

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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

Proprietario-director — L. DE MENDONÇA E COSTA

Redactor principal — J. FERNANDO DE SOUZA, Engenheiro

Redactores — MARIO FERREIRA MENDES — DR. QUIRINO DE JESUS

— MANOEL ANDRADE GOMES

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

22.º do 34.º anno LISBOA, 16 de Novembro de 1921 Numero 814

SUMMARIO

A crise cambial, por Quirino de Jesus	305
A conta do Banco	306
Parte official	307
Caminhos de ferro transpyrenaeicos	308
Caminho de ferro de Tanger a Fez	309
O carvão e os caminhos de ferro hespanhoes	309
O horario de inverno no Norte de Hespanha	310
O «Sud-Express»	310
Anuario Commercial	310
Viagens e Transportes	310
Notas de Viagem	311
Linhas Portuguezas	312
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes — Relatorio	313
Arrematações	313
Passaportes	314
Parte Financeira:	
Boletim commercial e financeiro	314
Cotações na Bolsa de Lisboa	315

A crise cambial

Os graves acontecimentos de outubro; a situação política e social que elles puzeram em evidencia; as circumstancias que estão deante dos olhos, ou que se conjecturam, ás vezes com exageros; os boatos, as incertezas, as desconfianças — estão pesando funestamente sobre os cambios e sobre os negocios. Parece fora de duvida que vae chegando ao seu maior auge a crise portuguesa, sem que se possa prever como d'ahi sahirá finalmente a reacção inevitavel do organismo nacional contra as causas e os symptomas de tantas enfermidades.

Sob a pressão dos sucessos e factos da semana tragica, os bancos e os banqueiros tomaram a conhecida resolução de resistir ás tendencias de uma queda cambial que ia arrastando já a divisa de Londres para baixo de 5. Uns foram levados a isso por considerações superiores de ordem economica e social; outros o foram por motivos egoistas e ainda por especulação, para se cobrirem por aquisições a 6 em liquidación de operações a praso feitas n'aquellas proximidades. Assim se fixou durante algumas semanas a cotação de 6 para a compra e de $5\frac{3}{4}$ para a venda.

Mas esse regime convencional veiu a ser logo fatalmente perturbado por duas causas fortes; uma foi a propria especulação a que se entregaram muitos detentores de cambias e alguns bancos, banqueiros e cambistas, fazendo operações fóra das taxas da tabella; outra foi a propria situação política, moral e social, que vae mantendo e augmentando as desconfianças e os retrahimentos.

Assim aconteceu o que era tambem inevitavel. Acentuou-se uma tendencia para sujeitar a fixação dos cambios ás exigencias d'aquellas realidades que pesam implacavelmente sobre todas as nossas praças e sobre as suas operações. Quer dizer, só um poder de Hercules, e não vemos onde elle esteja, teria ainda efficacia completa contra a baixa para onde praticamente é arrastado o escudo.

Em conjugação com tudo isso estão cada vez mais paralyzados os negocios commerciaes em geral. Para estes se restringirem, bastariam as depressões, as incertezas, as oscillações effectivas dos cambios. Mas, afóra isto, acresce para o mesmo effeito, o mais que se vê na política, na governação e na desordem social.

A crise do cambio começou a tornar-se mais intensa e temerosa desde os fins de 1919. Andava elle então a 30 sobre Londres. A libra-cheque valia 8\$00.

Logo que tudo principiou a peorar, o Governo tratou de apresentar alguma resistencia a tão grave calamidade. Primeiramente elle forneceu a alguns bancos e banqueiros uma grande quantidade de libras para augmentar a oferta e diminuir ou moderar a marcha do preço da venda.

Depois buscou regular, por meio de restricções, prohibições e licenças, a sahida do ouro para o estrangeiro. O fim era limita-la ás necessidades effectivas do commercio de importação e dos outros pagamentos e despesas que os cidadãos e empresas tivessem lá fóra, pelas relações e factos de ordem economica. Para o atingir tivemos o Conselho Fiscalizador do Commercio Geral e Cambios, e o Consorcio Bancario. O Governo exercia a sua acção superintendente por meio de representantes officiaes e especialmente pelo governador do Banco de Portugal.

Atravez de tudo esse periodo, que durou desde os fins de 1919 até o verão de 1920, o cambio, ao mesmo tempo que tinha a cotação official ficticia, que veiu a firmar-se em volta de 19 sobre Londres, d'onde resultou o contrabando da moeda internacional, precipitava-se atrozmente n'uma progressiva derrocada tragica. Tendo principiado a cahir desde 30, como se disse, vinha até cerca de 10, no estio de 1920. Isso correspondia a 24\$00 a libra-cheque.

Então aboliu-se o Consorcio Bancario, que apenas serviu para que houvesse grandes desvios entre o cambio ficticio e o real e para que houvesse enormes perdas e ganhos entre um e outro; sendo estes principalmente para muitos dos proprios membros d'aquella sociedade. Todos acabaram por achar melhor deixar entregues as operações á lei da natureza, ao livre instincto da offerta e da procura.

O effeito foi a continuação da queda ainda com mais velocidade. Alem de muitos outros factores, correu fortemente para isso o desenvolvimento da procura para collocação egoista, preventiva ou especulativa de reservas de ouro no estrangeiro. Esta anomalia viera sempre augmentando desde 1919. Existira mesmo debaixo do regime da fiscalização dos cambios e do Consorcio Bancario.

No decurso de todos estes calamitosos tempos, outra causa artificial determinara a desordem das cotações e desvalorização progressiva do nosso escudo. Foi a nefasta jogatina de moeda que se fez entre Lisboa e o Brasil, á sombra da Agencia Financial do Rio.

Proseguindo sempre a miseria do nosso escudo: e sobrevindo o caso dos cinquenta milhões de dollars, que precipitava a divisa de Londres pelos 6 abaixo, depois de a ter elevado ficticiamente a cerca de 9, fundou-se a nova Inspeção de Cambios, em setembro. As operações ficaram dependentes da auctorização, para as compras que os particulares quisessem fazer nos estabelecimentos bancarios. O fim, desta vez, era quasi unicamente contrariar e impedir a especulação.

Durante cerca de quatro semanas a divisa de Londres manteve-se em volta de 6, porque a procura foi pequena. As compras tinham sido feitas já acima das necessidades correntes desde que fóra criada a Inspeção

ção dos Cambios até o começo do seu funcionamento.

Mas logo vieram os acontecimentos de 19 de outubro perturbar ainda mais a situação cambial, arrastando aquella divisa para 5 e em direcção aos 4, ponto onde a libra-cheque vale 60\$00.

Formou-se então de facto, sem intervenção official, um novo Consorcio Bancario, a que nos temos referido. Pretendendo-se resistir á queda, com preços em volta de 6, succedeu, no entretanto, o que já registamos.

Em vista da inefficacia de tal accordo, resolveu-se extingui-lo, a semana passada. A fixação do cambio de Londres saltou logo para 5 $\frac{1}{4}$ e 5, sendo a tendencia para maior baixa.

Parece, conseguintemente, que uma dupla fatalidade leva a nossa moeda para as ultimas degradações e desorganiza todos os esforços contrarios a essa tendencia, acabando por impor sempre a desistencia ás vontades que por momentos lhe façam opposição. Pareceria tambem que é logica a opinião forte dos que desaconselhavam, por inutil e perturbadora, toda e qualquer acção convencional e artificial destinada a valorizar o nosso escudo ou a impedir-lhe o maior aviltamento, no campo commercial dos cambios.

Infelizmente essa conclusão é quasi de todo verdadeira, nas situações que a nossa governação publica e a vida geral das classes veem offerecendo. Por outras palavras, o Estado e o proprio paiz, desde 1914, mas especialmente desde 1919, seguiram caminhos sempre conducentes á desorganização, á desordem, á ruina e á morte, diminuindo-se a produção a riqueza, o credito e a confiança, em condições cada vez mais tragicas. O pobre escudo tinha de ir no mesmo abysmo aos trambolhões, não havendo forças humanas que, em taes circumstancias, podessem ou possam impedir uma queda, sem que tenha de vir depressa outra maior, não por ter sido empregado o esforço, mas por vingança da sua lei geral contrariada.

Em tal estado da nação portugueza o que são taes iniciativas como a do Conselho Fiscalizador, a do Consorcio Bancario, a da Inspeccão dos Cambios e a do recente Consorcio pratico? São resistencias em si mesmas empiricas, limitadas e illusorias, n'um restricto sector dos nossos males enormes, contra a força e o effeito de todos os outros, deixando sempre com a sua acção as manifestações da tragedia nacional. São ainda por cima funções de homens que levam para ellas os scepticismos, os desalentos e as tibiezas do espirito publico feitos pela sucessão de tantas desgraças e desordens, quando não levam as preocupações dos seus egoismos, e dos seus negocios, que estragam tudo.

Não condemnamos ainda assim que sejam empregadas, por menos que d'ellas se possa esperar. Mas a imensidade do infortunio d'este paiz, exige heroismos geraes para a sua reconstrucção e defesa, por todos os lados, ainda quando o fim especial a attingir seja a melhoria dos cambios.

Quirino de Jesus.

A conta do Banco

Ha tempos mostrámos ao leitor que pelo disposto na lei n.º 1074 de 27 de novembro de 1920 a conta especial do Thesouro no Banco emissor podia ir até 560.000 contos, e a circulação total até 692.644 contos, enquanto fôsse de 17.614 contos a importancia da prata em caixa. Como esta, em 28 de setembro de 1921, data do ultimo balancete publicado, se acha-

va em 17.696 contos, era então de 692.696 contos o segundo limite indicado.

