

Gazeta dos Caminhos de Ferro

7.º DO 36.º ANNO

Contendo uma PARTE OFFICIAL dos Ministerios do Commercio e Communicações e das Colonias, e dos Caminhos de Ferro de Estado

NUMERO 847

(Resolução do Conselho de Administração de 6 de janeiro de 1921)

Premiada nas exposições: Lisboa, 1898, grande diploma de honra

Bruxellas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata—Antuerpia, 1894, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze

Fundador — L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, José Fernando de Sousa, Engenheiro

Secretario da Redacção, Manoel Andrade Gomes

Redactor, Dr. Quirino de Jesus

Administrador, J. da Silva Pereira

Representante em Paris: — Guerra Maio — Rue du Helder, 8

PROPRIEDADE DA EMPREZA DA GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Typog. da Gazeta dos Caminhos de Ferro
5, Rua da Horta Seca, 7

LISBOA, 1 de Abril de 1923

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

5, Rua da Horta Seca, 7 - 1.º
Telephone: Central-27

A MORTE DO NOSSO DIRECTOR

Cobre-se hoje de crêpes a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

Morreu Mendonça e Costa.

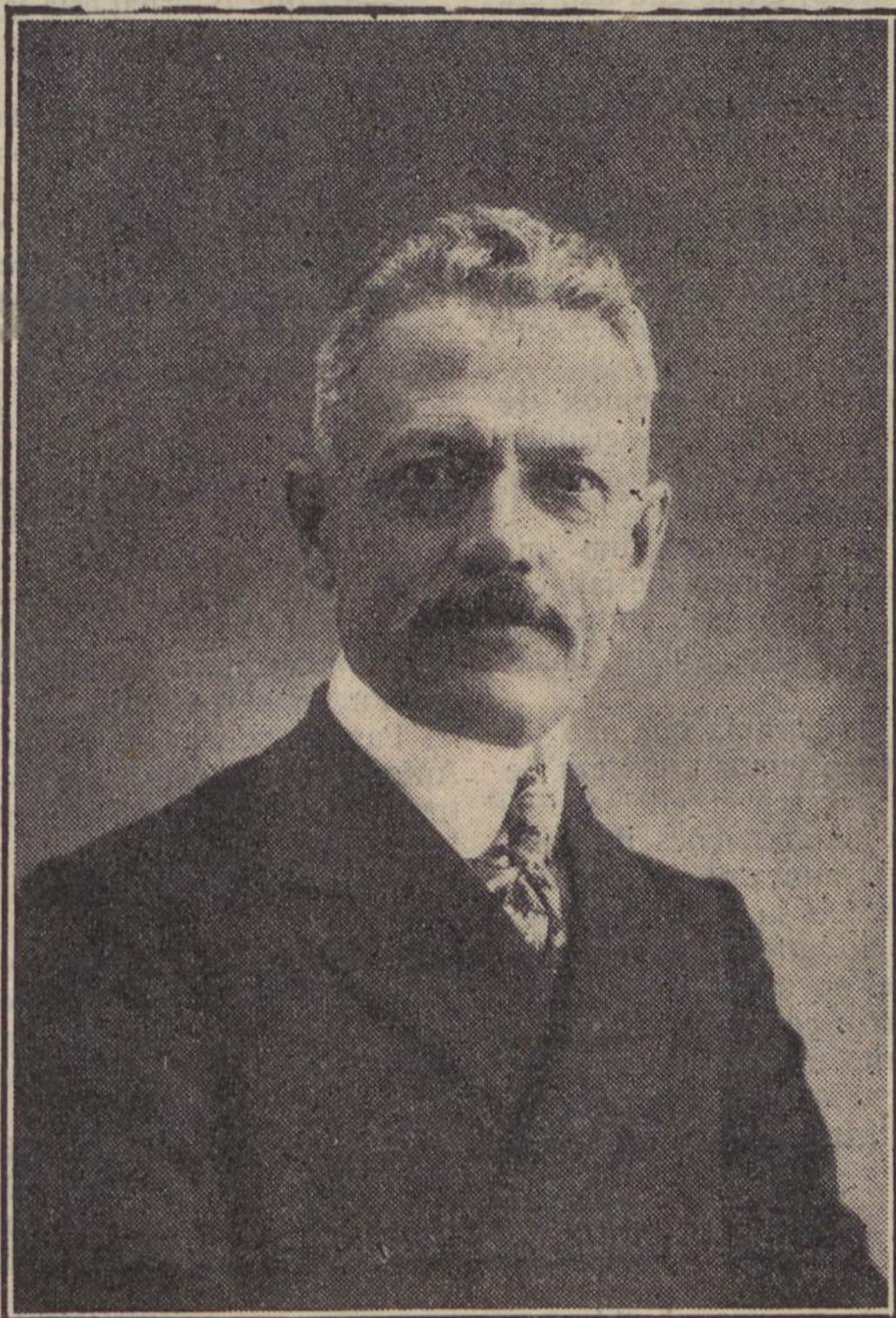
Embora a morte seja um phenomeno naturalissimo e inevitavel, ainda até hoje não houve maneira, para os que, como nós, são dotados de um temperamento sensível, de a encarar com o sangue frio preciso para que o seu coração se não confranja ao vêr desaparecer um amigo.

Não foi para nós uma surpresa o passamento do nosso querido Director.

Ha mezes que se encontrava enfermo e viamo-lo dia a dia a definhar-se, desaparecendo-lhe pouco a pouco aquella energia e actividade que foram sempre as melhores características d'essa figura extraordinaria de trabalhador infatigavel.

Como uma lampada, cuja chamma, á maneira que o oleo se vae consumindo, vae affrouxando a sua luminosidade assim a vida de Mendonça e Costa se ia extinguindo vagarosamente. E elle luctando sempre, habituado mais a vencer do que a ser vencido. Julgando-se mais forte do que

o seu proprio organismo já cansado, resistia; não queria deixar-se aniquilar.



Leonildo de Mendonça e Costa

Ainda até ha poucos dias elle dirigiu a sua *Gazeta*.

Ainda até ha pouco tempo teve intervenção em todos os assumptos da sua casa, na direcção da *Gazeta* e da *Empresa de Annuncios nos Caminhos de Ferro*. Ainda não ha muitos dias estive-mos junto d'elle, ouvindo o seu conselho, respondendo ás suas perguntas feitas em perfeita lucidez de espirito, e não nos pode esquecer a recommendação que nos fez — "*não se esqueça de fallar do Barjona e do Loewy, que morreram, e que eram meus amigos.*"

Era desnecessaria a lembrança. Já tinhamos escripto algumas linhas a manifestar o sentimento da *Gazeta* pela perda d'esses dois homens illustres, mas não pudemos deixar de admirar como áquelle homem, prestes a dei-

xar o mundo, a despeito do profundo abatimento em que jazia, não passava despercebida a morte dos amigos e ainda lhe queria prestar a sua homenagem.

Que grande espirito!

Vêr desaparecer alguém d'este mundo, quando não é positivamente um desgraçado — porque então a morte é nesse caso a libertação — causa sempre uma impressão dolorosa; mas vêr perecer um ente que além de ser um amigo, era mais alguma coisa do que uma vulgaridade; uma figura que era um simbolo de trabalho, um caracter forte, um espirito intelligente e energico, e uma alma cheia de bondade, deixa-nos quasi perplexos, embota-nos a intelligencia e collocamos ante uma empreza difficil, qual a de, em algumas linhas apenas, traçar o seu perfil, acompanhando-o de palavras que definam bem o nosso sentimento. E essa difficuldade antolha-se-nos tanto maior quanto mais pensamos na envergadura d'aquelle que desejaríamos biografiar.

E' realmente difficil falar de Mendonça e Costa

Aquelle temperamento irrequieto e voluntarioso, aquelle feixe de nervos que parecia animado por uma corrente electrica que forçava quantos o rodeavam a acompanhá-lo na sua actividade que se lhe afigurava invulneravel; aquelle *feito* que, ás vezes, n'uma sacudidela de nervos, á menor contrariedade se mostrava um tanto brusco, era no intimo o que, em linguagem vulgar, se diz um bello coração.

Não sabemos se tinha ou não inimigos; é natural que os tivesse tido, porquanto só os não tem quem passa por este mundo sem nada ter feito que se evidenciasse. O que sabemos, porém, é que elle não era inimigo, na verdadeira acepção do termo, de ninguém.

Conhecíamos Mendonça e Costa ha uns bons trinta e cinco annos, e tivemos immensas occasiões de apreciar o seu character.

A's vezes tinha arrebatamentos de génio, irritava-se; passados momentos, porém, acalmados os nervos, se a pessoa que o tinha feito exaltar chegava junto d'elle a pedir-lhe um favor, era immediatamente servido, com a melhor boa vontade.

Conhecemos muitos d'esses casos. Sabemos de individuos que lhe devem o terem hoje na sociedade posições que nunca alcançariam sem o seu auxilio, sem o seu exemplo e o seu conselho.

Sabemos de pessoas que o tinham como um inimigo, e se alguma vez de ellas por acaso lhe fallávamos, em lugar de palavras de odio, pelo contrario, sahiam-lhe dos labios phrases que dir-se-hiam dictadas pela melhor das amizades.

Conhecemos factos da sua vida intima que não temos o direito de revelar, porque temos a certeza de que o contrariaríamos se fôsse possivel elle sabe-lo que o fazíamos, que são bellas manifestações de uma alma nobre onde se não poderia nunca abrigar o mal.

Trabalhou, trabalhou muito, e ás suas excepçionaes faculdades deveu o não ter sido infeliz, podendo-se dizer que caminhando sempre no trilho da honra e do dever, conseguira triumphar e conquistar, durante os tempos em que o seu espirito fulgurou com mais pujança, um futuro bastante confortavel, que foi um dos melhores lenitivos ao soffrimento que o levou á sepultura.

Vejamos se sabemos fazer um pouco de biographia.

Leonildo de Mendonça e Costa era filho de José Fortunato da Costa e de D. Maria Izabel de Mendonça, tendo nascido em Lisboa em 5 de Novembro de 1849.

Contava, portanto, 73 annos e pouco mais de quatro mezes.

Fallecidos seus paes que lhe legaram uma razoavel bagagem de instrucção, não podendo concluir um curso, viu-se aos 21 annos na contingencia de ter de se empregar, e foi, segundo lemos nas suas interessantes *Memorias de outros tempos*, publicadas nos numeros da *Gazeta* de Dezembro de 1920 a Março de 1921, estreiar a sua actividade n'um escriptorio de agencias hypothecarias, de Marianno José Cabral, depois de Philippe Pinto Furtado, em 1872.

Ou porque não lhe bastasse o que ganhava n'esse escriptorio, ou porque se sentisse impellido para o jornalismo, Mendonça e Costa conseguiu arranjar o logar de redactor no *Jornal da Noite*, do grande escriptor e jornalista Antonio Teixeira de Vasconcellos.

Foi, pois, no *Jornal da Noite* onde, sob a influencia do Mestre, tomou a vaccina do jornalismo que, como succede a quasi todos os que uma vez a experimentam, se lhe tornou como que um vicio que nunca mais o largou.

Um dia, estava Mendonça á meza do trabalho com outros redactores, quando Teixeira de Vasconcellos, com a sua placidez de espirito, muito naturalmente chega e diz:

— Tenho a dar-lhes a triste noticia de que estão todos no olho da rua.

Levanta-nos a cabeça — é Mendonça que escreve — pararam as pennas de fabricar noticias, e o nosso olhar interrogou o Mestre.

— E' que o jornal está fallido; não ha vintem, nem mesmo para pagar este mez; e portanto, *pas d'argent, pas de suisses*; cada qual procure emprego, não que os ajudarei, porque conheço muita gente e estou prompto a recommenda-los; é mesmo o meu dever.

E Mendonça e Costa não teve outro remedio senão procurar emprego, e foi então parar ao caminho de ferro com uma recommendação de Teixeira de Vasconcellos para Miguel Queriol, então Chefe do Movimento e Trafego da, n'esse tempo, Companhia Real dos Caminhos de Ferro, onde entrou como praticante de estação de Santa Apolonia.

Vestido o fatinho domingueiro, como elle dizia com certa graça, de luvas e chapéu alto, apresentou-se na estação, onde percebeu logo que estava deslocado. Mas, que fazer?

Conformou-se, e por lá andou n'uma odysseia durante alguns mezes até que Miguel Queriol o chamou para o escriptorio, onde as suas aptidões deveriam melhor ser aproveitadas.

Passava-se isto em 1874. Era Chefe de Repartição Antonio de Sousa e Vasconcellos, homem muito illustrado, de fino trato e escriptor distincto, e Sub-Chefe Julio Cesar Monteiro, funcionario intelligente e muito considerado, mais tarde Chefe do Serviço de Movimento.

Mendonça e Costa em pouco tempo se revelou um habil empregado e não lhe foi difficil crear um certo ascendente sobre os collegas mais antigos do que elle.

Foi subindo de posto, e quando em 1887 se separaram os Serviços do Movimento e Trafego, Mendonça ficou como Empregado Principal da Repartição do Trafego, onde pela elevação de Sousa e Vasconcellos a Sub-Chefe de Serviço, conquistou o logar de Chefe de Repartição.

Mas, Mendonça e Costa, enquanto amanuense não podia limitar-se a desempenhar apenas banalmente o seu lugar.

Quando da celebre lucta entre o grupo francez, que dominava na Companhia, e o grupo portuguez-capitaneado por Marianno de Carvalho, Mendonça foi um poderoso auxiliar do grupo portuguez, fazenda na *Gaceta de los Camiños de Hierro*, de Madrid, em

que, a convite do seu proprietario e Director D. Francisco de Bona, collaborava, redigindo uma secção sob a epigraphe *Espanay-Portugal*, uma forte campanha que causou grande sensação em Madrid.

