

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

Contendo uma PARTE OFFICIAL dos Ministerios do commercio e Commuicações e das Colonias e dos Caminhos de Ferro do Estado (Resolução do Conselho de Administração de 6 de Janeiro de 1921)

Fundador — L. DE MENDONÇA E COSTA

Director — J. FERNANDO DE SOUZA, Engenheiro

Secretario de Redacção — MANOEL ANDRADE GOMES

Redactor — DR. QUIRINO DE JESUS

Administrador — J. DA SILVA PEREIRA

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

9.º do 36.º anno

LISBOA, 1 de Maio de 1923

Numero 849

## SUMMARIO

L. de Mendonça e Costa.....	125
A nossa legislação ferro-viaria, por J. Fernando de Sousa.....	125
Governação desorganizadora, por Quirino de Jesus.....	127
O Congresso de Roma e os Caminhos de Ferro do Estado Italiano, por Carlos Manitto Torres.....	129
A viação nas nossas colonias, por Ferreira Mendes.....	131
Vapor «Angola».....	133
Parte financeira:	
Boletim Commercial e Financeiro.....	133
Cotações.....	134

## L. de Mendonça e Costa

Mandada dizer pela familia e *Gazeta dos Caminhos de Ferro* rezou-se no dia 19, pelas 11 1/2, na Igreja da Encarnação, uma missa suffragando a alma de L. Mendonça e Costa, pelo 30.º dia do seu passamento.

A este piedoso acto, que foi muito concorrido, assistiram os srs.:

Conselheiro Fernando de Sousa, Dr. Preto Pacheco, José Belford, Palmyra Souto-Maior, D. José da Costa, Guilherme Honorth, Tenorio d'Oliveira, Alberto Sousa Ferro, N. de Matheus e Cunha, Visconde Sorraia, Capitão Ricardo Amaral, Reverendo Antunes, José Alves Baptista, Frederico Aguiar, Dr. Carlos da Silva, Accacio Nogueira, Francisco Mello Gonçalves, Luciano Rosa, Evaristo Onofre, José da Silva Pereira, Carlos d'Ornellas, Dr. Pimenta de Castro, D. Thomaz de Vilhena, Madame Sorraia, Silva Pinto e filhos, D. J. Carlos da Silva, D. Etelvina Batalha, D. Carolina Ferreira da Cunha, D. Jacintha da Conceição Matheus e Cunha, Madame Loyo Tavares, D. Maria Queiroz, D. Laura da Cunha Ferro, D. Julieta de Mendonça e Costa, D. Elvira de Mendonça e Costa.

Noticiando o fallecimento do nosso chorado director, a *Gaceta de los Caminos de Hierro* tem palavras

de saudade que manifestam bem o alto apreço em que ali era tido Mendonça e Costa.

E' com o mais vivo reconhecimento, que agradecemos as justas palavras que lhe consagra e a solidariedade e apoio que nos offerecem, que vincam bem com quanta sympathia e amizade Mendonça e Costa era considerado.

A' *Gaceta de los Caminos de Hierro* apresentamos a expressão do nosso agradecimento e o desejo que as cordealissimas relações que sempre mantivemos se prolonguem e se estreitem como homenagem a Mendonça e Costa.

Tambem a *Revista de Turismo* manifestou em sentidas palavras o seu pesar pela morte de L. de Mendonça e Costa, salientando as qualidades de que era possuidor e referindo-se largamente á sua obra na Propaganda de Portugal para o desenvolvimento do turismo.

Aqui deixemos expresso o nosso agradecimento pela saudosa homenagem rendida á memoria do nosso querido director.

## A nossa legislação ferro-viaria

Recordámos no artigo anterior a evolução por que passou entre nós o criterio juridico em materia de caminhos de ferro, e como pela combinação dos decretos de 31 de dezembro de 1864, 6 de outubro de 1898 e lei de 14 de julho de 1899 se constituiu um corpo de preceitos juridicos fundamentaes, que até 1910 regeram a acção governativa.

Devemos mencionar todavia um diploma perturbador, até certo ponto, d'essa economia, não tanto pela sua essencia, mas pela forma por que tem sido applicado no periodo de anarchia administrativa que vamos atravessando.

Por decreto de 21 de abril de 1906 foi approvado o regulamento para a concessão de caminhos de ferro sobre estradas, que na Belgica tinham tomado grande incremento pela acção da *Société des chemins de fer vicinaux* (cujá organização foi transferida servilmente e sem estudo para a nossa legislação ha pouco tempo), de modo que n'aquella data sommavam 3.251 kilometros.

Julgava-se util facilitar a sua construcção. Prescreveram-se, por isso, regras para a concessão sem auxilio algum do Estado.

Nem subvenções, nem garantias de juro, nem isenção de impostos e de direitos de importação, nem cedencia dos impostos.

Assim tinha de ser, pois só por lei se podiam outorgar vantagens que representassem encargo para o Estado, e o decreto era meramente regulamentar. Nem eram applicaveis a linhas em leito de estradas os preceitos das bases 5.ª e 6.ª da lei de 1899, relativa á rede complementar, que visavam apenas as linhas em leito proprio.

Longe, pois, de receberem qualquer auxilio do Estado, os concessionarios teem que pagar annualmente, para conservação da estrada, quantia não inferior a 50\$00 por kilometro e restringe-se ao maximo de 75 annos a duração da concessão.



Ha nesse decreto um preceito salutar. Tornou-se extensivo aos caminhos de ferro em leito de estrada o previo inquerito de utilidade publica, que serve de base ao Governo para dar ou recusar seguimento aos pedidos de concessão.

Commetteu-se, porem, o erro grave de quebrar a unidade de acção administrativa, subtrahindo estes caminhos de ferro á jurisdicção da Direcção Fiscal de Caminhos de Ferro, que tem organização adequada e pessoal especializado, para se confiar a fiscalisação, não só da construcção como da exploração, ás Direcções de Obras Publicas.

Quando se creou em 1918 a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, á qual se confiaram todos os serviços da especialidade, salvo os das linhas do Estado, com a assistencia de uma Junta Consultiva composta de elementos technicos e representativos dos interesses que teem voz na materia, commetteu-se o erro de não transferir para a sua jurisdicção tudo o que respeita aos caminhos de ferro sobre estradas. Os melindres pessoas sobrepujaram o interesse publico.

O mesmo succedeu com a reorganisação do Ministerio do Commercio, decretada em 1920 pelo sr. Velhinho Correia. Obstinou-se este em não manter a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, á qual incumbia o estudo e preparação de todas as providencias em materia ferro-viaria e a acção fiscal sobre as empresas, substituindo-a por uma repartição de caminhos de ferro sujeita á Secretaria Geral, e a Junta Consultiva por um Conselho Superior da presidencia do mesmo. Creou-se ao mesmo tempo uma Inspecção geral dos serviços de ministerio, tendo uma divisão de caminhos de ferro, sem nenhuma ligação com aquella repartição.

Ficariam, pois, os assumptos ferro-viarios fragmentados: os dos C. F. E. entregues á respectiva Administração; os das linhas sobre estradas á Administração geral das estradas e turismo; outros como concessões, classificação de linhas, etc., á Secretaria geral com o Conselho superior e a Repartição de Caminhos de Ferro e ás relações com as empresas á Inspecção Geral!

O verdadeiro hotel da barafunda. E como se isto não bastasse, a reforma só foi parcialmente applicada, de modo que persistem provisoriamente a Direcção Geral de Caminhos de Ferro com a sua Repartição e com as divisões de fiscalisação e a Junta Consultiva.

Um verdadeiro cahos administrativo, do qual importa sair, voltando á reforma de 1918 e passando para a Direcção Geral de Caminhos de Ferro os serviços das linhas sobre estradas.

Ao mesmo tempo, os Caminhos de Ferro do Estado, após uma reorganisação perdularia, que multiplicou o numero dos administradores e dos chefes de serviço e deu ao pessoal um bodo de mandarinato de variegados botões, cahiram pela revolução de 1921, sob o imperio do provisorio, que é a formula administrativa mais estavel do nosso paiz. Uma Comissão administrativa, nomeada com a missão de apresentar um plano de reformas no praso de 60 dias, continua sendo o supremo poder após anno e meio e a novissima reforma ainda não foi promulgada!

Como se não fosse já bastante esta desordem, outro elemento de perturbação havia sido introduzido nos serviços de caminhos de ferro pouco antes da reforma de outubro de 1920.

Em 1 de setembro d'esse anno foi promulgado o decreto n.º 6.873, firmado pelos Ministros do Comercio e do Trabalho.

Declarava-se nos considerandos que era indispensavel acudir á falta de combustiveis e remediar a de transporte dos que possuimos pelo estabelecimento de vias apropriadas.

Outro considerando accentuava o character meramente regulamentar do decreto, que não pretendia ter força de lei, nem estabelecer preceitos que excedessem a alçada do Executivo.

«Considerando que, enquanto não possam ser adoptadas algumas medidas efficazes, *que excedem as faculdades de poder executivo*, convém aproveitar e facilitar a applicação dos preceitos legaes que permitem o estabelecimento de vias ferreas, quer em leito proprio, quer sobre as estradas do Estado, para serviço dos jazigos de combustiveis mineaes em exploração;»

Assim pois, este decreto era destinado apenas a facilitar a applicação dos preceitos legaes, que permitem a construcção de linhas de serviço de minas.

