

AZETA DAS CAMINHOS DE FERRO



PUBLICA-SE
NOS
DIAS 1 E 16
DE
CADA MEZ

Redacção: RUA da HORTA SÉCA, 7, 1.º — Tel. Cen - 27

LISBOA, 1 de Janeiro de 1922

Número 817

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES
ADMINISTRAÇÃO
4 - JAN 1922 - 0001100 35.º anno
SERVIÇO DE CONTAGEM DA EXCEPÇÃO CENTRAL

GAZOLINA SHELL
ÓLEOS DE LUBRIFICAÇÃO



Caminhos de Ferro Portugueses
Comissão do Museu Ferroviário (CEM)

ÓLEOS COMBUSTIVEIS

Esta Companhia encarrega-se gratuitamente de estudar, pelo seu corpo de especialistas engenheiros, a transformação de qualquer instalação actualmente queimando carvão, madeira, etc., e de garantir resultados.

Grande numero de Caminhos de Ferro, em Inglaterra, America, etc., estão actualmente queimando óleo combustível em vez de carvão.

THE LISBON COAL & OIL FUEL COMPANY LIMITED

Charles H. Bleck — Manager

Direcção: RUA AUREA, 32

Telephones: C. 5411 e 5412 — End. Telegraphico: FUEL-Lisboa

Delegação no Porto: Rua Mousinho da Silveira, 246-250

Escriptorios: RUA DO CRUCIFIXO, 49

ESCRITORIO
Travessa dos Remolares, 23, 1.º
LISBOA

C. MAHONY & AMARAL, Limitada

Material fixo e circulante para caminhos de ferro de via normal e reduzida, pontes e outras construções metálicas da Société de Beaume & Marpent. — **Locomotivas**, tenders, e todos os pertences. — **Material eléctrico**, instalações completas de forga e de luz, motores, caldeiras, etc. — **Vias ferreas portateis**, vagonetes, etc., para todas as aplicações. — **Ascensores** e monta-cargas hidráulicos e eléctricos de Edoux & C. — **Cimento «Candlot»**, depósito em Lisboa. — **Machinas-ferramentas**. — **Metais** em bruto e em obra. — **Vigamento de ferro e aço** em **ITLU** e todos os mais para construções — **Rails d'aço**. — **Espelhos**, vidros polidos. — **Artigos para incandescencia**.
Endereço telegraphico-MAHONY-Lisboa

NUMERO TELEPHONICO 586

BELLO & CRAVO

Rua Augusta, n.º 177, 1.º-D.
LISBOA

Rails d'aço, travessas metálicas e todo o material fixo e circulante para caminhos de ferro, de via normal ou reduzida, pontes e outras construções metálicas. — **Locomotivas**, a vapor, a gasolina ou eléctricas, e outras máquinas fixas, semi-fixas e locomóveis. — **Carruagens** para passageiros. — **Waggons**, etc. — **Creosote** para injeção de travessas. — **Zarcão**, alvaiades de chumbo e zinco. — **Tintas**, vernizes e quaisquer produtos químicos. — **Óleos**, para lubrificação. — **Material eléctrico**, instalações completas de forga e luz, motores, etc. — **Vias ferreas portateis**, vagonetes, etc.: para todas as aplicações. — **Ascensores** e monta-cargas hidráulicos e eléctricos. — **Cimento Portland «Leão»**, o melhor da Belgica. — **Machinas-Ferramentas**. — **Platina, Nickel, Aluminio, Estanho, Metal branco e Anti-fricção, Cobre, Latão, Zinco, Chumbo**, em lingotes, barras, chapas, tubos e arame. — **Arames diversos**. — **Arame** farrapado para vedações. — **Ferro e aço macio ITLU**, barras, chapas, etc. — **Chapas galvanizadas**, lisas ou onduladas. — **Caucho** em tubos, laminas, empanques, etc. — **Correias de transmissão**. — **Desperdícios** de algodão. — **Vapores de qualquer tonelagem, Dragas, Batelões, Rebocadores**, etc. — **Artigos para incandescencia**. — **Lixas**.

Endereço telegraphico: BEBRA-LISBOA

Telephone: CENTRAL 2931

OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO, FORJAS, OFFICINAS MECANICAS

Sociedade anonyma dos **ATELIERS GERMAIN**Séde social em Monceau-sur-Sambre (Belgica)

Secção MATERIAL CIRCULANTE de CAMINHOS DE FERRO e TRAMWAYS

Carruagens de luxo e ordinarias. — Carruagens de tramways.

Vagões de mercadorias de todos os typos. — Vagões-cisternas. — Vagões-toneis — Tenders. Peças de sobrecelente. Fornecedores das grandes administrações e companhias belgas, francesas e estrangeiras.

Secção PONTES e VIAS

Vigas em todos os generos. — Apparelhos para elevação.

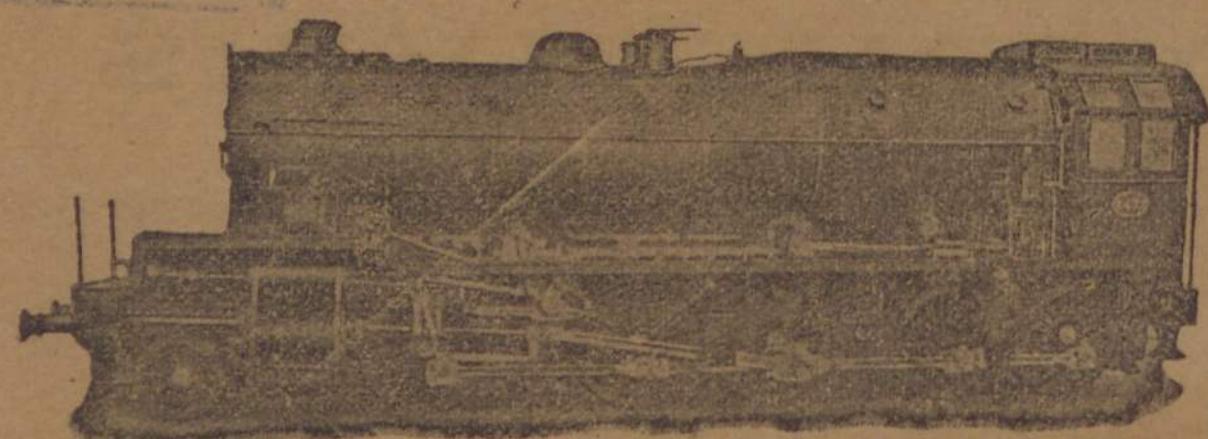
Secção AUTOMOVEIS

Carruagens automoveis. — Motores fixos, a essencia e a petroleo. — Peças mechanicas em todos os generos.

Endereço telegraphico: GERMAIN-MARCHIENNE-AU-PONT

Representantes em Portugal: COMPTOIR DE COMMERCIO INTERNACIONAL, Ltd., Successor MARIO DE LIMA NETO

Séde — LARGO DE S. JULIÃO, 12, 2º

SOCIÉTÉ FRANCO-BELGE de Matériel de Chemins de Fer

(Premiada em todas as exposições e especialmente, não faltando senão das mais recentes, com o GRAND-PRIX nas de St. Louis, 1914; Liège, 1905; Milão, 1906 Madrid, 1907; Buenos Ayres, 1910; Bruxellas, 1910; Turim, 1911 e Gand, 1913).

Capital: 10.000.000 de francos

Séde social e Direcção Geral:

5, Rue La Boëtie — PARIS

OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO:

em Raismes (Norte-França) e La Groyère (Belgica)

Material de Caminhos de Ferro e de Tamways.

Locomotivas tenders, carruagens, vagões para todas as vias.

Agentes geraes para Portugal e Colonias:

BELLO & BRAVO — Rua Augusta, 177, L.º D.**BERLINER MASCHINENBAU A. G. VORMALS L. SCHWARTZKOPFF**

BERLIM

FUNDADA EM 1852

6.000 OPERARIOS

LOCOMOTIVAS de todos os generos e para todas as larguras de vias.

LOCOMOTIVAS de vapor sobreaquecido.

LOCOMOTIVAS electricas

Instalações completas de caminhos de ferro pelo ar comprimido, para minas

JULIUS PINTSCH

BERLIN

Illuminação electrica ou pelo gaz acetylene para gares e vagões

Farois e boias luminosas

Unicos Representantes: ESTABELECIMENTOS HEROLD, L.^{DA}

LISBOA — Rua dos Douradores, 7

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

Contendo uma PARTE OFICIAL dos Ministerios do Commercio e Comunicações e das Colônias 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 Helder, 8

1.º do 35.º anno

LISBOA, 1 de Janeiro de 1922

Número 817

SUMMARIO

anno que passa.....	1
Um mau anno, por J. Fernando de Sousa.....	1
Cereais e farinaceos, por Quirino de Jesus.....	3
Parte oficial.....	4
Madrid a Cáceres e Portugal.....	5
A electricificação de linhas inglezas.....	5
O carvão das Asturias.....	5
Publicações recebidas.....	6
Convenio Italo-Brasileiro sobre emigração.....	6
Augmentos de salarios dos ferro-viários alemães.....	6
Viagens e Transportes.....	6
Relações ferro-viárias Internacionaes, por Guerra Maio.....	7
O Banco Nacional Ultramarino.....	8
A crise de trabalho nos Estados Unidos e na Suissa.....	8
As receitas dos caminhos de ferro americanos em Junho do anno findo.....	9
A crise financeira na Alemanha.....	9
Serviço combinado aero-ferro-viário entre Casa Blanca e Paris.....	9
Locomotivas para os caminhos de ferro russos.....	9
Transportes aéreos.....	10
Parte Financeira.....	10
Boletim commercial e financeiro.....	11
Cotações na Bolsa de Lisboa	11



Anno que passa...

Como a rosa de Jerichó que de anno para anno mais enfraquecida floresce, o nosso artigo do Primeiro do anno vae sendo, cada vez, mais despido de entusiasmos.

Outr'ora escreviamos aqui, n'este dia, regozijando-nos pelas prosperidades do jornal, que iamos registrando, e fazendo, por vezes largas, promessas de novos melhoramentos no anno encetado. Hoje, *quantum mutatis ab illo!* registramos apenas .. que nada temos que registrar, e apenas prometemos... publicar o jornal até fim do anno — o que já é prometter bastante.

Durante a guerra, perante o agravamento das despesas de material e mão d'obra a que julgámos poder accudir elevando o preço da assinatura e dos annuncios, ainda nos sorria a esperança de que, quando viesse a paz, se não nos primeiros tempos, uns meses, uns annos depois, tudo voltaria ao *statu quo ante bellum*.

Não sucedeu assim; pelo contrario, a vida jornalistica, devido em grande parte, á subida do cambio, aggravou-se medonhamente, de anno para anno.

Elevar, de novo, os preços, não nos parece expediente aceitável.

Assim, no meio de uma athmosphera de *descuplicação* de preços de tudo que temos que pagar, o nosso jornal apenas recebe o *triplo* do que anteriormente recebia.

«Querer é poder» e assim o queremos.

E até lá desejamos aos nossos leitores muita saude e prosperidade.

Um mau anno

Porque não havemos de manter o velho costume de relancear a vista, no começo de anno, pelas vicissitudes da nossa rede ferro-viaria, no que o precedeu, dando balanço ás manifestações de actividade nacional em tão importante instrumento da sua vida económica?

