

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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

Proprietario-director — L. DE MENDONÇA E COSTA

Redactor principal — J. FERNANDO DE SOUZA, Engenheiro

Redactores — MARIO FERREIRA MENDES — DR. QUIRINO DE JESUS — MANOEL ANDRADE GOMES

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

10.º do 35.º anno LISBOA, 16 de Maio de 1922 Numero 826

ANNEXO D'ESTE NUMERO

SUMMARIO

Congresso Internacional Ferro-viario	109
A proposta de lei fiscal, por Quirino de Jesus	110
De Lisboa ao Brazil em avião, por Andrade G. mes	112
O Novo Horario do Minho e Douro, por Guerra Maio	112
Viagens e Transportes	113
Locomotiva para a Romania	113
Material alemão para a Yugoslavia	113
Rapidos Madrid-Barcelona	113
Notas de Viagem	114
Metropolitano de Barcelona	114
Parte Financeira:	
Boletim Comercial e Financeiro	115
Caminhos de Ferro da Noruega	115
Esmerilado dos colectores dos dynamos	116
A junção dos portos do Ruhr ás cidades hanseáticas	116
Importação de carnes congeladas	117
Uma grande locomotiva	117
A moeda	117
O Comercio do Brazil	217
Cotações na Bolsa de Lisboa	119



Congresso Internacional Ferro-viario

Estamos a meio da reunião do Congresso cuja inauguração se realizou no dia 18 como fôra do programma, sob a presidencia do snr. Riccio, ministro das Obras Publicas, representando o Governo, tendo á sua direito os snrs. Tondelier, presidente da Comissão Permanente, Gerard, vice-presidente, e Verdeyen, Secretario geral, e á esquerda os srs Crova, Director Geral dos Caminhos de Ferro Italianos, e Colson, vice-presidente da Commissão.

El-Rei Victor Emmanuel, rei estudioso, rei moderno, assistiu á sessão, o que cremos é a primeira vez que succede.

Sobre o estrado tomaram logar os representantes dos governos adherentes, assim como os membros da Commissão Permanente e da secção italiana.

O Presidente depois de saudar em nome do Rei e do governo, os congressistas, pronunciou um brilhante discurso, começando por comparar a marcha do adiantamento dos caminhos de ferro italianos desde a segunda sessão deste Congresso, que se realizou em Milão em 1887, até hoje.

Então, em 1885, a Italia tinha 11.203 kilometros de linhas em exploração, ou seja 3,907 de linha por 100 kilometros quadrados de superficie.

Em 1921 o total das linhas em exploração era de 20.667 kilometros ou 6,671 por 100 kilometros de superficie.

A rede do Estado tem hoje 15.689 kilometros de via normal, 660 de via reduzida e 220 de linhas colonias; a industria particular possui 1.961 kilometros de via normal e 2.357 de reduzida.

Ha mais em construcção, 884 kilometros pelo Estado e 1.099 por companhias; e em projecto, 1.130 kilometros do Estado e 291 por companhias.

Poz em destaque as difficuldades que a constitui-

ção orographica do paiz oppoem á construcção de caminhos de ferro, obrigando a frequentes tunneis, viaductos e trincheiras, assegurando por fim que, apesar da crise mundial, a Italia trabalha activamente não só no desenvolvimento da sua industria ferro viaria como no seu melhoramento, activando as obras de electrificação das suas linhas, já concluída em varios troços como Genova a Turim e Milão, Savona a Genova e brevemente a Pisa, etc.

Sem esquecer uma bem sentida referencia á morte do infatigavel secretario da Associação, Snr. Luiz Weissenbruch «que foi até aos seus ultimos momentos a alma da Associação», o orador terminou por uma saudação ao rei, que uma prolongada salva de palmas de toda a assembleia sublinhou.

Depois o Snr. Tondellier expoz as difficuldades que a invasão da Belgica e sua manutenção em poder da Allemanha durante a guerra causaram á Associação, impossibilitando-a de trabalhos durante cinco anos, e por fim sendo sequestrada, por conter bens que também pertenciam aos inimigos, em 1918.

