

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

Contendo uma PARTE OFICIAL 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

6.º do 35.º anno

LISBOA, 16 de Março de 1922

Número 822

## SUMMARIO

As conclusões do Congresso de Coimbra por J. Fernando de Sousa.....	61
O programma de Finanças, por Quirino de Jesus .....	62
Parte Official.....	64
O Congresso Economico Nacional e a política ferroviaria, por Ricardo Spratley.....	65
O carvão hespanhol.....	65
Congresso dos caminhos de ferro .....	66
A Venezuela fomentando o seu commercio .....	66
Viagens e Transportes.....	56
Os caminhos de ferro tcheco-slovacos .....	67
Signaes da partida dos comboios em Hespanha .....	67
Gaceta de los Caminos de Hierro .....	68
Illuminação e aquecimento das carruagens de passageiros nos caminhos de ferro franceses .....	68
Os caminhos de ferro hespanhóis .....	68
Relatorio de uma missão de estudo ao estrangeiro em 1921, por Carlos Manito Torres.....	69
Linhos Potuguezas.....	70
Parte Financeira :	
Carteira.....	70
Boletim commercial e financeiro .....	70
Gotações na Bolsa de Lisboa.....	71



## As conclusões do Congresso de Coimbra

Em numeros consecutivos publicou a *Gazeta* a interessante memoria do sr. Ricardo Spratley ácerca das providencias para melhorar a viação acelerada e apreciou sumariamente o estado da nossa rede ferroviaria e as deficiencias da sua exploração. Prometi nesse artigo aquilatar o valor das conclusões votadas no Congresso resultantes da fusão das propostas pelos srs. Spratley, dr. Torres Garcia, e engenheiro João Arez. Vamos cumprir a promessa.

Concluir os trabalhos iniciados em troços de varias linhas do Estado, é uma necessidade imperiosa. Gravíssimo erro de administração constituiu a lentidão que n'essas construcções houve, privando as regiões interessadas dos benefícios do caminho de ferro e a Administração das receitas que obteria, e agravando enormemente o custo da construção pelo peso de prolongadas despezas geraes e principalmente pela elevação de preços de materiaes e jornaes.

O troço da linha do Tamega do Gatão a Celorico de Basto devia ha muito estar concluido e todavia foi o ultimo emprehendido. A linha de Miranda devia estar construida até ás proximidades das pedreiras de Santo Adrião. A superstructura está quasi prompta até Bruçô ha annos e o resto, com insignificantes terraplenagens e sem obras de arte dignas de menção, pois é seguida a divisoria das aguas do planalto, fazia-se com pequeno dispendio, valorizando-se a região, os 34 km. já explorados e a linha do Douro pelo tributo que recebia.

A linha do Corgo, que em 1910 já estava em construção além de Vidago, ponto extremo da exploração, ainda hoje não tem concluido o troço até Chaves! Quanto ao prolongamento de Chaves á fronteira é dispensavel a sua construção, enquanto em Hespanha se não emprehender a da linha de Orense a Verin e

á fronteira. Convém pois aguardar esse seguimento, que o justifica.

O troço de Evora a Reguengos, de construção facil, que exigencias demasiadas de apuro encareceram, ha quantos annos devia estar concluido! Quantas receitas se teem perdido! E quanto se poupava, tendo fugido aos altos preços de agora!

O ramal de Sines não devia ter sido começado. Em vez de dispersar recursos, mais valera telos aplicado á conclusão de outros troços mais importantes, adiando a construção d'este de secundaria importancia. Agora que ha já trabalhos importantes feitos, que remedio senão concluir-o?

Quanto á linha do Sado, é crime sem perdão o que se passou na sua accidentada construção, que ha dez annos se arrasta indesculpavelmente e que devia ter sido realizada á americana, com a maxima celeridade. Começou-se por despresar o projecto Santos Viegas da travessia directa de Marateca para se impor enorme alongamento, torneando-se o esteiro. Em seguida trabalha-se lentamente, deixando passar annos sem atacar a obra de mais demorada execução, que regulava a duração da construção: a ponte do Sado em Alcacer. Enorme encarecimento dos trabalhos executados depois de 1915, quando podiam e deviam estar então todos concluidos, receitas importantissimas perdidas e por ultimo a ponte de Alcacer aguardando ainda por muito tempo a sua conclusão, o que obriga a trasbordo demorado que uma construção activa e racionalmente dirigida teria evitado.

O mesmo devemos dizer do troço de Portimão a Lagos, em que factos analogos e igualmente deploraveis pelas consequencias se deram.

E a linha de circumvalação do Porto, de curta extensão e incalculável alcance? São-lhe aplicaveis as considerações precedentes, como o são ao interminável prolongamento do Barreiro a Cacilhas.

O sr. dr. Nuno Simões, no seu curto consulado, providenciou para a prompta conclusão da parte dos troços enumerados, que seria facilitada pela aquisição de material fixo e circulante allemão em conta de reparações. Infelizmente a politica afastou-o do logar em que podia o seu espirito de intelligente e rasgada iniciativa realizar obra de alcance.

A 2.ª conclusão do Congresso a todos se impõe igualmente e para ser executada muito pode concorrer a utilização de material allemão. E não basta formulá-la em termos geraes; é preciso descer a pormenores concretos. A chave do novo serviço ferro-viário são as estações terminaes de Lisboa, do Barreiro, de Cacilhas e Porto. A execução da 3.ª secção do porto de Lisboa, tendo por consequencia a possibilidade de transformação e alargamento da estação de Santa Apolonia, trocando-se terrenos conquistados pelos da 2.ª secção pertencentes á Companhia Real, é obra da maxima urgencia, que a filaucia ignara do novo dirigente da Administração do porto pretende pôr de parte, assim como os trabalhos da 2.ª secção.

E' preciso que as estações competentes e a opinião publica devidamente esclarecida embarguem o caminho a planos absurdos e lesivos do interesse do paiz, que são apenas determinados pelo propósito de fazer o contrario do que os competentes haviam anteriormente estudado e decidido.

Com esse alargamento de Santa Apolonia deve coincidir a construção da grande estação central e marítima no terrapleno da Alfandega.

O serviço de mercadorias em Campanhã exige impienosamente providencias rasgadas, que aumentem a capacidade da estação, evitando-se o seu permanente engorgitamento. São incalculaveis as despesas e demoras derivadas de tal situação, que ha mais de 11

annos se procuram remediar, sem que d'então para cá nada se tenha feito a serio para esse fim.

Das instalações terminaes do Sul e Sueste nem vale a pena occcuparmo-nos, tantas e tantas vezes a ellas nos temos referido, encarecendo a sua necessidade.

Quanto a officinas, tanto a Companhia Real, como o Sul e Sueste, carecem de remodelar profundamente as suas installações. Estão projectadas novas officinas no Cacem, que devem custar milhares de contos, para desafogar Santa Apolonia.

Elaborou para a transformação das do Barreiro um vasto e bem estudado plano o sr. engenheiro Oliveira Cabral.

Porque se não haviam de construir officinas geraes comuns ás duas redes em local apropriado, entregando-as á exploração industrial de uma empreza privativa, como o fez o Porto de Lisboa ás suas?

Suponhamos umas officinas geraes, onde haja vastidão de terrenos e abundancia de agua, nas proximidades do Setil, por exemplo, onde pela transversal de Peniche e pela linha de Setil-Vendas Novas convergisce o material das linhas do Norte e Leste, Oeste, Sul e Sueste.

Não haveria para o paiz enorme economia de installações? Não se reduziam as despezas geraes e não se evitavam os embaraços que ás emprezas causam as exigencias do pessoal operario?

Seja como fôr, officinas communs ou privativas, urge fazel-as e dotal-as com machinas-ferramentas modernas para activar e embaratecer as reparações do material.

A 3.<sup>a</sup> conclusão é bem mais complexa e melindrosa. Alvitra-se a reorganização dos serviços dos portos e caminhos de ferro, de modo a tornar mais intimas as suas ligações, iniciando ao mesmo tempo as obras da margem sul do Tejo.

Chama-se ainda a attenção para a hypothese da entrega dos serviços d'exploração de todas as linhas de via larga a uma unica empreza, confiando-se as de via estreita a emprezas regionaes. Discordamos d'esta conclusão por motivos que nos parecem ponderosos.

Que haja intima ligação e harmonia na exploração dos caminhos de ferro e dos portos por elles servidos, é para desejar, sem ser porém indispensavel que uns e outros se confiem aum só organismo administrativo.

O confiar a uma unica empreza todas as nossas linhas de via larga com perto de 3.000 km. d'extensão e os principaes portos, se tem vantagens sob o ponto de vista da simplificação administrativa e da unidade d'exploração, pode dar logar a difficuldades graves, quer nas relações d'essa poderosa empreza com o Estado, quer na unificação do pessoal.

E' cabida a melindrosa situação das linhas do Estado sob o ponto de vista da disciplina e das exigencias e imposições do pessoal, que se generalizaria ao de outras colectividades, que não teem ido aos mesmos extremos, nem gosam regalias eguaes.

Ha ainda um erro de visão, que importa rectificar.

A região do Norte, com o Porto e Leixões como terminus marítimo, (não falando nos pequenos portos de Aveiro e Vianna) e com as linhas do Minho e Douro como arteria principal, forma uma região, a cujas linhas importaria assegurar unidade d'exploração, reunindo na mesma empreza exploradora as de via larga e todas as de via reduzida, que áquellas convergem.

Todas as linhas construidas e a construir que ficam ao Norte da da Beira Alta poderiam ficar a cargo de uma empreza unica.

No Centro far-se-ia o mesmo com as da Beira

Alta, e Companhia Real e linhas complementares de via larga ou estreita a construir.

No Sul as linhas do Sul e Sueste constituiriam uma terceira unidade d'exploração, que se poderia conjugar com a exploração do porto de Montijo.

Cada uma das regiões tem a sua economia propria sob o ponto de vista ferro-viario, sendo de importancia secundaria, embora valiosas, as relações com as outras zonas.