Esta attitude grangeou-lhe a amizade e consideração da Administração da Companhia, que passou a contar incondicionalmente com a sua collaboração para o triumpho que anceava. E tal foi essa collaboração que, o relatorio do Conselho de Administração foi feito todo sobre os elementos fornecidos por elle.

Era então Director da Companhia Manuel Affonso de Espregueira, e administradores, entre outros, Marianno de Carvalho, Conde da Foz (mais tarde Marquez), e Fernando Palla, que satisfeitos com o precioso trabalho de Mendonça e Costa, fizeram com que fosse agraciado com o grau de Cavalleiro da Ordem de Christo.

Durante uns 10 annos que desempenhou o logar de Inspector Chefe de Repartição, no Trafego, e mais tarde no Serviço dos Armazens, para onde fôra transferido por motivo de umas desintelligencias com o Director francez Chapuy, contou sempre com a dedicação dos seus subordinados e superiores.

Algum tempo depois reformou-se e passou a dedicar-se só ás suas empresas.

Foi elle quem, no anno em que a Companhia dos Americanos estabeleceu os bilhetes de assignatura, conseguiu que aquella Companhia concedesse esses bilhetes ao pessoal da Companhia Real com o abatimento de 25 %, beneficio de que grande numero de empregados se aproveitou, sendo-lhe descontada a respectiva importancia no ordenado em prestações mensaes. Ainda nos lembra bem, porque desfructámos d'essa concessão, que a prestação era de 1\$875.

Collaborou no *Diario de Noticias*, no *Jornal do Commercio*, no *Commercio do Porto*, e ainda em outras revistas, versando principalmente assumptos de caminhos de ferro que conhecia como poucos.

Foi tambem auctor theatral, tendo escripto varias comedias, a maioria das quaes fizeram parte do repertorio do antigo theatro do Gymnasio.

Era o auctor do *Manual do Viajante em Portugal*, publicação interessantissima, unica no genero no nosso paiz, e da qual deixa quasi concluida a 5.^a edição.

Além de fundador da *Gazeta* foi o tambem da *Empreza de Annuncios nos Caminhos de Ferro*, creações que dirigiu quasi até o ultimo dia da sua vida.

De sociedade com o fallecido Inspector da Fiscalisação do Governo, José Duarte do Amaral, fundou o *Guia Official dos Caminhos de Ferro*, que manteve durante muitos annos com a familia Amaral, á qual um dia cedeu a sua parte, sendo actualmente dirigida pelo nosso amigo, o Capitão de Artilharia, sr. Ricardo do Amaral, neto do primeiro socio de Mendonça e Costa.

Foi tambem o nosso saudoso Director o iniciador e fundador d'essa prestante *Sociedade de Propaganda*

de Portugal, que se encontra florescente, e da qual fôra eleito Secretario Perpetuo, logar que abandonou por um gesto de desalento que teve no dia em que viu desaparecer o antigo regimen a que era muito afeiçoado.

Homem de convicções, pareceu-lhe que era uma transigencia com a nova situação politica, continuar n'aquelle logar.

Verdadeiro apaixonado pelo turismo, dedicou uma parte da sua vida a viajar. Percorreu todos os paizes

da Europa, alguns dos quaes conhecia quasi tambem como o seu; o norte da Africa, a China, o Japão, tendo sido o primeiro portuguez que atravessou a Asia no Transiberiano e no Mandchuriano; visitou a Terra Santa e a Assyria; a America do Norte e o Mexico, tendo tido enseo de apreciar de perto as bellezas lendarias do Egypto e de Jerusalem, as exquisites dos chinezes e as excentricidades dos americanos.

Tomou parte em quasi todos os Congressos da Imprensa até hoje realizados,

bem como nas reuniões do Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro. Ainda na reunião d'este Congresso do anno passado, em Roma, já bastante doente, elle tomou parte. Não queria faltar, e não descansou enquanto o seu medico assistente lh'o não oon-sentiu.

Foi grande a sua obra. Não exgotou a sua vida em superfluidades e se teve a compensação do seu esforço, já gosando as delicias que proporcionam as viagens, já legando a sua familia, a par de um nome honrado, alguns bens de fortuna, pôde-se bem dizer que não teve mais do que o justo premio.

Na intimidade, Mendonça e Costa, era um modelo de affectividade.

Para nós, os que com elle collaborámos na *Gazeta*, a perda é tambem irreparavel. E' que não é facil supprir a sua falta.

O amor que tinha á sua *Gazeta*, a sua segunda filha, como lhe chamava, mais vinguem como elle o pôde sentir, por muito que todos nós nos esforcemos para lhe consagrar equal affecto.

Deu-lhe durante esses 36 annos em que a sua pena vibrou scintillante n'estas columnas, uma boa parte da sua alma.

Aquellas suas *Notas de Viagem*, escriptas quasi a correr, n'uma linguagem tão simples como correcta, sem preocupações de estylo, mas tão impressionantes e suggestivas que tinham a arte de fazer parecer ao leitor que o estava acompanhando na viagem!

Quem o ha de substituir?

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* ha de continuar, assim lh'o promettemos; e ha de procurar seguir sempre o caminho que elle lhe traçou desde o seu inicio, e, se, embora não pudermos supprir completamente a sua falta, havemos de procurar mante-la atravez de tudo, no grau de elevação a que o seu fundador conseguiu ergue-la.



No Cemiterio—O turno das educandas do Asylo D. Pedro V

Para isso empregaremos toda a nossa boa vontade, todos os nossos esforços.

E' este, cremos bem, o melhor preito de homenagem que poderemos prestar a Mendonça e Costa.

Mendonça e Costa exalou o ultimo suspiro ás 22 horas do dia 18, após uma prolongada agonia, tendo conservado quasi até o ultimo momento a lucidez de espirito.

Foram-lhe ministrados os soccorros espirituaes pelo Reverendo Martins Antunes, seu amigo intimo.

O seu corpo vestido de casaca, ostentando as insignias da Ordem de Christo, foi collocado n'uma rica urna de mogno com ferragens de prata, e deposto sobre uma eça no meio do salão da sua residencia, armado em camara ardente.

Sobre o corpo foram lançadas flores pelas mãos piedosas de sua esposa e filha.

Durante a noite de 18 para 19, foi o corpo velado pela familia e pessoas intimas da casa, e na de 19 para 20, por varios amigos e senhoras das relações, pelos empregados do escriptorio da *Gazeta* e da *Empresa de Annuncios*, e pelo pessoal typographico.

A's 10 horas de 20, foi celebrada missa de corpo presente pelo Reverendo Martins Antunes, á qual assistiu, além da familia, grande numero de senhoras e amigos.

Cerca das 14 horas e meia effectuou-se, entre as lagrimas da familia e dos amigos mais intimos, o sahimento do feretro que foi deposto n'um rico coche forrado de negro, puxado a tres parelhas, e coberto com grande numero de lindas corôas e ramos de flôres, offerecidas pela viuva, filha e genro, Redacção da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* e pessoal de escriptorio.

Atraz do coche funerario seguia a carruagem conduzindo o rev. coadjutor da Freguezia do Coração de Jesus, e após esta grande numero de trens com os amigos que quizeram acompanhá-lo até á sua ultima morada no Cemiterio do Alto de S. João, onde ficou depositado no seu jazigo.

No cemiterio formaram-se differentes turnos, nos quaes tomaram parte os srs. Dr. Alfredo da Cunha, pela Sociedade Propaganda de Portugal; Visconde de Sorraia, Consul de França, Engenheiro Oliveira Simões, Roldan y Pego, pela Direcção de Minas e Serviços Geologicos; Luiz Plaza, pela Vacuum Oil Company; Manuel Emygdio da Silva, Francisco Calvente, Andrade Gomes, pelo pessoal do Trafego da C. P. e representando o Engenheiro Manito Torres, Chefe da Exploração do Sul e Sueste; rev. José Martins Antunes; Carlos Ornellas, Alberto Ferro, o pessoal do escriptorio e da typographia da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*; a sr.^a Viscondessa de Sorraia, D. Julieta de Mendonça e Costa da Silva Pereira, filha do fallecido, e ainda outras illustres damas e cavalheiros cujos nomes nos não occorrem, e um grupo de meninas do Asylo D. Pedro V.

A "*Gazeta dos Caminhos de Ferro*" estava representada pelo Engenheiro sr. Fernando de Sousa, e pelo Secretario da Redacção, sr. M. Andrade Gomes; a *Epocha*, pelo sr. Fernando de Sousa; *Correio da Manhã*, pelo sr. Tenorio d'Oliveira; *Dia*, pelo sr. Moreira d'Almeida, a *Cine Revista*, pelo sr. Angelo dos Santos; o *Diario de Lisboa*, pelo sr. Felix Correia; a *Nação Portuguesa*, pelo sr. José Fernandes Junior; a *Revolução*, pelo sr. Arnaldo Mourão; o *Século*, pelo sr. Alfredo Wunderli Lourenço; o *Diario de Noticias*, pelo sr. Sebastião Cardoso.

Além das pessoas acima citadas, tomámos nota, entre outras, das seguintes: Conde de Mesquitella, Jayme Victor, Lóriô Tavares, Carlos Lamarão, Secretario da Administração da C. P.

João Navarro, Thesoureiro da C. P.; Luiz Cordeiro de Sousa; Francisco da Silva Martins, Jayme Anahory, Tenente Coronel Raul Esteves, Francisco Rangel de Lima, Eduardo Cabral, Dr. Carlos Silva, Adelino Pimentel, Chefe de Secretaria da Administração da C. P.; Dr. Antonio Roballo, Carlos Rosas, representando a Companhia dos Telephones; Bocage de Lima, Chefe do Trafego do Sul e Sueste; Antonio Mendes, Antonio Augusto de Figueiredo, Pedro Gonçalves Torres, Eng.^o Manuel Rueda, Chefe do Trafego da C. P.; João Alvares, Sub-Chefe do mesmo Serviço.

José Fernandes Junior, Joaquim Lopes Ramalho, Antonio Nolasco de Freitas, Ivo de Monforte, Felix Labat, Elias de Sousa Mesquita, José Marques Gomes Junior, Philippe Nery, Angelo dos Santos, José Maria Cordeiro, Silva Pinto, Horta Machado, D. Amelia Perdigão Batalha, D. Maria Jacintha Ratto Boni, D. Adelaide F. de Cupertino Ribeiro, D. Laurentina do Carmo Pires, D. Margarida Boaventura da Silva, D. Maria Luiza de Jesus Gomes d'Abreu Barros, D. Arminda Rosas, D. Eulalia de Campos Neves, D. Suzana Garcia (Sagastume), D. Elvira Ferreira, D. Thereza de Jesus Mendes, D. Julieta Pinto de Sousa Pimentel, D. Virginia Amelia Rato Boni de Magalhães, D. Maria Clementina Cunha Goulart.

D. Isabel de Paiva Soares, D. Maria Assumpção da Silva, D. Emilia Olympia Verol, D. Marianna da Conceição dos Santos Verol, D. Gertrudes A. Verol da Silva Lopes, D. Isaura Henriques, D. Lydia A. Sousa Falcão de Freitas, D. Maria José Rosas, D. Victoria Pereira Lapa Correia, D. Judith Ribeiro, D. Maria da Conceição Mendes, D. Ambrozina Braga e Silva, D. Samaritana Mesquita Horta Machado, Madame Bobone, D. Gertrudes da Conceição Duarte, representando o Asylo D. Pedro V: Vasco Coelho, Julio Vieira, Antonio Philipe Simões Pinto, Norberto Antonio Matheus e Cunha, Joaquim Pereira, Sabino Eusebio Alves, Antonio Raphael Pedroso, Francisco de Mello Gonçalves.

Coronel Antonio Baptista de Magalhães, Dr. Quirino Avelino de Jesus, D. José da Costa (Mesquitella), Martin Schlimpert, Secretario da Legação d'Almanha, Eduardo A. Ribeiro Cabral, prior de Jesus, Pedro Gonzalez Torres, Carlos Koenig Walter, José Maria Mendes Guerreiro, Carlos Miguel da Silva, João Machado da Conceição, Francisco d'Oliveira Marques, Antonio Nolasco de Freitas, Antonio Gaspar Nunes, José Lisboa, Manoel Emygdio de Sousa Pimentel, Agostinho Lourenço, Julio Vieira, José Vicente du Bocage Lima, Antonio Philipe Simões Pinto, Francisco Palmella, Luiz Ferreira da Silva Vianna, Pompeo Guedes Coutinho Garrido, José d'Azevedo da Cunha, Francisco Brito dos Vinhos Junior, José do Carmo Dias, Manuel José Cardoso, José Alves Baptista, Jorge da Cunha, Pedro de Oliveira Pires, Luciano Rosa, Ernesto Santos, Francisco Pires Dias, Caetano Barros, Gaston Desnet de Sousa Mesquita, Antonio Baptista de Magalhães, Carlos Wilton, Antonio Pedro Ferreira Roque, Antonio Bastos, Rodrigo Affonso Pequito, João Romano Torres, coronel J. de Sousa Tavares, José Felix da Costa, Carlos Lucio Gomes Zanatti, Bartholomeu Rodrigues da Silva, John B. Launcey, João Augusto Pereira das Neves, Fernando Lapa d'Oliveira Correia, Padre Antonio Joaquim Alberto, Ta-

—Enviaram telegrammas e cartas de condolencia os srs.: Antonio dos Reis Porto, Director dos Caminhos de Ferro de Porto á Povoá e Famalicão; Oliveira Leone; Alexandre Barros; Eng.^o Manito Tor

Eng.º Manoel Bello, Director da Sociedade «Estoril»; Fernando da Cunha; Guerra Maio; Domingos José Pires; e as Sr.ªs D. Berthia Vianna, D. America Machado, D. Wanda Anahory e familia, etc.

—Dirigiram o funeral os srs. Conselheiro Fernando de Sousa e Dr. Carlos Silva, recebendo a chave da urna o sr. Alberto Ferro.

—A todas as entidades que compareceram no funeral ou por qualquer forma manifestaram o seu pesar pela morte do nosso Director, enviamos os nossos mais commovidos agradecimentos.