Tambem se viu que o Estado levantára d'aquella sua conta quasi gratuita 41.000 contos para os depositar no Banco a 5 % pelo praso de um anno, com destino ás operações commerciaes do mesmo estabelecimento.

Note-se que no seu parecer de 9 de fevereiro de 1921, o Conselho Fiscal do Banco, referindo-se á lei n.º 1074 e ao novo contracto suplementar, dizia o seguinte: «Circulação fiduciaria. Está, ao presente e pelo recente alargamento a mais 200.000 contos, legalmente auctorizada até 630.644 contos, tendo partido de 27.000 contos em 1888. Mais 2236 por cento.» Não temos elementos para saber como o Conselho Fiscal chegara a um limite inferior em 62.052 contos ao que achámos pela interpretação literal dos contractos de 1918 e 1920. Menos sabemos como, sendo assim, o Banco levou a circulação até 669.667 contos na data de 28 de setembro de 1921.

Vejamos, porém, de outro modo a lastimavel desordem.

Absolvida em 27 de Novembro de 1920 a desordem das relações do Estado com o Banco emissor, veio mais uma grave reincidencia em 1921. No quadro seguinte, mostramos o movimento da conta do debito especial do Thesouro, nas datas em que os balancetes accusam augmentos:

1921	Contos
Janeiro 1.....	498.000
Fevereiro 2.....	518.000
Fevereiro 16.....	568.000
Março 16.....	583.900
Julho 20.....	608.000
Setembro 28.....	620.000

E' clarissimo que os augmentos se fizeram sempre em todos os mezes, ou melhor, em todas as semanas. Accumulavam-se, porém, as liquidações, como em 1920, para illudir a situação, aliás só publicada com atrasamentos consideraveis.

Mas vê-se tambem que já em 16 de fevereiro, ou antes de decorrido um trimestre sobre a anterior absolvição e nova licença, o limite da conta se achava legalmente excedido em 8.000 contos! O excesso ia a 28.000 contos em 16 de março, a 48.000 contos em 20 de julho, a 60.000 contos em 28 de setembro.

Elle deve ser já bem superior, no actual momento. Com effeito o «deficit» continua a ser de 25.000 a 30.000 contos por mês e o desconto de bilhetes do Thesouro tornou-se mais raro nos ultimos tempos.

A divida total do Estado desde 1 de janeiro a 28 de setembro de 1921 deve ter augmentado talvez cerca de 250.000 contos. Quando houver contas se verá que o nosso calculo, difficil de fazer, se aproximou da verdade.

Mas o Estado só foi buscar 122.000 contos á fonte especial de supprimentos no Banco. Onde foi, portanto, obter mais 130.000 contos, pouco mais ou menos?

E' mais do que provavel que para illudir uma parte do «deficit» se tenham continuado a arrastar contas com fornecedores, demorando os pagamentos. Enquanto o pau vai e vem folgam as costas. Com ministerios que duram apenas dois ou trez mezes, ou ainda menos, o regimen do calote corre admiravelmente.

Mas, emfim, a divida fluctuante e as «dividas diversas» do Estado devem ter fornecido mais de 120.000 contos ao Thesouro, n'aquelle periodo.

Vieram não poucos da Caixa Geral de Depositos, onde entraram muitos milhares de contos, não menos de 100.000, do publico depositante. Uma grande parte foi para uso do Estado.

Vieram mais 11.100, contos do proprio Banco

emissor, pelas outras contas a que lá se recorre, directa e indirectamente, sob as rubricas «Bilhetes do Thesouro ouro, Bilhetes do Thesouro interno descontados, Contractos diversos, Conta corrente e Credito Agricola». De 12.246 contos em 1 de janeiro subiram a 23.556 contos em 28 de setembro.

Vieram tambem muitos milhares de contos das avultadas vendas de bilhetes do Thesouro aos estabelecimentos bancarios e aos particulares na primavera e no verão. Como tiveram elles tantas disponibilidades para esse fim?

A crise economica, avançando com mais velocidade desde o começo de 1919, acabara por trazer a paralisação progressiva das proprias iniciativas de mera especulação financeira e commercial em que andavam os falsos capitais multiplicados pela circulação excessiva de notas. Estas voltaram a apparecer um pouco mais, depois do retrahimento determinado no verão de 1920 pelas desconfianças que certos bancos levantaram no publico. Mas vieram menos para negocios demorados, que iam em decadencia, do que para collocações provisórias, que já não podiam ser totalmente as da jogatina de cambios e de fundos. Os estabelecimentos bancarios e os capitalistas fizeram então grandes compras de bilhetes do Thesouro.

Isto é sabido apenas pela observação deficiente dos factos da praça. A nota da divida fluctuante só está publicada até 30 de junho de 1921! Quando ella vier até á presente data, ver-se-ha que o desconto de bilhetes de Thesouro foi uma grande mina durante muitos mezes de 1921.

Mas ella foi esgotada pelas desconfianças que as impeniencias do Thesouro, o desastre dos dollars e os acontecimentos recentes determinaram. D'ahi vem que a situação do Thesouro deve ser extremamente grave, sendo-lhe decerto preciso recorrer em condições muito delicadas ao Banco de Portugal.

A circulação fiduciaria, nas proprias datas a que se refere o precedente quadro da conta especial do Estado em 1921, apresentou a evolução seguinte:

Janeiro 1.....	611.002
Fevereiro 2.....	618.317
Fevereiro 16.....	615.363
Março 16.....	632.161
Julho 20.....	650.298
Setembro 28.....	669.667

O augmento foi, portanto, de 58 296 contos n'esse periodo. Onde foi o Banco buscar os outros 74.704 contos que, por diversas vias, emprestou ainda a mais ao Estado?

Primeiramente o Governo forçou o Banco a diminuir o volume da carteira commercial. Em 1 de janeiro de 1921 as «letras do país e outras» achavam-se em 139.128 contos. Em 28 de setembro ellas haviam baixado a 111.696 contos, havendo, pois, uma differença de 27.432 contos para menos, os quais foram absorvidos pelo Thesouro.

Em segundo lugar os depositos do publico no Banco elevaram-se de 25 260 contos em 1 de janeiro a 54 600 contos em 28 de setembro. Houve um augmento de 29.340 contos, que foram tambem para suprimentos ao Estado.

Os restantes 17.932 contos, que o Estado ainda obteve do Banco, vieram das restantes differenças havidas nos movimentos e relações do activo e do passivo do estabelecimento. Só das diminuições nas «contas de credito e supprimento, nos emprestimos sobre penhores e nas contas diversas» resultaram disponibilidades de 8.146 contos para serviço do Thesouro.

Depois veremos como em tudo isto e no mais está

patenteada a inanição progressiva da economia nacional.

Estamos a ver como a rabulice do Thesouro e do Banco pretenderá explicar o facto de se ter elevado alem de 560.000 contos o debito especial do primeiro ao segundo. E' provavel que ella queira interpretar sophisticamente a seguinte disposição da lei n.º 107;

«Artigo 1.º—E' auctorizado o Governo a celebrar com o Banco de Portugal os accordos necessarios para a modificação da base 1.ª do contracto de 29 de abril de 1918 com o fim exclusivo de alargar em mais 200 000 contos a «possibilidade que actualmente o Governo tem de obter do Banco emprestimos ou supprimentos em capital escudos».

As palavras que sublinhamos só teem uma interpretação juridica. A «possibilidade» de então era apenas a que resultava da base 1.ª do contracto de 1918 expressamente citada e unica em vigor legal para a conta especial do Tesouro com o Banco. Ella era de 360 000 contos, como vimos, sendo, pois, alargada até 560 000.

Mas na data da promulgação da lei, 27 de novembro de 1920, a mesma conta, por troca de officios, e ao que parece tambem, por uma portaria surda e illegal como aquelles, estava irregularmente, como já tambem vimos, em 420.000 contos. Quererão dizer que ella poderia desde então ir até 620.000 contos, sendo o novo alargamento referido áquella situação? Como em 28 de setembro ultimo a puzeram n'aquella quantitativo, é de prever que pretendam justificar de tal modo o novo abuso!

Mas o sophisma é evidente. D'esse modo poderiam levar a conta e o debito a mais de um milhão de contos, com os abusos, as absolvições e as licenças que bem quizessem, disfarçando as proporções das ultimas no parlamento.

Como deitariam abaixo com tal hermeneutica o parecer do Conselho Fiscal no sentido de que a circulação estava auctorisada apenas para 630.644 contos em 9 de fevereiro de 1921?

Mas pode esta desordem continuar? E para que foi ella? Para afundamento da economia nacional.



Ministerio do Comércio e Comunicações

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Por terem saído inexactas as portarias n.ºs 2:925, 2:926, 2:927 e 2:928, publicadas no *Diário do Govêrno*, 1.ª serie, de 11 do corrente, declara-se que, onde se lê: «11 de Outubro de 1921», deve ler-se: «27 de Julho de 1921», e onde se lê: Francisco José Fernandes Costa, deve ler-se: «António Joaquim Granjo».

Direcção Geral de Caminhos de Ferro 14 de Outubro de 1921.
—O Director Geral, *António José Dantas*.

Atendendo ao pedido da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes: manda o Govêrno da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas, que seja declarado sobranste uma parcela de terreno com a área de 136^m2,10, situada junto da estação de Outeiro, entre os quilómetros 78.149 e 78.194 da linha de Oeste.

