte das producções das zonas temperadas e tropicais. Nestas condições é preferivel que apenas se adopte um regimen de favores recíprocos para determinadas mercadorias, como fôr praticamente possivel. Não vale a pena fazermos tal esforço para privilegiar no Transvaal o açúcar de Moçambique, porque as empresas são quasi todas inglezas, levam para a Inglaterra os seus lucros e a ellas não corresponde na provincia uma lavoura portugueza, mesmo indigena, que seja dona das plantações. Estas são dos estrangeiros, como as fabricas, a ponto de ser até exploradas por elles as que se fizeram com os nossos capitais.

Que temos de ir fazendo melhoramentos nos portos de Moçambique, tambem não offerece duvida, mas sem irmos dispendir quantias notaveis em apetrechamentos para uso e gozo das regiões estrangeiras do *hinterland*, correndo atraz das illusões do tráfego, como em Lourenço Marques. Façamos o que fôr justo, bom, e util que se faça, mesmo na Beira, por combinações com a Companhia de Moçambique, sem reincidirmos no caso de alargar a esta as concessões, pois a nossa politica deve ser exactamente a contraria: a de se irem reivindicando para o Estado direitos que transferimos transitoriamente, sem vantagens nenhuma, para companhias.

A nossa obra principal em Moçambique tem de sêr a fixação e civilização do indigena, o rapido estabelecimento de colonos portuguezes nos pontos salubres que se preparem para a colonisação propriamente dita, e a exploração intensa de riquezas natnrais e de algumas industrias adequadas no districto de Moçambique, na Zambezia, em Inhambane, em Gasa e em Lourenço Marques. Diz-se que o sr. Brito Camacho, apezar dos seus poderes absolutos, nada fez com largueza e intensidade para aquelles fins, ao mesmo tempo que fez concessões inconvenientes a Hornung e a outros. Mas neste ponto se esquece que a principal iniciativa tem de depender dos capitalistas da metropole, os quaes infelizmente continuam apenas a explorar por cá os agios e os preços de guerra. A sofisma tem de partir de aqui e não o podemos já demorar.

O certo é que temos todas as situações necessarias para só fazermos com o Transvaal uma convenção que seja conveniente e justa, usando da resistencia passiva em face de quaesquer pretensões contrarias aos direitos e legitimos interesses da nossa provincia. Em ultimo caso não deveriamos fazer nenhuma convenção, quando quizessem de nós o que é impossivel concedermos.

Nem a Inglaterra, nem a Africa do Sul podem offender nenhum dos nossos direitos. A nossa imprensa e a nossa politica, mais ou menos sentimentais não de-

veriam esquecer que nós acabamos de sair de uma grande guerra em que prestámos serviços ao lado da Inglaterra e da Africa do Sul, tendo resultado dahi situações por cima das quais ninguem pode saltar. De mais a mais o Pacto da Sociedade das Nações que Portugal e a Inglaterra assignaram, tambem foi assignado pela Africa do Sul, representada pelos generais Botha e Smuts. Todos os tres paizes, membros natos da Sociedade das Nações pelo artigo 1.º, ali declararam:

"aceitar certas obrigações de não recorrer á guerra; manter francas relações internacionaes fundadas na justiça e na honra;

"observar rigorosamente as prescrições do Direito Internacional, tidas de ora avante como regra de conducta efectiva dos Governos;

"estabelecer o predominio da justiça e respeitar escrupulosamente todas as obrigações dos Tratados nas relações reciprocas dos povos organizados".

Nos artigos 10 e seguintes ha sancções importantes e decisivas para estas obrigações fundamentaes do Pacto. A Inglaterra, dentro da qual fica a Africa do Sul, teve comnosco o tratado de 1891 que define os direitos e obrigações reciprocas de Portugal e da Gran-Bretanha em toda a Africa austral e central, vigorando agora tambem entre as duas potencias ao norte de Moçambique e ao sul de Angola o tratado luso-germânico de 1886. Ainda acima de tudo isso está para ambos e para a propria Africa do Sul o estatuto da Sociedade das Nações, com a sua absoluta consagração do Direito Internacional.

E' imenso o campo que isto nos deixaria á resistencia passiva, se nos viessem com pretensões contrarias á justiça e á honra. As muralhas das nossas fronteiras em todos os nossos territorios de quem e de alem mar são mais fortes do que imaginam muitos dos que infelizmente fazem a opinião em Portugal. Resta a nós trabalhar com ordem, método, serenidade e confiança dentro da nossa casa respeitavel.

Quirino de Jesus



Vianna a Porte — Estão muito contentes os povos d'este concelho, pelo facto de já ter sido approvada pelo Parlamento a construcção da linha, que era sua antiga e justificada aspiração.

Santarem a Peniche — Estão em effervescencia os influentes de Santarem, Rio Maior e outros concelhos que serão servidos pela projectada linha de Peniche, se ella partir de Santarem em vez de Setil, conforme os estudos já feitos.

Não ha duvida de que seria para essas povoações de um grande beneficio a ligação em Santarem; mas com respeito a esta cidade, se perder esses interesses, terá que queixar-se de si, porque foi ella que afastou para o Setil a linha de Vendas Novas, que de Santarem se projectava fazer partir.

Portimão a Lagos — Ao que se diz este ramal, será aberto á exploração no dia 23 do proximo julho. A inauguração será a titulo provisorio, visto todos os trabalhos não estarem concluidos.



II

Roma. — A sua estética, os seus grandiosos palacios, parques e fontes. — Agua com fartura. — Os caminhos de ferro do Estado. — A directa Roma Napoles.

Eu disse no anterior artigo que não me occuparia de Roma, por já ter falado d'esta capital por occasião da viagem de 1904; mas Roma é tão importante seja qual fôr o aspecto, de tantos, por que podemos considerar'a, que, mesmo sem nos apercebermos d'isso, a nossa admiração pela grande cidade é tomada a cada momento, transformando-se gradualmente n'uma perfeita veneração. Se a considerarmos pela sua estética, ella é bem differente de todas as cidades capitães dos outros paizes. No seu ceu ha uma luz mais forte mais expressiva que dá mais vincados claros escuros nos seus edificios, n'estes, (não tratamos das suas respeitaveis ruinas) ha uma grandiosidade, uma imponencia que nos attrahe que faz que não passemos adiante sem, a cada um consagrarmos alguns minutos.

Numerosas familias de velha linhagem e colossal fortuna teem, mesmo no centro da cidade, grandes palacios, monumentaes palacios que fazem a admiração de quem não está habituado a vê-los.

