

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

3.º DO 34.º ANNO

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

NUMERO 795

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

Proprietario-director — **L. de Mendonça e Costa**

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

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

COMPOSIÇÃO

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

LISBOA, 1 de Fevereiro de 1921

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

11, Rua da Herta Seca, 7-1.º  
Telephone: Central-27

## SUMMARY

A Companhia de Caminhos de Ferro de Guimarães em 1919, por J. Fernando de Souza.....	33
O orçamento de 1921-22, por Quirino de Jesus.....	35
Parte Official.....	37
A actual crise do carvão e problema da força motriz em Portugal, por F. Martins.....	37
Os telephones de Lisboa.....	39
Viagens e Transportes.....	40
Carta de Paris, XVI, por Guerra Maio.....	41
Memorias d'outros tempos, V.....	42
Viação parisiense.....	43
Linhas portuguezas.....	43
Linhas estrangeiras.....	43
Parte Financeira:	
Boletim commercial e financeiro.....	44
Cotações na Bolsa de Lisboa.....	45

## A Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães em 1919

Já tarde embora, não queremos deixar de analizar o relatório da Companhia de Guimarães referente ao exercicio de 1919.

As receitas realisadas foram as seguintes comparadas com as de 1918:

Trafego.....	264.391\$57	+	35.735\$93
Fóra do trafego.....	6.579\$56	+	1.176\$67
Total.....	270.971\$13	+	36.912\$70

A receita por kilometro de via foi de 4.838\$77 ou mais 659\$16 que em 1918 e por kilometro de trem 2\$11,3 ou mais \$41,6.

As receitas descriminadas por especies foram as seguintes, comparadas com 1918:

Passageiros.....	158.762\$95	+	45.308\$80
Bagagens e recovagens.....	45.709\$80	+	4.863\$73
Pequena velocidade.....	59.918\$82	-	14.436\$60
	264.391\$57		35.735\$93

Nas receitas fóra do trafego estão incluídos esc. 6.156\$87 de participação nas receitas do Minho e Douro ou mais 1.124\$88 que em 1918.

As receitas do trafego comprehendem os impostos de transito e sello, a saber:

Transito.....	10.120\$49
Sello.....	9.316\$52
	19.437\$01

Deduzida essa importancia fica a receita do trafego reduzida a 244.954\$56 ou 4.374\$19 por kilometro de via e 1\$91 por kilometro de trem.

Vemos que apesar das sobretaxas houve sensível diminuição na receita de pequena velocidade.

A resenha do numero de unidades do trafego mostra bem a diminuição havida em relação a 1918:

Passageiros.....	472.350	+	90.485
Bagagens e recovagens.....	6.450	-	534
Pequena velocidade.....	43.861	-	19.343

Veamos agora as mercadorias por especies em confronto com 1918:

Madeiras.....	10.896 <sup>t</sup>	-	4.319
Carvão.....	5.315	-	9.938
Vinhos.....	5.668	-	2.406
Algodão.....	2.643	-	2.744
Cereaes.....	2.419	+	1.939
Tecidos.....	1.559	-	992
Taras.....	1.504	-	309
Farinhas.....	1.369	+	892
Sal.....	889	-	104
Azeite e oleos.....	747	+	104

A principal diminuição deu-se no carvão e nas madeiras.

A concorrência da via ordinaria vae-se agravando á medida que se augmentam as sobretaxas, de modo que não se pode contar muito com o seu agravamento para avolumar as receitas.

As despesas d'exploração sommam 152.265\$00 ou mais 26.759\$67 que em 1918 representando 2.719\$01 por kilometro de via e 1\$18,7 por kilometro de trem ou respectivamente mais 477\$85 e \$27,8.

O percurso dos comboios sommou 128<sup>k</sup>,238 ou menos 9,684.

O coeficiente d'exploração foi de 0,562 ou mais 0,026 que em 1918.

A's despesas indicadas ha que juntar 6.208\$20 de gerencia da Companhia e premio d'exploração e 6.410\$67 de impostos, que em rigor devem figurar nas despesas d'exploração elevando-as a 164.883\$87.

Com as correcções indicadas para a receita e a despesa o coeficiente d'exploração eleva-se a 0,672.

As despesas por serviços foram as seguintes:	
Administração e impostos.....	12.618\$87
Direcção e serviços geraes.....	20.825\$40
Movimento.....	30.498\$03
Via e obras.....	19.969\$42
Tracção e officinas.....	80.530\$04
Pagamento ao Minho e Douro.....	462\$11
	164.883\$87

A Caixa de Soccorros e Aposentações teve a receita de 6.016\$31 em que figuram 1.010\$89 de juros

de obrigações, 2.008\$52 de receitas diversas cedidas pela Companhia e 1\$380 de multas.

A despesa elevou-se a 5.033\$84 sendo 1.170\$11 de subsidios por doença e 2.806\$84 de subsidios por inhabilidade.

O capital em acções e obrigações somma 16.219\$00. Eis o resumo do balanço:

<b>Activo</b>	
<i>Immobilizado:</i>	
Construcção .....	1:549.440\$48
<i>Realizavel:</i>	
Materiaes .....	33.655\$36
<i>Mobilizavel:</i>	
Caixa, dinheiro e valores em deposito, devedores e obrigações autorizadas .....	175.470\$01,5
	1:758.565\$85,5
<b>Passivo</b>	
<i>Não exigivel ou exigivel a longo prazo:</i>	
Accções e obrigações .....	1:502.670\$00
Fundos de amortização e reserva .....	123.632\$34
<i>Exigivel</i> .....	102.423\$71,5
Total .....	1:728,726\$05,5

O saldo na importancia de 29.839\$80 representa o lucro do exercicio, sendo destinados 10.000\$00 para fundo de reserva e 17.844\$00 para dividendo de 6 % ás accções.

O fundo de reserva fica pois elevado a 57.409\$51 a que se juntam 40.222\$83 para fundo de renovação de material: total 97.632\$34.

O fundo de amortização correspondente á somma das amortizações realizadas elevou-se a 36.000\$00.

Queixara-se e com razão a Companhia no seu relatório do exercicio de 1918 de que a elevação da sobretaxa de 40 a 57 % que lhe foi concedida pela portaria n.º 1490 ficasse subordinada á condição de ser o augmento de 17 % destinado exclusivamente a augmentos de vencimento do pessoal, revertendo para o Estado o excesso da importancia.

Isto depois de se declarar nos considerandos que a elevação da sobretaxa foi pedida com fundamento no augmento do custo dos materiaes e na necessidade de melhorar os vencimentos.

Porque razão só a ella e á da Povia se impoz essa participação do Estado no producto das sobretaxas, quando nenhum subsidio ou garantia lhes dera para a construcção das linhas?

No relatório de 1919 aponta-se a supressão de dividendos que de futuro resulta das disposições da lei n.º 952 de 5 de março.

Não sendo o dividendo das accções *encargo financeiro obrigatorio*, não pode sahir do producto das sobretaxas, pois quando haja saldo depois de dotadas as obras complementares e aquisições de material circulante, reverte para o Estado. Nem ao menos se reservaram os dividendos anteriores como se fez em França nas diversas convenções antes de dispor da receita liquida para minorar encargos!

Quem ha de aventurar entre nós um centavo em emprehimentos ferro-viarios se com esta leveza de animo se nega remuneração ao capital que a tinha?

Ha ao menos uma parcella da receita que a Companhia pode destinar á remuneração embora insufficiente do capital; são as receitas fóra do trafego nas quaes se deve incorporar a participação nas receitas do Minho e Douro com que foi subvencionado o troço de Guimarães a Fafe. São 6 ou 7 contos que representam um dividendo de 2 % apenas.

Carece a Companhia de realizar importantes aquisições de material circulante, pois já antes da guerra essa necessidade se fazia sentir e estava prevista no plano de fusão com as companhias da Povia e do Alto Minho.

Aparte 4 carruagens de 1.ª classe adquiridas quando se construiu o troço de Guimarães todas as outras (9 de 1.ª classe e 20 de 3.ª) são de typo antiquado, mas não será este o momento propicio para novas aquisições. O mesmo se pode dizer dos 72 vagões e furgões alguns dos quaes teem leito de madeira que deve ser gradualmente substituido por occasião das grandes reparações.

A principal necessidade a satisfazer é a de locomotivas; tem a linha 8, datando 3 de 1882 e não podendo essas pelo seu estado e exiguas dimensões prestar serviço satisfactorio. Urge adquirir 2 machinas que custarão cerca de 400 contos.

Algumas obras complementares são necessarias, de modo que se pode computar em 500 contos a despesa da conta d'estabelecimento necessaria desde já, deixando para segunda etapa a aquisição e transformação de carruagens. E' insufficiente a reserva existente para ocorrer a tal dispendio, mesmo quando se lhe junte o saldo das sobretaxas, cuja receita a não ser nos passageiros não pode ser muito avultada pelo desvio crescente do trafego operado pela viação ordinaria.

Só pelo recurso ao credito poderá a Companhia obviar a essa necessidade. Como faze-lo porém quando se lhe vem retirar a possibilidade de dar o habitual dividendo ás accções, affectando-se assim o seu credito?

E todavia sem a aquisição de machinas, que já antes da guerra era necessaria, não é possível melhorar o serviço de passageiros mais susceptivel de augmento de receita.

Depende intimamente o trafego de Guimarães do serviço do Minho e Douro. Desde que este determine como agora atrazos, e a mercadoria mais tende a preferir a estrada para os transportes.

Outra circumstancia importa ainda ponderar. Foi reconhecida a necessidade de constituir uma rede homogenia de linhas secundarias no Minho com cerca de 500 kilometros de extensão, aproveitando em parte os leitos de estradas e sendo devidamente electrificada.

D'esse grupo fariam partes as linhas da Povia e de Guimarães e as que constituem a concessão do Alto Minho.

Seria pois nociva á realização d'esse plano, que sem a guerra estaria em adiantada execução, qualquer concessão fragmentar que se fizesse.

De nada serviu o minucioso parecer unanimemente aprovado da Junta Consultiva de Caminhos de Ferro. Um complemento parecer em contrario da outra estação official coonestou a resolução do ministro e creou a mais extravagante das situações.