E todavia findava com um artigo caracteristico das leis e dos decretos dictatoriaes: «*E' revogada a legislação em contrario*»!

Quaes são, sobre a materia, os preceitos legaes vigentes?

O art. 2.º do decreto de 31 de dezembro de 1864, que dispensa, no seu § 2.º, lei especial para a construcção de linhas de serviço de minas ou estabelecimentos industriaes com extensão não superior a 20 kilometros, desde que não se conceda isenção de impostos, emprestimo, subvenção nem garantia de juro; o decreto de 6 de outubro de 1898, exigindo a previa classificação, mediante inquerito, de todas as linhas em leito proprio, *seja qual fôr a sua extensão*, excepto as de serviço interior das minas ou de industrias; a lei de 14 de julho de 1899, facultando a concessão das linhas classificadas com certas vantagens e auxilios; o regulamento de 1906, estatuinto o formulario para a concessão de linhas sobre estradas.

No artigo 1.º do citado decreto de 1920, que apenas pretende facilitar a applicação dos preceitos vigentes, é auctorisado o Governo a permittir aos concessionarios de minas a construcção, em leito proprio ou sobre estradas, de linhas ferreas de ligação com a rede ferro-viaria ou com a via navegavel mais próxima.

Para isso o pedido deve ser acompanhado do traçado na carta chorographica e de uma memoria justificativa, indicando-se a tonelagem da producção um anno após a construcção da linha ferrea.

Que tramites são prescriptos para esse pedido?

§ 3.º *Ouvidas as estações officiaes competentes* e sob pareceres dos Conselhos Superiores de Minas e Obras Publicas poderá o Governo fazer a concessão da linha, auctorisando os respectivos estudos e fixando o praso em que deverá ser apresentado o competente projecto á approvação superior.

«*Ouvidas as estações competentes*»: quaes são? As que a lei determina.

E' portanto a Junta Consultiva de Caminhos de Ferro; é esta que tem de se pronunciar sobre o processo de inquerito administrativo exigido como prévia formalidade pelo decreto de 6 de outubro de 1898. E' a Comissão Superior de Caminhos de Ferro junto do Estado Maior do Exercito. O novo decreto mandou ouvir *tambem* o Conselho de Minas e de Obras Publicas, mas não dispensou a audiencia das *estações officiaes competentes*, anteriormente indicadas.

E bom foi que assim se determinasse.

O processo de classificação, abrangendo o inquerito e o parecer das estações officiaes, tem por fim facultar a todos os interesses affectados ensejo de dizerem da sua justiça, de modo que se não introduzam á tóa e por surpresa novas linhas no plano geral da rede ferro-viaria.



Outro paragrapho do mesmo artigo estabelece regras para a applicação do imposto mineiro, relacionando-as com a conclusão da linha de serviço.

E' esse o unico preceito que explica a referenda do Ministro do Trabalho no decreto, que em rigor deveria ser tambem firmado pelo das Finanças, visto regular a applicação de um imposto.

Vejamos agora o artigo 2.º

Estatue este que para as linhas em leito proprio se fixarão os prazos de construcção e se definirão as condições de construcção e exploração *nos termos das leis vigentes de caminhos de ferro e de minas*, devendo tambem ser dadas facilidades, segundo as disposições applicaveis dos decretos de 21 de abril de 1906 e D. 296 de 27 de janeiro de 1914, ás concessões de linhas sobre leito d'estradas.

Segue-se o artigo 4.º, estatuinto que a aprovação do projecto das linhas em leito proprio implica o reconhecimento da utilidade publica da concessão e a urgencia das expropriações.

Se este reconhecimento é para o effeito das expropriações, dispensa-se o preceito, que já se encontra na lei sobre expropriações. Se tem em vista suprir o inquerito e a classificação, que é o acto administrativo pelo qual se reconhece a utilidade publica, o preceito é dictatorial e está absurdamente redigido, pois o projecto é posterior á concessão. Só depois de feita esta o concessionario o elabora e apresenta, como é obvio, pois só então se justifica o consideravel e dispendioso trabalho da elaboração de um projecto completo.

E se a concessão é feita antes da elaboração do projecto, como é que a aprovação d'este implica o reconhecimento da utilidade publica d'aquella?

Faz-se então sem se verificar previamente que a utilidade publica a justifica?

O artigo 41º estatue que para as linhas sobre estradas se continuará seguindo o disposto nas leis vigentes.

Vem agora o artigo 5.º, do teor seguinte:

Artigo 5.º — Nas estradas do Estado só póde ser auctorisado o assentamento de uma linha férrea simples de via reduzida; o concessionario fica obrigado a fazer n'essa linha o transporte, para o publico, de passageiros e mercadorias que a concessão permittir, segundo tarifas sujeitas á aprovação e fiscalisação das auctoridades competentes.

Assim, nas linhas sobre estradas o concessionario é obrigado a fazer transportes para o publico.

Nas de leito proprio não se impõe tal preceito!

E todavia desapareceu o limite superior de 20 kilometros d'extensão, estatuido no decreto de 1864. A linha póde ter dezenas de kilometros, atravessando uma região cuja economia tenha muito que lucrar com o aproveitamento do caminho de ferro.

Pois não fica prevista a obrigação de ser franqueada ao publico!

Como se vê pela analyse que d'elle fizemos, o decreto de 1 de outubro de 1920 não alterou as condições em que tem de ser concedidas as linhas de serviço exterior das minas.

Continuam sujeitas aos preceitos dos decretos de 1864 e 1898 e da lei de 14 de julho de 1899. São concedidas pelo Ministerio do Commercio, depois do inquerito e classificação indispensaveis para o reconhecimento de utilidade publica da concessão.

Ficam sujeitas, na construcção e na exploração, á superintendencia da Direcção Fiscal. E' pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro que devem correr os respectivos processos.

Pois não succede assim na pratica.

Deu-se ao decreto de 1920 uma extensão que não comporta.

Tem-se concedido caminhos de ferro mineiros sem as formalidades legais. Tem-nas concedido o Ministerio do Trabalho pela Direcção Geral de Minas, submetendo-os á fiscalisação d'esta, como se fossem linhas do serviço interior das minas.

Houve mais: por simples auctorisação verbal construiu-se um caminho de ferro de 12 kilometros d'extensão, alugando-se carris do Estado a uma empresa, cuja existencia legal não consta dos registos officiaes.

Por outro lado, multiplicam-se as concessões de linhas sobre estradas em briga com o plano decretado de rede complementar.

No proximo artigo referiremos pormenorizada-mente varios factos.

J. Fernando de Souza.

## Governação desorganizadora

Quando o sr. Antonio Maria da Silva tomou conta do poder, estava em 57\$30 a libra cheque. Ella está hoje em cerca de 104\$00, ou mais 80 %. Passou pelos 120\$00, de onde apenas baixou pelas intervenções do ministerio das Finanças no mercado da moeda internacional. A operação consiste em o governo comprar cambias por um preço e vende-las por outro mais favoravel ao tomador, perdendo as differenças. E' uma conta calada, em todos os sentidos.

Antes, o Thesouro para as adquirir concorria á praça, provocando directamente a alta do ouro, ao mesmo tempo que as obtinha tambem pela Agencia Financial do Rio. Hoje, o abastecimento do Thesouro é ainda feito em parte pelo segundo processo, apesar dos recursos da Agencia Financial estarem obrigados ás amortizações do credito de lb. 3000.000 do *Export Credit Department*. Mas o manancial maior de agora está no regimen da nossa exportação commercial. As cambias são compradas pelos exportadores que as entregam no Banco de Portugal, caixa do Thesouro.

Na essencia, o fornecimento do Estado, vem sempre da mesma origem e conserva a mesma natureza. Apenas isso não é feito sómente para as necessidades dos seus proprios pagamentos no estrangeiro. E' tambem para elle fazer vendas de ouro aos importadores.

De todos os modos, o Estado fica assim munido para interferir na cotação das divisas externas. E intervem quando e como quer, até certo ponto. Provoca altas e baixas com as suas manobras da venda do ouro, conforme as oportunidades. Certamente não se faz isso sem grandes proveitos para uns e danos para outros. Por sua banda, o proprio Estado consegue impedir que, em certo periodo restricto, o cambio melhore um pouco ou modere a sua marcha funesta.

Ao dar, porém, o balanço ao Thesouro, apurará que teve então uma perda. E no fim outro facto resulta sempre: uma enorme desvalorização do escudo.

Continuemos. De outro lado, ao subir o sr. Antonio Maria da Silva, o custo da vida commun approximava-se de quinze vezes o de antes da guerra. Hoje é cerca de trinta vezes. Ha quem não concorde com estes calculos julgando-os excessivos. Os espiritos reflectidos verão que elles são seguros e talvez baixos, embora seja impossivel chegar a indices indiscutíveis.

A observação attenta mostra que é superior aos 3.000 % de augmento a despeza das que hoje façam pelo padrão de 1913, as conservações e melhoramentos domesticos, os fornecimentos de vivères e vestuários, as educações a que são obrigados, as suas via-



gens e recreações normaes. Para a maior parte da gente restringiram-se mais ou menos importantemente, as reparações interiores da casa e as substituições ou renovações e provimentos das coisas de uso ou consumo familiar e pessoal. Ao mesmo tempo os artigos de alimentação natural e civil são de qualidade peor ou mesmo pessima, e em quantidade menor. As dificuldades e misérias do comprador e as despesas ou fraudes do productador e do vendedor ahi conduzem com intensidade crescente.