Em seguida o Snr. Crova, tomando a presidencia, por proposta do orador antecedente acclamada pela assembleia, historia os trabalhos da Administração do Estado, resgatando varias linhas particulares, entre as quaes a rede meridional pertencente á Companhia do Adriatico, com 2.221 kilometros; e referiu-se também aos trabalhos de electrificação em curso (na qual foi definitivamente adoptado o systema de conductor aereo) com o qual o sr. Crova conta reduzir de 2/3 os gastos de combustivel.

E terminou por propôr que o sr. Verdeyen assumia com caracter definitivo o logar que dignamente tem exercido de Secretario Geral, e a nomeação de adjunto para o Mr. Franza e segundo adjunto Mr. Giovanes.

Mr. Verdeyen agradeceu, e por fim o Presidente da Associação convidou os presentes a irem em cortejo ao monumento de Victor Manuel onde repousa, n'uma tumba, o soldado italiano desconhecido, levando-lhe uma corôa com fita das côres belgas, visto a sede da Associação ser em Bruxellas.

Assim se fez, sendo numerosa a romaria tanto de homens como de senhoras que foram á praça de Veneza nesta piedosa homenagem.

Nos dias seguintes tem sido rigorosamente cumprido o programma que publicámos.

Alem da parte effectiva do trabalho das secções, a parte a que chamaremos distractiva tem sido importante:

No dia 19 foi o banquete offerecido pelo governo, na grande sala do Museo das Thermas do Diocleciano — serviço primoroso, animação, interessantes brindes que pouco pudemos ouvir pela enorme altura do local, apesar do logar que nos marcaram ser pouco distante da mesa d'honra.

No dia seguinte a Camara Municipal recebeu os Congressistas e a imprensa técnica, na sua riquissima sede, o Capitolio, onde os visitantes admiraram a enorme somma de preciosidades que nella se reúnem, sendo o edificio, só por si, já um monumento digno de demorada visita pelo valor artistico das suas pinturas muraes. Houve copo d'agua e discurso de boas vindas pelo presidente da municipalidade.

Na sexta-feira, 21, foram os congressistas levados, em dois grupos, em auto-omnibus, a visitar parte das ruinas da antiga Roma, indo em cada carro um guia que explicava os monumentos e a historia que se lhe referia, na lingua dos visitantes que enchiam o respectivo carro (para o que houve o bom senso de os agrupar por paizes ou por idiomas) indo-se até aos campos fóra de Roma onde se teve a bella impressão do

panorama que offerecem os arredores da grande cidade.

O sabado foi todo consagrado á excursão a Terni, uma cidade industrial a 113 kilometros de Roma onde aproveitando as enormes quedas d'agua do Velino que veem cair no Nera, se tem reunido uma grande quantidade de industrias geradoras de energia electrica, fabricas de carbureto de calcio, de sulphato d'amoniaco, ar liquido, etc.

Infelizmente o dia chuvoso muito prejudicou a excursão, o que nos impediu de visitar algumas d'essas fabricas.

Só por si a fabrica Papigno utiliza uma derivação de 195 metros de altura produzindo uma potencia de 60.000 HP. e 6.000 voltios que é transformada em 60.000 voltios e enviada a Roma.

Outro estabelecimento, o Collectatte, utilissimo salto de 155 metros com 9,6^m por segundo, obtendo a 6.000 voltios, 14.500 HP.

Assistiu-se tambem, apesar da chuva persistente, ás experiencias de engatamento automatico de vagões, systema Crescimbeni que deram bom resultado.

Pelos industriaes da terra foi offerecido o almoço a que concorreram mais de 800 pessoas, decorrendo muito animado.

A visita aos estabelecimentos fez-se em carros electricos da Administracção dos Caminhos de Ferro do Estado, formando dois grandes comboios que depois nos levaram á cascata de Marmore, bella queda d'agua de uma altura de 200 metros, subdividindo-se em varias cascatas que se precipitam no Nera.

