

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

Contendo uma PARTE OFFICIAL dos Ministerios do Commercio e Comunicações 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 Helder, 8

2.º do 35.º anno LISBOA, 16 de Janeiro de 1922 Numero 818

ANNEXO DO PASSADO NUMERO

Indice de 1921. — Foi distribuido com o n.º 817, de 1 de Janeiro de 1922

SUMMARIO

As communicações radio-telegraphicas e o isolamento de Portugal, por J. Fernando de Sousa	13
O regime tariffario, por Quirino de Jesus	16
A nova sobretaxa e a carestia da vida	17
Relações ferro-viarias Internacionais, por Guerra Maio	19
A electrificação das linhas da Companhia do Midi	21
Registo e facturação de bagagens aos domicilios em Paris	21
Linhas Portuguezas	21
Carruagens de 3.ª classe providas de cama, nos caminhos de ferro allemães	22
Necrologia	22
Parte Financeira:	22
Boletim commercial e financeiro	23
Cotações na Bolsa de Lisboa	23

As communicações radio-telegraphicas e o isolamento de Portugal

Tanto o director da *Gazeta* como o signatario d'este artigo consagraram desinteressadamente durante alguns annos boa parte da sua actividade á causa do desenvolvimento do turismo e da preparação do paiz para o pôr em condições de ser frequentado por estrangeiros. Sem prejuizo da actividade agricola, industrial e commercial, antes pelo contrario, em proveito d'ella queriamos contribuir para que as bellezas naturaes e artisticas de Portugal fossem conhecidas, que a doçura do clima aqui retivesse os visitantes. Para isso se creou a *Propaganda de Portugal* onde o patriotismo reunia boas vontades, abstrahindo da diversidade de opiniões em materia religiosa e politica e onde a tarefa commum era tornar o paiz conhecido e apreciado; era melhorar as suas estradas, os seus serviços

de caminhos de ferro, a policia, a hygiene, a educação; era promover o respeito dos monumentos; era fazer larga publicidade no estrangeiro e atrahir aos nossos portos a grande navegação transatlantica em conjuncção com bons comboios que creassem uma intensa corrente de trafego de transitio; era realizar tudo isso excluindo o jogo desmoralizador. Não era a melhor forma de haver excursionistas, o transformar Portugal n'uma vasta casa de tavolagem.

Claro está que n'essa multipla tarefa com tanta *carolice* desempenhada durante 5 *ominosos* annos, de 1906 a 1910, os caminhos de ferro eram o objecto de particulares disvelos por parte da novel Sociedade, mas era pugnar por elles, promover outros melhoramentos connexos.

Assim, o trafego ferro-viario internacional de passagens e malas de correio, que deve fazer de Lisboa um porto postal de primeira ordem, não pode desenvolver-se sem as communicações pela telegraphia sem fios, quer entre os dois continentes, quer de Lisboa com a navegação transatlantica.

Não fica por isso deslocado na *Gazeta* uma noticia analytica da proposta que agora foi apresentada ao Governo e cuja rapida aceitação resgatará o crime praticado de deixar correr 9 annos sem dotar o paiz com um melhoramento de capital importancia. Não destoa da indole e da missão especial da *Gazeta*, esse estudo.

*

A descoberta das ondas electricas devida ás experiencias de Hertz com o seu ressonador e sobre tudo a invenção do rádio-conductor do illustre professor de physica do Instituto Catholico de Paris, Mr. Branly, foram o ponto de partida dos trabalhos de Marconi de que resultou a

sua genial criação da telegraphia sem fio e o seu aperfeiçoamento até ás maravilhosas proporções que actualmente attingiu.

As communicações radio-telegraphicas entraram ha muito em corrente pratica e não ha hoje navio de alto curso que não arvore a sua antena e se não mantenha em perma-



Communicações radio-telegraphicas da Central de M. L.

nentes comunicações com o resto do mundo durante as suas viagens. O alcance dos postos radio-telegraphicos é hoje tal que permite comunicações directas ás mais inverosímeis distancias. E com a radio-telegraphia vae caminhando na mesma marcha progressiva a radio-telephonia.

Não ha hoje paiz civilizado que não esteja ligado com a rêde radio-telegraphica mundial.

E' ver a vizinha Hespanha com o seu grande posto central em Madrid, irradiando para os principaes portos onde outros postos existem, e tendo asseguradas as grandes comunicações internacionaes.

Não ha? Infelizmente ha um: Portugal, onde ha muitos annos se trabalha para o estabelecimento methodico da telegraphia sem fio sem se abrir brecha na muralha da rotina, do desleixo, do obstruccionismo obstinado, para não dizer peor.

Importa recordar rapidamente os esforços inutilmente feitos.



Como é sabido, Marconi organizou uma grande companhia que applica e explora os seus inventos radio-telegraphicos, a *Marconi Wireless Telegraph Company Ltd.*

O digno representante d'essa Companhia, o Marquez de Solari, distincto official da Marinha italiana, appoiado pelo ministro do seu paiz, o Marquez de Panhecei, que tão amigo era de Portugal e tão saudosas recordações deixou entre nós, apresentou ao Governo portuguez, ha mais de 10 annos, uma interessante proposta para a criação de postos radio-telegraphicos. Eguaes diligencias eram feitas pela Sociedade allemã *Telefunken*, sobre cujosapparelhos teem decidida superioridade os do systema Marconi, adoptados na Marinha ingleza e adoptados em quasi todos os paizes.

Após laboriosas negociações foi firmado em dezembro de 1912 um contracto com o representante da Companhia Marconi para o fornecimento e installação do material de postos de grande potencia no Porto, Lisboa, Madeira, Açores e Cabo Verde, ficando assegurados por intermedio d'estes as comunicações com as duas Americas.

O Governo teria que construir até setembro de 1913, os edificios para os postos que a Sociedade entregaria promptos para funcionar em abril de 1914.

Pois bem, no fim dos 9 mezes fixados, suficientes para a gestação de um robusto menino, ainda não estavam escolhidos os locais para a construcção dos postos!

Em janeiro de 1914 a Companhia deu como rescindido o seu contracto, cuja falta de cumprimento por parte do Governo lhe originara prejuizos consideraveis, tendo tido prompto para os nossos postos material e pessoal immobilizados, que podiam ser aproveitados para outras installações. Havia pois prejuizos por lucros cessantes e damnos emergentes, dando sobrejo motivo a um justificado pedido de indemnisação.

Ao tempo havia apenas em Portugal modestas installações privativas na Escola Naval e na de Torpedos, além das dos navios de guerra. Nada de caracter commercial.

Arrastavam-se as negociações e entretanto o Ministerio da Marinha readquiria da Companhia Marconi o material de um posto de 5 kilowatts destinado a Monsanto, que embora não estivesse aberto á exploração commercial, prestou relevantes serviços durante a guerra á defeza da navegação.

Tão perfeitos eram os seus apparelhos que tinham alcance triplo do que fôra garantido no contracto.

Só em 1916 adquiriu a Direcção Geral dos Correios e Telegraphos uma estação costeira, de 5 kw. apenas, para Leixões, e em 1918 outra igual para a Terceira, deixando ao mesmo tempo sem solução o importantissimo problema das grandes comunicações internacionaes que se aperfeiçoavam com rapidez vertiginosa, ficando Portugal que devia pela sua situação ter n'ellas um papel de primeira ordem, posto pela sua incuria fôra da rêde internacional.

Contrastava com a criminosa inercia do Ministerio do Commercio a actividade do das Colonias que adquiriu da Companhia Marconi em 1918 os seguintes postos:

1 de 15 kw. para Timor, assegurando a ligação com a Australia;

23 de 3 kw. para uma rêde radio-telegraphica interna em Angola;

2 de 15 kw. para ligar Loanda com S. Thomé;

Em 1919 foram adquiridos os seguintes postos:

2 de 3 kw. e 2 de 1,5 para as ligações internas de Cabo Verde;

3 de 1,5 kw. para identicas ligações na Guiné;

2 de 15 kw. para ligar a Guiné com Cabo Verde;

2 de 15 kw. para a ligação de Lourenço Marques com Moçambique;

2 de telephonia sem fio para comunicações internas em Moçambique.

Pouco fica faltando para uma rêde completa de serviço interno nas nossas colonias. Mais alguns postos na Guiné, na ilha de Principe, na India e em Macau, e a ligação directa de Loanda com Lourenço Marques, completarão o systema.

Fica porém faltando a ligação com a metropole, e esta permanece privada de uma rêde interior e de comunicações quer com as colonias, quer com a America e o resto da Europa.

Tal é a triste situação, após um contracto de rapida execução firmado ha 10 annos e, a despeito das multiplicadas diligencias da Companhia Marconi, de um paiz que tem posições privilegiadas, como Lisboa, Cabo Verde e Açores, vastas colonias, um emporio commercial da Africa do Sul como Lourenço Marques. Deviam-se fazer os maximos esforços para atrahir a estações suas as comunicações radio-telegraphicas, atraz das quaes vem as escalas nos portos, o embarque e desembarque de passageiros.

Se não recuperarmos o tempo perdido por uma acção energica e prompta, veremos consumado o nosso isolamento.