Vae ser aberto concurso para a concessão de algumas linhas nos termos do regulamento de 1906 e abrangendo troços da concessão do Alto Minho. Não caducou este e ha duas leis promulgadas uma em 1912 e outra em 1915 estabelecendo principios diferentes e resolvendo os direitos dos concessionarios. A nada disso se attendeu no empenho de satisfazer pedidos locais.

Assim se administra entre nós um plano, sem sequencia de vistas, sem coherencia!

E' indispensavel que o Estado se entenda com as companhias existentes e estude com ellas o modo equitativo de melhorar a situação deploravel em que se encontram os serviços ferroviarios.

O actual ministro do commercio está resolvido a arcar criteriosamente com um momentoso problema.

Assim as vicissitudes da nossa malfadada politica l'ho consintam e o deixem permanecer no seu logar o tempo preciso para exercer a acção fructuosa de que é susceptivel.

J. Fernando de Souza

## O orçamento de 1921-1922

Não chegou a ser discutido o orçamento de 1919-20. O mesmo succedeu ao de 1920-21. Continuamos a viver no regime provisorio dos duodecimos. Até quando durará esta desordem, tão logicamente arrasada com muitas outras?

Para cumprir a formalidade constitucional, o governo acaba de apresentar ao parlamento a proposta orçamental para 1921-22. Como é tragica a expressão daquelle documento!

Em 3 de fevereiro de 1920, calculavam-se desta maneira as despesas para o actual ano económico:

Divida publica.....	63:983.685\$46
Encargos geraes e serviços dos ministérios.....	121:826.216\$28
Despesas extraordinarias...	48:869.349\$79
Serviços autonomos.....	42:581.561\$02
<b>Total.....</b>	<b>277:260.812\$55</b>

Eram já bem inquietadoras. Triplicavam em relação a 1913-14, quando as receitas apenas tinham duplicado

Mas o orçamento apresentado em 12 de janeiro, ia muito alem com esta gravissima previsão de despesas:

Divida publica.....	98:068.728\$40
Encargos geraes e serviços dos ministerios.....	168:425.368\$33
Despesas extraordinarias..	213:254.280\$84
Serviços autonomos.....	84:902.282\$12
<b>Total.....</b>	<b>564:650.659\$69</b>

São mais 287.389 contos sobre os 277.260 previstos para 1920-21! Mais do dobro.

O quadro seguinte mostra os *augmentos* que houve nos diferentes sectores:

Divida publica.....	34:085.042\$94
Presidencias da Republica e do governo e outros encargos.....	692.296\$44
Finanças.....	3:985.007\$79
Interior.....	11:680.859\$49
Justiça e cultos.....	1:113.908\$84
Guerra.....	19:250.517\$41
Marinha.....	5:812.224\$44
Extrangeiros.....	3:047.890\$51
Commercio.....	—524.726\$60
Colonias.....	315.823\$29
Instrucção.....	103.546\$23
Trabalho.....	234.832\$90
Agricultura.....	886.971\$31
Despesas extraordinarias...	164:384.931\$05
Serviços autonomos.....	42:320.721\$10
<b>Total.....</b>	<b>287:389.847\$14</b>

Distribuiram-se, mais ou menos arbitrariamente, por dois orçamentos, um ordinario e outro extraordinario, esses grandes augmentos de despesa. Puzeram-se no primeiro 80.684.194\$99, sendo 34.085.042\$94 no capitulo da divida publica e 50.599.152\$05 nos serviços

communs dos ministerios, quasi tudo para vencimentos e subsidios. Levaram-se para o segundo 164.384.931\$05, ainda principalmente para subvenções, que chegam a 98.599.200\$00, e pela verba de 50.000.000\$00 para a crise economica, tendo esta apenas uma contrapartida de 33.000.000\$00 nas receitas, por venda de productos na secção de subsistencias.

E' grave que se tenham elevado de 63.983 contos previstos na proposta orçamental de 1920-21, a 98.068 contos, ou mais cerca de 34.000 contos, os encargos nominaes da divida publica. Ficam em cerca de 66 % de toda a receita.

Mas ainda peor é o que se vê nas despesas militares de todas as especies. Tinham sido assim calculadas para 1920-21:

Ordinarias:

Guarda fiscal.....	3:903.980\$40
Segurança publica.....	20:594.641\$13
Guerra.....	39:894.673\$49
Marinha.....	17:347.253\$37

Extraordinarias:

Guerra.....	2:008.873\$20
Marinha.....	9:535.287\$52
<b>Total.....</b>	<b>93:284.709\$11</b>

Definiam já uma situação ruinosa. Mas agora foram assim previstas para 1921-22:

Ordinarias:

Guarda fiscal.....	5:273.541\$50
Segurança publica.....	31:801.258\$10
Guerra.....	59:145.190\$90
Marinha.....	23:159.477\$81

Extraordinarias:

Interior.....	4:819.200\$00
Guerra.....	23:419.000\$00
Marinha.....	25:854.349\$46
<b>Total.....</b>	<b>173:472.017\$77</b>

Acresce que não entram ahi as subvenções da guarda fiscal, da guarda republicana e da policia: não estão englobadas nas dos ministerios do interior e das finanças, as quais são de 7200 e de 18.000 contos, respectivamente. Assim, o total excede o das receitas ordinarias, apesar de terem estas um augmento de 52.000 contos nos impostos. E' pavoroso.

Não é pequeno o terror inspirado por este monstruoso crescimento de despesas, que, de 65.000 contos em 1913-14, chegam assim a 564.650 contos *previstos* para 1921 22. Que diremos quando se considera que as tendencias actuaes leval-as-iam, dentro do mesmo anno economico, para mais de 700.000 contos, pela simples função dos cambios, das subvenções e dos desperdicios?

O exame das receitas deixa ver de outro modo o systema da nossa administração ruinosa e tragica. Ellas foram calculadas assim:

	1920-21	1921-22
Contribuições e impostos directos ..	15:961.100\$00	42:201.150\$00
Registo e sello.....	18:560.000\$00	27:900.000\$00
Impostos indirectos.	25:915.070\$00	42:384.177\$00
Impostos para bar- ras e portos .....	44.360\$00	38.950\$00
Exclusivos.....	16:193.221\$33	15:130.760\$92
Bens proprios e ren- dimentos diversos	847.288\$00	1:699.562\$00
Juros e dividendos de capitaes, ac- ções, etc.....	16:610.782\$73	20:978.629\$13

Reembolsos e reposições.....	2:736.073\$82	3:232.167\$88
Rendimentos próprios de diversos serviços.....	8:156.267\$76	22:312.130\$46
Receitas extraordinárias.....	14:591.150\$00	48:533.476\$71
Serviços autonomos.....	42:581.561\$02	84:902.282\$12
Total.....	162:196.874\$66	299:313.286\$22

Mas este quadro por si não deixa ver o movimento das receitas propriamente ditas. As seguintes, que estão nelle incluídas, não podem ser consideradas como taes:

	1920-21	1921-22
Juros de titulos da vida na posse da fazenda.....	15:737.662\$57	19:461.355\$87
Productos de emprestimos.....	13:578.000\$00	23:260.000\$00
Venda de productos (subsistencias) ..	10:500.000\$00	33:000.000\$00
Subvenções do Estado aos caminhos de Ferro.....	1:839.500\$00	7:750.000\$00
Lucros simultaneamente incluídos nos <i>Exclusivos</i> e na receita da Caixa Geral de Depositos...	1:687.123\$62	2:764.237\$30
Total.....	43:342.286\$19	86:235.593\$17

Reduzindo com as cifras do segundo quadro as do primeiro, achamos que as receitas previstas eram de 118.854.588\$47 para 1920-21 e são de 213.077.693\$05 para 1921-22, ficando, portanto, o acrescimo em esc. 94.223.104\$58. Não chegam ainda ao triplo das calculadas para 1914-15, que foram de 76.109 contos, afora o producto de emprestimos.

Os augmentos de 1921-22 sobre as de 1920-21 veem da forma seguinte:

Impostos.....	52:043.747\$00
Exclusivos.....	—1:062.460\$41
Bens proprios.....	852.274\$00
Juros e dividendos.....	644.153\$10
Reembolsos e reposições.....	496.094\$06
Rendimentos de diversos serviços.....	4:155.862\$70
Receita extraordinaria....	12:442.326\$71
Serviços autonomos.....	25:728.221\$10
Total.....	95:300.218\$26

Na primeira divisa deste mapa já foi abatida a importancia de 5.410\$00, que nos impostos para barras se espera a menos. O total reduz-se a 94.223.104\$58, se pozermos fora, como é indispensavel, os 1.077.113\$68 que proveem da differença nos lucros simultaneamente incluídos nos *Exclusivos* e na receita da Caixa Geral de Depositos.

E' expressiva a comparação dos rendimentos no capitulo dos *Exclusivos*:

	1920-21	1921-22
Rendas fixas:		
Phosphoros.....	280.500\$00	280.500\$00
Tabacos.....	6:520.000\$00	6:520.000\$00
Caminhos de Ferro do Estado.....	750.000\$00	750.000\$00
Transportes Maritimos	3:250.000\$00	1.000.000\$00
Participação de lucros:		
Banco de Portugal....	850.000\$00	900.000\$00
Ultramarino.....	391.000\$00	700.000\$00
Phosphoros.....	131.573\$73	190.000\$00
Tabacos.....	1:911.023\$62	1:461.023\$62

Caixa Geral de Depositos.....	1:687.123\$98	2:764.237\$30
Lotarias.....	500.000\$00	565.000\$00
Total.....	16:193.221\$33	15:130.760\$92

O rendimento publico dos exclusivos e *regies* que se compreendem neste quadro é calculado em menos 1062 contos do que no anno anterior' por causa da diminuição prevista nos Transportes Maritimos e nos Tabacos. Elle será ainda assim maior, porque o lucro na Caixa Geral de Depositos vae passar de 4000 contos.

Mas os caminhos de ferro do Estado não rendem realmente os 750 contos indicados acima. O orçamento destina-lhes, por outro lado, uma subvenção de 7750 contos para suprir o *deficit* da exploração e do fundo especial.

