

Gazeta dos Caminhos de Ferro

21.º DO 33.º ANNO

Contende uma PARTE OFICIAL dos Ministerios do Commercio e Comunicações e das Colónias, e dos Caminhos de Ferro de Estado
(Resolução do Conselho de Administração de 15 de Janeiro de 1920)

NUMERO 789

Premiada nas exposições: — Lisboa, 1898, grande diploma de honra
Bruxelas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata — Antwerpia, 1894, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze

Proprietário-diretor — 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, 1 de Novembro de 1920

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

SUMMARIO

Gréves e Sobretaxas por J. Fernando de Souza	321
Sobretaxas	323
Parte Oficial	324
A desordem fiduciaria por Quirino de Jesus	327
Carta de Paris, XI, por Guerra Maio	328
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes (Relatório)	330
Publicações recebidas	331
Novas ameaças da «Carris»	332
Parte Financeira:	
Carteira	332
Boletim commercial e financeiro	332
Cotações na Bolsa de Lisboa	333

Gréves e sobretaxas

O vento d'insania que sopra sobre o mundo não poupou a sociedade portugueza. A profunda desorientação dos espíritos manifesta-se entre nós pelo facil acolhimento que a propaganda bolchevista encontra nas chamadas classes trabalhadoras e que se arrogam o privilegio d'esta denominação. Como se trabalhadores não fossemos todos os que nos entregamos á luta penosa de cada dia!

Infelizmente a classe ferro-viaria, outr'ora modelo de disciplina e de dedicação, deixou-se dominar por agitadores, influenciados por sua vez pelos ocultos caudilhos do movimento revolucionário internacional. Em nome de uma errónea solidariedade profissional, que se torna criminosa quando exercida contra os mais vitais interesses da sociedade, lança-se no caminho da greve com frequencia crescente, causando os maiores prejuizes e perturbações á vida social.

Esquecem os compromissos tomados pelo seu contrato de trabalho tacito, consistindo na aceitação de cargos vitalícios adstrictos a leis e regulamentos que proibem sob penas graves o abandono das funções. Afrontam o decreto de 1864 e o proprio decreto de 1910 regulador das greves, que as proíbe em serviços do Estado, permitindo-as, embora por lamentável inconsequencia nas linhas de companhias, sujeitas todavia a aviso prévio com determinada antecedencia.

E como se tudo isso não bastasse recorrem á selvagem e criminosa sabotagem, como se linhas e material fossem propriedade sua, e não fosse um hediondo atentado a tentativa de fazer descarrilar comboios com perigo das vidas dos que n'elles transitam.

Infelizmente não tem havido da parte dos poderes publicos a comprehensão da necessidade de arcar de frente com este momento problema de defeza social, prohibindo formalmente as greves em serviços de fundamental interesse publico e cuja paralysação perturba gravemente e faz perigar a vida social.

Não bastava generalisar esse preceito já existente para os serviços do Estado e de corporações administrativas. Era preciso que não ficasse letra morta e que á custa de sacrifícios se puzesse de vez em prática e se fizesse respeitar por sancções efectivas. Erro grande é protelar um conflito inevitável e que se agrava pelas sucessivas capitulações. E' um caso de salvação publica, suprema lei social.

Nessa acção de defesa, indispensável se torna acabar de vez com a immoralissima prática de pagar os dias de greve que se torna assim uma licença com vencimento tomada pelas mãos dos empregados, com prejuizo do serviço e perda consequente de receitas das empresas.

Infelizmente o largo periodo de convulsões políticas e sociais creou compromissos e cumplicidades que cerceiam, por vezes, a auctoridade dos governantes e os fazem capitular perante o seu dever, tergiversar perante os desmandos e exigencias do pessoal, comprometter o prestigio do cargo.

Quantos exemplos poderíamos citar de inconvenientes, de capitulações, de interferencias infelizes, de menosprezo dos mais elementares principios de ordem e disciplina sacrificados a expedientes de occasião. Nem vale a pena recordal-os; antes convém imitar o filho de Noé encobrindo piedosamente com o manto a embriaguez paterna.

O que torna singularmente deprimentes e nocivas as greves que se vão repetindo com frequencia crescente, é o seu caracter revoltante. Em vez de conflictos curtos e violentos, rapidamente resolvidos com decisão e energia, temos longas paralysações que se prolongam semanas e meses e que todos aceitam com fatalismo de musulmanos. Gréves chronicas, intermináveis, com que todos se resignam, desde que haja um tal ou qual simulacro de serviço. O material não se repara, as mercadorias não se transportam com grande gaudio dos mercantes desalmados, aos quaes tudo serve de pretexto para os mais descarados latrocínios, na elevação arbitrária de preços; os passageiros viajam empilhados, conquistando ao empurrão o espaço suficiente para caberem de pé. E durante esse largo periodo de perturbação, soldados e officiaes são obrigados a penosas fadigas na vigilancia das linhas e substituição do pessoal grévista; o Thesouro e a economia geral são afectados com enormes dispendios e perdas de receitas.

Entretanto os agitadores e cabecilhas exercem impunemente a sua propaganda dissidente, incitam á contumacia os servidores do Estado na sua revolta

contra a lei, legitimam os crimes de sabotagem praticados. A imprensa faz-lhes o jogo com a mais inconsciente subserviencia, auxiliando-os com a larga publicidade dada sob pretexto de imparcialidade, ás *notas officiosas* dos grévistas.

E' ou não um vento de insanía que sopra sobre esta sociedade?

ro do Estado um acto de indisciplina perante o qual seria deprimente capitular.

Após tentativas conciliatorias em que o Governo comprometeu o seu prestigio, foi necessário entregar criteriosamente a Direcção do Sul e Sueste á auctoridade.

As considerações expendidas applicam-se particularmente á presente gréve, iniciada pelo pessoal dos caminhos de ferro do Estado e que não tardou em alastrar para as linhas da Companhia.

As exigencias que se faziam eram excessivas. Não só se traduziam em encargos incomportaveis e inteiramente fora de proporção com os possiveis augmentos de receita, como representavam nos Caminhos de Ferro de um distinto official d'engenharia, o coronel sr. Raul Esteves, que tão brilhantemente dirigiu, na campanha da Flandres, as tropas de caminhos de ferro.

Ao mesmo tempo negava se o direito de formar associações de classe ao pessoal das linhas do Estado, e creava-se uma representação legal dos seus interesses, por delegados dos serviços escolhidos pelo sufragio em dois graus.

Veiu a revolta, e veiu a sabotagem.

Sabia, o Governo, que se achava deante d'um movimento de objectivo revolucionario e sovietista, promovido pelos caudilhos mundiaes, do bolchevismo. Continuar tergiversando e capitulando seria um verdadeiro suicidio, a negação do principio da auctoridade.

E quão criminosa é esta gréve, no momento em que a vida é tão difficult, em que as vindimas do Douro exigiam transportes rápidos de aguardente e da safara de transporte de adubos dependia a cultura de cereaes! E as sabotagens que mais uma vez mostraram quão obliteratedo anda o senso moral no meio ferro-viario, graças a nefastas propagandas!

Representava acaso este movimento o desespero da fome perante uma situação angustiosa e irredutivel? De modo algum. Os ferro viarios sabiam que se ia providenciar para lhes aumentar as subvenções. Sabiam que as sobretaxas seriam aprovadas em seu proveito e que a lei de 5 de março negara ás Companhias a minima participação nos augmentos da receita que das sobretaxas proviessem.

No proprio dia em que a Junta Consultiva se reunira para discutir o pedido d'elevação de 100 a 200 %, punha-se em gréve parte do pessoal da C. P., após o dos C. F. E.

E ha perto de um mez, que após o restabelecimento precario e incompleto dos serviços pelo esforço das tropas de caminhos de ferro e pela dedicação de engenheiros e outros funcionários, se arrasta a gréve parcial, sem que felizmente alastrasse para as outras linhas.

Acha-se desorganizada a vida economica do paiz. Os prejuizos de toda a ordem causados pela gréve são enormes.

Tem-se malogrado as diligencias para fazer reconsiderar o pessoal. Só parte d'elle cumpriu o seu dever apresentando-se ao serviço. Exactamente os mais bem remunerados, como os machinistas e fogueiros, são os mais renitentes ao apello que lhes foi dirigido, e procuraram obter igual acção de revolta do pessoal de outras companhias.

Viu-se o Governo obrigado a mobilizar tropas, a

chamar ás fileiras varios contingentes, o que representa pesadissimo encargo para o Thesouro e prejuizo para a tão depauperada economia do paiz, pelo desvio de braços da agricultura e da industria.

Que intoleravel situação!

Urge sair d'ella com firmesa, com desassombro, com energia, que não exclue a prudencia. E' mais que tempo de sanear os serviços de caminhos de ferro e de restaurar n'elles a disciplina, acabando com a doença chronica das gréves chronicas e renitentes.

Infelizmente a imprensa não soube cumprir o seu dever. Parte d'ella e a de maior circulação sacrificou-o á subserviencia perante os ferro-viarios. Considerou os grévistas como uma potencia igual em direitos ao Governo e em situação identica, sob o ponto de vista moral e social, e allegando imparcialidade publicou-lhes as *notas officiosas* a par das do Governo, contribuindo assim para manter o espirito de revolta.

Que tristeza causa a leitura d'essas notas, em que se procura incitar o pessoal á resistencia, amesquinar os esforços para o restabelecimento da normalidade dos serviços, e se verberam as deficiencias d'estes, os riscos e incommodos para o publico, como se os responsaveis não fossem os seus causadores. Que cegueira moral e que deformação das consciencias!

Apartemos a vista d'este triste quadro de dissolução social para apreciarmos as providencias encetadas acerca das sobretaxas.

Foram estas elevadas a 200 % do preço das tarifas. Os preços actuaes são quatro vezes e mais os de antes da guerra; quando o dos oleos decuplicou, o de carvão se tornou trinta vezes mais, o das outras matérias subiu descompassadamente.

O peor é que o inevitável agravamento das tarifas serve de pretexto ao honrado commercio para nova extorsão, pela nova elevação dos preços que vae ter nos vencimentos do pessoal a sua repercussão e contrariar a accão benefica que podia ter a elevação de receitas.

Por diversas vezes nos temos referido ás disposições da lei de 5 de março, precipitadamente redigida, que brigam com os direitos das companhias e as privam da minima remuneração do capital acções. Esses preceitos que dão á lei efecto retro-activo e foram agravados por uma portaria de 14 de maio, que indo além do que cabe n'um diploma d'essa natureza establece preceitos sem força legal e que só na referida lei podiam figurar como condição de concessão de sobretaxas.

Não olhando agora a essa critica, e aceitando os factos como se acham postos, encontramo-nos na situação de ser exclusivamente applicado o saldo do producto das sobretaxas a melhoramentos nas linhas.

As Companhias teem absolutamente garantidas as despesas d'exploração e os encargos financeiros obligatórios e podem fazer obras, adquirir material circulante mediante aprovação e fiscalisação especial do Governo.

Importava tornar pratico esse ponto, tirando da lei todo o partido de que é susceptivel. Ha, com efecto, obras e aquisições cujo custo não cabe na dotação de um exercicio e carece de ser dividido por mais de um, convindo até recorrer a operações de credito a curto prazo.

Convinha geralmente regular aquella fiscalisação.

Instituiu-se pois uma Comissão das sobretaxas, pouco numerosa, pois tem apenas cinco membros. O Governo acha-se representado pelo Director Geral de Caminhos de ferro e pelo Director fiscal. As empresas

teem lá os seus delegados, um pelos C. F. E. dois pelas Companhias, confiando-se essa missão aos seus representantes na Junta Consultiva.

Essa Comissão aprecia as propostas das empresas, para a applicação das sobretaxas pela forma que mais proficia fôr e ao mesmo tempo promove a unificação de normas, a facilidade de relações nos serviços comuns.

Pode exercer pois acção utilíssima.

Na sua primeira reunião assentou se em tomar os annos civis para base da applicação das sobretaxas.

Oraças a essa providencia, podem as nossas linhas realizar alguns melhoramentos.

Tudo será, porem, inutil, se não houver uma acção intelligente e porfiada de reforma que realize a reconstrução finaniera e económica do paiz, parallelamente á restauração da disciplina social, sua condição indispensável.

J. Fernando de Souza

Fazal

Sobretaxas

Conforme já a imprensa noticiou, o governo, pelo decreto n.º 7.018, auctorisou todos os caminhos de ferro do paiz a elevar as sobretaxas, que estavam auctorizadas a cobrar, a 200 por cento.