As communicações telegraphicas da America do Sul com a Europa desenvolveram-se de tal modo, que os cabos submarinos apenas dão vasão a um terço do trafego. Por isso o Brazil e a Argentina concederam á Companhia Marconi o direito de explorar os postos de T. S. F. de grande alcance para as communicações rapidas com a Europa. Offerece-se á Companhia a alternativa de as estabelecer por intermedio de Cabo Verde e Lisboa, ou de preferir Dakar ou Canárias e Madrid.

Não se aproveite a occasião, e ver-nos-hemos votados ao desprezo que merecem os povos que não se sabem administrar.

Depois de multiplicadas e infructiferas tentativas a Companhia Marconi apresentou agora uma ultima proposta pela qual constroe e installa 6 postos de grande potencia em Lisboa, Madeira, Açores, Cabo Verde, Loanda e Lourenço Marques, sem nenhum dispendio do Estado.

Explora-os durante 30 annos, tendo o exclusivo das communicações radio-telegraphicas, salvo os postos já em exploração ou em construcção. Cede ao Governo 20 % do excesso dos lucros sobre a amortisação e o juro do capital. Entrega os postos ao Governo no fim da concessão, tendo este apenas que pagar a parte que não esteja amortisada, senão preferir prorogar a concessão o tempo preciso para completar a amortisação. Depois de 15 annos o Governo tem o direito de resgate pagando o que faltar á amortisação e dando uma annuidade, até ao fim da concessão, correspondente aos lucros cessantes. Organisar-se-ha uma companhia portugueza com 5 directores portuguezes e 2 inglezes, a qual tomará pessoal portuguez. Os postos entrarão em serviço dentro de 3 annos contados da data do contracto.

Taes são os topicos da proposta.

Vejamos as razões que a justificam e as vantagens que affirma:

Nenhum dispendio tem que fazer o Estado, o que é de capital importancia nas circumstancias actuaes. Em vez do desembolso de muitos milhares de libras, vê realisado, sem desembolso nem exportação de oiro, um melhoramento capital. Ao mesmo tempo deixa de impender sobre elle a espada de Damocles de uma indemnisação devida e que pode ser com justiça reclamada.

A Companhia pagará ao Estado as taxas terminaes e de transito dos telegramas internacionaes eguaes ás que os cabos pagam, de modo que as receitas do Estado não seriam diminuidas, se o movimento se mantivesse o mesmo; como deve porem augmentar, com elle crescerão as respectivas receitas.

Haverá com effeito a mais as communicações com os navios em todo o Atlantico, receita inteiramente nova, e os consequentes augmentos nas receitas das linhas terrestres.

O trafego entre a Europa e a America desenvolver-se ha sobre-maneira.

Basta observar que os cabos de ligação com a America do Sul apenas comportam 18.000 palavras por dia e que só a imprensa argentina pede 30 000 palavras diariamente, sendo-lhe concedidas sómente 8.000.

Ora a T. S. F. pode transmittir 12.000 palavras por hora, emquanto cada novo cabo, que demandaria enorme dispendio d'instalação, teria a capacidade diaria de transmissão de 10.000

Demais a facilidade de relações desenvolve sobre-modo o trafego, do que é exemplo frisante o seu incremento nos caminhos de ferro.

Tem pois o Estado a certeza de ver augmentadas as suas receitas, e, alem d'isso, comparticipa dos lucros da Companhia e entra na posse, no fim da concessão,

de installações valiosas e do producto total do respectivo trafego.

Importa confrontar a proposta de Marconi com as clausulas dos contractos feitos com as empresas de cabos submarinos.

Algumas d'estas pediram garantia de trafico, o que para a radio-telegrafia não é pedido.

Os cabos não dão participação nas receitas ao Estado, como é offerecida na proposta Marconi.

Os postos radio-telegraficos revertem para o Estado no fim da concessão; não succede o mesmo aos cabos.

A companhia proposta será portugueza e empregará pessoal portuguez, Não o são as dos cabos, nem o é o seu pessoal.

Não ha faculdade de resgate dos cabos, como o haverá para os postos da T. S. F.

Pode porem objectar alguém que seria preferivel manter o principio que presidiu ao contracto de 1912; pelo qual o Estado reservava para si a exploração e com ella a totalidade dos lucros sem interposição de uma companhia concessionaria.

Os exemplos de dolorosa actualidade, dos Caminhos de ferro do Estado e dos Transportes Maritimos, bem podem servir de escarmento.

Na anarchia politica, administrativa e financeira em que vivemos mais se acentua a inferioridade do Estado industrial.

Os caminhos de ferro do Sul e Sueste e Minho e Douro, que em 1910 pagavam, com as receitas, as despesas d'exploração, entregando 750 contos anuaes ao Thesouro e ficando-lhes 500 contos livres para encargos de operações de credito, teem hoje um *deficit d'exploração de cerca de 15:000 contos anuaes*, sem hsver sobretaxas que o possam extinguir. Em confronto com este pavoroso descalabro *todas as companhias teem um saldo maior ou menor d'exploração.*

As dividas a fornecedores são consideraveis. O producto de um empréstimo avultado, em oiro, para conclusão de linhas, foi consumido, sem que estas se concluíssem. A construcção de linhas, do Sado de Reguengos, de Lagos, arrasta-se ha 9 annos com enorme agravamento do custo e perda de receitas.

Quanto aos T. M. E., o sudario desenrolado na imprensa é pavoroso, e, todavia cremos que muito é o que se conserva ignorado. Basta o que hontem veio a publico: 80.000 contos de dividas.

Como iria então o Thesouro arcar com um dispendio de 1.000.000 libras e tomar sobre si uma exploração que não tem passoal tecnico especializado? Como integrar-se no systema de exploração radio-telegrafica mundial, entregue a companhias?

Mostrámos as vantagens do contracto proposto e mostrámos a inconveniencia de ser pelo Estado explorado a telegraphia sem fio, ao invéz do que fazem os paizes bem governados.

O que não pode soffrer delongas é a resolução do assumpto que se arrasta ha nove annos, pondo-nos em risco de perdermos as vantagens da nossa excepcional situação.

A influencia que o desenvolvimento do turismo e do trafego de transito, intimamente connexas com a facilidade de communicações radio-telegraphicas, pode exercer nos nossos caminhos de ferro justifica sobrejamente o exame do assumpto.

O ministro que o resolver — e sem demoras, que não comporta — bem merecerá da nação.

J. Fernando de Souza.

O regime tarifario

A commissão prevista no recente decreto de reforma pautal deve ter já mui adeantados os trabalhos do projecto da pauta dupla definitiva.

Não temos a esperança illusoria de que se pretenda faze-la mais humana e mais respeitadora da vida dos consumidores do que a provisoria estabelecida pelo mesmo diploma.

Esta impoz, com a obrigação do pagamento em ouro, a tarifa minima dos direitos da pauta de 1892, com as sobretaxas do decreto de 12 de novembro de 1920, e a maxima commum computada pelo dobro d'aquella, para quem não tenha tratados comnosco, podendo ainda elevar-se a muito maiores alturas para nações que nos tratem com desfavores especiaes.

Com esse regime e com o que mais ou menos o represente, em actualisação das tarifas de 1892, podemos esperar, como inculcam, altas receitas alfandegarias, o desenvolvimento da nossa producção agricola e industrial e portanto o progresso da nossa população?

A verdade é que, por esse lado, como por quasi todos os outros, se marcha cada vez mais para o desequilibrio financeiro, para a miseria economica e social, para decadencia demographica, em desordem progressiva.

Não podemos esquecer que as circumstancias publicas e particulares que veem caracterisando a nossa tragica desorganisação nacional continuarão a ser as mesmas durante algum tempo ainda pelas tendencias de politica, das correntes revolucionarias e das classes.

Ora, dentro d'isso tudo, a falsa virtude d'aquella orientação fiscal e proteccionista já mostrou inicialmente a sua inefficacia. E' o que se vê dos resultados obtidos sob a vigencia dos decretos n.º 4133 de 18 de abril de 1918, n.º 4186 de 27 do referido mez e anno, n.ºs 5612 e 6263 de 10 de maio e 2 de dezembro de 1919 e n.º 7104 de 12 de novembro de 1920, que estabeleceram o pagamento aliás recommendavel de uma parte dos direitos em ouro, e sobretaxas de importação, em artigos elasticamente considerados de luxo.

Até onde chegam as nossas estatisticas, mesmo as que só pacientemente se possam colher na dispersão da folha official, já as cifras pregoam n'isto como no resto o pessimismo dos factos, como o exame da curva das nossas receitas alfandegarias, consignadas ao pagamento dos encargos da nossa divida externa, e em segunda garantia, nos da interna sujeita ao imposto de rendimento, nos vae pôr em evidencia.