De contestavel utilidade é todavia essa usança, quando se vive ao acaso, sem plano, sem continuidade de acção methodica e perseverante. Por isso mesmo é ingrata uma tarefa que se não emprehende com fé nos resultados, e apenas por dever de officio e obediencia á tradição.

Pesada herança foi a de 1920: deficit consideravel na exploração das linhas do Estado, receitas liquidas, nas de companhias, insuficientes para os encargos financeiros; cambio afflictivo inutilizando todos os esforços para o saneamento da situação e annullando todas as vantagens do embaratecimento do carvão; deficiencias enormes na conservação do material, e impossibilidade pratica de o adquirir novo, por falta de recursos e exagero de preço; agitação quasi permanente no pessoal dos caminhos de ferro do Estado, destruindo a disciplina e ameaçando com as suas repercuções o das companhias; encarecimento da vida, determinando a exigencia de novas subvenções.

Quando mais necessaria se tornava uma cooperação intelligente e de largas vistas do Estado, como se deu em França pela remodelação profunda das convenções com as grandes companhias, substituidas por uma convenção unica abrangendo as linhas do Estado, que tivemos em 1921? Sete ministros na pasta do Commercio, sendo seis desde os fins de maio!

E' por acaso possivel emprehender obra util em tais condições de instabilidade governamental? Que sceptico desanimo se não apodera das estações consultivas encarregadas de estudar os assumtos, como das empresas que tem de se entender com o Estado sobre o modo de preparar melhor futuro?

Não são ainda conhecidos os resultados do exercicio de 1921, de plena exigencia das sobretaxas de 200 %. As receitas subiram consideravelmente em muitas linhas, não sendo igual o crescimento em todas. Cresceram, porém, as despesas em proporções tais que não houve afinal melhoria sensivel de situação. Entramos em novo exercicio sob o peso de reclamações instantes do pessoal, cujo deferimento, mesmo parcial, vae agravar a situação das empresas em proporções angustiosas.

Nova etape se vae, pois, encetar, de agravamento de sobretaxas, cuja elevação até 300 % vae ser decretada.

Comporta o trafego essa elevação? Não se terá attingido o limite alem do qual o retrahimento se accentua e a concorrencia de outras vias de comunicação se exerce com decidida vantagem?

Entendem muitos que não, baseando-se no agravamento geral dos preços causado pela depreciação da moeda, sem que o de transporte por via ferrea haja subido na mesma proporção. Fundam-se ainda na affluencia de passageiros e mercadorias que mostra não serem, por emquanto, excessivas as tarifas.

O facto capital é que ás tarifas anteriores á guerra correspondiam determinados preços de materiaes, hoje enormemente augmentados quando as tarifas não chegaram a quintuplicar. Assim o carvão que é o principal elemento de despesa, subiu 20 vezes. Citaremos um exemplo sugestivo: A linha do Valle do Vouga teve em 1914 166 contos de receitas e dispendeu na exploração 98.

Em 1921 a receita deve ter-se elevado a 1.200 contos, graças não só ao agravamento das tarifas como ao considerável crescimento do tráfego, natural n'uma linha nova; mas as despesas devem atingir perto de 1.160 contos. Quasi toda a receita é absorvida pela despesa!

O aumento das sobretaxas, que vai ser efectuado em coincidência com o das subvenções ao pessoal, em nada melhora a situação das empresas no que respeita, quer aos encargos financeiros, quer à urgência de adquirir material. O que é certo é nova especulação commercial agravando em 10 o preço das mercadorias por cujo transporte se pagou mais 1.

Sem melhoria cambial continuará o problema ferro-viário insusceptível de solução. Por isso mesmo deve o Governo procurar os expedientes que lhe podem atenuar a gravidade. Arrastou-se durante o anno, sem final andamento um expediente de grandíssimo alcance que viria reduzir enormemente as dificuldades.

Foi-nos reconhecido o direito a determinada percentagem das indemnizações que a Alemanha deve pagar. Cada vez é menos provável o pagamento em numerário, dessa indemnização, sendo porém provável obter-se que no todo ou em boa parte seja satisfeita em material.

Logo que este alvitre foi aventado à Comissão de reparações, o ministro do Comércio d'então dr. António da Fonseca, (já lá vão 6 depois d'ele!) encarregou a comissão de sobretaxas de estudar o assumpto.

Convocou, esta, representantes das companhias e dos caminhos de ferro do Estado para se assentar nas quantidades e tipos de material que devia ser adquirido.

Procurou-se chegar a uteis accordos que reduzissem quanto possível o numero de tipos pedidos, tanto de carris e agulhas, como de locomóveis, carruagens e vagões.

Em quanto esse util trabalho se efectuava, surgiam acerca da cedencia do material ás companhias duvidas e objecções que não foram oficialmente discutidas e aquilatadas, porque a vertiginosa successão de 6 ministros depois da saída do sr. dr. António da Fonseca deixou sem seguimento o trabalho de Comissão.

Seja me lícito reproduzir argumentos e doutrinas que na *Epocha* foram expendidas por mim sobre o assumpto :

Porque não ha de ser encomendado, e sem delongas, por conta d'ella o material fixo e circulante de que as nossas linhas carecem? Pagamentos em numerário são sobremodo problemáticos. Haja vista a série de desillusões que a esse respeito vem soffrendo a França.

Que será comosco.

Não será excellente acto de administração a aquisição de material que receberíamos sem nada desembolsar?

— Bem está, me objectarão, talvez, pelo que respeita aos caminhos de ferro do Estado, não porém com os de companhias.

Iriam empresas privadas locupletar-se com valores que ao Estado pertencem e que não podem pagar.

Siugular prejuízo este que surge diante de nós a cada momento, como se uma companhia concessionária de caminhos de ferro fosse uma empresa de teatro ou de hotel!

E' preciso não esquecer que todos os caminhos de ferro pertencem, entre nós ao domínio público. A concessão a uma empresa é sempre por tempo limitado, findo o qual as linhas revertem sem indemnização para o Estado. Desde a sua construção ficam pois incorporados no património nacional. E' de incontestável interesse público pôr os em condições de poderem desempenhar cabalmente a sua função. Os melhoramentos n'elles feitos, ao domínio público ficam pertencendo, sem que o facto de ser a exploração efectuada por empresas lhes modifique o carácter de serviço público.

— Então o Estado ha de immobilisar capitais em caminhos de ferro, que ás empresas cumpre manter em bom estado e melhorar?

— Mas se elas não tem recursos para o fazer, merece da situação económica e financeira da paiz, quem, senão o Estado, deve prover a essa insuficiencia? Pois o Estado constroe as estradas, con-

serva-as, policia-as e repara-as sem obter da sua utilização compensações directas, e não ha de poder providenciar para que instrumentos, mais poderosos de fomento sejam postos nas devidas condições de boa utilização!

— A ser assim, mais valle que o Estado resgate as concessões e as explore por sua conta

— Para generalizar a toda a rede do paiz o colossal desastre das linhas do Sul e Sueste e do Minho e Douro? Que o Estado auxiliasse empresas florescentes e possuidores dos recursos necessários para melhorar as linhas, seria censurável.

Quando porém nenhuma d'ellas se encontra em tal situação e quasi todas se veem impossibilitadas de solverem integralmente os seus encargos financeiros, o facto de vir o Estado em seu auxílio, porque o interesse público o exige, annulla porventura as vantagens de lhes ser confiada a exploração?

— Seja, pelo que respeita ao material fixo incorporado no domínio público. Mas o material circulante, que segundo os contractos pertence ao domínio das empresas, e que no termo da concessão, ou no caso de resgate, tem de lhes ser pago? Succederia assim ao que o Governo agora adquirisse e pusesse á disposição das empresas?

— A objecção é pueril. Se é o Governo quem adquire, nada mais facil que reservar para si a propriedade, entregando-o a título d'emprestimo ás empresas, que teriam que o conservar em bom estado. E quando o quizessem adquirir, poderia o seu valor constituir um empréstimo a juro moderado cujo encargo viria depois dos outros encargos obrigatórios.

Assim, pois, é manifesta a justiça e conveniencia de vir o Estado em auxílio das empresas, pondo á sua disposição material fixo e circulante importado da Alemanha pela conta de reparações. O material fixo representaria uma subvenção incorporada logo no domínio do Estado. O material circulante poderia ficar nas mesmas condições ou ficarem as empresas sujeitas ao pagamento de juro e amortização saídos do saldo das suas disponibilidades

Em todos os paizes bem governados se procura fortalecer o crédito das companhias e aproveitá-las como uteis intermediárias para o incremento da rede ferro-viaria.

E' ver a nova convenção commun a todas as companhias e á administração do Estado, que as Camaras francesas aprovaram e foi convertida em lei. Garante-se-lhes o juro e amortização das obrigações, o dividendo das acções, e quando no fundo comum faltarem recursos para os encargos, o Estado adianta o necessário. Para isso aproveita de preferencia emissão de obrigações pelas companhias, tomando sobre si as anuidades que excedam o prazo das concessões. Depois do desastre das linhas do Oeste, o Estado renunciou aos resgates, e após os relevantes serviços prestados pelas companhias durante a guerra, preferiu continuar a telas como coligadoras.

Entre nós o espirito jacobino hostiliza as companhias e julga ser favoritismo escandaloso o auxílio que o Estado lhes preste, embora em beneficio do paiz

E' mais que tempo de encarar tão grave problema com tão e judicioso criterio.

E' urgente adquirir material, que não podemos produzir no paiz nem ir adquirir a outros mercados, que não seja o alemão, sem exportação de ouro. Adquira-se pois pela conta de reparações, sendo as empresas encarregadas de debater as condições.

Regulem-se em seguida, de acordo com as empresas, por forma equitativa, as condições da cedencia, tendo-se em vista a incorporação, no domínio público, do material cedido, e a necessidade de acudir á nossa rede ferroviária, pondo-a em termos de corresponder á sua missão económica.

O actual ministro, apenas tomou conta da pasta, inteirou-se do assumpto e está empenhado em lhe dar prompta solução. Assim lhe deem tempo para o conseguir.

Nenhum progresso sensível houve na extensão da nossa rede.

As construções do Estado acham-se quasi paralisadas.

O troço de Moure a Chaves, apesar de um arremedo de inauguração, está por concluir.

O mesmo sucede ao de Portimão a Lagos, por causa da ponte de Portimão. Egualmente incompleto está o de Evora a Reguengos. E o que mais brada aos céus, a ponte do Sado, em Alcacer, está longe da conclusão, quando devia ter sido a primeira obra a atacar na linha do Sado. Ha 9 annos que se arrasta uma construção que não demandava mais de 2 ou 3 quando muito. Que de receita se tem perdido!

Lá está também em Traz-os-Montes o troço de Carviçais a Bouçô, esperando ha annos a via.

Effectuou-se um empréstimo de 12.000 contos ouro.

para conclusão de linhas. Como foi aplicado, ficando do mesmo modo as linhas por concluir?

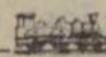
Continuou em 1921 sem solução o grandíssimo problema das 8 horas de trabalho, não tendo sido atendidas as representações das Companhias, apesar de serem irrecusáveis as suas allegações.

Um facto satisfatório apenas temos, pois, para registar: o restabelecimento do *Sud-Express*, tri-semanal por ora, mas devendo passar em fevereiro a ser diário, e tendo-o precedido, desde julho, o rápido tri-semanal *Lisboa-Medina*.