Por portarias que teem sido successivamente publicadas no *Diário do Governo*, teem as diversas empresas sido auctorizadas a fazer a cobrança d'essa sobretaxa, tendo começado a cobrar-se no dia 17 do mes passado nas linhas dos Caminhos de Ferro da Beira Alta e nas da Companhia Nacional, no dia 24 nas linhas da Companhia Portugueza, em 28 nas rôdes do Sul e Sueste e Minho e Douro e em 1 de novembro no Valle do Vouga e Cascaes.

Nas demais linhas, apezar de já terem sido publicadas as respectivas portarias, que nos conste, ainda não se procede á cobrança da nova sobretaxa.

* * *

A nova sobretaxa, ao contrario do que muita gente supõe e se tem propalado, não vem elevar os preços que se estavam cobrando, ao dobro, porque incidindo sobre o preço das tarifas normaes que já estavam sobrecarregadas com a sobretaxa de 100 %, apenas se passará a cobrar mais 50 %, do que se cobrava.

E' bom que se conheça quaes os effeitos que realmente o novo augmento nos preços de transporte pode produzir no custo dos generos, especialmente no d'aquelles mais necessarios á vida, para se defender da ganancia dos varios especuladores que de tudo se aproveitam para melhor satisfazerem o seu espirito rapace, e para isso vamos apresentar alguns exemplos de taxas de transporte que elucidarão sufficientemente os nossos leitores.

Supõnhamos primeiramente algumas remessas em grande velocidade.

Peixe fresco em sal, de Lisboa Caes dos Soldados para Coimbra, em canastras:

	<i>Custo do transporte</i>	
	Com 100 %	Com 200 %
Remessa em cheio, 20 canastras, peso bruto, 1.000 kilos.	33\$32	49\$98
Devolução das taras, 20 canastras	1\$82	2\$68
Total.	35\$14	52\$66

Se dos 100 kilogrammas de peso bruto deduzirmos 10 %, para taxas e 6 %, para quebra natural da mercadoria, verifica-se que os preços acima devem repar-

tir-se apenas para 840 kilogrammas de peso liquido de peixe, isto é, que a cada kilogramma corresponde o preço, antes da nova sobretaxa, de \$04,1 e o de \$06,2 com o preço actual.

Vê-se portanto que para cada kilo de peixe ha apenas um novo ónus de \$02,1.

Uma remessa de *leite em bilhas*, de Ovar para Lisboa-Rocio :

	<i>Custo do transporte</i>	
	com 100 %	com 200 %
Remessa em cheio, 20 bilhas, peso bruto, 1.000 kilos....	27\$00	40\$50
Devolução das taras 20 bilhas a 10 kg., 200 kg.....	1\$82	2\$68
Total	28\$82	43\$18

Se do peso bruto deduzirmos o das taras, verifica-se que os preços acima deverão repartir-se por 800 kilogrammas de leite, isto é, que a cada kilo d'esse líquido correspondia antes da nova sobretaxa \$03,6 c que agora corresponde a \$05,4, o que dá para cada litro, tendo em conta a sua densidade, os preços de \$03,7 e \$05,5 respectivamente.

A nova sobretaxa pois, dará para cada litro de leite apenas um novo ónus de \$01,8.

Queijo, de Castello Branco para Lisboa-Rocio :

	<i>Custo do transporte</i>	
	com 100 %	com 200 %
Remessa com o peso bruto de 1.000 kilos.....	22\$20	33\$30

Deduzindo o peso bruto 20 % para tara e 2 % para quebra natural, vê-se que estes preços se teem de repartir por 780 kilogrammas de peso liquido, isto é, que a cada kilo de queijo corresponde o antigo preço ne \$02,8 e o actual de \$04,2, ou seja apenas um novo ónus de \$01,4 por kilo.

Ovos, de Caldas da Rainha para Lisboa:

	<i>Custo do transporte</i>	
	com 100 %	com 200 %
Remessa com o peso bruto de 1.000 kilos.....	21\$42	32\$13
Devolução das taras vazias (20 caixotes).....	1\$82	2\$68
Total.	23\$24	34\$81

Deduzindo do peso bruto 25 % para taras, temos a repartir aquelles preços por 750 kilos de ovos, correspondendo portanto, a cada kilo \$03,2 no antigo regime e \$04,8 no actual.

E sabendo-se que um kilo, corresponde em média a duzia e meia de ovos, verifica-se que a nova sobretaxa produz apenas um augmento de \$01,1 em cada duzia d'ovos, menos de 1 real por ovo.

Milhares de exemplos como estes, feitos ao acaso, poderíamos apresentar, cuja eloquencia dos numeros, crêmos bem, ser de molde a não deixar duvidas no espirito de ninguem, de que não será a nova sobretaxa, como o não foi a anterior de 100 por cento, que justifica a exagerada elevação dos preços dos generos.

Apresentamos, agora alguns exemplos de transportes em pequena velocidade, nos quaes ainda a influencia da sobretaxa é mais insignificante.

Façamos uma remessa de um vagão completo de carvão vegetal a granel de Quinta Grande a Lisboa-Caes-Soldados.

	<i>Custo do transporte</i>	
	com 100 %	com 200 %
Remessa de 8.000 kilos	44\$96	67\$44

Pela diferença entre as duas taxas, verifica-se apenas haver um ónus de menos de \$00,3 em cada kilo de carvão. Apenas 3 reis.

Assucar, de Porto para Aveiro :

	<i>Custo do transporte</i>	
	com 100 %	com 200 %

Remessa de 1.000 kilos 7\$56 11\$34

Da nova sobretaxa resulta apenas um aumento de pouco mais de \$00,3 em cada kilo de assucar.

Azeite, de Castello Branco a Porto :

	<i>Custo do transporte</i>	
	com 100 %	com 200 %

Remessa de 1.000 kilos, peso bruto 21\$92 32\$88

Deduzindo 25 % para peso de taras e 2,5 % para quebra natural, verifica-se que aquelles preços se teem de repartir por 725 kilogrammas de azeite que correspondem, tendo em conta a densidade média d'este líquido de 915 grammas por litro, a uns 792 litros de azeite.

Temos, portanto uma diferença de cerca de \$01,5 em kilo ou \$01,38 em litro.

Não será certamente um aumento de menos de 14 réis em litro que fará subir o preço do azeite a mais alguns escudos.

Vinho de pasto nacional, de Bombarral a Lisboa :

	<i>Custo do transporte</i>	
	com 100 %	com 200 %

Remessa de vagão completo 8.000 kilos 41\$12 61\$60

Temos uma diferença de cerca de \$00,3 em kilo ou pouco mais de \$00,2 em litro.

Veremos se esta insignificante diferença aparecerá a justificar o aumento de mais um ou dois tostões em litro de vinho.

No que respeita ao transporte de passageiros é que realmente se torna mais sensível a sobretaxa, mas tendo em vista os preços que vigoram n'outros paizes, como em Hespanha, onde alem do custo do carvão ser bastante inferior ao do nosso Paiz, a moeda não sofreu a depreciação que sofreu a nossa, antes pelo contrario, attingiu um valor que nunca tinha atingido, chegamos á conclusão de que ainda as tarifas portuguezas são muito reduzidas.

Para prova do que afirmamos basta dizer que um bilhete de 1.ª classe de Lisboa a Porto-Campanhã, custa hoje 27\$81, ao passo que n'um percurso igual—343 kilometros—contado a partir da fronteira de Valencia de Alcantara, custa em pesetas o equivalente em moeda portugueza a 50\$28, tendo em vista o cambio de \$90 por peseta.

Nos mesmos percursos um bilhete de 3.ª classe custa, em Portugal, 11\$43 e em Hespanha 20\$96.

Parece-nos escusado fazermos mais comparações e apresentar mais exemplos; o que deixámos exposto parece-nos mais que bastante para justificação da sobretaxa a que teve de se recorrer para evitar que todas as empresas de caminhos de ferro cahissem em completa falencia, tal o enorme aumento de despesa proveniente da carestia do combustivel e de todas as matérias primas indispensaveis ao funcionamento dos caminhos de ferro, e ao aumento indispensavel a fazer aos salarios do pessoal.

M. A. G.

PARTE OFICIAL

Ministério do Comércio e Comunicações

Repartição Central

DECRETO n.º 7:014

Sendo indispensável, em matéria de serviço dos Caminhos de Ferro do Estado, harmonizar os interesses do mesmo Estado com os do público e os do pessoal;

Considerando que pelas leis vigentes não podem os funciona-

rios de quaisquer serviços do Estado constituir-se em associação de classe; mas

Considerando que ao Estado compete obviar á falta dessas associações, constituindo organismos com fundamento legal, onde esses funcionários se façam legitimamente representar;

Considerando que para a realização da harmonia da classe ferroviária e para o estudo das questões que aela conduzem se torna necessário a representação em proporções iguais da mesma classe e do Estado;

Considerando que para o serviço ferro-viário, esse organismo, sem encargos para o Estado, pode ser constituído por uma comissão de representantes em cujo seio se estudem e ventilem as questões que ao pessoal, ao público e ao Estado interessem, e que poderá denominar-se Comissão de Melhoramentos dos Serviços ferroviários do Estado;

Considerando finalmente que da constituição dessa Comissão, dos estudos que lhe forem confiados e das medidas para o bem público por ela propostas, devem resultar a tranquilidade, que é uma condição de trabalho, e a produção que dêste deriva;

Nos termos do artigo 3.º do decreto n.º 6:960, de 30 de Setembro de 1920, por proposta do Ministro do Comércio e Comunicações e ouvido o Conselho de Ministros: hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1.º Com o fim de estudar as medidas relativas a melhoramentos dos serviços ferro-viários do Estado, que se refiram directamente a benefícios do pessoal e do público, harmonizando os interesses do Estado, do público e do pessoal, é criada uma comissão, que funcionará junto do conselho de Administração, composta de treze membros, denominada Comissão de Melhoramentos.

Art. 2.º Esta comissão estudará, por incumbência do Ministro, do concelho de administração ou da direcção ou por proposta de três dos seus membros, os assuntos que digam respeito a medidas tendentes a melhorar os serviços ferroviários em relação ao público e às condições de vida do pessoal.

Art. 3.º Não poderá ser aprovado nenhum aumento de vencimentos, que implique o aumento de tarifas, sem que este tenha sido votado por maioria de sete votos, nos quais terá de entrar, pelo menos, um representante do público.

Art. 4.º Nenhuma modificação relativa a tráfego e movimento pedida pelos representes do público, poderá ser aprovada sem que seja votada por sete membros entre os quais, pelo menos, deve figurar um representante do pessoal.

Art. 5.º A comissão será composta de:

- 4 Representantes dos caminhos ferro;
- 4 Representantes do pessoal;
- 4 Representantes do público.

1 Secretário.

Art. 6.º Os quatro membros representantes dos caminhos de ferro são:

Um vogal do conselho de administração, que servirá de presidente, os dois directores e o consultor técnico.

Art. 7.º Os quatro representantes do pessoal serão eleitos pela seguinte forma:

1.º Em cada direcção serão eleitos um representante efectivo por cada um dos serviços do material e tracção, da exploração, de via e obras, e o quarto pelos restantes serviços,

2.º Estes representantes, em conjunto, elegerão de entre os efectivos os quatro representantes do pessoal na comissão de melhoramentos

Art. 8.º Estes representantes serão eleitos pelos agentes do quadro dos respectivos serviços, só sendo elegíveis agentes com exemplar comportamento e contando, pelo menos, cinco anos de serviço. O voto para a eleição destes representantes é obrigatório para o pessoal dos quadros e de todas as categorias até sub-chefe de serviço exclusivé.

Art. 9.º Os quatro representantes do público serão:

a) Um representante da agricultura eleito pelo Associação Central de agricultura e sindicatos agrícolas federadas;

b) Um representante da indústria eleito pelas Associações Industriais de Lisboa e Pôrto;

c) Um representante do comércio eleito pelas Associações Comerciais de Lisboa e Pôrto;

d) Um representante das câmaras municipais do país eleito pelas Câmaras Municipais de Lisboa e Pôrto.

Art. 10.º O presidente da comissão tem voto de qualidade. O secretário do conselho de administração será o secretário da comissão, sem voto.

Art. 11.º Esta comissão reunir-se há sempre que seja convocada pelo presidente ou a pedido de três dos seus membros.

Art. 12.º Todos os membros da comissão serão considerados em serviço quando tenham sessão, vencendo os representantes do pessoal, quando não residentes em Lisboa, a ajuda de custo da respectiva tabela.

Art. 13.º Os representantes do pessoal a que se refere o n.º 1.º do artigo 7.º poderão ser chamados pela Direcção para serem ouvidos sobre as medidas que interessem aos agentes do serviço a que pertencem.

Art. 14.º O mandato dos membros desta comissão será por três anos, podendo ser reeleitos.