Regressou-se a Roma como estava previsto ás 8 e 20 da noite.

Para os dias seguintes ha pequenas alteracões no primitivo programma que aqui inserimos em 16 de Março.

Em 24, 25 ás 2 horas e 26 e 27 ás 8,30 haverá visita ao Instituto de Experiencias dos Caminhos de Ferro do Estado, e em 24 ás 3,30 da tarde, alem do passeio archeologico, uma recepção no Palatino.

No 1.º de Maio visitar-se-hão os trabalhos da nova linha Napoles-Roma; a recepção no Palais Royal será ás 10 horas da noite, e á meia noite partida para Genova em vapor, onde se chega no dia seguinte de tarde.

Em 3 a visita ao Porto e recepção no "Pont des Mille" é ás 9 horas assim como a excursão ao golpho. A's 12,30 o almoço-banquete offerecido pelos industriaes (que estava projectado ser jantar, o ultimo do Congresso) e ás 6,30 recepção pelas autoridades no Palacio Tursi.

Na quinta-feira, 4, ha ainda uma excursão ás 8 e meia a Bordonecchia, e ás 10 horas recepção no vapor "Julio Cezar" com a qual se encerram as festas do Congresso.

D'esta segunda parte nos occuparemos no proximo numero.

parece, e que não o estava o das segundas. Aquellas, excluidas as contas de guerra e da crise economica, mas comprehendidas as dos serviços autónomos nas previsões de 1921—22 e de 1922—23, andam já por 633 000 contos: ou por £ 12.750.000 como antes da guerra. Estas aproximam-se de 310.000 contos, ou de £ 6.200 000 quando eram de £ 13.000.000 anteriormente. O corolário dos sylogismos ahi baseados seria a elevação d'ellas á mesma altura.

A politica financeira do Govêrno resumir-se-hia toda neste grave systema, se não comprehendesse tambem o recurso ao credito, á divida fluctuante, á mina máxima da circulação fiduciaria, e o sonho de grandes empréstimos externos e internos, sem viabilidade nas condições presentes. Toda aquella parte restrictamente orçamental do plano está bem consagrada já nas tendencias e tentativas do ministerio, menos decerto pela vontade dos homens do que pela força das engrenagens e relações partidarias. O governo aleijou absolutamente a idéa sã de se dar um corte fundo nas despesas públicas, por não poder leva-la no barco atormentado. Veiu apenas formular uma proposta para o aggravamento da carga fiscal. Actualizar esta, anno a anno, desde o de 1922, é sem duvida a sua empresa, embora a não possa realizar.

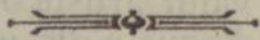
Nem mesmo os auctores do plano poderiam dizer quanto receberia mais o fisco, se elle pudesse vingar. As receitas n'esse caso tanto poderiam crescer 200.000 contos, como 300.000, ou 400.000, ou ainda mais. Tudo viria a depender da maneira como a lei fosse depois executada.

E' crível a hypothese de que atinja 3.000.000 contos o valor das mercadorias produzidas para venda e importadas; de que sobre elle recaham em média tres contractos successivos, com augmento de preços, o que o elevaria talvez a 12.000.000 contos; de que chegue a 4.000.000 contos o dos restantes actos sobre que incidiria tambem o imposto de transacções. Sobre um total de 16.000.000 contos applicar-se-hia uma taxa média não inferior decerto a 1 1/4 %, o que daria 200 000 contos para o Thesouro e Camaras Municipaes. O imposto pessoal creado, que não seria de menos de 20 % em media, affectaria decerto um rendimento collectavel reduzido a um milhão de contos approximadamente. Viriam d'ahi outros 200.000 contos, o que faria subir a 400.000 o resultado fiscal. E' provavel que os augmentos obtidos pelas contribuições predial, industrial, decima de juros e applicação de capitais compensassem, com sobejos, as que desaparecem pelo systema da proposta.