Os resultados das contribuições indirectas, desde 1913-14 a 1919-20 exceptuadas as receitas resultantes do regime de ouro e de sobretaxas, que principiou nos ultimos mezes de 1917-18, são os seguintes, expressos os valores em contos:

Annos economicos	Receitas dos impostos indirectos	Relação % com a receita de 1913-14
1913-14.....	26.367	70
1914-15.....	18.521	71
1915-16.....	18.720	79
1916-17.....	20.913	70
1917-18.....	18.607	77
1918-19.....	20.391	
1919-20.....	27.761	105

Em consequencia da guerra, o producto dos impostos indirectos foi tendo, fundamentalmente, notaveis depressões. Se estas não foram ainda maiores no quadro acima organizado e se em 1919-20 achamos uma pequena vantagem de 5 % sobre 1913-14, não foi isso devido aos direitos da importação geral de mercado-

rias, mas outros aumentos de receita, especialmente aos de que dá ideia o quadro seguinte, onde os valores vão em escudos:

Impostos	1913-14	1918-19	1919-20
Direitos e sobretaxas de exportação....	262.623	1.930.884	3.752.630
De tabacos importados.....	—	487.822	1.636.549
Impostos de pescados.	405.927	1.055.114	1.707.546
De transitos nos caminhos de ferro.....	502.068	855.800	955.611

Quanto á receita resultante do regime de ouro e de sobretaxas da importação foi a seguinte, desde a sua vigencia até 1919-20:

Annos	Augmentos pelos direitos em ouro	Augmentos pelas sobretaxas de importação
1917-18.....	30.595\$44	57.525\$59
1918-19.....	1.960.062\$44	633.700\$44
1919-20.....	8.169.305\$36	1.669.846\$01

As cifras da primeira columna mostram o que as alfandegas receberam a mais em escudos pela circumstancia de ser paga em ouro ao cambio do dia uma parte dos direitos.

Juntando o producto d'essas differenças e o das sobretaxas ás cifras dos seus correspondentes annos, no primeiro dos quadros anteriores, temos que os rendimentos totaes dos impostos indirectos foram nos mesmos annos os seguintes expressos em contos:

Annos	Receitas dos impostos indirectos	Relação % com a de 1913-14
1917-18.....	18.695	70
1918-19.....	20.650	77
1919-20.....	37.600	142

Como a nossa moeda vem valendo cada vez menos, a ponto de ter a libra um valor medio talvez de quatro vezes o seu nominal em 1919-20, vê-se que o rendimento dos impostos indirectos, apesar do regime das sobretaxas e de direitos em ouro teve realmente uma queda. Para ser igual ao de 1913-14, expresso em escudos depreciados, devia ter sido de quasi 100.000 contos em 1919-20.

Este systema da nossa ruina publica ainda se vê mais caracteristicamente no movimento de importação, parte mais importante da receita dos impostos indirectos.

O rendimento dos direitos de importação de varios generos e mercadorias, expressão official que apenas exclue os de cereaes e tabacos, foi o seguinte, no periodo que estamos a considerar, não entrando tambem n'este quadro, onde os valores vão em contos, a receita proveniente do regime do ouro e das sobretaxas.

Annos Economicos	Receitas dos direitos de importação	Relações % com a de 1913-14
1913-14.....	15.279	—
1914-15.....	10.414	68
1915-16.....	10.508	69
1916-17.....	11.268	74
1917-18.....	9.074	59
1918-19.....	9.631	63
1919-20.....	12.698	83

Assim desde 1914-15 a 1918-19 a baixa do rendimento dos direitos de importação foi verdadeiramente enorme. O leitor encontra a explicação do facto no quadro do movimento geral das mercadorias das carregadas no mesmo periodo, que já se publicou n'esta revista. De 2810.246 toneladas em 1913, a quantidade foi diminuindo cada vez mais, até ser de 694.409 toneladas em 1918.

Terminada a guerra no fim d'este ultimo anno a

importação cresceu consideravelmente no primeiro periodo, enquanto se não esgotaram os recursos e os optimismos de um paiz em ruina e desordem progressiva.

Mas ainda assim o producto dos direitos a que se refere o quadro antecedente apenas ia a 83 % do que fora em 1913-14, sem termos ainda em conta a desvalorização da moeda.

Se nos trez ultimos annos do mesmo quadro juntarmos tambem os respectivos resultados do regime do ouro e das sobretaxas de importação, já acima expressos, os totais das receitas ficam ali sendo os seguintes:

Annos	Receitas totaes dos direitos e sobretaxas	Relação % com a receita de 1913-14
1917-18.....	9.162	60
1918-19.....	9.890	65
1919-20.....	22.537	148

A receita de 1919-20 é aparentemente superior em 7258 contos, ou cerca de 48 % á de 1913-14. Mas para ser igual á d'este mesmo anno, expressa na moeda desvalorizada, devia ser de perto de 60.000 contos.

A producção do imposto continuou a ser menor, na realidade, apesar de o terem agravado com os pagamentos em ouro e com as sobretaxas, porque estava aqui uma população cada vez menos importadora, por causa da sua crescente pobreza, embora as entradas de mercadorias fossem maiores do que as de 1917-18 logo em seguida ao armistício.

O movimento dos mesmos direitos de importação incluindo o producto das diferenças cambiais do ouro e das sobretaxas, nos mezes de 1920-21 apenas se podem obter na dispersão da folha official, onde são publicados com atrasos e sem indicações da parte que vem d'aquellas diferenças. Ellas constam do seguinte quadro bem expressivo:

Mezes	Direitos de importação	Sobretaxas de importação
Julho.....	985.367\$80	222.964\$59
Agosto.....	1.160.503\$31	122.986\$88
Setembro.....	1.369.657\$81	129.514\$21
Outubro.....	1.754.791\$73	113.713\$33
Novembro.....	1.637.150\$75	150.928\$89
Dezembro.....	1.787.564\$43	528.824\$41
Janeiro.....	2.010.372\$20	194.817\$89
Fevereiro.....	1.496.843\$87	172.928\$77
Março.....	1.641.364\$25	123.674\$35
Abril.....	1.660.649\$06	170.713\$94
Maió.....	1.639.173\$22	128.373\$35
Junho.....	1.751.230\$26	103.013\$38

Apesar de ter sido maior do que em 1919-20 não só o rendimento das sobretaxas, mas o dos direitos em ouro convertidos em escudos, pois o cambio foi piorando sempre, o total do rendimento em 1920-21 foi de 22.059 contos, ou apenas 146 % do que fora em 1913-14 mesmo nominalmente considerado. Quando forem publicadas as estatísticas, ver-se-ha que a decadencia continúa desde Julho de 1921 o que ella é sempre devido ao facto de comprar cada vez menos lá fora esta população cada vez mais pobre, embora o governo continuasse a comprar na America para ella, sem pagamento de direitos, antes com perdas, o pão nosso de cada dia, que ella não produz.

Os encargos annuaes da divida externa de 3 por cento orçam por 4.600 contos em ouro.

Em 1913-14, com o agio cambial andaram por 5.500 contos em moeda corrente. Depois de paga esta conta pelas receitas dos direitos aduaneiros de impor-

tação restava ainda um saldo de cerca de 10.000 contos.

Em 1918-20 o custo medio da libra para o thesouro não deve ter sido inferior a cinco vezes o valor nominal. Os mencionados encargos ter-se-hiam assim elevado pelo menos a 23.000 contos. Não teriam já chegado para isso as mesmas receitas, que foram de cerca de 22.537 contos, como se viu.

As compras de ouro pelo Estado em 1920-21 não foram a menos de 7,5 vezes o valor nominal. Teriam ido, portanto a 34.500 contos os encargos da mesma divida. As mesmas receitas mal teriam dado para cerca de dois terços.

A desproporção é cada vez maior, apesar de crescerem as receitas do regime de ouro e de sobretaxas!

Desde 1918 para cá sem irmos mais longe, a tendencia nacional, que ainda hoje se acentua e que é fatal com as actuaes engrenagens administrativas, financeiras e economicas é para o augmento acelerado das despesas, do deficit, da divida, do agio cambial, do descredito e de desordem com diminuição de trabalho, de produção e de riqueza.

Como consequencia necessaria, quanto mais se elevarem os direitos pelas taxas, e sobretaxas e regime de ouro, menor tem de ser a receita alfandegaria, considerada no seu valor intrinseco por que menos tem de ir sendo a quantidade de mercadorias importadas por uma população que tambem diminue e tem recursos cada vez mais reduzidos.

Este resultado tristissimo, que os factos já puzeram em evidencia com a politica fiscal seguida desde 1918, ha-de assinalar-se ainda em mais elevado grau sob o dominio d'aquella que deu origem á pauta dupla provisoria e determinará a definitiva.

Por causa das mesmas situações e das mesmas circunstancias tambem ella não promoverá o desenvolvimento da produção agricola e industrial, apesar de ser apresentada como proteccionista e fomentadora.

Comecem pela regeneração do Estado e pela multiplicação dos esforços productores, especialmente na terra, sem necessidade de exageros tariffarios, se quizerem chegar a maiores receitas efectivas nas alfandegas.

Quirino de Jesus



A nova sobretaxa e a carestia da vida

Conforme foi auctorizado pelo governo, a sobretaxa de 200 por cento que os caminhos de ferro estavam cobrando sobre os preços das suas tarifas, foi elevada a 300 por cento a partir de 9 d'este mez.

Nas linhas da Companhia Portuguesa esse novo augmento não incide nos bilhetes de passageiros nem nos transportes de grande e pequena velocidade das seguintes mercadorias:

Assucar; arroz; azeite de oliveira; bacalhau; batata; briquetes (aglomerados de carvão mineral); carqueja; carvão vegetal; castanha; centeio; ervilha verde; faxina; feijão secco e verde; fructas frescas; grão de bico; leite; lenha; massas alimenticias; milho; montano; peixe fresco; salgado; salpicado ou em salmoira; tóros para exportação pela barra de Lisboa; trigo.