Os preços reaes para medianos e pobres, que são o maior numero, representam assim altas muito maiores do que á primeira vista se imagina. O custo da vida é pavoroso para elles, porque é pago tambem com terriveis eliminações, não computadas pelos optimistas e pelos simples. E' especialmente por causa d'isso que a natalidade diminue e a mortalidade e a emigração augmentam, em condições muito graves. Não é propriamente por falta de maternidades e de outras cataplasmas recommendaveis da medicina synthomatica.

Finalmente, quando o sr. Antonio Maria da Silva formou o seu primeiro governo de 1922, o orçamento global rectificado, calculava em 627 000 contos a despesa e em 327.000 contos o *deficit*, e estava em 742.000 contos a circulação fiduciaria. Mas hoje podemos computar em 1.100.000 contos a primeira, em mais de 700.000 o segundo, tambem para o anno de 1922-23 e decerto em 1.150.000, a terceira. Em se olhando para ahi, vê-se a maior causa occasional das elevações notadas no valor da libra e no custo da vida.

A governação do sr. Antonio Maria da Silva deu-nos a ordem publica semi-sufficiente desde Fevereiro de 1922.

Mas foi aquella que apenas podia ser dada por uma tragica impotencia administrativa. Foi um falso equilibrio politico, militar e social, em que ainda o menos dos males tem sido a necessidade de prevenções, mobilizações e remoções frequentes. Dentro d'elle havia o que tinha de haver pela impossibilidade característica de conceber e executar um plano de reforma e de fomento. O poder publico deixava crescer ou augmentava directamente a acção de todos os factores de ruina, que são tambem os maiores da desordem real que avança, ou claramente, da revolução e da anarchia.

Agradeçamos o beneficio d'essa ordem relativa. Reconheçamos, porém, que é illusoria, amarga e perigosa. Dobrou em pouco mais de um anno, dentro d'ella, a força das calamidades economicas e financeiras que destroem a nossa riqueza, a nossa população, a nossa paz social e o nosso proprio destino. A governação foi assim a mais desorganizadora de quantas até agora houve.

Não é isto porque os homens tenham menos valia do que os outros. E' porque foram os ultimos, na mesma triste miseria de augmentar a derrocada nacional, que uma fatalidade impõe a todos os ministerios d'esta natureza.

Estas realidades são terriveis aos olhos de quem as sabe considerar. Ellas deixam á vista uma situação lugubre, em que os depositarios do poder publico vão surgindo e passando como instrumentos d'uma necessidade puramente destructiva. Não muda esta condição, antes se aggrava ou accentúa quando elles fazem tentativas inculcadas como signaes de vida nova.

De que serviu substituir-se o regimen dos duodecimos provisorios pelos orçamentos? Estes consagram ou deixam elevar as despesas ruinosas. Teem falhas os erros de centenas de milhares de contos. Os males

de caixa e de contabilidade cresceram sempre e até como nunca.

Vieram as torrentes de impostos. Acaso baixou o *deficit*? Elle augmentou pelo contrario em centenas de milhares de contos. Quanto mais sobem as tributações, maiores são os preços, os agios, as despesas publicas, os desequilibrios do Thesouro, ainda antes de ellas começarem a terem bem os seus effeitos. Nem estes serão nunca para os cofres do Estado, os que a illusão governativa espera. Na grande espoliação da riqueza nacional antiga, o quinhão do Estado será sempre o menor. E será excedido sempre tambem pelos novos encargos.

Recorreu-se ao credito londrino, dos tres milhões de libras, festejado com foguetorios da simplicidade indigena? Até foi difficil usar d'ellas, na desconfiança que a administração publica desenvolve, tornando perigosas para o commercio as operações externas a prazo. A maior vantagem obtida parece apenas ter sido a de se adiarem pagamentos em aquisição de materiaes para o Estado, illudindo-se o *deficit* presente á custa de futuros. O cambio continuou a piorar.

Preparam-se empréstimos? O de 4.000.000 lb. será leonino e ruinosissimo: nem apesar d'isso dará para um terço do *deficit* effectivo de 1922-23, n'esta caça de recursos para as despesas progressivas com o pessoal do Estado.

Os de muitos milhões de libras que andam a sonhar com as garantias dos tabacos, dos phosphoros, dos caminhos de ferro e de quaesquer outros valores ou receitas importantes disponiveis, apenas seriam realizaveis nas condições actuaes da vida nacional, com maiores desastres orçamentaes e com sacrificio do nosso futuro. Se conseguissem para ahi dez milhões de libras, gasta-las-hiam na desorganização e afundamento do paiz com tal administração publica. Mais do que isso, muito mais, o Estado obteve pelo credito desde 1919 para cá. E tudo serviu apenas para aquelle fim!

Quizeram estimular as sementeiras com preços intencionalmente maiores do que antes da guerra para o trigo? Illusão governativa do nosso paiz entregue á agiotagem! Portugal não tem a organização agraria nem o regimen de aperfeiçoamento agricola, nem estradas, communicações e transportes para a população rural se fixar e a producção da terra crescer. Toda a sua governação apenas permite que o trabalho e rendimento economico dos campos diminua e a população emigre para as villas e as cidades cheias de parasitismo sustentado pelo Banco fiduciario da Nação e para o estrangeiro.

Pretendem reprimir da maneira imaginada os lucros illicitos? Punem com suspensões de licenças ou querem punir com maiores castigos os estabelecimentos que transgridem as disposições regulamentares das cambias? Não vêem, que n'estes assumptos, as restricções e as sancções na forma admissivel que os tempos de guerra possam exigir transitoriamente, apenas podem ser o complemento justo de uma administração reformadora, providente e efficaz em todo o grande resto.

Não vêem, que se d'ahi vier algum bem, na situação actual, mesmo sem males que são possiveis, elle será infinitamente inferior aos que deviam ser buscados por toda a acção do poder publico. Não vêem que dão um espectáculo de ridicularia governativa, quando os proprios destinos da patria impõem esforços de grande transformação geral.

O pessimismo galopante dos factos positivos, atravez das illusões voluntarias ou simples, eis a situação.

Apenas está n'elle a verdade. Portugal precisa d'uma governação pela qual se reformem os quadros.



Se passem as verbas de ruínas, para serviços productivos, se promova com rapidez o equilibrio das classes e das profissões, a distribuição justa das terras latifundiarias, o desenvolvimento da agricultura, o melhoramento das estradas e dos caminhos de ferro, a criação das forças hydro-electricas, o aproveitamento dos recursos colonias. Só d'esta maneira haverá confiança, credito salvador, verdadeira solidariedade nacional, maior actividade, producção e riqueza, melhores preços e cambios, uma vida portugueza de ordem e de paz, com o maior progresso possivel da instrucção, das artes e das sciencias em futuro proximo.

E' bom repetir-se aquillo que de qualquer modo tem de chegar até o cerebro e o coração dos que teem ouvidos mas não ouvem, e teem olhos e não vêem.

Quirino de Jesus

## O Congresso de Roma e os Caminhos de Ferro do Estado Italiano

Relatorio de uma missão á Italia em 1922

Pelo engenheiro Carlos Manlito Torres

(Continuação do numero anterior)

b) *As theses das III, IV e V Secções:*

As theses d'estas secções (como as das restantes) foram previamente e como de costume, publicadas no Boletim da Associação, algumas em 1914 (pois se destinavam a Berlim), a maior parte em 1921 e algumas em 1920 e 1922.

Egualmente se editaram em separatas e foram estas que obtive por amavel intermedio do nosso notavel collega Mr. Ulysse Lamalle, lente da Universidade de Louvain e Engenheiro Director d'Administração (Exploração) nos Caminhos de Ferro do Estado Belgica, com quem travei relações quando da minha visita áquella Adminisfração, em 1921.

Alem d'estes elementos de estudo, publicados e distribuidos com muita antecedencia, a Associação fez publicar no n.º 4, vol. IV do Boletim de Abril do anno corrente, relatorios especiaes resumindo e comentando as theses feitas para cada questão. Estes relatorios (entregues para cada questão a um dos mais distinctos relatores das theses respectivas) analisando, comparando e tirando as conclusões geraes do grupo de relatorios concernente a cada questão, foram um auxiliar precioso quer para o estudo previo, quer para o trabalho das secções.

As questões apresentadas e estudadas, nas secções de que fiz parte, foram as seguintes:

### Secção III—Exploração:

IX—*Estações terminus de passageiros*

1.ª these (paizes de lingua ingleza) por A. S. Baldwin.

2.ª these (restantes paizes) por L. Maccalini.

Relatorio-resumo especial por L. Maccalini.

A primeira e segunda estão publicadas em separata e, respectivamente, nas pags. 2307 (vol. III) e 359 (vol. IV) do Boletim: e relatorio-resumo na pag. 649 (vol. IV) do mesmo.

X—*Estações de mercadorias*

1.ª these (todos os paizes excepto os de lingua ingleza e a Italia) por Jullien e Moutier.

2.ª these (Italia) por Edilio Ehrenfreund.

Relatorio-resumo especial por Jullien.