Alguns, dentro de enormes parques, onde a vegetação é muitas vezes secular ocultando-se a vivenda entre bosques de arvoredos tropical. Outros, á face da rua, ostentam as suas fachadas ornamentadas profusamente, até ao ultimo andar, por caryatides colossaes e outros motivos decorativos.

E nota-se, como, no interior, serão aquelles salões, vendo-se que as janelas teem 5 e mais metros de altura e que um *palazzo* de trez unicos pavimentos tem a elevação de trinta metros e mais.

Se lhes entramos no portal (e para isso muitos tem por uso estar abertos) depara-se-nos uma escada magestosa illuminada por enormes janellões ao fundo, ladeada por verdadeiras estatuas monumentaes; quando não é um pateo ajardinado com primor, com arcarias sob as quais se abrigam as estatuas, em enorme quantidade, correndo-lhe superiormente uma galeria envidraçada em que as decorações de pedra não deixam uma pequena parte lisa.

Não se descobre, por mais que se procure, um motivo que nos dê a nota da economia, do aproveitamento, no espaço ou na decoração; é tudo vasto, largo alto, grandioso, demonstrando a abaslança, a riqueza dos seus habitantes.

Para dar uma ideia do que estou descrevendo e vi, na semana e tanto em que, impossibilitado de auzentar-me, umas vezes para seguir os trabalhos ou as excursões do Congresso, outras porque o tempo chuvoso não permittia passeios para outras terras, direi que dentro de alguns d'esses parques particulares que visitei cabe bem, duas vezes o nosso Passeio da Estrella; e de dentro do pallacio Barberini, onde está installada a legação de Hespanha poderíamos metter dois ou trez palacios da Ajuda.

Se dos edificios particulares passamos aos edificios publicos, o mesmo caso se dá.

Não se faz ideia de extensão das construcções que

constituem o ministério das Finanças e repartições do Thesouro. Anda-se, anda-se enormemente junto á gradaria que o rodeia, e, quando já muito temos andado encontramos o monumento de um antigo ministro — é ainda o centro das edificações.

Monumentos, estatuas, columnas, fontes, são numerosos e em todas as ruas e praças; e quando se trata de fontes, repuchos, tanques, lagos ou figuras jorrando agua, nunca é um pequeno jacto, mas uma enorme massa d'agua que se desloca, dando tambem a impressão da abundancia.

Que differença com a nossa pobre Lisboa onde, nem sequer no contador, que nol'a fornece a elevado preço, temos agua com fartura!

A Administração dos Caminhos de Ferro do Estado está já sumptuosamente installada n'um edificio enorme, no sitio chamado Porta Pia. Ha alli ao que vimos, vastas repartições, confortaveis gabinetes para os empregados superiores, salões para reuniões de estudo, corredores enormes, largos, bem illuminados, ascensores varios; pois está construindo um outro edificio ainda maior para se alargar por elle.

Que isto dos Caminhos de ferro, na Italia, é tambem uma especialidade sem igual nos outros paizes.

No artigo sobre o Congresso, no numero de 16 de maio, pagina 109 disse que a réde do Estado é de 15.689 kilometros tendo em construcção e em estudo 2.229 kilometros o que a elevará a uns 17.900 kilometros; e que o ministro das Obras Publicas e o Director Geral dos Caminhos de Ferro haviam salientado as difficuldades que á expansão dos caminhos de ferro n'aquelle paiz oppõe a sua constituição montanhosa, tornando difficil o estudo e carissima a construcção. Isto é um facto incontestavel, e a maneira como a engenharia italiana tem conseguido levar de vencida os obstaculos que a natureza põe ante o avanço de cada linha é uma gloria para essa corporação.

Mas como boa compensação, ella gosa das enormes vantagens de trabalhar por conta do Estado, o que lhe facilita, em grande parte, a missão:

Projecta-se uma linha, ha que executa-la; uma brigada de estudo, sendo official, passa muito mais facilmente por terrenos particulares do que se se tratasse de um grupo de engenheiros da industria privada.

Expropriações e outras negociações vão muito mais rapidas, porque os serviços publicos não lhes põem entraves, antes lhes facilitam tudo.

Que difficuldades não haveria em occupar o subsolo (em tão grande extensão que só sob a cidade de Napoles cremos que são 7 kilometros) para a construcção da directa electrica entre Roma e Napoles! E a construcção lá vai avançando rapidamente, devendo constituir, quando concluida, uma obra colossal.

Não sabemos como por fim se concluirá, mas a impressão que trouxemos de Napoles é que esta linha, sendo a satisfação das antigas aspirações da cidade, é o *enfant gaté* a que tudo se sacrifica.

Foi assim que se começou por lhe immolar a elegante estação cuja plataforma foi rebaixada, uns 20 metros, sendo as outras linhas que d'alli irradiam para tantos pontos importantes, postergadas para sob uns alpendres, onde hoje se faz o embarque e desembarque sem conforto, tendo-se tanto á partida como á chegada, que andar seguramente mais de 150 metros, para se encontrar o comboio ou para sahir da estação.

Mais tarde, e não muito tarde sem duvida, haverá que prolongar a estação para abrigar estas linhas.

Mais temos que falar, naturalmente, sobre o serviço nas linhas italianas, mas o artigo vae longo e remetemo-nos para o seguinte:

As festas e romarias como elementos de Turismo

Com o calor chega a época das festas e romarias. De Norte a Sul do paiz é durante a estação calmosa que o povo portuguez abrindo, como que uns parenthesis na ardua tarefa do trabalho insano, consagra uns dias ao folguedo.

Os pretextos são em regra motivos de caracter religioso que a tradiçãõ vem conservando atravez os seculos.

São as romarias que, conforme a região onde se realisam têm o seu aspecto especial, sempre interessante e onde a par da devoção catholica se observam manifestações do puro paganismo; uma miscelanea que n' o povo, na sua ingenuidade quasi inconsciente, arranhou para expandir o seu sentimentalismo atavico de mãos dadas a uma alegria esfusiante, ambos envolvidos n'uma capa mística de amor.

As romarias e os arraais portuguezes são os elementos mais curiosos, mais bellos, os mais completos que se offerecem á contemplação e observação do caracter deste povo tão cheio de bondade nas horas da calma, como de heroismo nos momentos do perigo.

