

Gazeta dos Caminhos de Ferro

20.º DO 33.º ANNO

Contendo uma PARTE OFFICIAL dos Ministerios de Commercio e Communicações e das Colonias, e dos Caminhos de Ferro de Estado (Resolução do Conselho de Administração de 15 de Janeiro de 1920)

NUMERO 788

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

Proprietario-director — L. de Mendonça e Costa

REDACTORES: Principal, José Fernando de Sousa, Engenheiro — Mario Ferreira Mendes, Engenheiro — Dr. Quirino de Jesus
— Manoel Andrade Gomes

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

COMPOSIÇÃO
Typog. da Gazeta dos Caminhos de Ferro
IMPRESSÃO
Typ. Beleza L. do Calhariz, 29

LISBOA, 16 de Outubro de 1920

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO
11, Rua da Horta Seca, 7-1.º
Telephone: Central-27

SUMMARY

A magna questão das estradas, por J. Fernando de Sousa.....	305
A actual crise do carvão e o problema da força motriz em Portugal, por F. Martins.....	307
Parte Official.....	309
Duarte Mello.....	311
Vapor Braga.....	311
Viagens e transportes.....	312
A reconstituição economica e financeira por Quirino de Jesus.....	312
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes (Relatorio).....	314
Singularidades da nossa camara.....	315
Sempre graves!.....	315
Parte Financeira:	
Carteira.....	316
Boletim commercial e financeiro.....	316
Cotações na Bolsa de Lisboa.....	317

A magna questão das estradas

II

O estado lamentavel das estradas provem de trez causas: administração defeituosa e centralizada; insufficiencia das dotações; ingerencia abusiva de politica.

Os serviços acham-se divididos por 17 Direcções de Obras Publicas, que para a mais insignificante resolução tem de recorrer ao Director geral por intermedio da Repartição d'estradas.

Raro é o assumpto sobre o qual não tem que ser ouvido o Conselho Superior de Obras Publicas. Accumulam-se em seguida os processos no gabinete do Director geral aguardando despacho do Ministro, que os azares da politica atiram para tal logar sem a minima preparação e cuja ephemera passagem pelo gabinete ministerial não lhe permite adquirir os conhecimentos indispensaveis.

Peor que a falla de competencia é a pressão dos politicantes, dos caciques, de todos quantos fazem das dotações d'estradas e das nomeações de pessoal arma poderosa da sua influencia.

O resultado d'essa centralisação, d'essa incompetencia e d'esse favoritismo, é a demora nas resoluções, a má e tardia distribuição de fundos e a sua pouco criteriosa applicação.

E' preciso e urgente mudar de rumo.

Reduza-se o numero de direcções, encarregando as exclusivamente dos serviços d'estradas. Dêem-se mais largas attribuições aos directores. Ponham-se á sua disposição os meios de transporte precisos para uma activa vigilancia dos trabalhos de construcção e conservação, um automovel com o qual possam fazer frequentes visitas de inspecção.

Como órgão central haja uma junta ou conselho de administração, presidido por um director ou administrador geral, que execute as suas deliberações e resolva os assumptos correntes.

Dêem-se a essa exploração as mais largas attribuições, que vão até á autonomia, salvo no que tenha forçosamente de depender de resolução ministerial.

Crie-se um fundo especial das estradas que seja gerido por esse Conselho e para o qual revertam determinadas receitas.

Ter-se-ha assim o instrumento administrativo e financeiro capaz de remediar os males enumerados e de arrancar a nossa rede d'estradas á situação afflictiva e deprimente em que se encontra e que de dia para dia se agrava com o desenvolvimento do automobilismo. O emprego dos camiões, que se vae generalizando, exige dos pavimentos das estradas condições de resistencia que a maior parte d'ellas não offerecem. Por outro lado a grande ruina a que chegaram determina avarias de todas as especies nos carros, tornando sobremodo dispendioso o seu uso.

O Conselho não deve ser demasiado numeroso. O Director geral, um ou dois engenheiros especializados no assumpto, um delegado do Automovel-Club, o director da Repartição de turismo, um jurisconsulto, um delegado de Agricultura e outro do Comercio e Industria são mais que suficientes para assegurar uma cooperação de competencias e de representantes dos interesses que mais direito tem de se fazer ouvir.

Só devem ficar para sancção do Ministro os assumptos de capital importancia, preparados porém devidamente pelo Administrador geral e pelo Conselho.

A essa corporação incumbirá a revisão do plano d'estradas, a classificação de novas estradas, os planos de trabalho, a escolha dos typos de pavimento, a distribuição de fundos em cada anno, a adjudicação das grandes empreitadas, a preparação das operações de credito.

Quanto a recursos, não será difficil obtel-os.

O Thesouro deve dar para o fundo especial a maxima dotação possivel em cada anno.

O mais que é preciso deve sair, em boa parte, de contribuições especiais pagas pelos que mais utilizam as estradas.

Quanto não lucra, por exemplo, o automobilismo em as encontrar em excelente estado de conservação? Quanto não poupa em tempo, em gazolina, em pneumaticos, em reparações?

Não será paga de boa vontade uma taxa mais elevada que se saiba ter exclusiva applicação ás estradas?

Ainda no ultimo congresso internacional foi versado o assumpto e o delegado italiano Frosali afirmou, com assentimento geral, que as despesas de conservação das estradas devem recahir sobre os que as utilizam ou por ellas são beneficiados.

Propriedades ruraes ou estabelecimentos industri-

aes servidos, grandes instalações commerciaes, propriedades urbanas vizinhas, que uma boa conservação liberta da poeira e da lama, todos, emfim, que mais utilisam as estradas devem contribuir por modo especial.

Não sendo possível cobrar portagens, como nos caminhos de ferro e nos canaes, a não ser nalgumas pontes (e mesmo nessas o systema vae caindo em desuso) as taxas tem de revestir certa generalidade, não se podendo proporcionar rigorosamente aos beneficios usufruidos.

Quando muito, poderão impôr-se taxas especiais a certos ramos do commercio ou de industria que determinem transportes de excepcional vulto e, por isso, originam estragos extraordinarios nos pavimentos.

O principio das taxas especiaes deve, pois, ser applicado e pela fórma e nos limites que sejam práticos.

Todas as receitas assim obtidas, bem como as que provenham de dotações do Estado ou dos Municipios, devem ser incorporadas n'um fundo especial d'estradas, gerido pela respectiva Administração e a que nenhuma outra applicação se possa dar.

E' sobre os automoveis que naturalmente ocorre fazer incidir taxas especiaes destinadas aos serviços d'estradas.

Já hoje pagam a contribuição sumptuaria, que vae de 40\$000 a 150\$000, segundo a classificação das terras. As Camaras municipaes tambem começaram já a tributar-os e nas varias tentativas de reformas de impostos figurava o agravamento do que sobre os automoveis recae.

Importa rever as taxas estabelecidas, eleva-las ao que seja razoavel e fazel-as reverter para o fundo d'estradas, distinguindo-se as motocicletas, os *side-cars*, os automoveis de passageiros e os de carga, podendo cada um d'esses dois grupos ser dividido em dois, conforme o peso exceda ou não 1.000 kg. nos primeiros e 1.500 nos segundos. Ha que prever tambem a hypothese do emprego de carros de reboque, sujeitando-os a uma taxa distincta da do automovel.

Em 1919 havia 2.675 carros automoveis registados na circunscrição do Norte e 1.437 na do Sul, o que prefaz o total de 4.412, numero que hoje deve ter crescido, podendo-se ficar em 5.000 e com tendencia para subir rapidamente. Vê-se, pois, que a materia colectavel avulta pelo numero e pela capacidade de tributação, quando a esta corresponda melhora sensivel das estradas, traduzida em consideraveis economias para o automobilismo.

Alem do imposto sobre os carros, outro pode ser lançado sobre a importação da gazolina, o que é racional, pois se proporciona á extensão dos percursos e aos pesos transportados e portanto á utilização das estradas e aos estragos n'ellas causados. Por pequena que seja a taxa, 5 centavos ou 50 ominosos réis por km., por exemplo, pode dar algumas centenas de contos, pois a importação atingiu em 1919 cerca de 6.000:000 kg.

Os carros de tracção animal devem, como os automoveis, contribuir para o fundo d'estradas, embora seja muito menor a taxa.

Uma estatística organisa da pela Repartição do Turismo accusou, em 1917, 141.322 carros em 186 concelhos, não correspondendo á realidade as indicações de muitos d'elles e faltando as de outros.

Uma taxa modica pode dar logar á receita de algumas centenas de contos.

O mesmo com os animais de carga.

Ha ainda multas e licenças relativas a estradas, taxas por metro corrente de fachada de casas á beira das estradas, portagens de pontes, parte das taxas de turismo, etc.

Pode-se assim chegar a uma receita inicial de 4.000 contos annuaes, que poderá subir em poucos annos a 6.000, e parte da qual será consagrada aos encargos de operações de credito para acudir de prompto aos grandes trabalhos de renovação de pavimentos, que urge fazer.

Essas necessidades extraordinarias são agravadas pelo incremento que vai tomando o automobilismo e sobre tudo o emprego de camiões pesados. A desagregação que assim é operada nos pavimentos arruina-os em pouco tempo. Pelo menos, nos troços de circulação intensa, o macadame ordinario não resiste. E' preciso empregar materiaes escolhidos para os pavimentos e fazel-os com escrupulosa perfeição. E ainda isso não basta, havendo que recorrer a typos modernos e mais resistentes, por isso mesmo mais caros.

Um grande emprestimo amortisavel em largo periodo, - não inferior a 40 ou 50 annos, é o expediente que temos visto preconisar.

Erro funesto, que deriva do estudo incompleto do assumpto.

Suponhamos que se levantavam 50.000 contos por séries, para gastar no periodo maximo de 10 annos. Atribuindo a percentagem de 7 % para juro e amortisação, no fim da emissão haveria o encargo de 3.500 contos annuaes.

Se a receita do fundo d'estradas fosse de 6.000 contos, ficariam apenas 2.500 para a conservação e reparação.

Ora se ha estradas que pelas suas excelentes condições e pequeno transito sofrem poucos estragos, outras ha sujeitas a intenso movimento, que embora bem construidas, exigem grandes reparações, que vão até á renovação dos pavimentos, ao cabo de poucos annos.

Estradas, cujos pavimentos sejam em dado momento renovadas, carecerão de igual trabalho ao cabo de 6, 10, 12, 15 annos, sem falar na conservação normal e quotidiana.

E' preciso pois que ao cabo d'esse periodo se disponha novamente de recursos avultados, o que exclue as amortisações a longo praso.

Assim pois é incontestavel:

1.º — que temos deante de nós um periodo immediato, durante o qual é preciso um esforço extraordinario de renovação de pavimentos em 3.000 a 4.000 kilometros talvez de estradas, sem falar na conclusão das ainda não terminadas e na conservação corrente;

2.º — que para esse esforço não bastam as receitas normaes, tornando-se indispensavel o recurso ao credito;

3.º — que os emprestimos para tal fim contrahidos não devem exceder na sua amortisação o praso maximo de 15 annos.

Procedendo-se assim, á medida que se contrahem novos emprestimos, vão-se libertando ás annuidades dos já amortisados, podendo-se conseguir dotações razoaveis e proporcionadas ás necessidades.

E' facil fazer hypotheses baseadas na receita prevista, que mostram poder-se gastar em 10 annos 54.000 contos, ou 80.000 em 15, ficando ainda livre no fim d'esse periodo uma annuidade de 4.000 contos, que vae crescendo com a amortisação dos emprestimos annuaes de 2.000 ou 1.000 contos amortisaveis em 15 annos, ao juro de 5 %, contractados com a Caixa Geral de Depositos.

Para applicar esses recursos devem-se confiar os trabalhos a grandes empresas que tenham material proprio: britadeiras mecanicas, cylindros a vapor, camiões e pessoal especializado para fazer os pavimentos de typos modernos e o macadame aperfeiçoado.

Essas mesmas empresas podem tomar sobre si por avença a conservação.

Differentes systemas podem ser adoptados. As empreitadas globaes, com series de preços sujeitas á revisão exigida pelas variações dos jornaes e do preço dos materiaes e com preços diversos conforme as zonas do paiz, são difficeis de definir, gerando um compromisso global assente em bases mal conhecidas.

Os contractos por preços unitarios, diferenciados conforme os typos de pavimento e as regiões do paiz, subordinados ás subseqüentes variações do mercado, deixam mais liberdade para a escolha do typo que em cada estrada deve ser adoptado e exigem um minimo annual de trabalhos sufficiente para o exercicio razoavel da actividade da respectiva empresa.

O orçamento, contraditoriamente estabelecido, de cada renovação pôde não dar sufficientes garantias, quer á empresa, quer ao Estado, e não offerece base para um concurso.

Um prudente ecletismo pode combinar os diversos systemas, estabelecendo inicialmente criterio sufficiente para a escolha entre as diversas propostas e tomando a que fôr preferida para base de trabalhos por periodo suficientemente largo.

Pode-se, por exemplo, abrir concurso para a renovação de pavimentos e grande reparação de certa extensão d'estradas, 3.000 ou 4.000 km., em metade da qual se hajam de empregar typos aperfeiçoados de pavimento. Para isso elaborar-se-iam cuidadosas estimativas. A Empresa apresentaria preços unitarios medios para os diversos typos, sujeitos a revisão semestral, os quaes seriam a base do contracto. A Administração poderia variar o typo de pavimento para cada estrada, primeiro indicado.