Nas linhas do Estado—Minho e Douro e Sul e Sueste—são em menor numero as isenções, ficando os bilhetes de passageiros de 3.ª classe isentos de qualquer augmento; a sobretaxa nos de 1.ª classe elevada de 50 %, e nos de 2.ª em 20 %.

Das mercadorias não são attingidas quando transportadas em g. v. as seguintes: azeite; batata; castanha; fructas e hortaliças frescas; legumes verdes; peixe fresco, salgado, salpicado e em gelo, e taras vazias.

Em pequena velocidade só não são atingidas as seguintes:

Aubos; batatas; carqueja; carvão vegetal; cêpa; estrumes; faxina; lamas; lixo e motano.

Nas linhas da Companhia Nacional, só são isentos da nova sobretaxa os bilhetes de passageiros.

Nas do Valle do Vouga e Sociedade Estoril (Cascaes) a sobretaxa de 250 %, sendo d'ella isentas os mesmos generos que nas linhas da C. P.

E' para notar a divergencia no criterio das differentes empresas; pois sendo actualmente o regime tarifario em todas ellas o mesmo no que respeita a disposições de caracter geral, natural parece que sendo a actual sobretaxa de 200 %, igualmente cobrada em todas as linhas, a sua elevação a 300 % fosse tambem applicado pela mesma forma em todas ellas.

Esta differença de tratamento concorrerá para se restabelecer o regime de confusão a que se quiz pôr termo com a unificação de tarifas feita em 1920.

Não discutimos qual dos criterios adoptados seja o melhor; o que entendemos é que antes de se ter posto em vigor a nova sobretaxa devia ter havido um acordo entre as differentes empresas sobre a forma da sua applicação, pois não se comprehende que, por exemplo o azeite, quando em pequena velocidade, nas linhas da C. P. tenham apenas a sobretaxa de 200 % e na do Sul e Sueste, do Minho e Douro e na de Mirandella, a de 300 %.

Estas anomalias só servem para difficultar o serviço e provocar protestos e reclamações da parte do publico. Feitos estes pequenos reparos que se nos afiguram de todo o ponto justos, sugere-se-nos a conveniencia de fazermos algumas considerações sobre a influencia que o novo augmento de tarifas pode vir a ter na carestia da vida.

Como o leitor viu, a grande maioria dos artigos de primeira necessidade, especialmente nas linhas da C. P., que são aquellas em que é mais intenso o respectivo trafego, não estão sujeitas ao novo augmento, o que sendo de todo o pouco justo, principalmente para que não haja mais um pretexto para o honrado commercio arrancar á depauperada bolsa do consumidor mais umas dez vezes, pelo menos, o que resultaria da elevação do preço do transporte, representa um sacrificio,—o trafego d'essas mercadorias é muito importante—que talvez não seja apreciado pelo publico como merece, pela simples razão de que na sua grande maioria, o ignora, sabendo apenas que a alimentação lhe custa cada vez mais cara e deixando-se levar no côro dos commerciantes, continuará attribuindo ao caminho de ferro uma parte das culpas da sua situação. Porque a verdade é esta: o augmento dos preços das tarifas de caminhos de ferro, sendo o mais pequeno factor que realmente pode ter influído na carestia da vida, tem sido um dos principaes pretextos de que o commercio se tem servido para a sua gananciosa especulação, elevando a ao ponto em que hoje se encontra e que nada justifica.

Julgamos que não é segredo para ninguem que, ao passo que n'outros tempos um negociante se contentava em ganhar uns 20 ou 25 %, ou menos ainda, hoje não é para elles negocio tudo quanto não dê um lucro de pelo menos 200 ou 300 %.

A isenção da nova sobretaxa ou o pequeno augmento, como nas linhas do Estado, nos bilhetes de passageiros, não deixa igualmente de ser louvavel, porque o é tudo quanto possa representar um beneficio para o publico, embora, a nosso vêr, pudesse muito bem ser supportada por inteiro pelo menos na 1.^a e 2.^a classe, pois que apesar de tudo quanto para ahi se diz inconscientemente ácerca de transportes no caminho de ferro, podemos assegurar que sendo mais

reduzidos do que em muitos outros paizes, é a unica coisa barata que ainda temos em Portugal.

Não comprehendemos, ou por outra, comprehendemos talvez de mais, a razão da guerra feita ao caminho de ferro pelo publico quando vêmos elle pagar preços exorbitantes por um bilhete de theatro ou d'uma praça de touros; por uma passeata de automovel ou por qualquer coisa que represente um divertimento ou bambochata.

O feijão está caro?—A culpa é do caminho de ferro. O peixe e a carne estão caros?—E' o caminho de ferro.

O carvão?!—Pois se o caminho de ferro leva pelo transporte tanto como o seu valor...

E a manteiga, o queijo, os ovos...

E' tudo o caminho de ferro.

Não será isto o que diz o tendeiro, o carvoeiro, o homem do talho, a mulher do peixe, e toda essa cáfila de... boas pessoas com quem á força temos de ter relações?

Que o digam as donas de casa.

Ha dias um nosso amigo, que conhece o caminho de ferro como os seus dedos, pois que a elle dedicou a melhor parte da sua vida, entrou n'uma mercearia para comprar um pouco de queijo da Serra. O homem pediu-lhe uma exorbitancia por cada kilo, coisa parecida com o triplo do preço por que elle ficava posto em Lisboa, e como o nosso amigo se mostrasse admirado, o honrado merceeiro atalhou logo: então que quere: o caminho de ferro augmentou os preços em 200 %. Já vê...

Apanhado em flagrante roubalheira, pois que o nossa amigo, sabendo bem quanto o queijo pagava de transporte, lhe poz logo a *calva á mostra*, titubiou meteu os pés pelas mãos e teve que ficar com o queijo que depois, com certeza, impingiu mais caro ainda a qualquer incauto.

Ora se todos nós fizessemos como o comprador do queijo, que não se deixou espoliar deixando a mercadoria ao espoliador, talvez a carestia da vida não tivesse chegado ao ponto em que se encontra.

Evidentemente o custo do transporte de uma mercadoria tem que influir no seu preço de venda, mas não é o acrescimo de um ou dois centavos em cada quilo de uma mercadoria que justifica o augmento de umas dezenas de escudos n'um kilograma dessa mercadoria.

Já em 1920 quando da ultima reforma de tarifas, tivemos ocasião de mostrar com algarismos qual a influencia que o agravamento dos preços do caminho de ferro poderia ter na vida do povo. Umas insignificancias; um centavo em cada kilo n'umas mercadorias, n'outras 1,5, não excedendo nunca o augmento a dois centavos.

Com a sobretaxa de agora ainda menos agravamentos ha, porque dos generos alimenticios de primeira necessidade apenas os ovos e a carne estão em todas as linhas, em grande e pequena velocidade, a ella sujeitos, e diga-se de passagem, razão alguma havia que aconselhasse a isenta-los.

A taxa do gado bovino está bastante reduzida, mesmo com a nova sobretaxa.

Um vagão com 10 bois de Aveiro até o Mercado do Gado paga de transporte 98\$08 ou seja á razão de 9\$80,8 por cada boi. Computando em 300 kilos o pezo de carne de cada boi, sem contarmos com os despojos que tambem valem bom dinheiro, teremos para um kilo pouco mais de \$3,2.

Mais de dez vezes isto teremos de pagar a um moço se o mandarmos buscar um kilo de carne ao talho.

Seria o custo de transporte que fez elevar o preço da carne de \$40 que era em media antes da guerra,

para os 4\$50 que também em media nos custa agora?

Os ovos atingiram um preço tão monstruoso com a exportação clandestina para Hespanha, que não é certamente por o seu transporte, em grande velocidade, ficar custando apenas cinco vezes mais do que em 1914, que elles deixarão de continuar a ser o melhor motivo, para os contrabandistas passarem a enfileirar na avalanche dos *novos ricos* que repimpados nos seus luxuosos automoveis nos insultam, envolvendo-nos á sua passagem em nuvens de poeira ou inutilisando-nos o fatinho com salpicos de lama que, ás vezes, nos suja a cara.

A verdade deve sempre dizer-se, muito embora por vezes desagrade a alguém. E' preciso proclamar alto e bom som: as empresas de caminhos de ferro quasi estão fallidas e consequentemente o seu pessoal lucha com as maiores dificuldades para poder viver.

E' necessario, é indispensavel que o Paiz dê ao caminho de ferro, que é o mais importantante factor da economia da nação, os elementos uecessarios para que desempenhe o papel que lhe compete. Contribuir para a ruina do caminho de ferro é arruinar o paiz.

O augmento de 100 % na sobretaxa de 200 que estava em vigor, representando apenas um novo agravamento de 33 %, não pode e não deve por forma alguma influir no custo da vida, tanto mais dadas as isenções que acima apontámos.

Esta nova sobretaxa cujo fim principal é atender a situação do pessoal, augmentando-lhe a subvenção por carestia da vida, podia a nosso vêr, ir ainda mais longe. Se compararmos os augmentos que outros meios de transporte fizeram de 1914 para cá, com o do caminho de ferro, verifica-se facilmente o rigor da nossa asserção. Se não vejamos:

Antes da guerra, algumas vezes que pudemos entrar em extravagancias, pagámos por um automovel que nos trouxe, com mais cinco pessoas de familia, do Rocio á Estrella, uns oito tostões, comprehendida a gorgeta. Hoje esse mesmo automovel não faz esse percurso por menos de vinte escudos.