E' preciso, para que esse serviço prospere, que a grande navegação transatlântica não seja afastada do porto de Lisboa, que poderia ser de escala obrigada para passageiros e malas postas.

Esperamos que em 1922 o horizonte ferro-viário se desanuvie, e que melhor juizo do anno possamos fazer a esse tempo... se lá chegarmos.

J. Fernando de Sousa.



Cereais e farinaceos

Em cada paiz a agricultura trata de produzir as subsistencias e matérias primas fundamentais para as necessidades de conservação dos cidadãos e ainda para exportações que assegurem a entrada de ouro e a prosperidade.

A nossa lavoura tem estado e está cada vez mais abaixo da obrigação de nos garantir sequer o mínimo indispensável á nova manutenção, estando aí o maior dos obstáculos á ordem e ao progresso e a maior causa de todas as desgraças sociais.

Se considerarmos apenas os cereais e os farinaceos nos doze annos de 1908 a 1919, ultimo onde chegam as estatísticas, a nossa importação foi de 2.206 462 toneladas por 147 334 contos, que representam cerca de um milhão de contos da nossa moeda actual.

Todos podem pôr os olhos nessa anomalia, considerada no seu conjunto, olhando também particularmente para cada uma das secções que vamos especializar.

Pela sua importância dominadora o trigo deve ser a substância alimentícia a considerar primeiro. A importação no período do que se trata foi a seguinte:

Annos	Toneladas	Valor em contos
1908.....	125.302	5.754
1909.....	106.009	5.168
1910....	82.302	4.033
1911....	11.939	582
1912....	64.828	3.073
1913....	174.159	7.581
1914....	148.022	6.126
1915....	131.381	11.224
1916....	184.182	17.293
1917....	55.624	7.693
1918....	12.728	3.070
1919....	88.572	18.214
Total....	1.185.048	89.811

Não é assombroso que um paiz agrícola, capaz de alimentar o triplo da população tenha importado quase 1.200 000 toneladas de trigo, n'uma duzia de annos apesar de estar aí compreendido o de 1911, em que a natureza deu boas colheitas e os de 1917 e 1918, em que as restrições exteriores da guerra, a insegurança dos mares e a falta de transportes não permitiram maiores importações?

Juntando-lhes as 350.000 toneladas que terão vindo em 1920 e 1921 chegamos a 1.550.000 toneladas de 1908 a 1921, com um valor total que se representaria também por cerca de 1.000.000 contos.

O pão que assim compramos ao estrangeiro tem de ser produzido no paiz ou isto acabará por ficar sem a sua independência política depois de ter-se mostrado incapaz de ter a economia.

Desde que não somos nem podemos ser um paiz essencialmente industrial, temos de ser verdadeiramente um paiz agrícola e não o seremos sem produzir todo o trigo necessário.

O milho entrado no mesmo período consta do quadro seguinte:

Annos	Toneladas	Valor em contos
1908.....	51.193	1.759
1909.....	60.146	1.838
1910.....	13.159	365
1911.....	10.621	307
1912.....	24.177	771
1913.....	104.490	3.719
1914.....	78.859	2.347
1915.....	11.961	378
1916.....	11.844	604
1917.....	17.598	1.066
1918.....	13.541	1.194
1919.....	49.893	3.985

O milho é outro alimento fundamental do paiz, servindo até para pão de uma grande parte d'ele. Podemos produzir todo o que nos é necessário ainda mais facilmente do que o trigo, pois se Portugal está fora da zona europeia mais adequada á produção do segundo, o contrário sucede quanto no primeiro.

E embora o milho seja cultivado com menos incúria, na metade septentrional do paiz, houve-se de importar aos mesmos doze annos cerca de 438.000 toneladas, por cerca de 19 000 contos que também se representaria por cerca de 150 000 contos da moeda presente.

Consideremos a importação de cereais não especificados: Nesta classe entram todos os cereais que não sejam o trigo, o milho, a cevada e o centeio. A importação foi a seguinte:

Annos	Toneladas	Valor em contos
1908.....	12.067	370
1909.....	3.314	154
1910.....	214	6
1911.....	457	15
1912.....	32.006	1.154
1913.....	13.374	482
1914.....	15.374	492
1915.....	991	31
1916.....	3.229	205
1917.....	1.956	221
1918.....	253	47
1919.....	82	13

Não é de grande peso a importação n'esta classe de subsistencias alimentícias. Mas a nossa regra deve ser produzir em todo o território nacional e especialmente na metrópole todos os cereais necessários para alimentação dos seus habitantes e dos seus animais domésticos.

Também a importação de arroz tem pesado consideravelmente na economia nacional. Ela consta desse quadro:

Annos	Toneladas	Valor em contos
1908.....	26.065	1.878
1909.....	25.369	1.657
1910.....	26.211	1.699
1911.....	27.907	1.773
1912.....	28.484	1.719
1913.....	30.698	2.019
1914.....	27.306	1.771
1915.....	22.320	1.751
1916.....	20.026	2.181
1917.....	13.831	2.299
1918.....	5.075	1.821
1919.....	21.774	6.209

A importação do arroz tem concorrido especialmente para o nosso desequilíbrio económico, sendo muito para lastimar-se que nos doze annos tenha atingido 272.000 toneladas, em um valor total que hoje se representaria por cerca de 200.000 contos.

Ella parece desaparecer quasi totalmente quer pelo augmento da sua produçāo no paiz, quer pela substituiçāo parcial d'esta substancia alimenticia cujo consumo pode baixar desde que se produzam as outras com abundancia e em melhores condições de preço.

Até na produção de favas temos *deficit*. Veja-se o quadro da sua importação:

Annos	Toceladas	Valor em contos
1908.....	63.657	733
1909.....	11.909	310
1910.....	12.171	370
1911.....	8.549	274
1912.....	19.673	753
1913.....	24.798	1.099
1914.....	1.981	80
1915.....	1.272	62
1916.....	9.872	650
1917.....	64	6
1918.....	0,3	0,1
1919.....	4.830	878

De modo geral, é evidente que a importação desse farinaceo não tem influencia importante no desequilibrio commercial do paiz. Mas serve como indicio de que em tudo a nossa agricultura desobedece ao principio de que deve produzir aquillo que nos é indispensavel.

Não é para desprezar o *deficit* que temos tambem na producção da batata. Veja-se a importação d'este precioso tuberculo:

Annos	Toneladas	Valor em contos
1908.....	15.472	271
1909.....	10.706	171
1910.....	11	176
1911.....	3.294	63
1912.....	338	9
1913.....	18.658	373
1914.....	35.137	378
1915.....	3.452	79
1916.....	3.554	138
1917.....	961	85
1918.....	538	49
1919.....	5.781	1.375

Sendo a batata um dos melhores alimentos e convindo até aumentar-lhe o consumo entre o povo, nunca deve haver necessidade de a importar, porque a podemos produzir tão bem como nos outros países ou melhor ainda.

Bem sabemos que desde 1915 para cá se desen-

volveu a cultura d'esse tuberculo, por causa dos bons preços que eram possiveis. Mas elle deve ir ainda mais adiante.

O grande caso é que a nossa lavoura não tem querido nem quer ainda ser dona absoluta do mercado da nossa alimentação publica, por forma tão legitima e proveitosa para ella como venturosa para a população.

Limita-se a explorar uma parte d'esse mercado, tirando para si propria as maiores vantagens possiveis em numero limitado de fornecimentos assegurados por altas barreiras alfandegarias, esmagando os consumidores com os preços dos productos de uma cultura improgressiva e enlouquecendo cada vez mais este paiz com a falta de subsistencias que traz todas as desordens dos cambios, dos espiritos e das ruas, embora outras causas concorram tambem para o mesmo effeito.

Ella fez-se no fim de tudo em geral e resalvadas as excepções, tão gananciosa e agiota, como as classes mais exploradoras; querendo trabalhar pouco, lucrar muito e não arriscar-se nada, ficando nós sem trigo, sem milho, sem carne, sem materias gordas e sem o dinheiro que nos é levado em preços ferozes por todos os que vendem cada vez menos com o furor de ganhar cada vez mais na especulação.

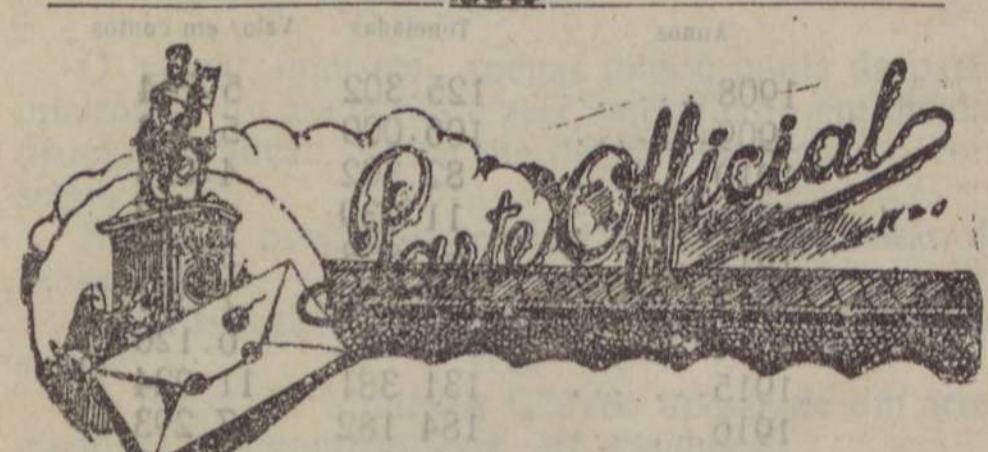
O resultado é que a terra e os capitais de todas as naturezas estão formando os vulcões sociais com responsabilidades pelo menos tão grandes como as dos agitadores que veem operar sobre os erros e injustiças das classes dominantes.

E' a agricultura que mais perdas teria na hora em que de qualquer modo viessem convulsões economicas e sociaes para onde as loucuras dos homens querem impellir o paiz. Por isso mesmo é tambem ella que mais deve trabalhar para impedir a catastrophe.

Queira ella enriquecer mas fazendo a felicidade de toda a nação. Para isso é preciso produzir com abundancia quasi todas as nossas subsistencias, nas melhores condições possíveis para o consumidor.

Já se não chega lá sem impulso enorme dado pela governação com fomentos, creditos e auxilios tecnicos extraordinarios. Mas acima de tudo se precisa de que a propria agricultura deixe o espirito especulativo que enlouquece certas classes e resolva salvar-se pela unica maneira eficaz salvando o paiz.

Quirino de Jesus.



Ministerio do Commércio e Communicações

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Attendendo a que nos termos da portaria n.º 2:129 de 25 de Novembro de 1919, as actuais tarifas ferro-viárias tem de ser revistas até Março de 1922: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, nomear para proceder a essa revisão, no mais curto prazo possível, uma comissão constituída pelo engenheiro inspector, Augusto César Justino Teixeira, que será o presidente, por dois delegados dos Caminhos de Ferro do Estado e da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, por um delegado de cada uma das outras

companhias ferro-viárias do continente, e pelo engenheiro chefe de divisão do movimento e tráfego da Direcção Fiscal de Exploração dos Caminhos de Ferro, que será o secretário.