Ainda mesmo uma base inicial de 1.200 a 1.500 km. pode servir para apreciação de propostas, dando logar a contracto que abranja posteriormente outros trabalhos e se extenda a mais largo periodo, com o correctivo do direito de rescisão em determinados casos, adquirindo o Estado o material da Empresa e ainda com a revisão contradictoria dos preços.

E' bom insistir n'este ponto.

Creado o organismo administrativo e dotado com os recursos precisos, como deve executar os trabalhos a seu cargo?

Por administração? De modo algum, a não ser certos trabalhos de de conservação, e ainda para esses é de aconselhar outro systema.

Pelas pequenas empreitadas fraccionadas, como é uso fazer? Tambem não.

Para termos boas estradas é preciso o maior esmero na sua construção ou na renovação dos seu pavimentos. Escolha de pedreiras para se empregar boa pedra, embora custe mais caro; britadeiras mecanicas, a que se deva o barateamento da mão de obra; meios economico de transporte; cylindros potentes a vapor, que assegurem a perfeita compressão do empedrado; emprego de aglutinantes betuminosos, onde o macadame ordinario não seja suficientemente resistente, ou até de outros systemas mais efficazes e mais caros, como o beton, a calçada, etc.: todo esse programma demanda meios de acção aperfeiçoados, pessoal dirigente e operario especializado, e capital, de que não dispõe qualquer empreiteiro.

A criação d'esses instrumentos de trabalho implica a sua utilização por praso sufficiente largo para a amortização do capital.

Quer-se pois obter economia e competencia na execução dos trabalhos? Recorra-se a empresas especializadas, com as quaes se contracte sufficiente massa de trabalhos distribuidos por um periodo não inferior a 10 ou 15 anos.

Ha que pensar primeiro na renovação dos pavimentos das estradas arruinadas, que representam alguns milhares de kilometros, 4.000, e n'essa renovação devem-se adoptar nas estradas mais frequentadas typos aperfeiçoados. Nas restantes o macadame ordinario deve ser executado com esmero bem diferente dos processos ordinariamente em uso.

Com essa mesma empresa ou empresas se poderia contratar a conservação, entregando-lhe o respectivo pessoal braçal, o que era susceptivel d'execução gradual, mediante somas determinadas por comum accordo, por zonas ou por distritos.

As mesmas empresas estarão mais aptas que quaesquer outras a concorrer vantajosamente á construção de novos troços.

Assim pois, chegamos á conclusão de que a Administração que se constituir deve contratar, mediante concurso, a renovação dos pavimentos com empresas que se obriguem a ter pessoal e material especializado, quer para a feitura do macadame ordinario por processos aperfeiçoados e com materiaes escolhidos, quer para a execução de typos modernos de pavimento: calçada, beton armado, macadame com aglutinantes betuminosos, etc.

O contracto deve abranger um praso de 10 a 15 anos, sendo susceptivel de renovação.

O concurso pode ter por base a renovação de 1200 km, dos quaes 500 a 600, sejam de typos aperfeiçoados a executar em 5 anos com fixação de preços unitarios normaes sujeitos a revisões periodicas conforme as variações de jornaes e preços de materiaes.

No fim de cada quinquenio pode haver revisão de preços ou rescisão do contracto com aquisição do material da Empresa.

A conservação pode hoje ser objecto de avenças com a mesma.

Eis as linhas geraes da resolução do problema das estradas.

Empenha-se o actual Ministro do Commercio em reformar profundamente os serviços do Ministerio.

Oxalá esse magno problema seja por elle devidamente encarado e criteriosamente resolvido!

J. Fernando de Souza



A actual crise do carvão e o problema da força motriz em Portugal

Continuemos as nossas considerações sobre esta importantissima questão, interrompidas por algum tempo, não porque nos falte a boa vontade e fé nos recursos de que dispõe o paiz, mas porque não nos sobra o tempo que as nossas occupaões nos tomam; e fazemo-lo animados do desejo, bem sincero, de prestarmos desinteressadamente serviços á nossa patria.

Como já dissemos na *Gazeta* e referindo nos sómente aos territorios do continente, possui Portugal elementos com que se pode resolver cabalmente o problema da força motriz, base essencial da actividade dos povos modernos e sem a qual não se pode trilhar segura e livremente o caminho do progresso, e a resolução d'este problema é tanto mais urgente n'este paiz, porquanto Portugal possui vastos dominios coloniaes que necessitam de caminhos de ferro bem providos de material circulante, do apetrechamento dos seus portos com tudo o que é indispensavel para attender ás grandes correntes de trafego, de estradas ligando as linhas ferreas ás regiões mais facilmente adaptaveis á agricultura, etc. não esquecendo as re-

giões onde possa ser explorada com vantagem a industria mineira.

Como tambem já aqui dissemos, a industria mineira em Portugal, especialmente no que respeita a combustiveis, está na infancia; nunca se fizeram as necessarias pesquisas para o reconhecimento das diferentes regiões carboníferas, para em seguida se estabelecerem os planos de lavra e adoptarem os competentes meios de transporte para levar os carvões ao mercado, em grande escala. O pouco que sobre esta industria se tem feito deve-se exclusivamente ás empresas que se teem constituido e que, dispondo quasi todas de pequenos capitales, procuram immediatamente angariar lucros, não adoptando processos que visem a melhorar a producção, e dificultando ainda o augmento d'esta os escassos meios de transporte de que dispõem.

As lenhites, muito abundantes no paiz, encontram-se principalmente nos districtos de Lisboa, Santarem e Leiria, na larga faixa do litoral, em grande parte servida pela linha do Oeste, que vae desde Lisboa á Figueira da Foz, comprehendendo grande parte do Ribatejo, Rio Maior e Pombal. E' nas proximidades das Caldas que se encontra o grande deposito de madeira fossil da Palhagueira, o qual está sendo explorado por uma empresa que tem a sua sede no Porto. Aqui, ao lado da lenhite perfeitamente caracterizada e que se extrahе em grandes blocos, encontram-se enormes paus fosseis, ainda não mineralizados e cujo aspecto se assemelha a madeira de rescaldo.

Estes paus, soterrados desde tempos pre-historicos, e em que se verificam ainda os nós e a casca da arvore, lá estão a attestar, de uma maneira evidente, perante os ignorantes, a verdadeira origem do carvão mineral.

Os jazigos de Palhagueira são servidos por um ramal da linha ferrea que tem o seu "terminus" junto á mina e foi mandado construir pelo antigo proprietario da mesma já falecido, Monsenhor J. da Silva Serrano.

Os importantes jazigos de Rio Maior cujos productos são aproximadamente da mesma composição dos da Palhagueira, encontram-se em muito peiores circumstancias do que estes, no que diz respeito a meios de transporte; visto que se servem actualmente da estação de Valle de Santarem, na linha de Leste, á distancia de algumas dezenas de kilometros. A projectada linha ferrea de Setil a Peniche que passará por Rio Maior, facilitará consideravelmente a exploração d'estes jazigos.

Creemos bem não estar em erro dizendo que, tanto os productos dos jazigos da Palhagueira como os dos de Rio Maior, constituem excellente materia prima para a fabricação do alcool metilico, ou alcool de madeira, podendo obter-se pela destillação tambem outros sub-productos de muito valor, como o alcatrão, benzol, sulphato de amoniaco, etc., e melhorando-se, além d'isso, por esta forma, a qualidade do carvão que poderia ter largo consumo não só nas industrias como nos serviços domésticos.

O alcool da madeira tem varias applicações na industria e é tambem um combustivel.

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses está empregando nas suas locomotivas as lenhites da mina da Palhagueira, lotadas com o carvão que recebe do estrangeiro.

Temos mais ao norte e muito perto do mar os jazigos de S. Pedro de Muel, concelho de Marinha Grande. Estes jazigos, constituídos tambem por lenhites, mas de formação mais antiga, estão sendo explorados pelo sr. José Malhou que adquiriu em Hespanha, para seu serviço, algumas dezenas de wagons, a maior parte d'elles com capacidade para carregar 20 to-

neladas. Entretanto os referidos jazigos distam alguns kilometros da estação de Marinha Grande, o que torna difficil e moroso o accesso ao caminho de ferro.

Dos jazigos em exploração, na vasta zona de que estamos tratando, fazem parte os da Batalha e Porto de Mós, a que já fizemos largas referencias na *Gazeta*, os quaes tem, para o transporte dos seus productos até á linha ferrea do Oeste, a linha de via reduzida construida em 1917 entre Martingança e Batalha. Aqui, além das lenhites de formação antiga, encontra-se tambem a hulha perfeitamente caracterizada.

Ha cerca de 2 annos obtivemos uns pedaços de carvão de uma mina em pesquisas muito perto da villa de Porto de Mós, e que então pertencia tambem a Monsenhor J. da Silva Serrano. Analysado este carvão por um chimico das nossas relações e que amavelmente se prestou a executar esse trabalho, chegou-se aos seguintes resultados:

Cinzas	24,50 %
Materias volateis. . .	44,22 %
Calorias	6284

Ora em face d'estes dados, deve-se concluir que se trata de um carvão de, relativamente, boa qualidade e cuja elevada percentagem de materias volateis aconselha que se empregue na fabricação de gaz illuminante, sendo d'este mesmo parecer um tecnico inglez, que na occasião se encontrava em Lisboa e a quem o mesmo carvão foi apresentado.

Note-se, porém, que os pedaços de carvão a que nos referimos foram colhidos quasi á superficie, n'um affloramento onde se estavam realizando ligeiras pesquisas, pelo que se reconhecerá que os resultados da analyse são animadores, attendendo a que no estrangeiro o carvão é, de uma maneira geral, arrancado a consideraveis enormes profundidades.

A este typo de carvões deram já a classificação de hulha juranica, por residirem as respectivas camadas no juranico superior.

Egualmente para a exploração de hulha juranica e lenhites em uns jazigos existentes nos arrabaldes de Leiria e proximos da estação d'esta cidade, se constituiu, ha talvez 2 para 3 annos, a Sociedade de carvões do Liz, L.^{da} de que fazia parte um antigo official da marinha mercante muito conhecido no nosso meio industrial. Porém, não sabemos se a referida sociedade prosegue nos seus trabalhos ou se se dissolveu, attentas as grandes difficuldades de toda a ordem com que luctam as empresas que se abalançam a explorar esta industria.

Temos aqui feito a resenha das principaes minas em exploração na importante zona que vae de Lisboa á Figueira, passando por Rio Maior e Pombal. Mas sobre esta vasta região e com respeito especialmente ás lenhites, muito ha ainda que dizer.

Proximo de Cascaes, entre a estação do Estoril e o apeadeiro que se lhe segue na direcção d'aquella villa, existe um affloramento de carvão n'um pequeno morro entre a linha ferrea e o mar, de difficil exploração n'aquelle ponto, pois que, por um lado, o mar, quando a maré enche, innunda as escavações feitas, e por outro lado, o aterro, sobre o qual assenta a linha ferrea, impede que se executem alli quizesquer trabalhos. Este affloramento deve pertencer a uma camada que igualmente foi verificada em Carcavellos. Em Bemfica tambem foram assignalados vestigios de carvões, podendo pertencer a alguma camada que, contornando a serra de Cintra, vá até á Ericeira, onde não ha muito, e segundo noticias vindas na imprensa, se effectuaram ligeiras pesquisas, cujos resultados desconhecemos.

Nos concelhos de Lourinhã, Peniche, Bombarral, Obidos, Caldas, Rio Maior, Alcobaça, etc. encontram-

se—pode dizer-se—por toda a parte vestígios de carvões. Nas praias de S. Bernardino e Baleal são arrancados pelas vagas, dos interstícios das rochas, pedaços de carvão que depois vão dar á costa e são aproveitados pelos habitantes das povoações vizinhas. Nos trabalhos do campo, nos de abertura de poços e nas pedreiras, os trabalhadores arrancam do sub-solo, involuntariamente e muitas vezes sem saberem de que producto se trata, com as suas enxadas, alviões ou picaretas, pedaços de carvão da família das lenhites.

E' devido a isto e a varias outras circumstancias que o camponez está convencido de que Portugal é um paiz em que ha tudo, desde que seja convenientemente explorado; e são as difficuldades de toda a especie com que lucta quem regista uma mina e se prepara para promover a sua exploração, que dão logar a que se ouça dizer com frequencia, na provincia, que é o proprio Estado que não permite que se explorem as minas de carvão.

Em uma charneca perto de Obidos e denominada "Charneca da Ousseira", existe um pequeno afflora-mento de lenhite, tão dura, negra e brilhante que muito se approxima do azeviche.

Em alguns pontos do Ribatejo, como Alverca, Alhandra, Reguengo, etc., egualmente se teem encontrado vestígios de carvão.

Julgamos, pois, necessario e de toda a urgencia que se chame a attenção dos poderes constituídos e de todos os portuguezes em geral, para esta riqueza que se encontra no nosso sub-solo.

Mas não basta obtermos a prova de que possuímos muito carvão mineral. Devemos arrancal-o da terra, desenvolvendo o mais possivel a sua exploração, e para isto é necessario que se proceda previamente a um rigoroso estudo do assumpto, para o reconhecimento das differentes camadas e das especies dos respectivos productos, sendo indispensavel, para este effeito, que se proceda a sondagens, adquirindo se sem demora o respectivo material. Claro está que esse estudo deve ser feito pelo Estado, o primeiro a dar o exemplo no aproveitamento de todos os nossos recursos.