Já nos pediram 50 n'um dia de grêve de electricos, em que, debaixo de chuva, tivemos que fazer esse passeio a pé.

Por 27\$93 pode hoje qualquer cidadão transportar-se em primeira classe do Rocio ao Porto. Será caro? Comparado com o automovel para a Estrella, é de graça.

Quando o auto custava \$80 centavos, o bilhete par-o Porto custava, em primeira classe, 6\$86, isto é, pouco mais de oito vezes. Hoje custa mais barato ir ao Porto do que á Estrella ou á Graça!!

Para dar um passeio a Cintra em 1914, gastáva-se em primeira classe \$54; hoje gasta-se 1\$74, isto é, pouco mais do dobro.

Um auto deve custar coisa parecida com uns 200\$00.

A gasolina está tão cara!...

Está, é verdade; mas o carvão de pedra que antes da guerra se chegou a comprar a 3\$00 a tonelada, attingiu em 1920 o bonito preço de 300\$00, e hoje ainda está *muito barato*.

Mas não fallemos só do transporte de passageiros, vejamos o das mercadorias.

Uma tonelada de batata, quando em transportes de vagão completo de 10 toneladas, paga da Guarda até Lisboa 14\$81, quer dizer, n'um percurso de 348 kilometros, não chega a pagar \$01,5 por kilo.

Uma carroça da estação de Santa Apolonia, não chegando a carregar uma tonelada, leva, para S. Paulo, por exemplo, pelo menos 5\$00.

Se mandarmos vir de Santarem um vagão com oito cascos de vinho pagaremos 4\$30 por tonelada, o

que dá para oito toneladas, minimo de vagão completo, 34\$40.

Uma carroça para levar um casco de Santa Apolonia ao Conde Barão por exemplo, o menos que levaria são 5\$00, o que para os oito cascos representa 40\$00!

Como este poderíamos citar centenas de exemplos, mas cremos bem que o leitor não precisa de ser mais maçado com numeros, para ficar bem ellucidado sobre a desproporção que existe entre os fretes do caminho de ferro e os de qualquer outro meio de transporte, desde o automovel até o classico galego de esquina que não atravessa a rua a levar uma carta por menos de uma *corôa* (em calão tem mais sabor).

Entretanto estamos á espera de ouvir gritar aos quatro ventos, e alguns prélos a gemer, que o augmento das tarifas do caminho de ferro fez encarecer tudo mais ainda do que estava.

O tendeiro augmentou mais um tostão em cada kilo, seja do que fôr; o alfaiate a pedir mais 100\$00 por cada fato, porque,—sem reparar no contrasenso— a fazenda que affirma ser ingleza, para fazer valer a alta do cambio, paga agora muito mais no caminho de ferro; e o sapateiro que affirma que o transporte dos coiros dobraram os pés com a cabeça, para nos extorquir mais 5\$00 em cada par de botas.

D'isto, d'esta feroz especulação é que tu, leitor e eu, nos devemos defender. Não compremos senão o que nos fôr absolutamente indispensavel.

Façamos como o tal amigo, não compremos o queijo.

São capazes de dizer que somos incitadores á grêve.

Não importa; abençoada seja a grêve dos consumidores se ella se puder effectivar.

Já depois de escripto e composto este artigo, sou-bemos que o governo, vendo as varias formas como as empresas applicavam a sobretaxa,—uma perfeita torre de Babel— resolveu intervir no sentido d'essa applicação se tornar mais uniforme, e para esse fim a Junta Consultiva dos Caminhos de Ferro se está entendendo com as empresas.

Acabou-se por onde se devia ter começado. O contrario é que seria para admirar.



Relações ferro-viarias internacionais

II

O «Sud-Express» e os rapidos de Medina

Uma linha portugueza de navegação regularisadora das passagens para a America do Sul. — A proposta das companhias francezas para um novo combolo entre Paris e Lisboa. — O «Sud-Express» fazendo também serviço de 1.^a classe. — O exemplo dos rapidos Paris-Marselha. — Combolos directos Lisboa-Medina e Lisboa-Mendaya. — O serviço de carruagens directas entre varias companhias.

Estarão pois as companhias de navegação dispostas a ajudar a fazer do porto de Lisboa, o Caes da Europa? Talvez! Mas é bom não esquecer que as empresas de vapores que até agora nos teem servido são estrangeiras, os seus portos de base, são no norte da Europa, e o seu interesse é transportar os passageiros o mais longe que lhe fôr possivel. Podendo pois leva-los a Bordeus, Cherburgo ou ao Havre, não os deixarão certamente desembarcar em Lisboa.

E' certo que a Companhia dos Vagões-Leitos se interessa muito pela via Lisboa, cujo serviço desde ha muito procura valorisar, mas ella propria, em algumas

das suas linhas, faz pagar a tarifa das estações terminus aos passageiros das estações intermedias.

O que é preciso é que nós ajudemos a questão, por uma maneira eficaz. Não com paleativos de pedidos, e negociações com esta ou com aquella companhia, mas com a criação d'uma poderosa linha de vapores portuguezes, cuja base na Europa seja o porto de Lisboa. Temos, felizmente, já uma linha para o Brasil, cujo successo, a despeito da irregularidade das carreiras, tem sido completo. Mas não é bastante, é preciso, que vamos pensando n'uma outra, com vapores de 10.000 toneladas e de marcha de 14 milhas, para viagens rapidas de Lisboa para o Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres. Ficando o material da actual linha para as carreiras para os portos intermedios e para garantir o pavilhão portuguez nos portos do Norte da Europa. O nosso commercio com a America do Sul e a nossa immensa colonia no Brasil, podem e devem garantir quatro viagens por mez.

D'esta maneira teremos obrigado as companhias estrangeiras a vender para o porto de Lisboa os bilhetes que lhe forem pedidos, e entrar em negociações para a venda de bilhetes directos Paris America do Sul, via Lisboa.

Na ultima conferencia do trafego internacional, em Paris, as companhias francezas emitiram o voto da separação do serviço commum em Hespanha, da do *Sud-Express*, passando a fazer-se um comboio especial para Madrid e outro para Lisboa.

Os delegados portuguezes, como é natural, rejubilaram com esta proposta, e o Norte de Hespanha, aceitando-a em principio, reservou a resposta para mais tarde.

Eu conheço desde ha muito este desejo das Companhias de Orleans, do Midi, e da Companhia dos Vagões-Leitos: Que não é criar um comboio só para nós, mas dar-nos a ligação do Rapido *Cote d'Argent* que antes da guerra fazia o seu percurso de noite, entre Paris e Hendaya, e em quasi o mesmo tempo que o *Sud-Express*.

Este comboio que foi restabelecido no ultimo verão, e deu seguimento ao nosso extinto rapido Lisboa Medina, voltará a circular na proxima primavera. D'esta maneira as Companhias francezas, ao passo que intensificavam o trafego deste comboio, desdobravam o *Sud*, que ficaria apenas com o serviço Paris-Madrid.

Eu não condemno em absoluto a utilização do *Cote d'Argent*, mas entendo que elle só nos pode servir como desdobramento do *Sud Express*, e para o serviço de 1.^a e 2.^a classes, para o que será apenas preciso crear um comboio entre Lisboa e Medina.

Dois factores importantes vão dar-se em fins de 1923 no trafego franco-hespanhol e que terão grande influencia nas nossas relações com Paris: O Caminho de Ferro de Canfranc, prestes a concluir-se, e a electrificação da linha de Hendaya-Bordeus.

Pela nova linha de Canfranc vae passar a fazer-se, se não todo, pelo menos uma boa parte do trafego Madrid-Paris, o que desafogará a linha de Medina-Hendaya, e permitirá ao Norte de Hespanha fazer um comboio só para as relações com Portugal. E uma vez concluida a linha electrica Hendaya-Bordeus, cujos trabalhos proseguem com actividade, pode fazer-se uma certa economia no percurso, visto este systema de tracção permitir ali maiores velocidades.

N'essa altura devemos nós ter concluidos os 58 kilometros de 2.^a via que faltam entre Entroncamento e Pampilhosa; reforçadas as linhas da Beira Alta e de Salamanca, de forma a reduzir-se duas horas de Lisboa a Medina, para com esse esforço termos o direito de pedir ao Norte de Hespanha um comboio só para nós; o que não será difficil de conseguir, pois liber-

tar-nos-hiamos do pesadelo dos atrasos para o enlace em Medina com os comboios de Madrid.

Teremos nós n'essa altura passageiros para poder-mos pedir ao Norte de Hespanha semelhante sacrificio? Não sei. Estarão as linhas francezas dispostas a fazer-nos um comboio diurno, só com salões de luxo? E' difficil tambem a resposta.