A primeira e segunda estão publicadas em separata e respectivamente nas pags. 1283 (vol. III) e 1795 (vol. III) e o terceiro na pag. 564 (vol. IV) do Boletim.

XI—*Transportes em p. v.*

1.ª these (todos os paizes, excepto a America, a França, a Belgica e a Inglaterra) por Edilio Ehrenfreund.

2.ª these (Inglaterra) por Sir H. A. Walker.

3.ª these (França) por Guerber.

4.ª these (Belgica) por U. Lamalle.

5.ª these (America) W. H. Williams.

Há ainda uma outra these que não conheço e que não pude obter, relativa aos paizes de lingua ingleza e apresentada por Honsard Kelley.

O relatorio-resumo (que não abrange tambem esta ultima these) é um excellente trabalho de treze paginas do engenheiro U. Lamalle que em 1921 me fôra offerecido pelo seu auctor.

As cinco theses estão publicadas em separata e no Boletim, a pags. 683 (vol. II), 775 (vol. II), 223 (vol. II), 401 (vol. III), 1457 (vol. III) e o relatorio-resumo a pags. 567 (vol. IV).

XII—*Signaes repetidos nas locomotivas*

1.ª these (França) por F. Maison.

2.ª these (França) por J. Verdeyen.

3.ª these (restantes paizes) por F. Villa.

Relatorio-resumo por J. Verdeyen.

As theses existem em separata e a pags. 535 (vol. III), 323 (vol. IV) e 413 (vol. IV) do Boletim e o relatorio-resumo a pag. 580 (vol. IV) do mesmo.

### Secção IV—Ordem geral

XIII—*Custo do transporte. Tarificação*

1.ª these (America) por Fairfaz Harrison.

2.ª these (todos os paizes excepto a America) por Henry Gréard.

3.ª these (America) por S. O. Dunn.

Relatorio-resumo por Henry Gréard.

As theses estão publicadas em separata e a pags. 3 (vol. III), 2095 (vol. III) e 339 (vol. IV) do Boletim e o relatorio-resumo a pags. 589 (vol. IV).

XIV—*Visita alfandegaria*

These unica (geral) por Jourdain e Prudent.

Relatorio-resumo por Prudent.

A these em separata e a pags. 1703 (vol. III) e o relatorio-resumo a pags. 597 (vol. IV) do Boletim.

XV—*Troca de material*

1.ª these (America) por C. W. Crawford.

2.ª these (paizes restantes) por Charron.

Relatorio-resumo por Charron.

As theses em separata e a pags. 1815 (vol. III) e a pags. 1645 e 2213 (vol. III) e o relatorio-resumo a pags. 601 (vol. IV) do Boletim.

XVI—*Habitações operarias (casas para o pessoal)*

1.ª these (America) por A. F. Banks.

2.ª these (paizes restantes) por F. Lolli.

Relatorio-resumo por F. Lolli.

As theses acham-se em separata e a pags. 886 (vol. XXVIII) e 31 (vol. 17) do Boletim.

### Secção V—Caminhos de Ferro Economicos

XVII—*Carruagens e wagons das linhas economicas*

These unica (geral) por Carlo Gaviraghi, que é tambem o auctor do relatorio-resumo.



A thesê em separata e a pag. 1251 (vol. III) e o relatório-resumo a pag. 616 (vol. IV) do Boletim.

XVIII—*Exploração das linhas economicas. Regimen a adoptar*

These unica (geral) e relatório-resumo por F. Le-vel; a primeira em separata e a pags. 1267 (vol. III) e o segundo a pags. 621 (vol. III) do Boletim.

XIX—*Modos especiaes de tracção das linhas economicas*

1.<sup>a</sup> these (America) por H. B. Spencer.

2.<sup>a</sup> these (paizes restantes) por Pietro Biraghi.

Relatório-resumo por P. Biraghi.

Encontram-se as theses editadas em separata e a pags. 765 (vol. II) e 1279 (vol. III) e o relatório-resumo a pags. 626 (vol. IV) do Boletim.

XX—*Meios de segurança das linhas economicas*

1.<sup>a</sup> these (geral) por Sergio de Kareischa.

2.<sup>a</sup> these (geral) por A. Bonnevie.

Relatório-resumo por A. Bonnevie.

c) *As conclusões do Congresso relativas ás questões das Secções III, IV e V e o seu commentario*

Depois da discussão das theses, defendidas pelos seus auctores e relatadas ainda uma vez verbalmente pelos relatores especiaes, a que já me referi, e por outros relatores nomeados «ad hoc» para que pudessem sempre ser reproduzidas em inglez, francez (a lingua do Congresso) e italiano, as conclusões finaes das secções (partindo das conclusões iniciaes das theses ou das dos relatórios-resumos) eram tomadas e a seguir submittidas á sancção do Congresso, nas sessões plenarias.

Em geral, o debate entre os delegados não inglezes era sempre reproduzido em inglez, e o dos delegados de lingua ingleza reproduzido em francez.

Depois da discussão e sancção das sessões plenarias, as conclusões das secções foram transformadas em conclusões do Congresso.

Não deve estranhar-se que estas conclusões sejam d'uma larga generalidade e não desçam a soluções mais precisas; esta é não outra deve ser a função e o papel dos Congressos e—como o disse Colson no seu recente estudo sobre a Associação e o recordou de Corne, ao presidir á primeira das sessões plenarias—«ninguem pode legitimamente pretender que o Congresso fixe regulamentos e directrizes precisas a questões cuja solução está, a maioria das vezes, no aproveitamento das condições locais e se transforma constantemente com o meio, as circumstancias e a relatividade dos progressos tecnicos.»

Eis, em sumula, a ideia muito geral das conclusões adoptadas pelo Congresso:

IX) *Estações terminus de passageiros*

São d'uma generalidade grande e confirmam as regras conhecidas:

1) «Quando as condições locais o permittam e haja extensão aproveitavel de terreno não devem poupar-se despesas para a installação de todos os meios que permittam reduzir os movimentos de machinas e material vasio.

«Como argumento ao projecto, devem orçar-se as despesas de exploração a prever e ter-se em conta a estatística das mesmas despesas para as installações existentes.»

2) «Com o mesmo intuito, as gares de «boucle» são preferiveis, salvo razões especiaes que as contra-indiquem.

«Com a sua adopção reduz-se ao minimo a manobra de voltar os comboios, desembaraçar as linhas de caes, levar ou trazer das «remises» machinas e composições e, n'uma palavra, todas as manobras de circulação.»

3) «Um triangulo presta sempre bons serviços,

principalmente se estiver collocado entre os caes de passageiros e a «remise» de carruagens.»

4) «E' conveniente separar totalmente os serviços de longo curso (*grandes linhas*, em galicismo) dos comboios curtos urbanos ou suburbanos (*banlieu*); quando isto não é possível (como succede nas estações portuguezas actuaes) é minha opinião—que sempre pratiquei—separar pelo menos as horas do serviço d'uns e d'outros, de modo a evitar que os serviços coincidam ou se sobreponham, ainda que em pequena parte.

5) «Especialisar as installações para o correio e pequenos volumes offerece vantagens embora á custa d'um excesso de manobra; é minha opinião que a especialisação pode obter-se em certos casos sem excesso de manobra, ou quasi, *nas gares de muito pequena importancia* como as nossas, e quando nem isto possa fazer-se (o que é frequente, pela pobreza e pequenez das installações) então é muito util separar em tempo, o serviço do correio e pequenos volumes do de passageiros bagagens, fazendo aquelle trafego, nos terminus, antes ou depois d'este.

Isto é facil, porque nem a importancia de qualquer dos serviços é grande entre nós, nem a celeridade e volume do correio impede que se antecipe a sua chegada ao caminho de ferro de duas ou trez horas e a sua sahida do tempo indispensavel.

6) «A especialização excessiva das linhas pode redundar n'um excesso de manobras.»

E' o caso das nossas estações, como de todas as de fraco movimento, em que as linhas affectadas só a certos serviços ficariam longo tempo inactivas, obrigando esta circumstancia a uma multiplicidade de linhas, percurso nas vias de circulação, passagem sobre agulhas ou transversaes, etc., que seria dispensavel se se diminuísse o grau da especialização.

7) «Para safar as machinas, nas linhas de saco, com caes de tôpo, aconselham-se os «chariots» e ligações interiores entre as vias.»

8) «Os feixes de «remise» de carruagens devem ser estudados para comportar as reservas e as composições completas a resguardar nas ocasiões de maior deposito na gare. Devem ser accessiveis pelos dois extremos do fuso, entre as vias principaes e o mais perto possível da gare, quando não possam ser n'esta? Devem ter a disposição precisa para permittir a limpeza, revisão e beneficiação do material de reserva e das composições chegadas.»

9) «Os depositos de machinas devem collocar-se o mais proximo possível da gare e dos feixes de «remise» de carruagens; as suas ligações com estas e com as linhas do caes devem ser independentes.»

10) «Se é impossivel obter terreno junto á gare para estas installações (depositos e vias de *remise*) devem manter-se, pelo menos, as ligações independentes e rapidas e preparar na gare installações auxiliares para resguardar as machinas em serviço, voltá-las e abastece-las.»

11) «Para evitar manobras, nas gares de retrocesso, convem formar as composições de maneira indifferente para a ida ou para a volta e com os fourgons de cabeça e cauda.»