Note-se bem que o nosso desleixo é que nos levou á desgraçada situação cambial em que nos encontramos.

F. Martins

que sejam necessarias para o pôr em estado de serviço, pelo valor de material circulante, carvão e mais provimentos, os quais objectos ficarão servindo, nos últimos cinco anos, de hipoteca especial a esta obrigação.

Art. 62.º A execução de todas as obras de caminhos de ferro concedidos pelo contrato, o fornecimento, colocação e emprêgo do seu material, fixo e circulante, ficam sujeitos á fiscalização dos engenheiros que o Governo nomear para esse fim.

Art. 63.º Nem os caminhos de ferro na sua totalidade, nem qualquer das suas secções, serão abertos ao trânsito público enquanto a empresa não tiver obtido a aprovação do Governo, que para esse fim mandará examinar miúda e atentamente, por pessoas competentes, todas as obras feitas e o material fixo e circulante.

§ único. Os engenheiros que forem incumbidos d'este exame procederão a elle com o maior cuidado e circumspecção e lavrarão um auto em que dêem relação minuciosa e exacta de tudo quanto encontrarem com respeito á segurança da via férrea, interpondo por fim o seu juízo sobre sim ou não tal linha férrea deve ser aberta á exploração. Este auto será submetido á sanção do Governo para o habilitar a resolver.

Art. 64.º O Governo terá o direito de fiscalizar, por meio dos seus agentes, a exploração das linhas férreas durante todo o tempo da concessão.

Art. 65.º A empresa fica sujeita:

1.º As leis, regulamentos e instruções em vigor, e aos preceitos que o Governo publicar sobre a política e segurança de pessoas e cousas, tanto em relação ás construções como aos serviços da exploração.

2.º Aos regulamentos relativos ao serviço telégrafo-postal.

3.º Aos regulamentos para a cobrança, fiscalização e entrega dos impostos de trânsito e selo.

Art. 66.º A empresa adjudicatária será considerada portuguesa para todos os effeitos.

Art. 67.º As contestações que se suscitarem entre a empresa e o Estado serão decididas por árbitros, dos quais dois serão nomeados pelo Governo e dois pela empresa.

No caso de empate sobre o objecto em questão, será um quinto árbitro nomeado a aprazimento de ambas as partes. Faltando acôrdo para esta nomeação, o quinto árbitro será nomeado pelo Supremo Tribunal de Justiça.

§ 1.º No processo arbitral serão observados os preceitos decretados pelo Governo, em harmonia com as leis vigentes.

§ 2.º Serão exclusiva e definitivamente resolvidas pelo Governo todas as questões que se referem a aprovação, modificação e execução dos projectos, segundos os quais a empresa tem a obrigação de construir a linha férrea indicada nestas condições.

Art. 68.º Ficam sujeitos á aprovação do Governo os estatutos da empresa adjudicatária.

Art. 69.º A empresa é autorizada a fazer os regulamentos para os serviços de exploração, submetendo-os á aprovação do Governo.

Estes regulamentos são obrigatórios para a empresa e em geral para todas as pessoas que fizerem uso do mesmo caminho.

Art. 70.º A empresa poderá traspassar, com prévia autorização do Governo, os direitos adquiridos e as obrigações contraídas por contrato a qualquer outra empresa, sociedade ou individuo particular.

Direção Geral de Caminhos de Ferro, 10 Agosto de 1920 — O Director Geral, *António José Dantas*.

O Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas n.º 2:653, de 8 Setembro do corrente ano, manda aprovar para os devidos effeitos os anteprojectos elaborados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, datado de 18 de Julho próximo passado, relativo á construção das suas novas oficinas na Pedra Furada, ao quilómetro 30 da linha de Oeste, e de um bairro operario para habitação do pessoal das mesmas oficinas.

Paços do Governo da República, 22 de Setembro de 1920. — O Ministro do Comércio e Comunicações, *Francisco Gonçalves Velhinho Correia*.

DECRETO n.º 7:017

Considerando que para melhor regular a applicação do producto das sobretaxas aos fins enumerados no artigo 8.º da lei n.º 952, de 5 de Março último, e fixar a parte delas especialmente destinada ao n.º 2.º do mesmo artigo, é indispensavel criar um organismo em especial composto de representantes do Governo e das empresas;

Considerando que a comissão especial que para esse fim é instituída pode e deve exercer uma acção benéfica e eficaz, preparando e promovendo os acordos entre as empresas para a possível unificação da exploração e facilidade de serviços combinados, sem prejuizo dos direitos de cada empresa;

Considerando que urge providenciar para que ás empresas se possa exigir a rápida melhoria das suas instalações e material,



Ministerio do Comercio e Comunicações

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

(Conclusão do numero anterior)

§ 1.º Se tres meses depois de intimada na forma deste artigo, a empresa não provar que está habilitada para continuar a exploração da linha férrea, nos termos do contrato, incorrerá, por esse mesmo facto, depois da declaração do Governo, na pena de rescisão, e perderá o direito a todas as concessões, que por elle lhe forem feitas, e o Governo entrará immediatamente na posse do caminho de ferro e de todas as suas dependências sem indemnização alguma.

§ 2.º Ficam salvos das disposições d'este artigo os casos de força maior devidamente comprovados.

Art. 61.º Quando o Governo tomar conta do caminho de ferro, finda a concessão, terá direito de se pagar de quaisquer despesas

pela aplicação aos respectivos encargos, da parte da sobretaxa que possa ter esse destino;

Usando da faculdade concedida ao Governo pelo § 2.º do artigo 8.º da lei n.º 952, de 5 de março findo:

Hei por bem, sob proposta do Ministro do Comércio e Comunicações, ouvido o Conselho de Ministros, decretar o seguinte:

Artigo 1.º E' criada uma comissão denominada Comissão das Sobretaxas Ferroviárias, que funcionará junto da Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

§ 1.º Esta comissão é composta de:

O Director Geral de Caminhos de Ferro, que a ela presidirá;

O Director Fiscal de Exploração de Caminhos de Ferro;

O Vogal da Junta Consultiva de Caminhos de Ferro, delegado do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado;

Os dois vogaes da mesma Junta delegados das Companhias dos Caminhos de Ferro.

§ 2.º As empresas ferroviárias têm a faculdade de enviar delegados especiais, para tomar parte, sem voto, na discussão dos assuntos que lhes disserem respeito

Art. 2.º Incumbe a esta Comissão:

1.º Julgar as propostas e pedidos tanto da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado como das Companhias, concernentes à aplicação das respectivas sobretaxas aos fins determinados no artigo 8.º da lei n.º 952, de 5 de Março findo;

2.º Promover, nos termos do § 2.º do artigo 8.º da mesma lei, os convenientes acordos entre as empresas para facilitar os serviços comuns e liquidação das respectivas responsabilidades, as trocas de material, e bem assim tudo quanto possa assegurar a unificação da exploração técnica e comercial e a possível redução das despesas de exploração;

3.º Estudar as propostas de unificação de sobretaxas que sejam formuladas pelas empresas, preparando-as para serem submetidas ao exame da Junta Consultiva de Caminhos de Ferro

Art. 3.º A comissão estudará e proporá ao Governo os meios mais eficazes de obter com as receitas, subministradas pelas sobretaxas a pronta aquisição de material, bem como a realização das obras complementares mais urgentes, para o que fixará a dotação mínima relativa a cada empresa.

§ único Esta parte das sobretaxas, cujo quantitativo será proposto com a maior urgência pela Comissão das Sobretaxas Ferroviárias e fixado pelo Governo, não poderá ter outra aplicação que não seja a referida no n.º 2.º do artigo 8.º da lei n.º 952, de 5 de Março de 1920.

O Ministro do Comércio e Comunicações assim o tenha entendido e faça executar Paços do Governo da República, 12 de Outubro de 1920 — ANTONIO JOSÉ DE ALMEIDA — *Francisco Gonçalves Velhinho Correia*.

DECRETO n.º 7:018

Considerando a situação difícil em que se encontram as empresas ferroviárias, cujo *déficit* se avoluma dia a dia, já pela alta sucessiva dos preços de todos os artigos do seu consumo e em especial do carvão, já pela necessidade de aumentar as subvenções do seu pessoal, determinadas pela carestia da vida, o que foi reconhecido pela Junta Consultiva de Caminhos de Ferro;

Considerando que o indispensável agravamento das tarifas deve incidir uniformemente em todas as regiões do país;

Considerando que é indispensável facultar imediatamente às empresas os meios necessários para a exploração das suas linhas reduzindo o prazo regulamentar, para a aplicação das alterações nos preços dos transportes.

Hei por bem, sob proposta do Ministro do Comércio e Comunicações, decretar o seguinte:

Artigo 1.º E' o Governo autorizado a conceder, até ulterior resolução, a elevação até 200 por cento, das actuais sobretaxas de 100 por cento sobre todas as tarifas em vigor nas linhas férreas do continente.

Art. 2.º O produto total destas sobretaxas será exclusivamente aplicado aos fins preceituados no artigo 8.º da lei n.º 952, de 5 de Março último.

Art. 3.º A comissão das sobretaxas ferroviárias, criada pelo decreto n.º 7.017, de 12 de Outubro corrente, fixará, nos termos do mesmo decreto, as proporções para cada um dos destinos designados no artigo 8.º da lei acima citada, determinando para cada empresa o qualificativo a aplicar ao pagamento dos trabalhos extraordinários de primeiro estabelecimento.

Art. 4.º E' reduzido a cinco dias o prazo fixado no artigo 46.º do regulamento da policia e exploração dos caminhos de ferro, aprovado por decreto de 11 de Abril de 1868.

O Ministro do Comércio e Comunicações assim o tenha entendido e faça executar Paços do Governo da República, 12 de Outubro de 1920. — ANTONIO JOSÉ DE ALMEIDA — *Francisco Gonçalves Velhinho Correia*

DECRETO n.º 7019

Atendendo a que actualmente circulam nas linhas férreas portuguesas algumas centenas de vagões pertencentes a particulares,

que os alugam a estranhos por preços exorbitantes, contribuindo por essa forma para o agravamento do custo das mercadorias, e em especial das subsistências;

Usando da autorização concedida ao Governo pela lei n.º 1009, de 7 de Agosto último;

Hei por bem, ouvido o Conselho de Ministros, decretar o seguinte:

Artigo 1.º Os vagões de propriedade particular só podem ser utilizados pelo seus proprietários ou pelas empresas ferroviárias nos termos das respectivas tarifas.

Art. 2.º Os proprietários que alugarem os seu vagões a estranhos ou que de qualquer forma transgridam esta disposição ficam sujeitos às seguintes penalidades:

Na primeira transgressão — multa de 1.000\$ por vagão,

Na segunda transgressão — multa de 2.000\$ por vagão.

Na terceira — a apreensão do vagão a favor do Estado, sem indemnização de espécie alguma e a multa de 1.000\$.

Art. 3.º Metade das multas a que se refere o artigo antecedente é para o Estado, e a outra metade para o denunciante.

No caso do vagão ser apreendido, o denunciante receberá só os 1.000\$ da multa.

Art. 4.º Os vagões apreendidos continuarão em serviço nas empresas, mediante convenção a realizar com o Governo.

Art. 5.º Fica revogada a legislação em contrário.

O Ministro da Justiça e dos Cultos e o do Comércio e Comunicações assim o tenham entendido e façam executar. Paços do Governo da República, 12 de Outubro de 1920 — ANTONIO JOSÉ DE ALMEIDA — *Artur Alberto Camacho Lopes Cardoso — Francisco Gonçalves Velhinho Correia*.

PORTARIA N.º 2:458

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, nos termos de decreto n.º 7:018, de 12 de corrente, conceder à Companhia Nacional de caminhos de Ferro a elevação, até 200 por cento, das actuais sobretaxas de 100 por cento sobre todas as suas tarifas.

Em virtude desta concessão, fica a Companhia obrigada a dar execução ao disposto no artigo 5.º da lei n.º 903, de 24 de Outubro de 1919.

Paços do Governo da República, 12 de Outubro de 1920. — O Ministro do Comércio e Comunicações, *Francisco Gonçalves Velhinho Correia*.

PORTARIA N.º 2459

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, nos termos de decreto n.º 7:018, de 12 de corrente, conceder à Companhia do Caminho de Ferro do Porto à Póvoa e Famalicão a elevação, até 200 por cento, das actuais sobretaxas de 100 por cento sobre todas as suas tarifas.

Em virtude desta concessão, fica a Companhia obrigada a dar execução ao disposto no artigo 5.º da lei n.º 993 de 24 de Outubro de 1919.

Paços do Governo da República, 12 de Outubro de 1920. — O Ministro do Comércio e Comunicações, *Francisco Gonçalves Velhinho Correia*.

PORTARIA N.º 2460

Manda o governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, nos termos de decreto n.º 7:018, de 12 de corrente, conceder à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta a elevação, até 200 por cento, das actuais sobretaxas de 100 por cento sobre todas as suas tarifas.

Em virtude desta concessão, fica a Companhia obrigada a dar execução ao disposto no artigo 5.º da lei n.º 903, de 24 de Outubro de 1919.