As receitas dos serviços autonomos, previstas para os dois annos, constam deste mapa, onde não incluímos o producto dos emprestimos e subvenções:

	1920-21	1921-22
Caixa Geral de Depositos.....	5.284.118\$05	9.618.456\$11
Serviços Florestaes.....	549.227\$34	1.428.160\$00
Caminhos de Ferro do Estado.....	15.690.715\$63	31.548.240\$00
Porto de Lisboa ...	1.950.000\$00	6.200.000\$00
Correios e Telegraphos.....	6.190.000\$00	6.190.000\$00
Total.....	29.664.061\$02	54.984.856\$11

As receitas destas *regies* quasi duplicaram de uma para outra previsão. Apesar disso é grande o *deficit*.

Nos caminhos de ferro do Estado dobrou-se o rendimento com a elevação pratica das tarifas. No entanto, precisam da subvenção de 7.750, como vimos.

Os correios e telegraphos mantem aparentemente o mesmo rendimento. É provavel que este augmento um pouco pelos recentes agravamentos de taxas, embora o movimento haja de diminuir muito. O *deficit* é tambem notavel nestes serviços. Na despesa extraordinaria do ministerio do commercio vem uma verba de 9.600 contos que lhes é destinada.

Inevitavelmente se ha de combater com toda a energia o *deficit* orçamental de perto de 300.000 contos pelas previsões actuais, e amanhã de 400.000 ou 500.000 cantos, ou mais ainda, pelas tendencias da nossa desorganização progressiva.

No sector das despesas ter-se-há de impedir que ellas cresçam com expansão do communismo burocratico e marvotico e cedencias do Thesouro aos assaltos financeiros que lhe veem de todos os lados, uns apos outros. Será tambem indispensavel dar um corte fundo nas existentes. Isso depende principalmente de providencias eficazes para a melhoria dos cambios e dos preços. Pouco se pode esperar de redução de quadros e de extinção dos desperdicios. Tal é a verdade, por maiores que sejam as excrescencias e podridões e mais inflexiveis que sejam as limpezas. Mais se tem de querer das receitas.

Mesmo com os 52.000 contos que se prevêem a mais nas contribuições, o producto destas não chega a ser duas vezes e meia o calculado para 1914-15, o qual fôra de 49.155 contos. É forçoso ir-se mais alem, n'uma administração que em tudo vá direita ao fim justo. A formula não pode ser a da *actualização das taxas*, porque as bases existentes, são arbitrarías e desiguais. Dêem as voltas que derem ao problema, a reforma tem de obedecer aos dois principios que sempre temos preconizado Um é o da tributação dos lucros de guerra, desde agosto de 1914 a 31 de

dezembro de 1920. E' tão possível isso, como na Belgica; onde elles foram collectados retroactivamente, desde 1 de julho de 1914 a 31 de dezembro de 1918, por lei de 7 de março de 1929. Outro é o da organização do imposto cedular e complementar de rendimento, com todos os respeitos devidos aos encargos de familia.

Por fim é absurdo que os nossos exclusivos e *regies*, no seu conjunto, dêem prejuizo. É forçoso que venha dahi um rendimento liquido consideravel. Não se comprehende que os Phosphoros, os Tabacos, os Transportes Maritimos, a Caixa Geral de Depositos, os privilegios do Banco de Portugal e do Ultramarino e as lotarias tragam apenas o de cerca de 14.000 contos. Tão pouco se comprehende que haja *deficit* nos caminhos de ferro do Estado e nos correios e telegraphos: um *deficit* que annulla aquelle resultado modesto. A verdade é que de tudo isto deve o Estado receber lucros de mais de 30 000 contos, se o problema for atacado com vigor.

Quirino de Jesus.



Ministerio do Comercio e Comunicações

DECRETO N.º 7:206

Com o fundamento no artigo 5.º da lei n.º 1.078, de 30 de Novembro último: hei por bem, sob proposta do Ministro do Comercio e Comunicações, tendo ouvido o Conselho de Ministros, determinar que, da importancia total autorizada pela referida lei para ocorrer ás despesas do Ministerio do Comercio e Comunicações no actual mês, se inscrevam no capitulo 24.º, Caminhos de Ferro do Estado, do orçamento do mesmo Ministerio para o actual ano económico, as quantias de 625.000\$ e 2.734.622\$60, respectivamente nos artigos 317.º «Fundo especial dos Caminhos de Ferro» e 318.º «Subvenção por deficiência das receitas de exploração».

O Presidente do Ministerio e Ministro do Interior e os Ministros das demais Repartições assim o tenham entendido e façam executar. Paços do Governo da República, 24 de Dezembro de 1920 — ANTONIO JOSÉ DE ALMEIDA — *Liberato Damião Ribeiro Pinto* — *Artur Alberto Camacho Lopes Cardoso Francisco Pinto da Cunha Lial* — *Alvaro Xavier de Castro* — *Júlio do Patrocínio Martins* — *Domingos Leite Pereira* — *António Joaquim Ferreira da Fonseca* — *António de Paiva Gomes* — *Augusto Pereira Nobre* — *José Domingues dos Santos* — *João Gonçalves*.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

PORTARIA

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comercio e Comunicações, que em virtude de ter ficado deserto o concurso realizado em 11 de Novembro de 1920, para a construção e exploração da linha férrea de Setil a Peniche, se considere aberto novo concurso para o mesmo fim, sujeito ás condições e caderno de encargos que foram publicados no *Diario do Governo* n.º 189, 2.ª série, de 31 de Agosto de 1920, devendo ser recebidas e abertas na Repartição de Caminhos de Ferro, por uma comissão, no dia 15 de Março próximo futuro, pelas catorze horas, as propostas em cartas fechadas, assinadas.

Paços do Governo da República, 11 de Janeiro de 1921. — O Ministro do Comercio e Comunicações, *António Joaquim Ferreira da Fonseca*.

Considerando a manifesta necessidade de melhorar as precarias condições em que se exerce ao presente a exploração de ca-

minhos de ferro de modo que sejam atendidas as justas exigencias da economia nacional;

Considerando que é preciso para esse effeito conhecer as circunstancias em que se encontra cada grupo de linhas, estudando a sua situação de acordo com as respectivas empresas, associadas ao Estado pelos seus contractos, no desempenho de um serviço de primacial interesse publico;

Considerando que a estação official naturalmente indicada para esse estudo é a comissão instituida por decreto n.º 7017 de 12 de Outubro ultimo para assegurar a mais fructuosa applicação do producto das sobretaxas nos termos da Lei n.º 952 de 5 de Março do anno findo, sem prejuizo das funções cometidas á Junta Consultiva de Caminhos de Ferro;

Manda o Governo da Republica pelo Ministerio do Comercio e Comunicações que a referida Comissão proceda com urgencia a um inquerito acerca do estado em que se encontram os caminhos de Ferro do Continente no que respeite, quer ao seu material fixo e circulante, quer á sua situação financeira, ouvindo cada uma das empresas nos termos do Art.º 1.º § 2.º do citado decreto n.º 7017 e indicando de acordo com ellas as obras e aquisições necessarias, os recursos com que se pode contar a melhor forma de os obter e aplicar, a repercursão que nas condições d'exploração tem as clausulas dos respectivos contractos de concessão.

As linhas de cada empresa serão objecto de relatório distincto que habilite o Governo com o cabal conhecimento da sua situação e das providencias alvitradas para a melhorar consoante o exigam os superiores interesses do paiz.

Paços do Governo da Republica, em 26 de Janeiro de 1921 — *Antonio Fonseca*.



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

Em diversos artigos publicados na «Gazeta» temos procurado tratar, o melhor possível dentro do nossos minguados conhecimentos, da questão de carvões fósseis em Portugal, no sentido de se resolver, por meio d'elles, o importantissimo problema da força motriz, pois que, para que o nosso paiz possa prosperar e engradecer-se, é necessario que nós, os portugueses, saíamos a todo o custo do apertado horizonte em que temos vivido, lançando-nos no caminho das grandes iniciativas e trabalhando com ardor e fé, porque os recursos naturais não faltam. E obtidos em territorio portuguez os elementos precisos para a produção da energia em boas condições economicas, uma nova era se abrirá para actividade nacional, estimulando iniciativas e criando riquezas, tendo em vista que a felicidade em que todos nós mais ou menos pensamos, só pelo trabalho, com intelligencia e perseverança, pode ser alcançada.

Resolvido que seja o problema da força motriz, á industria metalurgica será dado um grande incremento pelo tratamento no paiz dos variados e ricos mineraes que existem no nosso sub-solo, podendo Portugal vir a ser, como a Belgica ou a Suissa, um paiz industrial, a que não faltarão mercados para os seus productos que teriam segura colocação, principalmente, nas nossas colonias de Africa e no Brazil.

Aqui obteriam, então, trabalho permanente e remunerador muitos milhares de portugueses que annualmente abandonam a mãe patria e atravessam o oceano, dirigindo-se para onde esperam obter uma vida mais desafogada; as repartições publicas não estariam, como actualmente, congestionadas de empregados, muitos d'elles dispensaveis e constituindo um pesado encargo para o Estado; e os nossos escassos 6:000.000 de habitantes poderiam ser elevados ao duplo ou ao triplo. Depois, desenvolvendo-se paralelamente a agricultura, Portugal bastar-se-hia a si proprio, voltaria o credito, a vida barata e pertenceriamos ao numero dos paizes cuja moeda mais se acha valorizada. E' indubitavelmente este o caminho a seguir.

Como acima se diz, os recursos naturais não faltam e, assim, passemos a tratar de outro valioso ele-

mento, que também se pode obter em Portugal e que muito virá contribuir para o nosso ressurgimento económico. O carvão obriga-nos, sobretudo na época que atravessamos, devido á carestia da mão de obra, a elevadas despesas com a lavra das minas, estando a sua aquisição difícil, mesmo nos paizes em que é explorado em grande escala, o que leva muitas nações, como a França, a Suíça, Itália, Hespanha, etc, a proceder ao aproveitamento da energia hydraulica, transformando-a em energia electrica, a qual tem, sobre a energia obtida por meio de motores termicos, diversas vantagens apreciaveis.