12) «As manobras á chegada, pelo menos o resguardar as composições ou cortes vasis, deve ser função das machinas titulares dos comboios.»

13) «A tracção electrica tem vantagens decididas sobre a tracção a vapor, para as manobras e para os serviços da «Banlieu».

(Continua).



# A viação nas nossas colónias

Pode dizer-se afoutamente que o problema das comunicações está, nas nossas colónias, ainda em embrião e notavelmente na colónia e no districto de que mais á vontade podemos falar, por deles termos maior conhecimento: a provincia de Moçambique e o districto de Tete.

O atraso em que estão as coisas de obras publicas não tem justificação e os nossos reparos vão para quem de direito, que não para os tecnicos, que os tem havido sabedores e dedicados; á instabilidade dos governantes, á falta d'um pensamento que ligue os esforços dos que trabalham, á incompetencia d'alguns arrivistas, desnorteados pelas culminancias dos logares que lhes fizeram occupar, se deve este estado de coisas que entristece e que representa um perigo para a integridade do nosso dominio colonial, nunca é demais repeti-lo.

Parallelamente tem-se admitido como axiomaticos principios que são absolutamente falsos, e d'ahi uma inversão de resultados, que a ninguem com criterio deve admirar.

Estabelecidos estes postulados incontroversos — riqueza da Provincia de Moçambique em geral, tradição colonisadora do Vale do Zambeze, distancia enorme a que fica do litoral o districto de Tete, necessidade dos caminhos de ferro para vencer grandes espaços — salta á mente de quem quer que seja que um dos primeiros, senão o primeiro caminho de ferro a construir na Provincia deveria ser o que servisse Tete, por mais afastado, e que antes de entrar naquele districto iria sulcar outras regiões, prestando-lhe os inestimaveis serviços que julgamos desnecessario encarecer, escrevendo, como escrevemos, numa revista de caminhos de ferro.

E' claro que se não fez isso e vemos na Provincia de Moçambique os caminhos de ferro de Gaza, Lourenço Marques, Inhambane, Quelimane e Moçambique, isto é á excepção do de Lourenço Marques, caminhos de ferro sem penetração apreciavel.

Não ignoramos que numa serie de nulidades que se tem visto occupar os logares de destaque nas nossas colónias avultam uma estatura de gigantes, que merecem a nossa adoração postuma, os perfis de Mouzinho e de Antonio Enes e, num grau inferior, outros, que souberam pensar e souberam ver, que tinham ideia e que só circumstancias que não são, infelizmente, fortuitas no nosso paiz, impediram que as realizassem.

Não ignoramos tambem que algumas das vias ferreas atraz citadas tinham um objectivo, mas esse objectivo não foi efectivado nem o sera tão cedo.

Continuamos a affirmar que devia ser dada a prioridade á de Tete, o que corresponderia á ideia duma posse mais efectiva da terra de Moçambique; e essa ideia estava para ser realizada com o principio da construção do caminho de ferro de Quelimane. Porem o primitivo traçado foi abandonado e hoje elle lá anda ás voltas dentro do districto sem um objectivo serio a atingir.

No estudo da viação d'um paiz devemos ter em consideração que o esqueleto é constituido por vias ferreas de que as estradas são um elemento subsidiario. E este principio é tão universal que agora, que se estabeleceu uma corrente de individuos de diversas nacionalidades para Moçambique, já está construido

um caminho de ferro, que, partindo da cidade da Beira, se aproxima do rio Zambeze, devendo atravessa-lo, e, passando perto de Mutarara no extremo SE do districto de Tete, segue para Blantyre, no Nyassaland. E' isso a verdadeira penetração.

Dadas as esperanças que as Companhias Mineiras, que exploram os jazigos de carvão duma grande bacia que se estende da margem esquerda do Zambeze, defronte de Tete, a Mutarara, legitimamente tem nessa exploração, é natural que num futuro mais ou menos proximo seja uma realidade um ramal que, partindo de Mutarara, venha a Tete e possivelmente se prolongue atravez do districto, sahindo pela sua parte norte.

E isso, ou coisa equivalente, devia ser obra nossa por todos os motivos; motivos de ordem moral, de ordem historica, de ordem financeira e economica. Porque não é indifferente que sejam outros a explorar os caminhos de ferro que cruzam os terrenos das nossas colónias; as tarifas do Transzambezião são em belo esterlino que nós temos de pagar, com prejuizo para a balança economica da colónia, colónia onde — suprema ironia! — foi recentemente prohibida a circulação da moeda estrangeira.

Não fizemos estudos especiaes sobre o assumpto, mas o conhecimento da região leva-nos a considerar talvez como preferivel um outro traçado que ligasse mais directamente a Beira com Tete, aproveitando-se o caminho de ferro que d'aquella cidade vae a Macequece e á Rodesia, e continuando-o atravez do Barué para Tete e d'ahi para o Norte, atravessando a Macanga e a Augonia para sahir do districto.

Teria esta linha, entre outras, a vantagem de encurtar a distancia entre a zona interior e o litoral, dando vida á região do Barué e drenando os productos da Augonia que podem ser numerosos quando se fizer uma exploração racional e activa.

Mas duma maneira ou d'outra o que é necessario é que alguma coisa se faça e já que entregámos a resolução d'este magno problema a estranhos é mister que os auxiliemos de forma a que termine esta situação vergonhosa.

\*  
\*   \*  
\*

Sobre estradas ha muito, ha imenso a fazer. Mas antes deveriamos assentar n'um determinado numero de principios que originassem normas, principios e normas que fossem duma natureza universal, com os detalhes que a situação especial do meio aconselhassem.

O principio de que os caminhos de ferro são as vias de comunicação por excelência é verdadeiro em qualquer parte mas mais acentuadamente em Africa.

Pretender-se que uma estrada seja a linha de união entre duas povoações que distam aproximadamente de 500 kilometros em linha recta, não é bom raciocinio, é, com prejuizo de todos, trocar os papeis que naturalmente estão indicados ás duas especies de viação. As estradas tem uma alta função a desempenhar como elemento subsidiario.

E em Africa a construção e sobretudo a conservação duma verdadeira estrada é um problema da maior dificuldade e que ainda não vimos solucionado.

Existe, é verdade, para a Provincia de Moçambique, um regulamento de conservação, arborisação, policia e cadastro de estradas, mas que parece ter sido feito expressamente para as do districto de Lourenço Marques, tão absurdas se mostram as suas disposições quando pretendemos, em pensamento, transporta-las para as condições em que se vive e se trabalha no interior.



Por esse regulamento são as estradas divididas em secções de conservação, de 60 kilometros cada, e as secções em cantões, de 5 kilometros. Quer dizer, para um districto que tenha 1.600 kilometros de rede (e é o calculado como necessario para o de Tete) precisam-se 26 chefes de conservação e 320 cantoneiros europeus!

E note-se que as dotações annuaes das secções de obras publicas não permitem o luxo sequer de meia duzia de capatazes de construção.

Bem sabemos qual a razão entre a despesa da construção, conservação e exploração d'um caminho de ferro e a d'uma estrada, mas além do papel que a viação acelerada tem para as grandes distancias, não nos podemos esquecer que tem receitas proprias, o que não acontece com a rede de estradas. Muito há a fazer com as estradas a construir e a conservar para para que possamos perder tempo e dinheiro em ideias absurdas.

E, perante a flagrancia do exemplo que atraz apontamos, se vê que aos chefes de secção de obras publicas está distribuido um papel ingrato, que só uma dose razoavel de bom senso e de energia torna proficuo.

As dificuldades são de todos os momentos e de todas as especies; poderíamos classifica-las em dois grupos: as de cima para baixo e as de baixo para cima. A' 1.<sup>a</sup> categoria pertencem as mais importantes, porque representam entraves que nem a competencia, nem a boa vontade, nem a decisão, por vezes, podem remover. São, por isso, as deficiencias de verba, as ordens absurdas, os caprichos fazendarios, etc. Na 2.<sup>a</sup> podemos apontar: a deficiencia de pessoal, falta de mão de obra, má qualidade dos auxiliares, crises de alimentação, regimen d'aguas, etc., etc.

As condições de trabalho são inteiramente diferentes das da metropole e um engenheiro que venha ocupar um logar da sua especialidade nas colonias tem de se integrar no meio, estudar conscienciosamente as possibilidades de que dispõe e assentar n'um metodo de trabalho que lhe pareça mais rasoavel, se quizer produzir obra de valor. Temos de pôr de parte um certo numero de regras estabelecidas para architectar outras que a experiencia vae indicando.

Pelo que temos visto achamos que é pernicioso a divisão de trabalho e que um chefe de secção deve atacar de vez qualquer obra a fazer, com pessoal numeroso e reunindo os auxiliares de que dispõe, em regra um pequeno numero. E' preferivel começar tarde e trabalhar com todos os elementos que lhe foram fornecidos e que poudo reunir a dessiminar esforços e gente por varios trabalhos, onde não poderia assim exercer uma fiscalisação apertada.

Uma das maiores dificuldades consiste na construção das obras d'arte, que por vezes são numerosas. Nalgumas regiões são aconselhadas obras provisórias de madeira, mas no districto de Tete e cremos que na maior parte deles devemos evitar tanto quanto possivel esse escolho, por variadas razões. Com a exiguidade de pessoal de que se dispõe, a fiscalisação é difficil e d'ahi a deterioração ignorada das obras de madeira e ainda os accidentes vulgares como as enxurradas e as queimadas de matto, feitas pelos indigenas e que frequentemente atingem a estrada.