Paços do Governo da República, 17 de Dezembro de 1921. — O Ministro do Comércio e Comunicações, interino, *Victorino Máximo de Carvalho Guimarães*.

Caminhos de Ferro do Estado

Administração Geral

Tendo sido dissolvido o Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, dor virtude do disposto nos artigos 20º e 22º da organização aprovada pelo decreto n.º 7.036, de 17 de Outubro de 1920, que reorganizou os serviços do Ministério do Comércio e Comunicações, e tornando-se necessário regularizar imediatamente os serviços da Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado, em harmonia com o disposto no § único do Artigo 1º do decreto n.º 7.773, de 29 do corrente mês, por proposta do Ministro do Comércio e Comunicações e usando da faculdade que me confere o n.º 4.º do artigo 47º da Constituição Política da República Portuguesa: hei por bem nomear para constituir a comissão administrativa da referida Administração Geral o engenheiro civil de 1.ª classe do referido quadro, Artur Augusto Mendes; e o tenente de engenharia, Poli- carpo Augusto Rosa Mateus, o primeiro dos quais servirá de presidente e os restantes de vogais, com os vencimentos e ajudas de custo correspondentes aos lugares de directores das Direcções dos Caminhos de Ferro do Estado.

O Ministro do Comércio e Comunicações assim o tenha entendido e faça executar. Paços do Governo da República, 31 de Outubro de 1921. — ANTONIO JOSÉ DE ALMEIDA — *António Pires de Carvalho*.

Madrid a Cáceres e Portugal

Os resultados obtidos por esta Companhia no anno passado foram mais satisfatórios de que em 1919, pois as receitas brutas das linhas de Madrid a Cáceres e Portugal e de Plasencia a Astorga excederam as do anno anterior em 525.195,48 e 321.536,64 pesetas, respectivamente.

Na primeira d'aquellas linhas as receitas attingiram a quantia de 11.637.955,25 pesetas, e na segunda a de 7.873.988,32, o que perfaz um total de 19.511.943,57.

As despesas elevaram-se em globo a 14.743.114,12 pesetas, das quais correspondem á linha de M. C. P. 8.659.114,85 e á de Plasencia a Astorga 6.083.999,57. Estas importâncias decompõem-se como segue:

	Linha de M. C. P.	Linha de Plasencia a Astorga
Passageiros.....	3.451.792,70	1.848.783,10
Grande velocidade...	1.073.406,21	728.836,53
Pequena velocidad.e..	7.081.855,85	5.292.321,57
Diversos.....	30.900,49	4.047,12

Na linha de M. C. P. a receita de passageiros excedeu a de 1919 em 306.813,63 pesetas; a de g. v. em 151.058,60, e a de p. v. em 72.612,23; em compensação a de diversos teve uma baixa de 5.288,98 pesetas. Na linha de Plasencia a Astorga aumentaram unicamente as receitas de passageiros e de g. v. em 187.397,69 e 170.848,95 pesetas, respectivamente, tendo diminuido as de p. v. de 33.255,47 e a de diversos de 3.454,53 pesetas.

As despesas decompõem-se pela forma seguinte: Administração — 297.400 pesetas na linha de M. C. P. e 248.800 na de P. A.; Movimento — 1.130.132,52 e 907.548,66; Material e Tracção — 3.945.381,52 e 2.550.594,27; Via e Obras — 1.668.425,54 e 1.033.399,19; Trafego — 40.472,59 e 29.412,66; Reclamações — 239.020,58 e 319.826,16; Despesas Geraes — 1.338.281,76 e 994.418,63.

Na linha de M. C. P. as despesas de exploração representam 74% das receitas contra 72,51% em 1919, e na de P. A. 77,27% contra 76,80 no anno anterior.

Estes aumentos de despesas foram devidos a renovação de carris, ampliações nas estações e oficinas, reclamações pagas por faltas, avarias, atrasos nas remessas, ao aumento na participação do pessoal nos lucros, etc.

O saldo da conta de ganhos e perdas soma 152.071,41 pesetas das quais ha a deduzir a contribuição de 20.000, ficando disponíveis 128.071 pesetas.

Desta importânciia tem que se separar conforme determinam os estatutos, 8.071,14 para a reserva legal, ficando um total disponível para distribuir aos accionistas de 120.000 pesetas, o que permite dar um dividendo de 7,5 pesetas por accão, ou seja 1 1/2% de juro annual como deducção de impostos.

A electrificação de linhas inglezas

Utilisação das marés para produção de energia

A "Great Western C.", uma das grandes companhias inglesas de caminhos de ferro que estão tratando da electrificação das suas linhas, projecta para esse fim aproveitar a energia das marés no estuário do Severn.

Com a maré cheia em que as águas chegam a atingir uns 10 metros de altura, a agua entrará por meio de valvulas apropriadas n'um dique de mais de uma legua de extensão, e na vazante a agua escuando-se fará accionar um grande numero de turbinas estabelecidas nesse mesmo dique.

Serão montados duas geradoras distintas, uma alimentada pelas turbinas do Severn com uma força de um milhão de cavalos, funcionando durante os periodos em que a diferença do nível no dique for suficiente para fazer trabalhar as turbinas com o rendimento preciso ;uma outra de reserva na bacia do rio Wye afluente do Severn.

A electrificação da "Great Western C." deve absorver uns 500.000 H. P., sendo a energia sobrante utilisada para levantar a agua para o reservatorio suplementar do Wye. Quando o nível da agua no dique do Severn seja suficiente, a queda das águas no dique do Wye de nível mais elevado, poderá, por sua vez, fornecer a energia necessaria.

Este projecto verdadeiramente grandioso deve importar com alguns milhões de libras, e a seu posto em execução poderá ainda fornecer energia ás industrias da região.

O carvão das Asturias

Segundo uma estatística da produção do carvão das Asturias, essa produção tem aumentado sucessivamente desde o inicio da sua exploração, tendo havido apenas umas pequenas alternativas como se vê dos numeros seguintes, a datar de 1860 para não remontar a época mais distante:

1860....	200.000 ton.	1913....	2.413.500 ton.
1870....	347.000 "	1914....	2.457.613 "
1880....	428.462 "	1915....	2.697.939 "
1890....	620.704 "	1916....	2.888.259 "
1900....	1.360.570 "	1917....	2.228.911 "
1910....	2.329.515 "	1918....	3.400.676 "
1911....	2.666.000 "	1919....	2.925.631 "
1912....	2.373.403 "	1920....	2.974.503 "

Em virtude do recente decreto que obriga as companhias dos caminhos de ferro a consumir carvão hespanhol, é de esperar que em 1921 a tonelagem ultrapasse a de 1918, a maior registada até hoje.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Alguns elementos da historia da Empreza Ceramica de Lisboa por Carlos Bandeira de Mello.—A leitura, rapida mas integral, que fizemos d'este folheto, deixou-nos uma impressão bem desagradavel.

Historia elle o que, de ha uns annos (que o folheto não diz) até hoje, se tem dado na administração da Empresa, onde um grupo de parentes do proprio autor da obra se combinou para o escorraçar do lugar de director que exerceu desde que elle proprio iniciou a antiga "Empreza Ceramica" em 1879, isto é, ha 42 annos, apenas. E se esses parentes são um irmão, um sobrinho, e a esses se juntam amigos intimos da vítima, a sensação de estranheza dá logar á repulsa por tão inqualificavel procedimento.

Porque, em resumo, trata-se nada menos do que de um *complot* para desconsiderar o homem a quem a Empreza deve, primeiro, a existencia, e depois assinalados serviços, que, durante mais de 40 annos, lhe deu o seu mais dedicado trabalho, com o qual, pelo menos, concorreu para o grau de prosperidade em que a Empreza se acha, e cuja honestidade dirigente não destoou da de outros que com elle serviram e mantiveram na administração a justa fama da maior seriedade.

O *miolo* do folheto é, todo, a exposição de pequenos detalhes, alguns mesmo chocarreiros, que até mettem versos de pé quebrado e allusões ou mesmo phrases pornographicas, que o sr. Bandeira de Mello fez muito mal em reproduzir, porque lhe sujam a obra.

Entre aquelles episodios ha o do chefe do escriptorio arvorando-se em mentor do director—que elle só devia considerar, porque era o seu superior, porque fôra o seu protector para o prover n'aquelle logar, porque era o director o iniciador da sociedade, e até, porque é um velho respeitavel.

E' a manifestação mais desalentadora do estado de indisciplina que envenena a nossa sociedade actualmente.

Se das más sementes nunca germinam bons frutos, de temer é que a futura gerencia da "Empreza Ceramica de Lisboa" se resinta da má sementeira que n'ella fizeram. Por interesse collectivo e proprio, bem desejamos que tal não succeda.

Convenio Italo-Brazileiro sobre emigração

Ha muitos annos que a emigração de italianos para o Brazil, onde os nossos compatriotas teem sentido a sua concorrença, é importante, accentuando-se cada vez mais.

O governo italiano não descurando os interesses dos seus compatriotas que se veem forçados a tão longe da sua terra, ir procurar pelo trabalho arduo os meios de garantirem a sua subsistencia, celebrou recentemente com o governo da Republica Brazileira um convenio pelo qual aos trabalhadores italianos são concedidas regalias e garantias que os colocam ao abrigo de quaesquer embaraços na sua manutenção.

Esse convenio, que é um bem elaborado documento que merece bem ser lido e apreciado por quem em Portugal tem por dever olhar pela sorte dos nossos compatriotas que em terras do Brazil labutam pela existencia, é do teor seguinte:

"Art.º 1." As indemnisações, beneficios e privilegios estabelecidos nas leis e regulamentos sobre reparações por accidentes de trabalho, serão concedidos em cada um dos paizes aos cidadãos do outro e aos seus beneficiarios legaes que a isso tiverem direito.

Art.º 2." Os contractos de trabalho individuaes ou collectivos,

concluidos na Italia com trabalhadores italianos para serem executados no Brazil, terão plena efficacia desde que não contrariem a ordem publica.

Art.º 3." Os dois governos facilitarão a conclusão e execução dos accordos que a administração competente dos Estados do Brazil celebrar com o Comissario Geral de Emigração Italiana para regular as condições de emprego dos trabalhadores italianos, com a condição de serem esses accordos previamente submetidos á aprovação do governo Federal Brazileiro e do Estado no qual tiver de ser executado.

Art.º 4." O governo Brazileiro quando instituir o seu Departamento Nacional do Trabalho, e em conformidade com os regulamentos, cuidará da rigorosa inspecção de trabalho, da protecção e da melhor collocação possivel dos emigrantes italianos, fiscalizando a perfeita execução dos contractos de trabalho concluidos entre patrões e trabalhadores.

Art.º 5." O governo Brazileiro facilitará a organização e funcionamento das sociedades cooperativas de consumo, de credito, producção, trabalho, previdencia e assistencia entre os trabalhadores agricolas, concedendo-lhes as facilidades legaes.

Art.º 6." Os emigrantes italianos gosarão no Brazil de todas as facilidades, beneficios e privilegios que são concedidos ou vierem a ser concedidos aos emigrantes dos outros paizes.

Art.º 7." O governo Brazileiro facilitará a acção das sociedades italianas que regularmente se constituem entre italianos no Brazil, com o proposito de aconselhar e facilitar o trabalho dos emigrantes.