Valente e destemido, tão geueroso na paz como cruel na lucta; aventureiro e fatalista; crente, d'uma fé tão pura que o leva aos maiores commetimentos; orgulhoso de si proprio, mas docil e condescendente para quem o saiba comprehender e animar, como inimigo indomavel para quem o pretende amesquinhar, é n'esse meio do arraial e da romaria, melhor do que em qualquer outro, — que a sua psychologia se traduz exuberantemente.

Nas suas invocações e preces a Deus, á Virgem Maria ou aos outros symbolos da egreja que elle venera, vão como que pedaços da sua alma a evolar-se até o altar em que o seu espirito os julga collocados, e de onde espera que lhe venha o conforto benefico por que aneia.

Nas suas canções, como o Fado, repassadas de sentimentalismo, sabe traduzir tudo quanto lhe vae na alma; o amor, a paixão, a desventura, a felicidade, o odio e o desprezo. Das vibrações das cordas de uma guitarra sabem gemidos da alma dolorida, beijos d'amor, gritos de desespero, lagrimas de saudade e d'alegria, tudo n'um ritmo voluptuoso que nos embala como n'um berço ideal.

Nas suas danças cadenciadas, de que "Vira" é um dos melhores modelos, ha arte, ha ritmo, ha uma graça cheia a um tempo, de ingenuidade e volupia.

Nas suas decorações, nos balõesinhos com que á noite o arraial se ilumina, observa-se sempre uma nota caracteristica; em tudo ha um significado ou uma allusão. Um balão em forma de navio lá está como que a commemorar as aventuras maritimas dos seus navegadores; outro em forma de viola ou de guitarra, os seus instrumentos predilectos; outro ainda em coração, a lembrar o amor; outro e outros mais, todos de formas symbolicas; bandeiras e flamulas com nomes de entidades illustres ou da sua affeição; cruces de Christo, esferas e outros symbolos que em todos os tempos atravez a historia acompanhariam o povo portuguez a incitar-lhe a fé, a energia, o heroismo.

Em todo o paiz preside a estas festividades uma certa harmonia que define as caracteristicas da raça; ha comtudo umas certas variantes provindas naturalmente da influencia das condições alinatericas e talvez mais ainda da hereditariedade. Assim é que no Sul, onde o clima é mais quente e onde a influencia arabe mais se acentuou, se nota mais plangencia na musica, mais indolencia no movimento, menos colorido nos

trajos, menos ruido no conjuncto. No Algarve, comtudo, a influencia hespanhola é bastante manifesta. Nos "mastros", por exemplo, em Villa Real de Santo Antonio, e mesmo em Faro, ha sempre uma grande animação bastante ruidosa, ouvindo-se a acompanhar as canções portuguezas, o pandeiro e as castanholas.

O foguete, elemento indispensavel, é mais atroador no Norte do que no Sul. Em Vianna do Castello, por exemplo, nos dias de festa, os ares são constantemente atroados com morteiros de dynamite. No Sul até ha poucos annos, eram pouco usados estes foguetes, quasi que só se ouviam os de três vopostas.

No Sul não se ouve o ensurdecador «Zé Pereira» que é no norte um numero indispensavel.

Ao passo que no Minho os trajos das mulheres são de cores berrantes e variegados, no sul predomina o negro.

Que contraste entre o lenço da lavadeira de Vianna do Castello e o da semana de Monchique, ou da moçoila da Beira Baixa. Esta ultima região é a que nos fornece menos colorido, no entanto não deixa de offerecer certos encantos.

Nos arredores de Castello Branco, ouvem-se canções deliciosas; versos que dir-se-hiam feitos pelo mais inspirado dos poetas. O que ha é menos côr na indumentaria, o que de resto está em harmonia com a côr da rocha de que é constituída a região. No "Mondego" onde é grande a influencia Coimbrã, é um encanto ouvir cantar as raparigas.

Nas povoações maritimas então parece que tudo é rithmado pelo barulho das ondas.

Ouvir n'um dia de temporal homens e mulheres soltando em alta voz preces á Virgem, produz uma impressão de melancholia como o proprio marulhar das vagas, e se nos dias de festa, no canto elles procuram traduzir toda a sua alegria, ha na sua voz, na melodia da sua muzica, um certo cadenciado de barcarola, que lembra sempre o balancear d'um barco sobre o mar.

A romaria, a procissão, o arraial, todas as festas enfim, são ajem d'um pretexto de gozo, um não menos optimo pretexto de commercio, o que acarreta grandes proventos para as localidades onde se realisam, tendendo ao seu desenvolvimento.

Estes diversões deveriam ser um magnifico elemento para que o turismo em Portugal tomasse maior incremento.

Sabido como é que o turista culto não se limita simplesmente a apreciar o azul do ceu e o magnifico sol com que a Natureza tão prodiga foi para conosco, nem tão sómente o contemplar monumentos e panoramas, mas que quando viaja quer tambem observar e sentir, não só a paisagem, como os costumes dos povos, nós deviamos aproveitar as festas populares como um precioso elemento a mostrar ao turista estrangeiro, e deviamos d'ellas fazer largo réclamo com cartazes artisticos, descrições em pequenas publicações illustradas a distribuir profusamente pelas agencias de transportes e de propaganda, Mas... sempre um mas: Como fazer propaganda, e chamar gente que, tendo dinheiro para gastar, exige commodidades e confortos que não lhe podemos dar?

Não é comh9teis sem conforto algum e até pouco assejados, como ha tristes exemplares por essas provnicias fóra; com estradas esburacadas e com espessas camadas de poeira que asfixia, e ainda com falta de transportes que se pode chamar o estrangeiro. Vem aqui um dia e jura não mais cá voltar.

Isto já se tem dito muita vez, mas nunca é demais repeti-lo.

N'este mez realisa-se já um grande numero de festas, algumas d'ellas das mais dignas de nota. A festa

feira dos «Taboleiros» em Thomar que offerece aspectos muito interessantes que não é facil de encontrar em qualquer parte, é sem duvida um motivo para atrahir o turista, tanto mais que, alem d'issolia encontrar n'aquella cidade monumentos notaveis e uma paisagem ridente.

As festas á Rainha Santa Izabel em Coimbra, outro esplendido chamariz. O cortejo religioso; as illuminações no Mondego e na cidade que se presta á maravilha para o effeito; os bailles populares; as deliciosas serenatas coimbrãs; etc., etc.

A romaria ao Senhor da Pedra, proximo de Miramar, que arrasta dezenas de milhares de forasteiros de muitas leguas em redor e que com os seus costumes caracteristicos e animação lhe dão um cunho especial, inconfundivel.