E' certo que esses comboios seriam utilizados em França pelos passageiros internos, pois grande é o seu numero, não só de Paris para Bordeus como tambem de Paris para Biarritz e S. João de Luz, mas toda a gente sabe o espirito de economia do povo francez, e o seu horror a pagar supplementos. Assim mesmo o comprehendeu a Companhia dos Vagões Leitos, que tendo augmentado 200 % no preço das suas camas, em relação á tarifa de antes da guerra, limitou-se a elevar, agora com o restabelecimento do *Sud*, 120 % no percurso até Hendaya-Paris.

Um recurso ainda havia, e de effeito seguro; era adicionar ao *Sud-Express* a 1.^a classe, como acontece nos rapidos da noite do P. L. M. entre Paris, Marselha e Nice, e onde o numero de passageiros é consideravelmente maior do que nunca o ha de ser entre Paris e Lisboa. E para amostra bastará dizer que os dois rapidos da noite chamados da "*Cote d'Azur*" teem cada um uma composição de 10 carruagens de 1.^a classe de 55 lugares e apenas uma de luxo de 16 lugares; e havendo entre Paris e Marselha diariamente 10 comboios expressos, facilmente se poderia fazer entre as duas cidades um comboio diario de luxo; mas o espirito d'economia do povo francez, não permite taes prodigalidades.

E assim o rapido de luxo, "*Calais-Mediterranée*", circula na "*Côte d'Azur*" apenas durante a epocha de inverno, ou seja de janeiro a abril; não permitindo o movimento consideravel do porto de Marselha, a circulação d'aquelle comboio durante o anno todo, como era natural.

Era pois a nossa melhor solução, fazer derivar para um unico comboio todo o trafego de Lisboa para Paris e vice versa; mesmo porque sendo pequeno, já hoje o numero de passageiros de 2.^a classe, d'aquelle forma toda a gente iria em primeira ou em carruagem de luxo.

Da parte das linhas francezas, não devia haver difficuldade em fazer o *Sud* tambem com 1.^a classe, pois o seu aproveitamento pelo serviço interno seria importante, e por parte do Norte de Hespanha não seria natural que houvesse duvida, pois isso dar-lhe-hia a vantagem de transportar n'um unico comboio todos os passageiros de Portugal. Alem d'isso, facilmente se poderia fazer uma derivação em Fuentes de St. Esteban, para o Porto, o que seria para o norte do paiz, a realização d'una das suas maiores aspirações.

Mas se devemos pensar a serio no futuro, e n'um futuro proximo, como este, não devemos deixar n'este momento de realisar o que de resolução immediata se nos affigura. A circulação de uma carruagem mixta de 1.^a e 2.^a directa de Lisboa a Hendaya, não só para obviar ao horrivel trasbordo ás duas horas da manhã em Medina, mas tambem para evitar as faltas de lugares em Pampilhosa, como muitas vezes acontece.

Antigamente esse problema era difficil, mesmo muito difficil, por ter apenas carruagens de 1.^a e 3.^a classes o expresso do Norte de Hespanha que dá ligação aos combois de Portugal, e ser por isso impossivel juntar-lhe uma carruagem mixta de 1.^a e 2.^a. Agora mudou o caso de figura, pois o Norte de Hespanha acaba de pôr em circulação permanente os seus excellentes expressos n.ºs 3 e 4, e de cuja composição faz parte a 1.^a a 2.^a e a 3.^a classe.

E' pois para estes comboios que nós devemos agora

procurar dar seguimento aos nossos passageiros. No sentido ascendente está essa ligação assegurada, por passar em Medina o comboio ascendente às 2.25' a que corresponde o comboio de Lisboa; e como a sua chegada a Hendaya é às 11.30', os passageiros para os Pyrneos e Cote d'Azur teem immediatamete ali um comboio, o que até agora não acontecia.

No sentido inverso o comboio n.º 4 recebe em Irun uma magnifica correspondencia de Bordeus, Pyrneos e Cote d'Azur, mas como chega a Medina às 4.28' não dá seguimento para Lisboa e para o Porto, por ter o comboio correio de Salamanca partido às 3.05'.

O problema é porem facil; fazer partir d'alli o comboio às 5 horas da manhã, que virá apanhar, sem dificuldade, em Pampilhosa o rapido da C. P. para Lisboa.

Actualmente o *Sud-Express* ultrapassa este comboio em Pampilhosa, d'esta maneira ultrapassa-lo-hia em Villar Formoso durante o inverno, e em Fuentes de St. Esteban no verão, visto elle trazer uma hora de avanço por causa da hora de verão em França.

Isto porem será impraticavel, se nós continuarmos a manter a hora de verão, que entre outras inconveniencias, nos afasta da hora de Hespanha, ou seja da peninsula, unica vantagem que nos deu a mudança, que em 1911 fizemos da nossa hora oficial.

Conseguida que fosse a alteração da marcha do comboio correio entre Medina e Pampilhosa, deviamos immediatamente tratar da circulação de uma carruagem directa de Lisboa até Hendaya, o que daria em resultado os passageiros de e para Paris terem aqui apenas um transbordo, e os de Marselha dois, um em Hendaya-Irun e outro em Bayonna.

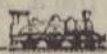
No estrangeiro, principalmente em França, a pratica das carruagens directas está estabelecida por toda a parte, até para linhas de somenos importancia,

Em Hespanha, mesmo, já de Madrid ha carruagens que vão directamente a Vigo, Corunha, Santander, Bilbao, Sevilha, Granada, Valencia, Malaga, Alicante, Algeciras, Huelva, etc.

Em França, o Ministro das Obras Publicas, defendendo os serviços directos entre as differentes companhias, disse que era preciso acabar de vez com as fronteiras que existem nos limites de cada rede, o que deu em resultado que immediatamente se creassem novos comboios directos entre differentes pontos, como do Havre e Rouen para Lille, de Bayonna para Avinhão, de Strasburgo para o Rhodan, etc.

Qual a razão porque, em Portugal, se não ha de fazer o mesmo? Se os interesses d'umas companhias são os das outras, os de todas, os do Paiz, e os do Paiz, os da Peninsula?

Guerra Maio



A electrificação das linhas da Companhia do Midi

Proseguem com a maior actividade os trabalhos de electrificação d'esta importante rede franceza.

As primeiras linhas a transformar para a tracção electrica são as de Bordeus a Irun, Daxe a Payov, e Bayonna a Toulouse, e La Morte a Arcachon, alem dos ramais de penetração pyrenaica.

O systema de tomada de corrente será o do fio aereo, estando já collocados os respectivos postes de Bayonna a Mantreu, e n'este momento procede-se á collocação dos da linha de Bordeus a Irun, a que a companhia tem mais interesse em vêr electrificada.

A electricidade empregada será a da corrente a alta tensão, primeiro por 150.000 volts, depois desdobrada em secundaria de 60.000 volts, e finalmente

transformada em corrente continua para tracção á razão de 3.000 volts.

A Companhia do Midi, tomou o encargo de fornecer electricidade na Gironde e nas Landes, para as industrias e illuminação, a preço reduzido, e segundo as suas disponibilidades.

A energia será obtida, como ha muito dissemos pelas quedas d'agua dos Pyreneos.

Estes trabalhos devem permittir a circulação de comboios electricos nas linhas acima mencionadas antes do fim de 1923.

N'essa altura espera-se fazer mais rapidos e numerosos comboios nas linhas electrificadas.



Registo e facturação de bagagens aos domicilios em Paris

A Companhia de Paris a Orleans em combinação com a Sociedade de Viagens Duchemin, que já vendia bilhetes e recebia e entregava bagagens nos domicilios em Paris, acaba de estabelecer um novo e interessante serviço de que resulta grandes commodidades para os passageiros.

As pessoas que desejam expedir as suas bagagens escrevem um bilhete á Sociedade Duchemin, a qual manda rapidamente um agente aos domicilios indicados no bilhete, fazer alli mesmo a pesagem dos volumes, factura-os e d'elles tomar conta, mediante o pagamento de uma pequena taxa, entregando ao passageiro a senha respectiva. Se o passageiro desejar, tambem o mesmo agente se encarrega de lhe fazer reservar logar para a sua viagem.

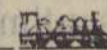
Os volumes são conduzidos nos carros da Sociedade Duchemin á estação do caminho de ferro, sem mais incommodo para os seus donos.

Como commodidade parece-nos que não se pode exigir mais.



A ponte de Vianna do Castello — Começaram os trabalhos da grande reparação de que necessitava esta grandiosa ponte sobre o Lima. As obras são levadas a effeito por administração directa dos caminhos de ferro do Minho e Douro.

Linha de Cascaes. — Pensa-se em prolongar esta linha até á praia do Guincho. O sr. Ministro do Commercio estuda uma proposta que lhe foi feita n'este sentido.



Carruagens de 3.ª classe providas de cama, nos caminhos de ferro allemães

Como já disse a *Gazeta*, os caminhos de ferro allemães depois da guerra substituiram o serviço da Companhia de Vagões Leitos, por vehiculos seus, estabelecendo em todos os expressos da noite, magnificos vagões-camas de 2.ª classe.

Agora essa facilidade foi tambem extensiva á 3.ª classe. As carruagens que teem exteriormente a configuração das outras, teem seis leitos por comparti-

mento, ou seja, trez camas sobrepostas de cada um dos lados. As camas inferiores são constituídas pelos bancos, que, para isso, são mais largos que os usuas; as do meio pelos encostos d'estes, e as do alto por uma prateleira fixa.