Art.º 8." A presente convenção vigorará depois de aprovada pelo Congresso Nacional do Brazil e de rectificado pelos dois governos, e enquanto não fôr denunciado por uma das partes contractantes com antecedencia pelo menos de seis meses."



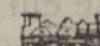
Augmentos de salarios dos ferro-viarios allemaes

O governo allemao atendendo ás reclamações apresentadas pelos empregados dos caminhos de ferro, concedeu-lhes a elevação de 80 a 90 % da subvenção por carestia da vida, a partir de 1 de Agosto do anno findo.

Aos operarios foi augmentando a subvenção á razão de um marco por hora de trabalho.

Tambem foram elevadas as subvenções aos funcionários e operarios reformados, ás pensionistas e bem assim os abonos para os filhos.

Estes augmentos oneram o orçamento em cerca de dez mil milhões de marcos.



VIAGENS E TRANSPORTES

Revisão de Tarifas

O *Diario do Governo* de 20 do mez findo publicou um despacho de Sr. Ministro do Commercio nomeando uma commissão para proceder á revisão das tarifas em vigor, em conformidade da portaria n.º 2128 de 25 de Novembro de 1919 pela qual foram essas tarifas aprovadas com a condição de serem revistas dentro do prazo de dois annos.

A commissão é composta do Eng.º Sr. Augusto Cesar Justino Teixeira que será o presidente, de dois representantes dos Caminhos de Ferro do Estado, outros dois da Companhia Portugueza e um de cada uma das outras companhias, tendo como secretario o Engenheiro Chefe da Direcção do Movimento e Tráfego da Direcção Fiscal de Exploração dos Caminhos de Ferro.

Tarifas annuladas

Segundo dois recentes Avisos ao Publico da Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro foram annuladas, a partir de 26 do mez findo, as tarifas de grande velocidade combinadas com a Companhia dos Caminhos de Ferro de Salamanca á fronteira de Portugal, P. H. n.º 9—bilhetes de 3.ª classe para o transporte de trabalhadores e suas familias, entre diversas estações das duas rôdes, e P. H. n.º 10 para o transporte de emigrantes em 3.ª classe de Valença para varias estações da linha de Salamanca e vice-versa.

Relações ferro-riarias internacionaes

I

O «Sud-Express»

A missão do «Sud-Express». — O que elle era antes da guerra e o que pode vir a ser. — 29 horas de Lisboa a Paris. — A nova estação do «Caes da Europa». — Comboios e vapores para a viagem directa de Paris á America do Sul.

Foi restabelecido o *Sud-Express*, esse magnifico comboio, que liga directamente Lisboa com o centro da Europa. A sua marcha é quasi a mesma, apenas em França gasta mais cerca de duas horas, do que antes da guerra, o que alias é explicavel, devido ao mau estado das linhas francesas que, depois de 1914, não tiveram, por assim dizer, reparações.

O *Sud*, tem como principal missão encurtar a distancia da Europa á America do Sul, e para o seu aperfeiçoamento não se teem poupadado as companhias a sacrificios. Mas apesar d'isso elle está longe ainda, mesmo muito longe, de servir capazmente a sua missão. E' preciso que a sua partida de Lisboa seja a horas propicias, para os passageiros o aproveitarem, quer venham da America do Sul, quer da Africa Occidental. Antes da guerra partia ás 13 horas, o que dava já uma certa facilidade, a quem chegasse por mar, pela manhã, e quando a visita da alfandega não fosse demorada. Mas no sentido inverso, com a chegada a Lisboa ás 19-8, e por consequencia uma dormida obrigatoria em Lisboa, não fazia sentido.

Tem-se falado na possibilidade do *Sud* partir de Lisboa á noite, para chegar a Paris ao segundo dia pela manhã, com um percurso de 36 horas; e inversamente partir de Paris tambem á noite, para estar em Lisboa igualmente de manhã.

Facil é porem demonstrar a inconveniencia de tal horario, porque sendo em 1914, o percurso de Lisboa a Paris feito em 31 horas e 54 minutos, não só tínhamos de futuro de deixar de pensar em reduzir essa marcha, como pelo contrario tinhamos ainda que alargá-la. Se não, vejamos: de Lisboa a Medina, n'essa occasião, gastavam-se 13 horas e de Medina a Paris 18,38, o que, com os 16 minutos de demora ali para tracção, perfazia as 31,54. Um e outro d'estes percursos podem ser reduzidos, uma vez concluida a 2.^a via entre Entroncamento e Albergaria e Coimbra-B e Pampilhosa, renovada a linha da Beira Alta, pelo menos até á Guarda, e reforçada a linha e as pontes de Fuentes de Oñoro a Salamanca, de forma a aqui se poder dar passagem a machinas pesadas, e assim não é demais augurar uma redução de duas horas n'este trajecto.

Alem de Medina poder-se-ha tambem reduzir o percurso, logo que esteja concluida a segunda via nos 77 kilometros que lhe faltam; entre Miranda do Ebro e Victoria, para o que pôde tambem concorrer o estabelecimento, da parte do Norte de Hespanha, de um comboio só para nós, e com a supressão de algumas paragens, que nos seriam inuteis.

Na parte francesa, o *Sud* tinha já a velocidade maxima, não atingida por nenhum outro comboio, mas como a ida ao ramal de Biarritz, podia ser substituida por um trasbordo na Négresse, como agora se faz, d'ahi nos adviriam uns 20 minutos, que a juntar ás outras reduções apontadas, fariam uma viagem de Lisboa a Paris em 29 horas!

Vejamos agora como seria impossivel fazer esse comboio á noite, para gastar no percurso duas noites e um dia. Suponhamos que elle partia de Lisboa ás 23 horas; ponham-se-lhe mais 29 horas em cima, e ter-se-ha a chegada a Paris ás 4 horas da manhã!!!

E com a agravante da passagem na fronteira luso-hespanhola ás 6 horas da manhã, e com uma torreira de sol, um dia inteiro, no verão, atravez da Castella-a-Velha, dentro dos acanhados compartimentos do «Wagon-Lit».

E' certo que actualmente se passa um dia inteiro em França, mas não só a temperatura é menos violenta, tanto no Midi, como em Orleans, como tambem o serviço é feito com salões, mais commodos para de dia. A não ser que se quizesse metter no percurso hespanhol um salão, o que ia onerar consideravelmente a tracção.

Outros inconvenientes de importancia, ha ainda para tal horario, que abaixo vão apontados, mas agora me ocorre uma pergunta: Querem fazer de Lisboa o Caes da Europa? Então faça-se, mas que seja perfeito. Deve-se levar o passageiro directamente ao Caes e ali faze-lo embarcar, sem mais dificuldades. Não deixa aqui dinheiro, nem vê, o que de bom temos para lhe mostrar? Pouco importa. Tambem o passageiro ao chegar ao caes de Ostende, depois de atravessar o centro da Europa, para seguir d'ali no vapor para a Inglaterra, não vê a Belgica senão pela janella do comboio, nem vê essa maravilha da «digue» de Ostende; senão de relance, mas alimenta com a sua passagem, esse magnifico serviço ferroviario que começa em Constantinopla e atravessa varias cidades da Europa.

E' o mesmo que devemos fazer em Portugal. O passageiro passa a correr o nosso paiz, Olha de um golpe a torre de Belem, e os Jeronymos, deixa-lo; um dia virá em que possa dispor de uns dias para nos visitar.

Depois, nem todos os passageiros teem pressa; alguns ha que, ao chegarem a Lisboa depois de 12 monotonos dias atravez do Atlantico, lhes apetecerá ficar, atraídos talvez pelo reclame d'aquelles que nada vieram por levarem as horas contadas.

E ao recordar este serviço atravez do nosso paiz, não deixarei de consagrar aqui a minha homenagem ao novel engenheiro Antonio Bello pelo seu admiravel projecto da transformaçā de Lisboa, e cuja parte principal é fazer uma estação maritima do terrapleno da Alfandega, onde os comboios expressos internacionaes iriam levar, junto dos vapores, os passageiros para a America do Sul.

Imagine-se agora, em contrario a chegada do *Sud* á noite, obrigando o passageiro a ir dormir para o hotel, para embarcar no dia seguinte, ou então de manhã, ás primeiras horas, em ir para o Caes, esperar, sentado nas malas, que o vapor atracasse para embarcar.

O trasbordo deve ser rapido, sem embaraços nem peias alfandegarias, para que o nosso porto tenha o justo nome de *Caes da Europa*.

A titulo apenas de esclarecimento segue-se um pequeno esboço do que podia ser o horario do *Sud-Express*:

16-00 P	Lisboa	C 14-30
18-50 C	Pampilhosa	P 11-35
18-55 P		C 11-30
22-55 C	Fuentes V. Formoso	P 7-50
23-05 P		C 7-40
1-35 C	Salamanca	P 5-10
1-39 P		C 5-06
3-05 C	Medina	P 3-40
3-10 P		C 3-35
10-25 C	Hendaya Irun	P 20-10
10-50 P		C 19-15
14-04 C	Bordeus	P 16-16
14-09 P		C 16-11
21-00 C	Paris	P 9-15

D'esta maneira nós teríamos as seguintes reduções nos percursos das varias companhias, no sentido Lisboa-Paris: C. P. 13', Beira Alta 60', S. F. P. e Medina Salamanca, 60', Norte de Hespanha, 25' e Midi, 20'. Em Orleans não haveria redução alguma, atendendo a já grande velocidade ali do Sud.

A partida do *Sud-Express* de Paris ás 9,15 da manhã, não só conviria aos passageiros com destino a Bordeus e Biarritz, maa tambem aos internacionaes, quer viesssem de capital francesa, quer tivessem chegado ali nos comboios da manhã de Inglaterra, Belgica ou Allemanha, d'onde tivessem partido na vespera.

A chegada a Lisboa no dia seguinte ás 14,30, permitia ao passageiro vindo de Paris, embarcar immediatamente para a America do Sul, sem mais incomodos; e quando a estação do terrepleno da Alfandega —a que se devia chamar *Caes da Europa*—estivesse feita, a commodidade era perfeita, pois o viajante podia fazer o trasbordo com a maxima commodidade para o vapor ali atracado, sem ter a sua bagagem sido aberta pela alfandega, o que era o ideal dos ideaes.

Mas essa obra será longa, e até lá, deve o serviço ser posto em pratica por meio de transporte directo em caminhões, da estação do Rocio para o *Caes de Embarque* e vice-versa, devendo para as malas grandes, fazer-se um despacho directo de Paris para bordo dos vapores.

Os paquetes para a America do Sul, partem regularmente de Lisboa ao cair da tarde, pelo que sem alteração de hora da partida, podem receber os passageiros do *Sud*, podendo, porem, mais tarde, logo que o serviço directo esteja organizado, negociar-se com as companhias de navegação e dos caminhos de ferro, para efecto dos possiveis atrasos dos vapores e comboios.

No sentido de Lisboa-Paris, partindo o *Sud* de Lisboa ás 16 horas, teriam os passageiros vindos do Brasil, uma margem larguissima, para o tomarem, podendo até quando os vapores chegassem pela manhã —o que sempre acontece, quando ha escala pela Madeira—fazer um passeio a Cintra, ao Estoril, ou dar uma larga volta pela cidade. Isto para aquelles que quisessem seguir no mesmo dia, pois muitos haveria, que maçados com a viagem, e com o enjoo, prefeririam ficar aqui uns dias a descansar.