As festas á Senhora da Arrabida em Villa Nogueira de Azeitão; as festas de Vagos; o «S. João» em Braga e em Evora e na Figueira; o «S. Pedro» em Cintra e em Villa Real de Santo Antonio, e tantas outras todas cheias de interesse e de encanto.

Não seria de todo o ponto conveniente tratarmos a sério de estabelecermos hoteis dignos d'esse nome, repararmos as estradas, e, por esta epoca, estabelecer-se um serviço de caminhos de ferro que facilitasse ao turista o acesso ás localidades reclamadas, sem receio de não encontrarmos logar nos comboios?

Julgamos este assumpto digno de ponderação.

No dia em que saibamos tirar bom partido de tudo quanto tivermos digno de se exhibir aos olhos do turista culto, muito teremos a ganhar, seria até uma boa maneira de se contribuir para a melhoria cambial. Asentem n'isto os homens de dinheiro, se é que esta melhoria lhes convem.

M. A. Gomes

A Companhia dos «Wagons-Lits» em 1921

Segundo o relatório apresentado á Assembleia annual dos accionistas realisada em Bruxellas no mez de Abril ultimo, esta Companhia que durante o periodo da guerra soffreu grandes prejuizos, no anno de 1921 já se apresenta n'uma situação bastante desafogada.

O material da Companhia, no anno findo, era constituido por 846 vagões-camas, 648 vagões-restaurantes, 26 carruagens-salões, 182 furgões, n'um total de 1702 vehículos. N'este numero está incluído o material russo cuja situação e disponibilidade são muito problemáticas, e o que foi sequestrado na Allemanha cuja restituição ainda está pendente de litigio.

A Companhia dos «Wagons-Lits» tem em circulação nas linhas portuguezas, alem de todo o material de que é formado o Sud Express, o vagão-restaurante do rapido Lisboa-Porto.

A receita de exploração em 1921 elevou-se a 27.390.548 francos, que com a de 4.010.926 franco de receitas varias, attinge um total de 31.401.474 francos. Deduzidas d'esta cifra todas as despesas, a receita liquida foi de 10.032.600 francos que com o saldo de 1.771.838 do exercicio anterior forma um total de 1.933.239 francos a transferir para o anno de 1922.

A Companhia tinha no fim do anno em construção material no valor de 9.848.203 francos, e tinha restabelecido quasi todos os comboios internacionaes que haviam sido suspensos por causa da guerra, entre os quais se contam o Sud-Express entre Lisboa e Paris e o de Madrid-Paris.

E' com prazer que registamos a crescente melhoria de situação d'esta Companhia que nas relações que tem mantido desde ha bastantes annos com os caminhos de ferro portuguezes, se tem manifestado por uma forma correcta e digna de louvor.

A. G.



Ministério do Comércio e Comunicações

Direcção Geral dos Caminhos de Ferro

Atendendo a que o projecto apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, de casas de madeira desmontáveis do tipo II, destinadas a habitação do seu pessoal, tem parecer favorável do Conselho Superior de Obras Públicas: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, que seja aprovado o referido projecto, conforme o desenho n.º 2:701.

Paços do Governo da República, 24 de Maio de 1922. — O Ministro do Comércio e Comunicações, *Eduardo Alberto Lima Basto*.

Atendendo ao pedido da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas, que seja declarada sobrance uma parcela de terreno com a área de 564^m2,32, situada entre os quilómetros 204,606 e 204,716 da linha de oeste, próximo da estação da Amieira, conforme consta da planta n.º 2.08.

Paços do Governo da República, 24 de Maio de 1922. — O Ministro do Comércio e Comunicações, *Eduardo Alberto Lima Basto*.

Atendendo ao pedido da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas, que seja declarada sobrance uma parcela de terreno com a área de 389^m2,53, situada junto da estação de Vermoil, da linha do norte, do outro lado da estrada, conforme consta da planta n.º 2.707.

Paços do Governo da República, 24 de Maio de 1922. — O Ministro do Comércio e Comunicações, *Eduardo Alberto Lima Basto*.

Administração Geral dos Correios e Telegrafos

Direcção dos Serviços Electrotécnicos

2.ª Divisão

Tendo sido vistoriado pela Fiscalização Técnica do Governo e julgada em condições de segurança a instalação electrica das Companhias Reunidas Gás e Electricidade, constante dos cabos alimentadores: Anjos, Luciano Cordeiro, Salitre e Sol ao Rato, em Lisboa, destinados illuminação e força motriz: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, em presença do parecer da Administração Geral dos Correios e Telegrafos, que seja autorizada a exploração da referida instalação.

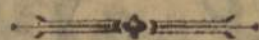
Paços do Governo da República, 31 de Maio de 1922. O Ministro do Comércio e Comunicações, *Eduardo Alberto Lima Basto*.

Festa dos Taboleiros em Thomar

E, como já tivemos ocasião de dizer, nos dias 23 a 25 d'este mez que se realiza na cidade de Thomar a tradicional festa dos Taboleiros.

Por este motivo a Companhia Portuguesa annuncia que são validos, para ida nos dias 24 e 25 e para volta até 26, os bilhetes de ida e volta da sua tarifa especial n.º 7 de grande velocidade vendidos pelas estações de Lisboa-Rocio, Santarem, Muge e Coruche para Payalvo, mantendo em tudo o mais as disposições da referida tarifa.

A maior estação do mundo VIAGENS E TRANSPORTES



Sob este titulo publicava a *Gazeta* n'um dos seus ultimos numeros algumas linhas a respeito da estação terminus de Waterloo em Londres, da linha da *London and South Western*.

Tendo-me sido permitido, por uma amavel deferencia da parte de Mr. C. F. M. Reçaño, Commissario da *Federation of British Industries* em Lisboa, recolher mais informações a respeito da reconstrucção recente d'esta estação, creio que não será desprovido de interesse nota-las aqui.

A adjudicação do contracto foi dada á casa *Perry and Sons* — empreiteiros d'obras publicas — sendo o contracto executado sem prejuizo ao enorme movimento e á circulação dos comboios, que durante este periodo chegou a ser *para cima de 5 milhões de comboios e perto de 750.000.000 de passageiros transportados*.

O enorme vestibulo da nova estação é uma das características mais interessantes, indo de um lado ao outro da estação e dando acesso ás vinte e uma plataformas que constituem a estação.