Os jazigos carboniferos, de cujos productos se podem obter, por varios processos, sub-productos de muito valor, esgotar-se-hão n'um futuro mais ou menos proximo, ao passo que a chamada "hulha branca" é inexgotavel, convindo, portanto, poupar tanto quanto possivel o carvão.

A energia electrica obtida por meio das quedas de agua, é muito mais economica, pois que feitas as despesas com as obras hydraulicas necessarias, centraes hydro-electricas e rédes de transporte, nenhuma outra despesa haverá a fazer, alem das de conservação.

Sem poder Portugal ser considerado um paiz muito rico em energia hydraulica, pode aproveitar-se dos nossos rios, em boas condições technicas e economicas, mais de um milhão de cavalos, sendo representada por algumas centenas de milhares de contos a energia que se perde annualmente, por não termos executado já as competentes instalações, a qual se applicaria aos serviços de iluminação, força motriz, viação, electro-metalurgia e industrias electro-quimicas e cujo aproveitamento seria para o capital empregado seguramente remunerador.

Até hoje sómente algumas pequenas instalações hydraulicas teem sido realisadas em Portugal, sendo toda a energia electrica produzida, mesmo nos grandes centros de consumo, como Lisboa e Porto, por motores termicos, e vendida por um preço elevadissimo.

Projecta-se, no entanto, a execução de grandes instalações a levar a efeito por diversas empresas, no Cavado, Rabagão, Coa, etc, havendo, porem, uma entidade que já tem realisados importantes trabalhos no Zezere e se propôz obter também algumas dezenas de milhares de cavalos no rio Homem, afluente do Cavado. Essa entidade é a Companhia Nacional de Viação e Electricidade, com séde em Lisboa, Praça dos Restauradores N.º 53.

E' no primeiro andar do elegante predio que tem aquele numero, que se realisam os estudos necessarios para as obras de engenharia que poderemos classificar de grandiosas, tendo em vista o acanhado meio em que em Portugal se vive, sob a direcção do illustre engenheiro, administrador-technico d'aquella Companhia, Snr. Eusebio Mourão, tendo sido S. Ex.ª quem, no seu gabinete de trabalho e entre montes de plantas topograficas e de obras hydraulicas, com calculos meticulosamente feitos, amavelmente se prestou a fornecer os elementos com que nos vamos referir a tão arrojado empreendimento.

Para se fazer uma ideia do valor que para nós tem o aproveitamento das quedas de agua, basta ter em vista o seguinte:

Suponhamos 100 000 cavalos vapor produzidos por motores termicos, com machinas de vapor de grande força, cujo consumo por cavalo-hora é de cerca de 1 quilograma de carvão.

Os 100.000 cavalos consumirão em cada hora 100 toneladas de carvão, em cada 10 horas 1.000 toneladas e em cada 360 dias de trabalho por anno 360.000 toneladas de carvão que, ao preço de 50\$00 a tonela-

da (preço muito inferior ao do custo actual do carvão no nosso paiz) dá a importancia annual de 18.000 contos.

Isto apenas para 100.000 cavalos, com machinas que consomem sómente 1 quilo de carvão por cada cavalo-hora (o que só em muito boas e muito grandes instalações se consegue) trabalhando apenas 10 horas por dia.

Ponham-se os mesmos 100.000 cavalos em serviço de 20 horas diarias (e assim terá de ser para os serviços de iluminação, tracção electrica, etc) e em 360 dias por anno, e vemos que em cada dia gastarão 2.000 toneladas de carvão e em cada anno 720.000 toneladas o que dá a importancia anual, com o carvão a 50\$00 a tonelada, de 36.000 contos.

E da applicação d'estes mesmos dados á totalidade da energia hydraulica do nosso paiz, e a energia hydraulica aproveitavel, technica e economicamente, em Portugal, é superior a um milhão de cavalos vapor permanentes, resulta a importancia anual de 360.000 contos, ou seja aproximadamente a importancia do "deficit" do orçamento geral do Estado apresentado ha dias no Parlamento.

São, pois, 360.000 contos que deixamos perder annualmente e assim se explica como no nosso paiz existem muitas industrias que lá fora são exploradas com grande proveito e as que existem se arrastam desgraçadamente á sombra da protecção pautal, vindo afinal quasi tudo do estrangeiro a peso de ouro.

A Companhia Nacional de Viação e Electricidade, constituída ha cerca de 3 anos, planeou em primeiro logar a execução simultanea das obras do rio Homem e do Zezere no sitio do Cabril (Pedrogam Pequeno), utilizando immediatamente no primeiro uma queda com a potencia de 12.000 cavalos, sendo a corrente produzida na Central hydro-electrica distribuida por diversos concelhos do norte, comprehendendo Vila Nova de Gaia e Espinho. Depois d'esta, outras seriam utilizadas no mesmo rio, com a energia total aproveitavel de 24.000 cavalos.

Com a queda d'agua no Cabril cujas obras começaram em 27 de maio de 1918, obter-se-hia a potencia de 6.000 cavallos a qual, depois de se utilizarem as quedas a montante e se regularisar com ellas o caudal do rio, seria elevada a 26.000 cavallos.

O rio Zezere, caudaloso, com as suas margens abruptas e serpenteando entre camadas rochosas de calcareo e granito é dos nossos rios mais ricos em energia hydraulica, e tendo precedido a um rigoroso estudo da questão, resolveu a Companhia Nacional de Viação e Electricidade modificar o seu plano, construindo primeiramente quatro enormes diques n'este rio, a começar pelo do Cabril, Estes diques, que darão logar a outras tantas albufeiras de grande extensão, são os seguintes começando pelo lado norte: Alvaro, no concelho de Oleiros; Cabril, proximo de Pedrogam Pequeno; Villa Gaia, freguezia de Dornes (Ferreira do Zezere) e Castello de Bode, proximo de S. Pedro da Beberriqueira, concelho de Thomar, produzindo energia electrica no total de 132.000 cavallos,

Depois de aproveitadas todas estas quedas, em que se despenderão algumas dezenas de milhares de contos, serão então executadas as obras do rio Homem.

Os 132.000 cavallos permanentes que se obterão n'estas 4 quedas, representam uma potencia consideravel, para fazer uma ideia da qual bastará dizer que para o movimento dos carros electricos de Lisboa, são sufficientes 3.000 cavallos e que 50.000 cavallos chegam para a electrificação de todos os caminhos de ferro existentes no paiz.

A cada uma d'estas quedas de agua nos vamos, pois, referir detalhadamente.

*Queda de agua de Alvaro*

O respectivo dique a construir na freguezia de Alvaro, concelho de Oleiros, represará um volume de 37:000.000<sup>m</sup><sup>3</sup> de agua util, constituindo uma albufeira de cerca de 25 quilómetros de extensão. As obras a realizar n'esta queda de agua serão as seguintes:

- a) Dique para barragem do rio;
- b) Canalisações forçada;
- c) Central hydro-electrica;
- d) Redes de transporte e utilização de energia;
- e) Compra de terrenos;

O dique terá 48 metros de altura e o seu volume será de 97.400 metros cubicos.

As canalisações forçadas serão em numero de 3, tendo cada uma d'ellas o diametro de 2,<sup>m</sup>4 e o comprimento de 53 metros.

A Central hydro-electrica terá installadas maquinas com a potencia de 7.000 cavallos, produzindo 5 000 kilowatts.

A rede de transportes da energia terá cerca de 50 kilometros, sendo mui vasta a superficie de terreno a occupar pelas installações e pela agua represada.

(Continua)

F. Martins

## Os Telephones de Lisboa

Dizem as folhas diarias— as raras folhas que se publicam actualmente em Lisboa, onde só nos falta ver fazer greve . . . o chefe do Estado— que a Companhia dos Telephones exige do Governo autorização para sobrecarregar mais a sua tarifa dos alugueis, não sabemos até que ponto.

A noticia seria inacreditavel se não conhecessemos o paiz em que vivemos e a complacencia com que somos administrados. Mas devemos concordar, ao menos como desabafo innocente, que é um cumulo!

A companhia ainda recentemente adquiriu, por compra com trespasses de alugueis que lhe importou em centenas de contos o edificio do theatro e salão da Trindade; vae ahi installar os seus serviços gastando outra enormidade de contos em transformar o edificio, adaptando-o a um grandioso palacio do "está impedido" que ficará por certo superior a quase tudo que, no genero, ha na Europa.

Com effeito, a area pouco inferior será á que occupa todo o monumental edificio dos correios, telegraphos e telephones, de Madrid, e talvez não seja muito inferior a metade da central telephonica de Washington; as duas maiores installações que conhecemos.

Vê-se porisso que a companhia está prospera; e não ha duvida de que o está, pelo numero enorme de subscriptores que tem, pagando uma tarifa mais elevada do que ainda ha pouco se pagava por toda a a parte.

A despesa da companhia limita-se ao gasto de uma pequena porção de carvão que consome nas suas machinas— não pode invocar que é o excessivo preço do combustivel que a faz elevar o preço dos seus serviços, como succede com os caminhos de ferro.

E não obstante, as suas tarifas, a dos serviços particulares— que ella encontra sempre meio de não applicar, servindo-se de todos os pretextos— como a dos escriptorios commerciaes, que é a geralmente adoptada, estão já agravadas com uma sobretaxa de 180 por cento.

Augmentos ao pessoal? Pomos em duvida que, á parte o pessoal superior, o menor tenha os seus sala-

rios melhorados n'essa proporção e o seu numero não tenha sido reduzido.

Pelo menos, a impressão que tem quem frequentes vezes se serve dos apparatus, é que o pessoal é pouco e muito mal pago trabalhando com manifesta má vontade.

As linhas estão numa desgraça! Desde a ultima greve, com o seu cortejo de *sabotagens*, que inimizou o publico com esse pessoal a quem tanto estimava que até, expontaneamente, se fez uma subscrição para o gratificar, as linhas ficaram trocadas, com contactos entre si, chegando-se a ouvir falar trez e quatro subscriptores ao mesmo tempo; outras avariavam-se a cada momento e demoram enorme tempo a ser reparadas.