Paços do Govêrno da República, 15 de Outubro de 1921.
O Ministro do Comércio e Comunicações. *António Augusto Curson*

Caminhos de Ferro do Estado**Conselho Administrativo**

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, conformando-se com o parecer da comissão técnica que vistoriou o trôço do Caminho de Ferro do Vale do Tâmega, compreendido entre Amarante e Gatão, que o referido trôço seja aberto à exploração provisória a partir do dia 23 do corrente.

Paços do Governo da República, 18 de Outubro de 1921. — O Ministro do Comércio e Comunicações, *António Augusto Curson*.

Secretaria Geral do Ministério e dos Serviços de Obras Públicas**Repartição do Pessoal**

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, nomear director interino, dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, o engenheiro civil de 2.ª classe do quadro de obras públicas em serviço naqueles Caminhos de Ferro, *António Avelar Ruas*.

Paços do Governo da República, 1 de Novembro de 1921. — O Ministro do Comércio e Comunicações, *António Pires de Carvalho*.

Repartição Central**DECRETO N.º 7752**

Fica o Governo autorizado a readmitir ao serviço dos Caminhos de Ferro do Estado, Direcção do Sul e Sueste, todos os funcionários dos quadros demitidos por motivo da greve ferroviária de 30 de Setembro do ano findo, desde que não tivessem nessa data processo disciplinar pendente por assuntos que envolvam a sua honestidade pessoal.

Paços do Governo da República, 28 de Outubro de 1921. — *ANTÓNIO JOSÉ DE ALMEIDA — António Pires de Carvalho*.

DECRETO N.º 7753

Fica o Governo autorizado a readmitir ao serviço dos Caminhos de Ferro do Estado, Direcção do Sul e Sueste, quando assim o requeiram, os agentes da mesma Direcção que foram reformados por motivo da greve ferroviária de 30 de Setembro do ano findo.

Paços do Governo da República, 28 de Outubro de 1921. — *ANTÓNIO JOSÉ DE ALMEIDA — António Pires de Carvalho*.

DECRETO N.º 7773

Usando da disposição do § 2.º do artigo 3.º da lei n.º 1:193, de 31 de Agosto do corrente ano, que mandou considerar em vigor a lei n.º 971, por proposta do Ministro do Comércio e Comunicações, ouvido o Conselho de Ministros e nos termos do estabelecido nos artigos 20.º e 25.º da organização aprovada pelo decreto n.º 7:036, de 17 de Outubro de 1920, hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1.º E' dissolvido o Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado e substituído pela Administração Geral dos mesmos caminhos de ferro.

§ único. O Governo nomeará uma comissão administrativa composta de três membros, um dos quais servirá de presidente, para dirigir e superintender os serviços dos referidos caminhos de ferro e organizar, no prazo de quarenta e cinco dias, a contar da data da publicação do presente decreto, os diplomas especiais regularizando a sua administração e fixando os quadros respectivos.

Art. 2.º fica revogada a legislação em contrário.

O Presidente do Ministério e Ministro do Interior e os Ministros de todas as Repartições assim o tenham entendido e façam executar. Paços do Governo da República, 29 de Outubro de 1921. — *ANTÓNIO JOSÉ DE ALMEIDA — Manuel Maria Coelho — António Augusto de Almeida Arz — Francisco António Correia — José Cortês dos Santos — Francisco Luís Ramos — Alberto da Veiga Simões — António Pires de Carvalho — Carlos Henriques da Silva Maia Pinto — Manuel de Lacerda de Almeida — Alfredo Pinto de Azevedo e Sousa — António de Fernandes de Carvalho*.

DECRETO N.º 7774

Tendo cessado os motivos que originaram a entrega da Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste á Inspeção do Serviço Militar dos Caminhos de Ferro:

Hei por bem, tendo ouvido o Conselho de Ministros e usando da autorização concedida pelo § único do artigo 54.º do decreto com força de lei de 25 de Maio de 1911, decretar o seguinte:

Artigo 1.º Fica revogado o decreto n.º 6 960, de 22 de Setembro de 1920, pelo qual passou para a Inspeção do Serviço Milita

dos Caminhos de Ferro a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste.

Art. 2.º Fica revogada a legislação em contrário.

O Presidente do Ministério e Ministro do Interior e os Ministros de todas as Repartições assim o tenham entendido e façam executar. Paços do Governo da República, 29 de Outubro de 1921. — *ANTÓNIO JOSÉ DE ALMEIDA — Manuel Maria Coelho — António Augusto de Almeida Arz — Francisco António Correia — José Cortês dos Santos — Francisco Luís Ramos — Alberto da Veiga Simões — António Pires de Carvalho — Carlos Henriques da Silva Maia Pinto — Manuel de Lacerda de Almeida — Alfredo Pinto de Azevedo e Sousa — António Fernandes de Carvalho*.

Caminhos de ferro transpirenaicos

Os ministros das Obras Publicas e das Colonias de França visitaram no mez passado os Pirinéos Orientaes para observarem as obras das tres linhas ferreas transpirenaicas em construcção e estudarem a forma de lhes darem todo o impulso a fim de que possam ser abertas, o mais breve possível, ao serviço publico. Alguns jornais espanhoes, em especial os da Catalunha, fazendo commentarios sobre a viagem dos dois ministros francezes, lamentam que em Hespanha não se tenha ligado a estes caminhos de ferro a importancia que merecem como factores eficazes para dar um vigoroso impulso ao intercambio hispano-francez.

Segundo os mesmos jornaes a execução d'estes projectos não tem sido seguida pela Hespanha com o entusiasmo que merecem porque indubitavelmente devem contribuir para o desenvolvimento da riqueza do paiz.

Contudo essas censuras não parecem de todo o ponto justas, porque a verdade é que os prazos para a sua execução consignados no accordo franco-hespanhol de 1904 foram observados, até ao ponto de que em 1914, ao rebentar a guerra europeia, estavam quasi concluidos dois dos referidos caminhos de ferro, o de Ax-les-Thermes (Ariège) a Ripoli (Gerona) e o de Oloron (Baixos Pirenéos) a Sala.

Para a construcção do de Saint-Girons (Ariège) a Lerida foi estipulado um praso maior, não sendo, portanto de extranhar que a sua execução tenha seguido mais vagarosa. Se as duas linhas a que primeiro nos referimos ainda não foram abertas á exploração, é porque, logo que começou a guerra, os trabalhos da parte franceza foram por completo suspensos, tendo porem proseguido os da parte espanhola em que, apesar de não lhes ter sido dada a mesma actividade que ao começo, ainda assim se realizaram importantes avanços.

O projecto Paris-Barcelona encurtar-se-ha duas ou trez horas pelas vias de Ax a Ripoli e de Saint Girons a Lerida, linhas que, alem d'isso, contribuirão para dar rapida saída aos productos de Valencia e das Baleares, e intensificar o trafego commercial de Barcelona. Quanto ao trajecto de Madrid-Paris por Zaragoza, que poderá fazer-se pela linha de Oloron a Sala, deve efectuar-se mais rapidamente que por via Madrid-Irun que ficará naturalmente descongestionada.

Os habitantes da Cerdaña e de Puigcerdá, que tinham a esperanza de em breve serem visitados pela locomotiva, receiam que o prolongamento da guerra com Marrocos lhes venha desfazer essa illusão, causando o atrazo ou mesmo a paralização dos trabalhos.

E' de esperar porem que tal não suceda, porque ante os desejos manifestados pela França para a conclusão destas linhas, como parece deduzir-se da visita dos seus ministros, a Hespanha não se deixará ficar inactiva n'uma empresa em que é tão interessada como a republica vizinha.

A attitude dos povos das regiões interessadas dá-nos bem a prova d'esta afirmação. Ainda na ultima reunião celebrada no *Ayuntamiento* de Olorón para tratar da execução do projecto da linha de Canfranc, e a que assistiu grande numero de representantes espanhoes e francezes, foram tomadas resoluções cujas conclusões se podem reduzir aos termos seguintes:

"Necessidade de abreviar quanto possivel as obras do caminho de ferro para que n'um curto praso fique estabelecida a communicação rapida por Canfranc.

"Abreviar o traçado francez com o desvio de Olorón a Sauveterre, imitando o que se fez em Hespanha com a linha de Zuera a Turuñana, para que por esse meio se economise o maior numero de kilometros no percurso Madrid-Paris.

"Fazer desaparecer com toda a urgencia os entraves que actualmente subsistem para a livre circulação internacional, que já não teem razão de ser desde que terminou a guerra, assim como pôr termo á guerra de tarifas entre os dois paizes, que no futuro pode originar a ruina commum das regiões interessadas.

"A constituição de um comité internacional constituido por representantes das camaras de Olorón, Huesca, Bayonna e Zaragoza que se encarregue, com caracter permanente, de tratar de todos os assumptos que se relacionem com a Canfranc."

Teol.

Caminho de Ferro de Tanger a Fez

A Companhia Franco-Hespanhola d'este caminho de ferro publicou o seu relatorio relativo ao ultimo exercicio.

D'elle consta que a persistente carestia dos materiaes e da mão de obra justificava o pedido para se reverem os preços estabelecidos para o custo das obras.

Não obstante, considerou-se preferivel introduzir a maior simplificação possivel com o fim do referido custo resultar mais diminuto e os prazos para a construcção abreviados.

Assim se fez, mas as economias obtidas não compensaram o excesso do custo, que foi distribuido n'uma boa proporção permittindo comtudo abreviar os trabalhos.