As plataformas n.ºs 1 a 15 tem ligação por meio de escadas com uma galeria conduzindo ao caminho de ferro metropolitano da *City and Bakerloo* e existindo por baixo d'esta uma outra galeria em comunicação com as plataformas e vias por ascensores electricos para transporte de bagagens e mercadorias.

Será interessante notar como se procedeu aos trabalhos debaixo do nivel da estação.

O local onde a actual estação fica era anteriormente um lodaçal devido provavelmente á proximidade das aguas do Tamisa, podendo-se então comprehender não haver a possibilidade da existencia de alicerces sufficientemente firmes para sustentar a construcção

Foi necessario exgotar a agua, existente em grande quantidade, sem todavia ter perturbado com os trabalhos das bombas qualquer construcção adjacente ao local.

As cargas, em lugar de serem impostas nos pilastros ou nas abobadas que existiam, foram sobrepostas directamente nas camadas argilosas do solo, realizando-se as excavações para este fim, de 15 a 25 pés de profundidade — 4,50 a 7,50 metros

Debaixo do nivel geral da estação existe o deposito de bagagens com ligação, como já ficou dito acima, por elevadores ás plataformas superiores, havendo tambem officinas e grande numero de arcadas que servem de armazem de cascos de vinho.

A um nivel ainda mais baixo existe o metropolitano da *City* com as suas officinas de reparações, linhas de desvio e parque, e com dois ascensores para elevar e descer as carruagens compondo os comboios, ou os vagões de carvão, etc.

As estatisticas seguintes dão uma ideia do tamanho da estação:

Mais de 140.000 passageiros usam *Waterloo Station* diariamente; uma média de 1.200 comboios ordinarios são expedidos e recebidos na estação por dia, tendo attingido o maximo de 1.370 em dias de maior movimento.

Das plataformas, a mais comprida tem 850 pés (260 m.); a mais curta 521 pés (158 m.); sendo o comprimento do *hall* exterior sendo de 760 pés (230 m.)

M. M. S.

Festas á Rainha Santa em Coimbra

Conforme já tivemos ocasião de referir, nos dias 6 a 11 do proximo mez de Julho tem lugar em Coimbra as tradicionaes festas á Rainha Santa que costumam ser revestidas de grande esplendor, e chamar grande concorrencia de forasteiros á formosa cidadê do Mondego.

Por este motivo a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes estabeleceu um serviço especial de bilhetes de ida e volta das trez classes, a preços reduzidos para os comboios que partem de Lisboa Rocio, Campanhã e Louzã ou a estas se destinem, vendidos pelas principais estações das suas linhas.

Aos passageiros portadores de bilhetes de 1.ª e 2.ª classes, procedentes de estações que distem de Coimbra mais de 50 kilometros, é permitida a utilização dos comboios-rapidos Lisboa-Porto (n.ºs 51 e 56) quando haja logares disponiveis e mediante o pagamento de sobretaxa de velocidade.

Estes bilhetes são validos para ida nos dias 5 a 10, e volta até 12 de Junho.

— A Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta tambem estabelece para os mesmos dias a venda de bilhetes reduzidos das suas principaes estações para Coimbra e volta.



Portugal-Brazil

Dentro de breves horas devem ter completado a sua gloriosa missão os nossos scientificos e corajosos compatriotas — Coutinho e Sacadura, indo receber na capital brasileira as saudações entusiasticas com que os dois paizes irmãos expandem o seu jubilo por tão heroico feito.

No sabado 17 deve o avião levantar vôo, e na tarde d'este dia confiamos que teremos o prazer de ouvir as muzicas, os foguetes e outras formas de exteriorização que se resolveu dar ao regosijo publico, annunciando-nos que o *raid* está terminado e cumprida, pelos dois bravos navegadores do ar, a missão que se impuseram de ligar, por mais um traço de união, dirigido atravez dos astros como rastro de bolido luminoso que atravessasse de um a outro hemispherio a amizade intensa que um ao outro os prende.

N'esta ultima etapa do grande e glorioso commettimento já não ha difficuldades a vencer; é a conclusão facil e natural de um labor que teve por vezes de atravessar tantos perigos que por pouco se perdia em meio — tal foi o inesperado desastre do Farey 16 nos Penedos.

Só, pois, um cumulo de fatalidade impediria agora os dois aviadores de irem directos ao seu destino; e tanta confiança temos — e sobra-nos razão para a ter — na sua competencia scientifica, extraordinaria coragem, e... e deixem-nos dizer, na sua boa estrella, *que temos a certeza* de que antes de trinta horas depois da sahida do nosso jornal poderemos, com as azas d'esse hydro-avião que de cá partiu, abraçar n'um estreito amplexo os nossos irmãos da capital brasileira.

Viva o Brazil!

Viva o nosso Portugal!

Assembleia Geral da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Hespanha

Realisou-se no mez passado em Madrid a Assembleia Geral dos Accionistas da Companhia do Norte, na qual foi lido o relatorio apresentado pelo Conselho de Administração.

Segundo esse documento a situação da Companhia no anno findo apresenta-se menos favoravel do que no anno anterior, por ter sido absorvido um bem consideravel augmento conseguido nas receitas, que foi de 9.37 milhões de pesetas, tendo sido o das despesas de 8,58 milhões, sem contar com o subsidio concedido ao pessoal pelo adiantamento do Estado.

Só a elevação das despesas com o pessoal para contrabalançar o effeito da redução das horas de trabalho representa 6,28 milhões.

O carvão gasto pelas machinas soffreu uma redução na quantidade e no preço médio por tonelada, resultando um consumo por machina de 21.598 kilogrammas (60,15 milhões de pesetas em total) e a 88,13 pesetas por tonelada, contra 22.466 kilogrammas (67,39 milhões de pesetas), a 99,53 pesetas em 1920.

Com respeito a 1916 e 1917 ainda se nota uma alta no importe total d'este capitulo de despesas, no preço médio por tonelada. A qualidade foi então melhor do que em 1920.

As receitas do trafego em 1921 elevaram-se a 285,74 milhões de pesetas, um augmento de 9,34; as receitas totaes a 286,06, mais 9,37 as de exploração subiram a 202,01, ou seja 8,58 mais do que em 1920; o producto liquido foi de 84,05 contra 83,26; os productos liquidos (deduzidas as pensões), a 81,56, augmento de 1,13.

A exploração das minas de Barruelo e Suroca realisou-se satisfatoriamente. A despesa feita pela Companhia com obras de beneficencia ao seu pessoal elevou-se em 1921 a 4,48 milhões de pesetas. Os impostos para o Thesouro e os beneficios auferidos pelo Estado, por intermedio da Companhia, foram de 49,36 milhões.