E' vulgarissimo pedir-se á telephonista um numero e depois de muita demora ouvi-la responder "não tem a linha boa". E oito quinze dias depois, ainda succede o mesmo.

Pelo que se refere ao serviço das telephonistas, estas, ou por má vontade, ou por mal instruidas ou mal vigiadas, ou por absoluta incompetencia são, com raras excepções, o peor possivel.

Vulgarmente são tão ignorantes, as pequenas, que apoquentando os subscriptores, a si proprias duplicam o trabalho, com as ligações erradas. Occasiões ha em que chegam a ligar para duas e trez partes, diferentes daquella que se lhes pede, e, o que é regular é succeder que pedindo-se por exemplo o numero 3972, que é em Alcántara nos encontremos a falar com o numero 4317, que é aos Anjos.

E se lhes notamos o nosso agastamento por tanto disparate escusamos de pedir numeros, porque qualquer que pronunciemos "está impedido".

Ha dias queriamos falar com um subscriptor e como a telephonista demorasse bons 5 minutos a áttender fizemos observação, embora correcta, pela demora. A resposta foi "está impedido". Puzemos o auscultador e imediatamente a campainha chamava-nos; era a mesma pessoa com que pretendiamos falar, que pediu o nosso numero, e nos declarou que, naquella dia, era a primeira vez que vinha ao telephone!

Um amigo nosso que tem dois telephones, de numeros afastados, no mesmo escriptorio, quiz fazer a experiencia pedindo, em tom zangado, a ligação de um com o outro. A resposta foi logo "está impedido".

E não é coisa impossivel fazer primoroso serviço; d'isso tivemos a prova na terça feira 25 do corrente em que, durante as horas de maior movimento, esteve ao telephone que serve o nosso numero uma telephonista— que não conhecemos nem sabemos quem é— que attendia com a maior rapidez e nunca deixou de fazer uma ligação certa e promptamente: Em pouquissimos segundos achavamo-nos a falar com quem queriamos, mal tiravamos o auscultador do descanso logo a ouviamos perguntar o numero, assim que o depunhamos de novo, ouviamos o pequeno toque da campainha que nos dizia estarmos desligados.

Se todo o serviço assim fosse, todos nós, os subscriptores, perdoariamos á Companhia os 180 d'augmento; mas com o serviço que nos dão, cada vez peor, protestamos contra os aumentos futuros como contra os actuais.

Alem disso a Companhia pretende justificar o augmento no custo dos apparatus.

Mas isso respeita só ao novos subscriptores; esses que paguem mais caro, ainda se percebe; mas os antigos, que tem os apparatus já do tempo em que a Companhia os comprou baratos, que razão ha para lhes elevar o preço da subscrição?

Pelo que se vê a Companhia quer fazer, como o honesto commerciante que, porque a mercadoria subiu

de preço no mercado de origem, valorisa immediatamente na mesma proporção, ou num pouco mais, sempre por causa das diferenças, a que tem ha annos na loja.

O governo que não lho consinta; e bem andar. Ha que acabar de vez com o costume de ser o publico sempre o bode expiatorio de todos os espiritos gananciosos, e de todas as exigencias de augmentos do pessoal de todas as companhias.

\* \* \*

Nada de novos augmentos — seja de que fôr; seja a quem fôr; nada de novas gréves. Que os que estão mal se sacrifiquem uns mezes mais e a Patria saberá agradecer-lhes. A vaga da baixa rebenta já nas praias do norte. Na França é geral por toda a parte, como bem o tem demonstrado o nosso correspondente em Paris. Na Inglaterra, segundo lemos no *Labour Gazet* (Gazeta do trabalho) o abaixamento de preços, que principiou a manifestar-se em abril do anno passado, limitou-se, a principio, ao commercio por grosso. Os retalhistas, não obstante a gréve dos consumidores, recusavam-se obstinadamente a descer os preços, che-

gando mesmo a elevá-los, até proximo o fim do anno; mas, por fim, tiveram que ceder.

Em conjuncto os preços a retalho, comparados com os de 1914 apresentavam em 1 de novembro um augmento de 176 %; em 1 de dezembro já haviam descido a 169 % e em 1 do corrente a 165 %, sendo a baixa de 11 % em dois mezes. A de dezembro era especialmente sobre productos alimenticios e artigos de vestuario.

De Hespanha, dizem ao *Jornal* em telegramma:

MADRID, 27. — Inicia-se a baixa em muitos generos alimenticios e artigos de vestuario em todo o paiz. Varias casas commerciaes são forçadas a fazer liquidações. Está eminente a suspensão de pagamentos, vendo-se muitos estabelecimentos afixarem cartazes com grandes reduções de preços, para liquidação completa.

Como se vê a onda já galgou os Pyreneos.

Por cá, ainda apenas chegaram uns salpicos, em tecidos vendidos em reclamo pelos grandes armazens, porque a onda se desfaz de encontro aos cachopos do nosso elevado cambio. Mas hade chegar logo que este melhore, e hade dar-se isto mais mez menos mez. O caso é o Governo não consentir em novos augmentos *nem os fazer elle proprio*, padeça quem padecer; com pesar o aconselhamos, mas é para o bem de todos.



## VIAGENS E TRANSPORTES

### Bilhetes de assignatura entre Entroncamento e Barquinha

O artigo 4.º da Tarifa especial n.º 14 de grande velocidade da Companhia Portugueza foi ampliado com bilhetes de assignatura em 3.ª classe para uma só viagem diaria de ida e volta entre Entroncamento e Barquinha ao preço de \$50 por semana e 1\$80 por mez.

Alem d'estes preços cobra-se a sobretaxa em vigor.

### Estação de Livração - Caldas de Canavezes

A estação de *Livração* na linha do Douro passou a denominar-se *Livração - Caldas de Canavezes*.

### Horario dos comboios

Desde o dia 8 do mez findo foram supprimidos os comboios n.ºs 5 e 8 da linha do Minho e os n.ºs 202 e 205 do ramal de Braga.

Desde o dia 20 tambem do mez findo foram restabelecidos os comboios n.ºs 1 e 2 das linhas de Norte e Leste.

O comboio n.º 3 deixou de ter ligação com o 301 da linha de Vendas Novas, pelo que os passageiros que queiram utilizar este ultimo devem em Lisboa tomar o comboio n.º 1 cuja marcha se acha annunciada pelo cartaz-horario D 152.

### Trafego de Portugal para França

Terminou finalmente a exigencia das auctorisações de transito nas linhas hespanholas para as remessas procedentes de Portugal com destino a França, que se havia estabelecido desde o principio da guerra.

Desde a terminação da guerra os caminhos de ferro portuguezes procuravam obter do governo hespanhol a revogação d'essa exigencia até que em 15 d'este mez foi publicada uma «Real orden» n'esse sentido.

Em vista d'isso acha-se restabelecido o serviço para França sendo as remessas de grande velocidade accei-

tas por via Irun-Hendaya ao abrigo da Tarifa P. H. F. n.º 3, em portes pagos pelo menos até Hendaya, sendo os participes hespanhol e francez cobrados em moeda hespanhola e franceza.

Não se acceitam para expedir em grande velocidade remessas de trapos, liquidos em barris, barricas vazias, laranjas e maçãs que só se admittem em pequena velocidade.

Em pequena velocidade e por via Villar Formoso-Irun-Hendaya acceitam-se todas as mercadorias, sendo as remessas taxadas pelas tarifas internas de cada uma das linhas interessadas, em portes pagos pelo menos até Hendaya, sendo os participes hespanhol e francez cobrados em moeda hespanhola e franceza.

Por via Port-Cerbère não se acceitam remessas em despacho directo, podendo os expedidores expedil-as para a primeira estação hespanhola da fronteira e até encarregar alguém de effectuar a sua reexpedição para o destino definitivo.

Os expedidores devem antes de effectuar as suas remessas pôr-se ao corrente das dtsposições dos governos dos trez paizes em que as remessas transitam, sobre prohibições de exportação e de importação, etc. para que lhes não succeda ficarem as remessas detidas em transito, caso em que os caminhos de ferro não teem responsabilidade alguma pelas consequencias que me d'ahi possam resultar.

Nas remessas a expedir em grande velocidade constituídas por volumes diferentes, cada volume deve ser convenientemente rotulado com a indicação do nome e morada dos consignatarios.

Como até aqui continua a ser exigida a declaração do valor exacto das mercadorias a expedir e a indicação da origem do producto.

O serviço de passageiros e bagagens continua a fazer-se como até aqui ao abrigo das Tarifas directas n.ºs 301, 302 e 312, cobrando-se os participes das linhas hespanholas e francezas em moeda hespanhola e franceza, respectivamente.

# Carta de Paris

XVII

A Belgica está amuada com a França... — O porto de Anvers, Alemães com pesinhos de lá. — A taxa de turismo aos estrangeiros. Curiosas medidas de protecção cambial.

A Belgica está amuada com a França; um amuo, porém, bem sério, porque representa os interesses mais sagrados da primeira d'estas nações. Trata-se do porto de Anvers, que, como todos sabemos, era, antes da guerra, um dos mais movimentados da Europa, já por ser a unica sahida para as mercadorias belgas, já por ser o porto natural do Norte da França, da Alsacia-Lorena, de grande parte das provincias do Sul da Allemanha, e ainda por ser tambem o entreposto d'uma parte do commercio hollandez, que preferia Anvers, a Rotterdam ou Amsterdam.

Mas como pelo tratado de Versailles, a Alsacia voltou para a França, o governo francez, sem attender á distancia, que é consideravelmente maior, quiz logo desviar o trafego das duas provincias libertadas para os seus portos de Bolonha e Dunquerque, para o que foi creando impostos de t ansito ás mercadorias entradas pelo grande porto Belga.

Os belgas não gostaram da resolução dos seus aliados, e começaram a manifestar á França os seus reparos pela subtracção do trafego do seu porto e das linhas ferreas, e começam a ameaçal-a de lhe fazer represalias n'este e n'aquelle campo de actividades.