Um homem de bem

Meu pobre amigo! Foi esta a unica phrase, que, ao ler a noticia da sua morte, a comoção me deixou escapar da alma dolorida.

Mendonça e Costa era um caracter, era um homem de bem. Bondoso em extremo, lia-se no olhar a clara expressão da sua alma affectiva e cheia de sentimento.

Espirito justiceiro, leal por condição, punha sempre uma grande nobreza em todos os seus actos. Por isso todos o estimavam.

O seu temperamento, ás vezes irrequieto levava-o aos maiores exageros na defeza d'um direito, do ponto de vista que lhe dictava a rectidão do seu character. A sua grande bondade, depressa esquecia tudo.

Comprazia-se em primar com os humildes, e detestava aquelles que pelos seus haveres, ou senhores d'uma boa situação olhavam d'alto para as misérias da vida.

Conheço um episodio curioso, das suas viagens successivas, que bem marca a elevação e a nobreza do seu tracto.

Estava passando uma temporada n'um hotel de aguas do Norte, onde o serviço, alias muito aceitavel, era para elle um verdadeiro pesadello, não occultando o seu desagrado ao hoteleiro, á criadaçã, e aos outros hospedes. Sahiu zangado, jurando não mais alli voltar.

Em seguida foi a Miranda do Douro, que há muito a sua curiosidade anciava conhecer. Installou-se no unico hotel da terra, que não passava das mais modestas pousadas do nosso Paiz. A dona de casa—uma santa velhinha, de que elle fallava sempre com ternura—a todo o momento pedia desculpa do seu modesto serviço, que alli não havia nada, e outras palavras brandas. Mendonça e Costa achava tudo magnifico, que estava contentissimo, e ao pagar a conta duplicou a importancia devida, dizendo á mulhersinha que havia de recomendar o hotel aos seus amigos.

Não é minha intenção fazer aqui a biographia do meu bondoso amigo; não é a mim simples collaborador d'este jornal que me compete, tanto mais que privando com elle apenas no ultimo quartel da sua existencia, não estou a par do que foi a sua grande vida de trabalho, nem até onde chegou a sua consideravel actividade.

Desejo apenas dizer duas palavras, como homenagem d'um discipulo agradecido.

Foi em 1911, n'umas ferias em Vidago, que conclui um ligeiro estudo sobre a possibilidade da ligação immediata em Lisboa, do *Sud-Express* com os vapores transatlanticos.

Desse estudo fiz um artigo que enviei á *Gazeta*, sob um pseudonimo.

Mendonça e Costa que estava na Italia, respondeu

a esse artigo, com uma torrente de contestações, affirmando que a minha ideia não tinha viabilidade.

Não me dei por vencido; voltei ás columnas da «Gazeta», refutando as suas affirmações, e defendendo o meu ponto de vista com novos argumentos.

Mendonça e Costa, emudeceu, e quando regressou a Lisboa, mandou-me ir ao seu escriptorio pois desejava conhecer-me pessoalmente.

Alli entre as palavras mais affectivas, disse-me que, em resposta aos meus artigos, me offerecia um lugar no seu escriptorio, encarregando-me logo da administração e da coordenação do «Guia Official», dando-me ao mesmo tempo um cargo de collaborador effectivo da «Gazeta dos Caminhos de Ferro».

Este gesto, n'um meio, como o nosso, pleno de invejas, de malquerenças, marca o character d'uma pessoa.

No estrangeiro factos d'estes são vulgares, pois não é raro ver-se premiar um invento, um gesto, uma phrase com uma situação de destaque.

Mas entre nós, onde tudo o que os outros fazem é idiota, e nada é perfeito senão a nossa obra, casos d'estes merecem ser citados como um grande exemplo de probidade.

Não ficou por aqui a generosidade do seu gesto.

O «Guia Official» não era só propriedade sua, e alguem que tinha uma poderosa influencia junto dos socios d'essa empreza quiz inutilisar a minha acção.

Mendonça e Costa, comprehendeu tudo. E como um dos argumentos que se servia era a minha falta de competencia para um tão complicado trabalho, era elle que, até mesmo em sua casa, me indicava o que devia fazer, dando-me lições como um mestre, como um protector.

Pouco depois, mercê do seu admiravel espirito de organização, eu estava senhor do meu papel, e durante sete annos que estive ao seu serviço, jámais vi n'elle um patrão, mas um amigo ou um mestre; porque elle ao apresentar-me a alguem nunca dizia: o meu empregado, mas o seu collaborador; e, para os amigos mais intimos, o seu discipulo.

Durante esse tempo do contacto com as suas magnificas qualidades de trabalho, e com o patriotismo que elle punha em todos os seus actos, compenetrei-me que esse homem, que a morte acaba de levar, podia ter prestado ao seu Paiz grandes e relevantes serviços se o soubessem ter aproveitado.

Mas Mendonça e Costa não foi comprehendido!

O seu senso pratico, a sua largueza de vistas, podiam ter deixado uma grande obra; o seu patriotismo podia-lhe ter feito marcar um lugar de destaque entre os homens do seu tempo.

Viajado, como nenhum outro, Mendonça e Costa era o portuguez que mais percorreu os caminhos de ferro do Mundo.

D'essas viagens, fortes lições podia ter trazido para o seu Paiz, se a nossa malfadada politica distrahisse as suas vistas para a vitalidade das questões economicas.

Sem querer, ia cahindo na sua biographia. Outros que lh'a façam. O que eu desejo é simplesmente, sobre a sua campa, derramar as flores do meu reconhecimento, por tudo o que lhe devo, tanto mais que apesar de quatro annos de ausencia no estrangeiro, jámais me vi privado do seu conselho prudente, da sua amisade sem contestação e da sua bondade sem limites.

Uma das suas ultimas cartas, foi para mim como um testamento d'um pae a um filho extremecido.

A minha gratidão não se extinguirá nunca.

Que descanse em paz o querido morto.

UM MORTO

Não venho aqui traçar a biographia de Mendonça e Costa, meu querido director na *Gazeta* e na Empresa de Annuncios, porque a sua figura, d'um inconfundivel destaque no meio d'esta sociedade onde pulula tanta mediocridade, tornou-se bem conhecida em todas as modalidades do seu character e da sua intelligencia

Quer como jornalista, quer como apaixonado das questões ferroviarias, quer ainda como homem de espirito, Mendonça e Costa marcou bem a sua individualidade.

O meu querido director não era só um bom amigo; os seus ditos espirituosos, os seus trocadilhos e calemburgos fizeram epocha e ainda hoje se repetem, pela sua graça expontanea e sã, graça com que abundantemente polvilhou as suas obras theatraes.

Como patriota, a sua melhor obra foi incontestavelmente a fundação da Sociedade de Propaganda de Portugal; como amigo do turismo, deixou-nos o *Manual do Viajante*, obra admiravel de perseverança e de utilidade.

Jornalista por devoção, colaborou em grande numero de jornaes e tomou parte em varios congressos de imprensa marcando sempre bem o seu lugar entre os jornalistas de todos os paizes.

* * *

Com a morte de Mendonça e Costa, desapareceu alguém que se destacava entre os seus contemporaneos, pelo muito que amava o seu paiz, pelo seu infatigavel trabalho, e pelo seu espirito altamente caritativo. D'elle tivemos ainda prova no seu funeral, onde se incorporaram creanças de diversas casas de caridade.

N'esta hora em que o meu querido director repousa na paz do tumulo, não posso deixar de juntar ás flores que devo ás suas extraordinarias qualidades de coração, estas linhas de sincera homenagem e de eterna saudade.

Carlos d'Ornellas.



O Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro

QUESTÃO IV — BETON ARMADO

Da série dos relatorios sobre o cimento armado, apresentada ao congresso de Roma, falta apenas referir-nos ao que respeita á Dinamarca, Suecia e Noruega, devido a Mr. Bülow, engenheiro dos Caminhos de ferro do Estado Dinamarquez.

Põe este em relevo a grande economia realisada na construcção, a insignificancia das despezas da conservação, a incombustibilidade, o character monolithico do beton e a facilidade com que se adapta ás diversas formas e exigencias architectonicas.

Pondera, o que é aliás bem sabido, que mais do que em qualquer outra construcção, a solidez das obras de beton armado depende da sua boa execução e pede attenção constante e conscienciosa tanto por parte dos operarios, como dos contramestres e engenheiros, o que torna sobremodo difficil a fiscalisação.

Das experiencias feitas nos caminhos de ferro dinamarquezes resulta que a resistencia ao esmagamento do beton de saibro (graveiro) varia com a grossura do grão d'este.

Sendo a mistura de 1 de cimento por 3 de areia, a resistencia ao fim de 28 dias d'endurecimento é

Saibro grosso	464 kg. por cm. ²
" fino	233 " " "
Mistura de grosso e fino..	328 " " "

E' necessario tambem verificar cuidadosamente a qualidade do cimento.

Influe tambem muito na resistencia a qualidade da agua que se junta no beton.

No estudo dos projectos não se deve perder de vista as condições d'execução que podem influir notavelmente na resistencia e estabilidade da obra.

Entre as obras realisadas merecem menção uma passagem superior em Copenhague, com vigas rectas de 16^m e 24^m de vão.

Tambem se empregou o beton armado em tuneis que atravessam terrenos brandos, e em varios edificios, principalmente cocheiras de locomotivas em muros de revestimento.

E' interessante egualmente a applicação de lages de beton ao revestimento de taludes, a reservatorios, etc.

Devemos ainda mencionar o reforço de pontes metalicas.

Por baixo da viga do vão central construiu-se um arco de beton armado de 36^m de vão, sobre o qual a viga se ficava apoiando por intermedio de 4 apoios. As vigas de vãos lateraes vinham tambem assentar sobre pilares de cimento armado e por fim todas as vigas eram envolvidas em beton.

E' especialmente recommendado que se evitem as infiltrações.

Para completar a resenha dos trabalhos do congresso ácerca do cimento armado, importa referir sumariamente a discussão havida na respectiva secção sob a presidencia de M. Briand.

Na 1.^a sessão, Mr. Gnerson, auctor do relatorio n.º 5.º (Grã-Bretanha) accentuou o criterio de extrema prudencia que preconisa no uso do cimento armado, visto que as experiencias de laboratorio raras vezes correspondem ás condições reaes das obras. Manifestou duvidas ácerca da duração das construcções feitas com aquelle material.

Mr. Mesnager observou que se podem fazer ensaios directos cujos resultados mereçam confiança.

A favor da duração das construcções de beton invoca o exemplo das obras dos romanos.

Mr. Sejourné, eminente engenheiro chefe de construcção de P. L. M., fez uma interessante communicação ácerca do emprego do cimento fundido nos tuneis, unico que resistiu á acção das aguas sulphatadas.

Mr. Mesnager referia as características d'esse cimento, que contem percentagem elevada de aluminatos e adquire ao cabo de tres dias resistencia egual á do cimento ordinario no fim de mez e meio, continuando depois a endurecer, o que permite tirar a cofragem ao cabo de um periodo muito curto e reduzir consideravelmente as dimensões dos elementos do beton. Apesar de ser duplo o preço do do cimento ordinario, ainda o seu emprego dá logar a economia de vulto na cofragem.

Em vista da vastidão do assumpto o Presidente recommenda que se estudem particularmente as pontes de caminho de ferro, a influencia de tracção electrica no cimento armado e as travessas d'esse material.

M. de Boulougne ponderou que os cimentos com forte proporção de silício teem propriedades mecánicas comparaveis com as do cimento fundido, sem deixar de ter a presa lenta.

M. Lolli (Estado italiano) refere que nos caminhos de ferro de Italia se teem construido desde 1900 mais de 500 pontes de beton armado, de vigas rectas com vãos de 2^m a 19^m, com bom resultado.

As fendas são unicamente devidas á contracção do cimento e não ás cargas moveis.

Os ensaios feitos em 1918 mostraram que não houve diminuição de resistencia.

M. Cambournac referiu-se a uma ponte de 63^m de vão, na Belgica, com bom resultado.

Nenhuns esclarecimentos foram dados ácerca da influencia da tracção electrica.

Quanto ás travessas, reconheceu-se que se não chegou ainda a resultados concludentes e que por ora o ponto delicado, ainda não resolvido, é o da fixação do carril na travessa.

Importa registar as conclusões formuladas:

1.^o — O beton e o beton armado receberam nos caminhos de ferro applicações cada vez mais variadas e numerosas.

O custo das obras executadas com esses materiaes é muitas vezes menor que o das obras de alvenaria ou metallicas. Assim succede, principalmente, com as passagens superiores, edificios, officinas, cocheiras de locomotivas, armazens de mercadorias, appendices de cobertura, reservatorios, etc.

2.^o — O projecto de uma construcção de beton armado deve ser cuidadosamente estudado, tendo em conta:

a) as propriedades características do beton armado (efeito da temperatura, contracção) conforme os regulamentos officiaes;

b) o modo como a construcção será executada;

Os planos devem ser estudados com cuidado, sobretudo nos pontos de ligação e minudenciados de modo que possam ser comprehendidos e executados o mais facilmente possivel. Nos estaleiros os trabalhos exigem vigilancia continua e muito rigorosa, por pessoal consciencioso, com a possivel experiencia pratica.

E' necessario empregar somente materiaes de muito boa qualidade e verificar attentamente, não só essa qualidade, como as dimensões e posições das armaduras, o fabrico do beton, que deve ser o menos molhado possivel (sómente plastico).

O beton deve ser fortemente applicado em todas as partes da construcção;

3.^o — As despesas de conservação das obras de beton ou beton armado são por vezes insignificantes, quando são executadas com bons materiaes. As mais das vezes são inferiores ás das obras analogas construidas de pedra ou tijolo. São sensivelmente inferiores ás das obras metallicas.

4.^o — Nas obras debaixo das vias ferreas submetidas a esforços dynamicos, nenhuma razão technica parece existir contra a utilização do beton armado, que constitue uma solução, muitas vezes vantajosa, mas que necessita vigilancia muito rigorosa da execução.