O excedente de receitas de 1921, mais o semanecente do exercicio anterior, formam um total de pesetas 23.753.892,67, das quaes cinco milhões foram destinados ao fundo de reserva, 5% de previsão e dois para creditos incobráveis e reclamações em litigio. Ficando um saldo disponivel de 16.753.892,67 que permitiu propôr um dividendo de 24 pesetas por acção, deduzidos os impostos, a partir de 1 de Junho corrente. O saldo de 4,36 milhões passa a conta nova.

Cita-se no relatorio a emissão de 200 milhões de obrigações de 6%, das quaes já foi negociada a metade para 1922, assim como a transferencia para uma empresa especial das minas de Barruelo, ficando o Norte com oito dos dez milhões do capital acções da nova sociedade.

O dividendo em 1920 foi de 16 pesetas; em 1919-18 e 17 não houve dividendo por se terem fechado os annos de 1918 e 1917 com prejuizo; o de 1916 foi de 15 pesetas; o de 1915 de 18; o de 1914 de 15, e os de 1913 e 1912 de 24.

Voltou-se, pois, ao *statu-quo avite bellum*.

Assembleia Geral da Companhia de Madrid- Zaragoza-Alicante

Realizou-se em Madrid, em 28 do pp. esta assembleia, para apreciação do relatorio do exercicio do anno findo.

Este apresenta os dados seguintes:

Os productos brutos do trafego, nas duas rêdes que compõem a Companhia foi de 250.827.992 pesetas ou mais 3.947.815 que em 1920, resultado de um augmento de 7.858.857 em passageiros, 2.513.975 de grande velocidade e uma diminuição de 3.012.911 nas mercadorias, em pequena velocidade.

Por sua parte os gastos de exploração subiram de 201.914.334 a 210.467.655, ou seja mais 8.553.321 pesetas sobre o anno anterior.

Assim o prejuizo total seria importante se não fôra as economias no custo de carvão e outros materiaes que atingiram 17.453.000.

Só a applicação da lei das oito horas fez crescer a conta de gastos de pessoal em 7.469.000 pesetas.

Pelo seu lado o preço do carvão desceu, em média, de 124,08 a 99,49 a tonelada o que deu uma economia de 12.800.000 pesetas.

O material movel da companhia era, no fim do anno: 920 locomotivas, tendo a receber 37 de 4 eixos conjugados, boggies, e seus tenders; 4 de 4 eixos conjugados e boggies e seus tenders, da casa Henschel & Sonn, de Cassel.

1.659 carruagens para passageiros, tendo a receber mais 90 e 10 carruagens de patronas.

20.962 vagões de todas as classes, esperando receber mais 1.490.

A liquidação do exercicio fez-se de uma forma mais lisongeira, de que ha um anno; dividindo-se o saldo da conta de "ganhos e perdas" que foi de 20.600.000 pesetas, numeros redondos:

Para amortisação de material	1.000.000	pest.
" reserva especial...	1.000.000	"
" Creditos duvidosos e reclamações em litigio.	4.000.000	"
" melhoramentos nas minas	1.000.000	"
" dividendo de 22 pesetas (4,4%) por acção (496.938)	10.932.636	"

A assembleia approvou esta distribuição, reelegeu os administradores saentes e outhorgou ao Conselho de Administração os mais amplos poderes para obter as sommas necessarias ás necessidades da Companhia, quer seja por emissão de obrigações hypothecarias quer por qualquer outro meio que julgue conveniente.

○ Transsahariano

Parece já estar resolvida em definitivo a construção d'este caminho de ferro, cujos estudos foram começados anteriormente á grande guerra e só agora concluidos.

O traçado deverá seguir o itinerario Biskra-Tougourt-Amguid-Meniet e um ponto situado a cinco kilometros a oeste de Silet.

A esta grande linha de via larga que, ao Sul, a 20 graus de latitude, bifurcará sobre o Niger e sobre o Tschad, pode unir-se a sudoeste de Meniet, a linha de 1^m,05 de Saoura, tendo esta por portos Orane Tanter, e prolongando-se de Colomb-Bechar a Fez atravez a região montanhosa.



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER PORTUGAIS

Société anonyme—Statuts du 30 Novembre 1894

Comité de Paris

Convocation des obligataires

MM. les porteurs d'obligations privilégiées de premier rang de 3 %, 4 %, 4 1/2 % et 3 % (Beira Baixa) de la Compagnie des Chemins de Fer Portugais sont convoqués en *Assemblée générale ordinaire, le lundi 10 Juillet prochain, à 14 heures 30, salle du Comité des Forges, rue de Madrid, n° 7, à Paris.*

ORDRE DU JOUR

Présentation du rapport du Comité de Paris;

Nomination d'administrateurs.

Tous les Obligataires, possédant ou représentant au moins *vingt-cinq obligations privilégiées de premier rang*, ont le droit de faire partie de l'Assemblée générale, en déposant leurs titres aux caisses d'un des établissements suivants :

EN PORTUGAL :

Siège social de la Compagnie, à Lisbonne ;

Banco de Portugal, Banco Lisboa e Açores, Banco Commercial do Porto, Banco Nacional Ultramarino, Crédit Franco-Portugais et Monte Pio Geral.

EN FRANCE :

Bureaux du Comité de Paris, 28, rue de Châteaudun, à Paris

Banco Nacional Ultramarino, Banque Française pour le Commerce et l'Industrie, Banque Nationale de Crédit, Banque de Paris et des Pays-Bas, Banque de l'Union Parisienne, Comptoir National d'Escompte de Paris, Crédit Commercial de France, Crédit Foncier de France, Crédit Industriel et Commercial, Crédit Lyonnais, Société Centrale des Banques de Province, Société Générale pour favoriser le développement du Commerce et de l'Industrie en France et Société Lyonnaise de Dépôts, de Comptes courants et de Crédit industriel, à Lyon

EN ANGLETERRE :

MM. *Glyn, Mills, Currie and Co*, à Londres

EN BELGIQUE :

Caisse Générale de Reports et de Dépôts, à Bruxelles, et Banque Liégeoise, à Liège.

EN SUISSE :

Société de Banque Suisse, à Genève.

Les cartes d'admission seront délivrées par le COMITÉ DE PARIS, 28, rue de Châteaudun, à Paris, en raison de ces dépôts effectués avec bordereaux des numéros des titres.

Paris, le 1^{er} Juin 1922.