Os estudos da linha pelo que respeita á parte hespanhola, atrazaram-se, porque até se pôrem de accordo os governos de França e de Hespanha sobre o desvio da linha por Arzilla, não se pode fixar o traçado na parte norte.

Esta questão ficou resolvida em fevereiro do anno passado e desde então tem a construcção proseguido n'essa parte com grande actividade, tendo-se apresentado o projecto do primeiro troço da secção franceza ás auctoridades da zona, no mez de dezembro.

Como o caminho de Kenitra a Tanger, que se está construindo, ha de facilitar sensivelmente os trabalhos d'aquella secção, o governo do Protectorado indicou a conveniencia de se adiar a construcção até que esse caminho esteja concluido.

Durante o anno começou a construir se o segundo troço francez, e excepto o terceiro, que se está estudando novamente, os outros, incluindo o oitavo, continuarão seguindo o seu curso normal de construcção.

Em fins de 1919 foi emittida a primeira serie de 70.000 obrigações francezas a 5 1/2 por cento, amortisaveis ao par entre 1930 e 1999, e em março d'este anno a segunda de 120.000 a 6 % livre de imposto e amortisaveis, tambem ao par, entre 1930 e 1974.

Quanto á primeira serie de obrigações hespanholas, será de 25.000.000 em titulos de 500 pesetas e ao juro de 6 % ao anno.

O carvão e os caminhos de ferro hespanhoes

As empresas carboniferas das Asturias e os representantes em côrtes da região representaram ao seu governo pedindo medidas de protecção para conjurar a crise por que está passando a industria hulheira em virtude da concorrência do carvão inglez que é posto em Espanha por um preço inferior ao nacional.

Entre as varias reclamações apresentadas destacam-se a da imposição ás companhias de caminhos de ferro do consumo unicamente de carvão nacional e a do abaixamento dos preços das tarifas de transporte até aos preços que vigoravam antes da guerra, com os augmentos apenas do que fôsse necessario, e que não devem ser iguais ás diferenças entre os preços antigos e os de agora.

Para a apreciação do assumpto reuniram-se no dia 12 do mês passado no ministerio do Fomento os representantes das empresas de caminhos de ferro e das carboniferas, sob a presidencia do Ministro do Fomento, tendo tambem assistido como representante da marinha de guerra o coronel sr. Tamayo.

Os representantes dos caminhos de ferro não aceitaram as imposições, alegando que não podiam prescindir do beneficio que lhes resultara da aquisição do carvão estrangeiro, tanto mais que se pretendia exigir-lhes tambem uma baixa de tarifas.

O ministro do Fomento interveio então, mostrando-se decidido a fazer publicar um decreto impondo aos caminhos de ferro a obrigação de consumirem o carvão espanhol.

Esse decreto nomeará uma commissão mixta, constituida por quatro representantes da industria hulheira e outros quatro dos caminhos de ferro, presidida pelo presidente do Conselho de Minas e Obras Publicas, ou outra auctoridade que elle ministro designará.

Essa commissão regularizará os preços do carvão destinado ao caminho de ferro, em conformidade com as bases já conhecidas, ou com outras dignas de serem tidas em conta.

Perante esta decisão as companhias ferroviarias, mostrando-se dispostas a colaborar com o governo na sua intenção patriotica, aceitaram a resolução do ministro, dando assim um alto exemplo de civismo.

O ministro do Fomento está na disposição de intervir igualmente para que as companhias maritimas e outras empresas que recebem subvenções do Estado, consumam tambem o carvão nacional.

Só assim se conseguirá salvar a industria carbonifera das Asturias que se encontra em riscos de paralisar por completo, o que representaria uma verdadeira calamidade para aquella região, ficando milhares de familias na miseria.

Para se poder apreciar a importancia que attingiu a extracção do carvão em Hespanha a seguir damos a comparação, extraida das estatisticas publicadas até Julho ultimo, da tonelagem de carvão estrangeiro importada em Hespanha nos primeiros 7 mezes do anno corrente com a dos mesmos mezes nos annos anteriores:

1912.....	toneladas	1.275.370
1913.. . . .	"	1.627.290
1914.....	"	1.534.617
1915.....	"	971.706
1916.....	"	1.051.775
1917.....	"	819.445
1919.....	"	285.340
1919.....	"	521.334
1920... . .	"	488.142
1921.....	"	461.284

O horario de inverno no Norte de Hespanha

A despeito da crise que atravessam os caminhos de ferro hespanhoes, e cujo principal motivo é o governo não ter até agora permittido um augmento superior a 15 por cento nas tarifas de antes da guerra, o Norte de Hespanha, acaba de estabelecer um horario de inverno, que excede, em commodidades offerecidas ao publico, o dos auspiciosos tempos anteriores á guerra.

No verão de 1916 a Companhia estabeleceu dois magnificos comboios rapidos (n.º 3 e 4) entre Madrid e Hendaya, não só para obviar á supressão que se fizera do *Sud-Express*, mas para desdobrar os expressos n.º 1 e 2; e fazendo serviço de 1.ª e 2.ª classes.

Estes comboios circularam todos os annos seguintes (á excepção de 1918) de junho a outubro, e agora, ao contrario do que se esperava, foram mantidos durante o inverno, apesar do restabelecimento diario do *Sud*, ficando d'esta maneira o Norte com quatro comboios expressos diarios entre Madrid e Hendaya e em cada sentido; emquanto que antes da guerra havia só trez.

A marcha dos referidos comboios foi modificada ficando com magnificas ligações em Miranda do Ebro para Bilbao, e com carruagens directas.

A's nossas relações tambem este serviço trouxe uma certa melhoria, pois passando em Medina o comboio ascendente ás 2-25 da manhã permite aos passageiros idos de Lisboa no comboio das 8-30, seguir n'elle até Hendaya, onde chegam ás 11-30, e alcançam allí a correspondencia directa para os Pyreneos, Toulouse e Marselha, o que até agora não acontecia, por o comboio n.º 1 chegar allí ás 12-25 quando o outro tinha partido.

Os passageiros de 2.ª classe, que por motivo do expresso n.º 1 ter apenas carruagens de 1.ª e 3.ª classes, eram obrigados a pagar entre Medina e Hendaya 15,55 pesetas para irem em 1.ª, deixam agora de ter esse encargo, pois os comboios em questão transportam passageiros de todas as classes, sem restricções de percurso e sem supplemento de "butaca", o que não será porem motivo de perda de receita para o Norte de Hespanha, pela sua largueza de vistas, pois a maioria dos passageiros de 2.ª classe passavam á 3.ª, que era muito confortavel.

Pena é que no sentido inverso os passageiros para

Portugal não possam utilizar este comboio, por chegar a Medina ás 4-38, hora e meia depois de ter partido para Salamanca o comboio correio, mas constanos que as companhias interessadas estudam n'este momento a questão.

Oxalá que se chegue ao resultado desejado, com o que muito ganhariam as relações de Portugal com os Pyreneos e com a Côte d'Azur.



O «Sud-Express»

Na conferencia do Trafego Internacional que acaba de ter lugar em Paris, ficou resolvido que o *Sud-Express* passe a circular diariamente entre Lisboa e Paris em 15 de fevereiro proximo futuro.



Annuario Commercial

Que infelicidade, a do nosso paiz, onde nada bom se conserva!

Tinhamos, ha 42 annos, o «Annuario Commercial», publicação que nos fazia honra, pela enorme copia dos seus informes em geral rigorosamente exactos, pelos melhoramentos que, anno a anno, lhe eram introduzidos pelo seu Director, o infatigavel coronel Caldeira Pires que a essa publicação tem dedicado os carinhos d'um pae.

Pois veiu a carestia do papel, de todos os materiaes, da mão d'obra, e por ultimo o augmento dos portes do correio, e o Annuario que era uma obra completa em trez volumes, passa a compendiar em um só o que diga respeito á informação official e ás duas cidades, Lisboa e Porto, ficando os volumes das Provincias e colonias para só sahirem em 1923 e provavelmente de futuro de dois em dois annos, ou mais.

Basta ver-se que só o porte do correio para o estrangeiro e para as colonias decuplicou, de forma que, por exemplo, um Annuario para Timor que antigamente pagava 2\$50, paga hoje, mesmo pela tabella reduzda desde 1 de novembro, 22\$00 escudos!

A edição do Annuario, para o proximo anno, será, pois, constituída por um só volume de não menos de 2.000 paginas, occupando-se da parte geral, repartições officiaes, e da parte commercial e industrial de Lisboa e Porto, moradas, annuncios, etc.



VIAGENS E TRANSPORTES

Imposto do selo

Pela tabela anexa ao decreto n.º 7772 de 3 d'este mez sobre imposto do selo ficaram esclarecidas algumas duvidas que ainda havia sobre as taxas desse imposto nas cobranças dos caminhos de ferro.

As empresas de caminhos de ferro publicaram os seus aditamentos ás tarifas de despesas accessorias em substituição dos que primeiramente tinham publicado, das quais distribuimos com o presente numero o da Companhia Portuguesa.

Combolos entre Figueira, Banhos d'Amieira e Bicanho

D'esde o dia 31 do mez findo deixaram de circular entre Figueira da Foz, Banhos d'Amieira e Bicanho os comboios n.º 239 e 240 estabelecidos especialmente para o serviço de banhos.