Por outro lado os allemães, aproveitando a situação do amuo Belga, começam a offerecer-lhe vantagens e vão muito á sucapa infiltrando-se na sua rêde commercial e procurand obter as vantagens que antes da guerra a sua marinha mercante tinha em Anvers.

E procuram tambem comprar acções das companhias de navegação belgas, para assim se irem mais facilmente apoderando do logar que allí disfructavam antes da guerra e fugir a cumprir as principaes clausulas do Tratado de Paz.

Esta questão, que já se vae debatendo ha longas semanas parece não ter solução, porque o governo francez quer a todo o transe defender os seus portos do norte, tanto mais que Dunquerque, tomou, depois da guerra, um rapido incremento, tão importante que o syndicato de iniciativa local, fez affixar nas estações de caminhos de ferro uns cartazes, fazendo reclame á sua praia de banhos, e chamando a Dunquerque o *terceiro porto francez*.

Isto para arreliar Bolonha e Bordeus, já se vê.

\* \* \*

Mas ha uma razão importante da parte do povo francez, na defeza dos seus portos do Norte. A baixa do seu cambio em relação á libra e ao dollar.

O governo, a imprensa, o commercio, não pensam n'outra coisa: o mau estado do cambio.

E' a preocupação diaria; é o enorme pesadelo. Fez-se em novembro o grande emprestimo nacional, que rendeu cerca de 28 milhões, e durante o anno findo foi um nunca acabar de impostos, que trouxeram ao commercio e á industria uma longa serie de preocupações; mas o cambio ficou na mesma.

Toda a gente supunha que tão elevadas sommas arrecadadas corresponderiam a uma larga melhoria do cambio; mas não, o fiel da balança não se moveu.

As exportações francezas augmentam dia a dia — e isso é devido á baixa da moeda, na sua grande parte — mas o malvado cambio oscilla ao redor da escala de 60 francos a libra sem tendencias para descer.

Tal estado de coisas, levou a imprensa a clamar, que a baixa cambial era devida á enorme massa de

estrangeiros, que estão em França fazendo a vida cara; e que é preciso pôr um dique a essa legião de turistas que veem comer o pouco que ha por cá...

Argumenta-se mais que os hespanhigos, os inglezes e os americanos, devido ao seu cambio alto, teem aqui uma estadia *gratuita* (!) E por isso é preciso que elles paguem um forte imposto para poderem viver em França.

N'esse sentido foi já presente á camara um projecto de lei taxando em 100 francos a passagem d'um turista em França.

Eu, da minha parte, acho isto uma lei de perniciosos efeitos, e sem nenhum resultado pratico para a resolução do problema da vida cara e da questão cambial.

Os estrangeiros ricos, que são esses os attingidos, veem a França gastar o seu dinheiro; e d'ahi, quanto menor fôr o seu numero menor será tambem a entrada de numerario.

Escorraça-los, além de ser uma má politica é uma pessima medida economica.

Quem sustenta os theatros, os grandes hoteis, os restaurantes caros, os expressos de luxo? O estrangeiro.

Quem dá vida a um paiz se não a gente que gasta que consome caro.

Ora taxar esse luxo com um novo imposto e tão pouco sympathico, parece-me medida contraproducente.

\* \* \*

Mas ao contrario do que se passa em França, a Suissa e a Hespanha procuram attrahir o turismo, apesar das suas dificuldades, entre as quaes a da alimentação, por meio de cartas de racionamento que ainda ha bem pouco existiam na hospitaleira Suissa.

De balde a Hespanha fez saber ao estrangeiro que a vida em sua casa não é mais cara que nos paizes de moeda depreciada, e que não ha a minima restricção, quere dizer, que se continua a ter 5 pratos ao almoço, e ao jantar, fructas e doce á descripção.

Ainda ha pouco, um empregado superior dos caminhos de ferro Madrid-Zaragoza-Alicante, a quem eu perguntava, quando é que a sua companhia restabelecia o rapido diurno Madrid-Barcelona me respondeu:

— «Quando o cambio peorar! O estrangeiro pensa que nós fazemos pagar 15 e 40 pesetas por um almoço, e por isso ninguem lá vae. Os nossos hoteis estão atravessando uma crise monumental».

A Suissa, por seu lado, fez agora annunciar em França, que os hoteis estão quasi ao preço de antes da guerra, e que a vida embaratece espantosamente.

Dá-se pois o caso singular que os que teem turismo quere ver-se livres d'elle, considerando-o um mal; e os que não o teem quere attrahil-o, porque o consideram um beneficio... *Dá Deus nozes a quem não tem dentes*, diz o velho rifão nacional.

Eu da minha parte, começo a considerar tudo isto, burlesco.

No inverno passado, foi tal a clientella estrangeira que desabou em Nice, que os hoteis quintuplicaram os preços de antes da guerra. Não se obtinha alojamento n'um rasoavel hotel por menos de 60 francos por dia, só o quarto.

Em Deauville, este verão, hoteis havia que recusavam hospedes por falta de lugar, mas que cobravam 200 francos por pessoa.

Como é que esta gente que gasta por dia entre 100 e 300 francos, pode ser considerada como um intruso importuno?

A Suissa que ha bem pouco fazia mil dificuldades

para visar um passaporte, acaba de supprimir o racionamento e passou a dar todas as facilidades a quem queira visitar as suas montanhas nevadas.

Compreendeu enfim que o seu ouro, não era suficiente, e que precisava de refrescar os seus cofres com remessas varias do precioso metal? Evidentemente.

Por isso vê-se que a França não segue o exemplo da Suissa. *Tant pis pour elle.*

Guerra Maio

## Memórias d'outros tempos

V

Traços característicos de empregados. — Um rosario de anedoctas.

A continuação d'estas *Memórias* não corresponde, talvez, ao fim com que foram encetadas, e escriptos os quatro artigos anteriores—pôr em confronto o que era o serviço dos caminhos de ferro portuguezes ha cêrca de meio seculo, mal organizado, fatigante, exigente de esforços e dedicações, e o que é hoje de bem cuidado, dividido por numeroso pessoal, não lhe esgotando, por isso as forças; e o que era o pessoal de então, sollicito, devotado ao serviço, tendo em geral um excessivo amor pelo trabalho e trabalhando com gosto, desejo de agradar aos superiores e de ser util á Companhia; a par de uma grande modestia de aspirações.

Os exemplos que demos são bem frizantes.

Por isso os finaes d'anno marcavam uma epocha de nervosismo, de expectativa, de aneio intimo, entre o pessoal. Quem seria augmentado, quem seria gratificado, era o pensamento fixo.

Porque era n'essa epocha, ao fazerem-se os orçamentos, que os chefes de serviço propunham a ascendencia do seu pessoal a um pouco mais de ordenado; ou quando não podiam fazel-o, á parte um ou outro, raro, mandrião que esquecido na lista dos gratificados tinha n'isso o castigo da sua incompetencia ou pouco zelo no serviço, a todos competia uma gratificação com que se contentavam.

Ninguem se atrevia a calcular os interesses dos superiores, a medir as receitas da companhia, a exigir mais do que lhe concediam.

A ordem, a disciplina eram latentes; produziam-se por si sem que ninguem as impuzesse. Como se o preceito do Crucificado de «amae-vos uns aos outros» fosse o lemma dos ferroviarios, n'esta classe todos se estimavam—os superiores aos seu pessoal, este áquelles.

Tão raros eram os casos que alteravam esta regra que até um chefe de serviço do Movimento se enganou uma vez ao endossar ao Inspector da secção a parte diaria d'uma estação em que se communicava que um factor faltara ao respeito a um fiel, dizendo:

«Diga a este empregado que proporei a sua demissão se acaso commeter outra falta de insubordinação».

Era aquella amizade entre todos que fazia que o serviço corresse rapidamente e regularmente, apesar das faltas de organização de que ainda enfermava, em muitos casos.

Depois, tudo rapaziada nova, entendiam-se bem; vivia-se em paz.

Marrocos, o mais velho, era tão folgazão como os outros, entretendo-os por vezes, com a descripção de como se condimentava um determinado petisco que elle proprio ia cosinhar n'uma modesta casa de pasto do Largo do Leão (e não do Poço dos Mouros, como

por lapso dissémos) que elle frequentava todas as noites.

O peor foi que uma vez, levando á pratica os seus conhecimentos na arte culinaria, resolveu, com o auxilio de uma lampada de alcool, preparar um appetoso acepipe para o lanche, seu e d'uns collegas, dentro da um armario e enquanto o chefe da repartição estava auzente.

Era uma espécie de *paella* valenciana, com bocados de peixe, camadinhas de rodas de batatas, pimenta, colorau, um misto de temperos que o calor da fervura fazia evolar pela repartição, em appetoso cheiro, aguçando a vontade aos proximos commensaes, que iriam petiscar para o archivo.

Mas eis que vem o continuo da Direcção, como arauto, avisar de que o Snr. director vinha visitar os Serviços, e já estava alli, no mais proximo;

O panico foi enorme; pensou se logo em atirar com o tacho pela janella, que deitava para o mar; mas Marrocos com as lagrimas nos olhos pedia que se não estragasse a sua obra, ameaçando que eslle lhe seguiria o trajecto. Resolveu-se tapar o guizado com quantos sobretudos se encontraram á mão, fechar o armario e abrir todas as janellas, o que não evitou que o cheiro bem pronunciado continuasse. Era no inverno, fazia frio. Então o director—que era o intelligente, correcto e aprumado conselheiro Espregueira, fez a sua entrada na vasta sala e extranhou que com tão baixa temperatura tivessemos as janellas abertas. «Mas fazem bem», accrescentou, franzindo o nariz, talvez malicioso, mas sem o dar a perceber «porque ha aqui um cheiro exquisito».

Era muito vulgar virem á Repartição os capitães dos navios inglezes atracados á ponte, tratar de embarques ou desembarques de mercadorias. Era uma dificuldade quando o chefe da Repartição não estava porque só elle fallava inglez.