LE COMITÉ DE PARIS

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Sociedade anonyma Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Administração

Distribuição do Relatório

São prevenidos os srs. Accionistas d'esta Companhia de que o Relatório do Conselho de Administração, relativo ao Exercício de 1920 e que deverá ser presente á Assembleia Geral Ordinaria convocada para o dia 30 de Junho corrente, está á disposição dos mesmos Srs. Accionistas, na sede da Companhia, — a partir de 12 do corrente.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes — Lisboa, 9 de Junho de 1922.

O Presidente do Conselho de Administração

José A. Mello Souza

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 12 de Junho de 1922.

Tem avançado com certa rapidez a discussão do orçamento geral do Estado, havendo todo o empenho que esteja votado nas duas câmaras ao findar o presente anno economico. Se o não conseguirem até lá, é muito provavel que no mez de Julho se conclua a votação.

Ao mesmo tempo o governo envida os maiores esforços para que sejam votadas as propostas de finanças do sr. Portugal Durão. A proposta principal das contribuições encontrou sérias dificuldades na Comissão de finanças da Camara dos Deputados. O relator que era o sr. Almeida Ribeiro, fez-lhe profundas alterações, estabelecendo que fosse progressiva, como hoje é, a contribuição predial, e diminuindo as taxas do imposto pessoal do rendimento. O Governo esteve em perigo por causa da situação assim

criada, tão irreductível estava o sr. Portugal Durão. Por fim acharam uma forma politica para sahir das difficuldades, continuando o governo que todavia está sempre ameaçado de cahir por diversas circumstancias.

A referida proposta andarã para diante sem modificações tão profundas como o sr. Almeida Ribeiro queria. Os liberais e reconstituintes concorrerão com a sua benevolencia para que ella seja approvada, com tanta facilidade como o orçamento. A razão é simples. Os partidos todos obedecem agora à doutrina fixa de que é preciso resolver-se o problema de equilibrar as receitas e as despesas. Todos elles conhecem e sentem que isso não lhes é possível pelo corte fundo nas ultimas, para o augmento enorme dos quais dos concorreram em proveito das suas clientelas partidarias. Simulam fazer-lhes cortes importantes, considerando como tais umas dezenas de milhares de contos em que vieram alliviando o orçamento proposto. Simplesmente acontece que ao mesmo tempo se preparam para agravar os encargos do Estado com mais de uma centena de milhares de contos, pelas novas subvenções que já estão prometidas ao funcionalismo militar e que inevitavelmente por estes caminhos se estenderã ao civil.

Por ser tudo assim, os partidos obedecem tambem à norma de que o remedio está apenas no augmento das receitas, e portanto na elevação dos impostos. São conduzidos todos, portanto a fazer o jogo do governo que para dourar a pilula, adoptou a doutrina de que já estão *actualizadas* as despesas do Estado, restando apenas fazer o mesmo aos rendimentos. As classes em geral é que inverteram este systema. Ellas vieram actualizando os salarios, os ordenados, os preços, os lucros, por todas as maneiras possíveis. Agora, parece que tambem no fundo já acham que é natural no governo o pensamento de fazer actualizações identicas. Por isso ellas não reagiram com grande vigor contra as propostas do Governo. A resistencia quasi se limita a pontos secundarios, embora seja certo que as Associações patronais ainda insistem pela reforma das despesas publicas.

Mas então o que vai succeder, se tudo assim marcha? O Estado quer do país mais cerca de £ 7.000.000 por anno, em actualização cambial permanente, o que desde logo correspondeu a uns 400.000 contos e depois poderá ser o dobro, ou um milhão de contos, ou mais ainda. As classes, recebendo essa carga em cheio, por as r todas varias contribuições directas ou indirectas, tratarão de continuar com mais empenho a actualização dos seus rendimentos. Para esse fim os diversos elementos que estejam no caso de defender o seu egoismo alijarão a carga para cima dos outros em vencimentos, salarios, rendas, preços, etc., aproveitando o ensejo para augmenta-los em proporção muito superior ao da parte da nova tributação. O encarecimento da vida será muito grave, devendo ella com rapidez marchar para o duplo e para mais ainda.

E' que de mais a mais tudo isto é acompanhado da mesma decadencia da produção nacional. Não houve nem pode assim haver no Governo ou fóra d'elle o esforço necessario para se alargar e intensificar a lavra das nossas terras, cada vez menos semeadas, e menos bem tratadas em geral onde ainda se fazem as mesmas sementeiras. Não se ataca o problema agricola e muito menos o agrario que estão ligados e de cuja solução combida depende a restauração financeira e economica do país.

Tenha, portanto, illusões quem as pode ter com a phantasmagoria dos lucros em notas cada vez mais abundantes. O deficit economico nacional é de centenas de milhares de contos e continuará a crescer. Haver por cima de tudo isto a burla das actualizações de rendimentos, quer do Estado, quer dos muitos particulares que estão no caso de explorar egoistamente as situações e de aumentar os males do proximo, seria uma irrisão se não fosse o proseguimento de uma tragedia.

Ah! E' verdade que por de traz de todas essas actualizações de receitas publicas e de equilibrios orçamentarios que se promoveu á custa de flagellos de impostos e de preços que estão no horizonte, occultam a ideia maxima e suprema de fazer empréstimos internos e externos! Com eles se dirã que se vai melhorar o cambio e a vida. Outra mistificação n'alguns e ingenuidade nos restantes. Sem o corte nas despesas, sem a reforma agricola e agraria, quanto mais impostos lançarem e mais empréstimos fizerem, pior.

Uma nota final. Veiu tambem a proposta do inquilinato. Forma um todo com a das finanças. O senhorio pode aumentar em alto grau a renda, talvez á custa de processo judicial, para o Estado elevar o imposto predial, que será pago pelo inquilino, alvejado paralelamente pelo imposto pessoal de rendimento, que é progressivo e baseado nos indicadores dos proventos, sendo o principal d'aquelles a renda paga ao senhorio. Por todos estes processos se vão augmentar as despesas annuaes de cada inquilino em muitos contos ou dezenas de contos. Positivamente apenas se trata de agravar cada vez mais a situação nacional!

Nem se lembraram de que no meio da tragedia economica e social para onde nos lançou a guerra, continúa a ser absolutamente impossível o augmento das rendas de casa sem um limite fixo de percentagem, como na Alemanha o agravamento da contribuição predial urbana, que deve ser a mesma de 1914, e o imposto pessoal de rendimento, ou de sumptuaria ou o que analogamente quizerem com a base da despesa do inquilinato.