Paços do Governo da República 12 de Outubro, de 1920. — O Ministro do Comércio e Comunicações *Francisco Gonçalves Velhinho Correia*

Repartição Central

Termo de contrato para modificação da 2.ª parte do artigo 28.º dos contratos da concessão das linhas férreas de Foz Tua a Mirandela, de Santa Cumba Dão e de Mirandela a Bragança.

Aos doze dias do mês de Agosto de 1920, no Ministério do Comércio e Comunicações e gabinete de S. Ex.ª o Ministro, compareci eu, José Maria Cordeiro de Sousa, no impedimento do secretário geral do mesmo Ministério; aí estavam presentes duma parte o Ex.º Sr. Francisco Gonçalves Velhinho Correia, Ministro do Comércio e Comunicações, como primeiro outorgante, em nome do Governo, e da outra parte os Ex.ªs Srs. engenheiros Manuel Maria de Oliveira Belo e Belchior José Machado, como segundos outorgantes e como representantes da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, especialmente autorizados para acordar com o Governo nos termos deste contrato, como mostraram por documento em devida forma, que fica arquivado na Re-

partição Central do mesmo Ministério; pelos mesmos foi dito na minha presença e na das testemunhas ao diante nomeadas, assistindo a este acto o Ex.^{ma} Sr. Dr. José Francisco de Azevedo e Silva, Procurador Geral da República que concordavam que nos termos da lei n.º 929, de 20 de Janeiro do corrente ano, a 2.ª parte do artigo 28.º dos contratos de concessão das linhas férreas de Foz-Tua a Mirandela, de Santa Cumba Dão a Viseu e de Mirandela a Bragança, respectivamente de 30 de Junho de 1884, de 29 de Julho de 1885 e de 19 de Abril de 1902, seja substituída pela seguinte:

As despesas de exploração serão computadas nas seguintes percentagens do rendimento bruto quilométrico, com exclusão dos impostos de trânsito, selo e assistência, a partir de 1 de Julho de 1919: 65 por cento emquanto o rendimento bruto não exceder 2.200\$, com o mínimo de 700\$ para as despesas, e 55 por cento para os rendimentos brutos superiores a 2.200\$ não podendo as despesas de exploração assim calculadas ser inferiores às calculadas pela fórmula anterior para a receita de 2.200\$.

E com estas condições d'ram os outorgantes por feito e concluído o presente termo de contracto, sendo testemunhas presentes os funcionários deste Ministério, Luís Antonio Zacarias Cândido de Carvalho, primeiro official, e Edmundo Pereira de Sequeira Bramão, segundo official.

Abaixo vão coladas e devidamente inutilizadas três estampilhas fiscaes na importância total de 1\$80, devida por este contracto que vai escrito em duas folhas deste livro, rubricadas pelos outorgantes, com excepção da última por conter as assinaturas.

E eu, José Maria Cordeiro de Sousa, no impedimento do secretário geral do mesmo Ministério, em firmeza de tudo e para constar onde convier, fiz escrever, rubriquei e subscrevo o presente termo de contracto que vão assinar comigo as pessoas nele mencionadas, depois de a todos ser lida em voz alta. — *Francisco Gonçalves Velhinho Correia* — *Manuel Maria de Oliveira Belo* — *Belchior José Machado* — *Luís António Zacarias Cândido de Carvalho* — *Edmundo Pereira de Sequeira Bramão* — *José Maria Cordeiro de Sousa* — *José Francisco de Azevedo e Silva*.

DECRETO N.º 6.960

Considerando que nos caminhos de ferro de Sul e Sueste se têm produzido continuos actos de indisciplina, os quais ultimamente atingiram uma tal gravidade e extensão que comprometem a própria organização desses serviços;

Considerando que ao mesmo tempo se têm dado desvios de valores e mercadorias que oneram fortemente a Administração e prejudicam consideravelmente o publico, o que exige medidas de defeza immediatas e eficazes;

Considerando que é necessário assegurar por todos os meios o abastecimento do país e em especial, neste momento, o transporte de adubos e de géneros alimentícios, convindo por isso, aos altos interesses da Nação, agir por forma a evitar a paralisação dos serviços ferroviários;

Considerando que dentro das leis em vigor e sem modificar o carácter actual dos serviços e da exploração dos Caminhos de Ferro do Estado, esse fim se poderia atingir:

Hei por bem, tendo ouvido o Conselho de Ministros e usando da autorização concedida pelo § único do artigo 53.º do decreto com força de lei de 25 de Maio de 1911, decretar o seguinte.

Artigo 1.º A Inspeção do Serviço Militar dos Caminhos de Ferro assumirá desde a publicação deste decreto a Direcção dos Caminhos de Ferro de Sul e Sueste.

Art. 2.º Continuam em vigor as leis e regulamentos dos serviços ferroviários do Estado, com as alterações que forem publicadas nos termos do artigo seguinte.

Art. 3.º As alterações a introduzir, em conformidade com o citado § único do artigo 53.º com força de lei de 25 de Maio de 1911, nos diplomas que regulam os serviços ferroviários, serão propostas ao Conselho dos Caminhos de Ferro do Estado, pela entidade que a Inspeção nomear para exercer as funções que competem á Direcção dos Caminhos de Ferro de Sul e Sueste, a qual as submeterá, quando for caso disso, á aprovação do Governo e vigorarão enquanto durem as circunstâncias extraordinárias que determinaram a publicação deste decreto.

Art. 4.º Este decreto entra immediatamente em vigor.

Art. 5.º Fica revogada a legislação em contrario.

O Presidente do Ministerio e o Ministro da Agricultura e os Ministros de todas as Repartições assim o tenham entendido e façam executar. Paços do Governo da República 22 de Setembro de 1920. — ANTONIO JOSÉ DE ALMEIDA — *Antonio Joaquim Granjo* — *Felisberto Alves Pedrosa* — *Artur Alberto Camacho Lopes Cardoso* — *Helder Armando dos Santos Ribeiro* — *Ricardo Pais Gomes* — *Francisco Gonçalves Velhinho Correia* — *Manuel Ferrira da Rocha* — *Júlio Ernesto de Lima Duque*.

Gabinete do Ministro

Tendo tido informação favorável do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado a representação das Câmaras Municipais de Beja, Ferreira do Alentejo, S. Tiago de Cacém e Sines, pedindo o estudo de uma linha férrea de Ermidas a Beja, pas-

sando por Ferreira do Alentejo: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, proceder desde já ao estudo da referida linha férrea de Ermidas a Beja, por Ferreira do Alentejo.

Paços do Governo da República, 24 de Setembro de 1920. — O Ministro do Comércio e Comunicações, *Francisco Gonçalves Velhinho Correia*.

Ministério do Trabalho

Direcção Geral de Minas e Serviços Geológicos

Repartição de Minas

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Trabalho, em conformidade com o disposto no § único do artigo 5.º da lei n.º 677, que na área limitada pelas rectas que unem as pirâmides geodésicas de 2.ª ordem, denominadas Serra Alta, S. Frausto, Rau, Almo 1.º e Atalaia, designadas na folha 28 corográfica de Portugal, área que se achava cativa para registos de minas e pesquisas de carvão por portaria de 17 de Novembro de 1908 e 20 de Agosto de 1920, seja concedida ao conselho de administração dos Caminhos de Ferro do Estado, licença para proceder a pesquisas e reconhecimento dos jazigos carboníferos aí existentes, nos termos da legislação vigente e nas condições especiais seguintes:

1.º O conselho de administração dos Caminhos de Ferro do Estado fará dentro do prazo de um ano as pesquisas que forem possíveis, de molde a permitir a demarcação das concessões que o Governo lhe queira fazer nos termos da lei n.º 677 ficando todavia o mesmo conselho de administração obrigado a efectuar os depósitos a que se refere o n.º 1.º do artigo 39.º da referida lei;

2.º O conselho de administração dos Caminhos de Ferro do Estado começará os trabalhos de pesquisas dentro do prazo de trinta dias, contados da data da publicação da presente portaria no *Diário do Governo*;

3.º O conselho de administração dos Caminhos de Ferro do Estado construirá á sua custa uma via férrea ligando as minas á linha Sul e Sueste, se o valor do jazigo justificar essa construção;

4.º O conselho de administração dos Caminhos de Ferro do Estado pagará á Empresa Manuel Vicente Ribeiro & C.ª anterior pesquisadora, toda e qualquer indemnização que lhe seja devida por trabalhos executados, ferramenta, material ou outras.

Paços do Governo da República, 18 de Setembro de 1920 — O Ministro do Trabalho, *Júlio Ernesto de Lima Duque*.

Duarte Mello

No Luzo onde esteve a veraneiar, acaba de fallecer este distincto funcionario da Companhia dos Caminhos de Ferro, que durante muitos annos exerceu, com prestigio o lugar de chefe de Secção de Via e Obras, estando ultimamente em Aveiro no mesmo serviço.

Descendente de uma familia nobre, pois era filho do Visconde de Taveiro, era dotado de uma grande modestia, gosando entre os seus subordinados, uma grande sympathia, e como funcionario, era um verdadeiro amator, ás vezes um grande excentrico, pois tomava nota do numero e compartimento das carruagens em que viajava, dizia elle, para a sua *biografia*; socialmente era um verdadeiro cavalheiro, amigo do seu amigo, e excellente chefe de familia.

Tinha apenas 56 annos de idade.

Vapor «Braga»

A Companhia de Navegação Cyp. Fabre de Marselha que faz a carreira directa do Mediterraneo para a America do Norte, acaba de construir um novo e magnifico barco, ao qual em homenagem a Portugal, deu o nome de *Braga*, por ser esta a mais antiga cidade portugueza.

E' uma deferencia que nos apraz registar, pois são bem raras taes distincções ao nosso paiz.

O novo e luxuoso paquete na sua primeira viagem á America do Norte, passará em Lisboa no dia 10 de Novembro.

VIAGENS E TRANSPORTES

Prazo para retirada de remessas de géneros alimentícios

A fim de evitar o peijamento das estações e facilitar que os géneros alimentícios entrem o mais rapidamente possível no consumo público, a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes estabelece, segundo um aviso recentemente publicado, que a partir de 1 de Novembro proximo as remessas de géneros alimentícios destinadas ás estações de Lisboa-Rocio, Lisboa-Cais dos soldados, Alcantara-Terra, Alcantara-Mar, Poço do Bispo, Braço de Prata, Cais do Rêgo, Campolide, S. Domingos, Bemfica e Campanhã, devem ser retiradas, pelos consignatários dentro do prazo maximo de 5 dias, e as que se destinem a quaesquer outras estações, no prazo maximo de 3 dias, depois de feito immediato aviso de chegada nos termos do Art. 2.º da Tarifa de Despesas Acessórias.

Findos estes prazos a Companhia usará da faculdade de vender em hasta pública sem necessidade de qualquer outro aviso prévio, as remessas não retiradas,

Transportes de vehiculos acompanhados de guardas ou seus conductores

A Companhia Portuguesa acaba de publicar um Aviso segundo o qual é permittido aos expedidores de vehiculos sem acondicionamentos para os quaes tenha de ser reservado um vagão, fazer acompanhar esses vehiculos por um guarda ou conductor designado pelo proprio expedidor.

As pessoas que assim viajarem dentro dos proprios vehiculos ou nos vagões que os transportarem, pagarão passagem por tarifa geral como se viajassem em carruagem de 3.ª classe, sem terem direito a levar consigo bagagem registada.

Para o effeito devem os expedidores fazer o pedido por escripto nas notas da expedição dos vehiculos.

Quando se trate de vehiculos do Estado, a transportar n'estas condições, os seus guardas ou conductores pagarão a passagem pela classe requisitada pelo Estado.

A Companhia declina a responsabilidade pelos accidentes que durante o trajecto, possam succeder ás pessoas que acompanhem os vehiculos e bem assim pelo extravio de quaesquer accessorio dos vehiculos, devendo o expedidor fazer nesse sentido a competente reserva na nota de expedição.

O expedidor assumirá perante a Companhia a responsabilidade pelos prejuizos que a Companhia possa soffrer em consequencia de actos praticados por quem acompanhar os vehiculos.

Quando os vehiculos sejam destinados a linhas combinadas, a faculdade de acompanhamento é limitada ao trajecto na Companhia, a não ser que essa faculdade tambem seja concedida nas linhas das demais empresas interessadas no percurso.

Esta concessão pode ser annullada em qualquer occasião, prévio annuncio de 8 dias.



A reconstituição economica e financeira

Está sendo feita uma larga campanha para o alargamento da circulação fiduciária, a titulo de que é indispensavel para o melhoramento das nossas condições de existencia. Adeante expomos o caso no *Boletim Comercial e financeiro*. Aqui vamos assignalar a traços geraes que outro é o caminho conducente á reconstituição nacional.

Só ha um meio honesto e seguro de regularizar a nossa vida e o nosso destino: gastar muito menos e produzir muito mais. A regra é para todos os cidadãos que, praticando-a por si mesmos, salvar-se-hão com a Patria. Ella é maiormente para o Estado, que não só a deve observar, mas a tem de impôr. Como tudo se adiou até agora, é forçoso termos finanças de guerra e de paz ao mesmo tempo.

O começo de toda a obra é o esforço para o nivelamento orçamental. Nem a honra nem o bom senso podem principiar de outra maneira.