Líquidos em vazilhame de ferro e em vagões-cubas

▶ A partir do dia 1 do proximo mez de dezembro serão applicados em todas as linhas portuguezas, nos transportes de *aguardente, azeite, geropiga, vinagre e vinhos em vazilhame de Ferro* (tambores, cascos barris ou bidões) bem como os effectuados em *vagões-cubas* ou *cisternos*, os preços indicados na Classificação Geral para os mesmos liquidos quando transportados em vazilhame simples de madeira.

Não estando até agora previstas na tarifificação preços especiaes para os transportes em taes condições, tendo por isso de ser taxados por preços mais elevados do que os que correspondem aos referidos liquidos em vazilhas de madeira, vem a nova medida preencher uma lacuna importante que muito interessa aos expedidores de taes mercadorias.

Notas de viagem

VII

A viação em Paris.—60 mil carros e 2 atropelamentos.—Os preços da viação.—Sem gritaria nas ruas.—Economia de «toilettes».—O pacatismo de Paris.—Regresso à patria sem dormir no comboio.

Outro aspecto d'aquelle povo que impressiona agradavelmente o estrangeiro: é a sua maravilhosa disciplina, o rigoroso cumprimento da ordem por toda a parte, em toda a parte e em todas as circumstancias.

A viação nas ruas, essa sim, está hoje bem diferente do que era, desde que os carros de tracção animal quase foram por completo substituídos pelos «auto-bus», pelos automoveis e pelos camions de mercadorias. Deixou de haver os celebres *fiacres* levados por um cavallo a trote moroso, e os omnibus pachorrentamente tirados por possantes cavallos; a tracção mechanica tomou as ruas, e de tal forma, que ha que ter um conhecimento especial e um cuidado enorme para as atravessar.

Porque todos esses vehiculos, que ao todo são 60 mil, correm com uma velocidade vertiginosa, que faz arrepios, e entre nós mataria centenas de pessoas diariamente. Pois em Paris não se registram dois unicos casos diarios de atropelamentos.

Porquê? Pela notavel disciplina que todos cumprem, conductores e transeuntes.

Os carros dão invariavelmente a direita ao passeio, e em caso algum ultrapassam o centro da rua, deixando a outra metade d'esta aos que veem em sentido inverso.

Pode a outra facha da rua destinada ao transito em sentido contrario estar absolutamente livre de vehiculos, que não ha um só carro que se arrisque a seguir por ella para passar á frente dos que lhe vão adiante.

O publico sabe isto, e tão seguro está de que é cumprido á risca, que, querendo atravessar a rua, olha apenas á esquerda, esperando um espaço entre dois grupos de vehiculos, para ir abrigar-se nas pequenas ellipses que estão a meio da calçada; ahí olha para a direita e espera igual occasião.

E tão geral é este cuidado entre os parisienses que elle intuitivamente se communica aos estrangeiros, que logo o executam, seguindo o salutar principio de que «na terra onde estiver, faça o que vir fazer»

De passagem notemos que o preço da viação pouco augmentou. O metropolitano, o *metro* como se chama, duplicou-os apenas; os *auto-bus*, passaram de 10 e 15 centavos a primeira zona a 15 e 25; e em todo o percurso de 20 e 30 a 25 e 50. Os *taxis* (automoveis com taximetro) encurtaram os percursos dando a média da sua elevação de preços de 60 a 70 por cento.

Dissémos acima que o movimento de vehiculos é pasmoso em quantidade e vertiginoso em actividade; pois, apesar d'isso, o ruido não corresponde a esse desenvolvimento. E' que todos esses carros rodam sobre pneumáticos, e é-lhes prohibido trazer livre o es-carpe do fumo e do motor.

Alem d'isso, não ha, nas ruas, o rumor correspondente ao grande movimento de peões que enche os passeios, porque toda a gente fala baixo, e não ha a gritaria dos pregões, que é prohibida. Os proprios vendedores de jornais offerecem-os annunciando o seu titulo e ultima edição em tom de voz a ser só ouvido pelos que estão proximos—nem mais é preciso.

O garoto de jornais, a que o nosso jornalismo barato (outro tempo) deu fóros de cidadão, de pé descalço e camisa rôta, perpetuando lhe até a memoria

pondo-o, em bronze, como ornamento, no monumento de Eduardo Coelho, não existe em Paris, onde os vendedores vestem decentemente e não perseguem o publico offerecendo o papel.

E fóra de Paris, nas estações d'aguas e praias, os jornaes teem agentes vendedores até uniformizados, com *bonnets* ostentando o nome do jornal bordado a letras douradas, que, esses sim, apregoam alto o titulo do jornal, mas n'um ponto fixo, sem circularem pelas ruas em gritaria enorme, como por cá.

Mesmo que o garoto, rôto, sujo e descalço, não se vê em França; o proprio *Gavroche* de Paris é um typo que passou á historia, perpetuado por Victor Hugo; e gente de pé descalço—apezar dos preços elevados que o calçado e as meias hoje atingiram—não se vê por parte alguma.

Em compensação, as meias, nas mulheres, são, em geral, muito mais modestas do que entre nós, onde a mais ordinaria serviçal já veste meia de seda. Alli a meia d'algodão mais ou menos fina, é usada mesmo por senhoras da boa sociedade.

Que em questão de *toilettes*, a franceza está muito mais economica, depois da guerra, e muito mais modesta do que a portugueza, é um facto. Vale-lhe a admiravel arte com que se veste e adorna, de forma que o mais modesto trajo torna a parisiense mais elegante e gracil do que o mais luxuoso vestuario n'uma anglo-saxonia.

Nota-se essa economia não só no conjuncto da frequencia dos *boulevards* como nos proprios armazens de venda, onde as secções de tecidos baratos são as mais frequentadas, enquanto que as de sedas, rendas caras, perfumarias e outros artigos reputados de luxo, estão desertas.

Sente-se, percebe-se, que todos, n'aquelle paiz tão provado pela grande catastrophe, teem a preocupação permanente de gastar menos, de se contentar com pouco, de economisar, de ostentar em muito menores proporções.

Até os theatros caros se resentem d'isso, vendo a affluencia, nos logares de maior preço, diminuida; e em compensação as casas de espectaculos mais modestos teem a concorrência de publico mais numerosa.

E n'este sentido, produziu-nos boa impressão o espectáculo a que assistimos n'um teatro de terceira ordem o «Trianon Lyrique», nos *boulevards* exteriores, onde se representava, por uma companhia modesta a «Marion Delorme» de Victor Hugo, velho drama em verso, que se mantem na scena franceza ha apenas 90 annos. Pois o publico, que conhecia a peça a ponto de repetir de cór alguns d'aquelles admiraveis versos, enchia a sala e vibrava de entusiasmo applaudindo-a, como se se tratasse d'uma primeira representação.

Isto dá a nota, a um tempo, da intelligencia e do patriotismo d'aquelle povo que sabe apreciar as obras dos sens grandes escriptores e se glorifica, glorificando-os.

No mais simples café, onde um modesto quarteto executa uns trechositos de quaesquer operas, basta que a musica comece a tocar para que as conversas párem; e quem tem absoluto desejo de dizer qualquer coisa a faça em voz tão baixa que não é ouvida pelo visinho.

E á meia noite, ápoz a sahida dos theatros—que nenhum acaba depois d'essa hora—tudo recolhe a casa, como por encanto; mesmo porque se se demorarem mais, os que teem que tomar o *metro* ou o *auto-bus* para qualquer ponto distante, terão que ir a pé, ou tomar automovel, porque a viação de carreira acaba á meia noite e trinta.

Até aos proprios novos cafés *dancing*, estabelecimentos de duvidosa reputação que os americanos in-

trodiziram nos costumes europeos depois da guerra, e onde uma certa sociedade de patuscos de ambos os sexos ceia, dança e se diverte a seu modo, é imposto o encerramento á 1 da noite, o que todos cumprem rigorosamente.

Paris quer dormir, e deixar dormir os que tem que erguer-se cedo para o trabalho.

Porque ás 7 da manhã todos os estabelecimentos estão em limpeza, e ás 8 abertos e a servir freguezes. Não é como cá que as lojas abrem ao romper da aurora... das 9, 9 e meia e até ás 10.

Tambem por lá ha o preceito das 8 horas de trabalho e do descanso semanal, mas ha uma justa tolerancia. Quem quizer ás 10 da noite fazer qualquer compra, sempre encontra abertos estabelecimentos nas ruas afastadas, e mesmo nas mais centraes, algumas casas abrem aos domingos de-manhã.

Paris está uma cidade... pacata, honesta, trabalhadora.

E n'esse pacatismo a deixámos, com saudade, para regressar a casa. Mas como fazel o sem utilizar o *sud-express* cujo preço é pasmosamente caro, quem vem ainda algo fraco e pouco disposto a noitadas de comboio? Terminamos estas *notas* por dar a receita:

O expresso que parte do Quay d'Orsay ás 8 e 25 da manhã é um bello comboio, com vagão-restaurante, que nos traz a Bordeus ás 6 e 10 da tarde e a Irun á meia noite e 5, que é como quem diz 11 e 5 porque a hora, em Hespanha, é a verdadeira. Tem-se o almoço no comboio, e para jantar toma-se em Bordeus um *basquet*, caixinha com comida fria de que nos servirmos na carruagem.

Em Irun ha uns hoteis modestos, proximo da estação, onde se dorme menos mal.