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 include-se vinho de pasto, comida a portugueza cama, roupa, proprinas a creados e outras despesas. Para carga e passagens trata-se com os

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

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

Vapores a sair do porto de Lisboa

Africa Ocidental



Vapor portuguez **MOÇAMBIQUE.**
Sahirá a 16 a 30
Companhia Nacional de Navegação. Rua do Comercio.

Anvers



Vapor belga **LOMBARDOR**
Sahirá a 29 e Junho.
Agentes, Henry Burnay & C.
Rua dos Fanqueiros, 10

Bordeus



Vapor inglez **ENELYNMOR**
Sahirá a 29 de Junho.
Agentes, Pinto de Vasconcelos,
Ld. Caes do Sodré, 52

Bahia, Rio de Janeiro e Santos.



Vapor inglez **LEIGHTON**
Sahirá a 24 de Junho.
Agentes, Garland Laidley & C.
T. do Corpo Santo, 10, 2.º

Bristol, Newport e Swamer.



O Vapor **EIDER**
Sahirá a 26 de Junho.
Agentes, Eduardo Pinto Basto
Caes do Sodré, 64, 1.º.

Funchal, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos.



Vapor brasileiro **AVARÉ**
Sahirá a 30 e 6 de Junho.
Agentes, Pinto & Sotto Mayor,
Rua do Ouro, 29.

Havre



Vapor francez **ANGLETERRE**
Sahirá a 23.
Agentes, Henry Burnay & C.
R. dos Fanqueiros, 10.

Leixões, Havre e Liverpool.



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

Las Palmas, Loanda, Lobito, Mossamedes, Cidade do Cabo e Lourenço Marques.



Vapor **SULIAN**
Sahirá a 3 de Junho.
Agentes, Marcus e Harting, Rocio, 50.

Madeira e Canarias



Vapor inglez **ANDORINHA**
Sahirá a 23 de Junho.
Agentes, Garland, Laidley & C.
T. Corpo Santo, 10-2.º.

Madeira e Canarias



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

Madeira e Açores



Vapor portuguez **LIMA**
Sahirá a 20 de Junho.
Empresa Insulana de Navegação,
C. Sodré, 84, 2.º.

Madeira, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro.



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

Madeira e todos os portos d'Africa.



O Vapor **St.º ANTÃO**
Sahirá em 1 de Julho.
Companhia Nacional de Navegação. Rua do Comercio.

New-York



Vapor americano **CITY OF S. JOSEPH.**
Sahirá a 8 de Setembro.
Agentes, Pinto & Sotto Mayor,
R. do Ouro, 29.

New-York Philadelphia



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

Para Anvers e Bremen



Vapor **THESEUS**
Sahirá a 17 de Junho.
Agentes, Marcus & Harting
Rocio, 50.

Para Hamburgo



Vapor **SOUEGT**
Sahirá em 17 de Junho.
Agentes, Marcus & Harting,
Rocio, 50.

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



Vapor inglez **SARTHE**
Sahirá a 25 de Junho.
Agentes, James Rawes & C. Mala
Real Ingleza. R. do Corpo Santo, 47.

Para Bristol, Newport e Zwansea.



Vapor **EIDER**
Sahirá a 22 de Junho.
Agentes, Eduardo Pinto Bastos,
Caes do Sodré, 64, 1.º

Para Leixões, Vigo, Cherbourg, Southampton e Amsterdam



Vapor holandez **ORANIA**
Sahirá a 12 de Junho.
Agentes, Orey, Antunes & C.
Pr. Duque da Terceira, 4, 1.º.

Para Las Palmas, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Ayres



O vapor **GELRIA**
Sahirá em 19 de Junho
Agentes, Orey Antunes & C.
Praça Duque da Terceira.

Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos.



Vapor holandez **EEMLAND**
Sahirá a 28 de Junho.
Agentes, Orey, Antunes & C.
Pr. Duque da Terceira, 4, 1

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



Vapor francez **ROMA**
Sahirá a 19 de Junho.
Agentes, Orey Antunes & C.
Praça Duque da Terceira, n.º 4

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 15 de Junho.
Agentes, Orey, Antunes & C.

Para e Manaus



Vapor inglez **ALBAN**
Sahirá a 29 de Junho.
Agentes, Garland Laidley & C.
T. do Corpo Santo, 10, 2.º

Para Hamburgo



Vapor inglez **MEDIA**
Sahirá a 18 de Junho.
Agentes, Garland Laidley & C.
R. do Corpo Santo, 10-2.º

Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires



Vapor inglez **HOGARTH**
Sahirá a 30 de Junho.
Agentes, Garland Laidley,
Travessa Corpo Santo, 10-2.º.

Rouen, Londres e Anvers



Vapor norueguez **DOURO**
Sahirá a 24 de Junho.
Agentes, Pinto de Vasconcellos
Ld. Caes do Sodré, 52.

Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres.



Vapor **ORTEGA**
Sahirá a 19 de Junho.
Agentes, Eduardo Pinto Basto,
Caes do Sodré, 64 1.º

Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres.



Vapor inglez **ORIANA.**
Sahirá a 6 de Setembro.
Agente, Eduardo Pinto Bastos,
Caes do Sodré, 64, 1.º

Rio de Janeiro, Santos e Buenos Aires.



Vapor ingl-z **DEMERARA**
Sahirá a 24 de Junho.
Agentes, James Rawes & C. Mala
Real Ingleza R. do Corpo Santo, 47.

Rouen e Bordeus



Vapor holandez **HOOGLIET**
Sahirá a 16 de Junho.
Agentes Henry Burnay & C.
Rua dos Fanqueiros, 10.

Rouen e Havre



Vapor francez **PEROU**
Sahirá a 16 de Junho.
Agentes, Henry Burnay & C.
Rua dos Fanqueiros, 10.

Rouen



Vapor francez **NAGUYLA**
Sahirá a 25 de Junho.
Agentes Henry Burnay & C.
Rua dos Fanqueiros, 10.

Southampton, Havre, Anvers e Hamburgo.



Vapor brasileiro **BAGÉ**
Sahirá a 17 de Junho.
Agente, Pinto & Sotto Mayor,
Rua do Ouro, 29.

Vigo, Cherbourg e Southampton.



Vapor inglez **ALMANZRA**
Sahirá a 21.
Agentes, James Rawes & C.
Rua do Corpo Santo, 47.

Vigo e Liverpool



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