Por essa forma obter-se iam valiosos resultados.

Mas nem para isso é preciso regastar e fundir emprezas. Pois não vêmos agora em França estabelecida uma intima cooperação das diversas emprezas: Estado e companhias, pelo consorcio estabelecido, com um fundo commum e um conselho que respeita a autonomia das diversas empresas?

Não seria possivel facilitar por essa forma as relações das emprezas, as liquidações do tráfego combinado e das respectivas indemnizações, e as trocas de material?

As outras conclusões são intuitivas, dispensando comentarios, pois a sua doutrina se impõe.

Insistirei pela conveniencia de uma accão commum nas linhas do Minho e Douro, incluindo as trez de via reduzida, as das Companhias da Povoa, de Guimarães, Nacional e Valle do Vouga, com os respectivos complementos e ligações, recorrendo-se em futuro proximo ao emprego da energia electrica para a tracção.

Largo campo d'estudos, que para surtirem effeito demandam ordem nas ruas e nos espiritos, competencia e estabilidade governativa.

Quando?

J. Fernando de Souza.

## O programma de Finanças

E' mister dizer-se com franqueza a verdade ao paiz. Vamos assim contra o gôsto dos que são optimistas por malicia ou por simplicidade? O essencial é que sobre ella se pode assentar o plano decisivo da restauração nacional. O desconhecimento e o desprezo d'ella estão fazendo a bancarrota e o afundamento.

Portugal nunca poderá satisfazer a sua dívida de dezoito milhões de libras ao governo inglez, como a França não poderá pagar, pelo menos, a sua de 3351 milhões de dollars ao dos Estados Unidos. Ambos os devedores estão arruinados. Nenhum d'elles pode contar com todas as reparações germânicas. Esta realidade envolve a condenação absoluta da politica e do mercantilismo, que, fiados n'ellas, se lançaram n'uma orgia, arriscando a existencia de Portugal. Chegou a hora de se destruir o systema, que é feito de illusões e nos leva por despenhadeiros ás maiores catastrophes.

As palavras e os actos dos homens que veem governando ou explorando o paiz exigem afinal reflexões mais efficazes no espirito dos outros. Todos elles estão realmente de acordo entre si, ou falem nos programmas governativos, ou se manifestam nas suas associações patronaes ou nos seus congressos economicos. Mais ainda o estão nas praticas da vida publica e privada. Desde o começo de 1919, para mais longe não irmos, o caminho desejado e seguido por todos é o de uma positiva perdição, que só os cegos não veem.

Passámos os três primeiros annos, que deviam ser os maiores da reconstrucção. Em quanto a Inglaterra, a França, a Bélgica e a Italia tratavam de reconstituir-se pela melhor maneira possivel, que fizemos?

Augmentamos as despesas, ainda em maiores proporções que durante a guerra. As do Estado cresceram então mais de 500.000 contos. Não foi por fomentos, nem para producções. Foi por desnorteamentos e para consumos. Um ou outro Governo chegava a inculcar a necessidade ou o proposito de as reduzir? Todos de facto as engrossavam e cada um mais do que o anterior, se tinham tempo! Até o do sr. Barros Queiroz, que parecia o mais compromettido a fazer diminuições! O recurso ao Banco emissor, á Caixa Geral de Depositos e ao desconto de bilhetes do Thesouro acompanhou tambem progressivamente as exigencias d'essa voragem.

Porque viemos assim? Sobretudo porque todos elles eram obrigados *partidariamente* a desenvolver os quadros civis, militares, fiscaes e policiaes do Estado. O resto era obra dos cambios, preços e desordens, que dentro do sistema faziam elevar os subsídios, os salarios e as perdas de abastecimentos e explorações publicas. Os governos eram feitos pelas proprias desorganisações políticas e sociaes para as adiantarem com mais força. Nenhum pôde sequer proclamar, quanto mais emprehender, a obra de *um corte fundo e decisivo* nas despesas. Só o podia fazer aquelle que viesse de fora dos partidos com ideias e planos competentes e livres. Nenhum estava n'essas condições.

Que diremos do actual, sob o mesmo aspecto? A sua natureza não o desirmana dos anteriores. Ella fatalmente impõe limites funestos á sua vontade, por melhor que esta seja.

Que nos promette elle no ponto principal? *Economias compativeis com a eficiencia dos serviços!* Os outros assim fallaram vagamente e alargaram a ruina! Fez alguma declaração concreta? Apenas esta: *suspenderá, por um periodo não inferior a cinco annos, a admissão de novos funcionarios!* Nem essa omissão, que nada resolve, podemos esperar de governos sahidos das engrenagens que até aqui nos trouxeram.

Mas isso não é tudo. Em quanto nós os tivessemos, cresceriam sempre enormemente as despesas pelas novas subvenções, pelos peores cambios e pelos maiores prejuizos nas explorações publicas. Esta fatalidade, cada vez mais grave desde 1919, pesará sobre nós enquanto não houver um golpe radical nos orçamentos do Estado e das autarchias locaes. Sem esta cirurgia, os remedios dos impostos e dos emprestimos serão impossiveis. ou restrictos, ou annullados pelas folias, pelos agios, pelos encarecimentos, no mesmo erro e vicio do enfermo.

De augmento em augmento de despesas, com todas as consequencias proprias d'elle, o *deficit* progressivo já é realmente muito superior a 400.000 contos. Sob a gerencia d'este Governo e de outros que tenham ligações com os autores e beneficiarios da desordem administrativa, ellas vão augmentar em centenas de milhares de contos em curto periodo, tornando-se, ainda mais formidavel o desnivel orçamental. Pouco importa para o caso que se *reduzam*, como o Governo promete algum tanto no ar, *até mesmo as extraordinarias productivas*, que aliaz não se tem feito em parte nenhuma, e que é preciso fazer em alto grau, substituindo tão inconsistente programma. Bastaria para isso que este fosse obedecido no essencial.

Fizessem os emprestimos que sonham e pelos quaes viriam mais dezenas de milhares de contos de encargos, ainda que estes fossem em parte differidos, o que não é facil. Lançassem por cima de ricos e de pobres esses impostos que imaginam com a absoluta liberdade commercial e o inquilinato mais oneroso que preconizam, encarecendo sempre a vida, a saltos cada vez maiores e mais rápidos, n'esta decadencia

agricola. Conservassem nos serviços do Estado e das corporações administrativas, mesmo 80 %, quanto mais a totalidade dos que lá estão em communismo cada vez mais exigente, mais acumulador e mais obeso de fraudes e de espolios. Desenvolvessem assim os processos de multiplicar as dificuldades, as gréves, as revoluções, os augmentos de ordenados e salarios, as desvalorizações do escudo. Para onde iriam as despesas?

Se ainda ao menos só o governo dos partidos corresse n'esse abysmo! As classes chamadas productivas, resalvadas as excepções individuaes, não querem realmente a ordem nos gastos publicos. Só a reclamam, sem nenhuma sinceridade, quando estão imminentes quaisquer tributações que affectem especialmente os ganhos e fortunas da guerra. Ellas não acreditam no futuro. Só veem no geral o presente, como tempo de saque. Sabem que apenas podem espoliar o Estado, os consumidores, a posteridade portugueza, com o favor de uma administração má, levada a promover ou permitir essa injustiça nacional.

O agricultor e o industrial deixam tudo ir assim, querendo apenas mais protecções e maiores preços. O negociante acha tudo bem, multiplicando as percentagens dos lucros. Só não quer de modo nenhum que peorem os cambios quando tem de comprar cheques sobre o estrangeiro, ou que elles melhorem quando tem de vender cambiaes ou mercadorias. O proprietario conforma-se com o resto, uma vez que lhe deixem engrossar as rendas. Os empregados e operarios em geral concordam praticamente com tudo o mais, uma vez que arranquem estas ou aquellas vantagens nas suas exigencias. Até em grande parte o advogado, o medico, o engenheiro, o sollicitador e tantos outros elementos das camadas liberaes ou medianas já se integraram n'este pacto social. Todos juntos aceitam mesmo os aggravamentos dos impostos, se forem tambem para as victimas da epocha e deixarem de pé toda a riqueza adquirida e o regimen geral de absorção feroz.

Só estabelecem de facto mais uma condição: que siga a má gerencia do Estado. Com efecto, só as loucas despesas publicas tornam possiveis, com o dinheiro ficticio arrancado ao Banco emissor, as satisfações da conservação sufficiente e da falsa prosperidade. O Estado o faz surgir *ex nihilo* e o desbarata. Uma grande parte ás mãos d'elle torna e retorna para os mesmos fins por depositos nas suas Caixas e no mesmo Banco e descontos de bilhetes do Thesouro. Com estas emissões e estes giros vegetam, ou até crescem ou dissipam, ou fazem transferencias preventivas para o estrangeiro os que só tratam de fruir o systema como possam.

Por isso as proprias manifestações e conclusões dos Congressos Economicos envolvem pelo menos a acceptação de todos esses processos de ruina. A verdadeira solução primaria, sem a qual nenhuma outra é possivel — uma reducção immensa dos gastos actuaes, com efectos immediatos — não teve lá consagração nenhuma. E' que ella exigiria, junto com todos os consequentes impostos de guerra e de salvaguarda e defezas sociaes, que explicita ou implicitamente por lá condemnam, a mudança do regimen de iniquidade, de espoliação e de egoismo para o de justiça, de sacrificio e de solidariedade. Não querem a troca porque não querem o remedio do mal.

Então as suas reclamações dispersas realmente se reunem em tres. A primeira é que não haja restricções, tabellas, concorrencias do Estado, mau negociante. A segunda é que elle dê mais protecções, auxilios, creditos a industrias mais ou menos parasitarias, diminuindo as receitas e augmentando as despesas do or-

camento, e votando os consumidores ás feras que os esfolam. A ultima é a principal: *deixem-nos ao menos a ordem para trabatharmos!* já nos contentamos com a dita de não termos revoluções! — Porque? Porque n'esse caso poderão espollar, gosar, e pôr o melhor no seguro lá fóra. Não veem que ahi está a maior causa das agitações, *gréves*, desordens, movimentos que não desejam, mas provocam, em pleno acordo com os governos!