Temos que marchar depressa para eliminarmos os prejuizos que o Estado soffre por differenças entre os preços da compra e os da revenda de subsistencias. Temos de fazer a revisão orçamental, com todos os possiveis cortes de despesas. Especialmente devem ser empregadas todas as diligencias para que as militares e as policiaes desçam dos 96.000 contos. Era cêrca de 60 % de todas as receitas publicas! As diminuições propostas de 21.000 contos foram logo consideravelmente prejudicadas pelos novos acrescimos de vencimentos.

Em tudo isto ha por certo problemas delicados e difficeis. Mas a propria salvação comum exige tambem a redução notavel dos encargos do Estado. De mais a mais há um modo auxiliar importante, de aliviar o

pezo do orçamento normal. Consiste em desviar d'ahi progressivamente o pessoal superfluo para serviços novos de fomento, dotados com recursos correspondentemente creados na metropole e nas colonias.

Mas o equilibrio do orçamento normal, acima de tudo tem de se empreender pelo augmento das receitas. E' necessario dar a estas um grande desenvolvimento pelas *régies* simples e interessadas existentes, como por outras que se podem crear. Ainda mais o é fazer uma grande reforma fiscal, abrindo fontes de muitas dezenas de milhares de contos, como é possivel. As contribuições rendiam apenas 46.000 contos antes da guerra. Calcula-se que produzirão ainda somente 60.000 contos em 1920-1921. E' justo que deem o triplo do que davam, quando na França dão o quadruplo.

Todos os Estados que andaram na gnera lançaram impostos progressivos, até 60, 70 e 80 por cento sobre os lucros suplementares e extraordinarios que d'ella resultaram, continuando a applica-los no todo ou em parte. Alguns dos Estados Centraes e a propria Italia acabaram por tributar até os capitalizados. As propostas do sr. Pina Lopes sobre uns e outros eram fundamentalmente honestas e justas. Apenas pecaram na forma, com perigo de desigualdade, duplicações, violencias e outras injustiças graves. Foi um grande mal. A plutocracia achou ahi pretextos para levantar opposições ao proprio principio. Tratou de popularizar apenas a ideia de emprestimos garantidos para as suas colocações e corretagens. O Estado lhe ficaria devendo, hypothecariamente, aquilo que tinha o direito de reclamar-lhe para contribuições.

Primeiro do que tudo tem de pagar com toda a justiça, ao Estado, que veio e vai ganhando no meio de toda esta desorganização contemporanea. Sem esta exigencia prévia nada se pode empreender fiscalmente com aceitação da consciencia publica, e portanto com efficacia. Tem de vir finalmente impostos consideraveis

sobre os lucros da guerra, não somente sobre os correntes desde 1 de julho de 1920, mas também sobre os capitalizados até ao fim de 1919, admitindo-se neste caso o pagamento em prestações durante certo numero de annos. Bem ao contrario do que se objecta, ha maneiras de fazer ainda o lançamento com sufficiente equidade e exito, como lá por fora. O que é impossivel é o Estado viver sem recursos ou colectar as victimas de tantas calamidades.

Ao mesmo tempo substituir-se-hiam as actuaes contribuições directas — industrial, predial, sumptuaria, de rendimento e de juros — pelo imposto geral de rendimentos, discriminados estes em cinco cédulas, a saber: a) o dos predios rusticos e urbanos; b) o dos valores mobiliarios; c) o do commercio, industria, artes e officios; d) o da exploração agricola do rendeiro; e) o de ordenados, salarios, e pensões. Seria elle rematado com outro global e progressivo, criar-se-hiam consequentemente, contribuições especiaes para os districtos, os municipios a as freguezias, ficando separadas as do Estado para terem a elasticidade e productividade necessarias.

Não é também verdade que se não possa fazer depressa para tudo isso a organização fiscal adequada. A França improvisou uma para o mesmo fim no meio da guerra. A Italia acaba de transformar a sua, quasi de repente. O esforço é também possivel entre nós, e é indispensavel para se colectarem os proventos onde elles realmente existem e até onde a justiça e a necessidade publica o exigirem. Impossiveis são apenas as tributações que recahissem também nos que vão perdendo, como as já tentadas ao gosto do argentinismo.

Em toda esta ordem de ideias tem de estar o eixo da reforma orçamental e tributaria. Então é possivel completar o systema com maiores taxações ou novos impostos indispensaveis, noutros sectores fiscaes. O maior de todos os auxilios suplementares viria de uma contribuição lançada sobre a cifra dos negocios. Também a de registro por sucessões produziria grandes resultados por agravamentos sucessivos.

Em tudo isto se devia olhar mais profundamente para a situação gravissima de todos aquelles que veem sendo sacrificados pelos efeitos da guerra, e que o poderiam ser ainda mais pela repercussão e pela incidencia nos impostos. Ter-se-hia de protegê-los e defendê-los de todas as maneiras possiveis. Entre ellas especializarei já alguns. São os desaggravamentos ou isenções fiscaes para os que tiverem certas condições adversas dos pequenos rendimentos e nos encargos domesticos.

São as garantias para o emprego das suas faculdades e forças nos grandes campos de acção, que, para todos os efeitos reconstituintes, é preciso abrir por uma larga politica de fomento. São para isso e para tudo o mais, as formações de *regies* e não de monopolios commerciaes, que se tem de multiplicar por necessidade financeira, economica e social. São para os mesmos e outros fins, para uma obra de conservação e de progresso, as iniciativas, os impulsos e os favores, que tornem abundantes as cooperativas de produção, de credito e de consumo.

Uma administração financeira que tomasse tal ponto de partida, teria auctoridade e força no paiz e fora delle para fazer todo o resto.

Realisaria a indispensavel reorganização do credito economico nacional, pondo no centro de transformação a Caixa Geral de Depositos, grande instituição mal aproveitada pelos governos; arrancando da especulação, da agiotagem, da rotina e quasi direi da provocação revolucionaria, os estabelecimentos bancarios portugueses; e impondo-lhes efficaçmente o caminho da justiça, da ordem, do trabalho e do fomento.

Inspiraria confiança aos entesouradores de notas para que as trouxessem fecundamente dos seus cofres e gavetas para a circulação da vida economica, em harmonia com as exigencias do seu interesse e patrimonio.

Poderia chamar, de caso pensado e praticamente, para as obras e explorações uteis a Portugal capitães volumosos, não só dos portuguezes do Brazil e da America do Norte, que já desde o anno passado augmentam notavelmente as suas remessas, mas também dos estrangeiros em cooperação admissivel; facilitando-se de ambas as formas a importação dos materiaes e maquinas indispensaveis neste periodo reconstructivo.

Promoveria um novo estado geral de vida fiduciaria, com o maior emprego do pagamento a prazo, da letra, do cheque e da compensação, multiplicando o poder effectivo do numerario existente.

No fim de algum tempo, todos estes recursos juntos significariam mesmo que uma verdadeira mobilização publica e particular de algumas centenas de milhares de contos, em transformação economica da metropole e das colonias. Talvez no começo o emprestimo de fomento apenas seria preciso abaixo de 100.000 contos para Angola e Moçambique adiantarem os seus melhoramentos essenciaes. Não se embarçaria com maiores operações d'essa natureza o cuidado de ir consolidando opportunamente a divida fluctuante.

A construção dos portos, dos caminhos de ferro, das obras de irrigação e de energia electrica, a sua exploração e a dos navios obtidos do inimigo — deverão ser feitas, já pelo Estado só, já por elle e por cooperadores da capital. Poderemos admitir limitadamente nestas *regies* interessadas, os proprios estrangeiros, sempre que se não opponha a isso o nosso nacionalismo economico, politico e militar. São condenaveis certos projectos que entregariam os transportes maritimos a empresas influenciadas por extranhos e todo o systema ferro-viario, a outras que seria delles a supremacia.

Os principios dos recentes decretos agrarios devem ir, sem prejuizo do verdadeiro direito de propriedade, as mais largas e decisivas applicações e consequencias. A colonização interna deve ser finalmente promovida, pela aquisição de grandes massas de terrenos, por compra e também por expropriação em casos exceptionaes, para serem distribuidos por trabalhadores do campo e cooperativas de produção. As funções correlativas de decreto seriam exercidas pela caixa geral de Depositos, como o eram com exito na Russia pelo antigo «Banco dos Camponeses» também pertencente ao Estado.

Moçambique tem solido o seu orçamento, e pode ter facilmente receitas superiores ás suas despesas. Angola tem já condições para a nova governação autonómica estabelecer depressa o equilibrio financeiro. Sobre estas bases poderão ser feitos os emprestimos das duas provincias. Não se devem fazer ali mais nenhuma grandes concessões de territorios e de obras publicas. Pelo contrario se deve predispor tudo para o opportuno resgate das existentes.

Os fomentos devem ser feitos ali pela propria acção administrativa. Um dos maiores delles consistirá agora em proteger, civilisar e estimular os indigenas, que só no districto de Benguela podem e devem produzir daqui a dois annos, com o impulso adequado, 200 000 toneladas de trigo, milho e feijão, resolvendo o nosso problema de subsistencias juntamente com a lavoura da metropole. Outro é o de uma empenhada colonização portugueza, nos planaltos de Benguela e de Mossamedes e regiões salubres de Lourenço Marques, e depois na Gorongosa, Murumbala e Namuli, preparando tudo para esse fim.

A nacionalização decisiva de ambas as possessões

depende quasi totalmente dessas duas formações demographicas; uma feita com a nossa raça, outra com a nossa educação e ambas com o nosso genio e soberania. São immensamente mais efficazes do que os grandes melhoramentos preconizados, que, sem ellas, até podiam ser para goso alheio. Ainda assim é urgente aparelhar os portos de Moçambique e de Angola, especialmente o de Lobito, e dar impulso aos caminhos de ferro de Loanda, Mossamedes, Chinavane e Moçambique, ao mesmo tempo que o de Benguela vai avançar, com as facilidades restabelecidas á Companhia.

Lançada uma governação por taes caminhos com o apoio do paiz e com espirito novo de ordem e de trabalho, viriam progressivamente da sua propria expansão natural as expansões de outros problemas gravissimos de que depende a completa reorganisação da economia nacional.

Viria logo nas melhores condições possiveis, a consolidação da divida flutuante externa, em que realmente se compreendem os adiantamentos do governo Inglez. Podia ser começado tambem a da conta especial do Estado no Banco emissor.

Empregar-se-hiam desde logo deligencias prestigias para combinações provisórias de credito, que fossem melhorando suavemente a situação dos cambios. Tratar-se-hia de os conduzir pouco a pouco para a estabilisação de cotações convenientes. Conseguida ella, restaria a seu tempo fazer de frente a reorganisação monetaria e consolidar o Banco de Portugal, com todas as operações financeiras indispensaveis. Todo o esforço deverá ser empregado para que não seja preciso diminuir o valor do escudo, ao contrario da doutrina que o professor Cassel preconiza diante da conferencia de Bruxelas, embora tenha pezo o precedente das reformas de wekerle na Austria Hungria e de witte, na Russia.

Damos por terminada esta exposiçào, em que apenas era possivel dispôr as balisas fundamentaes do caminho financeiro. Viu-se que ligamos importancia á necessidade natural de se partir do principio para se chegar ao meio e ao fim. Outros querem começar pelos emprestimos, que teem seu logar proprio no andamento e conclusào da obra. As ideias delles vão primordialmente para um regimen de mais dividas, de hipotecas, de concessões e de monopolios, sob a inspiraço de um argentarismo ligado com o estrangeiro.

De todos os modos se tem de evitar essa ruina, moral, financeira e economica. Depois de tantas calamidades, elles querem fazer de Portugal um feudo de agiotas e de especuladores. Depressa veriamos ainda mais degradada a nossa moeda, encarecida a nossa vida, dificultado o nosso resurgimento e ameaçado o nosso proprio destino. Os portuguezes previdentes devem manifestar-se efficaamente contra essas tendencias funestas.

Quirino de Jesus.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Relatorio do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal, presentes á Assembleia Geral dos Accionistas, de 30 de Junho de 1920.

(Continuação)

Ve-se d'aquí que augmentou a receita em todos os comboios tramways actualmente explorados pela Companhia. Como, porém, em 1918, ainda em parte d'esse anno ella administrava a linha Lisboa-Cascaes, que hoje está arrendada e no periodo em que a explorou ella rendeu escudos 131.401\$41, o saldo a que se devia chegar converteu-se n'uma differença para menos de escudos 61.091\$50.

O augmento na linha de Lisboa a Villa Franca foi de	18	910
O da linha de Lisboa a Cintra de	16	910
O de Coimbra á Figueira da Foz de	12,6	910
O de Porto a Aveiro de	15	910

Em relação ás classes, houve na 1.ª classe, nas linhas de Lisboa a villa Franca, Lisboa a Cintra, Coimbra á Figueira e Porto a Aveiro, um augmento, respectivamente, de 2.737, 10.405, 1.841 e 2.140 passageiros; na 2.ª classe, um augmento de 12.818, 30.878 e 6.301 passageiros, respectivamente, nas linhas de Lisboa a Villa Franca, Lisboa a Cintra e Porto a Aveiro e uma diminuição de 1.045 passageiros na linha de Coimbra á Figueira; na 3.ª classe houve augmento de 21.127 passageiros na linha de Lisboa a Cintra, de 33.304 passageiros na linha de Coimbra a Figueira e de 41.271 passageiros na do Porto a Aveiro e uma diminuição de 6.102 passageiros na linha de Lisboa a Villa Franca.