Todos os tratados recomendam o melhor aproveitamento dos recursos regionaes e assim deve sêr; nalgumas localidades pode-se falsificar cal e tijolo e compete aos engenheiros chefes ajudar e incitar as autoridades administrativas a esse fabrico que é extraordinariamente vantajoso.

No capitulo "autoridades administrativas" reside um dos maiores obices que se deparam. Muitas delas

ignorantes, inaptas para os logares que occupam, pouco trabalhadoras, constituem em muitos casos estorvos em vez de auxilios. Trabalhando-se em condições asperas e difficeis, os obstaculos que essas autoridades queiram pôr ou ponham inconscientemente são numerosos. E' necessario muito tacto e muita diplomacia para não esbarrar com barreiras inamoviveis. Há excepções, evidentemente, e temos visto bellos exemplos de trabalho e de dedicação que são só motivo de louvor.

A experiencia mostra-nos tambem, contrariamente ao criterio que tem sido muito seguido, que uma obra começada deve sêr feita completamente; nenhuma conservação tão difficil e dispendiosa como a de uma estrada mal construida. O tempo que se gasta a mais é compensado amplamente pelos resultados futuros.

Os regulamentos prescrevem que se fuja quanto possivel a grandes aterros e essa determinação é justa no momento presente; contudo se o regulamento de conservação estivesse praticamente em vigor não seria necessaria porque um cantoneiro com os auxiliares indigenas ás suas ordens podia perfeitamente conservar os aterros dos cinco quilometros da sua area.

Quanto á estrutura das estradas logicamente que depende da constituição do terreno; duma maneira geral achamos que se deve empregar a terra batida e cilindrada, não se dispondo correntemente de britadeiras. A despesa com a aquisição e manutenção destas era compensada de sobejo pelas vantagens que se obteriam, mas é norma fazer economias presentes sem olhar ao futuro. Temos encontrado, infelizmente, bastantes exemplos deste genero, e que as capacidades governativas não querem comprehender.

Há estradas que com outra orientação financeira estariam quasi duplicadas com as verbas que com elas se tem gasto. E' corrente acontecer pararem os trabalhos dois ou tres mezes depois de iniciados; como o primeiro mez é gasto geralmente em receber os trabalhadores retardatarios, reunir materiais adquirir e transportar alimentação, etc, o trabalho util nesse mez é pouco mais que nulo; só com uma actividade de 7 ou 8 mezes se pode obter um rendimento aceitavel. D'ahi a razão porque estradas há que estão relativamente caras, sem resultados apreciaveis.

Uma ilusão, nascida não se sabe como, tem prejudicado altamente o fomento das colonias; considera-se em geral a mão de obra como de baixo preço. Nada mais erroneo.

Individualmente um trabalhador ou artifice indigena ganha menos que um europeu trabalhando no seu paiz, mas como o rendimento de trabalho d'aquella é um quarto do deste ultimo, facil é de vêr que nem o custo da mão de obra é favoravel. Junta se-lhe as importancias de materiais e transportes e ter-se-hão necessariamente orçamentos elevados.

Tem havido como que uma timidez da parte dos tecnicos em apresentar esta questão e «para não assustar» fazem-se frequentemente estimativas muito aquém da verdade que exigem na pratica outras supplementares, com grave perigo para o credito das obras publicas, que são a todo o passo acusadas de má administração, quando na verdade a culpa, se existe, só pode consistir em exageradas deferencias para com a instituição pernicioso e desorganizada que é a Fazenda.

O desenvolvimento da provincia de Moçambique tem-se resentido — e outros mais autorizados do que nós o disseram antes — da ideia que só Lourenço Marques existe com algum valor e que tudo que não seja a capital não passa do pano de fundo onde se possam admirar as bellezas e as qualidades daquela cidade.



Pois se nós já vimos em jornaes da Provincia boas almas gritarem anciosamente por estradas de turismo nos arredores de Lourenço Marques, quando o resto da Provincia e especialmente a parte mais afastada do litoral as não tem para o transito de carros, que drenassem os productos locais, creando fontes de riqueza e tornando a vida mais facil em certas regiões!

Não pretendemos passar por colonial experimentado, mas o golpe de vista lançado nestas regiões do interior é mais seguro, mais agudo e mais independente, e ante os nossos olhos e o nosso espirito apparece como verdade irrefutavel que é na Provincia que reside a vida da Provincia, é no seu seio que adormecem energias que deveriam ter applicação, é no seu sub solo que se encontram minas, que o nosso feito nacional quis ir encontrar no ouro que vem do Rand.

A colonia não pode continuar a sêr o mercado de negros para o Transval; Lourenço Marques pode receber como visitas os sul-africanos "blasés" mas não deve ser a sua casa; o sistema do "dar para agradar" é necessario que tenha um fim, alias...

Derrubem-se algumas leis, modifiquem-se habitos, espulsem-se os incompetentes e, feito esse trabalho preparatorio, que venham as pessoas de bom senso e de bons costumes que cá encontrarão um largo campo de actividade e verão a todo o passo que o pessoal tecnico das obras publicas trabalha, sacrificado e é o obreiro mais activo da grande tarefa de reabilitação do nosso nome pelo desenvolvimento das colonias portuguezas.

Tete — 30-XII-922

Ferreira Mendes  
Engenheiro



## Vapor "Angola"

A Companhia Nacional de Navegação acaba de adquirir em Anvers, á Companhia Belga Maritima do Congo, o vapor *Alberteville*, de 7.745 toneladas brutas, e construído em 1912.

A bella unidade, que dispõe dos mais modernos requisitos de navegação, e cujas camaras, tanto de primeira como de segunda classe, são magnificas, passará a denominar-se *Angola*, e vae ser empregado na carreira da Costa Oriental d'Africa.

Ficará sendo o melhor navio da marinha mercante nacional.



## BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 25 de Abril de 1923.

Celebrou-se em Lisboa o Congresso do partido republicano portuguez. Quasi nada a imprensa foi severa na apreciação do que se passou n'essa assembléa dominada, infelizmente, por um espirito de indisciplina e de radicalismo. O caso foi tanto mais estranhado quando é certo que o mesmo partido estava no poder e o proprio governo estava representado por varios ministros, inclusivamente pelo sr. Antonio Maria da Silva. D'alli sómente pôdem resultar influencias contrarias á necessidade de união da familia portugueza e de reorganisação nacional.

O problema economico e financeiro não foi tratado com ele-

vação, sendo de ordem secundaria ou até mesquinhas as referencias que em geral lhe foram feitas. Apenas o sr ministro das finanças, por força da sua posição, interveiu no assumpto com exposições já de caracter aceitavel n'uma assembléa politica. Infelizmente ellas não corresponderam ao que era exigido pelas realidades da situação. Nem o contrario seria possivel!

Parece que o sr. Victorino Guimarães fez as declarações de que se teem feito compressões de despesas. Onde e como e quando? Ellas teem augmentado, pelo contrario, em grande escala. Cresceram as das subvenções, as do pão politico as de juros de divida, as de agios. Não houve reformas de quadros, nem suppressões de logares, nem extinção de commissões successivas, parasitarias e ruinosas. Os encargos do Estado teem praticamente subido sempre e com elles o deficit e a divida publica.

Um facto grave deita por terra todas as palavras illusorias do sr. Victorino Guimarães e quaesquer outras da mesma natureza que os ministros e os seus apoiadores lançam por ahí aos quatro ventos para inspirar optimismos. É a occultação sistematica dos balancetes do Banco de Portugal. Nunca mais appareceram, tendo-se feito apenas saber qual era a situação em 31 de dezembro pela necessidade de publicarem o relatório da gerencia de 1922. A circulação fiduciaria e a divida do Estado ao Banco devem ter crescido formidavelmente desde 1 de janeiro. O governo esconde isso ao paiz e ao mesmo tempo assevera aos simples que teem diminuido as despesas e que tudo vae melhorando cada vez mais!

Para captivar as naixões do seu auditorio radical e quasi revolucionario, o sr. Victorino Guimarães salientou as providencias que tem adoptado contra a especulação cambial. Annunciou que ia adoptar outras. E com effeito, vae multiplicando difficuldades de certa ordem aos bancos e casas bancarias mais pequenas, com a limitação das operações cambiaes entre ellas e com o augmento das cauções exigidas que passou a ser de 500 contos. Nem este augmento, que segundo se diz ainda será levado mais adiante, nem as outras medidas de que tem lançado mão o governo servem sequer para diminuir a especulação cambial, que passará a ser apanagio dos grandes estabelecimentos. Muito menos poderão atenuar a queda do escudo ou provocar a sua valorisação. O governo para attingir estes fins teria de atacar de frente a crise financeira e economica do paiz, dando cortes fundos nas despesas actuaes, fazendo a reorganisação administrativa e indo com largo folego para a reforma agraria e agricola, buscando o maior dos remedios dos nossos males no estabelecimento de uma solida confiança e no augmento rapido da producção da terra. Não pensou, não pensa, nem pensará em nada d'isto, e portanto nenhuma consistencia teem os seus optimismos, as suas promessas e os seus actos, e a desorganisação e a ruina continuarão a crescer gravemente, com progressivo encarecimento da vida e baixa da população.