Art. 15.º Fica revogado a legislação em contrario.

O Presidente do Ministério e Ministro da Agricultura e os Ministros de todas as Repartições assim o tenham entendido e façam executar. Paços do Governo da República, 12 de Outubro de 1920.—ANTÓNIO JOSÉ DE ALMEIDA—António Joaquim Granjo—Felisberto Alves Pedrosa—Artur Alberto Camacho Lopes Cardoso—Helder Armando dos Santos Ribeiro—Ricardo Pais Gomes—Francisco Gonçalves Velhinho Correia—Manuel Ferreira da Rocha—Júlio Ernesto de Lima Duque.

DECRETO n.º 7:015

Considerando que se torna urgente alterar algumas das disposições disciplinares da organisação das Direcções dos Caminhos de Ferro do Estado, anexa ao decreto n.º 5:605, no intuito da manutenção rigorosa da disciplina, indispensável nos serviços ferro-viários; hei por bem, por proposta do Ministro do Comércio, tendo ouvido o Conselho de Ministros e nos termos do artigo 3.º do decreto n.º 6:960, de 22 de Setembro de 1920, decretar o seguinte:

Artigo 1.º São modificados os artigos n.ºs 334.º, 341.º, 343.º, 345.º, 346.º, 347.º, 348.º, 349.º, 355.º e 356.º, da organização dos serviços das Direcções dos Caminhos de Ferro do Estado, anexa ao decreto n.º 5:605, que passam a ser redigidos como segue:

Artigo 334.º São circunstâncias agravantes das infracções disciplinares:

- 1.º A premeditação;
- 2.º O ser cometida durante o cumprimento da pena disciplinar;
- 3.º O ser cometida de combinação com outros individuos;
- 4.º O ser cometida em circunstâncias de prevenção de alteração de ordem pública ou mobilização militar;
- 5.º A acumulação de infracções;
- 6.º A insubordinação com superiores quando praticada na presença de inferiores;
- 7.º A reincidência.

Artigo 431.º São causas de transferência:

- 1.º A suspensão superior a vinte dias;
- 2.º O mau procedimento e ofensa ao decôrdo do serviço, e a des cortesia comprovada nas relações com o público em actos de serviço.

Artigo 342.º São causas de baixa de classe ou categoria:

- 1.º As faltas a que é consignada a pena de demissão quando os bons antecedentes do empregado justifiquem a diminuição da pena;
- 2.º A suspensão superior a trinta dias

§ único O agente a quem fôr aplicada a pena de baixa de classe ou categoria, depois de decorrido um ano, pelo menos, e com bom comportamento, poderá regressar à classe a que pertencia sendo colocada em último lugar na respectiva escala, ficando adido até haver vaga.

Artigo 343.º São causas de demissão:

- 1.º A condenação a pena maior
- 2.º A falta de probidade e o desdouro público por factos ou actos desonrosos.
- 3.º O desvio de fundos ou valores confiados à sua guarda
- 4.º A participação em lucros provenientes do andamento ou resolução de negócios perdentes nos respectivos serviços.
- 5.º A insubordinação grave.

6.º A incapacidade, a embriaguez, desatenção, negligência ou infracção das leis ou regulamentos de que tenham resultado acidentes de gravidade ou manifestadas em circunstâncias de prevenção de alteração de ordem ou de mobilização militar

7.º O abandono das funções do seu cargo quando dêste facto tenham resultado acidentes de gravidade ou em circunstâncias de prevenção de alteração de ordem ou de mobilização militar.

8.º Cinco faltas seguidas ao serviço não justificadas ou doze faltas interpoladas no prazo de um ano, também não justificadas

9.º A reincidência em falta que tenha motivado duas suspensões.

10.º Não tomar, no prazo de trinta dias posse do lugar para que haja sido nomeado, excepto por motivos justificados

11.º A incapacidade moral de exercer o cargo.

§ 1.º Além da pena de demissão no caso n.º 3.º ficam ainda os empregados sujeitos às penalidades e responsabilidades que por lei lhe sejam aplicáveis como exactores da Fazenda Nacional.

§ 2.º Os empregados demitidos não poderão ser novamente admitidos nos serviços ferroviários do Estado, sem prejuízo da revisão do processo nos termos legais.

Artigo 345.º Além do exposto no artigo anterior para a imposição das penas de suspensão superiores a vinte dias e das penas de baixa de classe e demissão, é preciso inquérito mandado fazer pelos directores.

Artigo 346.º Os directores podem aplicar todas as penas, inclusivé a de demissão, aos empregados graduados, subalternos e menores. Em relação aos demais empregados, a suspensão além de trinta dias e a demissão serão pelos directores propostas ao Conselho de Administração.

Artigo 347.º Os chefes de serviço podem, em relação ao pessoal seu subordinado, aplicar as seguintes penas:

- 1.º Advertência;
- 2.º Repreensão verbal ou por escrito;
- 3.º Repreensão publicada em ordem da Direcção;
- 4.º Multa;
- 5.º Suspensão até vinte dias;
- 6.º Transferência por castigo.

Os chefes de serviço podem delegar a competência disciplinar em empregados superiores ou graduados para os casos e até o limite que fôr fixado em instruções especiais da direcção. Estes castigos só se tornam definitivos depois de confirmados pelo chefe de serviço,

Das penas aplicadas pelo chefe de serviço haverá sempre o direito de recurso para os directores e dêste para o Conselho de Disciplina, interpôsto no prazo máximo de cinco dias depois de publicadas.

Das penas aplicadas pelos directores haverá os direitos de recurso para o Conselho de Disciplina e dêste para o Ministro, interpôsto no prazo máximo de cinco dias depois de publicadas

Artigo 356.º Das penas aplicadas pelo Conselho de Disciplina haverá o direito de recurso, interpôsto no prazo máximo de dez dias, depois de publicadas em ordem do Conselho, para o Ministro.

Art. 2.º São suprimidos os artigos 351.º e 352.º da mesma organizacão

Atr. 3.º Fica revogado a legislação em contrário.

O Presidente do Ministério e Ministro da Agricultura e os Ministros de todas as Repartições assim o tenham entendido e façam executar. Paços do Governo da República, 12 de Outubro de 1920—ANTÓNIO JOSÉ DE ALMEIDA—António Joaquim Granjo—Felisberto Alves Pedrosa—Artur Alberto Camacho Lopes Cardoso—Helder Armando dos Santos Ribeiro—Ricardo Pais Gomes—Francisco Gonçalves Velhinho Correia—Manuel Ferreira da Rocha—Júlio Ernesto de Lima Duque.

DECRETO n.º 7016

Tendo-se reconhecido que as tabelas de vencimento do pessoal dos quadros das Direcções dos Caminhos de Ferro do Estado, anexas ao decreto n.º 5:605, de 10 de Maio de 1919, carecem de ser remodeladas;

Atendendo a que, para a elaboração criteriosa de novas tabelas, se impõe a necessidade de uma classificação de pessoal em grupos devidamente escalonados e constituído, por agentes cujos serviços devem ser igualmente remunerados;

Considerando que não é compatível com a demora da revisão completa e minuciosa do decreto n.º 4:605 a necessidade de serem atendidas, na medida do possível, as reclamações do pessoal;

Considerando que os empregados ferroviários do Estado, pelo carácter especial das suas funções, não tem em outros serviços públicos categorias correspondentes com que se e equiparem;

Considerando que o aumento de despesas resultante da aplicação das novas tabelas cabe nos limites que resultariam da aplicação da lei n.º 6:903, de 7 de Setembro de 1920;

Hei por bem, por proposta do Ministro do Comércio e Comunicações, tendo ouvido o Conselho de Ministros, e nos termos do artigo 3.º do decreto n.º 6:960 de 22 de Setembro de 1920, decretar o seguinte:

Artigo 1. São alterados os artigos 29.º a 36.º, inclusivé, da Organização dos Serviços das Direcções dos Caminhos de Ferro do Estado, aprovado pelo decreto n.º 5:605, a 10 de Maio de 1919, que ficam substituídos pelos seguintes.

Artigo 29. Os quadros do pessoal das duas Direcções são constituídos por empregados das categorias e classes indicadas nos mapas anexos a este decreto. Esses quadros são distintos, sendo também distintos, dêles e entre si, os do pessoal privativo dos Serviços de Estudos e Construção.

Esses quadros compreendem:

- a) Pessoal técnico;
- b) Pessoal administrativo;
- c) Pessoal jornaleiro

Artigo 30.º O pessoal técnico compreende: os engenheiros, condutores, médicos e desenhadores; chefes e sub-chefes de depósito, maquinistas chefes principais, de 1.º e 2.ª classes de vapores e da oficina de creosotagem, e os electricistas principais; os mestres e contramestres de oficinas, os aparelhadores e encarregados de obras de 1.º e 2.ª classe, mestre de obras e revisores de pontes.

Artigo 31.º O pessoal administrativo compreende:

Todos os empregados das categorias e classes do 1.º ao 7.º grupo inclusivé, da classificação anexa a este decreto, que não pertençam ao pessoal técnico; o pessoal menor, dos escritórios, dos arquivos, depósitos de impressos e bilhetes; fiéis dos armazéns e de depósito, e seus ajudantes; fiéis cobradores e enfermeiros factores, fiéis, chefes e pessoal dos escritórios, do serviço das estações; os telegrafistas e o fiel ou encarregado das oficinas de creosotagem; o pessoal de combóios, exceptuado os guardas de toilettes-camas e aspirantes de guarda-freios.

Artigo 32.º O pessoal jornaleiro vence por folhas de jornais e comprehende todo o restante pessoal.

Artigo 33.^o Para os efeitos da hierarquia o pessoal técnico divide-se em:

- a) Pessoal superior;
- b) Pessoal graduado;
- c) Pessoal subalterno.

O pessoal técnico superior comprehende os funcionários técnicos das categorias incluídas nos grupos 1.^o a 5.^o, inclusivé, e do 9.^o grupo, os sub-inspectores.

2.^o O pessoal técnico graduado comprehende os empregados técnicos das categorias incluídas nos grupos 6., com excepção dos sub-inspectores' a 10.^o, inclusivé.

3.^o O pessoal técnico subalterno comprehende os ajudantes e aprendizes de desenhador.

Artigo. 34.^o Para os efeitos da hierarquia, o pessoal administrativo divide-se em:

- a) Pessoal superior;
- b) Pessoal graduado;
- c) Pessoal subalterno;
- d) Pessoal menor.

1.^o O pessoal administrativo superior comprehende os funcionários administrativos das categorias incluídas nos grupos 1.^o a 6., inclusivé.

2.^o O pessoal administrativo graduado comprehende: encarregado da via fluvial, escriturários, chefes de estação, sub-chefes de revisores de bilhetes, bilheteiros principais, condutores principais de combóios, telegrafistas principais, fiel cobrador, fiel e fabricantes de bilhetes, fiel dos armazéns gerais, de deposito e das oficinas de creosotagem e ajudante do fiel dos armazéns gerais.

3.^o Ao pessoal administrativo subalterno pertencem todas as restantes categorias, não compreendidas no pessoal menor.

Artigo 35.^o O pessoal jornaleiro permanente consta dos quadros inscritos anualmente no orçamento, o pessoal eventual é admitido temporariamente, conforme as necessidades da ocasião, dentro dos limites das verbas autorizadas.

Artigo 36.^o Para os efeitos da hierarquia, o pessoal jornaleiro divide-se:

- a) Pessoal graduado;
- b) Pessoal subalterno.

1.^o O pessoal jornaleiro graduado comprehende: os apontadores capatazes gerais, sub-chefes das oficinas tipográficas, chefe e sub-chefe de secção de impressão, aparelhadores ajudantes, revisores principais de material, mestres de vapores, maquinistas de manobras e de rebocadores;

2.^o O pessoal jornaleiro subalterno comprehende o restante pessoal jornaleiro.

Artigo 2.^o São introduzidos na actual organização das direcções as seguintes alterações:

1.^o Os condutores, revisores e telegrafistas com mais de oito anos nesta categoria são considerados de 1.^ª classe. Os actuais agentes destas categorias, já promovidos á 1.^ª classe, conservam, porém esta graduação;

2.^o Os actuais chefes e sub-chefes do pessoal de trens passam a denominar-se respectivamente inspectores do pessoal de trens e chefes do pessoal de trens;

3.^o É suprimida a 3.^ª classe de maquinistas de locomotivas;

4.^o Os actuais maquinistas de 3.^ª classe são promovidos á 2.^ª classe, ficando o quadro desta classe assim constituído:

Minho e Douro — 50.

Sul e Sueste — 60.

Art 3.^o Os vencimentos do pessoal das direcções dos Caminhos de Ferro do Estado passam a ser os constantes das tabelas anexas a este decreto.