A venda em transitio subiu em todas as linhas: de 40.723 bilhetes na linha de Lisboa a Villa Franca, de 34.242 na de Lisboa a Cintra, de 34.319 na de Coimbra á Figueira e de 40.345 na de Porto a Aveiro.

A venda de bilhetes de assignatura rendeu menos escudos 37.986\$57 do que em 1918, como se vê do seguinte quadro:

Comparação da receita dos bilhetes de assignatura

Linhas	Recetas em		Differenças em 1919	
	1918	1919	A mais	A menos
Suburbios de Lisboa { Lisboa a Villa Franca	9.248\$08	13.350\$75	4.102\$67	-
{ Lisboa a Cintra	24.716\$58	29.358\$85	4.642\$27	-
{ Lisboa a Cascaes	46.881\$48	-	-	46.881\$48
Coimbra a Figueira	454\$60	238\$80	-	215\$80
Porto a Aveiro	4.779\$47	5.145\$24	365\$77	-
Total	86.080\$21	48.093\$64	9.110\$71	47.097\$28
Differença a menos				37.986\$57

A differença para menos é de escudos 37.986\$57, mas attendendo-se a que em 1919 a Companhia já não explorava a linha de Lisboa a Cascaes, que em 1918 ainda rendeu, em bilhetes de assignatura, escudos 46.881\$48, vê-se que nas linhas exploradas pela Companhia em 1919 não teve diminuição na receita dos bilhetes de assignatura, mas sim um augmento de esc. 8.894\$91.

Serviços especiais

a) Serviço de banhos

Em 1919 manteve-se a deliberação adoptada nos dois annos anteriores, não havendo este serviço especial.

b) Serviço de passageiros directos para Franca

Augmentou o trafego de passageiros directos para Franca, tendo rendido mais escudos 7.927\$54 do que em 1918, como se vê pelo seguinte mappa:

Designação	Em 1918	Em 1919	A mais em 1919
Quantidades:			
Via Villar Formoso	2.745	3.010	265
Via Valencia d'Alcantara	2.085	3.212	1.127
Totaes	4.830	6.222	1.392
Importancias:			
Via Villar Formoso	7.946\$70	9.789\$53	1.842\$83
Via Valencia d'Alcantara	8.242\$74	14.327\$45	6.084\$71
Totaes	16.189\$44	24.116\$98	7.927\$54

(Continua)

Singularidades da nossa Camara

Decididamente, Lisboa está bellamente servida com a Camara Municipal que tem.

Os cuidados com que ella trata de coisas minimas, contrariando o axioma latino, e deixando as coisas maximas ao abandono, são puramente de pasmar... ou de estarrecer, quando se trata dos meios com que ella nos suga o dinheiro pela elevação dos impostos e das taxas das suas posturas, ou quando deixa a cidade coberta de lixo aos montões!

Não tendo, pois, que se occupar de manter a capital em estado superior ao *aceio* de Tanger ou de Tanchian, na Coréa, entretém as sabias locubrações em mudar tudo o que se lhe depara diante dos afilados

narizes. Muda os nomes das ruas, muda o aspecto do Rocio; muda as armas da cidade, e não nos surpreenderá que qualquer dia se lembrem de mudar o nome da própria cidade.

Agora, no seu furor de mudar tudo, até nós fomos mudados!

Encontrámos a nossa Redacção mudada, sem darmos por isso, sem sermos avisados. De um dia para o outro os nossos escriptorios e officinas mudaram da rua da Horta Seca, n.º 13 para o n.º 7 da mesma rua. Uma pincelada de tinta preta, a cobrir o numero aziago, outra de tinta branca a pintar um novo numero e está tudo prompto.

E' uma gente tão activa que até "pinta o sete".

E nós que fizemos imprimir nos ultimos dias alguns milhares de subscriptos e papel de cartas e outros impressos, temos que alterar tudo por meio de carimbos!

Não houve, sequer, a natural cortezia de serem avisados os moradores e os proprietarios, com uns dias de avanço.

Se para os inquilinos isso faz transtorno, aos senhores não o causa menor, por terem de reformar a inscripção nas conservatorias.

E' uma trapalhada infernal.

A nossa estimavel senhoria, por exemplo, que tinha um predio sob o numero 13 na Rua da Horta Seca, se não reformar o registro predial pode considerar-se proprietaria do grande palacete onde está a "Vacuum Oil". Ganha com a troca.

Mas como ninguem quer o que não é seu, quem indemnisa os proprietarios dos incommodos e despesas de uma alteração nos registros das conservatorias?

E para quê, afinal? Para se fazer mais uma tolice, emendando o que estava bem feito; para o pôr mal.

Entre a porta n.º 1 da rua, e a nossa, havia trez janellas, de um rez-do-chão, não numeradas mas a que se reservavam numeros para a possibilidade do proprietario um dia, se quizesse — e pode querel-o — abrir portas com os numeros 5, 7 e 9.

Assim se faz em toda a parte, onde se pensa com juizo, para não ter que se alterar a numeração e evitar os numeros bis ou com A, B, C, etc.

No restante da rua o mesmo caso se dá, ficando agora sem numero reservado nada menos de 10 espaços de portas ou janellas, só até á esquina da rua seguinte.

Nos Estados-Unidos (muito ignorantes são os americanos!) cada quarteirão das ruas é medido para 50 portas e a numeração começa em 1 até 100 no 1.º; em 101, no segundo; 201, no 3.º; 301, no 4.º e assim por diante, sem se cuidar se todos os numeros são ou não utilizados. As ruas transversaes são numeradas.

Assim, se dizemos que a nossa casa é, por exemplo no n.º 715, já se sabe que é a 8.ª porta do quarteirão que principia na rua 7.

Por cá faz-se o contrario, e á falta de coisa mais util os nossos camaristas entreteem-se a mudar tudo.

Decididamente, parece que nasceram para fazer mudanças.

Sempre gréves!

Não faremos comentarios, que bem desagradaveis seriam, afinal. Registramos factos, e a consciencia publica que os julgue.

Em virtude da greve nas linhas do Sul e Sueste de que demos noticia em "A' ultima hora" do numero passado, aquella Direcção fez publicar, em 4, o seguinte *Aviso ao pessoal*

A Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste avisa todos os empregados que prestam serviço na sede da Direcção, em Lisboa, de que devem fazer a sua apresentação ao serviço até as 12 horas do proximo dia 6 de Outubro corrente. Outrossim avisa todo o restante pessoal de que deve fazer a sua apresentação até as 12 horas do proximo dia 9 de Outubro corrente, perante os comandantes das forças que se encontram guarnecendo as estações do Caminho de Ferro do Sul e Sueste mais próximas do local onde se achem. Todo o empregado que não fizer a sua apresentação dentro dos prazos acima indicados será considerado como demittido. Cessam desde esta data todas e quaisquer licenças com ou sem vencimento que tenham sido concedidas a qualquer empregado, motivo porque os agentes nestas condições terão igualmente de fazer a sua apresentação nos prazos marcados. Os agentes ausentes do serviço, por motivo de doença ou licença da junta medica, farão a sua apresentação pessoalmente, nos prazos marcados, sendo possível, e, não o sendo, por carta ou telegrama para a Direcção, caso em que permanecerão nas suas residências aguardando instruções desta Direcção.

Lisboa, 4 de Outubro de 1920. — O Engenheiro Director, *Raul A. Esteves*, tenente-coronel.

Contra tudo que era de esperar, depois de ser sabido e certo que o Governo consentiria ás companhias um novo e consideravel augmento de sobretaxas — outros 100 por cento sobre as tarifas — para não só acudir ás despesas de aquisição de material, como á *melhoria da situação do pessoal*, no dia 5, uma parte do pessoal da Companhia Portuguesa — especialmente pessoal de trens e de officinas — declara-se em greve como se quizesse, por esta forma original, commemorar a data da implantação de regimen que lhe deu a liberdade de... fazer gréves.

O Conselho de Administração da Companhia publicou immediatamente Ordem Geral n. 86 assim concebida:

O Conselho de Administração da C.P. sabendo que uma pequena parte do seu pessoal abandonou o trabalho deixando-se levar ou por malevolos boatos ou por más suggestões, apella para o bom senso, disciplina e patriotismo do maior numero do que ficou ao serviço, exortando-o a que se conservem no seu posto e que se empregue, com dedicação a uma prompta regularização de serviços

A Junta Consultiva de Caminhos de Ferro, deu hontem, segunda feira, o seu parecer favoravel ao augmento de tarifas que a C. P. pediu, e d'este modo, o Conselho de Administração tem a certeza, que em breves dias ficará habilitado a melhorar a situação do seu pessoal dentro dos limites da justiça e do razoavel.

No estado actual da sociedade portuguesa, a paralisação do serviço de comboios é um facto gravissimo que pode ter consequências das mais fataes a que não conseguirão escapar os próprios ferroviarios e por isso o Conselho da C. P. espera que o pessoal ao serviço, n'elle se conservará, e que a maior parte do que o abandonou verificará que cahiu n'um logro e se apresentará n'um prazo de 24 horas, dentro do qual nenhuma falta lhe será imputada a não ser que tenha praticado qualquer acto de sabotage.

Mas o pessoal em greve não cedeu senão em parte, apresentando-se ao serviço os prudentes, os justos no seu juizo, os que teem a hombridade de reconhecer os seus deveres contra todas as suggestões e ameaças que os assoberbam.

Pela sua parte, jornaes dos que mais se apregoam defensores da ordem, da disciplina, do conservantismo, facilitam o movimento, publicando as longas communicações do *Comité* grevista, verdadeiras e insistentes instigações á greve — dando-lhes até lugar de destaque e primacial, antes das notas officiosas do governo.

Nova Ordem Geral do Conselho de Administração, n.º 87 foi publicada no dia 12, dizendo:

Quando em 5 do corrente parte do pessoal d'esta Companhia se declarou em greve, estava o Conselho de Administração da minna presidencia negociando com o Governo da República a concessão do augmento de sobretaxa necessario para fazer face aos actuaes encargos da Companhia, para se poderem fazer as indispensaveis obras de primeiro estabelecimento e para se poder melhorar a situação do seu pessoal, que estava sendo estudada por modo a ser resolvida equitativamente

O Governo da República está na disposição de conceder a sobretaxa que se pediu e a Companhia resolvida a fazer os augmentos que já julgava justos antes da greve, mas nem ella nem o Governo,

estão na disposição de fazer essas concessões, enquanto os serviços de transporte se não normalisem.

E' esta a situação, e por isso o Conselho da Administração da C. P. convida os que tão fôra de proposito abandonaram o serviço, a retoma-lo até ás 11 horas do dia 15 do corrente, excepto aquelles que praticaram actos de sabotage.

Depois d'esta data, entende-se que os agentes não apresentados, se consideram riscados dos quadros da Companhia.

Ao pessoal que se tem mantido em serviço, endereça o Conselho de Administração os seus louvores, porque se é certo que é esse o seu dever, e até o seu interesse, não é menos certo que para se manter, tem tido que resistir a ameaças, insinuações malevolas e a toda sorte de solicitações para o desviarem do bom caminho.

A apresentação dos agentes deverá ser feita aos seus superiores hierarchicos que inscreverão as apresentações em um registo e as communicarão superiormente.

Consideram-se terminadas todas as licenças concedidas até esta data.

Desde então, e já vamos em 15 dias (!) que se mantem a grêve nas linhas do Estado, e em 11 a da Companhia; tem-se passado factos que outrora reputariamos de extraordinarios, mas que hoje já não surpreendem ninguém.

Locomotivas com peças tiradas; vapores com as machinas avariadas propositadamente; carris levantados; eclissas desaparafusadas; um cartucho explosivo encontrado junto a um carril para fazer ir pelos ares um comboio de mercadorias; um petardo explodindo e avariando a linha com o fim de destruir um outro, de passageiros, fazendo centenares de victimas.

Tudo para se conseguir que os salarios sejam augmentados — não, enganamo-nos; tudo feito por criminosos estranhos, porque dos grevistas, o respectivo comité não se cança de protestar contra esses actos, classificando-os de banditismo e attribuindo-os a não se sabe quem.

Pela sua parte o Governo, no meio d'esta desorientação que parece conduz á loucura, ao mesmo tempo que mantem uma intransigencia correcta, não pactuando com os que se revoltam contra o paiz, dá credito ás suas denuncias e por virtude d'ellas fez deter os srs. engenheiros Ferreira de Mesquita e Carlos Bastos, Director Geral e chefe de Movimento da Companhia e o inspector Sr. Nascimento, como suspeitos... de promotores da grêve para fins politicos! Isto sem sequer pensar na insensatez de tal presumpção sobre individuos cujo character os devia pôr perfeitamente a coberto de tão infames calumnias. Escusado dizer que logo teve que os pôr em liberdade.

E como podia deixar de o fazer, se o Snr. Ministro do Interior tão certo estava da innocencia dos inculcados que, dois dias depois, declarava ao "Diario de Noticias" que não ha o menor receio de qualquer movimento monarchico? Então porque foram presos aquelles distinctos funcionarios? por serem partidarios de Lenine ou de Trotski?

Como seguimento o Governo fez publicar no *Diario* de 13, varios diplomas que damos hoje na *Parte official*, taes como, o decreto n.º 7.017 instituindo a Comissão de Sobretaxas; o 7.018 auctorizando a elevar até 200 % as actuaes sobretaxas de 100 %; o 7.019 regulando a utilização dos vagões particulares; as portarias 2.458 a 2.460 mandando conceder as sobretaxas de 200 % ás companhias Nacional, da Povia e Beira Alta.