Ainda o sr. Victorino Guimarães insistiu nas suas declarações constante de que está assegurado o prestimo interno de £ 4.000.000 e de que logo a seguir virão outros exteriores, cuja preparação está adiantada. Ainda repisou a affirmativa illusoria de que d' qui virá a reorganisação financeira e a valorisação da nossa moeda. Os seus defensores acudiram a dizer que esta politica de emprestimos — favoravel aos sentimentos partidarios — era sabiamente inspirada pelas conferencias de Bruxellas e de Genova, procurando-se a desinflação da moeda, ao passo que são inflacionistas os que não concordam com as propostas e projectos do governo. Tudo illusões! Ao mesmo tempo que falam assim, recorrem mais do que nunca ás emissões do Banco de Portugal muito além dos limites fixados e pedem auctorisação para mais 200.000 contos de pape' fiduciario.

A desinflação foi aconselhada em Bruxellas e em Genova, mas não pelo recurso a emprestimos ruinosos e destinados a custear, juntamente com as notas de novas emissões, as despesas excessivas e improductivas que veem de traz e augmentam sempre, politica verdadeira do governo que está dirigida á inflação progressiva. A reabsorção das notas é perfeitamente desejavel, mas sómente pôde vir depois de estar em execução adiantada um programma de reforma das despesas publicas, de sacrificios equitativos e de fomento economico, para uma positiva reorganisação nacional. A governação portugueza, longe de estar n'esse caminho, está precisamente no opposto.

Tambem se referiu o sr. Victorino Guimarães ás tributações realisadas e ás que tem em vista, não salientando muito essa parte da sua politica financeira, porque não é a mais acomodada aos sentimentos partidarios provincianos. O peor é que foi realmente grande a nova carga fiscal estabelecida pela legislação de 1922 e ainda o governo pretende obter mais 100.000 contos pelo registo e sello. Resta saber se as colheitas chegarão ás muitas centenas de milhares de contos que dizem esperar de todos estes lançamentos vertiginosos. Resta saber para onde irá o custo da vida e tudo o mais com a acção de todas estas redes de arrasto, quando de mais a mais as despesas e os agios augmentarão sempre em tal systema de administração.



## Cambios (Vendedor)

Ultima cotação		PAR	ABRIL												
			16	17	18	19	20	21	23	24	25	26	27	28	29
2 1/4	Londres, cheque.....	53 1/3	2 5/16	2 5/16	2 5/16	2 9/32	2 7/32	2 1/4	2 1/32	2 9/32	2 9/32	2 9/32	2 3/8	2 11/32	-
1.432	Paris ".....	180	1.485	1.485	1.470	1.485	1.545	1.525	1.550	1.510	1.530	1.540	1.510	1.475	-
3.472	Madrid ".....	180	3.415	3.420	3.425	3.465	3.658	3.515	3.570	3.460	3.475	3.465	3.460	3.370	-
172	Berlim ".....	210	0,90	1,15	1,15	1	1,10	1,10	1,20	1	1	1	1,20	1,20	-
9.539	Amsterdam ".....	370	8.495	8.730	8.735	8.765	9.105	8.975	9.110	8.850	8.860	8.850	8.845	8.610	-
24.087	New York ".....	925	21.650	22.350	22.350	22.650	23.300	22.958	23.300	22.600	22.706	22.640	22.570	21.995	-
1.147	Italia ".....	180	1.082	1.110	1.100	1.112	1.152	1.135	1.160	1.120	1.120	1.125	1.125	1.090	-
1.296	Bruxellas ".....	-	1.250	1.280	1.286	1.250	1.395	1.320	1.340	1.310	1.310	1.350	1.290	1.260	-
4.430	Suissa ".....	180	3.950	4.065	4.005	4.120	4.215	4.145	4.220	4.100	4.190	4.130	4.140	4.015	-
117.0	libras, ouro.....	4.500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	Rio s/Londres (compra)...	26.66	5 5/8	5 21/32	5 1/2	5 1/2	5 19/32	5 9/16	5 19/32	5 6/8	5 19/32	5 1/8	5 1/2	5 5/8	-

## Cotações na bolsa de Lisboa

Fundos do Estado:														
	Interna 3 % coupon.....	44\$80	44\$00	44\$80	44\$90	44\$90	44\$90	44\$90	44\$90	44\$90	44\$00	45\$10	41\$40	44\$30
	" " assentamento .....	44\$00	44\$10	44\$20	44\$30	44\$30	44\$20	44\$20	44\$20	44\$20	44\$20	44\$60	43\$63	44\$00
10\$00	" 3 % 1905.....	15\$20	15\$20	17\$50	14\$50	14\$50	14\$50	14\$50	14\$50	14\$50	14\$50	14\$50	15\$20	15\$20
22\$50	" 4 % 1888.....	19\$00	19\$20	19\$20	19\$50	19\$50	19\$20	19\$20	19\$20	19\$20	19\$20	19\$50	19\$00	19\$00
90\$00	" 4 % 1890 coupon.....	48\$00	48\$00	48\$00	47\$50	47\$50	47\$50	47\$50	47\$50	47\$50	46\$50	47\$50	48\$00	48\$00
90\$00	" 4 1/2 % 1888/89 assent....	55\$00	55\$00	54\$00	54\$00	54\$00	54\$00	54\$00	54\$00	54\$00	54\$00	54\$00	48\$00	55\$00
90\$00	" 4 1/2 % 1888/89 coupon....	53\$50	53\$50	59\$00	54\$00	54\$00	54\$00	54\$00	54\$00	54\$00	54\$00	54\$00	48\$00	53\$50
90\$00	" 4 1/2 % 1905.....	70\$00	70\$00	70\$00	70\$00	70\$00	70\$00	70\$00	70\$00	70\$00	70\$00	70\$00	70\$00	62\$00
	" 5 % 1909.....	65\$00	65\$00	65\$00	64\$00	65\$00	65\$00	65\$00	65\$00	65\$00	65\$00	64\$00	64\$00	65\$00
90\$00	" 4 1/2 % 1912 ouro.....	615\$00	615\$00	615\$00	615\$00	615\$00	615\$00	615\$00	615\$00	615\$00	615\$00	615\$00	615\$00	615\$00
80\$00	" 5 % 1917.....	61\$50	61\$00	61\$00	61\$00	61\$00	61\$50	61\$50	61\$50	61\$50	61\$50	61\$50	61\$50	61\$50
90\$00	Externa 1.ª serie.....	562.00	571\$00	576\$00	592\$00	594\$00	591\$00	591\$00	591\$00	589\$50	578\$00	583\$00	562\$00	
90\$00	" 2.ª serie.....	550.00	550\$00	550\$00	550\$00	550\$00	550\$00	550\$00	550\$00	550\$00	550\$00	550\$00	550\$00	
90\$00	" 3.ª serie.....	620.00	620\$00	620\$00	671.00	671\$00	665\$00	665\$00	664\$00	657\$00	657\$00	625\$00	620\$00	
100\$00	Obrig. da Provincia de Angola..	75.00	75\$00	75\$00	75\$00	73\$00	75\$00	75\$00	74\$00	75\$00	75\$00	80\$00	75\$00	
90\$00	" " Comp. Tabacos de 189..	900.00	900\$00	900\$00	900\$00	900\$00	900\$00	900\$00	900\$00	900\$00	900\$00	900\$00	900\$00	
Ações dos Bancos e Comp.														
100\$00	Banco de Portugal.....	896.00	892\$00	890\$00	877\$00	877\$00	877\$00	877\$00	872\$00	865\$00	855\$00	890\$00	896\$00	
90\$00	" Nac. Ultramarino, coup.	366.00	373\$00	371\$00	371\$00	365\$00	362\$00	362\$00	364\$00	365\$00	363\$00	360\$00	366\$00	
	" " " ass.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
80\$00	" Portuguez e Brasileiro ..	222.50	222\$50	229\$00	228\$50	223\$00	223\$50	223\$50	223\$00	222\$50	222\$00	223\$00	222\$50	
100\$00	" Commercial de Lisboa..	415.00	412\$00	410\$00	410\$00	413\$00	410\$00	410\$00	410\$00	410\$00	410\$00	415\$00	415\$00	
478\$00	" Lisboa & Açores.....	478.00	478\$00	484\$00	500\$00	520\$00	515\$00	515\$00	515\$00	515\$00	515\$00	476\$00	478\$00	
100\$00	" Economia Portuguesa...	93.00	93\$00	93\$00	93\$00	93\$00	94\$00	94\$00	94\$00	95\$00	95\$00	90\$00	93\$00	
45\$00	" Commercial do Porto...	205.00	205\$00	205\$00	205\$00	205\$00	205\$00	205\$00	205\$00	205\$00	205\$00	205\$00	205\$00	
22\$50	Companhia do Credito Predial..	55.00	56\$00	56\$00	56\$00	53\$00	53\$00	53\$00	52\$50	52\$00	52\$00	55\$00	55\$00	
45\$00	" Gaz e Electricidade	90.00	90\$00	90\$00	116\$00	119\$00	119\$00	119\$00	119\$00	118\$00	118\$00	122\$00	90\$00	
100\$00	" das Aguas.....	123.00	123\$00	121\$00	315\$00	121\$00	122\$50	122\$50	122\$50	122\$50	122\$50	131\$00	123\$00	
100\$00	" Ilha do Principe...	545.00	545\$00	550\$00	546\$00	545\$00	545\$00	545\$00	546\$00	543\$00	540\$00	555\$00	545\$00	
45\$00	" Colonial do Buzi..	100.00	100\$00	94\$00	95\$96	79\$00	83\$10	83\$10	83\$90	83\$82	113\$00	100\$00	100\$00	
90\$00	" Indust. Port. e Col.	129.00	130\$00	130\$00	130\$30	129\$50	129\$50	129\$30	129\$00	129\$00	128\$80	129\$50	129\$50	
45\$00	" Phosphoros, coup..	386.00	400.00	395\$00	392\$00	385\$00	385\$00	385\$50	384\$50	373\$00	362\$00	363\$50	386\$00	
	" Cam. Fer. Portug..	185.00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	315\$00	315\$00	
90\$00	" Tabacos, coupon ..	1.410.	1.470\$	1.405\$	1.410\$	1.375\$	1.385\$	1.385\$	1.399\$	1.366\$	1.370\$	1.330\$	1.400\$	
45\$00	" Nac. de Navegação	444.00	435\$00	425\$00	427\$00	419\$00	423\$00	423\$00	423\$00	391\$00	375\$00	380\$00	442\$50	
Obrigações:														
90\$00	Companhia das Aguas, coupon.	64.00	64\$00	61\$00	61\$00	61\$00	61\$00	61\$00	61\$00	61\$00	61\$00	64\$00	64\$00	
90\$00	Prediaes 5 % antigas.....	75.00	75\$00	75\$00	75\$00	75\$00	75\$00	75\$00	75\$00	75\$00	75\$00	75\$00	75\$00	
90\$00	" 5 % serie A.....	78.50	78\$50	78\$50	78\$50	78\$50	73\$00	73\$00	73\$00	73\$00	73\$00	78\$00	78\$00	
90\$00	" 4 1/2 % serie A.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	70\$00	-	
90\$00	" 4 %.....	70.00	70\$00	70\$00	70\$00	70\$00	70\$00	70\$00	70\$00	70\$00	70\$00	70\$00	70\$00	
90\$00	Nacional de Moagem.....	83.00	83\$00	83\$00	83\$00	83\$00	83\$00	83\$00	83\$00	83\$00	83\$00	83\$00	83\$00	
	Asuc. de Moçambique.....	140.00	140\$00	140\$00	140\$00	140\$00	140\$00	140\$00	140\$00	140\$00	140\$00	140\$00	140\$00	
90\$00	Banco Nac. Ultram. 4 1/2 % ass..	90.00	80\$00	80\$00	80\$00	80\$00	80\$00	80\$00	80\$00	80\$00	80\$00	80\$00	80\$00	
90\$00	" " " 4 1/2 % ouro.	92.00	92\$00	92\$00	92\$00	92\$00	92\$00	92\$00	92\$00	92\$00	92\$00	92\$00	92\$00	
90\$00	" " " 6 % Hypot.	89.00	89\$00	89\$00	89\$00	89\$00	89\$00	89\$00	89\$00	89\$00	89\$00	89\$00	89\$00	
	Cam. de Ferro de Ambaca.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
90\$00	Nac. de Cam. de Ferro, 1.ª serie.	59.00	59\$00	59\$00	59\$00	59\$00	59\$00	59\$00	59\$00	59\$00	59\$00	59\$00	59\$00	
90\$00	" " " " 2.ª " "	55.00	55\$00	55\$00	55\$00	55\$00	55\$00	55\$00	55\$00	55\$00	55\$00	55\$00	55\$00	
90\$00	Cam. de Fer. Portug. 3 % 1.ª gr.	185.00	185\$00	185\$00	185\$00	185\$00	185\$00	185\$00	185\$00	185\$00	185\$00	185\$00	185\$00	
90\$00	" " " " 3 % 2.ª gr.	68.00	68\$00	68\$00	68\$00	69\$00	70\$00	70\$00	63\$00	68\$00	63\$00	60\$00	68\$00	
90\$00	" " " Beira Alta, 1.ª gr.	200.00	200\$00	200\$00	200\$00	200\$00	200\$00	200\$00	200\$00	200\$00	200\$00	200\$00	200\$00	
90\$00	" " " " 2.ª gr.	60.00	60\$00	60\$00	60\$00	60\$00	60\$00	60\$00	60\$00	60\$00	60\$00	60\$00	60\$00	
90\$00	" " " Benguella, tit. 1.ª	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	785\$00	-	
90\$00	" " " " 5.ª	800.00	800\$00	770\$00	790\$00	808\$00	810\$00	810\$00	810\$00	810\$00	805\$00	-	800\$00	
	Docas do Porto.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Municipal ou Distrital 6 %.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
90\$00	" " " 5 %.....	68.00	68\$00	68\$00	68\$00	68\$00	68\$00	68\$00	68\$00	68\$00	68\$00	68\$00	68\$00	
50\$00	Panificação Lisboense.....	47.50	47\$50	47\$50	47\$50	47\$50	47\$50	47\$50	47\$50	47\$50	47\$50	40\$00	47\$00	
	Empresa das Aguas de Vidago	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	