Nada se pode calcular n'este assumpto com segurança. Apenas se podem fazer meras supposições verosimeis, na formação de um criterio orientador. Mas o que se está vendo bem claro é que se pretende levar de súbito os rendimentos normaes do Estado a mais do dôbro: ao equivalente a cerca de £ 12.750.000. Os impostos, que tinham sido calculados já em 156.094 contos, por causa dos agravamentos de 1920 e 1921, teriam de ir juntamente com mais algumas receitas de tarifas de serviços a mais 340.090 contos para se terem mais 6.800.000 libras. Tanto seria preciso para se chegar emfim ao primeiro estadio da actualização imaginada. Esta, pela acção de um multiplicador variavel para mais ou para menos, conforme a relação do câmbio, faria o producto em escudos vir para baixo se elle melhorasse, ou ir para cima, indefinidamente, se piorasse, como o governo julga possivel: como seria inevitavel com a presente administração. O Governo dá-nos a prespectiva de uma Austria e depois de uma Russia a oeste da peninsula. Simplesmente a infeliz teria de pagar sempre a contribuição actualizada: o



A proposta de lei fiscal



No discurso de apresentação parlamentar o Governo affirmára que não fôra diminuida a antiga capacidade tributária do paiz. No relatorio de fazenda veiu depois desenvolver, em certo modo, o mesmo erro perigoso. Reduzindo o libras, pelos cambjos médios, as despesas e as receitas do Estado, desde o anno de 1910—11 ao de 1922—23, chegou nos seus illogismos a graves consequencias. Concluiu que a actualização das primeiras estava já feita com naturalidade, segundo

valor intrinseco de £ 13.000.000, segundo o pensamento de agora.

Vejam bem o terreno em que se busca levantar o edificio orçamental contra o impeto dos ventos! A riqueza nacional apenas iria a 3.200.000 contos em 1913. Ella mal pode ser hoje de metade, na expressão de moeda forte. Assim o inculcam os estragos e consumos irreparados, os enormes desvalores intrinsecos da população, do trabalho, da producção, do rendimento efectivo e da propria vida, a nova divida externa de quasi 20 milhões de libras, a expatriação de cerca de 200 000 contos em ouro.

Isto quer dizer que as despesas públicas não foram apenas actualizadas. Para o terem sido, deveriam, pelo contrario, ter vindo para metade como a fortuna do paiz, como a sua força contributiva. Deviam ser de £ 6.000.000 a 6.500.000. Se estão em £ 12 000.000 não é por uma actualização natural. E' por causa da nossa desordem e do nosso infortunio, sem ter-se feito nenhum fomento economico, nem sequer as simples obras de reparação.

O proprio Govêrno diz que desde 1914 houve um augmento de 5.500 funcionarios civis. Elle mesmo se lamenta de que n'aquelles gastos se comprehendem 383.633 contos por differenças de cambios e pelas subvenções que d'ellas tambem derivam. Ainda elle observa que, sem incluirmos estas, os encargos do pessoal de segurança publica, do exercito, da guarda-fiscal e da armada subiu de 12.137 contos em 1914 a 91\$815 em 1922. Não temos ahi verbas *actualizadas*, mas desenvolvidas pavorosamente por males diversos. Não temos de acceita-las como expressão definitiva da nossa vida orçamental. Temos de combater-las com vigor, por serem a maior causa e tambem o mais grave sintoma da nossa ruina.

As receitas normais do Estado não podem ser actualizadas no sentido ministerial, embora o tenham de ser n'outra accepção moderada e justa. O paiz não tem riqueza nem proventos para dar o equivalente mais de 6.800.000 libras por anno. Esta é a verdade, fossem quais fossem os fins da collecta, quanto mais sendo para as presentes despesas ruinosas do Estado. Se a fortuna baixou para meio; se a producção veio para dois terços, ou ainda para menos; se ha um *deficit* cada vez maior no proprio balanço economico annual; se elle é decerto já superior a 200.000 contos, mesmo depois de recebidos os sete ou oito milhões de libras dos nossos emigrantes — os réditos do fisco já veem do proprio capital da nação, embora muitos contribuintes paguem os impostos com dinheiro dos seus rendimentos, ás vezes enormes, por cima dos que elles e o Estado expropriam francamente. Aquelle mesmo *deficit*, e não apenas o do Thesouro, é coberto com o valor dos bens antigos, que se gastam sem renovação, com os recursos de créditos no estrangeiro e com a abundancia das notas que o Estado perdulario e communista espalha por ahi alem.