Ha ainda os decretos n.º 7.014 criando uma comissão de melhoramentos dos serviços, e os n.ºs 7.015 e 7.016 alterando varias disposições do Regulamento annexo ao decreto n.º 5.605 remodelando os quadros do pessoal do Estado, os quaes publicaremos no proximo numero.

O serviço dos comboios, tanto nas linhas do Estado como na Companhia vae-se melhorando, com o pessoal que ficou, muito que se tem apresentado, e o auxilio do elemento militar.

ARREMATACÕES

Empresa Tauromachica Lisbonense

Concurso

Desde 6 de Outubro a 6 de Novembro do corrente anno estará aberto concurso para a exploração da Praça de Touros do Campo Pequeno, assim como dos restaurantes e almofadas nos annos de 1922, 1923, e 1924.

As propostas para cada uma das tres explorações devem ser em separado, e as condições e mais documentos estarão patentes em todos os dias uteis, no prazo acima indicado, das 12 ás 15 horas, no escriptorio da Empresa no edificio da Praça de Touros do Campo Pequeno.

Lisboa, 27 de Novembro de 1920. — A Direcção.



BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, de 12 Outubro de 1920

Quando em toda a parte do mundo se fazem as maiores recommendações e até esforços para se diminuir a circulação fiduciaria, em Portugal apparece-nos uma campanha para se promover o seu augmento. O assumpto reveste a maior gravidade.

Em 1 de julho de 1914 a circulação fiduciaria tinha chegado a 83.000 contos. Apenas cerca de 25.000 andavam em operações commerciaes comuns.

Na data do ultimo balancete, 14 de julho de 1920, a circulação galgara a 472.000 contos. Faltavam apenas 5.000 para o maximo permittido, que era de 477.000 com as notas de prata hoje em curso. O limite, como é claro, foi logo atingido.

Cerca de 370.000 contos correspondiam então aos debitos do thesouro.

O banco só tinha em giro commercial cerca de 120.000 contos, uma parte dos quaes talvez absorvidos por contas indirectas do Estado.

De 1 de julho de 1914 a julho de 1920 houve, pois, um augmento de 389.000 contos na circulação. Uns 300.000 contos foram para as necessidades do thesouro. Só os restos, ou cerca de 90.000 contos foram para os creditos e descontos ao commercio, industria e agricultura.

Mas no fim, todos os 472.000 contos estavam absorvidos pelo movimento na economia nacional. Apenas duas ou trez dezenas de milhares de contos andariam já então guardados nas gavetas e arcas particulares, pela nova insensatez do enthesouramento de notas.

Aquele facto geral tem de influir em todas as soluções que de algum modo se prendam com a circulação fiduciaria.

Vê-se tambem que, se esta se acha no limite dos 477.000 contos a proporção é de 73\$38 por habitantes, pois a nossa população deve ser já de 6.500.000 almas.

É uma circulação perigosa. A da França é de 180\$00. Vista por este lado, a situação portugueza para estar em parallelismo com a da França, devia elevar-se a 1.150.000 contos, o que seria absurdo. Pondo as duas em equação com a riqueza nacional, considerada na possivel estabilisação final dos valores, a nossa teria apenas de baixar dos 477.000 para 430.000 contos, vistos calcular-se que a fortuna da França ficará então em 83.000.000 de contos.

Mas não é desta maneiras que se tem de encarar o problema. Temos tambem de attender ás circumstancias de grandeza, de força, de poderio, de sciencia e de destino. Temos de olhar acima de tudo para as proprias bases dos bancos emissores.

O maior mal neste assumpto, como todos sabem é o termos apenas uma reserva de ouro de 8.576 contos. Nem falamos aqui na da prata, que, apesar de estar em 17.644 contos e de ser ainda alta a cotação deste metal, continua a não ter significação para a solidez constitucional do Banco. A primeira é apenas de 1,79 % da circulação fiduciaria, quando na França a relação é de 14%.

A nossa devia ser de 60.000 contos para estar na mesma altura já de si muito inferior á necessaria. A esta gravidade deste nosso desvio originado pelo «deficit» enorme do Theouro, concorreu mais do que todos os outros males para a desvalorisação internacional da nossa moeda, até degradações cambiaes de 400 e 500 por cento e mais ainda, com repercussões terriveis na alta dos preços e na desordem da vida social.

Em todos os três casos iríamos agravar a alta dos preços e dos agios, e dificultar ainda mais a reorganização financeira e monetária e o equilíbrio social. Também haveria o inconveniente

Em meados de 1914 eram necessários 83.000 contos de notas, apesar de serem os pagamentos a dois e três mezes, e a mais ainda. Agora, que estes são exigidos de proutpto, e que os preços das mercadorias vão para o quintuplo, continuando a alta, são precisos os 477 000 contos. É mister que apropriada parte que anda enthesourada venha para a actividade productiva

Q. J.

	EM 15 DE OUTUBRO		EM 30 DE SETEMBRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque.....	10 ⁹ / ₁₆	10 ⁷ / ₁₆	11 ¹ / ₈	10 ⁷ / ₈
" 90 d/v.....	10 ¹³ / ₁₆	—	11 ³ / ₈	—
Paris cheque.....	424	437	411	421
Madrid cheque.....	935	980	908	930
Allemanha cheque.....	94	100	100	110
Amsterdam cheque.....	2015	2065	1920	1930
New York cheque.....	6495	6735	6140	6290
Italia cheque.....	255	263	257	265
Suissa	1035	1065	992	1017
Libras.....	28,550	29,550	27,500	27,550

Cotações na bolsa de Lisboa - OUTUBRO		Bolsas e títulos										
Ultima cotação		1	4	6	7	8	11	12	13	14	15	-
Fundos do Estado:												
42,50	Interna 3 % coupon.....	42,50	42,70	42\$80	42,80	42,80	42,80	42,80	42,80	-	-	-
42,30	" " assentamento.....	42,50	42,60	42\$60	42,60	-	42,60	42,60	-	42,80	43,10	-
10\$40	" 3 % 1905.	-	10,35	-	-	-	-	-	11\$00	-	-	-
19\$30	" 4 % 1888.....	-	19\$30	19\$40	-	-	19\$50	19\$50	19\$50	19\$60	-	-
52\$00	" 4 % 1890.....	-	-	-	-	-	52\$00	-	-	-	-	-
75\$80	" 4 1/2 % 1888/89 assent....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
57\$70	" 4 1/2 % 1888 89 coupon...	58\$00	56\$60	56\$50	56\$60	-	-	-	-	-	-	-
81\$50	" 4 1/2 % 1905.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
78\$00	" 5 % 1909.....	-	-	-	76\$00	-	-	-	-	-	73\$00	-
140\$00	" 4 1/2 % 1912 ouro.....	-	-	-	-	-	165\$00	-	-	-	165\$00	-
75\$60	" 5 % 1917.....	-	-	73\$00	-	-	72\$00	-	-	-	-	-
127\$00	Externa 1.ª serie.....	127\$00	127\$20	127\$50	129\$00	130\$00	131\$50	132\$00	132\$00	135\$40	135\$00	-
117\$00	" 2.ª serie.....	-	-	121\$00	122\$00	123\$00	125\$00	125\$50	127\$00	-	-	-
128\$50	" 3.ª serie.....	129\$00	129\$00	130\$00	131\$00	-	133\$50	136\$ 0	137\$00	137\$00	-	-
65\$50	Obrig. da Provincia de Angola..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
140\$00	" " Comp. Tabacos de 1891	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ações dos Bancos e Comp.ª												
323\$00	Banco de Portugal.	329\$00	328\$00	-	328\$50	-	330\$00	329\$50	329\$00	329\$00	329\$00	-
235\$00	" Nac. Ultramarino, coup.	233\$00	235\$00	235\$00	-	223\$00	216\$00	221\$00	226\$00	229\$00	228\$50	-
219\$00	" " " ass..	-	225\$00	223\$00	222\$00	214\$60	-	-	220\$00	219\$00	220\$00	-
123\$00	" Portuguez e Brasileiro ..	124\$00	120\$00	122\$50	119\$50	119\$00	118\$00	116\$00	118\$00	117\$00	117\$00	-
216\$00	" Commercial de Lisboa..	217\$50	-	-	-	217\$00	218\$00	217\$00	216\$50	216\$50	216\$00	-
207\$00	" Lisboa & Açores.....	210\$00	210\$00	209\$50	209\$00	209\$00	209\$00	-	208\$00	208\$00	-	-
102\$00	" Economia Portuguesa...	101\$00	101\$00	101\$00	-	100\$00	100\$00	-	100\$00	100\$00	100\$00	-
110\$00	" Commercial do Porto...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
38\$00	Companhia do Credito Predial..	38\$00	-	-	38\$00	38\$00	37\$80	37\$80	37\$90	37\$70	-	-
38\$00	" Gaz e Electricidade	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
70\$50	" das Aguas	68\$00	-	68\$00	-	-	66\$00	-	66\$00	65\$00	65\$00	-
178\$00	" Ilha do Principe...	178 50	179\$00	-	179\$00	178\$00	-	177\$00	177\$00	178\$00	-	-
47\$40	" Colonial do Buzi..	47\$50	46\$50	46\$50	48\$00	48\$00	47\$00	47\$80	46\$50	48\$50	48\$00	-
190\$00	" Indust. Port. e Col.	-	-	170\$00	-	-	-	-	-	-	-	-
87\$50	" Phosphoros, coup..	82\$50	-	-	-	-	-	88\$50	88\$00	-	-	-

Sociedade Portuguesa de Administrações

Capital autorizado 5.000 contos

Capital emitido 1.000 contos

SÉDE—Calçada do Sacramento, 14, 1.º—Lisboa

PRESIDENTE HONORARIO—**Candido Sotto Mayor**

Conselho Técnico: José Sesra Lynce, Antonio Miguel de Sousa Fernandes, Antonio Alves de Meira, José Antonio de Oliveira Soares e Dr. Joaquim Nunes Mexia.

Administração:—EFFECTIVOS: Dr. Domingos Pinto Coelho, Antonio Vieira Pinto, José dos Santos Lima. SUPLENTE: Dr. Gabriel Vitor Bugalho Pinto, Dr. Francisco Serra de Sousa e Lynce e Paulo de Artagão Correia Leite.

Conselho Fiscal:—EFFECTIVOS: José Antonio de Oliveira Soares, Dr. Carlos Pinto da Cruz e Melo, Dr. Afonso de Melo Pinto Veloso.

SUPLENTE: Sebastião Marques d'Almeida, Alvaro de Miranda Pinto de Vasconcelos e Henrique Augusto Ferreira.

Delegação no Porto:

Pinto & Sotto Mayor

Agente geral no Brasil:

Banco Português do Brasil

Correspondentes em todo o país e no estrangeiro

Administração de bens moveis e imoveis no país, colonias Brasil e Estrangeiro

COMPRA E VENDA DE PROPIEDADES RUSTICAS E URBANAS

Transacções sobre productos agricolas

Guarda e administração de quaisquer valores e titulos de credito

Cobrança de rendimentos, juros, dividendos, amortizações, conversões

A Sociedade aceita todo e qualquer mandato, forense ou não, relacionado com as suas operações

Condições convencionais

BANQUEIROS: — Pinto & Sotto Mayor — Banco Colonial Português — Banco Português do Brasil

OLEOS E GORDURAS MINERAES

— DA —

Vacuum Oil Company

"OS QUE MAIS LUBRIFICAM"

Oleos especiaes para lubrificação de MACHINAS MARITIMAS E INDUSTRIAES

Oleos especiaes para Motores electricos; Motores a gaz d'hulha; Motores a gaz pobre;

Motores a petroleo; Motores a gasolina; Oleos combustiveis;

Dynamos — Transformadores — Frigorificos — Eixos de carros, trens, vagões e vagonetas.

Oleos para curtimento de cabedaes e para lavagem de lãs. Oleos e gorduras para machinas agricolas.

Oleo insecticida contra a Iceria, Pulgão Lanigero e outros insectos que atacam as plantas

Oleos e gorduras especiaes para AUTOMOVEIS

Vacuum Oil Company

LISBOA

Rua da Horta Secca, 39

TELEPHONES

Central 3980, 3981, 3982, 3983 e 3984

Endereço

telegraphico

VACUUM

Vacuum Oil Company

PORTO

Rua Infante D. Henrique, 87

TELEPHONE: 92

Westinghouse, Church, Kerr & Company, Incorporated

James C. Boyd, First Pres.
T. N. Gilmore, Vice Pres. & Ch. Engr.
H. H. Kerr, Vice Pres. Chicago Office
A. K. Wood, Vice Pres. & Treas.
E. J. Beugler, Consulting Engr.
G. A. Bahr, Secretary

New York, 37 Wall St.
Chicago, Conway Bldg.
Washington, D. C., Wilkins Bldg.
San Francisco, Southern Pacific Bldg.
Montreal, Shagnhessy Bldg.
Dallas, Western Indemnity Bldg.