Na manhã seguinte toma-se o rapido n.º 10 que sahe ás 8 e 40 da manhã, tambem com vagão-restaurante, onde se almoça, e chega-se a Medica del Campo ás 4 e 52 da tarde. Ahi se descansa, se janta e se dorme no pequeno hotel, muito commodo, annexo ao bufete da estação, até ás 3 da manhã, hora a que tomamos o comboio ordinario para Salamanca, seguido, ás terças, quintas ou sabbados, no rapido que chega á Pampilhosa ás 5 da tarde e a Lisboa ás 11 e 22 da noite. Só ha, como se vê, que ter o cuidado de partir de Paris ás segundas, quartas ou sextas feiras, e o incommodo de erguer em Medina ás 2 e meia da noite; mas como estamos ahi desde as 5 da tarde e Medina nada tem que ver á noite, dorme-se cedo; quem se deita ás 9 em boa cama, pode bem levantar-se às 2 e meia.

E no comboio, tambem se faz um somno—quando não se tem companheiros tão amaveis como os que nos deram interessante conversa, d'esta vez, mr. Gustave de Laigue o novo secretario da legação de França, e sua esposa.

aquella quantia, resolveu pedir a integração da referida exploração na rede do Minho e Douro, arrendando a linha, ou vendendo-a ao Estado. Para tal fim pediu ás camaras municipaes de Felgueiras, Louzada e Penafiel, uma representação, que deverá acompanhar aquelle pedido.

Tracção electrica em Braga.—Foi já assignado o contracto entre o Governo e a Camara Municipal de Braga, para a construcção e exploração de uma linha ferrea de tracção electrica, entre a estação do caminho de ferro d'aquella cidade e a ponte do Prado.

Esta linha, que representa um notavel melhoramento para a capital do Minho, ficará assente no leito da estrada nacional n.º 27.

Da Figueira ao Cabo Mondego.—Na reunião do dia 3 do corrente, da Junta autonoma do porto e barra da Figueira da Foz, para tratar dos melhoramentos do porto, o engenheiro sr. Figueiredo e Silva, vogal da Junta, apresentou a seguinte proposta:

A exploração do Cabo Mondego acaba de despertar da sua apatia habitual, e vae entrar n'uma fase de actividade intensa e progressiva que a esta Junta muito interessa conhecer, por se tratar de um dos mais importantes clientes do porto da Figueira. Não tardará, pois, que a linha de via reduzida seja insufficiente para dar vazão aos productos do Cabo Mondego, impondo-se a necessidade de as substituir por via larga, que terá tambem a vantagem de evitar o trasbordo na estação de Figueira. Para este fim a Empresa Exploradora do Cabo Mondego procurou já entender-se com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta, para esta promover o prolongamento da sua linha de Pampilhosa á Figueira até o Cabo Mondego.

O traçado d'este prolongamento pode fazer-se pelo norte da Figueira, ou pelo sul, seguindo tanto possivel o traçado da via reduzida existente.

O primeiro traçado não satisfaz a Empresa do Cabo Mondego, que carece tambem d'uma ligação directa com o porto interior, nem a Companhia da Beira Alta, porque a sua entrada na estação da Figueira só por uma reversão será possivel, o que muito dificultaria a exploração. Tambem não pode agradar á Junta Autonoma, porque o porto fica assim sem ligação directa do Cabo Mondego, de Buarcos e da estação de Figueira. Quando mesmo esta ultima venha a existir, como é indispensavel as mercadorias vindas do ramal terão de ir á estação de Figueira para, depois de demoradas manobras, serem conduzidas ao porto. E a cidade da Figueira tambem não pode desejar tal traçado que alem de não a servir em boas condições, pode determinar, em curto prazo, a mudança para Buarcos do centro de gravidade da colonia balnear, que agora está no chamado Bairro Novo. Este traçado tem, pois, de ser posto de parte.

O traçado directo da estação ao porto interior, seguindo depois pela praia de Buarcos, e d'alli ao Cabo Mondego, quanto possivel ao longo da actual linha de via reduzida, é o que deve preferir-se, porque liga directamente o porto com a actual estação e com o Cabo Mondego, permitindo, por um serviço de «tramway», movimentar a colonia balnear facilitando-lhe o acesso á praia e ao mercado, e a ida a Amieira para uso dos banhos.

Terá ainda este traçado a vantagem apreciavel para os banhistas de lhes entregar as bagagens e recovagens n'uma estação que já chamarei Figueira-Praia, em local bem escolhido.

Como o traçado de uma linha de via larga tem mais largas exigencias que o da via reduzida, haverá necessidade de alterar alguns obras existentes, e de modificar o projecto aprovado, se nele não foi já previsto o estabelecimento da via larga para serviço do porto. É por isso proponho que a Junta Autonoma, para estudo d'este assumpto, delegue na sua Commissão Executiva que diligenciará obter uma solução conciliatória com a Companhia da Beira Alta, com a Empresa Exploradora do Cabo Mondego e com a Camara Municipal da Figueira, devendo a referida commissão diligenciar chegar a uma solução em que o corte na doca, que necessariamente terá de fazer-se, seja o menor possivel, para não ser consideravelmente reduzida a capacidade da mesma.

Os trabalhos necessarios ao estabelecimento do caminho de ferro para serviço do porto deverá a Junta autonoma executá-los logo que seja possivel, a fim de não se retardar a construcção do prolongamento, até ao Cabo Mondego, da linha de Pampilhosa á Figueira, se, como se espera, fôr concedida a auctorização do Governo.

A Junta resolveu enviar esta proposta á Commissão Executiva, afim de estudar o assumpto e dar o seu parecer.



Penafiel á Lixa.—A Direcção do Caminho de Ferro de Penafiel á Lixa, em vista do Governo lhe recusar o emprestimo de 100 contos de que necessita para melhorar o seu material circulante, de modo a poder continuar a exploração da sua linha em melhores condições, e não encontrando quem lhe faculte

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Relatorio do Conselho de Administração e parecer do Conselho Fiscal, do exercicio de 1920, apresentado á assembleia geral de accionistas de 30 de junho de 1920.

(Continuação)

QUARTA PARTE

Caixa de Reformas e Pensões

Como de uso, em seguida são publicados o «Balanço» e respectiva conta de «Ganhos e Perdas» da *Caixa de Reformas e Pensões*, documentos estes relativos a 31 de Dezembro de 1920, pelos quaes se pode apreciar o estado financeiro da mencionada «Caixa»:

Activo

Caixa	3.776\$84	
Papeis de credito	480.193\$78	
Immoveis	40.149\$31	
Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes	177.141\$34	701.261\$27

CONTAS DE ORDEM

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes - c/Valores em deposito	582.025\$50	
Total - Escudos	1.283.286\$77	

Passivo

Contribuintes:		
Joias	202.142\$74	
Quotas	472.737\$54	674.880\$28
Reembolsos	7.288\$02	
Pensões por pagar	5.544\$40	
Devoluções	59\$88	
Receitas	3.573\$56	
Contas a liquidar	9.915\$13	701.261\$27

CONTAS DE ORDEM

Valores em deposito na Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes	582.025\$50	
Total - Escudos	1.283.286\$77	

Ganhos e Perdas

Encargos:

ORDINARIOS

Reformados	90.840\$20	
Pensionistas	47.021\$57	137.861\$77

EXTRAORDINARIOS

Despeza feita com o seguro e conservação de predios	156\$37	
Juros simples de 6% a Contribuintes	52\$69	
Donativos	162\$00	371\$06

Contribuintes:

Pela annullação de reversões de contribuintes reinscriptos n/anno	58\$23	138.291\$06
Total - Escudos		138.291\$06

Receitas:

Affectas pela Companhia:

Bilhetes de gare	33.815\$50	
Marcação de logares	28.517\$73	
Annuncios nas estações	2.500\$00	
Bilhetes gratuitos de circulação	3.826\$67	68.659\$90
Menos: Excedentes de receitas affectas pela Companhia para amortisação dos respectivos encargos n anno	3.573\$56	65.086\$34

Proprias:

Juros de mora	31\$32	
Juros de papeis de credito	41.656\$75	
Lucro em titulos sorteados	21\$57	
Rendimento bruto de casas	537\$00	
Reembolsos de 1915 não reclamados	2.821\$73	45.068\$37
Reversão de joias e quotas por fallecimento, demissão, desistencia e reforma de empregados	28.136\$35	73.201\$72
Subvenção da Companhia, relativa a 1920	-	-
Total - Escudos		138.291\$06

A importancia da contribuição do pessoal em 1920 foi:

por joias	93.287\$78
por quotas	66.312\$31
Somma - Escudos	159.600\$09

Da analyse da conta de «Ganhos e Perdas» verifica-se que a Companhia subsidiou a «Caixa de Reformas e Pensões», n'este anno com a importancia de 68.659\$90, importancia superior aos encargos (da «Caixa» n'este anno, ficando um credito de 3.573\$56 como se vê na «Conta de Receitas» para fazer face aos encargos futuros.

Papeis de Credito

Os papeis de credito, que representam a inversão parcial das sommas com que contribuiu por joias e quotas o pessoal actualmente ao serviço, foram augmentados com a aquisição em 1920 de mais 30 obrigações de 3% privilegiadas de 1.º grau da nossa Companhia e foram diminuidas de 7 obrigações de 4% do Governo Portuguez (emprestimo de 1888) amortisadas.