Um problema ha porem importante, e que até agora ainda não foi abordado. Estarão as companhias de vapores dispostas a fazer de Lisboa o *Caes da Europa*?

Veremos no proximo numero.

Guerra Maio

O Banco Nacional Ultramarino

N'uma das salas d'este Banco reuniram-se na tarde de 21 do p. p. os empregados do mesmo, para se ocuparem da campanha ultimamente feita por dois jornaes da manhã contra aquella respeitavel instituição bancaria.

Presidiu á sessão o sr. Bessone Bastos, secretariado pelos srs. Julio Vieira e Gomes da Silva, falando varios funcionários que protestaram vehementemente contra essa campanha resolvendo-se fazer publicar esse protesto nos seguintes termos:

"Os empregados do Banco Nacional Ultramarino reunidos em assembleia magna, deliberaram protestar com toda a vehemencia, contra a campanha inserta nos jornaes "Imprensa da Manhā" e "Batalha", com a

qual se declaram em completo desacordo, por não representar a expressão da verdade.

Os nossos empregados deliberaram enviar copia d'este protesto a toda a imprensa de Lisboa.

Lisboa 21 de Dezembro de 1921."

Este nobre protesto, firmado por 400 assignaturas, ou seja por todo o pessoal do Banco, foi entregue á Direcção por uma commissão, e distribuido a toda a imprensa no dia seguinte, o que nos permite publicalo, como o fazemos com todo o prazer, louvando a honrosa iniciativa do funcionalismo de uma das mais importantes instituições bancarias do paiz.



A crise de trabalho nos Estados Unidos e na Suissa

A grande valorisação da moeda, que á primeira vista se afigura como de uma grande vantagem para qualquer paiz, acarreta graves inconvenientes, entravando a vida economica d'esse mesmo paiz.

E' o fenomeno que se está observando no Estados Unidos cuja moeda em epoca alguma chegou a atingir o valor que hoje tem. Os grandes mercados que a America havia conquistado na Europa tem-se retrahido enormemente, devido á alta divisa cambial do dollar, e d'ahi a baixa extraordinaria da exportação americana e consequentemente a crise industrial, sentindo-se já grandemente a falta de trabalho nos principaes centros industriaes, onde muitas fabricas se encontram paralysadas.

Contam-se já aos milhares os operarios sem trabalho. Muitas familias se estão debatendo com a miseria, e grande numero de emigrantes de varias nacionalidades que em terras americanas tinham ido procurar angariar pelo trabalho um peculio para garantia do seu futuro, se teem visto na necessidade de regressarem ás suas patrias para fugirem á miseria que se lhes avisinhára.

Muitos portuguezes que por lá andavam labutando, já teem voltado para as suas terras. A um ouvimos nós narrar, entre outras scenas tristes, consequentes da crise do trabalho, uma horrivel tragedia succedida no estado de Massachussets. Foi o caso de uma familia de quatro pessoas que não possuindo já meio algum de prover á sua subsistencia, no auge de desespero, por mutuo acordo entre os seus membros, resolveu procurar na morte o fim á sua desgraça, suicidando-se todos por meio de asfixia.

Na Suissa, cuja moeda atingiu ultimamente grande valor, a crise de trabalho tambem se tem apresentado com certa gravidade.

Segundo a estatistica publicada pelo "Office Fédéral du Travail", em Julho do anno findo o numero de pessoas sem trabalho era de 129.077.

Esta crise que começou em fins de julho de 1920, exactamente, quando em virtude da subida do cambio começou a acentuar-se o decrescimento da exportação, atingiu o seu maximo em maio ultimo.

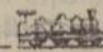
De junho para cá baixou um pouco, conservando-se nos ultimos tempos quasi estacionaria.

E' dificil prever quando poderá melhorar a situação, por que necessitando a Suissa, para a sua vida normal, de exportar cerca de dois terços da sua produçao total, está muito longe de readquirir essa cifra, não se notando tendencias para melhoria.

Por isto se vê que não é por uma nação ter muito dinheiro que vive feliz. O excesso de riqueza traz consigo tantos inconvenientes como a pobreza, pelo menos é o que d'isto se conclue.

Em Portugal, felizmente, apesar da desvalorisação

da sua moeda, das dificuldades provenientes de certa desorientação nas coisas públicas, das revoluções e de *tutti quanti* nos tem afigido, ainda a crise não atingiu as tristes proporções da de outros países, e, que sabíamos, embora por ahi haja muito quem lucte por falta de dinheiro, ainda não se deu tragedia alguma que se pareça com aquella do suicídio de uma família inteira nos Estados Unidos, e oxalá que nunca tal succeda.



As receitas dos caminhos de ferro americanos em Junho do anno findo

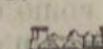
Segundo uma estatística do "Interstat Commerce Commission" publicada no "Journal of Commerce" de New York, vae melhorando sensivelmente a situação dos caminhos de ferro nos Estados Unidos.

Assim é que a receita líquida da exploração attingindo em Junho de 1921 a importancia de 51.778 000 dollars, apresenta um aumento sobre a do mez de Maio de 14.697.346 dollars.

Em Junho de 1920 não só não houve receita positiva, como ainda houve um deficit de 14.612.000 dollars.

A cifra de Junho de 1921 havia bastantes mezes, desde Novembro de 1920 em que houve a registar um accrescimo anormal, chegando a 54.343.793 dollars, que não era attingida.

Entretanto, embora estes numeros já sejam um tanto animadores e façam acalentar a esperança de que, n'um futuro não muito remoto, as linhas americanas-voltem á sua normalisação, para o que contribuirá bastante as leis postas recentemente em vigor da reducção dos salarios e das horas do trabalho, ha ainda uma deficiencia de cerca de 48.000.000 dollars para se regressar á normalidade.



A crise financeira na Alemanha

A desvalorisação do marco—eis um fenomeno que preocupa constantemente o espirito dos aliados.

Terá realmente uma explicação convincente essa depreciação da moeda alemã que se vem prolongando desde a victoria das armas dos aliados?

E' esta pergunta que algumas figuras da politica e das finanças francesa e ingleza entendem não merecer resposta afirmativa.

A Alemanha precisava primeiro que tudo, demonstrar no proprio momento em que a partilha da Alta Silesia era nolificada, a sua insolvabilidade para obter a applicação do art. 234 para a revisão do tratado de Versailles.

D'ahi o lançamento continuo no mercado de notas emitidas pelo "Reichsbank"; o estabelecimento nas finanças alemãs da perfeita desordem.

Era preciso mostrar aos aliados, após o pagamento de uma parte da indemnização: Não podemos pagar mais; sucumbimos ao peso das reparações impostas pelo tratado. Reduzam-nas ou o pagamento terá que ser adiado.

Ora como ainda ha poucos dias o deputado frances M. de Lasteyrie, o provou no parlamento, não é exacto que a situação precaria da Alemanha seja devida ao pagamento das reparações.

Examinando o orçamento alemão verifica-se que, mesmo dada a hipótese que não tivesse a pagar indemnizações, e que apenas tivesse que ocorrer ás suas proprias despezas, ainda accusaria um *deficit* de 33 mil milhões de marcos.

A verdade é que as finanças alemãs apresentam-se mascaradas com despezas de primeiro estabeleci-

mento, desenvolvimento de linhas ferreas, construção de vias estrategicas e de canais, construção de uma frota mercante, que correspondem a despezas que deveriam ser cobertas por meios diferentes dos orçamentais.

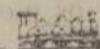
A reconstituição das regiões devastadas absorve todos os recursos da França, e enquanto nós nos resstringimos—diz M. de Lasteyrie—a Alemanha não se poupa a despezas. Examinando as despezas com os abastecimentos, verifica-se que a Alemanha está fazendo uma política de pão barato que se traduz por um *deficit* de 10 biliões de marcos. Tem, finalmente, um programma de casas para operarios que vae além de 1.500 milhões. Tudo isto com o fim de dar um grande impulso á sua industria.

Verifica-se, pois, que tal situação não é porque a Alemanha tenha feito um esforço formidavel para pagar aos aliados, mas sim porque tem feito uma politica de expansão económica que é inadmissivel que os aliados consintam.

Por outro lado os alemães illudidos com o seu orçamento, pagam impostos inferiores aos franceses.

Ao passo que o imposto por cabeça pago pelos franceses é de 525 francos, os alemães pagam 150 a 200 francos.

N'estas circunstancias, determinada como parece, a causa aparente da crise alemã, os aliados teem o direito de intervir por forma efficaz para obterem o pagamento das indemnizações e se o não fazem com energia e decisão, succederá, como disse o citado deputado: "Ou a Alemanha paga, ou nós, não ha meio termo"



Serviço combinado aereo-ferro-viário entre Casablanca e Paris

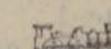
Está em via de realização uma interessante combinação de serviço para passageiros entre Casablanca e Paris, via Malaga, utilizando-se a aviação entre Casablanca e Malaga, e o caminho de ferro entre Malaga e Paris.

Os aviões empregados n'este serviço serão accionados por trez motores, e terão logares para 18 passageiros. A sua velocidade commercial será de 160 kilometros por hora, fazendo escala por Rabat e Tanger.

Aos passageiros serão fornecidos bilhetes directos de Casablanca a Paris, ou vice-versa, sendo-lhes concedido o transporte de 15 kilogrammas, o maximo, de bagagem.

O trajecto Casablanca-Paris será feito em 57 horas e meia, com a demora de 12 horas em Madrid, utilizando o Sud-Expres Madrid-Paris; e no sentido inverso em 53 horas e 40 minutos, com uma detenção em Madrid de 8 horas e 20 minutos. Este serviço será bisemanal.

As vantagens de rapidez d'este serviço sobre qualquer outro, são incontestaveis, tanto mais que os preços das passagens pouco mais elevadas resultam do que por qualquer outra via.



Locomotivas para os caminhos de ferro russos

O governo dos "soviets" vae, ao que dizem as gazetas, adquirir para os seus caminhos de ferro 2.700 locomotivas nos Estados Unidos, 2.000 na Inglaterra, Alemanha, Dinamarca, Tchecoslovaquia e Suíça e 300 na Italia.

Para a aquisição d'este material dispõe de dois mil e quinhentos milhões de rublos ouro.

Transportes aereos

Realisou-se ha pouco um concurso para a implantação do serviço postal aereo entre Palma e Barcelona, parecendo que será adjudicado á "Compañia Aerea" que já tem actualmente a seu cargo igual serviço entre Sevilha e Larache.

Tambem uma companhia ispano-allemã em formação, está tratando do projecto do serviço aereo entre Espanha e Argentina, empregando aeronaves da capacidade de 150.000 metros cubicos, que terão uma velocidade de 115 kilometros á hora, pelo que poderão fazer a travessia em cerca de cinco horas.

Esse apparelhos farão, alem do serviço do correio, o de passageiros e bagagens, podendo comportar alem da tripulação, 40 pessoas.



BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 31 de Dezembro de 1921

Todos os cuidados continuam absorvidos pela política e pela ordem publica, não havendo já a governação exigida pelo terrível problema economico e financeiro que se vai complicando e agravando indefinidamente, a vida vai por isso mesmo encarecendo com tragica velocidade, estando outra vez no horizonte os augmentos de ordenados e os movimentos grevistas, que representam novas maneiras de elevar o preço de todas as coisas, n'este abysmo onde vamos rolando.