TODAS AS VARIEDADES DE MATERIAL FERRO-VIARIO TANTO FIXO COMO CIRCULANTE

Fornecedores das maiores companhias de caminho de ferro do mundo entre as quais as seguintes:

Baltimore & Ohio Railroad; Boston & Albany Railroad; Canadian Pacific Railway;
Chesapeake & Ohio Railway; Chicago, Burlington & Quincy Railroad; Chicago, Minneapolis & St. Paul Railroad;
Chicago & Alton, Railroad; Chicago & Northwestern Railroad, Erie Railroad; Lehigh Valley Railroad,
Long Island Railroad, Missouri Railroad; New York Central Railroad; New York New Haven & Hartford Railroad;
Pennsylvania Railroad; Pittsburgh & Lake Erie Railroad; Rutland Railroad; Union Pacific Railroad.

Pelas condições das suas fabricas, pelos seus privilegios e pelas suas relações e contractos com muitas das outras casas da America, podem fazer todos os fornecimentos ferro-viarios com perfeição, rapidez e vantagens inegualaveis por quaisquer outras.

Dispondo dos mais experimentados engenheiros ferro-viarios, encarregam-se de elaborar os projectos das linhas e de executar todas as obras de construção desta natureza, inclusivamente as de terraplenagem, viaductos, pontes, túneis e outras semelhantes.

Agente exclusivo em Portugal e Colonias:

CASA "PROGREDIOR"

Travessa da Gloria — Avenida da Liberdade — LISBOA

PREMIOS NAS EXPOSIÇÕES

MEDALHAS D'OURO: Universal de Paris, 1878; Internacional de Londres 1883; Universal de Paris, 1889. GRAN PRIX: Universal de Paris, 1900. FORA DE CONCURSO. Membro do Jury: Internacional de Milão, 1906.

COMPANHIA DO

DIRECÇÃO — PARIS, RUA DE MADRID, 15

Para Portugal, Hespanha, França e Belgica

FREIO DO VACUO

Freios continuos automaticos e não automaticos para caminhos de ferro e tremvias a vapor

FREIO PRIVILEGIADO DE ALTA PRESSÃO PARA COMBOIOS DE GRANDE VELOCIDADE

Freio de acção rapida

para grandes comboios de passageiros e mercadorias

Signaes de alarme combinados com os friose

CONSTRUÇÃO SIMPLES

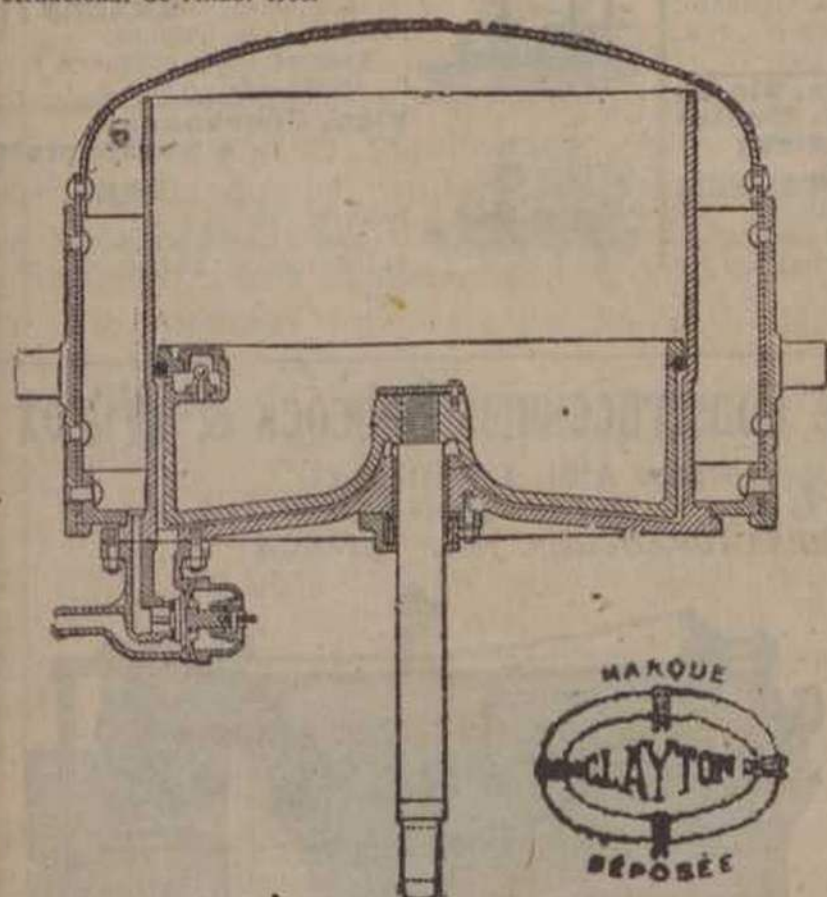
ACÇÃO MODERNA

CONSERVAÇÃO QUASI NULLA

Lista dos caminhos de ferro de Portugal que teem adoptado este freio:

Continente: Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes — Caminhos de Ferro do Minho e Douro — Caminhos de Ferro do Sul e Sul e Sueste — Companhia da Beira Alta — Companhia de Guimarães — Companhia do Porto á Pova e Famalicão — Companhia Nacional — Companhia do Valle do Vouga.

Ultramar: Lourenço Marques ao Transvaal.



J. T. Pinto Vasconcellos Lim.^{da}

Agentes da Norwegian Steamship Line Standard

Carreiras regulares para Londres, Liverpool, Havre, Rouen, Anvers, Amsterdam, Rotterdam, Hamburgo, Dantzig e outros portos do Mediterraneo.

LISBOA — Caes do Sodré, 52 — Tel. 5140 5141

PORTO — 52, Rua do Bomjardim — Tel. 746



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 creados e outras despesas. Para carga e passagens trata-se com os

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

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

Vapores a sair do porto de Lisboa

Anvers



Vapor belga **COLOMBIER**.
Sahirá a 18 de Outubro.
Agentes, Henry Burnay & C.ª R.
dos Fanqueiros, 10.

Bordeus, Rouen e Havre



Vapor francez **PELLEGRINI**.
Esperado a 17 de Outubro.
Agentes, Henry Burnay & C.ª R.
dos Fanqueiros, 10

Bordeus



Vapor francez **SAMARA**.
Sahirá a 29 de Outubro.
Agentes, Orey, Antunes & C.ª
Pr. Duque da Terceira, 4, 1.ª

Dakar, Pernambuco, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires.



C vapor francez **GARONNA**.
Sahirá a 28 de Outubro.
Agentes, Orey, Antunes, & C.ª
Pr. Duque da Terceira, 4, 1.ª

Glasgow



Vapor inglez **BARON REUFREW** Sahirá de 22-23 de Outubro
Agentes, E. Pinto Basto & C.ª Lt.
Caes do Sodré, 64, 1.ª

Las Palmas, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires



Vapor francez **LIMBURGIA**.
Sahirá a 18 de Outubro.
Agentes, Orey, Antunes & C.ª Lt.
Pr. Duque da Terceira, 4, 1.ª

Leixões e Liverpool



Vapor inglez **HILDEBRAND**.
Sahirá a 19 de Outubro
Agentes, Garland Laidley & C.ª
T. do Corpo Santo, 10, 2.ª

Londres



Vapor inglez **ALMAGRO**. Sahirá a 17 de Outubro.
Agentes, E. Pinto Basto & C.ª Lt.
Caes do Sodré, 64, 1.ª

Londres



Vapor inglez **ALMANDA**.
Sahirá de 20 a 21 de Outubro
Agentes, E. Pinto Basto & C.ª Lt.
Caes do Sodré, 64, 1.ª

Madeira e Canarias



Vapor inglez **ARDEOLA**. Sahirá a 20 de Outubro.
Agentes, Garland Laidley & C.ª
T. do Corpo Santo, 10, 2.ª

Madeira, Santa Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa, Velas Jorge, Pico e Fayal



Vapor portuguez **S. MIGUEL**.
Sahirá a 20 de cada mez.
Empresa Insulana de Navegação, C. do Sodré, 64, 2.ª

Madeira, S. Miguel, Terceira, Graciosa, S. Jorge (Calheta), Pico e Fayal



Vapor portuguez **FUNCHAL**.
Sahirá a 5 de cada mez.
Empresa Insulana de Navegação,
C. Sodré, 84, 2.ª

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



Vapor inglez **ALMANZORA**.
Sahirá a 18 de Outubro.
Agentes, James Rawes & C.ª, Mala
Real Ingleza, R. do Corpo Santo, 47

Marselha



Vapor francez **ROMA**. Sahirá a 29 de Outubro
Agentes, Orey, Antunes & C.ª
Pr. Duque da Terceira, 4, 1.ª

Marselha e portos do Oriente e Moçambique



Vapor francez **VILLE DE METZ**. Sahirá a 25 de Outubro.
Agentes, Henry Burnay & C.ª R.
dos Fanqueiros, 10.

Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires



Vapor hollandez **GOTMARSUM**.
Sahirá a 21 de Outubro.
Agentes, Orey, Antunes & C.ª
Lt. P. Duque da Terceira, 4, 1.ª

Providence e New York com escala por Ponta Delgada, Angra e Horta



Vapor francez **ASIA**. Sahirá a 22 de Novembro.
Agentes, Orey, Antunes & C.ª Lt.
P. Duque da Terceira, 4, 1.ª

Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires



Vapor inglez **HIGHLAND PIPER**. Sahirá a 19 de Outubro.
Agentes, James Rawes & C.ª
R. do Corpo Santo, 47.

Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires



Vapor inglez **DESNA**. Sahirá a 20 de Outubro.
Agentes, James Rawes & C.ª Mala
Real Ingleza, R. do Corpo Santo, 74.

Rouen



Vapor portuguez **FIDELIDADE**.
Sahirá a 20 de Outubro.
Agentes, Pinto de Vasconcellos
Lt. Caes do Sodré, 52

Rouen eunkerque



Vapor norueguez **PAU**. Sahirá a 26 de Outubro
Agentes, Pinto de Vasconcellos
Lt. Caes do Sodré, 52.

Rouen, Dunkergue, Anvers e Havre, com trasbordo em Rouen para este porto



Vapor norueguez **E. HOEL**.
Sahirá a 19 de Outubro.
Agentes, Pinto de Vasconcellos Lt. Caes do Sodré, 52

Vigo, Boulogne, Plymouth e Amsterdam



Vapor hollandez **BRABANTIA**.
Sahirá a 15 de Outubro.
Agentes, Orey, Antunes & C.ª Lt.
Pr. Duque da Terceira, 4, 1.ª

Vigo, Cherbourg e Southampton



Vapor inglez **AVON**. Sahirá a 27 de Outubro
Agentes, James Rawes & C.ª Mala
Real Ingleza, R. do Corpo Santo, 74

PÓS DE
KEATING
MATAM



DEPOSITO PARA REVENDA

103. Rua dos Fanqueiros, 15

TEL-C. 1717 LISBOA

Sociedad Espanola de Construcciones Babcock & Wilcox

Séde principal: Plaza Albi, 1 — BILBAU

Succursaes: Ventura de la Vega, 1 Madrid — Fontanella, 8 Barcelona

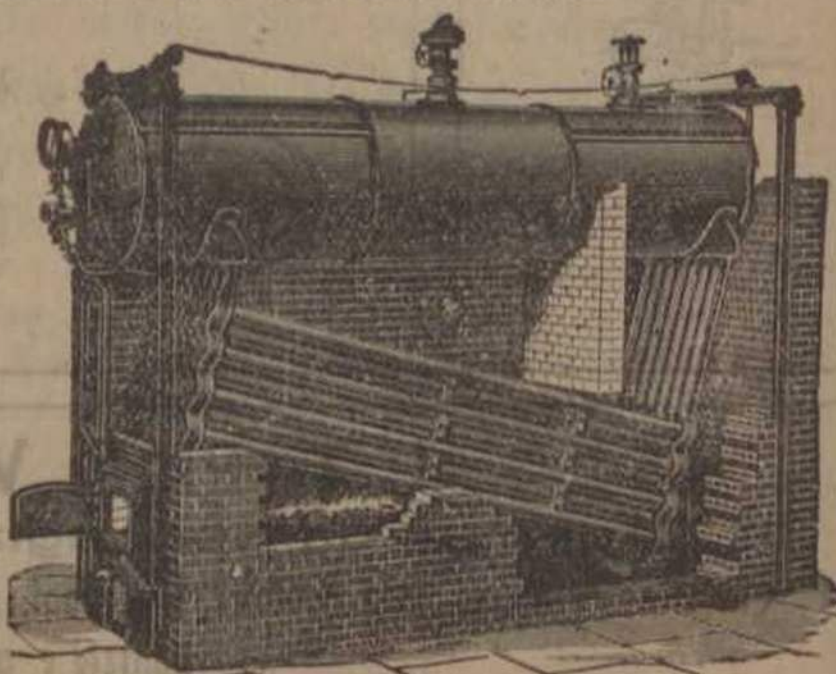
PRAÇA DOS RESTAURADORES, 78-1.ª — LISBOA

Constructores de caldeiras Aquo-Tobulares

Construidas inteiramente
d'aco. — Perfeita circulação
da agua. — Inexplosiveis. —
Economicas.

Ha mais de 14:000.000
avalos de força funcionando

Tambem se constroem:
Superaquecedores de va-
por. — Grellhas automati-
cas. — Aquecedores d'agua
d'alimentação. — Purifica-
dores d'agua. — Chaminés
de aço. — Transportadores
para carvão. — Guindastes
electricos. — Tubagens de
todas as dimensões e par
todas as pressões.



Caldeir «Babcock & Wilcox» typo terrestre