Existencia em 31 de Dezembro de 1920

Designação	Quantidade	Cotação	Escudos
Acções da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes:			
de capital	59	71\$10	4.191\$96
de usufructo	1	5\$10	5\$10
Obrigações da Companhia Geral do Credito Predial Portuguez:			
de 4 1/2%	39	85\$00	3.315\$00
de 5%	28	89\$00	2.492\$00
Obrigações do Governo Portuguez:			
de 4% do Empréstimo de 1888	123	20\$00	2.460\$00
de 3% da Divida Externa - 1.ª serie	100	89\$50	8.950\$00
de 3% " " " 3.ª serie	703	77\$15,6478	54.241\$00
Obrigações da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes:			
de 3% 1.º grau (inalienaveis)	1.282	71\$00	91.022\$00
" 3% 1.º grau	2.304	74\$02 51302	170.539\$00
" 4% 1.º grau	10	95\$00	950\$00
" 3% 1.º grau «Beira Baixa»	1.643	77\$03,8697	126.574\$58
" 3% 2.º grau	268	57\$65	15.450\$20
Representando - Escudos			480.193\$78

(Continua)

ARREMATACÕES

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Concurso para a exploração dos bufetes

NAS ESTAÇÕES DE

Setil, En.roncamento, Alfarellas, Aveiro, Torre das Vargens, Elvas, Castello Branco, Torres Vedras, Caldas da Rainha, Leiria e Amieira

Até ao dia 20 do corrente, ás 13 horas, receberá esta Companhia na Direcção Geral, em Lisboa-Santa Apolonia, em carta fechada, propostas para a concessão e exploração dos bufetes acima indicados, durante o anno de 1922 e devendo as mesmas ser endereçadas á Direcção Geral e com a designação exterior de: *Proposta para a exploração do bufete da estação de...* As condições da exploração em que são cedidos os referidos bufetes encontram-se patentes nas respectivas estações e em Santa Apolonia, na Divisão da exploração.

Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta

Venda de sucata meuda e de barris vasios

Esta Companhia tem para venda nos seus depositos da Figueira da Foz, cerca de 15.000 kilos de sucata meuda de ferro forjado, e oitenta e cinco barris servidos a oleo com a capacidade de 180 a 200 litros.

Recebe propostas até ao dia 20 do mez corrente, dirigidas ao Director da Exploração em Figueira da Foz.

A Companhia reserva-se o direito de adiar a venda se o maior preço offerecido não lhe convier.

Se fôr acceite alguma proposta o proponente depositará na Thezouraria da Companhia em Figueira da Foz, a somma corrente a 50% da venda, logo que para isso seja avizado.

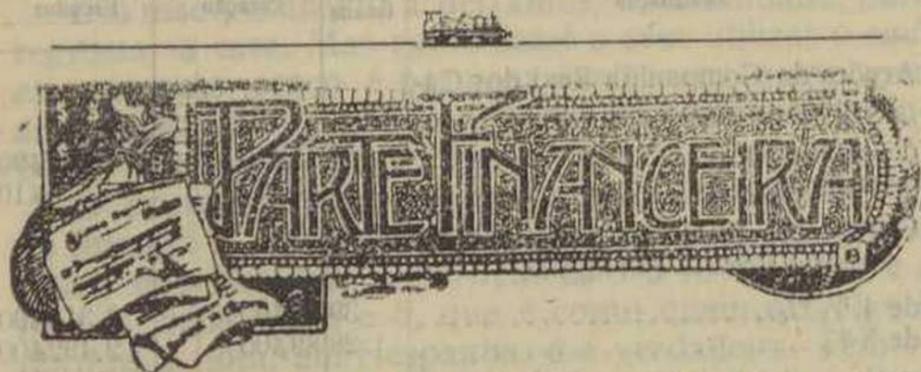
Passaportes

Diz o "Diario de Noticias" que vão acabar, mas refere-se, muito cautelosamente, ás relações entre a França e a Belgica, que fomos os primeiros a noticiarem acabar com este impecilho.

E conclue:

Diligencias em curso, n'este sentido, estão seguindo os seus tramites, junto da Hespanha, Italia e Suissa. Pelo visto, os passaportes e demais exigencias ficarão existindo somente para a Russia e Allemanha, onde, em vista das circumstancias, não podem ser prescindidos.

Estimaríamos que a noticia fosse mais positiva pelo que se refere ao nosso paiz e á Hespanha, mas nada consta a tal respeito, e o decreto ultimamente publicado, tratando largamente dos passaportes de fronteira, isto é, para as pessoas que habitando n'um ponto fronteiro teem que passar continuamente de um a outro paiz, nada, ou muito pouco providencia sobre os viajantes de maior distancia.



BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 12 de Novembro de 1921.

A paralyzação portugueza dos negocios commerciaes em geral, eis um dos efeitos mais salientes dos acontecimentos de 19 de outubro. O agravamento da situação cambial, eis a sua legítima consequencia.

O novo ministro das finanças teve no dia 7 uma conferencia com representantes da imprensa para lhes fazer communicações que reputava importantes para os interesses publicos.

Principiou por dizer que a situação do Thesouro pode considerar-se desafogada n'este momento. Porquê? Porque, segundo as suas declarações, o Estado, durante uns trez mezes ou mais não precisa de recorrer á praça para a compra de papel cambial. O Estado tem as disponibilidades necessarias para saldar os seus compromissos e para adquirir todos os generos indispensaveis, acentuou o sr. Peres Trancoso.

Oxalá que assim seja, quanto aos nossos pagamentos externos! Oxalá que o Thesouro não haja de recorrer ao mercado cambial durante o periodo indicado!

Mas ainda assim, não se poderia dizer desafogada a situação do Thesouro no momento presente. Durante esse mesmo trimestre o seu deficit será de muitas dezenas de milhares de contos. Elle continua a ser de mais de 25.000 contos em média mensal.

Depois o sr. Peres Trancoso annunciou que a especulação cambial seria reprimida com a maior severidade. Agravar-se-iam as restricções e sanções do regulamento dos cambios. Os transgressores serão entregues ao Tribunal de defesa social, sendo apreendidas as cambiais e o comprador e o vendedor entregues ao Governo.

Tudo isto e muito mais pode ser necessario. Mas não impedirá a queda do escudo e menos fará a sua valorização, que somente pode vir do saneamento orçamental, da maior produção agricola, do augmento de exportação e da boa ordem social, economica e politica.

Declarou o sr. Peres Trancoso ter ordenado á direcção geral da contabilidade publica a cessação de todos os abonos e ajudas de custo extraordinarias a funcionarios do Estado. E' claro que se refere isto ás subvenções commumente dadas por causa da carestia da vida. Portanto aquellas ordens, embora fossem necessarias e devam ser compridas, não concorrerão para notaveis alivios orçamentaes.

Tambem ordenou que se adiantassem os trabalhos para a organização do orçamento de 1922-1922, afim de que possa ser apresentado logo nas primeiras sessões do nosso Congresso. Ao mesmo tempo levaria ao parlamento um relatório acerca do estado da fazenda publica. Tudo isto é igualmente necessario mas não modificará a situação do Thesouro.

De toda a conversa do sr. Peres Trancoso apura-se esta politica financeira, que foi a de outros governos anteriores. Manter fundamentalmente as mesmas despesas e augmentar, seja como for, a collecta dos impostos.

Serão augmentadas as contribuições prediaes com novas ma-

trizes e novos cadastros, que o pessoal adido das secretarias do Estado irá fazer por esse paiz fóra em brigadas. Desde quando se diz isso? Que resultaria mais dahi? Quando viriam as maiores receitas, que manifestamente são urgentissimas e por aquelle modo tardariam?

O sr. Peres Trancoso ouviu repetir-se por ahi desde ha muito que o imposto predial deve render mais; que para isso é preciso reformar as matrizes e organizar o cadastro; e que esta operação deve ser confiada aos adidos, especialmente militares, que tenhamos pela redução feita nos quadros com o programma - falso! - de economias. Como se ouve bradar de todos os lados que é preciso cortar fundo nas despesas. trata-se de dar apenas cortes illusorios, porque as fatalidades partidarias não permitem outros, se acaso consentem esses mesmos.

Então dizem que é necessario, sim, reduzir os encargos publicos, mas sobretudo pela suspensão das nomeações e promoções, que afinal jamais suspendem, e sem tirar nunca o pão a ninguém. E quando pensam em reduzir um ou outro quadro, logo julgam que todos os que ficarem fora d'elle devem entrar na classe de adidos com vencimentos indefinidos de categoria. E como isso pode ser difficil, especialmente no exercito sonham logo confiar a uma grande parte d'elles, com ordenados praticos ainda maiores, a obra hoje desnecessaria, impracticavel, inutil do cadastro, a titulo de se obterem do imposto maiores receitas. Nem consideram que essas legiões que enviariam em brigadas por esse paiz fóra não teriam sequer idoneidade para o cumprimento de tal missão.

O grande saneamento orçamental exige um grande corte real de 150.000 contos nas actuaes despesas ruinosas do Estado. Os partidos não o poderão dar nunca. O presente Governo tambem o não poderá fazer, porque lhe falta preparação e está mais ou menos sob a influencia ou pressão d'elles, ou de outros elementos apenas guiados por impulsos violentos que se não compadecem com o plano scientifico de reformar, de reconstruir e de augmentar depressa a produção.

O actual ministério, ainda que pudesse durar algum tempo útil, não conseguiria, portanto, resolver o grave e difficilissimo problema da grande redução das despesas parallelamente ao da consolidação da ordem e ao da reconstrução nacional. Tambem não resolveria o da grande amplificação das receitas, conjugada com os mesmos fins.

O sr. Peres Trancoso quer a actualização dos impostos directos e indirectos, pela consideração de que a moeda vale dez vezes menos do que em 1914. Tambem os srs. Pina Lopes e Antonio Maria da Silva, entre muitos outros, o quizeram.