Assim, onde iriam buscar mais contribuições elevadas? Com toda a evidencia ao capital do paiz: directamente n'uns casos, indirectamente n'outros. Tambem o julgamos inevitavel. Mas não será totalmente para consumos que levem adiante a ruina, como pretendem fatalmente os governos partidarios. Será para salvar todo o resto e para formar os creditos e recursos do saneamento, do resgate e do fomento exigidos pela idéa fixa e crente de preparar uma herança maior. Nem sequer para isso podiamos reclamar aos contribuintes mais cinco ou seis milhões de libras por anno. Por essa rêde de arrasto viria a propria substancia de que elles se teem de servir, ainda com auxilios geraes do Estado, para o esforço restaurador. Na marcha para o equilibrio do orçamento e para a obtenção de

receitas capazes de garantir operações financeiras, não é preciso ir-se tão longe com a acção do fisco. O essencial é que se tenham tirado tres a quatro milhões de libras ás despesas actuaes.

Desde que taes são as realidades, o Governo de salvação publica tem de falar com nitidez ao paiz. Deverá dizer-lhe que uma boa parte da nova carga fiscal tem de vir francamente pela tributação da riqueza adquirida. Esta é no fim de tudo a responsavel pelo passivo da nação. Ella vem sendo desfalcada pela circulação fiduciaria e por todas as outras desordens e tende para a destruição como na Russia. Por força das circunstancias e da previdencia é mister que ella, até para salvar-se e recompor-se, concorra decisivamente para a consolidação financeira do Estado, com prestações pagas em periodo mais ou menos largo. Simplesmente será justo e inevitavel que tenham de ser maiores as d'aquelles que enriqueceram á custa do Estado e dos seus concidadãos com lucros de guerra. Aos outros já mais ou menos expropriados, ainda se lhes vem de pedir verdadeiros sacrificios de capital. Assim é preciso para que os expropriantes, pelo Comunismo do Estado e pela especulação mercantil, não lhes confisquem o resto. Quanto mais se não deve exigir aos beneficiarios da desgraça publica?!

A inconsistencia do plano ministerial não fica por ahi. E' muito grave o erro de supôr que os proventos e a força contributiva dos individuos e das sociedades acompanhem a marcha dos agios. Já é uma arbitrariedade tomar os de 1921 como base das novas exigencias fiscaes no designio de actualização. Mais ainda o é faze-las subir ou baixar pelas relações d'aquelles com os futuros: ou se pratique o acto administrativamente, como em geral se pretende, ou legislativamente no caso do imposto predial. Os typos de cambio são de tal modo influenciados pelas compras e vendas especulativas e pelas desordens da crise que vieram a ser um imperfeito e erroneo indice do curso dos preços e dos rendimentos. Alem d'isso, estes ultimos, para em grande numero de elementos de todas as classes, tendem intrinsecamente para zero, á medida que a nota se desvalorisa. Pelo contrario, outros, quando mais ella sofre este effeito, multiplicam os seus lucros ainda em maior proporção. A colheita de milhões a mais, com fundamento nas variações da moeda, far-se-hia á custa de grandes desigualdades, que levariam muitos ao naufragio definitivo.

De mais a mais o Governo, auxiliando essa fatalidade, desampara o consumidor e vae entregar o inquilino ao desforço natural do senhorio. O primeiro e o segundo é que teriam de pagar, directamente e pela repercussão quasi toda esta massa de milhões esterlinos buscados no desvalor do escudo. Levar-se-hia até as ultimas consequencias, a dura sorte que os vem condemnando em barda á perda das suas situações sociais. Agora seria para muitos o exterminio, afundando-se de vez as classes mais necessarias ao equilibrio, á ordem e ao verdadeiro progresso. Para se evitarem todos estes males e desastres, nem será bastante que o fisco seja equitativo na tributação justificada pelo saneamento das despesas. O Estado, sem affrontar o legitimo commercio nem esmagar o proprietario, terá de impedir por todos os meios, os abusos dos preços e das rendas. Para esses e outros fins de defeza e prevenção, terá de deslocar das cidades para a terra inculta da metropole e das colonias, uma parte da população excessiva que augmenta as perturbações, as carestias e as miserias.