E' sempre vantajoso interpor entre a via e o beton armado uma camada elastica de madeira ou balastro e convem vigiar que o pavimento seja estanque;

5.^o — E' interessante seguir de perto as applicações do cimento fundido, que poderia constituir um progresso importante em diversos trabalhos e parece dar mostras d'exceptional resistencia ás aguas sulphatadas e á agua do mar;

6.^o — No equipamento das vias ferreas será igual-

mente interessante seguir os ensaios que se fazem nas diversas companhias para utilização das travessas de beton armado. Estas ultimas constituiriam auxiliar precioso dos fornecimentos de travessas de madeira e em certos casos um regulador efficaz dos preços.

Essas conclusões foram approvadas em sessão de 28 de abril.

Fernando de Sousa.

A situação nacional

Collaborei no "Apêlo á Nação" e no opusculo "A Crise Portuguesa", publicado em desenvolvimento d'aquelle. Pouco tenho lido do que a respeito se tem dito. Pelo que li ou me foi comunicado, vejo que na capital e fóra della me acharam pessimista ou me chamaram derrotista da paz! Alguns quizeram mesmo fazer acreditar que eu errava nos meus calculos financeiros e economicos. Na essencia, o que prevalece? A ideia de alimentar a crença de que Portugal tem, pelo menos, uma saude sufficiente e não corre perigo. Se conseguissem firmá-la, e não o é possivel, apressariam sem o quererem, a morte do paiz illudido no abysmo.

Desde 1917 mostrei no "Economista Portuguez", na "Epoca", na "Gazeta dos Caminhos de Ferro", na "Seara Nova" e noutras publicações, que a vida nacional está sempre dirigida ao peor. Trabalho com as estatisticas e as contas e, na deficiencia d'ellas, vou calcular as probabilidades. Além de impraticavel, seria de todos os modos inutil fazer desenvolvimentos que já fiz, ou que não são exigidos já pelo estado geral dos espiritos reflectidos.

Os que meditam na desgraça portuguesa teem já a noção clara de que o fim proximo de toda esta derrocada seria uma desordem internamente invencivel.

Sabem que viria a intervenção estranha e o desfalque territorial. Sabem que um pouco mais além perderiamos a independencia. Portanto, nada mais farei que synthetisar o que julgo indispensavel em tal momento. Nem terei mais em vista senão confirmar sempre a necessidade extrema de um esforço restaurador no Estado e no Paiz.

Usando dos nossos processos conhecidos cheguei, no "Economista Portuguez", á conclusão de que a nossa propriedade mobiliaria e imobiliaria, ou riqueza nacional propriamente dita, orçava por 3.200:000 contos em 1914. Os srs. Barros Queiroz e Bento Carqueja puzeram-na em 3.500:000 contos, ó que na essencia é o mesmo. Nenhum de nós liga fé absoluta a calculos de tal natureza. Estes apenas tendem a formar um criterio de orientação. O sr. Barros Queiroz arbitrou ainda ás *faculdades pessoas* dos portugueses o valor de 2.818:000 contos.

E' um genero de avaliação que se pode omitir. Ella fazia subir, segundo o sr. Barros Queiroz, para 6.318:000 contos a fortuna do paiz em 1914. Outros julgam que era ainda maior. A da Romania, antes da guerra andava por um milhão de libras, segundo o banqueiro economista Aristides Blank. Ela tinha perto de 8.000:000 habitantes e uma exportação comercial de mais de 100:000 contos, ouro. Seriam maiores os bens em Portugal?!

Mas eu disse que a nossa riqueza antiga está reduzida talvez a metade pelo cambio de então. E' outro modo de fallar que tambem não representa uma avaliação cathgorica tão impossivel como a outra. O importante é que há uma ruina imensa.

Já isso tem, então, outro significado pratico. Sendo

tão grave a realidade, é mister que se atente bem nella e se trate da reconstrução.

O governo portuguez convenceu a Comissão das Reparações de que haviam ido a 2.244:070 contos, ouro, os nossos prejuizos de guerra. Ella reduziu, depois, a 1.423:848 contos o nosso direito de compensação. Mas como é possível esta, ou sequer a de 0,75 % sobre os 132 biliões de marcos-ouro, com tal Europa?

A nossa divida de guerra á Gran-Bretanha já deve aproximar-se de £ 20.000:000 com os juros compostos em acumulação. Parecia-nos que a taxa destes era a do desconto do Banco de Inglaterra. O sr. Barros Queiroz, que geria a pasta das Finanças, acaba de dizer que tem motivos para supôr que ella é de 5 %. Até onde irá todo este desfalque provavel da nossa riqueza?

Segundo o cambio médio annual, que não é critério rigoroso, a nossa importação era de £ 15.993:000 e a nossa exportação de £ 6 816:000 antes da guerra, o que envolvia um "déficit" commercial aparente de £ 9.177:000. Conservando-se tudo nas mesmas posições, a primeira devia ter sido de £ 111.951:000, a segunda de £ 47.712:000 e o terceiro de £ 64.239:000 desde 1914 a 1920. Como foi superior ao duplo o custo médio das mercadorias, as somas deviam ter ido a mais de £ 220.000:000 e £ 95.000:000 nos dois primeiros indices, se o movimento fosse o mesmo. Elas foram porém de 60.6 1:000. Isto mostra já por si uma grande ruina, ainda que imaginemos um erro de 100 % nos "valores declarados" da exportação. Importar menos é quasi sempre um signal de empobrecimento.

Pela média de 1912-1913, o numero de toneladas de mercadorias descarregadas nos portos da metropole devia ter ido a 17.986:521 desde 1914 a 1920 e só foi de 9.673:732. O das carregadas devia ter sido de 9.336:805 e só foi de 5.866:105. E' muito provavel que em 1921 e 1922 elles fossem inferiores aos de 1920. O rombo da nossa economia, acusado pela depressão do nosso commercio maritimo, é pois colossal.

"As principais mercadorias importadas" segundo o methodo da estatistica official eram de 1.930:550 pela média de 1912-1913.

Se esta se conservasse, deviam ter ido a 11.523:300 toneladas desde 1914 a 1919. Mas foram só de 6.231:900. Embora a quebra maior fosse no carvão, o Paiz enfraquecia gravemente. Aquella baixa não era devida a augmento da produção.

A média das quantidades de adubos importados para a agricultura fôra de 119:156 toneladas. Se ella se mantivesse deviam ter entrado 834:000 toneladas desde 1914 a 1919. E só vieram cerca de 350:000 toneladas.

A importação média de maquinismos e appparelhos para a lavoura, industria e artes e officios foi de 13:283 toneladas em 1912-1913. Se continuasse na mesma altura, teriam vindo cerca de 93:000 toneladas nos sete annos. Mas só entraram cerca de 37:000. Os nossos engenheiros assignalaram, que a maior parte das fabricas e officinas antigas não tiveram as substituições e reparações normaes e produzem em condições precarias e onerosas.

propriedade privada, quer movel, quer imovel, não foi geralmente compensada nas suas depreciações e gastos. Consumiram-se ou desbaratarem-se grandes reservas do passado, não só nas flo estas, mas em quasi tudo o mais. Na maior parte dos domicilios não se fizeram as reparações e concertos ordinarios. O typo de vida individual domestica e social baixou for-

temente pelo empobrecimento progressivo da alimentação natural e civil.

A mesma decadencia grave e ruinosa se viu nas estradas, nos caminhos de ferro, nos portos, nos edificios publicos, em quasi todos os monumentos e materiais da economia do Estado. Apenas temos dois navios de guerra que ainda possam fazer a viagem de longo mar. E' a mais fraca situação maritima de toda a nossa historia.

De 1912 a 1920 nasceram 1.735.924 individuos, morreram 1.309.992 e emigraram 365.219, segundo os registos officiaes. Por estas contas haveria em 1920 apenas mais 60.713 sobre os 5.960.056, achadas no censo de 1911. Desde 1920 a crise economica deve ter feito maiores devastações. A repatriação nos ultimos annos deve ser inferior á emigração clandestina. E' possível que não tenhamos já 6.000.000 habitantes. A diminuição vai proseguir.

Temos muito menos gente do que em 1911 nos trabalhos uteis, especialmente no da terra. Essa mesma, no seu conjuncto, applica-se tambem muito menos do que outr'ora em tempo e intensidade. As grandes associações patronaes de Lisboa disseram ha duas semanas ao sr. ministro da Agricultura que o portuguez, em geral, produz apenas metade do que produzia antes da guerra. Pode não ser tão pouco *no total*. Mas a nossa produção effectiva e proveitosa deve ter soffrido talvez, uma quebra superior a um terço desde 1914 em média. Não pode haver illusões com a actividade geralmente parasitaria ou espoliadora, de um restricto numero de industrias e de explorações ruraes. Ella é realmente pequena e alimentada, em ultima analyse, pelas despezas desordenadas do Thesouro Publico e pelo contrabando de fronteira. Os mantimentos veem de fóra em proporções expressivas. Uma parte notavel do labor nacional é para a falsificação, a candonga e a rapinagem multiforme. O maior de todos os efeitos é uma potencialidade maior de anarchia.

Se já se diz que o valor productivo annual dos portuguezes está reduzido a metade, que se poderá dizer da propria fortuna real do Paiz? E' tristemente significativo o que succede na riqueza mobiliaria. Consideremos, para exemplo, as cotações dos titulos da divida interna e das acções dos bancos principaes em Julho de 1914 e no começo d'este mez, tudo em ouro pelo cambio de Londres:

	1914	1923
Divida interna 3 %	34\$000	1\$840
Acções do Banco de Portugal	145\$200	30\$500
" " " Commercial	125\$800	17\$700
" " " Ultramarino	83\$100	13\$500
" " " Lisboa & Açores	95\$600	19\$600

E' uma positiva ruina. A dos outros valores mobiliarios é geralmente maior. Incluimos n'elles, em sentido lato, os capitaes das antigas casas de commerciantes ou de sociedades por quotas ou de responsabilidade illimitada ou commandita. Queixam-se d'esta quebra os negociantes que sabem calcular. Tal é a realidade, por maiores que tenham sido, em muitos casos, as formações de fortunas contra as leis da natureza. Os bens moveis, por via de regra, valem menos do que antes em ouro.

A propriedade immobiliaria, tanto urbana, como rustica, vem acompanhando a queda, embora com menos intensidade. Não importa que ella tenha cotações anormaes em certos pontos restrictos de algumas cidades e regiões, por certas concorrências extraordinarias. Os immoveis são geralmente vendidos

a preços muitissimo inferiores aos de 1914 se os reduzirmos a ouro.

Ainda valem menos do que elles, tão graves são as condições deprimentes que lhes veem pelo uso inconveniente, pela falta de reparações, pela divida crescente do Estado, pela decadencia do trabalho e dos meios de transporte, pela atmospheria social e pelo perigo de anarchia.

O valor da fortuna real e até das faculdades pessoas da população, se quizerem n'um paiz com tal queda moral, politica, financeira, economica e social, tende com rapidez para os maiores afundamentos. E' como n'uma grande casa commercial que a meio da ruina veloz continua a ter a vida que a trouxe até lá.

A Nação está entregue á louca faina da agiotagem e da especulação mutua, devorando a substancia da riqueza antiga e sacando sobre o futuro sem conta nem medida. Por cima d'ella temos onze ministerios dos vencimentos, das subvenções e das differenças cambiaes, que nada mais podem fazer do que o esforço de impedir a revolução desse communismo civil e militar.

Não se faria com solidariedade patriota e 100 milhões de libras durante seis annos, tudo aquillo que seria preciso para realizar por uma governação excepcional de reforma na metropole, em S. Vicente de Cabo Verde, em Angola e em Moçambique. Essa necessidade é substituida praticamente pela de viver na destruição bem ou mal intencionada: pela de continuar até ao fim a desorganisação nacional, com dinheiro vindo do Banco, fiduciario ou seja lá de onde fôr.

Assim foi na Austria, onde desde 1919 a 1922 se gastou improductivamente ouro estrangeiro em quantidade maior do que a reputada hoje indispensavel para a obra da reconstrucção fiscalizada pelas potencias.

Alguns julgaram talvez exagero que houvessemos calculado em mais de 700.000 contos o *déficit* de 1922-1923 e em mais de 800.000 o de 1923-1924.

Bem-aventurados os que teem illusões. O *déficit* iria muito além de 1.000.000 de contos se houvessem verbas para as necessidades de reparação e desenvolvimento. A governação publica torna-o mais pequeno, tratando apenas de alimentar o pessoal.

E' por tudo isto que Bazilio Telles, ao assignar o Apello á Nação, dizia ao sr. Ezequiel de Campos, n'uma carta expressiva, cuja publicação foi auctorizada: elle está bastante áquem da pavorosa realidade. Bem o sabiamos nós, embora fosse verdade tudo o que foi posto na parte narrativa d'aquelle documento.

Varias vezes se tem affirmado, até por ministros, que vão a mais de 100 milhões de libras as disponibilidades de portuguezes no estrangeiro. Seria ainda uma contra-partida insufficiente no balanço da ruina de Portugal. Mas não parece que lá possa haver sequer 50 % do que dizem. De mais a mais quasi tudo teria sido depositado desde 1914, o que não é possivel.

Convem raciocinar um pouco, a tal respeito, aproveitando mais elementos de que dispunha a collaboração no livro «A Crise Portuguesa». Façam-se ainda mais concessões ao optimismo.

Ainda que dobremos os valores declarados da exportação, é difficil imaginarmos que ella foi de £ 150.000.000 desde 1914 a 1922. Esta somma se elevaria a £ 270.000.000 com as 60.000.000 de libras que, ainda mais, e difficilmente supozemos, vindas dos nossos emigrantes.