Politicamente impedido de fazer uma grande amputação nas despezas actuais, o governo foge com os seus bons mas vãos desejos de cura financeira para o campo tributário. Pretende substituir certos impostos pelo da cifra de negócios e pelo pessoal e complementar de rendimento; reformar e actualizar as pautas; agravar a contribuição de juros e a de registo por título gratuito e oneroso; proporcionar a industrial à importânciadas operações; tirar o carácter progressivo à predial rustica; relacionar a urbana com o valor dos predios, declarado no seguro obrigatorio.— Esta só ideia conduziria á elevação esmagadora das rendas, que em Paris são apenas 33 por cento mais altas do que em 1914. Vejam bem!

Tudo isso está na lógica da solidariedade entre o governo e os partidos, entre estes e os beneficiários da enorme desgraça nacional. Porque ella existe, a maior carga fiscal pretendida vai por todos os lados recahir, a torto e a direito, sobre os espoliadores e os espoliados. Ainda os primeiros farão reincidir a sua parte sobre os segundos nas vendas e alugueis e no mais possível. Ficam intactos os lucros e fortunas de guerra, que tendo sido poupadados, ao contrario do que vem succedendo nos outros paizes, constituem a causa mais forte dos nossos desequilíbrios e perigos. Deixarse-hiam ainda livres os caminhos ás futuras locupletações da mesma natureza.

Não se chegará a ver essa legislação fiscal. Mas se ella viesse que teríamos? De uma banda aumentariam as ferocidades gananciosas dos exploradores; de outra cresceria a miseria e o desespero dos explorados, que teriam de pagar muito mais áquelles e á fazenda publica, sem defeza organisada. A ruina e a convulsão da sociedade iriam seguindo mais depressa para os extremos.

O Governo declara no seu programma que não diminuiu a capacidade tributaria do paiz. Isto é verdade, se considerarmos a dos que veem fazendo a expropriação nacional, ficando ainda credores das suas victimas. A esses, porém, o Governo traça de consolidar e até desenvolver as situações adquiridas. Os que sofreram e choraram até hoje soffram e chorem muito mais!

Quererá o Governo colher mais 100.000 contos de impostos, ou quantia superior? Não o conseguiria assim. Mas se os obtivesse, maior do que isso devia de ser a desvalorização de todas as receitas, acompanhada ainda de grandes augmentos de despezas! Ahi o levaria um programma que não ataca o problema nacional inteiro, nem começa pelo imprescindivel saneamento orçamental, nem se preocupa com a defesa decisiva do consumidor. Onde iria assim a carência da vida? Quanto se elevariam mais os salarios e as subvenções? A que fôrça maior trabalharia, portanto, a machina emissora de notas para o Thesouro? Para onde subiriam os ágios, avolumando os gastos? Até onde desceria o escudo, depreciando os rendimentos que em papel se recebem? Nem se esqueça que n'este circulo vicioso a velocidade das voltas é cada vez maior. Como em tudo o temos visto pavorosamente desde 1919 para cá!

Mas depois o governo descrê tanto dos resultados tributarios como das reducções de despesas. Pretende

que Portugal se aguente e se reconstitua com recursos dos estrangeiros e com as reparações germanicas! E' a politica financeira que vem alimentando as illusões de todos os ministerios d'esse de 1919 e principalmente desde a primavera de 1921! Ao mesmo tempo que só podiam alargar o abyssmo orçamental e fiduciario, como agora tambem vae acontecer.

A essa parte especial do programma governativo referir-nos-hemos no *Boletim Commercial e Financeiro*.

Quirino de Jesus



## Ministerio do Trabalho

### Repartição da Secretaria Geral

DECRETO N.º 8:038

Considerando que no uso da autorização concedida pela lei n.º 373, de 2 de Setembro de 1915, foi determinado pelo decreto n.º 3:446, de 11 Outubro de 1917, o adiantamento de sessenta minutos da hora legal de 1 de Março a 14 de Outubro, ficando assim revogado o disposto no artigo 7.º do decreto n.º 2:922, de 30 de Dezembro de 1916;

Considerando que as circunstâncias que originaram essas providências extraordinárias derivadas do estado de guerra já cessaram, tendo sido posto de parte o artificio do avanço da hora legal em quase todos os paizes que o tinham adoptado;

Considerando que as ligações dos serviços ferroviários internacionais são sobremodo dificultadas e complicadas pela diferença da hora legal;

Considerando que urge providenciar para as facilitar, antes da data fixada para a mudança da hora:

Hei por bem, sob proposta do Ministro do Trabalho, e nos termos do artigo 47.º, n.º 3.º, da Constituição Política da República Portuguesa, decretar o seguinte:

Artigo único. Fica revogado o artigo 7.º do decreto n.º 2:922, de 30 de Dezembro de 1916, e o decreto n.º 3:446, de 11 de Outubro de 1917.

O Ministro do Trabalho assim o tenha entendido e faça executar Paços do Governo da República, 18 de Fevereiro de 1922.— ANTÓNIO JOSÉ DE ALMEIDA — Vasco Borges.

## Ministerio dos Negocios Estrangeiros

### Comissão Executiva da Conferência da Paz

DECRETO N.º 8:045

Tendo o artigo VIII do Acordo sobre o Estado de Pagamentos da Alemanha, assinado em Londres em 5 de Maio de 1921, estabelecido que ela forneceria, por conta das reparações, a pedido de cada uma das Potências Aliadas, os materiais de que estas necessitassem para o restabelecimento ou desenvolvimento da sua vida industrial e económica;

Tornando-se necessário estabelecer desde já as normas a seguir nas requisições de material que o Governo entenda dever fazer á comissão de Reparações para os efeitos do disposto no referido artigo VIII;

Sob proposta do Ministro dos Negócios Estrangeiros e tendo ouvido o Conselho de Ministros:

Hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1.º Em cada um dos Ministerios interessados será nomeada uma comissão que elaborará as relações do material que se julgar conveniente adquirir na Alemanha, por conta das reparações, nos termos do artigo VIII do Estado de Pagamentos assinado em Londres em 5 de Maio de 1921.

§ 1.º Desses relações deverão constar, para cada espécie de material, as características e dados necessários, as condições de

precisas a que êle deve satisfazer, seu custo aproximado e todos os elementos, emfim, que devem figurar nos cadernos de encargos, exactamente como se se tratasse de uma encomenda a fazer directamente a um fornecedor.

§ 2.<sup>o</sup> Deverá ser indicada nessas relações a ordem de prioridade segundo a qual o Ministério interessado entenda que deve ser feita a requisição do material isto para o caso de não poder ser todo requisitado simultâneamente.

§ 3.<sup>o</sup> Poderão ser incluídos nessas relações os materiais requisitados por companhias, sociedades empresas, sindicatos ou outras entidades particulares. Para êste efeito as requisições desta natureza serão enviadas á Comissão Executiva da Conferência da Paz pelos Ministérios respectivos.

Art. 2.<sup>o</sup> As relações elaboradas conforme se determina no artigo anterior serão enviadas à Comissão Executiva da Conferência da Paz, a fim de que esta tome delas conhecimento, as aprecie e faça seguir os trâmites competentes.

Art. 3.<sup>o</sup> A Comissão Executiva da Conferência da Paz informará os Ministérios interessados do andamento das respectivas requisições:

Art. 4.<sup>o</sup> Pelo delegado de Portugal junto da Comissão de Reparações não poderá ser dado andamento a qualquer requisição que não lhe tenha sido enviada pela Comissão Executiva da Conferência da Paz.

Art. 5.<sup>o</sup> Quaisquer requisições que porventura hajam sido feitas anteriormente á publicação d'este decreto deverão, pelo Ministério interessado, ser incluídas na relação a que se refere o artigo 1.<sup>o</sup>, sem o que não poderão ter seguimento.

Art. 6.<sup>o</sup> Fica revogada a legislação em contrario.

O Presidente do Ministério e os Ministros de todas as Repartições assim o tenha entendido e façam executar Paços do Governo da República, 24 de Fevereiro de 1922 — ANTONIO JOSÉ DE ALMEIDA

*António Maria da Silva — João Catano de Meneses — Albano Augusto de Portugal Durão — António Xavier Correia Barreto — Vitor Hugo de Azevedo Coutinho — José Maria Vilhena Barbosa de Magalhães — Eduardo Alberto Lima Bastos — Alfredo Rodrigues Gaspar — Angusto Pereira Nobre — Vasco Borges — Ernesto Júlio Navarro.*

quais logo se verificou existir uma muito apreciável concordância de ideias genéricas sobre o aspecto económico dos nossos caminhos de ferro, encontrar uma forma de redacção das conclusões, onde pudesse caber os «desiderata» de cada um. E em vez de fazer perder tempo precioso á assembleia, com a demonstração d'aquelle que estava naturalmente no animo de todos os congressistas, em poucos minutos se votaram por unanimidade conclusões, que ficaram por esse facto exprimindo concretamente o modo de ver de todas as corporações económicas de todo o paiz, ou seja das suas associações comerciaes industriaes e agrícolas (\*).

Desejariamos talvez que tivesse ficado mais bem expresso o principio da remuneração equitativa do capital empregado em vias ferreas. E' certo que na condição final da conclusão 2.<sup>a</sup> se acha indicado que, para a realização de melhoramentos nas linhas, deve «o Governo prestar ás empresas as facilidades possíveis». Cabe portanto dentro d'esta formula a cedencia de material allemão por conta das reparações de guerra, a modificação dos contractos, e quaesquer outras concessões a fazer.