Não pelos processos ruinosos dos partidos, mas pelos da reforma radical teem de vir as proprias bases do credito necessario cá dentro e lá fóra para a nossa cura. A proposito das illusões que muitos leva-

vam para a Conferencia de Genova, o "Federal Reserve Board" acaba de dizer no seu Boletim: "Um simples *ultimatum* ás nações insolventes para cumprirem as suas obrigações e equilibrarem os seus orçamentos não bastará para que se resolvam as difficuldades internacionais. A capacidade dos varios paizes para cobrir os seus gastos ordinarios com recursos regulares deve ser cuidadosamente apreciada. As despesas que excedam as faculdades de pagamento devem ser eliminados para que o *deficit* desapareça. Enquanto alguma especie de convenção internacional baseada no reconhecimento deste facto patente não haja tornado possivel a cessação do *deficit* financeiro, nenhum programma de reforma de circulação encaminhado ao retorno ao padrão de ouro terá a mais leve probabilidade de existir." São estas as leis que, sob a força da verdade e do dinheiro, tendem a dominar o mundo, talvez amanhã com durezas dolorosas. Nada mais longe d'ellas que essa doutrina erronea e perigosa da actualização por cá substituida ao bom *systema* de remedios.

Quirino de Jesus.

De Lisboa ao Brazil em avião

A heroica empreza a que os illustres aviadores portugueses, Gago Coutinho e Saccadura Cabral, metteram hombros, impellidos apenas pelo seu muito patriotismo e pelo seu entranhado amor á sciencia, após as duas primeiras gloriosas *étapes*, Lisboa-Canarias e Canarias-Cabo Verde, tem trazido com as vicissitudes por que tem passado desde a amaragem em pleno oceano de vaga alterosa junto dos rochedos de S. Pedro e S. Paulo, a alma portugueza n'uma febril ansiedade.

A maneira brilhante como os illustres e destemidos homens de sciencia cruzaram os ares n'uma róta previamente determinada com uma precisão mathematica inexcédível, provaram de sobejo á evidencia que estão habilitados a fazer não só a travessia do Atlantico pelos ares, como todas as travessias que seja dado imaginar. Gago Coutinho e Saccadura Cabral, essas duas figuras portuguezas d'uma envergadura só comparavel á de Vasco da Gama e Alvares Cabral, descobriram a maneira de determinar os rumos at'avez os ares.

Os aparelhos scientificos de sua auctoria são infalíveis.

As contrariedades por que já passaram por se terem visto forçados a amarar em pleno mar por falta de gasolina sufficiente para prosseguirem a viagem, em nada offusca a sua grandiosa epopeia, antes pelo contrario mais a elevam, ainda não só por mostrarem a quantos perigos os bravos aviadores iam expor a vida, como pela comprovação da exactidão dos seus calculos, pois que tanto a primeira como a segunda amaragem forçada, era caso por elles previsto e previamente calculado.

Se os aviões em que os nossos heroes viajaram tivessem o raio de acção exigido para percursos tão longos como os que foram tentados, não teriamos a estas horas de lamentar a perda material de dois aparelhos de que, de resto se salvára a parte principal, o motor, e ha muitos dias o grande feito estaria concluido.

No momento em que escrevemos estas linhas, com o espirito já serenado pela alegre noticia da salvação dos heroicos aeronautas, hoje glorias da nação

portugueza, pensa-se em mandar dentro do mais breve prazo possivel um novo avião para conclusão da travessia.