A importação, por seu lado, deve ter ido a cerca de £ 200.000.000. Esta verba subiria para a de £ 220.000.000 com não menos de £ 22.000.000 pelos

pagamentos externos communs do Estado e das Companhias. Quer dizer que não é facil nivelar as duas contas globaes a que chegamos assim por hypotheses firmadas em certas bases.

Depois disto, repugnaria admittir que pela exportação e reexportação ultramarina, pelas vendas occultas á Hespanha e por outras vias secundarias, houvesse ouro disponivel para a accumulacão de 100 milhões de libras lá fóra desde 1914. Mesmo para se chegar a metade é preciso realmente um certo esforço. Uma boa parte dessa afamada reserva está perdida porque foi constituida em marcos. A outra não volta para cá apreciavelmente, sem estar bem lançada a renovação nacional que ella mesma deve auxiliar.

Seja como fôr, a grandeza da nossa derrocada é visivel aos olhos que estejam abertos. Quasi todos sentem que os males se precipitam gravemente. Resta que todos concorram como devem para a salvacão já retardada e ámanhã impossivel.

Quirino de Jesus.



Ministério do Comercio e Comunicações

Secretaria Geral do Ministerio e dos Serviços de Obras Publicas

Repartição Central

Convindo preparar a execução do determinado no artigo 5.º da lei n.º 1:327, de 25 de Agosto de 1922: manda o Governo da Republica Portuguesa, pelo Ministro do Commercio e Comunicações que uma commissão composta dos engenheiros inspectores, José Maria Cordeiro de Sousa, secretario geral do Ministerio e dos Serviços de Obras Publicas e Manuel Francisco da Costa Serrão, e do dr. Alberto Torres Garcia, secretario da commissão de caminhos de ferro da Camara dos Deputados, servindo o primeiro de presidente e o ultimo de secretario, proponha com urgencia as medidas que tiver por mais convenientes para que possa effectivar-se a conclusão do caminho de ferro de Lousã a Arganil.

Paços do Governo da Republica, 8 de Março de 1923. — O Ministro do Commercio e Comunicações, *João Teixeira de Queiroz Vaz Guedes.*

Termo de contracto entre o Governo e a Sociedade Commercial Limitada, para a construcção e exploração do prolongamento da linha ferrea de Cascais á Praia do Guincho.

Aos 27 dias do mez de Fevereiro do anno de 1923, no Ministerio do Commercio e Comunicações e gabinete de S. Ex.ª o Ministro, compareci eu, José Maria Cordeiro de Sousa, secretario geral do mesmo Ministerio e dos Serviços de Obras Publicas, estando presentes de uma parte o ex.º sr. dr. João Teixeira de Queiroz Vaz Guedes, Ministro do Commercio e Comunicações, primeiro outorgante representando a Administração Superior dos Serviços Publicos dependentes do referido Ministerio e em nome do Governo, e de outra parte o ex.º sr. Carlos Champalimaud, casado, proprietario e commerciante, morador no Largo da Freguezia, Cascais, director gerente effectivo da mesma Sociedade, como consta da escriptura de 16 de Março de 1918, publicada no *Diario do Governo* n.º 67, 3.ª serie, de 21 do mesmo mez e anno. Assistindo tambem a este acto o ex.º sr. dr. José Francisco de Azevedo e Silva, Procurador Geral da Republica.

O primeiro outorgante declarou que nos termos das bases 5.ª e 6.ª da lei de 14 de Julho de 1899 dava á Sociedade Com-

mercantil Financeira, Limitada, a concessão da construção e exploração do prolongamento da linha fe reia de Cascaes á Praia do Guincho, nas seguintes condições:

1.ª

A empresa effectuará á sua custa, e por sua conta e risco pelo modo e no prazo abaixo estipulados:

1.ª A construção segundo o projecto que fôr aprovado pelo Governo, do prolongamento do ramal de Cascaes até á Praia do Guincho, em via larga e em leito proprio, completo em todas as partes, com todas as expropriações, aterros e desaterros, obras de arte, assentamento de vias, linhas aereas, suportes, isoladores, etc., estações e oficinas de pequena e grande reparação, subestações e todos os edificios, accessorios, casas de guarda, barreiras, passagens de nível, muros de suporte, muros de vedação ou sebes, para separar a via ferrea das propriedades contiguas e em geral as obras de construção previstas e imprevisas, -em excepção ou distincção, que são necessarias para o completo acabamento de linhas ferre s de tracção, electrica.

§ 1.º A palavra «Empresa», sempre que fôr empregada neste contracto, significa o concessionario primitivo ou a sociedade, companhia ou entidade portugueza para quem transfira com autorização do Governo os direitos adquiridos e as obrigações contrahidas por este contracto.

§ 2.º As obras mencionadas no n.º 1.º desta condição, que a Empresa é obrigada a executar, serão feitas em harmonia com os projectos por ella elaborados e approvados pelo Governo, com as modificações e variantes que a Empresa julgue conveniente propôr e que forem approvadas pelo Governo.

§ 3.º A Empresa effectuará os estudos necessarios e organizará nos termos usuais os respectivos projectos, reservando-se o Governo o direito de fazer fiscalizar a execução dos estudos.

§ 4.º Dos projectos approvados fará a Empresa tirar trez copias que serão autenticadas pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro, sendo uma das copias devolvida á Empresa.

2.º O fornecimento, conservação e renovação de todo o material fixo e circulante necessario para a exploração do caminho de ferro pelo systema de tracção que fôr usado no ramal de Cascaes ou outro que pelo Governo seja autorizado;

3.º Igualmente será de conta da Empresa o estabelecimento de um telegrapho electrico ao lado da linha ferrea e a conservação e renovação dos materiais eapparehos que forem precisos para o manter em bom estado de serviço;

4.º Depois de terminada a linha, a Empresa, no prazo de um anno, fará á sua custa, com a assistência do engenheiro delegado do Governo, a demarcação quilométrica e o levantamento da planta cadastral do caminho de ferro e suas dependencias, com a designação de todas as obras de arte executadas, e entregará ao Governo uma copia desta planta devidamente autenticada.

§ unico. Se a Empresa não der, em devido tempo, cumprimento ao que nesta condição se preceitua, o Governo fará executar, por conta da Empresa e por pessoal por elle nomeado, os trabalhos de campo e de gabinete relativos á medição, marcação quilométrica e levantamento da planta cadastral do caminho de ferro e suas dependencias, com a descripção de todas as obras de arte executadas.

2.ª

A linha será construida com leito e obras de arte para uma só via, havendo nas estações as necessarias vias de resguardo e de serviço. Quando o Governo resolver que é indispensavel a segunda via, deverá a Empresa fazer todos os trabalhos necessarios para a construir no prazo que lhe fôr fixado.

3.ª

Quaesquer alterações ou modificações que a Empresa tenha por conveniente propôr serão formuladas em harmonia com as condições tecnicas dos projectos, mas não poderão ser executadas sem previa autorização do Governo.

4.ª

As terras para as formações dos aterros serão sempre extrahidas de maneira que se evite a estagnação das aguas, prejudicial á saude publica.

5.ª

A largura da via será de 1^m,67 entre as faces inferiores dos carris. As dimensões dos fossos e inclinações dos taludes e a largura da linha ao nivel da plataforma, quer em aterro, quer em escavação, serão reguladas pelos respectivos perfis transversais tipos, adoptados nos projectos. A entrevia, ou distancia entre as duas vias, será pelo menos de dois metros entre as faces exteriores dos carris internos de cada via.

(Continua).

Estatística dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste

Em um volume contendo 171 paginas, alem de numerosos e bem elaborados graficos, editada pela Imprensa dos Caminhos de Ferro do Estado, recebemos há pouco a estatística do Sul e Sueste correspondente ao movimento d'aquellas linhas durante 1919.

Trabalho minucioso, esmeradamente executado e muito bem apresentado, prova bem a competencia de quem o executou e, em especial, do illustre Chefe do Serviço de Fiscalização e Estatística, sr. Carlos de Vasconcelos Porto.

Pena é que, não só no que respeita a caminhos de ferro, mas de uma maneira geral, os nossos trabalhos estatísticos andem tão atrasados, pois é evidente que perdem muito do seu valor, por não virem a lume na devida oportunidade.

D'este excellent trabalho vamos aqui fazer um pequeno resumo, dando-lhe o desenvolvimento compativel com o espaço de que dispomos.

A receita geral de exploração foi a seguinte, comparada com a de 1918:

Em 1919.....	5.950:496\$21
» 1918.....	5.067:683\$90
Diferença para mais em 1919...	882:812\$31

Discriminando as receitas, temos:

	1919	1918	A mais em 1919
Passageiros...	1:940.343\$32	1:439.963\$98	500:379\$34
Grande velocidade...	1:343.702\$52	1:109.997\$23	233:705\$29
Pequena velocidade...	2:666.450\$37	2:517.722\$69	148:727\$68
Total...	5:950.496\$21	5:067.683\$90	882:812\$31

O aumento em 1919 representa 18 %, da receita realisada em 1918. Não houve alteração de tarifas em 1919, devendo ser considerado o acrescimo de receita n'este anno como reflexo do augmento de tarifas em Maio de 1918 nos mezes de Janeiro a Abril e, de uma maneira geral, de maior trafego, sendo apreciavel o augmento que se nota no que respeita a passageiros.

Passageiros

Aos passageiros que transitaram n'estas linhas correspondem os seguintes numeros, comparados com os de 1918:

	Em 1919	Em 1918	A mais em 1919
1.ª classe.....	86:017	59:207	26:810
2.ª ".....	306:476	238:660	67:816
3.ª ".....	1.121:413	913:307	208:106
Total.....	1.513:906	1.211:174	302:732

O augmento do numero de passageiros que, quanto á 1.ª classe, é representado por 45 % em relação ao anno anterior, deu-se sobretudo no que respeita aos portadores de bilhetes inteiros e de ida e volta, como a seguir se verifica.

Bilhetes inteiros

	Em 1919	Em 1918	A mais em 1919
1.ª classe.....	35:960	23:915	12:045
2.ª ".....	130:205	91:797	38:408
3.ª ".....	611:330	491:296	120:034
Total.....	777:495	607:008	170:487

Bilhetes de ida e volta

	Em 1919	Em 1918	A mais em 1919
1. ^a classe.....	18.943	12.770	6.173
2. ^a ".....	104.188	84.925	19.263
3. ^a ".....	295.930	252.305	43.625
Total.....	419.061	350.000	69.061

A receita media por passageiro e quilometro foi de \$01,8 e sendo a mesma receita em 1918 de \$01,6, resulta a favor de 1919 a diferença de \$00,2.

Grande velocidade

Foi o seguinte o peso transportado:

Em 1919.....	63.987 toneladas
" 1918.....	52.927 "
Diferença a favor de 1919.....	11.060

Houve, porem, uma diminuição sensível no que respeita a expedições de metalico e valores no anno de 1919, o que se pode attribuir ao menor numero de transacções por motivo do fim da guerra, acentuando-se especialmente essa diminuição nas expedições das estações de Faro e Setubal, como se conclue das seguintes importancias:

Faro	Em 1919.....	119.549\$36
	" 1918.....	319.509\$09
	Diferença a favor de 1918.....	199.959\$73
Setubal	Em 1919.....	42.273\$23
	" 1918.....	226.366\$44
	Diferença a favor de 1918.....	184.093\$21

No entanto, nota-se um acrescimo de tonelagem, tanto em comestiveis como nas mercadorias diversas, tendo a receita bruta por tonelada e quilometro sido a seguinte:

Em 1919.....	\$12,5
" 1918.....	\$12,9
A mais em 1918.....	\$00,4

Pequena velocidade

O peso transportado foi de:

Em 1919.....	514.156 toneladas
" 1918.....	522.453 "
A mais em 1918.....	8.297

O decrescimo de tonelagem que se verifica nas remessas de pequena velocidade, poder-se-há de certo modo explicar pelo motivo de, finda a guerra, terem diminuido os transportes de madeiras e lenhas, tendo tambem sido menor o peso de comestiveis transportados. Alem da diminuição de trafego verificado, nota-se tambem uma grande baixa no numero de cabeças de gado suino expedidas. Quanto ao mais melhorou o trafego das restantes mercadorias que ordinariamente se transportam n'estas linhas, conforme o quadro a seguir indicado:

	Em 1919	Em 1918	A mais em 1919	A mais em 1918
Adubos ton.	54.406	42.709	11.697	—
Carvão vegetal "	44.689	38.416	6.273	—
Comestiveis "	23 669	52.548	—	28.879
Cereais "	66.928	32.123	34.805	—

Farinhas	"	23.285	18.238	5.047	—
Cortiça	"	41.076	26.121	14.955	—
Fructa seca	"	13.176	19.967	—	6.791
Legumes secos	"	20.053	12.925	7.128	—
Madeiras	"	27.557	36.727	—	9.170
Lenha	"	30.996	68.123	—	37.127
Minerios	"	23.609	10.015	13.594	—
Gado suino, cab...		40.523	62.156	—	21.633

A receita bruta por tonelada e quilometro foi em 1919 de \$03,20 e em 1918 de \$03,28, resultando a favor de 1918 a diferença de \$00,08.

Quanto ao mais, divide-se o trabalho em questão em dois Capitulos, dos quais o primeiro compreende duas Secções, referindo-se a 1.^a Secção sómente a passageiros, onde se encontra o movimento de bilhetes vendidos por estação de partida; por linhas; de passageiros de estação a estação; bilhetes de assinatura; cobranças efectuadas pelos revisores nos comboios "tramways", etc.

A 2.^a Secção refere-se simplesmente a bagagens, cães e cobranças diversas em grande velocidade, e alem de indicar o movimento por cada uma d'estas especies de trafego, menciona a tonelagem quilometrica por linhas, medias de percurso, tipo quilometrico, e receita bruta e liquida das mercadorias em grande velocidade.

O 2.^o Capitulo versa especialmente o que diz respeito á pequena velocidade, com desenvolvidos quadros sobre o movimento de mercadorias de estação a estação e entre duas estações consecutivas; tonelagem quilometrica por linhas e medias de percurso; mapas comparativos dos adubos e trigos recebidos pela estação do Barreiro, etc.