Torna-se necessário porém não perder de vista, e até tornar bem explicito e claro a quem caiba resolver o problema ferroviario do nosso paiz, que o regimen que existia entre nós antes da guerra estava bem longe de ser satisfatorio, uma vez que a prática de muitos annos tinha demonstrado á sociedade que a exploração ferroviaria em Portugal era uma industria pouco ou nada remuneradora. O trafego portuguez não permite a adopção de tarifas tão baixas como existem em França, por exemplo, aonde fômos copiar a maior parte da nossa legislação ferroviaria. Mas a França é, d'un modo geral, um paiz plano, onde a tracção se faz portanto sem esforço, onde o trafego, resultante d'uma população densa e activa e d'un grande desenvolvimento industrial e agrícola, é muito intenso, e o carvão relativamente barato. Adoptarmos portanto o modelo francez para tarifas e regras de exploração, sem olharmos á enorme diversidade do meio, tem sido um erro que a prática de muitos annos tem vindo a demonstrar.

E' necessário corrigir isto, e tornar os nossos caminhos de ferro *self-supporting*, isto é, bastando-se a si mesmos. Visto tratar-se de um serviço publico, e uma vez que preconizamos a exploração por Companhias, donas ou arrendatarias, poderemos admittir como principio tendente a evitar abusos, um limite maximo de juro ás acções, que seria regulado, por exemplo, pela média annual da taxa de desconto do Banco de Portugal, mas se queremos vêr a nossa rede ferroviaria completada e bem explorada, é necessário que os Governos entrem resolutamente e desde já no caminho de não impedir, mas pelo contrario de promover, uma justa remuneração aos capitais das empresas ferroviarias.

N'esta ordem de idéas, e se bem que se definam e exijam das empresas certos melhoramentos e obras complementares das respectivas rôdes, torna-se imprescindivel revogar a disposição de lei que não permite remunerar o capital accionista pela força do producto das sobretaxas. A perdurar esta disposição, o mesmo é que impedir a expansão das nossas vias ferreas, atrofiando o desenvolvimento do paiz, e regateando os benefícios de toda a ordem provenientes da viação accelerada, a muitas regiões do paiz que d'ella se acham e continuarião ainda privadas.

A nossa tarifa geral tem evidentemente de ficar adaptada ao nosso meio, levando, é claro, em linha de conta as necessidades e características dos generos que constituem o valor da nossa exportação e do transito internacional, assim como as possibilidades monetarias do passageiro, mas onerando as taxas sempre que ellas o possam suportar sem preocupações do figurino francez, e como meio unico de angariar capitais para um emprego altamente patriotico, cercando-o das maximas garantias, embora limitando a sua remuneração a um juro equitativo, já que se trata de um serviço que durante muitos annos carecerá de constantes e custosos aperfeiçoamentos, que absorverão portanto, em beneficio do paiz e do publico em geral, todo o excesso de receitas das empresas ferroviarias.

Ricardo Spratley

As conclusões a que se refere esta carta foram reproduzidas na *Gazeta* de 1 de março no artigo *A propósito do Congresso Económico de Coimbra*.



## O carvão hespanhol

O Governo de Hespanha publicou recentemente um decreto tornando extensivo a todo o carvão de producção nacional o premio de cinco pesetas por tonelada que, pelo decreto de 23 de Dezembro do anno findo, havia sido estabelecido para o carvão das Asturias, que saia em regimen de cabotagem por qualquer porto hespanhol. Este premio foi tambem tornado extensivo ao coke e aglomerados provenientes do carvão nacional.

Sem a consignação de receitas servindo de hypothéca ou garantia aos capitais empregados continuaremos a sonhar obras, sem nunca as vermos realizadas!

As conclusões da thèse do Snr. Engenheiro Arez referiam-se mais particularmente ao melhoramento e conclusão das linhas do Estado. As do Snr. Torres Garcia reportavam-se á conclusão da rede ferroviária na Zona Central, mostrando a necessidade urgente de os definir, d'acordo com as corporações económicas e por meio d'uma commissão oficialmente nomeada, o plano da mesma rede, entrando em linha de conta com o melhoramento do porto da Figueira da Foz como importante valor de fomento.

Adiada a votação das conclusões para o dia seguinte ao da discussão das theses, não foi difícil aos trez relatores, entre os

## Congresso dos caminhos de ferro

Recebemos já o programma definitivo da 9.<sup>a</sup> sessão d'este Congresso que se realizará em Roma, no proximo mez de abril, e que promete ser muito importante, porque é a primeira reunião depois da guerra e após 12 annos de intervallo desde a anterior.

Os congressistas e os rares representantes da imprensa que são considerados como "imprensa technica addida ao Congresso" — na qual Portugal tem a honra de figurar com a nossa *Gazeta* — deverão estar em Roma na segunda-feira de Paschoa, 17 de abril, (e sabemos que muitos irão antes, para assistirem ás festas da Semana Santa na capital do mundo católico) para fazerem a sua apresentação na secretaria do Congresso, inscrição nas secções em que desejem tomar parte, receber os documentos e correspondencia que tenham no *casier* que a cada um é reservado na séde do Congresso, e para o qual deverá ser dirigido o correio, com a simples indicação de "Congrès International des Chemins de Fer, Roma" ou os telegrammas a "Congrésfer Roma".

No dia 18 ás 3 horas é a sessão de abertura.

Na quarta-feira 19 trabalha-se em secções ás 9 e ás 3 da tarde.

Quinta-feira 20, secções ás 9 horas, e ás 5 e meia recepção no Capitolio, pela municipalidade.

Na sexta-feira 21, reunião de secções, de manhã, e de tarde visita aos monumentos da antiga Roma.

Sabbado 22, excursão a Terni, partindo-se em comboio especial ás 7-30 da manhã. Visita das officinas d'aço, geradoras hydro-electricas e outros estabelecimentos industriaes pelos quaes é oferecido um almoço. Passeio, a 16 kilometros, ás celebres cataratas da "Marmora" uma das curiosidades da Italia (onde a agua da Velino cae no Nera, de uma altura de cerca de 200 metros). Regresso a Roma ás 8 da noite.

Segunda 24 até quinta 27 ha só trabalho de secções, de manhã, e na tarde do primeiro dia nova visita aos monumentos da Roma antiga, e nas dos dois ultimos sessões plenarias, para discussão dos pareceres votados nas secções.

Na sexta 28 é, de manhã, a sessão de encerramento e nomeação do local para a futura reunião. A's 4 e meia parte-se para Napoles.

Sabbado 29, partida de Napoles ás 9 horas para a visita de Pompeia onde, ás 8 da noite será oferecido um jantar pelos industriaes locaes.

No domingo 30 os excursionistas dividem-se em dois grupos á sua escolha: uns irão visitar o Vesuvio por offerta da casa Cook que alli lhes oferece o almoço; outros poderão passear no golfo de Napoles, visitando a ilha de Capri, e almoçando a bordo. A uns e outros é oferecida uma representação de gala no theatro de S. Carlos.

No 1.<sup>º</sup> de maio ha, de tarde, recepção dos congressistas no Palais Royal, e á meia noite partida para Genova em vapor, devendo chegar a Genova no dia seguinte ás 6 da tarde.

Os que preferirem ir por caminho de ferro poderão fazel-o assim como os que se demorem em Napoles poderão ir ao Vesuvio em qualquer dos dias seguintes, menos o 1.<sup>º</sup> de maio, o que lhes é facultado pela casa Cook.

Para alojamento em Napoles, a commissão do Congresso põe á disposição dos excursionistas trez paquetes transatlanticos, no porto, mas com acesso commodo e proximo do centro da cidade, onde terão confortavel alojamento até 4 de maio, poderido tambem ahi fazer a viagem a Genova, se preferirem ir por mar.

Os que não quizerem alojar-se a bordo, em Na-

poles, podem entender-se com a casa Cook para lhes reserver quartos nos hoteis.

Em 3 de maio os convidados serão divididos em dois grupos: um que visita as installações de tracção electrica de Genova a Modane; outro que passeará n'um vapor no golfo. Todos reunem ás 8 da noite, n'um jantar offerecido pelos industriaes genoveses, que é a ultima festa do Congresso.



## A Venezuela fomentando o seu commercio

O governo de Venezuela no intuito de procurar desenvolver as suas fontes de riqueza, está tratando de desenvolver as suas relações commerciaes com as nações do norte da America e com a Europa.

Tem já elaborado um certo numero de projectos n'esse sentido, sendo o mais importante de todos, e que tambem para nós pode ser interessante, o da construcção de um porto de deposito, ou entreposto, em Turiamo que se abrirá ao trafego internacional.

Como o porto de Turiamo está situado no caminho do canal do Panamá, e marca a menor distancia entre Venezuela, America do Norte e Europa, está destinado a ser como que um grande centro do commercio da America do Sul para a do Norte, pondo além d'isso o litoral de Venezuela em contacto directo com o interior.

A fazer-se esse importante melhoramento, a Venezuela pode mais facilmente dar saída em grande escala aos seus principaes productos naturaes que são o petroleo e o carvão de pedra, que fará expedir para os outros paizes da America e tambem para a Europa.



## VIAGENS E TRANSPORTES

### Sobretaxas

As Companhias dos Caminhos de Ferro da Beira Alta e do Valle do Vouga já alteraram o seu regimen de sobretaxas, a primeira a partir de 6 e a segunda de 11 do corrente mez, fixando tanto uma como outra a sobretaxa sobre os transportes de passageiros em 250 por cento, e sobre as mercadorias em 300 por cento, com excepção das a seguir indicadas que continuam, provisoriamente, sujeitos á sobretaxa de 200 por cento: açucar; arroz; azeite de oliveira; bacalhau; batatas; briquetes (*aglomerados de carvão mineral*); carqueja: carvão vegetal; castanha; centeio (*grão*); ervilha verde; farinhas de: centeio, milho e trigo em barricas ou sacaria ordinaria; fava verde; faxina; feijão secco ou verde; fructas secas e frescas; grão de bico; leite; lenha; massas alimenticias; milho; (*grão*); motano (*ramo de pinheiro*); peixe fresco, salgado, salpicado ou em salmoura; trigo (*grão*).