Para que tudo isto seja assim e peor ainda a agricultura continua a explorar a terra cada vez menos e os campos a despojar-se pela emigração para os entros mais populosos.

Um jornal publicava ha dias a informação de que n'um distrito do norte se julgava já conveniente recorrer-se ali ao recrutamento de pretos na África portugueza para a agricultura obter braços, tanta é a falta que d'elles está sentindo.

Embora não repugne em si mesmo o emprego d'este expediente, o simples facto de apresentar essa ideia de carácter extraordinario seria bastante para denunciar a existencia de uma vida economica muito avançada na metropole.

Não estamos em guerra. Não se desenvolveram de repente os nossos industriaes com absorção notável de operarios rurais. A propria emigração é forçosamente menos do que a de antes de 1914, pelas dificuldades existentes nos paizes receptores. A propria lavoura diminuiu consideravelmente o campo das suas explorações e portanto o emprego de trabalhadores na metade meridional do paiz. E apezar de tudo isto ha distritos onde se não encontram braços para os trabalhos da terra que se pretende realizar.

E' claro que muitas são as de desorganização nacional que determinaram es e resultado aparentemente ilógico. Tudo isto ha de levar inevitavelmente ao emprego de machinas e utensilios aperfeiçoados, que diminuem a necessidade de braços na unidade de superficie e no fim as reformas agrarias, que augmentam o numero dos proprietarios pequenos, simultaneamente lavradores em terras alheias.

Mas um dos factores mais salientes d'essa deficiencia e de trabalhadores rurais é manifestamente o chamado *urbanismo*, que rouba gente à lavoura para confecções mais ou menos rui-nosas das grandes cidades e dos capitais do distrito e de concelho.

Se este mal era já grave antes da guerra, em Portugal como por toda a parte, veiu a ser depois calamidade temerosa, especialmente de 1916 por deante.

O que já está insuficientemente apurado no censo de 1920 relativamente à cidade de Lisboa é bastante para se ficar impressionado com a situação e para se ver que se tem de atacar a anomalia com intensidade, em conjugação com as reformas agrarias exigidos para a tradução de quasi todas as subsistências e matérias primas fundamentaes.

Façamos uso dos elementos de informação de que dispomos já a tal respeito, embora tambem n'esta parte ainda não tivesse sido publicados as estatísticas do ultimo censo.

Em 1911 a população de Lisboa era de 435.359 habitantes distribuidos por 93.184 fogos, o que dava a media de 4,67 para cada um.

Se de 1911 a 1920 se tivessem mantido a media do crescimento annual do numero de habitantes em Lisboa, que fôra de 1213 de 1900 a 1911, em 1920 a cidade deveria ter mais nove vezes essa ultima cifra, ou seja, mais 64.917 almas do que em 1911. A sua população em 1920 deveria ser de 500.276 habitantes.

Mas tal não sucede. O censo deu em 1920 apenas 489.667 habitantes. E se não fosse o urbanismo, ou emigrações da província, muito menos seria a população

Nos annos mais recentes, em Lisboa, como em todo o paiz, o numero de óbitos é superior ao dos nascimentos. Aquelle foi de 102.196 e este foi apenas de 101.574, ou menos 622, no periodo de que se trata. Ao mesmo tempo emigraram de Lisboa cerca de 8000 habitantes, faltando-nos, ainda o apuramento relativo a 1920.

Por estas duas causas a população teria diminuido 8622 habitantes, em relação a 1900, devendo ter portanto em 1920 apenas 426.737 individuos pouco mais ou menos. Este resultado mostraria por si só que Lisboa atravessou um periodo de decadencia demographica determinado pelas revoluções, pela guerra, pelas desordens, pelas epidemias e pela crise economica e social.

Tendo o censo de 1910 acusado a existencia de 489.667 habitantes, achamos portanto n'essa data mais 62.930, que vieram de outra parte.

Alguns milhares, não muitos devem ser de emigrantes repatriados. O maior numero é constituído pellos que da província veem para Lisboa, onde o simples urbanismo por si só deve ter introduzido 55.000 a 60.000 habitantes no mesmo periodo.

Se Lisboa, para ter maior população do que em 1911, teve de receber da província não menos de 55.000 individuos e se facto analogo se deve ter dado no Porto e nos maiores centros, é forçoso concluir-se desde já que o resto do paiz foi desfalcado, sendo muito provavel que ahi seja menos do que em 1911 o numero de habitantes. São novas considerações que nos levam á conclusão de que Portugal já não tem provavelmente 6.000.000 almas como tinha approximadamente em 1911.

Esses resultados funestos são cada vez maiores, na parte devida á crise economica, embora se tornasse por hora menores do que em 1918 e 1919, na parte relacionada com as epidemias. As elliminações demographicas feitas pellos malles financeiros e economicos vão crescendo como estes mesmos desde 1919, anno em que principiaram a ter uma intensidade mais importante. Agora tudo marcha ahi com maior velocidade, e assim ha-de ser por algum tempo.

Como se ha-de remediar este enorme desastre nacional? Com todos os curativos exigidos pelo conjunto das enfermidades que levam o paiz para a morte como é evidente. Mas em especial o será com todos os meios que devem ser empregados para fixar na terra, em de envolvimento da nossa producção aquelles que tentam vir para os centros populosos a até uma grande parte dos que para lá vieram indevidamente.

Os 55.000 habitantes, ou mais, que se deslocaram da província para Lisboa desde 1911 vieram ser mais felizes na capital? Vieram concorrer para o maior bem dos que se achavam cá e do paiz inteiro? Porque foi que vieram?

O que as trouxe em geral foi uma ocupação nas repartições e serviços do Estado, dos distritos e da camara municipal, pela multiplicação das despesas inuteis e ruinosas, e na exploração do commercio e pela multiplicação dos intermediarios e especuladores, com progressivo agravamento dos preços de tudo.

Muitos d'elles melhoraram de circunstancias provisoriamente e alguns mesmos enriqueceram, mas só á custa de uma desorganização que põe em perigo a nossa existencia e que tende a anular em grande parte os resultados que elles pessoalmente conseguiram. Com tudo isto sofreram e mais teem de sofrer os outros habitantes de Lisboa e até quasi todos os do resto do paiz.

Foi tambem por motivos semelhantes e com resultados analogos que se fizeram no mesmo periodo deslocações de dezenas e dezenas de milhares de individuos da população rural para as outras capitais de distrito e sedes de conselho, especialmente para o Porto. Os esbanjamentos do Estado, dos distritos e das camaras municipaes e a febre das especulações por toda a parte alimentaram nos centros populosos augmentos artificiales da população, á custa dos menos importantes e dos campos propriamente dito sendo as consequencias funestas como em Lisboa. Simplesmente n'esta cidade e no Porto os efeitos d'essa anomalia na ordem publica e social são mais desastrosos do que no resto do paiz.

A salvação nacional exige categoricamente que se intensifique a producção agricola pela acção dos actuaes possuidores da terra e pelo desenvolvimento de colonização latifundios sujeitos a corpos pousios. E' uma das necessidades supremas do paiz.

Ora uma das muitas soluções indispendíveis para esse fim tem de ser a que substitua, pelo menos temporariamente o urbanismo pela fixação dos elementos respectivos na terra. Impedir sistematicamente, como é possivel a emigração dos campos para as vilas e cidades é a primeira parte de obra. A segunda não menos importante, embora transitoria, consiste em fazer derivar para a agricultura uma quantidade consideravel dos habitantes dos centros mais populosos,

Q.J.

Cambios (Vendedor)

Última cotação	Cotação	PAR	DEZEMBRO												
			16	17	19	20	21	22	23	24	26	27	28	29	30
4 1/2	Londres, cheque.....	53 1/3	4 7/16	4 1/2	4 9/6	4 1/3	4 1/3	4 9/16	4 9/6	4 11/16	-	4 1/2	4 3/8	4 3/8	4 3/8
1.035	Paris "	180	1.026	1.008	990	1.031	1.024	1.016	992	970	-	1.014	1.058	1.053	1.159
1.919	Madrid "	180	1.929	1.884	1.857	1.890	1.520	1.869	1.840	1.800	-	1.902	1.966	1.956	1.956
78	Berlim "	210	70	70	70	78	78	76	74	65	-	73	88	79	88
610	Amsterdam "	370	4.700	4.630	4.590	4.665	4.650	4.600	4.625	4.495	-	4.668	4.791	4.802	4.791
760	New York "	925	12.890	12.775	12.565	12.700	12.655	12.485	12.550	12.200	-	12.760	13.070	13.065	13.070
593	Italia "	180	597	581	578	578	530	560	565	552	-	564	582	567	582
993	Bruxellas "	180	1.005	969	954	931	986	962	952	940	-	968	1.009	1.006	1.009
2.480	Suissa "	180	2.505	2.492	2.453	2.470	2.481	2.441	2.450	2.433	-	2.482	2.554	2.554	2.554
63.000	Libras, ouro	4 500	65.000	63.000	63.000	61.520	64.000	62.000	62.200	62.000	-	58.000	60.000	64.000	60.000
7 5/8	Rio s/Londres (compra)...	26 66	7 9/16	7 7/16	7 1/2	7 1/2	7 7/8	7 7/16	7 5/16	7 5/8	-	7 3/8	7 1/4	7 1/4	7 1/4