Termina este importante trabalho por diversos graficos, alguns dos quais contendo, para comparação, elementos estatisticos desde 1905 até 1919, e onde se encontram claramente as oscilações que tem sofrido o trafego nas linhas do Sul e Sueste, com resultados animadores com respeito aos ultimos annos, pois é um facto incontestavel que o importante augmento de receitas que se verifica, de uma maneira geral, nas nossas linhas ferreas, não é só devido ás sobretaxas, mas tambem ao desenvolvimento sempre crescente que tem tido o trafego ferroviario.



Linha aerea Toulouse-Argel

A Companhia Latecoère espera inaugurar dentro de pouco tempo mais uma nova carreira de aviões entre Toulouse e Argel, com escala por Perpignan, Barcelona e Palma, n'um percurso de 880 kilometros.

A Companhia dispõe, para iniciar este serviço, de seis aviões, que mais tarde aumentará com mais seis, cada um da força de 540 cavalos e com tres compartimentos que podem transportar oito passageiros e 200 kilogramas de bagagens e correspondencia.

Quando se estabelecer esta carreira, poder-se-ha fazer a viagem de Paris a Argel em dezeseite horas, em combinação com o expresso até Toulouse.

Para se poder avaliar da importancia que esta carreira trará ao serviço do correio, basta dizer que pela linha de Toulouse-Casablanca, explorada pela mesma Companhia desde Setembro de 1919, no principio de Janeiro de 1921 eram transportadas 520 cartas por dia; um anno mais tarde esse numero elevou-se a 1.640, e em 1 de Janeiro d'este anno a 6.583.

E' de prever que o mesmo succederá com a nova linha entre Toulouse e Argel, se ainda não fôr mais importante, como se nos afigura.

VIAGENS E TRANSPORTES

Despachos centraes "Porto-Carmo" e "Porto-Flores"

No dia 26 do mez findo foi aberto ao serviço publico na cidade do Porto, Rua das Oliveiras n.º 4 a 6, o novo Despacho Central denominado "Porto-Carmo", o qual se acha habilitado a fazer todo o serviço de grande e pequena velocidade, nas condições estabelecidas na Tarifa de Camionagem em vigor.

Desde a mesma data e por motivo de obras no edificio onde se acha instalado, é encerrado provisoriamente o Despacho Central "Porto-Flores", sito na Travessa das Flores n.º 7-1.º.

O serviço desempenhado por este Despacho, destinado especialmente a receber as requisições para se ir buscar aos domicilios quaisquer remessas a seguir pelo Caminho de Ferro, será, enquanto durar o seu encerramento, requisitado ao novo Despacho Central "Porto-Carmo".



Ramal de Vianna do Castello à Coca. —

Proseguem os trabalhos d'este ramal, estando já assentes os carris até defronte da Praça de Tancos. O assentamento até á doca estará concluido dentro de pouco tempo.

Elevador de Santa Luzia. — As obras d'este ascensor, que estiveram paradas, por falta de 450 metros de carris, recommencaram agora, devendo este bello melhoramento para o Hotel de Santa Luzia estar a funcionar em junho proximo.

A hora de verão em França

A questão da hora de verão em França tem provocado as mais desagradaveis discussões na Camara dos Deputados.

Como o nosso redactor de Paris, sr. Guerra Maio, disse na sua ultima carta, a questão parecia embrulhar-se por as opiniões estarem ali muito divididas. As gentes da cidade querem a hora de verão, a dos campos não querem que a marcha dos ponteiros seja alterada.

Ha dias o ministro dos Trabalhos Publicos, sr. Troquer, apresentou uma moção pedindo a urgencia para ser discutida a Hora de Verão. De todos os lados da camara cahiu uma chuva de protestos, sendo negada por 410 contra 98 a urgencia.

Dias depois, novamente o ministro apresentou o seu projecto, negando-se a Camara, por nova maioria de 180 votos, a discutir a questão.

Agora apparece nova conciliação, que é a adopção da *Hora de Strasburgo*, que augmenta 30 minutos, sobre a actual, e que passará a vigorar todo o anno.

Cremos que esta solução resolverá o problema, ficando assim contentes as duas partes.

Devemos dizer que a Hora de verão existe apenas na Inglaterra, que a limitou de 22 de abril a 28 de setembro, e na Belgica, mas segundo consta este Paiz acompanhará a França na sua resolução!



BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 28 de Março de 1923.

Passou na Camara dos Deputados, com modificações pouco importantes, o projecto de lei relativo ao emprestimo, nova emissão de notas, e venda da prata desamoeada. E' provavel que o assunto seja liquidado rapidamente na outra casa do Congresso. Todos contam como seguro o emprestimo, e por causa delle já o cambio começou a melhorar. E' natural este resultado, como previmos, o que não quiere dizer que fundamentalmente a situação se torne menos grave.

O leitor já conhece os termos basilares do projectado emprestimo de £ 4.000.000. Como varias vezes mostrámos na imprensa, o Estado receberia muito menos de dois milhões de libras em escudos, sendo o resto para os tomadores e subscriptores. O Thesouro Nacional julga-se fallido e admite como razoavel uma operação que envolve um juro immediato de 15 %, com a perspectiva de ir, sabe Deus quantos furos acima, pela maior queda cambial possivel. Agora introduziu-se o principio de que os juros poderão ser pagos em ouro, (250.000 libras), ou com escudos pelo cambio medio dos ultimos trez mezes. Parece que foi apenas este o pensamento da modificação. Mas a redacção nada clara do artigo respectivo pode talvez admitir tambem a interpretação de que o proprio capital emprestado ao Thesouro pode ser fornecido n'aquellas mesmas condições, como queria o sr. Barros Queiroz. Não é isso, todavia, o que desejam os negociadores para os seus fins.

Uns cento e tantos mil contos que entram por este emprestimo não pesam importantemente na situação do Estado. O deficit real de 1922-23 é de mais de 700.000 contos. Simplesmente o governo o reduz de algumas centenas de milhares, omitindo as despesas de conservação e de melhoramento indispensaveis, capitalizando juros, arrastando contas e deixando crescer as dificuldades, a miseria e a anarchia dos funcionarios, a cujos vencimentos e subvenções está quasi exclusivamente subordinado aliás o orçamento publico. Ainda assim, apesar de toda esta vida de simples de-organização nacional, o deficit de 1922-23, para suprimimento do qual se inventou o emprestimo, será de centenas de milhares de contos que se veem cobrindo com emissões occultas e illegais de notas, em quantidade já talvez superior áquella que pela nova lei é permitida. Numa palavra o dinheiro do emprestimo e os bilhetes legais ou illegais do Banco, tudo será devorado pelo mesmo deficit, sem que o abysmo fique cheio. E logo a seguir vem o deficit de 1923-24, que será muito maior.

Faz-se correr a noticia de que, realizado este emprestimo, virá outro em ouro effectivo, que se está negociando no estrangeiro. Continuamos a julgar isso impossivel em condições aceitaveis, enquanto não houver a clara afirmação de uma nova governação publica dirigida á reforma e ao fomento. Com juros esmagadores, consignações inconvenientes de receitas e abandono de recursos da reorganização nacional, é possivel que obtenha de fóra dinheiro para continuação da ruina.

Pouco importa que pela operação projectada e pelas manobras feitas com as cambias da Exportação, o governo consiga uma baixa apreciavel do premio do ouro durante um certo lapso de tempo. No fundo a situação fica sendo a mesma, ou antes, peor. Longe de se haverem restringido *intrinsecamente* as despesas, aumentam-se com os novos encargos. Longe de se ter atacado o problema do maior producção, continua-se a procurar dinheiro pelos emprestimos e pelos impostos, apenas para custeio de todas as despesas ruinosas desta derrocada. Enquanto fór assim, o custo da vida tem de subir, o cambio tem de agravar-se, passados os momentos de illusão, e os perigos da patria hão de crescer temerosamente, como tem sucedido sempre desde 1919. Esta é infelizmente a verdade.

ARREMATAS

com sede na Vila de Guapá, não podem ser examinados todos os

Fundos de Estado:										
45\$35	Intern 3 % coupon.....	44\$65	45\$60	44\$65	-	-	-	44\$80	44\$80	-
45\$75	" " assentamento.....	46\$60	44\$65	45\$60	41\$30	-	-	44\$55	41\$35	-
13\$50	" 3 % 1905.....	14\$50	14\$50	14\$30	-	14\$30	-	14\$50	14\$50	-
20\$30	" 4 % 1888.....	19\$50	19\$50	19\$58	-	-	-	48\$ 0	19\$50	-
48\$00	" 4 % 1890.....	48\$00	48\$00	48\$00	-	-	-	43\$50	48\$00	-
20\$30	" 4 1/2 % 1888/89 assent.....	54\$00	54\$00	54\$00	-	-	-	13\$50	49\$00	-
53\$50	" 4 1/2 % 1888 89 coupon...	54\$50	54\$50	54\$50	-	-	-	54\$5	54\$50	-
63\$00	" 4 1/2 % 1905.....	14\$50	65\$00	65\$00	-	-	-	70\$00	70\$00	-
65\$00	" 5 % 1909.....	64\$00	64\$00	64\$00	-	-	-	70\$00	62\$00	-
577\$00	" 4 1/2 % 1912 ouro.....	788\$00	708\$00	708\$00	-	-	-	64\$00	708\$00	-
63\$00	" 5 % 1917.....	62\$00	80\$00	64\$00	-	-	-	582\$00	64\$00	-
569\$00	Externa 1.ª serie.....	627\$00	627\$00	625\$00	621\$00	610\$00	582\$ 0	603\$ 0	582\$00	-
555\$00	" 2.ª serie.....	605\$00	605\$00	604\$00	-	-	-	635\$00	613\$00	-
632\$00	" 3.ª serie.....	680\$00	686\$00	684\$00	679\$0	650\$00	633\$00	-	635\$00	-
70\$00	Obrig. da Provincia de Angola..	80\$00	-	80\$00	-	-	-	80\$0	80\$00	-
-	" Comp. Tabacos de 189.....	900\$00	-	900\$00	-	-	-	900\$00	900\$00	-
Ações dos Bancos e Comp. "										
740\$00	Banco de Portugal.....	1.040\$	1.040\$	990\$00	1.048\$	870\$00	-	820\$00	820\$00	-
339\$50	" Nac. Ultramarino, coup.	347\$50	347\$50	346\$00	341\$00	340\$00	330\$00	330\$00	330\$00	-
308\$00	" " " ass..	-	-	-	308\$00	308\$00	300\$ 0	-	-	-
240\$00	" Portuguez e Brasileiro ..	248\$00	248\$00	235\$00	233\$50	232\$50	218\$00	218\$00	2 8\$00	-
430\$00	" Commercial de Lisboa..	422\$00	422\$00	420\$00	-	-	-	420\$00	42 0\$00	-
482\$00	" Lisboa & Açores.....	470\$90	470\$00	470\$00	470\$00	420\$00	-	470\$00	47 0\$00	-
95\$00	" Economia Portuguesa...	96\$5	99\$50	90\$50	91\$00	-	-	90\$00	90\$0	-
-	" Commercial do Porto...	200\$00	-	200\$00	205\$00	-	-	205\$00	2 5\$00	-
46\$00	Companhia do Credito Predial..	58\$50	58\$50	57\$00	56\$00	55\$00	56\$00	56\$00	56\$00	-
90\$00	" Gaz e Electricidade	115\$00	115\$00	100\$00	148\$00	132\$00	-	124\$00	124\$00	-
-	" das Aguas	120\$00	120\$00	120\$00	119\$00	-	125\$00	119\$0	119\$00	-
556\$00	" Una do Principe...	578\$0	578\$0	583\$50	-	536\$00	-	550\$00	4 1\$00	-
86\$00	" Colonial do Buzi..	111\$00	111\$00	111\$00	105\$50	100\$00	150\$00	150\$00	91\$90	-
134\$00	" Indust. Port. e Col.	131\$90	135\$90	129\$60	127\$50	127\$00	90\$00	127\$00	127\$50	-
340\$00	" Phosphoros, coup..	-	374\$50	372\$00	371\$50	372\$00	127\$00	135\$00	372\$ 00	-
-	" Cam. Fer. Portug..	98\$00	-	98\$00	-	-	-	315\$00	3 5\$00	-
988\$00	" Tabacos, coupon.	1.100\$	1.170\$	1.180\$	1.209\$	1.202\$	1.120\$	1.120\$	1.12 \$	-
286\$00	" Nac. de Navegação	-	-	-	-	417\$00	412\$00	-	-	-
Obrigações:										
65\$00	Companhia das Aguas, coupon.	64\$00	64\$00	64\$00	-	63\$00	-	64\$00	64\$00	-
72\$00	Prediaes 5 % antigas.....	75\$00	75\$00	75\$00	-	75\$00	75\$00	75\$00	75\$00	-
-	" 5 % serie A.....	71\$00	71\$00	71\$00	73\$00	-	-	78\$50	78\$50	-
-	" 4 1/2 % serie A.....	70\$00	70\$00	70\$00	-	-	-	70\$00	70\$00	-
-	" 4 %	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	Nacional de Moagem	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	Asuc. de Moçambique.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	Banco Nac. Ultram. 4 1/2 % ass..	80\$00	80\$00	80\$00	-	-	-	80\$00	80\$00	-
-	" " " 4 1/2 % ouro.	92\$ 0	92\$00	92\$00	-	-	-	92\$00	92\$00	-
-	" " " 6 % Hypot.	86\$00	89\$00	89\$00	-	-	-	89\$00	89\$00	-
-	Cam. de Ferro de Ambaca.....	-	-	-	-	-	-	59\$00	59\$00	-
-	Ne. de Cam.ª de Ferro, 1.ª serie.	59\$00	59\$00	59\$00	-	-	-	55\$00	55\$00	-
-	" " " " 2.ª "	55\$00	55\$00	55\$00	-	-	-	185\$00	85\$00	-
-	Cam. de Fer. Portug. 3 % 1.º gr.	185\$00	185\$00	85\$00	-	-	-	200\$00	60\$00	-
30\$00	" " " " 3 % 2.º gr.	60\$00	60\$00	60\$00	-	-	-	-	200\$00	-
-	" " " Beira Alta, 1.º gr.	200\$00	200\$00	200\$00	-	-	-	60\$00	60\$00	-
-	" " " " 2.º gr.	65\$00	63\$00	63\$00	-	-	-	-	-	-
-	" " " Benguela, tit. 1..	-	-	-	-	-	-	790\$00	230\$00	-
\$00	" " " " 5..	885\$00	990\$00	885\$00	-	-	-	-	-	-
-	Docas do Porto.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-
0	Municipal ou Distrital 6 %.....	-	-	-	-	-	-	68\$00	68\$00	-
7	" " " 5 %.....	68\$00	68\$00	65\$00	-	-	-	47\$00	47\$50	-
-	Panificação Lisbonense.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	Empresa das Aguas de Vidago..	-	-	-	-	-	-	-	-	-

ARREMATACÕES

Caminhos de Ferro do Estado — Administração Geral

Tendo tido informação favorável da Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado as representações da Câmara Municipal de Aljustrel e da Société Anonyme Belge des Mines de Aljustrel, pedindo o estudo de uma linha férrea que, partindo da referida vila vá entroncar entre o Sado e Ferreira do Alentejo-Beja, actualmente em estudo: manda o Governo da Republica Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, proceder desde já ao estudo da mencionada linha férrea de Aljustrel ao entroncamento da linha de Ermidas a Ferreira do Alentejo e Beja.