### Passageiros nos comboios mixtos

Os comboios de mercadorias em serviço entre Entroncamento e Badajoz, e Entroncamento e Aveiro, desde o dia 7 que limitaram o seu serviço de passageiros aos percursos: Barquinha e Badajoz, o primeiro, e Payalvo e Aveiro, o segundo.

### A estação do Entroncamento

— Na estação do Entroncamento, á mais movimentada da rede da C. P., estão a concluir-se as grandes obras, de urgente necessidade, ha tempos ali em construcção, achando-se já completas e em actividade as diversas linhas de expedição, recepção e resguardo de comboios, assim como as instalções electricas e de maquinas, alem das habitações para o pessoal ferroviario ali residente e varias outras dependencias.

# Os caminhos de ferro tcheco-slovacos

D'entre as nacionalidades que se formaram em virtude da guerra, destaca-se pela forma como está procurando desenvolver as suas industrias e pelo interesse que manifesta em estreitar relações com as outras nações, a Republica Tcheco-Slovaca.

Esta novel republica que é formada pelas antigas províncias do Imperio Austriaco, Bohemia, Moravia, Silesia e ao oriente pelos territórios slovacos e carpato-russos, forma como que um grande trapezio de 900 kilómetros de comprimento por uns 200, em media, de largura. Mede 139.000 kilómetros de superficie e conta cerca de 14 milhões de habitantes. A sua capital é Praga, a antiga capital da Bohemia.

D'um interessante artigo assignado por Eduardo Navarro Salvador, publicado na *Gaceta de los Caminos de Hierro*, sobre os caminhos de ferro tcheco-slovacos, extractamos os dados que seguem, pelos quaes se pode avaliar do incremento que a ferro-viação está tomando na nova Republica.

As linhas ferreas do Estado e das empresas particulares attingem 13.690,543 kilómetros, cuja exploração é dividida pela forma seguinte:

Propriedade e exploração do Estado....	8 537, <sup>k</sup> 208
Propriedade de empresas particulares exploradas pelo Estado.....	4.157, <sup>k</sup> 314
Propriedade e exploração por empresas particulares.....	968, <sup>k</sup> 924
Explorados por companhias estrangeiras.	27, <sup>k</sup> 097

Os Caminhos de Ferro do Estado são administrados pelo Ministerio dos Caminhos de Ferro, o qual tambem exerce a sua acção fiscal nas linhas de empresas particulares, afim de que os caminhos de ferro de toda a Republica prestem o serviço que exige a economia nacional.

A administração regional dos caminhos de ferro do Estado está a cargo de sete direcções que residem, respectivamente em Praga, Pilsen, Königratz, Brünn, Olmütz, Presburgo e Kassa.

A 1.<sup>a</sup> direcção (Praga) explora 1.895,473 kilómetros; a 2.<sup>a</sup> 2.027,250; a 3.<sup>a</sup> 2.013,756; a 4.<sup>a</sup> 1.256,451; a 5.<sup>a</sup> 1.740,622; a 6.<sup>a</sup> 2.147,176, e a 7.<sup>a</sup> (Slovaquia ou parte oriental) 1.613,794 incluindo a linha da Bohemia.

Dos 12.694,522 kilómetros explorados, 952,474 tem dupla via.

Os serviços e officinas são as seguintes:

Administração de trafego.....	14
Secções de protecção.....	120
Administração de maquinas.....	46
Estações e escriptorios de trafego.	2.040
Officinas principaes e fabricas....	12
Officinas de construcção de signaes.	8
Armazens.....	15

As trez linhas principaes de empresas particulares são a de Usti-Teplice que tem 253,200 kilómetros, a de Bustehrad em 422,469 e a de Kosice a Bolunuin com 426,595 kilómetros.

Existem além d'isso 18 linhas de caracter local em 293,255 kilómetros.

Das linhas particulares, das quaes as mais importantes são exploradas pelo Estado, tem dupla via 222,499 kilómetros.

Quasi toda a rede possue via de 1,423 que é a largura normal em grande parte da Europa.

Está-se tratando da construcção de novas linhas, algumas de caracter internacional, melhorando a su-

perstructura de outras, para o que, no anno de 1920 a Assembleia Nacional votou uma verba de 6.500 milhões de corôas tcheques.

Em 1921 tinham os caminhos de ferro do Estado em circulação: 3 627 locomotivas, das quaes 1 918 para comboios de mercadorias, 939 para serviço de passageiros e 770 para serviços de manobras; entre carruagens e vagões 106.250 vehiculos, sendo 8 089 carruagens de passageiros, 2.398 carruagens de correio e outros serviços, 19.823 vagões cobertos, 64.408 para transportes de carvão, e 107.295 de varias outras especies.

Foram construidos nas fabricas nacionaes, 30.000 vehiculos, entre carruagens e vagões diversos, e estão-se construindo mais, assim como se estão construindo locomotivas, porque já não satisfazem por completo as que existem ás exigencias do trafego que ultimamente tem aumentado, sendo o de passageiros de mais uns 15 % que antes da guerra.

No anno de 1919 os caminhos de ferro do Estado transportaram cerca de 126 milhões e meio de passageiros, ou sejam 16.731 por cada kilometro de via; passageiros-kilometros cerca de 5.232 milhões; tempo medio de percurso por passageiro 41,37 kilometros.

O trafego de mercadorias foi no mesmo anno de cerca de 37 milhões e meio de toneladas, ou sejam 4.660 por kilometro. O conjunto de toneladas-kilometricas passa de 4.000 milhões ou sejam 522.044 por kilometro.

Depois da Alemanha, a Tchecoslovaquia é a nação que produz mais açucar, havendo dificuldades no mes de novembro no fornecimento do material necessário para o carregamento de tão grande produção. Em 1919 transportaram-se 2.605.696 e em 1920 3.080.948 toneladas de açucar, com o transporte das quaes se empregaram, respectivamente, 209.294 e 220.660 vagões de grande capacidade.

Quanto a regimen tarifário, a Republica Tchecoslovaqua utilizou durante os primeiros tempos as antigas tarifas da Austria-Hungria com pequenas alterações. Ultimamente estabeleceu novas tarifas internas, tanto geraes como especiaes, algumas de passageiros pelo conhecido sistema de zonas; e, em virtude da sua adhesão á convenção de Berne, já tem estabelecidas combinações internacionaes, tanto sobre passageiros como sobre mercadorias, não só com as nações suas vizinhas, excepto a Russia, como em quasi todas as da Europa, com muitas das quaes já tem tratados de commercio.

Para o porto de Trieste ha tarifas especiaes para favorecer a exportação.

Como se deprehende d'estas notas, a situação dos caminhos de ferro tcheco-slovacos que durante a guerra atravessaram uma crise difficil, como se pode calcular, vae-se desanuviando e em breve devem tomar um brilhante incremento.

## Sígnaes da partida dos comboios em Hespanha

Como já tivemos occasião de referir, o signal de campainha para a partida dos comboios de passageiros foi recentemente suprimido em Hespanha.

O novo regimen começou na linha de M. Z. A. em 10 de Fevereiro ultimo e consiste n'un signal dado pelo chefe da estação junto do conductor do comboio por meio d'uma buzina de mão; em seguida o conductor faz um toque de corneta (especie de gaita como nós cá temos) em seguida ao qual o maquinista dá um silvo de machina pondo-se imediatamente em marcha.

## Gaceta de los Caminos de Hierro

Este nosso presado collega de Madrid, que tão brilhante lugar tem mantido desde ha 67 annos na imprensa technica ferroviaria, acaba de encetar, com a collaboração de pennas as mais distintas d'aquella capital, uma nova serie de artigos que se propõe publicar sobre as redes dos caminhos de ferro dos diversos estados do mundo; começando, no seu numero de 1.º do corrente por um interessantissimo trabalho do conhecido escriptor e estatístico D. Eduardo Navarro y Salvador, sobre as linhas ferreas da Tcheco Slovaquia, acompanhado dos retratos e dados biographicos do presidente d'aquella nova republica, do presidente do conselho e do ministro dos Estrangeiros, e de um grande mappa da rede ferroviaria do paiz.

Este artigo tem, alem d'isso o valor de ser feito sobre apontamentos fornecidos pelo ministro d'aquella nação, em Madrid, o que imprime todo o caracter de authenticidade.

Completam este numero da importante revista um artigo sobre as linhas de todos os estados do mundo, no actual momento, um outro sobre a estatística das publicações periodicas hespanholas, descrição da proxima feira de amostras de Praga, e outros interessantes artigos e trabalhos technicos, que constituem a especialidade do jornal.

Felicitamos o nosso estimado collega por esta nova feição, que com tão brilhante exito imprimiu á sua folha, uma das mais antigas e mais importantes que se publicam no mundo dedicando-se a esta especialidade.

Por morte do nosso chorado amigo D. Juan de Bona tomou a direcção do jornal o distinto engenheiro sr. D. Antonio Riera y Gallo, que, como se vê, orientado por um espirito moderno vae tratando de desenvolver o jornal; tornando-o mais interessante sob novos pontos de vista.

### Illuminação e aquecimento das carruagens de passageiros nos caminhos de ferro franceses

A illuminación a gaz nas carruagens de passageiros ha muito que está condemnada. Os perigos que tal sistema offerece, principalmente em casos de descarrilamentos e choques, são evidentes e mais de uma vez infelizmente, a pratica o tem comprovado.

Algumas catastrophes sucedida nos caminhos de ferro, como a do tunnel de Bratignoles, no anno passado, em que alguns passageiros ficaram carbonizados não teriam attingido tão tragicas proporções se não fosse o gaz de illuminación.

Igualmente condemnados estão os fogões de carvão para aquecimento das carruagens, usados ainda em muitas linhas.

O governo francez ha bastante tempo que procura acabar de vez com os referidos sistemas de illuminación e aquecimento, e em Janeiro de 1914 fez uma circular a todas as empresas ferroviarias convidando-as a substitui-las no mais curto prazo possível, por sistemas em que não seja preciso empregar material inflamável ou em combustão.