Art. 4.^o Ao pessoal das Direcções dos Caminhos de Ferro do Estado, dos quadros privativos, efectivo auxiliar do serviço activo e reformado, são concedidas as seguintes subvenções:

A) Grupo 18.^o:

a) Guardas barreiras e de retretes (mulheres), boletineiros, praticantes de estações e aprendizes até quatro anos de prática — 24\$;

b) Agentes sem diuturnidades ou com uma só diuturnidade — 30\$;

c) Agentes com duas ou três diuturnidades — 24\$;

d) Agentes com mais de três diuturnidades — 24\$;

B) Grupo 17.^o a 12.^o — 30\$;

C) Grupo 11.^o a 1.^o — 24\$;

D) Reformados — 30\$;

Art. 5.^o Nenhum agente poderá, pelas disposições deste decreto, ficar vencendo menos do que vencia anteriormente, devendo a diferença, se a houver, ser paga por aumento de subvenção.

Art. 6.^o As disposições d'este decreto surtem efeito desde 15 de Setembro de 1920, para o pessoal que se tem conservado ininterruptamente ao serviço desde esta data.

Art. 7.^o A classificação de pessoal e tabelas de vencimentos são de carácter provisório, devendo ser revistas conjuntamente com a organização das direcções, anexa ao decreto n.^o 5.605, de 10 de Maio de 1919.

Art. 8.^o Fica revogado a legislação em contrário.

O Presidente do Ministério e Ministros da Agricultura e os Ministros de todas as Repartições assim o tenham entendido e

fazam executar. Paços do Governo da República, 12 de Outubro de 1920. — ANTONIO JOSÉ DE ALMEIDA — *Antonio Joaquim Granjo* — *Felisberto Alves Pedrosa* — *Artur Alberto Canacho Lopes Cardoso* — *Helder Armando dos Santos Ribeiro* — *Ricardo Pais Gomes* — *Francisco Gonçalves Velhinho Correia* — *Manoel Ferreira da Rocha* — *Júlio Ernesto de Lima Duque*.

TABELA I
Vencimentos

Grupo	Categorias	Jornal	Grupo	Vencimento	
				Anual	Diário
18. ^o	Serventes de via.....	\$80	17. ^o	540\$00	1\$50
	Guardas barreiras (mulheres).....	16. ^o	576\$00	1\$60	
	Guardas de retrete (mulheres).....	90	15.	612\$00	1\$70
	Guardas barreiras — 2. ^a série.....	1\$00	14. ^o	684\$00	1\$90
	Guardas barreiras — 1. ^a série.....		13. ^o	720\$00	2\$00
	Guardas de câmara (mulheres).....	1\$10	12. ^o	756\$00	2\$10
	Boletineiros.....		11. ^o	864\$00	2\$40
	Guardas de pontes.....		10. ^o	936\$00	2\$60
	Guardas rondistas.....	1\$20	9. ^o	1.008\$00	2\$80
	Guardas de retrete.....		8. ^o	1.080\$00	3\$00
	Servente de deposito.....		7. ^o	1.152\$00	3\$20
			6. ^o	1.260\$00	3\$50
			5. ^o	1.440\$00	4\$00
			4.	1.800\$00	5\$00

O vencimento dos aprendizes continua a ser regulado pelos artigos 305.^o e 309. do decreto n.^o 5.605, de 10 de Maio de 1919.

TABELA II
Vencimentos

Grupos	Categorias	Vencimento anual	
1. ^o	Inspector sanitário de mercadorias.....		420\$00
	Médico adjunto à Secção Médica Principal		720\$00
	Chefe da 1. ^a Secção Médica.....		864\$00
	Chefe da Secção Médica Principal.....		1.080\$00
	Condutor adido ao Serviço de Via e Obras.....		1.200\$00
	Sub-chefe de secção de Via e Obras.....		1.440\$00
	Chefes de secção de Via e Obras.....		1.800\$00
2. ^o	Chefe de secção do Serviço Central de Via e Obras		
	Chefes de secção do Serviço de Estudos e Construção.....		2.160\$00
	Chefe da Secção de Obras Metalicas.....		
	Chefe da Secção Técnica de Estudos.....		
	Inspectores chefes do Serviço de Material e Tracção		
	Sub-chefe do Serviço de Saúde.....		1.152\$00
	Sub-chefe do Serviço de Fiscalização e Estatística		
	Sub-chefe do Serviço do Movimento e Reclamações		2.160\$00
	Sub-chefes de exploração		
	Sub-chefe do Serviço de Via e Obras.....		
	Sub-chefe do Serviço de Material e Tracção		2.640\$00
	Sud-chefe do Serviço de Estudos e Construção		
	Chefe do Serviços de Saúde		1.320\$00
	Chefes dos Serviços Administrativos		2.640\$00
	Chefe do Serviço dos Armazéns Gerais		2.760\$00
	Chefe do Serviço do Movimento e Reclamações		3.000\$00
	Chefe do Serviço de Via e Obras		
	Chefe do Serviço de Estudos e Construção		3.240\$00
	Chefe do Serviço do Material e Tracção		
	Chefe da Divisão da Exploração		
	Sub-director		3.600\$00
	Director		4.500\$00

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

Cintra ao Atlântico

Tendo esta Companhia solicitado a concessão d'uma linha electrica entre Cintra e os Estoris, Cascais e a Boca do Inferno, na extenção total de 16.335,6 metros, utilizando 4.904,5 metros de estradas, 578,6 metros das ruas de Cascais e 10.852,1 metros em leito proprio; o Governo mandou, em conformidade com o decreto-regulamento de 20 d'Abri de 1906, abrir concurso publico até 10 de dezembro proximo para esta concessão.

No proximo numero daremos, na integra as respectivas portarias e programma.

A desordem fiduciaria

Ao começarmos a escrever não sabemos ainda quais são as novas propostas de finanças que se preparam no Governo, segundo vem sendo anunciado. Apenas sabemos que de varios lados se trabalha com denodo para que se regresse ao caminho funesto das emissões fiduciarias. O sr. Inocencio Camacho já deu a entender que se vai para ali! Empregam-se todas as manobras para fazer acreditar que isto é um verdadeira necessidade económica! Nem parece aliás que a machina de fabricar notas esteja parada. Porque não publicam o balancete semanal do Banco, desde 14 de julho? Porque preveniram que iam deitar a correr bilhetes de novo padrão, com a reserva de que os outros antigos do mesmo valor apenas seriam retirados *oportunamente?*

De julho de 1914 a 14 de julho de 1920 lançaram-se mais 390.000 contos de notas á circulação. O aumento já deve ter ido muito além de 500.000 contos, pela emissão oculta. A dívida fluctuante real deve ter subido no paiz cerca de 550.000 contos durante o mesmo periodo. Hoje o accrescimo deve ter ascendido a cerca de 650.000 contos. Que se teria feito em contrario de tudo isto, se houvessemos tido finanças de guerra?

Primeiramente, haver-se-ia estabelecido uma tributação adequada aos tempos. O seu ponto de partida teria sido um grande imposto progressivo sobre os ganhos suplementares e extraordinários. Esta simples política fiscal teria feito, mui facilmente, que a nossa dívida fluctuante fosse agora de menos 200.000 contos.

De outro lado, ella teria sido completada com a emissão de sucessivos empréstimos amortisaveis a longo prazo, como se fez também lá por fóra. Podiam ter ido muito bem a 250.000 contos. O seu producto poderia ter sido totalmente para diminuições periódicas da dívida fluctuante interna. Ou então, podia uma grande parte ir para ali, e outra para o fomento económico.

Poderíamos assim ter agora apenas uma circulação fiduciaria de 300.000 contos e uma dívida fluctuante interior de 350.000, quasi toda gratuita e o resto a 4% na Caixa Geral de Depósitos. Poderíamos ter fora dahi apenas um aumento de 250.000 contos na dívida fundada, metade dos quais teriam ido para as obras de reconstituição nacional. Não haveria a especial que se constituiu no Banco. Teríamos uma situação incomparavelmente melhor do que a da Inglaterra, da França, da Belgica, da Italia, da Romenia, e da Grecia. O que não seria para admirar, porque todos esses países tiveram de fazer maiores esforços na guerra.

Mas que sucedeu? Os ministros das finanças foram apenas fabricantes de papel moeda para certas classes viverem numa orgia económica. Deixaram os bancos, os banqueiros, os cambistas, os corretores, os agiotas, e os especuladores de todas as espécies fazer livremente o que muito bem quizessem com todas as notas postas em curso. Estes elementos não aplicaram o dinheiro, com patriotismo e previdencia, a uma grande actividade productora na metropole e nas colónias. Entregaram-se, em geral, a um exploração desenfreada e funesta dos males e vícios públicos e particulares, até com affronta das leis penais. Resolvemos, é claro, as exceções honrosas.

Emitiram-se, no sentido mais amplo desta palavra, capitais de sociedades preexistentes e novas, por mais de 200.000 contos. Cotaram-se na praça, pelo duplo, triplo, quadruplo e quasi quintuplo do nominal as acções de bancos e de companhias. Caçaram-se

talvez mais de 200.000 contos de super-valores aos incautos e ingenuos que as foram pagando pelos preços fantásticos.

A maior quantidade destes dinheiros colhidos não iam para a produção de riquezas. Iam para as operações especulativas dos estabelecimentos bancários: ou porque ficavam fazendo parte dos seus capitais e fundos de reserva engorgitados; ou porque entravam de varias maneiras nos seus depósitos e contas correntes. Iam para um comércio cada vez mais desordenado de mercadorias e cambios. Umas vezes eram estes feitos por conta dos próprios bancos e banqueiros. Outras pelos seus clientes e syndicatos amigos. Neste caso eram-lhes abertos créditos, quasi sempre anomais, com o juro de 6 a 7%, e a reserva de que o fornecedor do capital teria uma participação de 50% nos lucros do negócio. As casas emprestadoras, ávidas de benefícios, atiravam-se doidamente no caminho das aventuras perigosas com a gente da sua feição e parceria. Já antes haviam rapado as libras do paiz para as vender na Hespanha com agios premiadores do sacrifício de consciência.

Todas estas forças vivas, que tinham em sua mão o instrumento de todos os actos do comércio grosso e meudo, fizeram, directa ou indirectamente, as especulações, os açambarcamentos, as agiotagens, que fatalmente haviam de trazer a escassez real e fictícia do mercado, a carestia ultra-esmagadora, os cambios catastroficos de 400, 500, 600 e 650 por cento, o aperto, a miseria, a fome, a desgraça, a maior desorganização económica e social, o maior perigo revolucionário. Mas com isso apanharam centenas de milhares de contos, que os outros cidadãos lhes pagaram a mais do que era natural e justo nos preços das acções, dos serviços e das mercadorias. Alguns liquidaram, no todo ou em parte, as fortunas assim feitas com o uso e abuso da circulação fiduciária, mudando o producto para New York, Londres, Paris e Madrid. Ainda nestas operações os ajudaram as casas de crédito, mandando todos ao diabo o paiz.

O que elles querem?! Mais duas ou trez centenas de milhares de contos de notas, em novo periodo de abundância fictícia de dinheiro, para continuarem e completarem a grande orgia económica e financeira d'estes ultimos annos calamitosos! Os governos, fossem elles quais fossem, teriam ainda recursos faceis, para sustentarem as clientelas políticas e para abafarem as greves com elevações de preços e de salários. Os dominadores e exploradores das praças telos-hiam ainda mais para excederem as proprias especulações bancárias e mercantis de hontem, com mais açambarcamentos, mais intempéries, mais agiotagens e até mais burlas.

Haveria outra vez grande facilidade de créditos e descontos para o mesmo círculo vicioso de operações feitas em volta da produção decadente, da importação cada vez mais difícil, dos cambios sempre desastrosos, dos predios, dos terrenos, das fábricas, dos navios, dos mobiliários, e das papeladas. Haveria de novo nos bancos o mesmo furor de comanditar negócios aventurosos, com o juro de 6 ou 7 por cento, para os capitais, e com a reserva escandalosa de participações de 50% nos lucros.

Teríamos, outra vez a mesma grande procura geral de colocações transitorias ou definitivas do numerário abundante. Veríamos, por isso mesmo, outra enorme alta de cotações para os títulos bancários, comerciais, industriais e coloniais, que existem ou fossem emitidos. Saltariam de todos os lados, provisoriamente, lucros de todas as explorações e trapalhadas para os primeiros dividendos de toda esta mystificação de fortuna.