Paços do Governo da Republica, 8 de Março de 1923. — O Ministro do Comércio e Comunicações, *João Teixeira de Queiroz Vaz Guedes*.

Caminhos de Ferro do Estado — Direcção do Sul e Sueste

Serviço de Estudos e Construção — LINHA DO GUADIANA — Empreitada n.º 2 na linha directa entre perfis 259 + 20,0 e 295 + 17,45

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 21 de Abril proximo, pelas quinze e trinta horas, na sala da Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, rua de S. Mamede, n.º 63, ao Caldas, Lisboa, se ha-de proceder á arrematação da empreitada n.º 2 de execução de terraplenagens e obras d'arte entre os perfis 259 + 20,0 e 295 + 17,45 na linha directa da Secção de Serpa-Brinches a Serpa, da linha do Guadiana.

A base de licitação é de 36.026\$879 e o deposito provisorio é de 900\$67, que pode ser effectuado em qualquer das Thesourarias dos Caminhos de Ferro do Estado, até ás 13 horas do dia 29 do citado mez.

O programma do concurso e caderno de encargos, estão patentes no Serviço de Estudos e Construção, com sede na Direcção do Sul e Sueste, Lisboa, e na Direcção do Minho e Douro, Porto, bem como na Secção de Construção com sede na villa de Serpa, onde podem ser examinados todos os dias uteis, das 11 ás 17 horas.

Lisboa, 17 de Março de 1923.

Pelo Engenheiro Chefe do Serviço de Estudos e Construção
M. Monteiro

Caminhos de Ferro do Estado — Direcção do Sul e Sueste

Serviço de Estudos e Construção — LINHA DO GUADIANA — Empreitada n.º 1 na linha directa, do perfil 296 - 2,55 ao perfil 348, e da estação de Serpa, incluindo a estrada de acesso e variante da estrada de Serpa a Moura. — Extensão 9.689.

Pelo presente annuncio, se faz publico que no dia 21 de Abril proximo, pelas 15 horas, na sala da Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, rua de S. Mamede, n.º 63, ao Caldas, Lisboa, se ha-de proceder á arrematação da empreitada n.º 1 da execução de terraplenagens e obras d'arte da variante da estrada de Serpa a Moura, entre os perfis 296-2,55 e 348 na linha directa e da estação de Serpa, incluindo estrada de acesso (da Secção de Serpa-Brinches a Serpa da linha do Guadiana).

A base de licitação é de 285.985\$62 e o deposito provisorio é de 7.149\$64, que póde ser effectuado em qualquer das Thesourarias dos Caminhos de Ferro do Estado até ás 13 horas do dia 20 do citado mez.

O programma do concurso e caderno de encargos estão patentes no Serviço de Estudos e Construção, com sede na Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, Lisboa, e na Direcção do Minho e Douro, Porto, bem como na Secção de Construção com sede na villa de Serra, onde podem ser examinados todos os dias uteis das 11 ás 17 horas.

Lisboa, 15 de Março de 1923.

Pelo Engenheiro Chefe do Serviço de Estudos e Construção
Constantino Carvalho

Caminhos de Ferro do Estado — Direcção do Sul e Sueste

Serviço de Estudos e Construção — LINHA DO GUADIANA — Empreitada n.º 3 — Ponte de alvenaria sobre a ribeira do Enxoè

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 21 de Abril proximo, pelas 16 horas, na sala da Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, rua de S. Mamede, n.º 63, ao Caldas, Lisboa, se ha-de proceder á arrematação da empreitada n.º 3 de execução em alvenaria da ponte sobre a ribeira do Enxoè, da Secção de Serpa-Brinches a Serpa, da linha do Guadiana.

A base de licitação é de 438.300\$00 e o deposito provisorio é de 10.957\$50, que pode ser effectuado em qualquer das Thesourarias dos Caminhos de Ferro do Estado, até ás 13 horas do dia 20 do citado mez.

O programma do concurso e caderno de encargos estão patentes no Serviço de Estudos e Construção com sede na Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, Lisboa, e na Direcção do Minho e Douro, Porto, bem como na Secção de Construção com sede na villa de Serpa, onde podem ser examinados todos os dias uteis das 11 ás 17 horas.

Lisboa, 17 de Março de 1923.

Pelo Engenheiro Chefe do Serviço de Estudos e Construção

M. Monteiro

CONVOCAÇÕES

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

Nos termos dos Estatutos é convocada a Assembléa Geral Ordinaria para o dia 14 de Abril p.º f.º, pelas 14 horas, no Banco Commercial de Lisboa, para apresentação do Relatorio e Contas da Gerencia do anno findo, sua discussão e votação, procedendo-se tambem á eleição da Meza da Assembléa Geral e dos Corpos Gerentes para o biénio de 1923 e 1924. Não comparecendo numero sufficiente de accionistas, fica desde já convocada a segunda e definitiva reunião para o dia 30 de Abril, no mesmo local e hora.

O praso para o deposito de acções, para os efeitos do artigo 27.º dos Estatutos, termina no dia 26 do corrente, ás 16 horas, na sede da Companhia, em Lisboa, Avenida da Liberdade, 14, 3.º, e no Porto, na Filial do Banco Nacional Ultramarino.

Lisboa, 20 de Março de 1923.

O Presidente da Meza da Assembléa Geral
José Adolpho de Melloe Sousa

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Companhia Portuguesa.—Aviso ao Publico—Despachos centrais—«Porto-Carmo»—Rua das Oliveiras, 4 a 6 e «Porto-Flores»—Travessa das Flores, 7, 1.º.

Serviço combinado com a Empreza Automobilista da Beira, Limitada—2.º Aditamento á tarifa de camionagem—Transportes entre Louzã e Avô, passando por Gois, Arganil, Coja e Vila Cova.

SUMMARIO

A morte do nosso director	97
Um homem de bem, por Guerra Maio	101
Um morto, por Carlos d'Ornelas	102
O Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro, por J. Fernando de Souza	102
A situação nacional, por Quirino de Jesus	103
Parte official	105
Estatística dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste	106
Linha aerea Toulouse-Argel	107
Viagens e transportes	108
Linhas portuguezas	108
A hora de verão em França	108
Parte Financeira:	
Boletim Commercial e Financeiro	109
Cotações	110
Arrematações	110
Convocações	110
Horario de partidas e chegadas de comboios	112

S. A. S.**Société Anonyme des Appareils de Sécurité des Chemins de Fer****Capital: 2.600.000 frs****(ÉTABLIS TYER ET C^{IE})****(VACUUM BRAKE C^O L^{TD})****FREINS A VIDE: CLAYTON-HARDY, GRESHAM, CLAYTON, ETC.****Signalisation Électrique et Mécanique de Chemins de Fer Forge, Estampage, Mécanique Générale****SIÈGE SOCIAL ET USINES:****19, Rue de Corbell, A ESSONNES (S.-et-O.)****TÉLÉPHONE: N.º 7, A ESSONNES****ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE: SIGNAL-ESSONNES****BUREAU:****15, Rue de Madrid, 15 — PARIS, (8e)****TÉLÉPHONE: WAGRAM 36-21****ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE: WACBRAKE-PARIS****CODE A. B. C., 6^E ÉDITION****Agencia em Lisboa — Largo do Municipio, 19, 2.º**

Freios para caminhos de ferro a vapor e electricos
Amortecedores de choques para os ganchos de engate dos caminhos de

WESTINGHOUSE
ÉTABLISSEMENTS DE FREINVILLE
SEVRAE (S. & O.) FRANÇA

MINAS E MINERAES
Compram-se

Amostras e cartas ao Engenheiro-Director da COMPANHIA FRANCEZA DE MINAS E CREDITO
16, Rua Vieira Lusitano, 1.º — LISBOA

Para explorações mineiras, agricolas, florestaes, commerciaes e industriaes
constituem-se sociedades e fornecem-se capitais.

ACEITAM-SE AGENTES**TINTURARIA DE A. P. J. Cambournac****ESTAMPARIA MECHANICA****14, L. da Annunciada, 16--175-A, Rua de S. Bento, 175-A****Officinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL****TINTAS PARA ESCREVER DE DIVERSAS QUALIDADES RIVALIZANDO COM AS DOS FABRICANTES INGLEZES, ALLEMAES, E OUTROS**

Tinge seda, lã, linho e algodão em fio ou em tecidos bem como fato feito
esmanchado. Encarrega-se
da reexpedição pelo caminho de ferro ou qualquer outra via

Limpa pelo processo parisiense fato de homem, vestidos de seda ou de lã etc.
sem serem desmanchados. Os artigos de lã
limpos por este processo não estão sujeitos a serem atacados pela traça

VAGO



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

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

Os vapores tem magnificas accommodações para passageiros. Nos preços das passagens inclui-se vinho de pasto, comida á portugueza cama, roupa, proprias a creação e outras despesas. Para carga e passagens trata-se com os

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

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



OLYMPIA MATINÉES ELEGANTES

todos os dias ás 2 horas

RENDEZ-VOUS MUNDANO

O sensacional film
O VENCEDOR DA MORTE
(Aventuras do Alma Negra)

PARIS Hotel Bayard

11, Rue Richer Proprietarios: A. & H. GHISLETTI

Hotel de familia com todo o conforto moderno. Situado no centro da cidade, a 5 minutos dos Boulevards. Tem serviço de agua quente e fria em todos os commodos Quartos e apartamentos para familias, com sala de banho, W-C. etc. Boa mesa.