Apenas o sr. Peres Trancoso parece ter pouquissima confiança na tentativa de uma operação de credito para as compras exteriores do Estado, que desde o ministério do sr. Bernardino Machado foi a preocupação fundamental dos illudidos governos. Assim o sr. Trancoso, apesar de ter ouvido do sr. Francisco Antonio Correia, com prazer, a singular declaração de que estavam pendentes negociações com um banqueiro americano para um emprestimo nos moldes do contracto dos cincoenta milhões de dollars, desmentiu á imprensa que tivesse o proposito de encarregar o sr. Adrião Seixas de novos esforços na Inglaterra para fins analogos, como fóra noticiado, sem todavia desmentir que o seu antecessor lhe fizera aquella commnicação e que fóra bem aceita em principio.

Numa palavra, o actual governo apenas tem confiança na actualização dos impostos, recaindo estes, como até agora se tem feito com todos os agravamentos desde 1918, sobre justos e pecadores, tanto sobre os velhos e novos pobres, como sobre os velhos e novos ricos. Note-se que os proprios direitos aduaneiros, aliás obrigados já a ser pagos em ouro, teriam de ser ainda actualizados na proporção dos valores das mercadorias, que subiram muito desde 1914. Este programa é o da injustiça, o da miseria, o da desordem.

Nem outro pode ser, mais para aqui, mais para alli, o de qualquer ministério que tenha de manter fundamentalmente a engrenagem actual da politica, da administração, da finança, do commercio, da industria, da agricultura e do operariado. O da salvação apenas pode vir de um governo extraordinario que tenha atraz de si força consistente para cortar no orçamento, fazer a justiça tributaria e obrigar o paiz a produzir.

Já depois de escriptos as linhas anteriores tornaram-se publicos os resultados de outra conferencia que o sr. Peres Trancoso teve com representantes de bancos e banqueiros.

O sr. Ministro das Finanças, alem de repetir que o Thesouro tinha recursos para todas as necessidades do estrangeiro durante três ou quatro mezes, acrescentou que não augmentaria o limite da circulação fiduciaria, julgando assim obter pela venda de bilhetes do Thesouro e depositos do Banco e da Caixa o dinheiro para as despesas correntes.

Reconhecendo-se que era inefficaz o acordo dos bancos e banqueiros para sujeição a uma tabela feita por elles mesmos e na qual se arbitrara ficticiamente a cotação de 6 para a compra e de 5 para a venda na divisa de Londres, deu-se por findo o mesmo accordo. Mas os bancos e os banqueiros particularmente se acharão em relações constantes para offerecerem toda a resistencia possível á alta das divisas estrangeiras.



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

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

Os vapores tem magnificas accommodações para passageiros. Nos preços das passagens include-se vinho de pasto, comida á portugueza cama, roupa, proprias a 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

Vapores a sahir do porto de Lisboa

Africa Occidental



Vapor portuguez **MOÇAMBIQUE**. Sahirá a 20 de Novembro. Companhia Nacional de Navegação. Rua do Commercio.

Africa Oriental



Vapor francez **ENGENE GROS**. Sahirá a 19 de Novembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a R. dos Fanqueiros, 10.

Africa Oriental



O vapor allemão **LANTERFELS**. Sahirá a 18 de Novembro. Agente, Marcus & Harting. Rocio, 50.

Africa Oriental



O vapor allemão **BSSUKUMA**. Sahirá a 23 de Novembro. Agentes, Marcus & Harting. Rocio, 50.

Amsterdam



Vapor hollandez **LIMBURGIA**. Sahirá a 6 de Dezembro. Agentes, Orey, Antunes & C.^a Pr. Duque da Terceira, 4, 1.^o

Bordeus



O vapor francez **SIERRA VENTANA**. Sahirá a 17 de Novembro. Agentes, Diogo Joaquim de Mattos. Rua da Prata, 51.

Bordeus, Rouen e Anvers



Vapor norueguez **STANDARD**. Sahirá a 20 de Novembro. Agentes, Pinto Vasconcellos Lt. Caes do Sodré, 52.

Cos'a Oriental



Vapor portuguez **AFRICA**. Sahirá a 1 de Dezembro. Companhia Nacional de Navegação. Rua do Commercio.

Funchal e portos do Brazil



Vapor brasileiro **BENAVENTE**. Sahirá na 2.^a quinzena de Novembro. Agentes, Pinto & Sotto Mayor. Rua do Ouro, 24.

Funchal e portos do Brazil



Vapor brasileiro **CAXIAS**. Sahirá no fim de mez. Agentes, Pinto & Sotto Mayor. Rua do Ouro, 24.

Hamburgo



O vapor hollandez **SEBU**. Sahirá a 12 de Novembro. Agentes, Marcus & Harting. Rocio, 50.

Hamburgo



Vapor hollandez **ELLA**. Sahirá em 20 de Novembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a R. dos Fanqueiros, 10.

Havre, Anvers e Hamburgo



Vapor brasileiro **POCONÉ**. Sahirá a 18 de Novembro. Agentes, Pinto & Sotto Mayor. Rua do Ouro, 24.

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



O vapor hollandez **RYNLAND**. Sahirá a 20 de Novembro. Agentes, Orey, Antunes & C.^a P. Duque da Terceira, 4, 1.^o

Havre e Liverpool



Vapor inglez **JUSTIN**. Sahirá a 18 de Novembro. Agentes, Garland Laidley & C.^a T. do Corpo Santo, 10, 2.^o

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



Vapor hollandez **BRABANTIA**. Sahirá a 19 de Novembro. Agentes, Orey, Antunes & C.^a P. Duque da Terceira, 4, 1.^o

Leixões, Vigo, Cherbourg e Southampton



Vapor inglez **ARAGUAYA**. Sahirá a 30 de Novembro. Agentes, James Rawes & C.^a Mala Real Inglesa. R. do Corpo Santo, 47.

Londres (directo)



Vapor inglez **GRANTULLY CASTLE**. Sahirá a 20 de Novembro. Agente, E. Pinto Basto & C.^a Lt. Caes do Sodré, 64, 1.^o

Londres (directo)



Vapor inglez **CAMPEADOR**. Sahirá a 19 de Novembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a Lt. Caes do Sodré, 64, 1.^o

Madeira e Açores



Vapor portuguez **S. MIGUEL**. Sahirá a 20 de Novembro. Empresa Insulana de Navegação. C. Sodré, 84, 2.^o

Madeira e Canarias



Vapor inglez **AGUILA**. Sahirá a 18 de Novembro. Agentes, Garland Laidley & C.^a T. do Corpo Santo, 10, 2.^o

Madeira e Canarias



Vapor inglez **ARDEOLA**. Sahirá a 25 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 inglez **ARLANZA**. Sahirá a 29 de Novembro. Agentes, James Rawes & C.^a Mala Real Inglesa. R. do Corpo Santo, 47.

Maranhão e Parnahyba



Vapor inglez **FRANCIS**. Sahirá a 6 de Dezembro. Agentes, Garland Laidley & C.^a T. do Corpo Santo, 10, 2.^o

Pará e Ceará



Vapor inglez **AIDAM**. Sahirá a 27 de Novembro. Agentes, Garland Laidley & C.^a T. do Corpo Santo, 10, 2.^o

Pireu, Constantinopla, Varna, Constança, Smyrna e Marselha



Vapor francez **MADONA**. Sahirá a 14 de Novembro. Agentes, Orey, Antunes & C.^a Lt. Pr. Duque da Terceira, 4, 1.^o

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



Vapor francez **CANADA**. Sahirá a 18 de Novembro. Agentes, Orey, Antunes & C.^a Lt. P. Duque da Terceira, 4, 1.^o

Rouen



Vapor hollandez **GEERVIET**. Sahirá a 21 de Novembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a R. dos Fanqueiros, 12.

Rouen



Vapor hollandez **HOOGVLIET**. Sahirá a 30 de Novembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a R. dos Fanqueiros, 12.

Rouen, Londres e Anvers



Vapor norueguez **PEIK**. Sahirá a 25 de Novembro. Agentes, Pinto de Vasconcellos Lt. Caes do Sodré, 52.

Rio de Janeiro e Buenos Aires



O vapor hollandez **ZEELANDIA**. Sahirá a 17 de Dezembro. Agentes, Orey, Antunes & C.^a Lt. P. Duque da Terceira, 4, 1.^o

Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires



Vapor inglez **DEMERARA**. Sahirá a 18 de Novembro. Agentes, James Rawes & C.^a Mala Real Inglesa. R. do Corpo Santo, 47.

S. Thomé



Vapor portuguez **PENINSULAR**. Sahirá a 25 de Novembro. Companhia Nacional de Navegação. Rua do Commercio.

Vigo e Bordaus



Vapor francez **LUTETIA**. Sahirá a 16 de Novembro. Agentes, Diogo Joaquim de Mattos. Rua da Prata, 51.

Vigo, Cherbourg e Southampton



Vapor inglez **ALMANZORA**. Sahirá a 16 de Novembro. Agentes, James Rawes & C.^a Mala Real Inglesa. R. do Corpo Santo, 47.

Vigo, Cherbourg, Southampton e Amsterdam



Vapor hollandez **GELRIA**. Sahirá a 22 de Novembro. Agentes, Orey, Antunes & C.^a P. Duque da Terceira, 4, 1.^o

Vigo e Liverpool



Vapor inglez **DARRO**. Esperado em 19 de Novembro. Agentes, James Rawes & C.^a Mala Real Inglesa. R. do Corpo Santo, 47.