Somente nas acções de bancos e de companhia, comparadas em liquidação de debitos caucionados, ou na expectativa de maior circulação fiduciaria, os detentores teriam ganho sommas colossaes. Depois, tanto essas como as outras iriam sendo vendidas pelos preços fabulosos da nova epocha burlesca, tornando-se effectivas as grandes locupletações. A mesma gente ficaria outra vez a rir-se, ainda antes de ver os compradores estatelados na praça com os prejuizos da seguinte derrocada inevitavel.

E os agios cambiaes, tanto maiores quanto mais papel do Banco houver, e já hoje desastrosos? E os preços das mercadorias, tanto mais esmagadores quanto mais crescerem aquelles? Iriam para o dobro, e ainda para muito mais, com vertiginosa carreira. E quantas espoliações devastadoras seriam ahi feitas a multidões de victimas sem defeza social?!

E proprio d'este nefasto sistema de entumecimento fiduciario e de agios e preços monstruosos a elevação igualmente funesta de ordenados e salarios, que n'este mesmo instante nos ameaça ou esinaga com manifestações aterradoras. Sem falarmos nas empresas particulares, o Estado aumentou no começo d'este anno mais de 25.000 contos nos pagamentos aos seus funcionários e obreiros, incluidos os ferro-viarios. Agora carregam-se ahi de repente, cerca de meia centena de milhares de contos, pelo novo systema de subvenções e pelos desfechos de certas gréves. Amanhã seriam positivamente mais centenas de milhares de contos, pelos successivos effeitos economicos das enxurradas de notas!

Agora mesmo estão a alargar assim o déficit a cerca de 215.000 contos! Depois o que seria? Tanto mais que os maiores agios iriam accrescentando muitos milhares de contos nos encargos da dívida externa!

Que tinha de succeder depois de se ter chegado ao limite de 360.000 contos no credito fiduciario aberto ao Governo? Ia-se entrar no periodo da primeira derrocada. Para isso concorreriam tambem as sequencias da mesma incapacidade administrativa. Concorreriam ainda muito as circumstancias cada vez mais graves do resto da Europa e do mundo. Então os mesmos especuladores iam tratar de proseguir na sua exploração de outra maneira.

A dívida fluctuante continuava a augmentar pavilhosamente. Como já não havia, legalmente, o recurso a novas emissões de notas, aquelle engrossamento fazia-se pela absorção cada vez maior das que andavam a circular. O governo chamava a si por descontos e suprimentos algumas dezenas de milhares de contos, que d'esta maneira já não podiam ser absolutamente para as folias da praça. Muitos depositantes dos estabelecimentos bancarios foram levantando d'estes, no todo ou em parte, os seus capitais. Não era só para comprarem bilhetes do Thesouro, ou depositarem na Caixa Economica Portugueza, cujos saldos são tambem para os usos do Estado. Era ainda mais para enthesourarem estupidamente em casa, por desconfianças e receios crescentes. A situação aventurosa de certos bancos, banqueiros e cambistas foi-se tornando conhecida até certo ponto. D'ahi lhes vieram verdadeiras corridas, que os pozeram em perigo de fallencia. Esta seria inevitavel, se lhes não valesse o Estado, pelo Banco de Portugal e pela Caixa Geral de Depositos, com algumas dezenas de milhares de contos.

Coincidia com este descalabro uma rapida duplicação geral dos preços e dos salarios. Vinha ella em grande parte pela deploravel politica do Governo, que declaramente vê na elevação de uns e outros a ma-

neira de acabar com as gréves que vão surgindo. Assim, o numerario escasseava quando o valor nominal das mercadorias crescia.

Ao mesmo tempo, em conjugação com tudo isso, vinha abaixo o castello das altas cotações feitas pelas manobras de hontem. As acções perderam 100, 150 e 200 por cento dos seus valores ficticios. Os seus possuidores successivos tiveram assim prejuizos de mais de 100.000 contos. Acreditaram nas artes de uns tantos aventureiros capazes de tudo! E os maiores desastres ainda não chegaram!

Sendo tal a situação, por todos os lados, que fizeram os bancos e os banqueiros? Limitaram cada vez mais os creditos e os descontos aos seus clientes. Acabaram por concedel-los quasi apenas aos seus dilectos e cointeressados. Quasi todos os restantes foram forçados a ir liquidando os seus debitos. Se estes eram garantidos por titulos, os seus credores exigiam que os vendessem, para elles serem pagos com o producto. Como a epocha era de extrema frouxidão, apezar da baixa, os compradores vinham a ser elles mesmos. Assim, alguns bancos, por meio de golpes estrategicos, apoderaram-se de grande quantidade de acções, a preços enormemente inferiores aos da acquisição feita pelos seus enforcados. Alguns d'estes perderam centos de contos por esta execução. O que pretendem agora os confiscares? Uma nova alta de cotações, para ganharem outros milhares de contos com as papaladas que por esse e por outros modos vão reunindo na carteira.

Em todo o mundo se reclama que pelo menos se não vá mais além com as emissões fiduciarias. Para todos é dogma que nem se pode começar de outro modo a reconstituição economica e financeira. A Conferencia de Bruxellas, sob este e outros aspectos doutrinarios, não pode deixar de ter uma grande auctoridade. Aquelles principios tiveram alli, teem por toda a parte, uma consagração decisiva, não só na boca dos economistas, mas na dos homens de Estado e de negocio.

Aqui, estamos vendo uma excepção muito singular. Certos banqueiros, certos commerciantes, certos politicos e certos jornalistas pregoam que é indispensavel augmentar outra vez muito mais a circulação fiduciaria para este paiz vencer a crise e ficar venturoso! Não é raro até vel-os motejar da economia politica.

Fazem a advertencia quasi jocosa de que ella falliu com as ideias trazidas pela guerra. Ainda assim vão dizendo que as novas notas abundantes devem ser para fins uteis. Accrescentam que para isso devem estar ao serviço do Banco de Portugal. Inculcam, muito seriamente, que este, bem conhecedor da praça, apenas as fornecerá, pelos redescotos das letras dos bancos e das casas bancarias, aos elementos incapazes de fazer especulações para encarecimento da vida e agravamento dos cambios!

Mas quem alimentou sempre, ou quem fez ás vezes directa ou indirectamente as exploracões desordenadas com as notas das emissões anteriores, senão o Banco de Portugal, os outros bancos, os banqueiros e os cambistas, e os seus freguezes, amigos e associados? Como se pode acreditar que, se a nação lhes fornecesse mais outra fartura de bilhetes, seria para seu bem e não para seu mal? Iam ser agora elementos de justiça, de equilibrio e de fomento!

Se tudo tem de correr assim, para que fazem programmas e tentativas de reducção de despesas? Para que dão uns primeiros passos de fomento agrario? Para que veem as restricções commerciaes, os tabellamentos, os armazens reguladores de preços? O Thesouro, o Banco de Portugal, os outros bancos, os ban-

queiros, os agiotas, os especuladores de todas as classes destruiriam o poder de tudo isso e o resto com o instrumento fiduciario, tornado nefasto nas suas mãos!

E' bem claro a todo o espirito o que significaria o alargamento da circulação. Era não querer de modo nenhum a emenda dos erros, a ordem na administração publica, no commercio e na vida, a norma honrosa de poupar, de produzir e de restabelecer. Era querer apenas expoliar e consumir com o mesmo desaforo de instintos e de illusões que nos trouxe até aqui. Augmentaria o numero dos novos ricos. Ainda engordariam mais os que surgiram no primeiro estádio. Mas ir-se-hia assim em direitura á fallencia do Thesouro e de quasi todos os institutos bancarios. Ir-se-hia á ruina absoluta do paiz. Nem seria preciso para isso uma erupção de bolchevismo; aliás termo infallivel d'aquellas desordens, se continuar a impenitencia.

Adiante mostramos uma vez mais no *Boletim comercial e financeiro*, que a circulação chega para todas as necessidades economicas.

Quirino de Jesus

Carta de Paris

XI

A linha de navegação para o Brasil.—O «Lima» no Havre.—Um bello almoço a bordo.—A disciplina e a ordem a bordo.—A recepção do «Lima» na Alemanha.

Abro um parenthesis n'estas *Cartas de Paris*, para tratar do facto mais importante das nossas relações através dos mares para os paizes estrangeiros: A navegação nacional entre a Europa e o Brasil, levada agora, enfim, a effeito pelo vapor *Lima*, que lá vae n'este momento na sua viagem do Havre para o Amazonas.

E' costume velho no nosso paiz pregar-se ás turbas a necessidade de intensificar as nossas relações com o Brazil, para o que se tem preparado vistosas embaiadas, a que só tem faltado o luxo asiático, para se parecerem ás celebres missões de D. João V ao Summo Pontifice.

Com os paizes europeus acontece o mesmo, chamamos aliados a uns, amigos e irmãos fraternos a outros, sem que lhe demonstremos o mais leve esforço da nossa vitalidade.

Palavras e mais palavras, de que a nossa eloquencia meridional tem tirado o maior partido, mas acabado isso, tudo calte no mais perfeito esquecimento. Um paiz só vive pelo que trabalha, pelo que produz, mas mesmo assim é preciso saber trabalhar e saber produzir.

Está n'isso a Marinha Mercante Nacional, que até agora não tem passado d'uma vaga recordação dos feitos épicos de Diogo Cão e de Alvares Cabral. Enchemos a boca com as viagens á roda do globo, e pelos mares irrequietos do Oceano Índico e deixámos á mercê da navegação estrangeira, que pouco a pouco conquistou os mares d'elles e os novos...

Deixou-nos Vasco da Gama o espirito da aventura, e por todos os pontos longíquos do globo estão espalhadas colonias de compatriotas nossos, impondo pelo seu trabalho e abnegação, o bom nome da patria distante.

Mas, quando a mais rudimentar economia politica aconselhava seguir essas legiões de emigrantes, com linhas regulares de vapores, levando-lhes produtos portuguezes, levando-lhes a bandeira da patria, e levando-lhes o beliche para os trazer á terra mãe, cheios de riqueza ou de desventura, olhamos para esse esforço aventureiro com uma indifferença abstracta e perfeita.

Lá fomos ao Havre, ver partir pela primeira vez dos portos franceses um vapor nacional para o Brazil, o *Lima*, onde a amabilidade do Sr. Marques da Silva, Agente geral dos Transportes Marítimos, n'um almoço nacional a que, para nada faltar, até a ementa era redigida em portuguez, o que causou certa surpresa nos convivas franceses, admiração que chegou ao superlativo, quando viram servir aguas das *Pedras Salgadas*, e *Douro Espumante*, pois julgavam que só em França havia tales bebidas...

A nossa admiração foi mais longe, foi de encontro ao asseio e ordem que vimos no magnifico paquete, o que nos deixou uma excelente impressão.

O comandante, sr. José Rebello da Silva, antigo oficial da marinha mercante brasileira, que a nossa parca marinha de comercio obrigara a emigrar, homem de rara energia e força de vontade, tem sobre o seu pessoal uma ascendencia respeitosa, o que é muito para registrar, visto a indisciplina que vae pela nossa terra, bem digna de melhor sorte.

Um caso tambem frisante e que não é demais registrar, é o magnifico serviço de creados de que o vapor dispõe, que vem bem desfazer a lenda, bem velha entre nós, de que «os portuguezes, fazem todos os serviços, menos servir á mesa», e d'ahi o estar esta rendosa profissão, ha muito no nosso paiz em mãos de estrangeiros.

O serviço era irreprehensivel, nada ficando a dever ao dos melhores hoteis e restaurantes de Paris.



E isto tem uma explicação; é que os portuguezes, longe da Patria, perdem os tolos preconceitos do nosso meio, e como veem que ser creado de mesa é uma lucrativa profissão, não a deixam resvalar para mãos alheias.

Desde ha muito que vemos no desenvolvimento da Marinha Mercante um consideravel incentivo á economia nacional; mas que só agora chegou, pelos azares do acaso, ás esferas governativas. Pensa muita gente que o facto de tocarem em Lisboa todos os navios do Norte da Europa para o Brasil, é compensação bastante á nossa economia, pela compra de duas duzias de cestos de hortaliça na Praça da Figueira para a cosinha do vapor, não se lembrando de que o dinheiro que elles nos levam pelos fretes, caríssimos, mais que de nenhum outro porto da Europa, e pelas passagens, sobe a milhares de contos de que a nossa marinha nacional, havia de largamente compartilhar, isto não falando nos milhares de homens do mar, que d'allí tiram o sustento da sua vida, e dos seus.

E foi por isso, que ao ver no *Lima* uma tripulação inteiramente portuguesa, desde o commandante ao moço do convez, ractificamos a certeza de que Portugal muito tem que esperar da marinha de commércio que outrora lhe deu prestigio e importancia.