De alto a baixo, uma vez as trez camas armadas, descem duas largas tiras de cabedal, para que os passageiros não caiam, quando haja um embate de caruagens.

Os supplementos a pagar são insignificantes, tanto mais que tendo o compartimento oito assentos, apenas dois lugares são sacrificados com a transformação d'estes em camas.



NECROLOGIA

Guedes Freire

Mais um companheiro da *velha guarda* da Companhia Portuguesa que se extinguiu! E assim se vão perdendo as grandes competencias que tão assignalados serviços prestaram n'aquella Administração.

Guedes Freire entrou para a Companhia em 1887 modestamente como empregado do serviço de Contabilidade Geral, onde logo teve occasião de demonstrar as suas "prodigiosas" aptidões como contabilista e financeiro distincto.

Por morte do antigo chefe, Teixeira de Lemos, foi, com justiça, promovido a esse lugar, onde mais se evidenciou a sua excepcional competencia.

Sendo escolhido repetidas vezes para desempenhar delicadas missões junto do *comité* de Paris, este, reconhecendo o seu grande valimento como financeiro emerito, propoz ao Conselho a sua promoção a Secretario Geral da Companhia, lugar que, desde 1913 exerceu com a maior distincção, prestando á Companhia importantes serviços graças á sua actividade, competencia e iniciativa que aquelle importante cargo lhe permittia pôr em acção.

O desenvolvimento d'estas faculdades mais apresou o da doença que o minava; e não obstante, aposentando-se em 1919, nem por isso descançou, servindo uns tempos na importante casa Dupin & C.^a da qual ultimamente sahiu para se associar á casa bancaria Santos Carvalho & C.^a onde as mesmas qualidades de intelligencia e ponderado criterio se continuaram a afirmar.

Nos circulos artisticos, tanto portuguezes como francezes, tambem Guedes Freire era apreciado como um musico distincto e como tal associando-se a varios concertos de caridade.

A morte veiu reclamar-o ainda na força da vida, para mais fazendo-o padecer longos mezes de martyrio, que a bondade do seu coração não merecia.

Descance em paz o querido amigo de quem d'elle aqui se despede, e que tanto presava a sua afeição e tanto admirava as suas bellas qualidades pessoais de collega leal, franco, despido de vaidades e exemplar na modestia. Os nossos sentimentos a sua familia.



Congresso Economico

Temos ha trez numeros já composto, para publicar, o importante parecer apresentado n'este congresso pelo sr. Ricardo Spratley, sobre "O Commercio do paiz e as vias de communicacão" o qual não temos publicado justamente por lhe querermos consagrar largo espaço que tanto nos tem faltado nos ultimos tempos.

Deligenciaremos que venha no proximo numero.



BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 14 de Janeiro de 1922.

Depois de tantos receios de novas revoluções, ou como lhes queiram chamar, parece que afinal se entrou n'um periodo de relativa ordem publica, sem que, todavia, se possa ter confiança nenhuma na situação politica do paiz.

Ficou de pé o governo do sr. Cunha Leal, apesar de todas as difficuldades que bem cedo o enroilharam, mas ao que parece foi seu unico destino liquidar a revolução de 19 de outubro e preparar e realizar eleições de outro Congresso em que ella tenha alguma representacão pelos seus elementos mais moderados e em que tenha a supremacia os antigos partidos.

Se as circunstancias permittirem que essa politica chegue ao fim para onde tende, acabaremos, portanto, por ter o predomínio d'aquelles mesmos elementos que fizeram um *deficit* acumulado de mais de um milhão de contos desde a declaracão de guerra europeia e depois d'esta nos puzeram no despenhadeiro de um *deficit* annual crescente, que na actualidade já deve ser muito superior a 400 000 contos.

Para que se fez a revolução de outubro? Para o sr. Cunha Leal vir depois servir de ponte em regresso dos mesmos partidos ao poder?

De tudo isto resultou que estamos sem parlamento. Os governos outubristas ainda fizeram alguma ditadura, que infelizmente só foi exercida para elevacão das despesas. Vem o sr. Cunha Leal e não a quer fazer, mas sim viver dentro da Constitucão, aparentemente, pois de facto o adiamento das eleições e a ausencia dos trabalhos parlamentares n'este periodo são manifestacões de dictadura de primeira grandeza.

Colocado em tal caminho o governo do sr. Cunha Leal não faz nenhuma reforma, nenhum fomento, nenhuma administração de beneficio publico. Assim os dias, as semanas, os mezes vão-se passando desde as ultimas sessões parlamentares sem se terem atacado os problemas da governacão. Apenas houve graves alteracões da ordem publica, esforços para restabelecer a ordem, augmentos de despesa e preparacão de eleições!

O augmento de despesas veiu mecanicamente pela desvalorizacão progressiva do escudo, que augmenta os encargos do thesouro no estrangeiro. E veiu pelas despesas militares extraordinarios que a revolução de outubro trouxe e que a tentativa da sua repetição determinou, com o avanço das tropas provinciaes sobre Lisboa. E veiu principalmente com o decreto do augmento dos vencimentos dos funcionarios e serventuarios do Estado. Tudo por junto representará mais de 100.000 contos num exercicio!

Não se pode esperar que os partidos venham fazer senão o que fizeram nos annos anteriores e não podem deixar de fazer sob pena de se suicidarem. Elles augmentarão as despesas tentando ao mesmo tempo elevar as receitas com esmagamento dos contribuintes.

E deixarão tambem de fazer o fomento, como o não fizeram até outubro de 1921, como o não fizeram os outubristas e o sr. Cunha Leal. Nem o podem fazer, porque todos os recursos que obtem não chegam sequer para a sustentacão do parasitismo burocratico e militar do paiz.

De outra parte a industria não pode produzir mais, porque os recursos dos consumidores se vão esgotando. Já temos superprodução de artigos industriaes não porque as fabricas estejam a produzir mais do que antes, pois de contrario veem diminuindo a sua laboração, mas porque o publico já não tem dinheiro que chegue sequer para uma alimentacão conveniente.

E quanto á agricultura continua a manifestar o progresso que ella por ultimo attingiu em elevado grau; o da diminuicão das suas sementeiras e portanto a da produçao, deixando-nos com um *deficit* de 300.000 contos de alimentos e materias primas fundamentais.

E' a tragedia nacional que vae continuando em complicacão crescente. E ella é tanto maior quanto é certo que não ha nenhuma grade tendencia contra essa marcha desastrosa da vida politica, financeira e economica.

E' decerto muito desconsolador ver-se claramente que só um cataclismo qualquer levará estas classes dirigentes do paiz ao caminho do arrependimento, da economia, da justiça, do trabalho, e da produçao agricola.