Cotações na bolsa de Lisboa

Fundos do Estado:															
44,50	Interna 3 % coupon.....	44,50	-	44,00	-	44,90	45,00	44,50	-	-	43,30	43,30	43,40	-	-
44,50	" " assentamento.....	45,20	-	44,50	-	45,00	45,00	45,00	-	-	-	44,00	45,00	-	-
11\$60	" 3 % 1905.....	-	-	-	11\$80	11\$80	-	-	-	-	-	11\$80	-	-	-
20\$50	" 4 % 1888.....	-	-	-	20\$00	-	-	-	-	-	20\$00	-	-	-	-
50\$00	" 4 % 1890.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
55\$00	" 4 1/2 % 1888/89 assent....	-	-	-	55\$50	55\$80	55\$90	55\$90	-	-	55\$90	-	-	-	-
55\$00	" 4 1/2 % 1888 89 coupon...	-	-	55\$00	55\$00	-	-	55\$00	-	-	55\$00	55,00	55\$00	55\$50	-
76\$00	" 4 1/2 % 1905.....	-	-	-	77\$00	-	-	-	-	-	77\$00	-	-	-	-
67\$50	" 5 % 1909.....	-	-	-	-	-	-	-	65\$00	-	-	-	-	-	-
228\$00	" 4 1/2 % 1912 ouro.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
65\$40	" 5 % 1917.....	-	-	-	65\$50	65\$50	65\$50	66\$00	-	-	65\$40	65\$40	-	-	-
235\$50	Externa 1.ª serie.....	236\$00	-	231\$00	234\$00	235\$00	234\$00	234\$00	-	-	234\$00	239\$00	238\$00	237\$00	-
216\$00	" 2.ª serie.....	-	-	-	-	224\$00	225\$00	226\$00	-	-	-	-	-	-	-
232\$00	" 3.ª serie	236\$00	-	232\$00	-	235\$00	234\$00	234\$00	-	-	234\$00	238\$00	238\$00	238\$00	-
500\$00	Obrig. da Província de Angola..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	" Comp. Tabacos de 189.	500\$00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ações dos Bancos e Comp.**															
461\$00	Banco de Portugal.....	461\$00	-	-	462\$00	460\$00	461\$00	-	-	-	-	-	-	-	-
241\$50	" Nac. Ultramarino, coup.	241\$90	-	242\$00	242\$20	241\$50	242\$50	241\$50	-	-	244\$00	245\$00	257\$00	269\$00	-
220\$00	" " ass..	221\$00	-	221\$50	222\$50	222\$00	221\$50	221\$00	-	-	223\$00	232\$00	-	249\$00	-
127\$00	" Portuguez e Brazileiro ..	127\$00	-	-	127\$50	128\$00	128\$00	128\$00	-	-	128\$00	-	127\$50	128\$00	-
290\$00	" Commercial de Lisboa..	293\$00	-	290\$00	287\$00	290\$00	291\$50	292\$00	-	-	-	292\$00	291\$00	-	-
348\$00	" Lisboa & Açores.....	349\$10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
91\$00	" Economia Portugueza...	90\$80	-	91\$00	90\$50	90\$00	90\$00	90\$00	-	-	90\$00	-	89\$00	-	-
72\$00	" Commercial do Porto...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
37\$80	Companhia do Credito Predial..	37\$60	-	37\$40	37\$30	37\$30	37\$00	-	-	-	-	37\$00	-	37\$50	-
48\$00	" Gaz e Electricidade	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
64\$00	" das Aguas	64\$00	-	64\$00	63\$50	63\$50	-	-	-	-	-	-	-	64\$00	-
254\$50	" Ilha do Principe...	254\$00	-	259\$50	260\$00	260\$50	265\$00	268\$00	-	-	282\$00	290\$00	289\$00	286\$00	-
51\$10	" Colonial do Buzi..	52\$30	-	51\$80	50\$80	52\$40	49\$80	50\$40	-	-	50\$00	49\$90	49\$60	49\$00	-
115\$00	" Indust. Port. e Col.	115\$30	-	115\$40	116\$00	115\$80	115\$80	116\$10	-	-	116\$60	117\$00	116\$00	-	-
85\$10	" Phosphoros, coup..	84\$80	-	84\$50	-	-	-	85\$00	-	-	88\$00	91\$50	90\$50	88\$00	-
40\$00	" Cam. Fer. Portug..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
290\$00	" Tabacos, coupon ..	301\$00	-	300\$00	297\$00	297\$00	297\$00	300\$00	-	-	302\$00	302\$00	301\$30	301\$00	-
134\$50	" Nac. de Navegação	133\$00	-	130\$00	131\$00	134\$00	133\$50	133\$00	-	-	133\$00	133\$00	-	134\$00	-
Obrigações:															
76\$00	Companhia das Aguas, coupon.	76\$00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	76\$00	-	-	-
84\$00	Prediaes 5 % antigas.....	-	-	-	84\$50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
82\$00	" 5 % serie A.....	82\$00	-	-	82\$00	82\$50	-	-	-	-	-	82\$00	82\$20	-	-
78\$00	" 4 1/2 % serie A.....	-	-	-	78\$00	-	-	-	78\$00	-	-	73\$00	-	-	-
73\$00	" 4 %	-</													

ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

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



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

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

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

Vapores a sahir do porto de Lisboa

Anvers



Vapor belga GALLICIER. Sahirá em 1 de Janeiro. Agentes Henry Burnay & C.º R. dos Fanqueiros, 1.º

Anvers



Vapor alemão ASTARTE. Sahirá a 3 de Janeiro. Agentes, Marcus & Harting Rocio, 50.

Anvers



O vapor alemão AGAX. Sahirá em princípios de Janeiro. Agentes, Marcus & Harting Rocio, 50.

Argel, Patras, Piraens, Salonica, Smyrna Constantiopla, Bousos, Varna e Constanza



Vapor alemão DERINDGE. Sahirá em princípios de Janeiro. Agentes, Marcus & Harting Rocio, 50.

Brazil e Norte da Europa



Vapor ALEGRETE. Sahirá a 4 de Janeiro. Agentes, Pinto & Sotto Mayor Rua do Ouro, 24

Bordeus



Vapor francez SUEVIA. Sahirá a 4 de Janeiro. Agentes, Henry Burnay & C.º R. dos Fanqueiros, 10.

Bordeus



Vapor CAP SIPEZ. Sahirá em princípios de Janeiro. Agentes, Pinto de Vasconcellos Lt. Caes do Sodré, 52.



Bordeus e Rouen

Vapor hollandez HEENVLIET. Sahirá a 1 de Janeiro.

Agentes, Henry Burnay & C.º R. dos Fanqueiros, 12.



Gadiz, Valença e Marselha

Vapor francez BRITANNIA. Sahirá a 1 de Janeiro.

Agentes, Orey, Antunes & C.º Lt. Pr. Duque da Terceira, 4, 1.º



Costa Ocidental d'Africa

Vapor portuguez BEIRA. Sahirá a 7 de Janeiro.

Companhia Nacional de Navegação, Rua do Commercio.



Dakar, Bathuret, Conakry, Gran Lenam, Acera e Libreville

Vapor inglez JOLU. Sahirá em 15 de Janeiro.

Agentes, Garland Laidley & C.º T. do Corpo Santo, 10, 2.º



Gibraltar, Cadiz, Sevilha e Huelva

Vapor inglez CAMPEADOR. Esperado e sae brevemente

Agentes, E. Pinto Basto & C.º Lt. Caes do Sodré, 64, 1.º



Hamburgo

O vapor alemão LISBOA. Sahirá em princípios de Janeiro.

Agentes, Marcus & Harting Rocio, 50.



Havre e Hamburgo

Vapor brasileiro GUYABÁ. Sahirá a 7 de Janeiro.

Agentes, Pinto & Sotto Mayor Rua do Ouro, 24.



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

Vapor hollandez LIMBURGIA. Sahirá a 14 de Janeiro. Agentes, Orey, Antunes & C.º Lt. P. Duque da Terceira, 4, 1.º



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

O vapor hollandez BRABANTIA. Sahirá a 4 de Fevereiro. Agentes, Orey, Antunes & C.º Lt. P. Duque da Terceira, 4, 1.º



Lelxões e Liverpool

Vapor inglez AIDAN. Esperado a 15 de Janeiro. Agentes, Garland Laidley & C.º T. do Corpo Santo, 10, 2.º



Londres

Vapor inglez BAPTON CASTLE. Sahirá brevemente. Agentes, E. Pinto Rasto & C.º Lt. Caes do Sodré, 14, 1.º



Madeira e Açores

Vapor portuguez FUNCHAL. Sahirá a 5 de Janeiro. Empresa Insulana de Navegação, C. Sodré, 84, 2.º



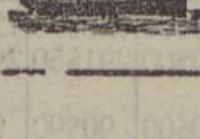
Madeira e Canárias

Vapor inglez ANDORINHA. Sahirá a 6 de Janeiro. Agentes, Garland Laidley & C.º T. do Corpo Santo, 10, 2.º



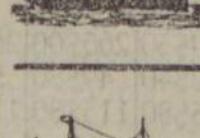
Madeira, S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

Vapor inglez ANDES. Sahirá a 17 de Janeiro. Agentes, James Rawes & C.º Mala Real Ingleza, R. do Corpo Santo, 47



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

Vapor inglez AVON. Sahirá a 31 de Janeiro. Agentes, James Rawes & C.º Mala Real Ingleza, R. do Corpo Santo, 47



Madeira, Tenerife, Las Palmas, Portos do Congo Belga e Angola

Vapor alemão WO-FRAM. Sahirá a 7 de Janeiro. Agentes, Marcus & Harting Rocio, 50



New-York

Vapor americano WEST LAS HAWAY. Sahirá a 10 de Janeiro. Agentes, Pinto & Sotto Mayor Rua do Ouro, 24.



New York

Vapor inglez VESTAMIA. Sahirá a 13 de Janeiro. Agentes, Henry Burnay & C.º R. dos Fanqueiros, 10.



Pará e Manaus

Vapor inglez PANCRAS. Sahirá a 2 de Janeiro. Agentes, Garland Laidley & C.º T. do Corpo Santo, 10, 2.º



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

Vapor hollandez MAASLAND. Sahirá a 13 de Janeiro. Agentes, Orey, Antunes & C.º Lt. Duque da Terceira, 4, 1.º



Patos da Austrália, Tasmania e Novazelandia

Vapor hollandez TJKANDI. Sahirá a 13 de Janeiro. Agentes, Henry Burnay & C.º Rua dos Fanqueiros, 10.

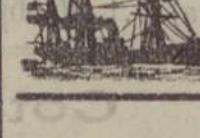


Providence e New York, com escala por Ponta Delgada e Angra e Herta



O vapor francez ASIA. Sahirá a 23 de Janeiro. Agentes, Orey, Antunes & C.º P. Duque da Terceira, 4, 1.º

Rio de Janeiro e Buenos Ayres



O vapor belga PAYS DE LIEGE. Sahirá a 3 de Janeiro. Agentes, Henry Burnay & C.º R. dos Fanqueiros, 10.

Rio de Janeiro e Buenos Aires



Vapor inglez DESEADO. Sahirá a 7 de Janeiro. Agentes, James Rawes & C.º Mala Real Ingleza, R. do Corpo Santo, 47.

Rio de Janeiro e Buenos Aires



Vapor inglez DESNA. Sahirá a 21 de Janeiro. Agentes, James Rawes & C.º Mala Real Ingleza, R. do Corpo Santo, 47.

Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires



Vapor inglez HOLBEIN. Sahirá a 8 de Janeiro. Agentes, Garland Laidley & C.º T. do Corpo Santo, 10, 2.º

Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires



Vapor inglez HERSCHEL. Sahirá a 18 de Janeiro. Agentes, Garland Laidley & C.º T. do Corpo Santo, 10, 2.º

Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires e portos do Pacifico



Vapor inglez ORITA. Sahirá a 4 de Janeiro. Agentes, E. Pinto Basto & C.º Lt. Caes do Sodré, 64, 1.º

Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires e portos do Pacifico



Vapor inglez ORTEGA. Sahirá a 18 de Janeiro. Agentes, E. Pinto Basto & C.º Lt. Caes do Sodré, 64, 1.º

Rotterdam e Hamburgo



O vapor alemão USARAMO. Sahirá em princípios de Janeiro. Agentes, Marcus & Harting Rocio, 50.

Rouen



Vapor hollandez GEEWLIET. Sahirá a 1 de Janeiro. Agentes, Henry Burnay & C.º R. dos Fanqueiros, 12.

Rouen, Londres e Antwerpia



Vapor norueguez PEIK. Sahirá a 10 de Janeiro. Agentes, Pinto de Vasconcellos Lt. Caes do Sodré, 52.

Vigo, Cherbourg e Southampton



Vapor ingl. ARLANZA. Sahirá a 11 de Janeiro. Agentes, James Rawes & C.º Mala Real Ingleza, R. do Corpo Santo, 47.

Vigo, Cherbourg, Southampton e Amsterdam



Vapor hollandez ZEELANDIA. Sahirá a 25 de Janeiro. Agentes, Orey, Antunes & C.º P. Duque da Terceira, 4, 1.º

Vigo, Cherbourg, Southampton e Amsterdam



Vapor hollandez LIMBURGIA. Sahirá a 21 de Fevereiro. Agentes, Orey, Antunes & C.º P. Duque da Terceira, 4, 1.º