Mas Everardo Nogueira salvava a situação com uma phrase ingleza que lhe ouvira, com a qual elles se accommodavam:

*Sit dawn*, que se traduz por *assente-se* e se pronuncia *sitdawn* parecido com *cidrão*. E era *cidrão* que elle dizia aos inglezes, com grande gaudio intimo dos collegas, enquanto o inglez tomava uma cadeira, pensando «muito mal pronuncia este homem o inglez!»

Nem sempre, porem conseguiu o seu fim, porque uma vez entrou um inglez, já zangado por lhe terem demorado o embarque mais um dia. Debalde Nogueira lhe deu o costumado *cidrão*; elle é que não gostou do petisco e aos murros á carteira do chefe, gritava cada vez mais, pedindo 20 libras pela estadia:

*I do not want. I want twenty pounds immediately.*

Como estamos dando agora traços característicos de diversos empregados não deixaremos de notar os de um, cujo nome não vem para o caso, que tão abstracto era que nunca reteve na memoria o assumpto de uma carta que copiava. Chegava a teimar que não fôra elle que passara qualquer escripto a limpo e ficava surprehendido quando via que o copista fôra elle.

Dir-se hia que copiava sem ler.

Na critica dos factos, era tambem original. Sempre a mesma phrase, fosse qual fosse a sua qualidade ou importancia.

Dissessem-lhe que um incendio devorára toda uma grande cidade, ou que um individuo pizara um callo a outro, e elle, depois de ouvir com toda a attenção, exclamava invariavelmente «elle sempre ha coisas!» nada mais.

Coitado, já morreu; morreram os filhos e cremos

que mesmo os netos, duas creanças rôtas, famintas que bastantes vezes nos pediram soccorro, em memoria do avô.

Tinha um irmão, original n'outro sentido: pela sujidade. Contava-se que n'um domingo tivera grande questão com a esposa, por esta lhe pôr aos pés da cama uma camisa lavada, tirando lhe a suja de quinze dias, ou mais.

O que é verdade é que n'uma occasião percorria a Repartição todas as manhãs a phrase: «Ainda lá está».

A' força de a ouvir, entre risinhos baixos, por todos, uns para os outros, o chefe quiz saber o que era e perguntou-o a um empregado com quem tinha mais confiança, o qual lhe explicou que «o que ainda estava» havia muitos dias . . . era uma espinha de peixe mettida na barba do tal empregado.

Não como sujidade mas como uma boa sahida de espirito bohemio, ha tambem, de Claudio Marrocos, um caso que merece contado.

No tempo da construcção, era Director D. Julian Gomez, um engenheiro hespanhol muito intelligente, e muito correcto no vestir; tendo por empregado, de quem era muito amigo, o Marrocos.

Este, que gastava tudo quanto ganhava, no brodio nocturno, andava vestido com fato velho e até remendado; até que n'um dia, D. Julian chamou-o e fez-lhe um sermão:

— Tu andas indecente para estares n'uma repartição. Toma esta chave, vai a minha casa, dize a minha mulher que te leve ao meu guarda fato, abre-o e escolhe o fato que mais te agrada, com tanto que não me apareças mais n'essa miseravel figura.

Marrocos agradeceu, executou a amavel ordem, e no dia seguinte apresentou-se ao serviço elegantemente vestido de fato novo.

Mas dois dias (ou duas noites) depois, a necessidade de dinheiro fel-o pôr o bello fato na casa de peñhores.

Já se vê que no dia seguinte se apresentou ao serviço com o antigo fato roto. D. Julian, ao vê-lo, increpou-o indignado; ao que Marrocos lhe respondeu atencioso.

— Perdão, sr. D. Julian, o sr. deve saber que eu sou de boa familia, e as pessoas que se presam não andam sempre com o mesmo fato.

Por fim e para terminar, de vez, com esta febre anedotica que só se explica por estarmos em semana de carnaval, vá ainda uma nota que tambem com o carnaval se liga.

Era então costume que a 2.<sup>a</sup> feira de carnaval era dia completo de trabalho; e na terça feira só se sahia á 1 da tarde. Escusado dizer que de nada servia, porque quase nada se fazia. Logo que o chefe da Repartição virava costas, as bolas de papel atravessavam a sala em rodos os sentidos; não havia cadeira que não tivesse a travessa das costas pintada a gomma na parte trazeira, e raros tinteiros deixavam de ter agua levemente violetada.

Mas o mais curioso era que andando os dois serviços Trafego e Fiscalisação, sempre de rixa, a eclosão se dava sempre na terça feira gorda, entre os chefes Queriol e Vandeveld.

Da ultima vez, lembra-nos até a phrase que serviu de rastilho.

Vandeveld, chefe da Fiscalisação e Estatisticas escrevera á Direcção dizendo não se poder cumprir uma disposição de tarifa que o Trafego tinha preceituado. Queriol, recebendo da Direcção aquella informação, para dar parecer, endossou-a ao seu colega com esta nota.

« Não lhe admito que se fingira no meu serviço, nem mesmo em dia de entrudo »

D'ahi a pedaço ouvia-se ruido no corredor; eram os dois á bulha e varios empregados a separal'os.

Foi uma bella manhã de entrudo, para o pessoal.

## Viação parisiense

As diversas companhias parisienses de viação electrica acabam de se fundir n'uma grande empresa, para o que concorreu poderosamente o Conselho Municipal de Paris. Eram nada menos de sete companhias que exploravam a viação ordinaria da grande cidade, e se bem que entre ellas havia um certo accordo, nem por isso deixavam de ter linhas de concorrência cuja exploração era um encargo, sem vantagens de maior para o publico.

A nova exploração da rede parisiense, vae occupar-se da supressão de alguns caneiros inuteis, bem como da criação de novas linhas que até agora eram reclamadas insistentemente.

Como a Companhia Geral d'Omnibus, faz parte da nova empresa, os autobus passam tambem ao conjunto de mesma exploração.

Os jornaes de Paris salientam a importancia d'este consorcio e as vantagens que d'elle virão para o publico.

Pode ser, mas pomos-lhe duvida.

A ennumeração d'essas vantagens será feita nos jornaes a tantos francos a linha, porque não é possivel que da reunião de sete companhias n'um só grupo resultem beneficios, senão . . . para ellas. Veja-se o que succedeu em Lisboa.



**Valle do Corgo.** — Está concluida a ponte sobre o Tamega, uma bella obra em alvenaria e de que demos a gravura no nosso numero de 16 de julho de 1917.

A nova ponte que é muito elegante, consta de um arco abatido, é um trabalho que muito honra a industria portugueza e o seu auctor, o engenheiro snr. Avellar Ruas, chefe do serviço de estudos do Minho e Douro.

A inauguração do caminho de ferro até Chaves está marcada para 8 de julho proximo, festa da villa de Chaves.

**Setil-Peniche.** — Por partaria publicada no *Diário do Governo*, n.º 13. 2.º serie, de 17 de janeiro de 1921, foi aberto novo concurso para a construcção e exploração da linha ferrea do Setil a Peniche, visto ter ficado deserto o que se abria em 11 de Novembro do anno passado. As condições e cadernos de encargos acham-se publicados no *Diário do Governo* n.º 189 2.º serie de 31 de Agosto de 1920.

As propostas em carta fechada e assignadas, devem ser entregues na Repartição de Caminhos de Ferro onde serão abertas por uma commissão, no dia 15 de Março proximo futuro.



**Estados Malarios.** — A exploração das linhas Malarias, no periodo decorrido desde o armistício, se, á primeira vista apresenta satisfactorios resultados, estes são, comtudo, diminuidos pelas exaggeradas despesas occasionadas pela aquisição de materiaes a um elevado preço e pelo augmento de salarios que houve que conceder ao pessoal.

As receitas de 1919, deduzidas £ 42.104 de impostos, representaram um beneficio liquido de £ 386.218.

A ligação com os caminhos de ferro Siamezes inaugurada em 1 de julho de 1918 augmentou consideravelmente o trafego entre os dois paizes.

Os comboios de passageiros circulam cada dois dias, fazendo-se o trajecto entre Bangkok e Singapura em 4 dias. Em breve vão estabelecer-se trens expressos que diminuirão o tempo de percurso.

As grandes despesas feitas no exercicio de 1919, comprehendendo £ 694.485 de material circulante, elevaram-se a 1:743.000 libras e os gastos totaes a 1:317.000 libras sterlinas.

Não foram abertas á exploração novas linhas durante o anno.

A rede explorada comprehendendo 1.002 milhas de linhas principaes e 1.131 de secundarias, contendo, ao todo 212 estações.

Da estatística comparativa de 1912 com 1919 extrahem-se os dados seguintes:

	1912	1919
Milhas em exploração.....	734	1.002
Estações abertas.....	161	212
Locomotivas.....	125	202
Vagões.....	3.407	4.714
" de serviço.....	—	890
Passageiros transportados ..	11:589.273	10:176.029
Mercadorias idem (toneladas)	938.416	1:575.956
Receita bruta (libras).....	957.635	1:718.602
" liquida ".....	314.037	386.218
Construcção e conservação..	529.077	893.106

Ha varios projectos votados para alargamentos e melhoramentos d'esta rede, o que tornará pesados os encargos da sociedade ainda durante muitos annos.

A secção de Pahang para Leste que tem actualmente 141 milhões vae ser prolongada até á fronteira de Kelantan.

Os trabalhos de construcção do viaducto que ligará a linha de Singapura ao continente empregam actualmente, 1.700 trabalhadores asiáticos e 50 europeus.

Esta linha ligará Bangkok a Singapura, pelo norte, entroncando em Rantan-Paejang.

## Companhia de Seguros «A Patria»

Desta companhia, com séde em Evora, que, sem anunciar uns grandes capitaes se tem, no entanto, administrado muito perfeitamente, recebemos 6 almanaques, brindes que muito agradecemos.



## BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, de 28 Janeiro de 1921

Ao sahir este numero da *Gazeta* deve estar já bem assente que os serviços da gencia Financal do Rio sejam entregues á Caixa Geral de Depositos desde julho proximo, como preconizámos em nome dos mais elevados interesses publicos. Este incidente importante da nossa vida governativa deixa abalado o ministerio dsr. Liberato Pinto, complicando-se cada vez mais a crise polo tica portuguesa.