**S. A. S.****Société Anonyme des Appareils de Sécurité des Chemins de Fer**

Capital: 2.600.000 frs

(ÉTABL<sup>TS</sup> TYER ET C<sup>IE</sup>)(VACUUM BRAKE C<sup>O</sup> L<sup>TD</sup>)

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 Corbeil, A ESSONNES (S.-et-O.)

TÉLÉPHONE: N.º 7, a ESSONNES

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE: SIGN L-ESSONNES



BUREAU:

15, Rue de Madrid, 15 — PARIS (8e)

TÉLÉPHONE: WAGRAM 36-21

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE: WACBRAKE-PARIS

CODE A. B. C., 6<sup>e</sup> EDITION

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 FREIN VILE  
**SEVRA (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 — RIBEIRO 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

**ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY**

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

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

AGENTES EM LISBOA: **JAMES RAWES & C.** — Rua do Corpo Santo, 47, 1.ºNO PORTO: **TAIT & Co.** — Rua dos Ingleses, 23, 1.º



# SOCIEDADE TORLADES

LIMITADA

32, Rua Aurea — LISBOA

AGENTES DA

Furness, Withy & Lt. Bureau Veritas

## CORRESPONDENTES:

**Em Londres** — Lloyds Bank Limited; London County & Westminster Bank Limited; Brown, Shipley & C.<sup>a</sup>; Hambro & Son; Baring Brothers & C.<sup>a</sup>.

**Em New-York** — Brown Brothers & C.<sup>a</sup>.

**Em Paris** — Crédit Lyonnais, Banque de l'Union Parisienne, Banque Française pour le Commerce et l'Industrie, Société Marsellaise de Crédit Industriel et Commercial, Lloyds Bank (France) Limited.

**Em Bordeaux** — Lloyds Bank (France) Limited.

**No Brazil e Rio da Prata** — The British Bank of South America Limited.

E em todas as principaes cidades

Telefone — C. 890

Tel. — KOPPELRAIL

# ORENSTEIN & KOPPEL- ARTHUR KOPPEL S. A.

BERLIM MADRID

Barcelona — Bilbao —

Cartagena — Lisboa

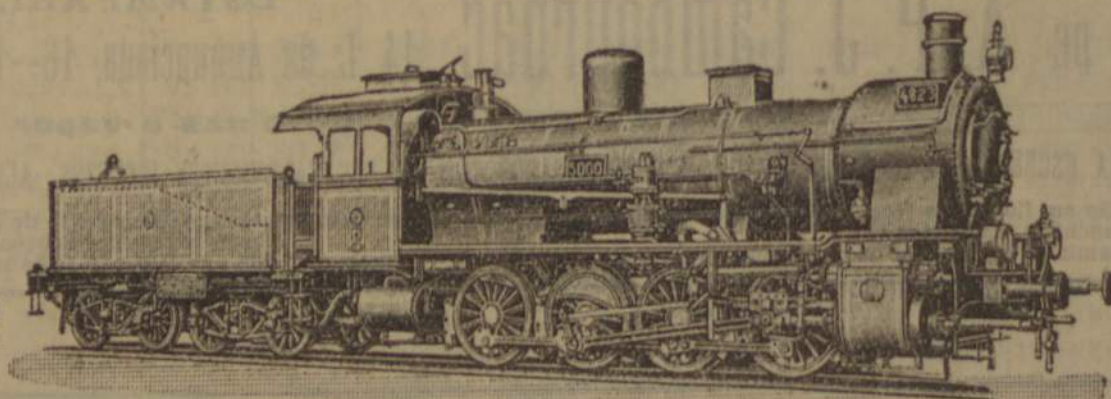
FABRICAS:

Bochum, Dorstfeld, Drewitz ordhausen, pandau, t. Loer, no: Budapest, Vysocan-Prag

Locomotivas

Excavadoras

Guindastes



Vias ferreas

portateis e fixas

Carros de

todas as classes

Orçamentos e informações gratis por peritos  
tecnicos

Deposito de material «Koppel» de via reduzida  
em armazem no paiz

Dirigir se á representação

ROBERTO PEGADO

E

Fernandes, Bragança & Pereira, L.<sup>da</sup>

RUA DE S. JULIAO, 41. 1.<sup>o</sup> LISBOA  
Apartado de Correio-97