Preços modicos Falla-se portuguez

End. teleg.: BAYAROTEL Numerosas referencias em Lisboa e Porto

HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 1 DE ABRIL DE 1923

Sociedade Estoril				SUL E SUESTE				GUIMARÃES			
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
C. Sodré	8 26	C. Sodré	8 55	Lisboa-TP	7 40	Lisboa-TP	7 20	Trofa	11 5	Trofa	11 5
d 9	10 1	d 9	10 1	Barreiro	8 40	Barreiro	8 20	Fafe	13 35	Fafe	13 35
d 10 30	11 3	d 10 30	11 3	Lisboa-TP	9 20	Lisboa-TP	9 10	Guimarães	20 40	Guimarães	20 40
d 13	14 1	d 13	14 1	Lisboa-TP	10 40	Lisboa-TP	10 30	Trofa	7 50	Trofa	7 50
d 14	15 3	d 14	15 3	Lisboa-TP	11 45	Lisboa-TP	11 35	Fafe	9 21	Fafe	9 21
d 16	17 2	d 16	17 2	Lisboa-TP	12 25	Lisboa-TP	12 15	Guimarães	10 25	Guimarães	10 25
b 17 30	18 36	b 17 30	18 36	Lisboa-TP	13 30	Lisboa-TP	13 20	Trofa	11 44	Trofa	11 44
c 18 5	18 56	c 18 5	18 56	Lisboa-TP	14 40	Lisboa-TP	14 30	Fafe	12 31	Fafe	12 31
d 18 25	19 22	d 18 25	19 22	Lisboa-TP	15 50	Lisboa-TP	15 40	Guimarães	13 35	Guimarães	13 35
d 19 5	20 11	d 19 5	20 11	Lisboa-TP	16 50	Lisboa-TP	16 40	Trofa	14 38	Trofa	14 38
d 19 50	20 52	d 19 50	20 52	Lisboa-TP	17 50	Lisboa-TP	17 40	Fafe	15 30	Fafe	15 30
d 22 50	23 43	d 22 50	23 43	Lisboa-TP	18 50	Lisboa-TP	18 40	Guimarães	16 35	Guimarães	16 35
0 45	1 38	0 45	1 38	Lisboa-TP	19 50	Lisboa-TP	19 40	Trofa	17 38	Trofa	17 38
Comp. Portuguesa				BEIRA ALTA				COMP. NACIONAL			
Lisboa-R	7 19	Lisboa-R	7 14	Figueira	8 15	Figueira	8 15	St. Comba	8 25	St. Comba	8 25
6 10	11 21	6 10	11 21	Pampilhosa	9 15	Pampilhosa	9 15	Vizeu	9 25	Vizeu	9 25
10 10	14 5	10 10	14 5	Lisboa-R	10 15	Lisboa-R	10 15	St. Comba	10 25	St. Comba	10 25
c 12 15	15 9	c 12 15	15 9	Lisboa-R	11 15	Lisboa-R	11 15	Vizeu	11 25	Vizeu	11 25
f 14	15 9	f 14	15 9	Lisboa-R	12 15	Lisboa-R	12 15	St. Comba	12 25	St. Comba	12 25
b 16 30	16 36	b 16 30	16 36	Lisboa-R	13 15	Lisboa-R	13 15	Vizeu	13 25	Vizeu	13 25
d 18	18 51	d 18	18 51	Lisboa-R	14 15	Lisboa-R	14 15	St. Comba	14 25	St. Comba	14 25
bd 18 58	19 53	bd 18 58	19 53	Lisboa-R	15 15	Lisboa-R	15 15	Vizeu	15 25	Vizeu	15 25
19 55	21 2	19 55	21 2	Lisboa-R	16 15	Lisboa-R	16 15	St. Comba	16 25	St. Comba	16 25
2 47	23 50	2 47	23 50	Lisboa-R	17 15	Lisboa-R	17 15	Vizeu	17 25	Vizeu	17 25
0 35	1 39	0 35	1 39	Lisboa-R	18 15	Lisboa-R	18 15	St. Comba	18 25	St. Comba	18 25
Lisboa-R				VALLE DO VOUGA				PORTO Á POVOA			
Lisboa-R	8 15	Lisboa-R	8 15	Espinho	15 50	Espinho	15 50	Porto	14 20	Porto	14 20
b 8 54	9 30	b 8 54	9 30	Sernada	16 50	Sernada	16 50	Famalicão	17 45	Famalicão	17 45
b 17 30	18 46	b 17 30	18 46	Viz. u	17 50	Viz. u	17 50	Porto	18 45	Porto	18 45
Lisboa-R	18 56	Lisboa-R	18 56	Espinho	18 50	Espinho	18 50	Porto	19 45	Porto	19 45
Lisboa-R	19 56	Lisboa-R	19 56	Sernada	19 50	Sernada	19 50	Porto	20 45	Porto	20 45
Lisboa-R	20 56	Lisboa-R	20 56	Viz. u	20 50	Viz. u	20 50	Porto	21 45	Porto	21 45
Lisboa-R	21 56	Lisboa-R	21 56	Espinho	21 50	Espinho	21 50	Porto	22 45	Porto	22 45
Lisboa-R	22 56	Lisboa-R	22 56	Sernada	22 50	Sernada	22 50	Porto	23 45	Porto	23 45
Lisboa-R	23 56	Lisboa-R	23 56	Viz. u	23 50	Viz. u	23 50	Porto	24 45	Porto	24 45
Lisboa-R	24 56	Lisboa-R	24 56	Espinho	24 50	Espinho	24 50	Porto	25 45	Porto	25 45
Lisboa-R	25 56	Lisboa-R	25 56	Sernada	25 50	Sernada	25 50	Porto	26 45	Porto	26 45
Lisboa-R	26 56	Lisboa-R	26 56	Viz. u	26 50	Viz. u	26 50	Porto	27 45	Porto	27 45
Lisboa-R	27 56	Lisboa-R	27 56	Espinho	27 50	Espinho	27 50	Porto	28 45	Porto	28 45
Lisboa-R	28 56	Lisboa-R	28 56	Sernada	28 50	Sernada	28 50	Porto	29 45	Porto	29 45
Lisboa-R	29 56	Lisboa-R	29 56	Viz. u	29 50	Viz. u	29 50	Porto	30 45	Porto	30 45
Lisboa-R	30 56	Lisboa-R	30 56	Espinho	30 50	Espinho	30 50	Porto	31 45	Porto	31 45
Lisboa-R	31 56	Lisboa-R	31 56	Sernada	31 50	Sernada	31 50	Porto	32 45	Porto	32 45
Lisboa-R	32 56	Lisboa-R	32 56	Viz. u	32 50	Viz. u	32 50	Porto	33 45	Porto	33 45
Lisboa-R	33 56	Lisboa-R	33 56	Espinho	33 50	Espinho	33 50	Porto	34 45	Porto	34 45
Lisboa-R	34 56	Lisboa-R	34 56	Sernada	34 50	Sernada	34 50	Porto	35 45	Porto	35 45
Lisboa-R	35 56	Lisboa-R	35 56	Viz. u	35 50	Viz. u	35 50	Porto	36 45	Porto	36 45
Lisboa-R	36 56	Lisboa-R	36 56	Espinho	36 50	Espinho	36 50	Porto	37 45	Porto	37 45
Lisboa-R	37 56	Lisboa-R	37 56	Sernada	37 50	Sernada	37 50	Porto	38 45	Porto	38 45
Lisboa-R	38 56	Lisboa-R	38 56	Viz. u	38 50	Viz. u	38 50	Porto	39 45	Porto	39 45
Lisboa-R	39 56	Lisboa-R	39 56	Espinho	39 50	Espinho	39 50	Porto	40 45	Porto	40 45
Lisboa-R	40 56	Lisboa-R	40 56	Sernada	40 50	Sernada	40 50	Porto	41 45	Porto	41 45
Lisboa-R	41 56	Lisboa-R	41 56	Viz. u	41 50	Viz. u	41 50	Porto	42 45	Porto	42 45
Lisboa-R	42 56	Lisboa-R	42 56	Espinho	42 50	Espinho	42 50	Porto	43 45	Porto	43 45
Lisboa-R	43 56	Lisboa-R	43 56	Sernada	43 50	Sernada	43 50	Porto	44 45	Porto	44 45
Lisboa-R	44 56	Lisboa-R	44 56	Viz. u	44 50	Viz. u	44 50	Porto	45 45	Porto	45 45
Lisboa-R	45 56	Lisboa-R	45 56	Espinho	45 50	Espinho	45 50	Porto	46 45	Porto	46 45
Lisboa-R	46 56	Lisboa-R	46 56	Sernada	46 50	Sernada	46 50	Porto	47 45	Porto	47 45
Lisboa-R	47 56	Lisboa-R	47 56	Viz. u	47 50	Viz. u	47 50	Porto	48 45	Porto	48 45
Lisboa-R	48 56	Lisboa-R	48 56	Espinho	48 50	Espinho	48 50	Porto	49 45	Porto	49 45
Lisboa-R	49 56	Lisboa-R	49 56	Sernada	49 50	Sernada	49 50	Porto	50 45	Porto	50 45
Lisboa-R	50 56	Lisboa-R	50 56	Viz. u	50 50	Viz. u	50 50	Porto	51 45	Porto	51 45
Lisboa-R	51 56	Lisboa-R	51 56	Espinho	51 50	Espinho	51 50	Porto	52 45	Porto	52 45
Lisboa-R	52 56	Lisboa-R	52 56	Sernada	52 50	Sernada	52 50	Porto	53 45	Porto	53 45
Lisboa-R	53 56	Lisboa-R	53 56	Viz. u	53 50	Viz. u	53 50	Porto	54 45	Porto	54 45
Lisboa-R	54 56	Lisboa-R	54 56	Espinho	54 50	Espinho	54 50	Porto	55 45	Porto	55 45
Lisboa-R	55 56	Lisboa-R	55 56	Sernada	55 50	Sernada	55 50	Porto	56 45	Porto	56 45
Lisboa-R	56 56	Lisboa-R	56 56	Viz. u	56 50	Viz. u	56 50	Porto	57 45	Porto	57 45
Lisboa-R	57 56	Lisboa-R	57 56	Espinho	57 50	Espinho	57 50	Porto	58 45	Porto	58 45
Lisboa-R	58 56	Lisboa-R	58 56	Sernada	58 50	Sernada	58 50	Porto	59 45	Porto	59 45
Lisboa-R	59 56	Lisboa-R	59 56	Viz. u	59 50	Viz. u	59 50	Porto	60 45	Porto	60 45
Lisboa-R	60 56	Lisboa-R	60 56	Espinho	60 50	Espinho	60 50	Porto	61 45	Porto	61 45
Lisboa-R	61 56	Lisboa-R	61 56	Sernada	61 50	Sernada	61 50	Porto	62 45	Porto	62 45
Lisboa-R	62 56	Lisboa-R	62 56	Viz. u	62 50	Viz. u	62 50	Porto	63 45	Porto	63 45
Lisboa-R	63 56	Lisboa-R	63 56	Espinho	63 50	Espinho	63 50	Porto	64 45	Porto	64 45
Lisboa-R	64 56	Lisboa-R	64 56	Sernada	64 50	Sernada	64 50	Porto	65 45	Porto	65 45
Lisboa-R	65 56	Lisboa-R	65 56	Viz. u	65 50	Viz. u	65 50	Porto	66 45	Porto	66 45
Lisboa-R	66 56	Lisboa-R	66 56	Espinho	66 50	Espinho	66 50	Porto	67 45	Porto	67 45
Lisboa-R	67 56	Lisboa-R	67 56	Sernada	67 50	Sernada	67 50	Porto	68 45	Porto	68 45
Lisboa-R	68 56	Lisboa-R	68 56	Viz. u	68 50	Viz. u	68 50	Porto	69 45	Porto	69 45
Lisboa-R	69 56	Lisboa-R	69 56	Espinho	69 50	Espinho	69 50	Porto	70 45	Porto	70 45
Lisboa-R	70 56	Lisboa-R	70 56	Sernada	70 50	Sernada	70 50	Porto	71 45	Porto	71 45
Lisboa-R	71 56	Lisboa-R	71 56	Viz. u	71 50	Viz. u	71 50	Porto	72 45	Porto	72 45
Lisboa-R	72 56	Lisboa-R	72 56	Espinho	72 50	Espinho	72 50	Porto	73 45	Porto	73 45
Lisboa-R	73 56	Lisboa-R	73 56	Sernada	73 50	Sernada	73 50	Porto	74 45	Porto	74 45
Lisboa-R	74 56	Lisboa-R	74 56	Viz. u	74 50	Viz. u	74 50	Porto	75 45	Porto	75 45
Lisboa-R	75 56	Lisboa-R	75 56	Espinho	75 50	Espinho	75 50	Porto	76 45	Porto	76 45
Lisboa-R	76 56	Lisboa-R	76 56	Sernada	76 50	Sernada	76 50	Porto	77 45	Porto	77 45
Lisboa-R	77 56	Lisboa-R	77 56	Viz. u	77 50	Viz. u	77 50	Porto	78 45	Porto	78 45
Lisboa-R	78 56	Lisboa-R	78 56	Espinho	78 50	Espinho	78 50	Porto	79 45	Porto	79 45
Lisboa-R	79 56	Lisboa-R	79 56	Sernada	79 50	Sernada	79 50	Porto	80 45	Porto	80 45
Lisboa-R	80 56	Lisboa-R	80 56	Viz. u	80 50	Viz. u	80 50	Porto	81 45	Porto	81 45
Lisboa-R	81 56	Lisboa-R	81 56	Espinho	81 50	Espinho	81 50	Porto	82 45	Porto	82 45
Lisboa-R	82 56	Lisboa-R	82 56	Sernada	82 50	Sernada	82 50	Porto	83 45	Porto	83 45
Lisboa-R	83 56	Lisboa-R	83 56	Viz. u	83 50	Viz. u	83 50	Porto	84 45	Porto	84 45
Lisboa-R	84 56	Lisboa-R	84 56	Espinho	84 50	Espinho	84 50	Porto	85 45	Porto	85 45
Lisboa-R	85 56	Lisboa-R	85 56	Sernada	85 50	Sernada	85 50	Porto	86 45	Porto	86 45
Lisboa-R	86 56	Lisboa-R	86 56	Viz. u	86 50	Viz. u	86 50	Porto	87 45	Porto	

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Serviço combinado com a Empresa Automobilista da Beira, Limitada

2.º Aditamento á tarifa de camionagem

Transportes entre Louzã e Avô, passando por Gois,
Arganil, Coja e Vila Cova

A partir de 1 de Abril de 1923 sobre todos os preços da tarifa de camionagem, em vigor desde 1 de Julho de 1922, incidem as seguintes sobretaxas:

Transportes ao abrigo dos artigos 1.º e 2.º	80 %
» » » do artigo 3.º	150 %
» » » » » 4.º	80 %

Pelo presente fica anulado na parte referente a **SOBRETAXAS** o 1.º aditamento á tarifa da camionagem datado de 4 de Setembro de 1922, ficando em tudo o mais em vigor as disposições do referido 1.º aditamento e respectiva tarifa da camionagem.

Lisboa, 1 de Março de 1923.

O Director Geral da Companhia,

Ferreira de Mesquita.

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima. — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Serviço combinado com a Empresa Geral de Transportes, L.^{da}

AVISO AO PÚBLICO

DESPACHOS CENTRAIS

«PORTO-CARMO» — Rua das Oliveiras, n.^{os} 4 a 6

e «PORTO-FLORES» — Travessa das Flores, n.^o 7-1.^o

A partir de 26 de Março de 1923 estará aberto ao serviço público na cidade do Porto, Rua das Oliveiras n.^{os} 4 a 6, o novo Despacho Central denominado «**Porto-Carmo**», o qual se acha habilitado a fazer todo o serviço de grande e pequena velocidade, nas condições estabelecidas na Tarifa de Camionagem em vigor.

Desde a mesma data e por motivo de obras no edificio onde se acha instalado, é encerrado provisoriamente o Despacho Central «**Porto-Flores**», sito na Travessa das Flores n.^o 7-1.^o.

O serviço desempenhado por este Despacho, destinado especialmente a receber as requisições para se ir buscar aos domicílios quaisquer remessas a seguir pelo Caminho de Ferro, nos termos da nota n.^o 13 do Aviso ao Público A n.^o 53 de 26 de Dezembro de 1922, será, enquanto durar o seu encerramento, requisitado ao novo Despacho Central «Porto-Carmo».

Fica pelo presente ampliado o referido Aviso ao Público A n.^o 53, de 26 de Dezembro de 1922.

Lisboa, 20 de Março de 1923.

O Director Geral da Companhia

Ferreira de Mesquita

A n.^o 60

Exploração — Serviço do Trátego

Expediente n.^o 625

300 exemplares