O sr. Cunha Leal, defendendo na Camara os actos que praticara com respeito á Agencia Fiuancial, fez algumas declarações que devemos registrar, por mostrarem a situação lamentavel a que se deixou chegar o nosso Thesouro. Disse em primeiro logar que os pagamentos em ouro a effectuar até junho eram os seguintes, indo os valores em libras esterlinas;

A Baring, (7 de fevereiro).....	250.000
Ao Banco de Inglaterra, (9 de março).....	500.000
Para a Junta do credito Publico.....	500.000
Despesas dos Ministerios.....	130.000
Ao Banco Portuguez do Brazil.....	590.000
Ao Banco de Portugal.....	325.000
Para a Companhia de Mormugão.....	30.000
Para a compra de 65.000 toneladas de trigo a £ 25.....	1:625.000
Total.....	3:969.000

Acrescentou depois que para fazer face a tudo isto havia apenas a esperanza de receber cerca de 1.500.000 libras da Agencia Financal, 400.000 libras provenientes das guias-ouro das alfandegas e 30.000 dos fundos dos consulados e dos juros dos titulos externos na posse da fazenda — ao todo cerca de 1.930.000 libras. Teriamos assim no fim de junho um deficit de £ 1.930.000 que se encontra já reduzido a cerca de £ 1.700.000 por se terem feito algumas compras na praça de Lisboa. O ministro calculava num maximo de £ 500.000 as novas compras que ainda poderia effectuar no paiz sem agravar fortemente as nossas condições economicas.

Daqui não se pode tirar a conclusão de que era indispensavel acudir a esse deficit por um pretendido emprestimo do Banco Portuguez do Brazil em troca da concessão da Agencia Financal. Mas certamente devemos ver na situação indicada pelo ministro um dos mais graves aspectos da crise formidavel para onde fomos levados pela má administração publica e pelas especulações dos que veem devorando a nossa economia nacional. Diante de tudo isto, diante do que noutra logar dizemos a proposito da proposta orçamental, podem acaso ser ainda adiadas as grandes reformas necessarias?

Na sessão de 17 de Janeiro, o sr. Cunha Leal apresentou na Camara duas importantes propostas de lei, que se forem aprovadas, como parece que serão com rapidez, virão agravar notavelmente as condições de existencia do paiz.

Na primeira dispõe-se principalmente o seguinte:

«Artigo 1.º — São abolidas as sobretaxas, aos direitos de importação, com excepção das que constam da tabela anexa a esta lei e que dela fica fazendo parte integrante

Art. 3.º — É aprovada para o continente de republica e ilhas adjacentes a pauta dos direitos de importação que faz parte desta lei.

Ar. 4.º — Os direitos na mesma pauta indicados serão cobrados integralmente em onro.

§ 1.º Quando a cotação sobre Londres fôr superior a 13, a quantia a cebrar não será inferior á correspondente áquele limite.

§ 2.º O pagamento dos direitos continuará a realizar-se por meio de guias-ouro.

Art. 5.º — As mercadorias importadas em virtude de contracto com o Estado ficam sujeitas ao regime que vigorava na época da assignatura dos mesmos contractos

Art. 6.º — Para as mercadorias das nossas provincias ultramarinas mantem-se o tratamento preferencial actualmente em vigor, ficando sujeitos aos direitos desta pauta, pagos em moeda corrente calculado em ouro, ao cambio de dia.

Art. 7.º — O pagamento realiza-se em moeda corrente, nos termos da legislação actual para as mercadorias das ilhas adjacentes, para o assnar das nossas provincias ultramarinas e para o bacalhau pescado por portugueses, vindo em navios nacionaes.

Na segunda proposta perceitua-se que entrem imediatamente em vigor, os direitos consignados na primeira, acrescentando-se a curiosa disposição de que se, na discussão desta, forem votadas algumas taxas inferiores ás que dela constam, a diferença paga a mais reverterá para a Assistencia Publica.



# Sir W. G. Armstrong, Whitworth & Co. Ltd.

## (ENGLAND)

### SECÇÃO COMMERCIAL

## NEW CASTLE - UPÓN - TYNE E MANCHESTER

CALDEIRAS

AÇOS RAPIDOS

AÇOS FUNDIDOS

TURBINAS A VAPOR

MACHINAS MARITIMAS

AÇOS SIEMENS MARTIN

MACHINAS FERRAMENTAS

LOCOMOTIVAS E TENDERS

AÇOS ESPECIAES EM BARRA

VARÃO OU PEÇAS FORJADAS

MACHINISMOS HIDRAULICOS

LATÃO, BRONZE E ALUMINIO

MOTORES DIESEL MARITIMOS

FERRAMENTAS PNEUMATICAS

AÇOS CARBONOS PARA FERRAMENTAS

TRABALHOS DE ENGENHARIA CIVIL

CONSTRUÇÃO DE PORTOS, DOCAS, ARSEANES

ETC., ETC.



UNICOS REPRESENTANTES EM PORTUGAL:

## Monteiro Gomes, Limitada

TELEPHONES:

C. 73 — C. 3453

ENGENHEIROS

ESCRITORIOS:

Alecrim, 10 — LISBOA

Depositos e officinas:

**Centro Agrícola Industrial**

RUA DA BOA VISTA, 45-47

Telephone: C. 2648

**Armazens Geraes**

RUA CASCAES, 47

(Alcantara)

## 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 fato 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

# Monteiro Gomes, Limitada

ENGENHEIROS

NEW YORK

LISBOA

LONDRES

**Alecrim, 10**

Teleph.: C. 73 - C. 3453



Engenharia Mechanica, Agrícola, Civil, Electrotechnica

MACHINAS PARA TODAS AS INDUSTRIAS

MACHINAS AGRICOLAS

Representantes de:

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

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

Robert Hudson, Ltd.

Allied Machinery Company of America

The Holt Manufacturing Co.

Allis-Chalmers Manufacturing Co.

John Lauson Manufacturing Co.

Robey & Co.

American Seeding Machine Co.

John Fowler & Co. (Leeds), Ltd.

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

Leeds Forge Co., Ltd.

Etc., Etc.

Keighley Gas & Oil Engine Co., Ltd.

Enviam-se catologos

Fornecem-se orgamentos

## GOES DIAS, LIMITADA

COMMISSÕES, CONSIGNAÇÕES E CONTA PROPRIA  
IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO

Rua Alves Correia, 15, 3.º (S. José) — LISBOA

Endereço telegraphico: HERCULA

Código: A. B. C. 5.º Ed.

# Sociedade Portuguesa de Administrações

Capital autorizado 5.000 contos

Capital emitido 1.000 contos

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

**PRESIDENTE HONORARIO**—Candido Sotto Mayor

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

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

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

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

**Delegação no Porto:**

**Pinto & Sotto Mayor**

**Agente geral no Brasil:**

**Banco Português do Brasil**

**Correspondentes em todo o país e no estrangeiro**

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

**COMPRA E VENDA DE PROPRIEDADES RUSTICAS E URBANAS**

**Transacções sobre productos agricolas**

**Guarda e administração de quaisquer valores e titulos de credito**

**Cobrança de rendimentos, juros, dividendos, amortizações, conversões**

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

**Condições convencionais**

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

## ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY



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

Os vapores teem magnificas accomodações para passageiros. Nos preços das passagens include-se vinho de pasto, comida á portugueza cama, roupa, proprinas a creados e outras despesas. Para carga e passagens trata-se com os

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

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

## J. T. Pinto Vasconcellos Lim.<sup>da</sup>

Agentes da Norwegian Steamships Line Standard

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

**LISBOA**—Caes do Sodre, 52—Tel. 5140 e 5141

**PORTO**—52, Rua do Bomjardim—Tel. 746

## Vapores a sahir do porto de Lisboa



**Brazil, Argentina e portos do Pacifico.**

Vapor inglez **ORDUNA**.  
Sahirá a 1 de Fevereiro.  
Agentes, E. Pinto Basto e C.ª Lt. Caes do Sodre, 54, 1.º



**Bor eus**

Vapor francez **MASSILIA**.  
Sahirá a 10 de Fevereiro.  
Agentes, Grey, Antunes & C. Lt. P. Duque da Terceira, 4, 1.º



**Bordeus**

Vapor francez **SAMARA**.  
Sahirá a 9 de Fevereiro.  
Agentes, Grey, Antunes & C.ª P. Duque da Terceira, 4, 1.º



**Las Palmas, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires.**

Vapor holandez **GELRIA**.  
Sahirá a 7 de Fevereiro.  
Agentes, Grey, Antunes, & C.ª Pr. Duque da Terceira, 4, 1.º



**Leixões**

Vapor portuguez **PORTUGAL**.  
Sahirá a 3 de Fevereiro.  
Companhia Nacional de Navegação, Rua do Commercio.



**Madeira e Açores**

Vapor portuguez **FUNCHAL**.  
Sahirá a 5 de Fevereiro.  
Empresa Insular de Navegação, C. Sodré, 81, 2.º



**Madeira e Canarias**

Vapor inglez **AGUILA**.  
Sahirá a 5 de Fevereiro.  
Agentes, Garland Laidley & C.ª T. do Corpo Santo, 10, 2.º



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

Vapor inglez **AVON**.  
Sahirá a 8 de Fevereiro.  
Agentes, James Rawes & C.ª, Mala Real Ingleza. B. do Corpo Santo, 47



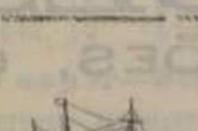
**Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires**

Vapor francez **LUTETIA**.  
Sahirá a 1 de Fevereiro.  
Agentes, Grey, Antunes & C.ª Pr. Duque da Terceira, 4, 1.º



**Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires.**

Vapor inglez **HIGHLAND LOCH**.  
Sahirá a 8 de Fevereiro.  
Agentes, James Rawes & C.ª, Mala Real Ingleza B. do Corpo Santo, 47



**S. Vicente, Praia, Principe e S. Thomé**

Vapor portuguez **PENINSULAR**.  
Sahirá a 5 de Fevereiro.  
Companhia Nacional de Navegação, Rua do Commercio.