Findo o almoço, nada nos attrahindo no Havre ficamos a bordo, entre a officialidade, falando em coisas de Portugal, e do papel que os vapores portuguezes vão representar, sobretudo nos portos da Alemanha, pois o *Lima* foi alli recebido pelo commercio de Hamburgo com a promessa formal de bons clientes, porquê é a marinha mercante portugueza que elles querem utilizar, de preferencia á dos outros paizes ainda ha pouco seus inimigos.

Isto é um excellente augurio para o nosso futuro politico e economico, e oxalá a boa impressão que trouxemos do Havre não venha a converter-se no contrario.

O *Lima*, do qual damos a gravura, é um bello barco de 3.901 toneladas de marcha de 13 milhas á hora e com excellentes acomodações para 67 passageiros de 1.^a classe e 86 de 3.^a, tendo estes, camarotes e mesas para comer, com serviço de creados, o que nem sempre acontece em barcos mais luxuosos e mais modernos.

E para findar ocorre-me a famosa phrase do ilustre economista sr. Anselmo de Andrade: *Quasi duzentas leguas de carta marítima, excelentes portos de mar, marinheiros dextros e ousados como os melhores do mundo, são condições naturaes a que devia corresponder uma poderosa marinha mercante.*

Será d'esta vez?

Guerra Maio

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

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

(Continuação)

II— Mercadorias em Grande Velocidade

A receita do transporte de mercadorias em grande velocidade, deduzida de impostos e reembolsos que, em 1918 fôra de 2.138.840\$83, attingiu em 1919 a importancia de 2.753.701\$73, havendo assim um accrescimo de esc. 614.860\$90, o que representa 28,7 % da receita de 1918.

III— Mercadorias em Pequena Velocidade

Nos transportes das mercadorias em pequena volocidade, realizou-se em 1919 uma receita, liquida de impostos e reembolsos, de escudos 4.332.375\$38. Em 1918 a respectiva receita fôra de escudos 5.822.367\$58, havendo d'este modo uma diminuição de escudos 1.489.992\$20, ou tanto como 25,6 % da receita de 1918.

Trafego entre Portugal e Espanha

O trafego entre portugal e Espanha e vice-versa, pelas duas fronteiras de Badajoz e Valencia d'Alcantara, no ano de 1919, comparado com o do ano de 1918, vae indicado nos seguintes quadros:

Fronteira de Badajoz

Designação	1918	1919	Diferenças em 1919	
			A mais	A menos
Passageiros — Número:				
Partidos...	4.399	3.697	—	702 = 15,9 %
Chegados...	4.024	3.835	—	189 = 4,7 %
Mercadorias (G. e P. V.) — Toneladas:				
Expedidas....	18.127,7	7.910,2	—	10.217,5 = 56,3 %
Recebidas....	28.997,8	23.808,1	—	5.189,7 = 17,9 %

Fronteira de Valencia d'Alcantara

Designação	1918	1919	Diferenças em 1919	
			A mais	A menos
Passageiros — Número:				
Partidos..	3.556	6.633	3.077 = 86,2 %	—
Chegados..	5.932	9.048	3.116 = 52,5 %	—
Mercadorias (G. V. e P. V.) — Toneladas:				
Expedidas....	12.882,3	8.996,8	—	3.885,5 = 30,2 %
Recebidas....	10.666,1	5.967,3	—	4.698,8 = 44,1 %

Despesas de exploração

A comparação da despeza realizada pelos diferentes Serviços com o orçamento aprovado para 1919 apresenta consideraveis augmentos justificados na generalidade em ter sido o orçamento para 1919 elaborado nas bases do de 1918 no que respeita ás verbas a inscrever como despezas provaveis unicamtes com as correções provenientes das melhorias concedidas ao pessoal e alterações de quadros.

Como, porém em relação a 1918 os preços dos materiaes e o seu consumo variaram quasi sempre para mais no decorrer do ano de 1919, ficam assim justificadas d'um modo geral as diferenças que se notam no exame que rapidamente vamos fazer em cada Serviço da despeza realizada comparada com o orçamento aprovado e com a despeza de 1918.

Devemos ainda observar que no ano de 1919 não ha despeza alguma no ramal de Cascaes (troço de Caes Sodré a Cascaes) e que em 1918 a houve até Agosto.

Serviços	Despesa em 1918		Despesa em 1919		Diferenças em 1919
	Réde concedida à Companhia	Réde extranha	Total	Réde concedida à Companhia	Réde extranha
Administracão e Serviços d'ella dependentes....	223.990.666	8.887.641	245.878.607	245.834.669	9.767.663
Direcção e Serviços Geraes....	183.466.001	6.060.627	190.416.628	288.577.681	11.236.667
Exploração....	2.324.332.627	84.041.616	2.408.373.643	2.391.509.673	2.477.311.645
Via e Obras....	1.176.315.628	78.192.625	1.255.197.653	1.048.907.657	62.614.641
Material e Tracção....	6.908.889.655	264.477.651	7.173.367.606	6.895.856.699	7.177.856.626
Total....	10.823.993.677	443.148.660	11.270.142.637	10.870.788.679	454.626.679

Serviços	1918		1919		Diferenças em 1919
	Orçamento	Despesa efectuada (incluindo as despezas accidentais)	Orçamento	Despesa efectuada (incluindo as despezas accidentais)	
Direcção Geral e Secretaria....	88.686\$60	231.107\$45	91.440\$14	142.420\$85	+ 139.667\$31
Contencioso....	3.664\$00	4.018\$94	2.961\$94	354\$94	+ 1.057\$00
Armazens Geraes....	36.971\$25	36.516\$55	35.698\$91	455\$70	- 816\$04
Saude....	23.824\$00	27.156\$67	29.734\$94	3.332\$67	+ 2.578\$27
Total....	153.145\$85	298.798\$61	159.835\$93	145.652\$76	+ 138.902\$68

I— Direcção e Serviços Geraes

Quadro comparativo da despeza de 1919 com o orçamento aprovado e com a despeza de 1918

II— Direcção Geral e Secretaria

A grande diferença que se nota entre a despeza realizada em 1919 com o orçamento e com a verba gasta em 1918 provém principalmente de se ter classificado nas despezas da Direcção, as extraordinarias feitas com a greve, na importancia total de 146.808\$20, despezas que foram feitas nos seguintes Serviços:

Administracão....	37.859\$42
Direcção Geral e Secretaria....	1.379\$00
Armazens Geraes....	302\$42
Saude....	1.493\$40
Exploração....	38.020\$47
Via e Obras....	33.869.23
Material e Tracção....	33.884\$26
	146.808\$20

Se deduzirmos nas verbas indicadas no mappa, a correspondente ás extraordinarias da greve, vê-se que, em relação ao orçamento, se dispendeu menos 4.387\$35 e em relação á despeza realizada em 1918 menos 7.140\$89.

Houve no entanto, em alguns dos artigos e paragraphos da classificação das despezas, augmentos compensados por economias feitas n'outros.

Em relação ao orçamento nota-se principalmente:

Gastos de escriptorio: augmento no custo do papel, impressos e outros artigos de maior consumo para os 33.000 bilhetes de identidade e respectivos annexos do triennio de 1920-1921-1922....	+ 1.064\$99
Fardamentos do pessoal menor e artigos de limpeza; augmento no seu custo.....	+ 2.747\$87
Despesas do pessoal, não previstas.....	- 6.550\$71
Seguros	11.334\$54

Esta importante redução na verba dos seguros explica-se, porque vindo de ha muito as Companhias de Seguros pedindo o aumento das taxas dos premios, fundando-se nas constantes indemnizações pagas á Companhia pelos prejuízos causados gelos innumeros incendios, desde que se empregou a lenha como combustível, resolveu a Comissão Executiva que, á excepção das estações de Lisboa-R. Santa Apolonia e Alcantara-Terra, tudo o mais fosse, de futuro, seguro de conta propria da Companhia e que na estação do Entroncamento se segurasse apenas, o Deposito de Madeiras.

Em vista d'esta deliberação, a importancia que a Companhia teve que pagar pelos premios vencidos ficou reduzida a metade da que pagaria se não tivessem sido annullados os seguros das outras estações e do material circulante e encerados.

No seguro da lenha houve tambem uma economia apreciavel; por ter sido reduzida a quantidade de combustível seguro, de 52,000 toneladas aproximadamente para 7,000 toneladas.

Esta bem justificada economia poude realisar-se porque, sobretudo para o material circulante e encerados; diminuiram os riscos de incendios consideravelmente por se ter passado a empregar exclusivamente o carvão como combustível.

Comparada a despesa com a de 1918, nota-se.

Pessoal—Augmentos de vencimento, integração n'elles de subsídios das Ordens 80 e 118 referente aos meses de Janeiro e Fevereiro, fixação de subsídios da Ordem n.º 123 e agentes suplementares para fazer os bilhetes de identidade do triennio 1920-1921-1922 (33.000 bilhetes aproximadamente).....	+ 4.229\$87
Gastos de escriptorio—Augmento de preço no papel, impressos e outros artigos e a compra de bilhetes de identidade.....	+ 1.866\$80
Fardamentos do pessoal menor (Em 1918 não se forneceram uniformes de verão).	+ 1.542\$02
Artigos de limpeza—Augmento no seu custo.....	+ 388\$53
Despezas de gréve—Levadas à conta de despezas da direcção.....	+ 146.808\$20
Prémios de Seguro Redução acima indicada	+ 14.948\$91
Total	+ 139.886\$51

Serviço do Contencioso

N'este Serviço a diferença para mais em relação ao orçamento provém do aumento e subvenção concedidos ao pessoal, não previstos.

Em relação ás despezas de 1918 o aumento foi consequencia dos honorarios do Advogado Adjunto, logar criado em Novembro de 1918.

Serviço dos Armazens Gerais

A economia resultante da comparação da despesa de 1919 com o orçamento, que se observa no quadro anterior, elevar-se-ha se considerarmos despezas supportadas e não previstas da Ordem n.º 2.644 e outros abonos ao pessoal.

A diferença para mais em relação ás despezas de 1918 é resultante de diversas modificações no quadro do pessoal e do aumento de custo e maior consumo dos artigos levados á classificação de "Gastos de escriptorio e despezas diversas", conforme as necessidades do serviço

(Continua)

Numero que nos falta

Para podermos servir um nosso assignante precisamos de um exemplar do n.º 392 de 16 de abril de 1904.

Compramol-o por 2 escudos a quem queira dispensal o.

A um cavalheiro do norte, que ha tempos nos escreveu, offerecendo uma collecção da nossa *Gazeta*—e não indicou a morada—pedimos nos diga para onde podemos escrever-lhe ou onde procural-o, porque ha quem deseje adquiril-a.

Linhas ferreas de Angola

O sr. engenheiro Miranda Guedes, secretario dos serviços de Obras Publicas e Minas de Angola, conta poder prolongar, com grande intensidade de ataque, a linha ferrea transversal do caminho de ferro Loanda-Malange, que vae do Zaire ao Zenza (Alto Golunga), interessando profundamente a exploração agricola dos distritos Quanza, Norte e Congo, e tornando possivel a exploração dos ricos jazigos de Bembe (cobre e das decantadas minas de Lombige (ouro).

Essa importante directriz foi iniciada com o modesto caracter de ramal de antigo caminho de ferro de Ambaca, na sua estação Canhoca, e o mais modesto fim de servir os interesses agrícolas da região do Golungo Alto, até onde está em exploração com o percurso de 30 kilometros. estando iniciados e, infelizmente, suspensos os trabalhos de terraplanagens em cerca de outro tanto de extensão, a caminho do rio Zenza.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Discurso do sr. Manoel Emygdio da Silva.—Com a amavel offerta do seu autor recebemos uma elegante planqueta em que se produz o notável discurso proferido pelo nosso presado amigo Manoel Emygdio da Silva, por occasião da inauguração dos «bancos do Ramalho» no Gerez.

Como se sabe o grande Ramalho Ortigão, uma das glórias da litteratura portuguesa era um entusiasta alpinista e amava aquella serra como uma das mais pitorescas e interessantes do nosso Minho, onde, n'um determinado ponto, ia sentar-se a bosquejar as suas primorosas obras.

Consagrando o facto, e querendo perpetual'o por um padrão imorredouro, lembrou-se e bem, a "Propaganda de Portugal" de construir, no lugar onde Ramalho se sentava em toscas pedras a enlevar-se no panorama vasto e explendido que a natureza desenvolvia ante os seus olhos, um banco de pedra a que deu o nome do grande artista

E foi um dos directores desta Sociedade que alli descerrou a bandeira que cobria a lapide comemorativa, pronunciando um discurso cheio de erudição e de fluencia, concisa mas vehemente, em que, em rápidos traços, justificou o acto, embellecendo a descrição com apropriadas citações de pensamentos e palavras de Ramalho entre as quaes, a final,—verdadeira chave de ouro de uma admirável escolha, com que terminou, entusiasmado o auditorio.