JANEIRO

Cotações na bolsa de Lisboa

I Fundos do Estado:												
44,50	Interna 3 % coupon.....	-	43,50	-	-	43,50	-	-	43,80	43,80	-	-
44,50	" " assentamento.....	43,50	43,80	43,80	-	43,80	-	-	43,80	-	-	-
11\$60	" 3 % 1905.	-	-	11\$80	11\$70	-	-	-	11\$90	-	-	-
20\$50	" 4 % 1888.....	20,60	21\$00	20\$80	-	-	-	-	21\$00	-	-	-
50\$00	" 4 % 1890.....	-	-	-	-	-	-	-	49\$50	-	-	-
55\$00	" 4 1/2 % 1888/89 assent....	-	-	55\$50	-	-	-	-	-	-	-	-
55\$00	" 4 1/2 % 1888 89 coupon...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
76\$00	" 4 1/2 % 1905.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
67\$50	" 5 % 1909.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
228\$00	" 4 1/2 % 1912 ouro.....	-	-	225\$00	-	-	-	-	-	-	-	-
65\$40	" 5 % 1917.....	-	65\$40	65\$40	-	65\$40	-	-	-	65\$50	-	-
235\$50	Externa 1.ª serie.....	225\$50	230\$00	237\$00	240\$00	241\$50	241\$00	245\$00	253\$00	254\$50	-	-
216\$00	" 2.ª serie.....	-	-	-	-	-	226\$00	-	-	240\$00	-	-
232\$00	" 3.ª serie.....	224\$50	230\$00	242\$00	240\$00	241\$00	242\$00	245\$00	253\$00	-	-	-
-	Obrig. da Provincia de Angola..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
500\$00	" " Comp. Tabacos de 189.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ações dos Bancos e Comp.ªs												
461\$00	Banco de Portugal.....	461\$50	461\$00	461\$00	-	-	-	-	461\$00	-	-	-
241\$50	" Nac. Ultramarino, coup.	264\$50	262\$50	256\$00	251\$50	252\$00	256\$00	262\$50	266\$00	260\$00	-	-
220\$00	" " " ass..	244\$00	244\$00	-	-	-	-	-	245\$00	243\$00	-	-
127\$00	" Portuguez e Brasileiro ..	128\$00	128\$50	129\$50	130\$00	131\$00	131\$50	131\$00	131\$50	130\$50	-	-
290\$00	" Commercial de Lisboa..	290\$00	290\$00	288\$50	287\$50	283\$00	289\$00	289\$00	290\$50	294\$00	-	-
348\$00	" Lisboa & Açores.....	-	-	-	335\$00	-	-	-	338\$00	-	-	-
91\$00	" Economia Portuguesa...	89\$00	89\$50	90\$00	90\$00	90\$00	90\$00	-	89\$00	89\$00	-	-
72\$00	" Commercial do Porto...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
37\$80	Companhia do Credito Predial..	37\$50	-	-	-	37\$80	37\$80	37\$80	38\$00	-	-	-
48\$00	" Gaz e Electricidade	-	47\$00	-	-	-	-	-	-	-	-	-
64\$00	" das Aguas	-	-	-	-	63\$00	-	-	60\$00	-	-	-
254\$50	" Ilha do Principe...	287\$50	289\$50	289\$00	288\$50	289\$00	280\$00	284\$00	289\$00	-	-	-
51\$16	" Colonial do Buzi.	-	49\$30	50\$20	50\$00	50\$00	49\$50	49\$80	49\$00	-	-	-
115\$00	" Indust. Port. e Col.	117\$50	118\$50	118\$80	118\$50	118\$70	114\$00	113\$90	113\$50	117\$00	-	-
85\$10	" Phosphoros, coup..	-	-	-	88\$00	90\$60	90\$00	91\$00	92\$00	93\$00	-	-
40\$00	" Cam. Fer. Portug..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
290\$00	" Tabacos, coupon.	303\$50	311\$00	320\$00	332\$50	328\$50	331\$00	335\$00	345\$00	364\$50	-	-
134\$50	" Nac. de Navegação	136\$00	140\$00	144\$50	146\$00	147\$00	149\$50	150\$00	-	149\$60	-	-
Obrigações:												
76\$00	Companhia das Aguas, coupon.	73\$50	73\$50	73\$50	-	-	73\$50	-	73\$50	-	-	-
84\$00	Prediaes 5 % antigas.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
82\$00	" 5 % serie A.....	-	82\$00	-	82\$00	-	-	-	-	-	-	-
78\$00	" 4 1/2 % serie A.....	-	-	-	-	-	-	78\$00	-	-	-	-
73\$00	" 4 %	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
98\$50	Nacional de Moagem	-	100\$00	-	-	-	-	101\$00	-	-	-	-
40\$20	Asuc. de Moçambique.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
81\$00	Banco Nac. Ultram. 4 1/2 % ass..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
90\$00	" " " 4 1/2 % ouro.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
90\$00	" " " 6 % Hypot.	-	-	90\$00	-	90\$00	-	-	-	-	-	-
107\$80	Cam. de Ferro de Ambaca.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
65\$20	Nc. de Cam.ªs de Ferro, 1.ª serie.	-	-	-	63\$50	63\$60	63\$80	-	63\$00	-	-	-
57\$50	" " " " " 2.ª " "	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
65\$00	Cam. de Fer. Portug. 3 % 1.º gr.	-	-	-	-	65\$00	65\$50	-	-	-	-	-
19\$10	" " " " " 3 % 2.º gr.	-	18\$80	18\$80	19\$00	19\$00	19\$00	-	19\$10	-	-	-
65\$00	" " " Beira Alta, 1.º gr.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
17\$50	" " " " " 2.º gr.	-	-	-	-	-	17\$50	-	-	-	-	-
222\$00	" " " Benguella, tit. 1.º	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
225\$00	" " " " " 5.º	213\$00	209\$00	214\$50	216\$00	220\$00	227\$00	232\$00	250\$00	254\$00	-	-
44\$00	Docas do Porto.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
75\$00	Municipal ou Distrital 6 %.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
90\$00	" " " " 5 %.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
50\$00	Panificação Lisbonense	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
92\$00	Empresa das Aguas de Vidago..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-



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, propinas 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 e Oriental



O vapor allemão **USARAMO**. Sahirá em 27 de Janeiro. Agentes, Marcus & Harting. Rocio, 50.

Alexandria



Vapor allemão **SMYRNA**. Sahirá a 19 de Janeiro. Agentes, Marcus & Harting. Rocio, 50.

Anvers



Vapor belga **ELVIER**. Sahirá em 16 de Janeiro. Agentes Henry Burnay & C.^a R. dos Fanqueiros, 12.

Barcelona



Vapor belga **ITELVETIER**. Sahirá a 25 de Janeiro. Agentes, Henry Burnay & C.^a R. dos Fanqueiros, 12.

Beyrouth, Smyrna, Pireu e Marselha



Vapor francez **R. MA.** Sahirá a 28 de Janeiro. Agentes, Orey, Antunes & C.^a Lt. Pr. Duque da Terceira, 4, 1.^o

Bordeus



Vapor hespanhol **SUEVIA**. Sahirá a 16 de Janeiro. Agentes, Henry Burnay & C.^a R. dos Fanqueiros, 10.

Bordeus, Rouen e Anvers



Vapor norueguez **STANDARD**. Sahirá em 25 de Janeiro. Agentes, Pinto de Vasconcellos Lt. Caes do Sodré, 52.

Colonias portuguezas



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

Colonias portuguezas



Vapor portuguez **MOÇAMBIQUE**. Sahirá a 21 de Janeiro. Companhia Nacional de Navegação. Rua do Commercio.

Colonias portuguezas



Vapor portuguez **MOSSAMEDES**. Sahirá a 1 de Março. Companhia Nacional de Navegação. Rua do Commercio.

Funchal, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos



Vapor brasileiro **SANTAREM**. Sahirá a 25 de Janeiro. Agentes, Pinto & Sotto Mayor. Rua do Ouro, 24.

Hamburgo



O vapor allemão **SOVECK**. Sahirá em 17 de Janeiro. Agentes, Marcus & Harting. Rocio, 50.

Havre, Anvers e Hamburgo



Vapor brasileiro **C. YABÁ**. Sahirá a 16 de Janeiro. Agentes, Pinto & Sotto Mayor. Rua do Ouro, 24.

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



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

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



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

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



Vapor inglez **ORIANA**. Sahirá a 22 de Março. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a Lt. Caes do Sodré, 64, 1.^o

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



Vapor inglez **ORTEGA**. Sahirá a 3 de Maio. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a Lt. Caes do Sodré, 64, 1.^o

Liverpool



Vapor inglez **AIDAN**. Esperado a 21 de Janeiro. Agentes, Garland Laidley & C.^a T. do Corpo Santo, 10, 2.^o

Londres e Hamburgo



Vapor hollandez **MONT CENIS**. Sahirá a 28 de Janeiro. Agentes, Henry Burnay & C.^a R. dos Fanqueiros, 12.

Madeira e Açores



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

Madeira e Canarias



Vapor inglez **ARDEOLA**. Sahirá a 20 de Janeiro. 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 **ANDES**. Sahirá a 17 de Janeiro. Agentes, James Rawes & C.^a 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.^a Mala Real Ingleza. R. do Corpo Santo, 47.

Marselha, P. Sayde, Moçambique, Beira e Lourenço Marques



O vapor francez **VILLE DE ROUEN**. Sahirá a 28 de Janeiro. Agentes, Henry Burnay & C.^a R. dos Fanqueiros, 10.

New-York



Vapor americano **WEST LASHAWAY**. Sahirá a 25 de Janeiro. Agentes, Pinto & Sotto Mayor. Rua do Ouro, 24.

New York



Vapor inglez **VESTAL**. Sahirá a 25 de Janeiro. Agentes, Henry Burnay & C.^a R. dos Fanqueiros, 10.

Pará e Manaus



Vapor inglez **ALBAN**. Sahirá a 15 de Janeiro. Agentes, Garland Laidley & C.^a T. do Corpo Santo, 10, 2.^o

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



Vapor hollandez **MAASLAND**. Sahirá a 15 de Janeiro. Agentes, Orey, Antunes & C.^a P. Duque da Terceira, 4, 1.^o

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



O vapor hollandez **AMSTEL-LAND**. Sahirá a 3 de Fevereiro. Agentes, Orey, Antunes & C.^a Lt. P. Duque da Terceira, 4, 1.^o

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



Vapor allemão **CAP POLONIO**. Sahirá em 21 de Fevereiro. Agentes, Marcus & Harting. Rocio, 50.

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



O vapor francez **ASIA**. Sahirá a 28 de Janeiro. Agentes, Orey, Antunes & C.^a P. Duque da Terceira, 4, 1.^o

Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires



Vapor inglez **HERSCHEL**. Sahirá a 19 de Janeiro. Agentes, Garland Laidley & C.^a T. do Corpo Santo, 10, 2.^o

Rio de Janeiro e Buenos Aires



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

Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires



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

Rotterdam e Hamburgo



O vapor allemão **USSUKUMA**. Sahirá em 29 de Janeiro. Agentes, Marcus & Harting. Rocio, 50.

Rouen, Londres e Antuerpia



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

Tenerife, Dakar, Bathurst, Gnan Barram, Acera e Libreville



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

Vigo e Liverpool



Vapor inglez **DARRO**. Sahirá a 5 de Fevereiro. Agentes, James Rawes & C.^a Mala Real Ingleza. R. do Corpo Santo, 47.

Vigo, Cherbourg, Southampton e Amsterdam



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

Vigo, Cherbourg e Southampton



Vapor inglez **ALMANZORA**. Sahirá a 25 de Janeiro. Agentes, James Rawes & C.^a Mala Real Ingleza. R. do Corpo Santo, 47.

Vigo, Cherbourg, Southampton e Amsterdam



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