As dificuldades, porem, de diversa ordem que teem attingido as empresas não lhes teem permitido fazer a substituição tão rapidamente como o governo deseja e de ahí a sua nova intervenção para que dentro em pouco tempo sejam suprimidos esses sistemas.

Por uma circular de 12 de outubro ultimo, o Ministro das Obras Públicas, recordou o assumpto ás empresas, em termos bastantes inergicos.

Essa circular, que faz notar que a substituição do gaz pela electricidade, já feita nas carruagens dos comboios expressos, se devia já ter tornado extensiva a todos os outros e em especial aos das linhas de contorno das cidades, termina assim:

Sirvam-se apresentar-me até o dia 1.º de Dezembro proximo, o mais tardar, um grogramma detalhado das disposições tomadas para a realização das medidas seguintes:

Supressão completa da illuminación a gaz em todo o material de comboios rápidos dentro d'um prazo que não pode ir além de 1 de Janeiro de 1925;

Supressão progressiva e tão rapida quanto possível da illuminación a gaz em todas as outras carruagens e fourgons de comboios de passageiros a começar pelas linhas de contorno das grandes cidades, com indicação do prazo que lhes pareça ser instrictamente indispensável para realizar esta medida, tanto para o material das linhas de contorno como para todo o mais. Queiram também indicar o numero de carruagens que esperam transformar em cada anno. Os prazos não devem, com tudo exceder o 1.º de Janeiro de 1924 para as linhas de contorno e 1.º de Janeiro de 1925 para o restante;

Supressão completa dos fogões a carvão que ainda existem em alguns veículos, dentro do prazo máximo de dois annos.

Peço me accusem recepção d'esta circular.

Devo notar-lhes que no caso de se produzirem ou agravarem quaisquer acidentes em virtude de infracção á presente circular, ficará comprometida a vossa responsabilidade pessoal.

Não seria mau que por cá que tanto temos por habito copiar ou imitar o que se faz no estrangeiro, cuidassemos tambem da illuminación das carruagens, que não só é deficientissima como também perigo a devido ao emprego dos oleos.

### Material para o caminho de ferro de Zafra a Huelva

O governo hespanhol concedeu recentemente um adeantamento de 773.725 pesetas para a aquisição de 65 vagões, sendo 20 vagões cobertos, serie J, de 10 toneladas de carga; 10 serie M. de bordas altas e 10 H de bordas altas, de 10 toneladas de carga; 25 plataformas, serie M. de 15 toneladas.

Todo este material já foi encommendado a diferentes officinas hespanholas e deve ser entregue no prazo de onze meses.

Com estes 65 vagões eleva-se já a 5.097 o numero sobre que recaem os adiantamentos do estado, não contando com 705 carruagens e fourões.

Em virtude d'um tão grande augmento de material circulante, haverá fatalmente um augmento de via em muitas estações, pois calculando que cada veiculo necessita de trez vezes o seu comprimento para poder manobrar, serão necessarios cerca de uns 130 kilometros mais de via a distribuir pelas diferentes estações em que esse material tenha que ser posto á carga.

### Os caminhos de ferro hespanhóis

Continua sendo uma das maiores preocupações do governo hespanhol a regularização económica das Companhias dos caminhos de ferro.

O ministro da Fazenda está estudando os projectos de lei que hão de servir de base para o futuro orçamento.

Segundo declarações do referido ministro, ha um enorme deficit resultante dos adeantamentos feitos ás companhias, que orçam por 165 milhões de pesetas, dos quaes 90 foram para augmentos de ordenados do pessoal e 75 para aquisição de material.

O regimen dos adiantamentos ás empresas, iniciado pelo governo do sr. La Cierva, não pode, na opinião do actual ministro continuar.

O projecto de lei que o sr. Maura tinha apresentado para resolver o problema ferroviário foi posto

de parte, ao que parece, por não corresponder ás conveniencias do momento, continuando a figurar em ordem do dia do Congresso até suspensão das suas sessões o do sr. La Cierva, que pelas referencias que temos visto n'alguns periodicos da nação vizinha, também não logrará ir por diante.

Em resumo, a situação continua difficult, o Estado desfalcado com a enorme quantia dos adeantamentos e as companhias com uma exploração que não lhes chega para pagar alem das despezas proprias com mais os encargos resultantes d'esses adeantamentos, e tudo isto porque os governos não tem consentido n'uma elevação de tarifas, que no fim de contas, é a unica forma de resolver o problema, dêem-lhe as voltas que derem.

N'este ponto os governos portuguezes foram um pouco mais habeis, consentindo na elevação das tarifas por meio das sobretaxas, que no dia em que a situação o permitta podem ser retiradas ou pelo menos diminuidos.



## Relatorio de uma missão de estudo ao estrangeiro em 1921

por Carlos Manitto Torres

Engenheiro Chefe da Exploração dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste.

O trajecto que fiz em caminho de ferro, acompanhado de dados e estudos feitos n'algumas administrações, e por vezes na companhia de funcionários superiores, foi o seguinte: Villar Formoso, Salamanca, Hendaya, Paris, Havre, banlieue de Paris, Bruxellas, Ostende, Anvers, Liége, Aix-la Chapelle, Colonia, Haya, Amsterdam, Paris, Marselha, Ventimiglia (fronteira italiana), Port-Bou, Barcelona, Valencia, La Encina, Madrid, Salamanca, Barca d'Alva.

Simplesmente quero frisar dois factos que me impressionaram: um a disciplina perfeita e intelligente, a comprehensão de deveres, clara e quasi instinctiva, que caracteriza, n'estes paizes, o pessoal dos caminhos de ferro, bem conscio da sua importante função social; o outro, a prompta reparação dos estragos da guerra—no que respeita aos caminhos de ferro—tão completa que mesmo no Norte de França, tão provado pela furia dos exercitos, a guerra parece que fructificou, e os seus vestígios são hoje, não as ruinas, mas um sem numero de linhas novas, grandes gares que renascem, variantes, modificações e adaptações intelligentes que a destruição do existente apressou e tornou possíveis. (¹)

Nenhum d'estes factos espanta, porque são produtos do meio; mas impressionam.

Quanto ao segundo facto—a reconstrucção ferroviaria d'après guerre—elle é geral, e a guerra quasi só se recorda, nas linhas francezas e belgas, pela existencia das inscrições militares sobre o proprio material, pela incorporação das locomotivas e do material allemão e americano, pela multidão de wagons novos allemães, testemunhas vivas da reconstrucção germanica, e pelas placas de honra que, nas principaes estações, relembram milhares de ferro-viarios francezes cahidos em defesa da patria.

Dito isto, d'um modo geral, permittam-me V. Ex.<sup>as</sup>

(¹) A este respeito—o que fez e o que está fazendo o Norte em face da destruição que assolou as suas linhas—é interessantissima a conferencia "L'effort du Reseau du Nord" proferida em Lille por Mr. Javary, engenheiro chefe da Exploração do Norte, que corre publicada.

que me reporte especialmente a dois assumptos de interesse indiscutivel para a nossa rôde e que me merecem especial atenção, não só aqui como na minha viagem, sobretudo nas administrações mais importantes que visitei, os Caminhos de Ferro de Paris a Lyão e ao Mediterraneo e os Caminhos de Ferro do Estado Belga.

Dividirei pois, o meu trabalho em duas partes:

A) A instrucção profissional no P. L. M.

B) O material de carga nos Caminhos de Ferro do Estado Belga.

### A) A Instrucção profissional no P. L. M.

A minha missão de estudo no P. L. M. foi principalmente executada na Exploração, instalada (como os orgãos superiores dos serviços activos) na gare de Lyon, em Paris.

Pode supôr-se qual a importancia que assumirá no P. L. M. a questão da instrucção profissional e não é necessário insistir n'isto n'um rela'orio que é para tecnicos; mas convém dizer que esta questão tomou alli um aspecto ainda mais interessante, desde que as baixas da guerra, a celebração do armistício e as condições de trabalho, impostas pela lei das oito horas, obrigaram a um recrutamento intensivo d'agentes, que chegavam ao caminho de ferro absolutamente desprovidos de conhecimentos tecnicos.

E' então interessante—e M. Mugnot (²) falava-me d'estes assumptos com verdadeira paixão, logo que me soube, tambem, um apaixonado d'estas questões—estudar o que se fez, e está fazendo, no P. L. M. para transformar esta gente, provinda das mais diversas origens, e principalmente dos exercitos, em agentes ferroviarios, imbuidos da sua nova profissão, conscientes do papel tão importante que desempenham na vida económica e, por consequencia, dos deveres e obrigações que lhes incumbem.

Quiz-se ainda, e com exito, estabelecer o contacto, a confiança e—digamos mesmo—a amizade entre chefes e subordinados, de tão antiga e salutar tradição em caminhos de ferro.

#### I — Preparação elementar dos agentes novos e seu aperfeiçoamento

Estes agentes recebem, logo que se apresentam, o "Manual d'Educação Profissional."

No seu aspecto material, trata-se d'um livrinho muito commodo e portatil; que se mette na algibeira e que contem, divididas em 20 lições, as noções primarias e essenciais, indispensaveis aos futuros agentes, inclusivé os nomes dos seus superiores, as suas categorias e funcções, etc.

Os novos agentes são agrupados em cada gare por series de 15 e instruidos por monitores (Chefs, sub-chefs ou factores) que comentam e completam as lições do Manual, as exemplificam no quadro preto, etc.

Como complemento de cada lição os alumnos fazem diariamente um exercicio escripto, que o professor corrige e reentrega no mesmo dia ao alumno, que assim é ilucidado sobre os erros cometidos.

(Continua)

(²) Mr. Eugène Mugnot, engenheiro Chefe da Exploração do P. L. M.

A Exploração tem 4 Serviços: *Pessoal* (1.ª Divisão). *Serviços Técnicos* (Signaes, illuminação). *Movimento* (2.ª Divisão-Passageiros, 3.ª Divisão (Mercadorias) *Trafego* (4.ª Divisão-Receitas, 5.ª Divisão-Reclamações, 6.ª Divisão-Tarifas e Publicidade).