Vocabulaire en cinq langues de telegraphie et telephonie sans fil, por Henri Viard. Livraria Gauthier-Villars & Cia Paris.—É um livro indispensável a todos que se ocupam destes meios de transmissão da palavra. O seu auctor, tendo em mira dar a equivalência exata, em cada uma das cinco línguas a todos os termos que os technicos de diferentes países empregam, para designar, tal aparelho, tal parte d'elle, tal objecto ou tal efecto, tais como os relatórios da Comissão Eletrotechnica Britânica de 1914, da Conferencia Intern.ª de 1904 e do Manual do Serviço de signaes do Exercito Americano.

E para facilitar o encontro da definição, em cada língua, completou a sua obra com um Reportório alphabetico em que todos os termos são indicados em qualquer das cinco línguas.

Os nossos leitores a quem o conhecimento d'esta utilissima publicação possa interessar, tem-a aqui á sua disposição, para consulta, e para a poderem requisitar, pomos á sua disposição gratuitamente os serviços do nosso correspondente em Paris.

Novas amações da «Carris»

A companhia dos electricos de Lisboa, officiou á Camara queixando se de que está perdendo dinheiro, com a exploração das suas linhas e proondo, em conformidade com a condicção 27.^a do contracto de 10 d'abril de 1888, a elevação, já desde hoje (!) das suas tarifas, a

12 centavos os bilhetes de 1 zona
15 " " " " 2 "
20 " " " " 3 "
25 " " " " 4 "
30 " " " " 5 "

A commissão executiva ficou de resolver, em con-gresso camarario.

Ora a dita condição 27.^a manda expressamente que essa submissão á approvação da Camara seja feita *com um mez de antecedencia*; e se a Companhia cobrar maiores preços do que os da tarifa em vigor será *multada* "em 1\$000 réis por cada carruagem e carreira em que o fizer".

A ver vamos com tal exigencia da companhia, á ultima hora, que resultados dá esta nova manobra.

Talvez uma nova greve; é muito possivel.

Carvão e quedas d'agua

O Sr. Ministro do Commercio convocou a uma reunião os representantes das empresas de caminhos de ferro afim de fazerem parte de uma commissão que o sr. ministro vae nomear para estudar o aproveitamento das quedas de agua e carvões do paiz, para a producção de energia electrica e sua distribuição aos varios locaes do paiz.

Muito util aos nossos assignantes

Em vista do elevado preço que attingiram as **fitas para macrinas de escrever**, mandámos vir directamente de Londres, podendo cedel'as *unicamente aos nossos subscriptores* a 2\$80 cada.

Não vendemos mais que 2 a cada assignante, excepto aos grandes escriptorios aos quaes cederemos 6.



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de Ferro Atravez da Africa

Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada

Para discussão das contas, do relatorio e de outros assumptos que seja preciso resolver, são convidados os srs. accionistas a reunir no dia 11 de novembro, ás 13 horas, na casa da Companhia rua de Belomonte, n.º 19.

Porto, 24 de setembro de 1920.—O Vice-Presidente da Assemblea Geral, (a) *Antonio d'Ar.º Serpa Pinto.*

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, de 28 Outubro de 1920

Ao regressar do estrangeiro o sr. ministro das finanças, espla-hou-se o boato de que o relato da sua viagem seria acompanhado de communicações sensacionais e de summo alcance para o paiz. Afinal o seu discurso na camara dos deputados não correspondeu á espectativa dos ingenuos que ligaram credito ás palavras dos batedores officiosos.

Tinha-se dito que fôra negociado um emprestimo de seis milhões de libras em ouro. Logo se imaginou que isso havia sido feito no estrangeiro para consolidação de uma parte da nossa dívida fluctuante externa. Por nossa parte sempre disseramos que o sr. Innocencio Camacho nada conseguira em tal sentido lá fora, a não ser com estipulação de condições humilhantes, minosisimas e portanto inaceitaveis;

Os factos vieram mostrar afinal que fôra simplicidade o sr. ministro das finanças acalentar antes da sua partida para Londres e Bruxellas a esperança de um emprestimo, e que fôra um verdadeiro *bluff*, ao seu regresso, o boato de que elle estava negociado. O que succedera? O governo celebrara contracto com banqueiros de Lisboa para fornecerem 200.000 toneladas de trigo até a futura colheita. Os pagamentos seriam feitos em cheques e em bilhetes de Thesouro, que seriam reformaveis, estendendo-se esta liquidação durante um trienio. A isto se chamou emprestimo não só por *bluff*, mas ainda mais para cohonestar o monopolio deste abastecimento, que importará em cerca de 150.000 contos, sendo, pois, a maior operação commercial até hoje feita no paiz. Sabe Deus o que ha de desgraça em todo este caso do pão que o diabo vae amassando para a população!

Também o ministro declarou que estava fechado outro contrato para o fornecimento de 20.000 a 30.000 toneladas de carvão britanico por mez. No fim de um anno serão talvez 350.000 toneladas E' outro negocio de 70.000 contos, que provavelmente é feito pelo mesmo grupo, composto decerto pelos bancos, banqueiros, canbistas e negociantes. As duas operações somarão muito para cima de 200.000 contos, chegando a algumas dezenas de milhares de contos os lucros de uma oligarchia restricta que emporda a miseria nacional, com dinheiro que no fim de tudo é emprestado pelo Banco de Portugal e pela Caixa Geral de Depositos, verdadeiras instituições do Estado. Este dá-lhe o credito e o negocio e o povo dá-lhe a pelle. Assim se abarrotam e se congestionam de ganhos provocantes, até que o Estado não tenha outra maneira de obter dinheiro senão confiscando-lhes o que elles tiraram rara si com todas as explorações e manigacias desalmadas.

O sr. ministro das finanças, ao mesmo tempo que annuncava estes resultados da habilidade dos grupos em combinação com o tresloucamento do Estado, fez communicações ainda mais graves se é possível. Disse que o *deficit* do Thesouro no anno corrente subiu a 215.000 contos, ou ainda mais 15.000 do que a somma calculada por nós poucos dias antes. Accrescentou que pretende vencer tal situação com emprestimos e com alguns dos impostos pedidos pelos srs. Antonio da Fonseca e Pina Lopes e por elle mesmo, tendo o cuidado de accentuar que mantinha o actual sistema tributario e deixando entrever, portanto, indirectamente, que deixa a *nova riquesa* consolidar-se e crescer com todas as injustiças apostadas em lançar tudo no bolchevismo e na revolução. Também deu a conhecer que se tratará de reformar novamente o Banco de Portugal, augmentando-se ainda a circulação fiduciaria, o que é bem preciso, com tal administração financeira, não só para o Thesouro continuar na sua desordem de despesas, mas também para os especuladores proseguirem nas aventuras que trouxeram já muitos estabelecimentos bancarios quasi á fallencia e poderem financiar sem cancelas todos os monopolios que o Estado lhes vae dando.

A propósito diremos que na mesma hora de todas estas maravilhas fatais da nossa edade vinha o telegramma de que um grupo financeiro de Londres preparava uma proposta de exploração dos navios ex-allemães que pertencem ao Estado. É manobra promovida pelo mesmo grupo de Lisboa que está por detrás de todas as negociações que se fazem e se pretendem com o maior descaramento, em faina de abutre sobre o corpo miserável da economia nacional. Não desistem! E querem também todos os caminhos de ferro do paiz, com resgates previos! E para isso e para tudo o mais, certos planeadores de todos estes assaltos e trapalhadas, foram lá fora na mesma occasião em que oficialmente se tratava de negocios da nação na Conferencia de Bruxelas e no *Foreign Office*! O pudor desapareceu de todo.

Continua, pois, a orgia e o amor della, com maior desafogo do que nunca. Já pouco valem os protestos, quando tantas sensações repetidas acabaram por embotar a propria sensibilidade. Protestamos ainda assim contra as desordens desta decadencia mortal. Reájamos ainda contra a loucura de se aumentar a circulação fiduciaria para serviços de toda esta bacchanal financeira e economica.

Não precisamos de mais circulação neste momento. Quasi sex-tuplicada desde 1914, ella basta para transações que ainda não quintuplicaram de valor. Os preços e os agios actuais deviam até

descer muito, se começasse a ordem nas finanças e na economia do paiz. Para esse efecto, é quasi suficiente que haja mais regra e medida, mais solidariedade e justiça, mais trabalho e cooperação.

Venha também, um pouco, a sabia elevação da taxa do juro para o desconto, o crédito e o deposito. Ela não agravará os preços, em que hoje se incluem lucros fabulosos de 50, 100 e 150 por cento, e mais ainda. Fará baixar estes, porque diminuirá o poder da especulação. Ao mesmo tempo valorizará o capital, que deve acompanhar a evolução do trabalho para não morrer.

É preferível ir-se de caso pensado para esse caminho a aceitarem-se os efeitos da situação actual. Esta permite que os banqueiros paguem pelo aluguer do dinheiro 2 a 4 por cento; que depois levem 8, 9, 10 e 12 por cento, nas sublocações do mesmo; e que ainda outros exigem 20, 25, e 30 por cento em operações particulares com esses e outros capitais.

Ha por ahi comerciantes com riscos de fallencia? O facto, ou se dera a imprudencias ou a infelicidades é muito lamentavel. Ajude-os quem particularmente o puder fazer. Mas livral-os á custa de mais emissões de notas, seria uma insania e um crime,

que na outra derrocada futura haviam de ser em maior escala, por tal sistema. Fasel-as para que os especuladores possam explorar tudo isto mais á vontade é um caso monstruoso.

Q. J.

Curso de cambios, comparados

	EM 30 DE OUTUBRO		EM 15 DE OUTUBRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque.....	9 3/8	9 1/8	10 9/16	10 5/16
» 90 d/v.....	9 3/4	—	10 13/16	—
Paris cheque.....	470	490	424	437
Madrid cheque.....	1025	1070	935	960
Allemânia cheque.....	90	105	94	100
Amsterdam cheque.....	2230	2350	2015	2065
New York cheque.....	7350	7650	6495	6735
Italia cheque.....	270	283	255	263
Suissa	1160	1200	1035	1065
Libras.....	31\$50	32\$50	28\$50	29\$50

Ultim ^a cotaç ^o	Bolsas e títulos	Cotações na bolsa de Lisboa - OUTUBRO										
		18	19	20	21	22	25	26	27	28	29	-
Fundos do Estado:												
42,50	Interna 3 % coupon.....	43,00	43,00	43\$00	43,15	43,00	43,00	43,00	43,10	43,00	43,00	-
42,30	" 3 % assentamento.....	43,00	43,00	43\$00	43,00	—	43,00	—	43,00	42,90	42,90	-
10\$40	" 3 % 1905.....	—	11,20	11\$00	—	—	—	—	—	—	—	-
19\$30	" 4 % 1888.....	—	19\$70	19\$60	—	—	19\$60	—	—	—	—	-
52\$00	" 4 % 1890.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	-
57\$80	" 4 1/2 % 1888/89 assent....	—	—	57\$00	—	—	—	—	56\$00	—	—	-
57\$70	" 4 1/2 % 1888 89 coupon...	—	—	55\$50	55\$00	55\$00	—	55\$05	55\$00	55\$00	55\$00	-
81\$50	" 4 1/2 % 1905.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	-
78\$00	" 5 % 1909.....	73\$00	—	—	—	—	—	—	—	—	73\$00	-
140\$00	" 4 1/2 % 1912 ouro.....	165\$00	—	165\$00	—	—	—	—	—	—	68\$50	-
75\$60	" 5 % 1917.....	—	—	—	—	70\$00	—	—	—	—	—	-
127\$00	Externa 1. ^a serie.....	134\$00	135\$00	133\$50	133\$00	—	125\$00	133\$50	136\$00	136\$00	173\$00	-
117\$00	" 2. ^a serie.....	—	127\$00	127\$00	127\$00	—	—	—	127\$50	—	—	-
128\$50	" 3. ^a serie	137\$50	138\$00	—	137\$00	—	131\$00	137\$50	—	138\$00	138\$50	-
65\$50	Obrig. da Província de Angola..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	-
140\$00	" " Comp. Tabacos de 1891	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	-
Acções dos Bancos e Comp.:												
323\$00	Banco de Portugal.....	330\$00	329\$00	—	329\$00	—	330\$00	330\$00	—	329\$00	—	-
235\$00	" Nac. Ultramarino, coup.	229\$00	231\$00	232\$50	233\$00	238\$00	236\$00	233\$50	232\$00	234\$50	237\$00	-
219\$00	" " ass..	220\$00	220\$00	221\$00	222\$50	230\$00	230\$00	225\$00	—	255\$00	—	-
123\$00	" Portuguez e Brazileiro ..	117\$ 0	119\$00	119\$00	118\$00	118\$50	117\$00	116\$00	115\$00	115\$00	114\$50	-
216\$00	" Commercial de Lisboa..	—	—	—	—	215\$00	216\$00	—	—	—	—	-
207\$00	" Lisboa & Açores.....	—	—	208\$00	—	208\$00	—	208\$00	207\$70	208\$00	208\$00	-
102\$00	" Economia Portugueza...	100\$00	—	100\$00	—	—	—	—	—	99\$00	—	-
110\$00	" Commercial do Porto..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	-
38\$00	Companhia do Credito Predial..	37\$80	37\$50	37\$50	37\$00	—	—	37\$20	—	—	—	-
38\$00	" Gaz e Electricidade	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	-
70\$50	" das Aguas	—	—	65\$00	—	65\$00	—	—	—	—	—	-
178\$00	" Ilha do Principe...	178\$00	177\$00	176\$50	174\$00	175\$00	171\$00	—	170\$00	170\$00	170\$00	-
47\$40	" Colonial do Buzi..	48\$10	48\$10	48\$00	48\$00	48\$00	47\$60	—	48\$00	47\$00	47\$00	-
190\$00	" Indust. Port. e Col.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	-
87\$50	" Phosphoros, coup..	—	—	—	—	75\$00	74\$50	71\$00	—	—	75\$00	-
89\$00	" Cam. Fer. Portug..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	-
88\$80	" Tabacos, coupon ..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	-
193\$00	" Nac. de Navegação	193\$00	196\$00	197\$00	196\$00	196\$00	196\$00	196\$00	—	195\$50	—	-
Obrigações:												
76\$00	Companhia das Aguas.....	63\$00	—	—	—	63\$00	—	—	—	—	—	-
91\$00	Prediaes 5 % antigas.....	—	—	—	91\$50	—	—	—	—	—	—	-
90\$60	" 5 % serie A.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	-
88\$50	" 4 1/2 % serie A.....	—	—	—	—	88\$00	—	—	—	90\$00	90\$00	-
85\$00	" 4 %	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	-
96\$50	Nacional de Moagem	97\$00	—	50\$00	—	—	97\$00	—	—	97\$00	—	-
40\$20	Assuc. de Moçambique.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	-
81\$00	Banco Nac. Ultram. 4 1/2 % ass..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	-
104\$00	" " 4 1/2 % ouro.	100\$00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	-
98\$00	" " 6 % Hypot.	—	—	—	—	96\$00	96\$00	95\$00	95\$00	—	—	-
100\$00	Cam. de Ferro de Ambaca.....	93\$50	110\$00	107\$00	101\$00	100\$00	101\$00	—	96\$00	—	—	-
73\$60	Nac. de Cam. " de Ferro, 1. ^a serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	-
67\$60	" " " 2. ^a	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	-
70\$00	Cam. de Fer. Portug. 3 %. 1. ^a gr.	—	70\$00	—	—	70\$00	—	—	—			

Monteiro Gomes, Limitada

ENGENHEIROS

NEW YORK

LISBOA

LONDRES

Alecrim, 10

Teleph.: C. 73 - C. 3453



Engenharia Mechanica, Agricola, Civil, Electrotechnica

MACHINAS PARA TODAS AS INDUSTRIAS

MACHINAS AGRICOLAS

Representantes de:

Sir W. G. Armstrong, Whitworth & Co., Ltd.
(England)

Allied Machinery Company of America

Allis-Chalmers Manufacturing Co.

Robey & Co.

John Fowler & Co. (Leeds), Ltd.

Leeds Forge Co., Ltd.

Keighley Gas & Oil Engine Co., Ltd.

Bucyrus Co. Howe Scale Co. Reavell & Co., Ltd.

Robert Hudson, Ltd.

The Holt Manufacturing Co.

John Lauson Manufacturing Co.

American Seeding Machine Co.

S. Allen & Co. ("Planet Jr.")

Etc., Etc.

Enviam-se catologos

Fornecem-se orçamentos

TINTURARIA DE A. P. J. Cambournac

ESTAMPARIA MECHANICA

14, L. da Annunciada, 16—175-A, R. de S. Bento, 175-A

Officinas a vapor—RIBEIRA DO PAPEL

TINTAS PARA ESCREVER DE DIVERSAS QUALIDADES RIVALISANDO COM AS DOS FABRICANTES INGLEZES, ALLEMAES, E OUTROS

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

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



Sociedad Espanola de Construcciones Babcock & Wilcox

Séde principal: Plaza Albi, 1 — BILBAU

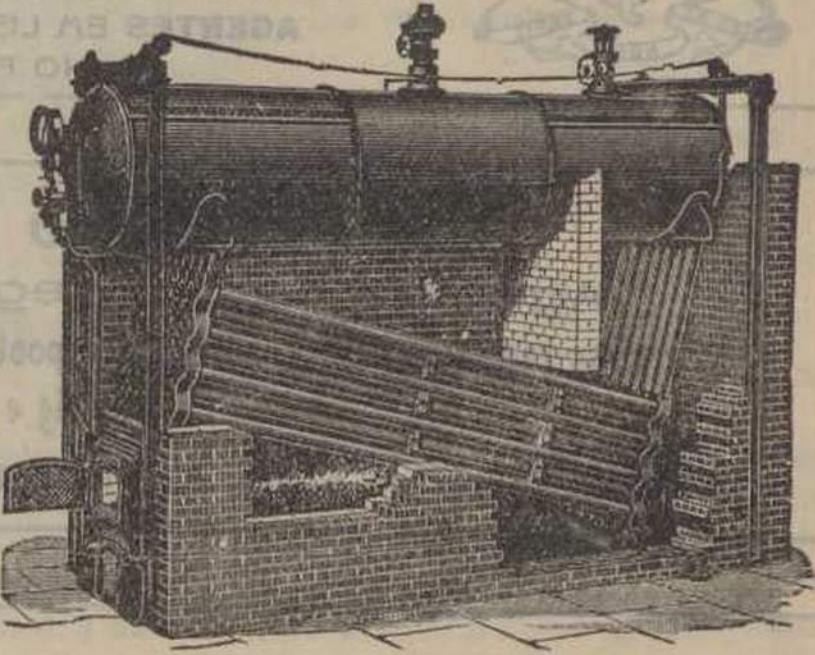
Succursaes: Ventura de la Vega, 1 Madrid — Fontanella, 8 Barcelona
PRAÇA DOS RESTAURADORES, 78-1.º LISBOA

Constructores de caldeiras
Aqua-Tubulares

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. — Grelhas automati-
cas.—Aquecedores d'água
d'alimentação. — Purifica-
dores d'água. — Chaminés
de aço. — Transportadores
para carvão. — Guindastes
electricos.—Tubagens de
todas as dimensões e par
todas as pressões.



Caladeir «Babcock & Wilcox» tipo terrestre

Freios para caminhos de ferro a vapor e electricos

Amortecedores de choques para os ganchos de engate dos caminhos de ferro

Signaes electro-pneumaticos

WESTINGHOUSE

ÉTABLISSEMENTS DE FREINVILLE
SÉVRAN (S. & O.) FRANÇA

COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO

Sociedade Anonima de responsabilidade Limitada

Serviços regulares entre a metropole e as colonias africanas

Frota da Companhia

Moçambique, Africa, Beira, Mossamedes, Portugal, Zaire,
Loanda, Peninsular, Loabo,
Manica, Chinde, Ambriz, Ibo, Bolama, Mindelo

Vapores só para carga: "Dondo" e "Extremadura"

Rebocadores no Tejo: "Cabinda," "Tejo" e "Congo"

Em Lisboa: Escriptorio da Companhia: Rua do Comercio, 85.

Porto: Succursal da Companhia: Rua da Nova Alfandega, 76, 1.º



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

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

Os vapores tem magnicas accommodações para passageiros. Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, comida à portuguesa cama, roupa, práticas a creados e outras despesas. Para carga e passagens trata-se com os

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

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

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

Agentes da Norwegian Steamship Line Standard

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

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

PORTO — 52, Rua do Bomjardim — Tel. 746

Vapores a sahir do porto de Lisboa

Anvers



Vapor belga ROUMANIER. Sahirá a 3 de Novembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a R. dos Fanqueiros, 10.

Bordeus



Vapor francês LUTETIA. Sahirá a 12 de Novembro. Agentes, Orey, Antunes & C.^a Lt. Duque da Terceira, 4, 1.^o

Bordeus e Rouen



Vapor francês TEREZA. Esperado a 2 de Novembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a R. dos Fanqueiros, 10.

Bordeus, Rouen e Dunkerque



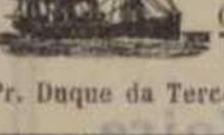
Vapor norueguês LLANDARD. Sahirá a 4 de Novembro. Agentes, Pinto de Vasconcellos Lt. Caes do Sodré, 52.

Bordeus, Rouen e Dunkerque



Vapor português DAGBJORG. Sahirá a 11 de Novembro. Agentes, Pinto de Vasconcellos Lt. Caes do Sodré, 52.

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



Vapor francês SIERRA VENTANA. Sahirá a 11 de Novembro. Agentes, Orey, Antunes & C.^a Lt. Duque da Terceira, 4, 1.^o

Glasgow



Vapor inglês BARON DOUGLAS. Sahirá de 3 a 5 de Novembro. Agentes, E. Pinto Basto e C.^a Lt. Caes do Sodré, 64 1.^o

Havre e Rouen



Vapor francês VILLE DE MARIJUNCA. Esperado a 15 de Novemb. Agentes, Henry Burnay & C.^a R. dos Fanqueiros, 10

Las Palmas, Rio de Janeiro, Santos, Monte-video e Buenos Aires



Vapor francês BARBANTIA. Sahirá a 8 de Novembro. Agentes, Orey, Antunes & C.^a Lt. Pr. Duque da Terceira, 4, 1.^o

Londres



Vapor inglês SEAHOUND. Sahirá a 5 de Novembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a Lt. Caes do Sodré, 64, 1.^o

Madeira e Açores



Vapor português FUNCHAL. Sahirá a 10 de Novembro. Empresa Insulana de Navegação, C. Sodré, 84, 2.^o

Madeira e Canárias



Vapor inglês ANDORINHA. Sahirá a 3 de Novembro. Agentes, Garland Laidley & C.^a T. do Corpo Santo, 10, 2.^o

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



Vapor inglês ARAQUAYA. Sahirá a 3 de Novembro. Agentes, James Rawes & C.^a Mala Real Ingleza R. do Corpo Santo, 47

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



Vapor inglês ANDES. Sahirá a 8 de Novembro. Agentes, James Rawes & C.^a Mala Real Ingleza R. do Corpo Santo, 47

Marselha, Port Said, Moçambique, Lourenço Marques, Majunca e Nosy-Bé



Vapor francês VILLE DE METZ. Sahirá a 4 de Novembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a R. dos Fanqueiros, 10.

Pará e Manaus



Vapor inglês HILDEBRAND. Sahirá a 15 de Novembro. Agentes, Garland Laidley & C.^a T. do Corpo Santo, 10, 2.^o

Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Monte-video e Buenos Aires



Vapor holandês SANLANA. Sahirá a 6 de Novembro. Agentes, Orey, Antunes & C.^a Lt. P. Duque da Terceira, 4, 1.^o

Pernambuco, Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul



Vapor inglês SILARUS. Esperado a 7 de Novembro. Agentes, James Rawes & C.^a Mala Real Ingleza R. do Corpo Santo, 74.

Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Rosário



Vapor inglês BRITANIER. Esperado a 7 de Novembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a R. dos Fanqueiros, 10.

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



Vapor francês ROMA. Sahirá a 6 de Novembro. Agentes, Orey, Antunes & C.^a Lt. P. Duque da Terceira, 4, 1.^o

Rouen e Anvers



Vapor norueguês ALA. Sahirá a 15 de Novembro. Agentes, Pinto de Vasconcellos Lt. Caes do Sodré, 52.

Rio de Janeiro, Monte-video e Buenos Aires



Vapor francês MASSILIA. Sahirá a 2 de Novembro. Agentes, Orey, Antunes & C.^a Lt. P. Duque da Terceira, 4, 1.^o

Vigo, Boulogne, Plymouth e Amsterdam



Vapor holandês GELRIA. Sahirá a 5 de Novembro. Agentes, Orey, Antunes & C.^a Lt. P. Duque da Terceira, 4, 1.^o

Vigo, Cherbourg e Southampton



Vapor inglês ARLANZA. Sahirá a 10 de Novembro. Agentes, James Rawes & C.^a Mala Real Ingleza R. do Corpo Santo, 74