**De Viana a Portel.** — A Camara dos Deputados aprovou no dia 10 o projecto de lei que autorisa a camara de Portel a contrahir um emprestimo de 400 contos e a Administração dos Caminhos de Ferro do Estado a, com aquelle auxilio, construir um ramal, de via larga, entre as duas villas. Se, porem, os 400 contos não chegarem para a construcção, esta só se fará se a Camara se habilitar com o necessário para cobrir a diferença, de modo que á Administração dos Caminhos de Ferro do Estado não resulte qualquer encargo.

Publicaremos este diploma quando approvado no Senado.



### CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

## Companhia Portugueza de Phosphoros

Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada

Capital Esc. 4:500.000\$

### Mesa da Assembleia Geral

#### Assembleia Geral Ordinaria

E' convocada a Assembleia Geral Ordinaria d'esta Companhia para o dia 30 do corrente mez, pelas quatorze horas, no edificio do Banco Lisboa & Açores, sendo a ordem do dia:

1.º Discutir o Relatorio do Conselho de Administração sobre a gerencia de 1921 e votar as conclusões do Parecer do Conselho Fiscal;

2.º Proceder nos termos do disposto no § 2.º do Art. 9.º, do Art. 17.º e dos §§ 1.º e 2.º do Art. 30.º dos Estatutos, á eleição da Mesa da Assembleia Geral, do Conselho de Administração e do Conselho Fiscal, que devem funcionar no triennio de 1922 a 1924.

E' igualmente convocada a

#### Assembleia Geral Extraordinaria

a requerimento dos Conselhos de Administração e Fiscal e nos termos do Art. 23.º dos Estatutos, para reunir no dia 30 do corrente, — logo que findem os trabalhos da Assembleia Geral Ordinaria — no edificio do Banco Lisboa & Açores, afim de deliberar sobre uma proposta para a elevação do capital social e modificação dos Estatutos na parte correlativa.

Lisboa, 14 de março de 1922.

O Vice-Presidente da Mesa  
(a) Januario d'Almeida Junior

## BOLETIM COMMERCIAL E FINANCIERO

Lisboa, 12 de Março de 1922.

Reservamos para este boletim a referencia especial ás principaes receitas que este Governo procura ter para o engano da vida.

Lá se lê no programma: Promover a abertura de creditos destinados ao pagamento de mercadorias q importar, Realizar

os necessarios emprestimos destinados quer a obras do fomento a effectivar, quer á consolidação da dívida flutuante e conversão da dívida consolidada. Tal é o caminho onde o governo ao menos aparentemente julga existir a salvação. Já passaram tres annos de armistício e de paz e nada conseguiram em tal sentido, apezar das repetidas tentativas para o primeiro d'aquelles fins. Só arrancaram a phantasmagoria dos 50 milhões de dollars e os prejuizos consequentes!

Porque foi tudo assim? Porque Portugal tinha e tem uma desordem impenitente nas suas finanças, na sua economia, na sua vida politica e social, gastando cada vez mais e trabalhando e produzindo cada vez menos.

O projecto de Ter Meulen, cuja execução agora se prepara por disposição da Sociedade das Nações, tende a assegurar o credito apenas aos que prestarem garantias reaes em ouro. A Conferencia de Bruxellas, que o aprovou na generalidade, assentou como principio supremo da reconstrução económica, o esforço decidido para o nivelamento orçamental e para a maior produção possivel. Nestes assumptos a exigencia da America é extrema, ou intervenha a War Finance Corporation, ou qualquer outra potencia bancaria. O novo organismo internacional agora constituido em Londres com o capital de vinte milhões de libras é especialmente para auxiliar a restauração do centro e do oriente da Europa. E' crivel que venha a ter accão fora d'esse campo onde se querem formar outra vez grandes mercados productores e consumidores. Mas o dinheiro, ou aquillo que o valha, só irá para onde esse resultado seja seguro pela ordem necessaria na administração, no trabalho e na vida. Enquanto não entrarmos n'ella com o espirito que animou a Conferencia de Bruxellas e ha de animar a de Genova é extremamente difficult, se não impossivel, obtermos lá fora creditos e emprestimos em condições realmente aceitaveis.

Fez-se correr como certo que se abriria em Londres um credito de £ 3000.000 por desconto de bilhetes de Thesouro para compra de mercadorias. Accrescentou-se que lá se faria tambem um grande emprestimo, consignando-se-lhe miraculosamente receitas especiaes em ouro. O Banco Ultramarino seria o intermediario, não sabemos porque bullas

E depois? Os 3 milhões de libras e os seus juros teriam de ser pagos um pouco mais adeante, com maior afundamento dos cambios. Estes ainda iriam mais abaixo pela outra operação financeira. Com efeito, se fosse possivel, o encargo d'ella seria cerca de alguns milhares de contos ouro por anno, ou maior do que o da actual dívida externa. Para o satisfazer seriam precisos 100.000 contos de notas. Como se isto fosse pouco, o programma ainda quer o lançamento de um emprestimo interno em ouro tambem. Ao escrevermos estas linhas, já se diz que estão sendo sondados os bancos para esse fim. Pretenderiam aumentar de tal maneira em milhares de contos a despesa orçamental. Nada conseguirem com geito. Mas que tendencias ruinosas!

Para illudi-las até certo ponto, alimenta-se ainda a miragem das reparações allemãs. Obteremos uma boa parte em materiaes de reconstrução! Com as obrigações restantes pagaremos a dívida de guerra ao governo inglez e faremos outro emprestimo de reconstituição e fomento!

E a realidade? O bilião de marcos ouro que a Alemanha pagou em 1921 será com os 720 milhões de 1922 para a Inglaterra a Belgica e a França. As entregas *en nature* de 1922 serão de 1450 milhões para a França e limitadas e contingentes para as outras nações participantes. Ninguem sabe o que será depois. Apenas é obvio que são legitimas todas as duvidas no assumpto das indemnizações germanicas.

Assim a força tirannica das circunstancias pesa mais decisivamente do que o programma na vida positiva do governo. Elle apressou-se a pedir ao parlamento uma auctorização para ser elevada *praticamente* a mais cerca de 150.000 a circulação fiduciaria — e não 100.000 contos como supõem os que não sabem ler o que está na lei. Viverá d'ahi e dos depositos! Conservem os partidos directa ou indirectamente no poder. Que veremos? Será excedida ilegalmente aquella mesma permissão, como sucedeu em 1920 e em 1921, pela marcha das despezas, crescendo a miseria dos cambios e todas as outras. O total das notas em curso está hoje em cerca de 750.000 contos. O milhão de contos vae ser quasi attingido em 1922, por taes vias!

O pessimismo é dos factos: não é nosso. A realidade é que não poderemos satisfazer os 18.500 000 libras ao governo inglez. Que fazer? Tornar praticamente responsavel pelo pagamento de toda a nossa restante dívida de guerra, durante certo periodo, a fortuna adquirida especialmente a nova. Cortar cerca de 50 % nas despezas actuaes do Estado e das corporações administrativas. Desenvolver as receitas pelo imposto e pelas *régies*. Combinar então com tudo isso os possiveis emprestimos da restauração nacional. Emprehender, paralelamente a essa obra de finanças, a de um grande progresso economico na metropole e nas colonias, principalmente pela agricultura.

Só um governo de organização extraordinaria se pode meter por essa estrada monumental. Os outros apenas podem completar com velocidade crescente a destruição da patria portuguesa, por melhores que sejam os homens.

Q. J.

## Cambios (Vendedor)

Última cotação		PAR	MARÇO												
			1	2	3	4	6	7	8	9	10	11	13	14	15
4 5/16	Londres, cheque.....	53 1/3	4 1/2	4 5/8	4 3/8	4 1/2	4 8/16	4 3/8	4 1/2	4 9/16	4 9/11	4 1/2	4 5/16	4 1/2	
11.44	Paris " .....	180	1.104	1.077	1.131	1.102	1.086	1.131	1.097	1.088	1.082	1.080	1.092	1.134	1.089
2.474	Madrid " .....	180	1.928	1.873	1.976	1.921	1.899	1.978	1.921	1.913	1.890	1.890	1.917	1.999	1.908
61	Berlim " .....	210	55	52	53	53	50	51	50	50	50	50	50	52	48
4.916	Amsterdam " .....	370	4.625	4.477	4.741	4.617	4.554	4.753	4.621	4.635	4.564	4.562	4.620	4.826	4.643
12.622	New York " .....	925	12.035	11.726	12.397	12.039	11.974	12.446	12.117	12.194	12.197	12.054	12.230	12.823	12.484
642	Italia " .....	180	634	630	653	647	638	655	609	601	615	615	625	653	617
-	Bruxellas " .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
2.508	Suissa " .....	180	2.360	2.285	2.424	2.355	2.335	2.428	2.476	2.368	2.369	2.337	2.374	2.483	2.402
63.000	Libras, ouro .....	4.500	62.000	60.000	60.000	62.000	58.000	60.000	60.000	60.000	60.000	60.000	60.000	62.000	57.000
7 3/32	Rio s/Londres (compra)...	26.66	-	-	-	7 5/8	7 25/32	-	7 13/16	-	7 3/4	7 3/4	-	-	-

## Cotações na bolsa de Lisboa



## ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

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

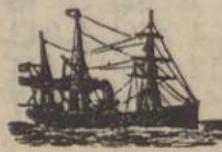
Os vapores teem magnificas accommodações para passageiros. Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, comida à portuguesa cama, roupa, proprias a creados e outras despesas. Para carga e passagens trata-se com os

AGENTES EM LISBOA: JAMES RAWES & C.<sup>a</sup> — Rua do Corpo Santo, 47, 1.<sup>o</sup>

NO PORTO: TAIT & CO. — Rua dos Ingleses, 23. 1.<sup>o</sup>

## Vapores a sahir do porto de Lisboa

## Açores, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos



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



## Adelaide, Melbourne, Hobart, Sydney e Tremantie

Vapor inglez **AUSTRALFORD**.  
Sahirá a 20 de Março.  
Agentes, James Rawes & C.<sup>a</sup>. Mala Real Ingleza. R. do Corpo Santo, 47



## Africa Oriental e Ocidental com destino a Tenerife, Las Palmas, Loanda, Lobito, Mossamedes, Cidade do Cabo, Port Elizabeth, East, London, Natal e L. Marques

Vapor alemão **WANGONI**.  
Sahirá a 27 de Março.  
Agentes, Marcus & Harting.  
Rocio, 50.



## Anvers

Vapor belga **SYRIER**.  
Sahirá a 18 de Março.  
Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>. R. dos Fanqueiros, 10.



## Brazil

Vapor inglez **ANDES**.  
Sahirá a 28 de Março.  
Agentes, James Rawes & C.<sup>a</sup>. Mala Real Ingleza. R. do Corpo Santo, 47



## Cete e Marselha

Vapor holandez **MONT CENIS**.  
Sahirá de 20 a 22 de Março.  
Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>. R. dos Fanqueiros, 10.



## Havre, Anvers e Hamburgo

Vapor brasileiro **BAGÉ**.  
Sahirá de 21 a 22 de Março.  
Agentes, Pinto & Sotto Mayor.  
Rua do Ouro, 24



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

Vapor holandez **ORANIA**.  
Sahirá a 20 de Março.  
Agentes, Orey, Antunes & C.<sup>a</sup>. Lt. P. Duque da Terceira, 4, 1.<sup>o</sup>.



## Leixões e Liverpool

Vapor inglez **ALBAN**.  
Sahirá a 14 de Março.  
Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>. T. do Corpo Santo, 10, 2.<sup>o</sup>.



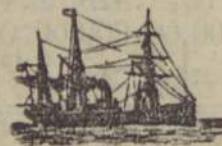
## Leixões, Vigo, Cherbourg, Southampton e Amsterdam

Vapor holandez **ZEELANDIA**.  
Sahirá a 12 de Abril.  
Agentes, Orey, Antunes & Lt. P. Duque da Terceira, 4,



## Londres e Hamburgo

Vapor holandez **MONT ROSE**.  
Sahirá em 18 de Março.  
Agentes Henry Burnay & C.<sup>a</sup>. R. dos Fanqueiros, 10



## Madeira e Açores

Vapor portuguez **S. MIGUEL**.  
Sahirá a 20 de Março.  
Empresa Insulana de Navegação, C. Sodré, 84, 2.<sup>o</sup>.



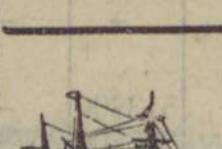
## Madeira e Canarias

Vapor inglez **ARDEOLA**.  
Sahirá em 17 de Março.  
Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>. T. do Corpo Santo, 10, 2.<sup>o</sup>.



## Madeira e Canarias

Vapor inglez **ANDORINHA**.  
Sahirá a 31 de Março.  
Agentes, Garland Laialey & C.<sup>a</sup>. T. do Corpo Santo, 10, 2.<sup>o</sup>.



## Madeira, Tenerife, Las Palmas, Cidade do Cabo, Port Elizabeth, East, London, Natal e L. Marques

Vapor alemão **MUANSA**.  
Sahirá a 18 de Março.  
Agentes, Marcus & Harting.  
Rocio, 50



## Natal, Lourenço Marques e Belra

Vapor francez **CLAN-MAC QUARRIE**.  
Sahirá a 22 de Abril.  
Agentes, Orey, Antunes & C.<sup>a</sup>. P. Duque da Terceira, 4, 1.<sup>o</sup>.



## Pará e Manaus, Via Madeira

Vapor inglez **PANCRAZ**.  
Sahirá a 15 de Março.  
Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>. T. do Corpo Santo, 10, 2.<sup>o</sup>.



## Pará e Manaus, Via Madeira

Vapor inglez **HILDEBRAND**.  
Sahirá a 14 de Abril.  
Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>. T. do Corpo Santo, 10, 2.<sup>o</sup>.



## New-York

Vapor americano **CITY OF St. JOSEPH**.  
Sahirá de 17 a 18 de Março.  
Agentes, Pinto & Sotto Mayor.  
Rua do Ouro, 24.



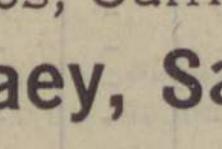
## New York

Vapor americano **SAGAPO-RACK**.  
Sahirá de 30 a 31 de Março.  
Agentes, Pinto & Sotto Mayor.  
Rua do Ouro, 24



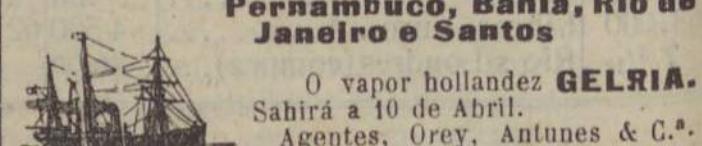
## Pereu, Palermo e Marselha

Vapor francez **BRAGA**.  
Sahirá a 27 de Março.  
Agentes, Orey, Antunes & C.<sup>a</sup>. Lt. P. Duque da Terceira, 4, 1.<sup>o</sup>.



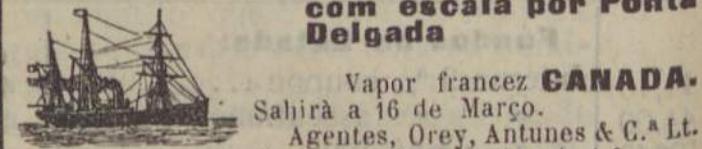
## Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos e Santos

Vapor holandez **RYNLAND**.  
Sahirá a 25 de Março.  
Agentes, Orey, Antunes & C.<sup>a</sup>. P. Duque da Terceira, 4, 1.<sup>o</sup>



## Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos e Santos

O vapor holandez **GELRIA**.  
Sahirá a 10 de Abril.  
Agentes, Orey, Antunes & C.<sup>a</sup>. P. Duque da Terceira, 4, 1.<sup>o</sup>



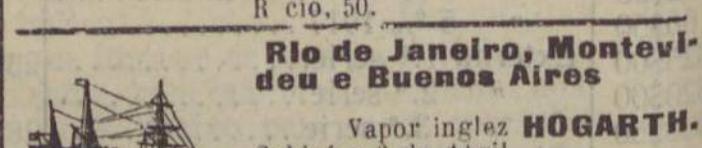
## Providencia e New-York com escala por Ponta Delgada

Vapor francez **CANADA**.  
Sahirá a 16 de Março.  
Agentes, Orey, Antunes & C.<sup>a</sup>. Lt. P. Duque da Terceira, 4, 1.<sup>o</sup>



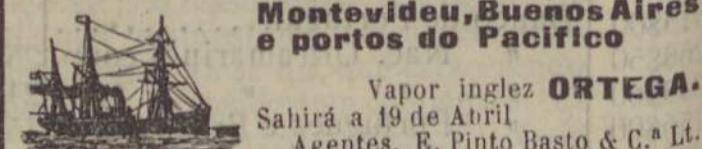
## Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Aires

O vapor alemão **ANTONIO DELFINO**.  
Sahirá em 22 de Março.  
Agentes, Marcus & Harting.  
Rocio, 50.



## Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Aires

Vapor inglez **HOGARTH**.  
Sahirá a 6 de Abril.  
Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>. T. do Corpo Santo, 10, 2.<sup>o</sup>



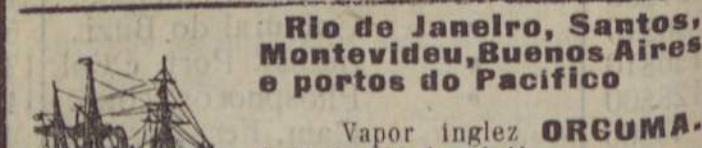
## Rio de Janeiro, Santos, Montevideu, Buenos Aires e portos do Pacifico

Vapor inglez **ORTEGA**.  
Sahirá a 19 de Abril.  
Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>. Lt. Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



## Rio de Janeiro, Santos, Montevideu, Buenos Aires e portos do Pacifico

Vapor alemão **CAP POLONIO**.  
Sahirá em 25 de Abril.  
Agentes, Marcus & Harting.  
Rocio, 50.



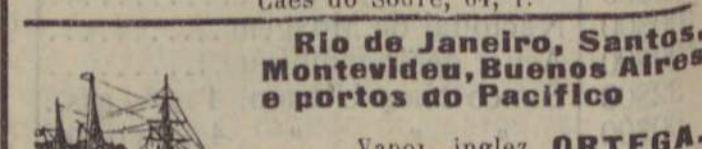
## Rio de Janeiro, Santos, Montevideu, Buenos Aires e portos do Pacifico

Vapor inglez **ORGUMA**.  
Sahirá a 26 de Abril.  
Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>. Lt. Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



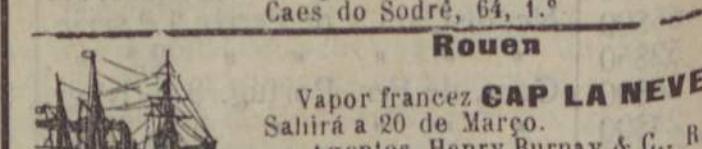
## Rio de Janeiro, Santos, Montevideu, Buenos Aires e portos do Pacifico

Vapor inglez **ORIANA**.  
Sahirá a 7 de Junho.  
Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>. Lt. Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



## Rio de Janeiro, Santos, Montevideu, Buenos Aires e portos do Pacifico

Vapor inglez **ORTEGA**.  
Sahirá a 19 de Julho.  
Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>. Lt. Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



## Rouen

Vapor francez **CAP LA NEVE**.  
Sahirá a 20 de Março.  
Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>. R. dos Fanqueiros, 10.

Locomotivas, Vagões, Carris, Caldeiras Diesel, Turbinas e Vigas

Spaey, Sañudo & C.<sup>a</sup> Ltd.

Lealtad, 14, MADRID

Apartado 1017