Esperemos pois, serenamente, confiados na pericia dos dois bravos portuguezes, que seja levado a termo o feito colossal, que fazendo despertar a alma nacional do marasmo em que a perniciosa intriga politica a fez cahir, pode marcar o inicio de uma nova era de prosperidade e o levantamento moral da sociedade portugueza.

O mundo inteiro tem sobre Portugal attentos os seus olhos admirados da grandiosa empreza que veio attestar não se terem felizmente perdido as características da velha raça portugueza.

O que se torna necessario é que todos nós portuguezes que nos prezamos de o ser, aproveitando o momento psicologico que ora se atravessa, conjuguemos os nossos esforços com os de Gago Coutinho e Saccadura Cabral para que a nossa Patria se eleve de novo ao grau de esplendor que em eras passadas alcançou.

Attingido este feito, então todo o mundo nos respeitará como a maior das nações entre as maiores.

Andrade Gomes

O novo horario do Minho e Douro

Raras vezes em Portugal, e em tempo algum nos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, se fez um horario de comboios de um tão largo alcance e com uma tão grande largueza de vistas como o que acaba de entrar em vigor n'aquellas linhas.

Dizemos largueza de vistas, porque nem sempre se tem comprehendido entre nós o alcance d'uma exploração intelligente em materia de caminho de ferro.

A sabedoria da nossa administração cifra-se muitas vezes em obrigar os passageiros de 3.^a classe a viajar em péssimos comboios, para os fazer passar a uns pseudo-rapidos e pagar 2.^a classe.

Este *systema* de que temos tido privilégio na Europa, acaba de desaparecer no Minho e Douro, com o que sinceramente felicitamos a sua nova Direcção.

No novo horario attendeu-se a todos os detalhes que um serviço destes exige para uma boa exploração, e assim foram criados comboios de longo curso admitindo a 3.^a classe, para grandes distancias, e criados outros com optimas ligações para as linhas tributarias e convergentes. Desapareceu o famoso *Porto-Medina* (aliaz supprimido no anno passado) para dar lugar a um comboio expresso e *diario*, com ligação directa em Ermezinde, do Minho e seus ramaes, e na Regoa da linha do Valle do Corgo. O que põe assim todo o norte do Paiz em comunicação directa com o estrangeiro.

Para a linha do Valle do Corgo foi posto um novo comboio rapido tambem diario, e durante todo o anno, com ligação em Campanhã com o rapido n.º 51 da C. P., o que permite fazer a viagem de Lisboa a Chaves em 12,30!

Na linha do Minho, alem do rapido actual que foi antecipado para chegar a melhores horas ao Porto, foram creados varios comboios omnibus entre Porto, Braga e Monsão, o que vae certamente concorrer para o desenvolvimento das relações da populosa provincia do Minho com o Porto.

Da linha do Minho para a do Douro ficaram agora estabelecidas cinco correspondencias immediatas e outras tantas em sentido inverso, o que representa um beneficio para o publico de consideravel valor.

As relações do Valle do Corgo com Tua e Barca d'Alva sempre tão descuradas, foram agora emfim estabelecidas em ambos os sentidos por tres comboios diarios o que é muito importante.

A linha do Corgo alem das relações directas aqui apontadas, tambem viu o seu serviço interno bastante melhorado, pois pode hoje ir-se de Chaves a Villa Real e á Regoa, e d'estas ultimas ao terminus da linha, e regressar no mesmo dia, o que facilitará grandemente as relações entre aquellas tres importantes villas transmontanas.

Agora que fizemos justiça ao excellente serviço que o Minho acaba de offerecer ao publico, seja-nos permittido tambem fazer alguns reparos sobre alguns comboios.

Desde ha muito que aprendemos que o publico, seja em que paiz fôr, não é forte em matéria de horarios e tem uma maneira de vêr differente dos ferroviarios. Augmentar-lhe a já sua habitual confusão em comprehender o *Guia Official*, é leva lo ao caminho da desorientação. Os comboios devem ser tanto quanto possivel diarios; esse systema das *tres vezes por semana* tão uzado infelizmente no nosso paiz, e de comboios em dias uteis e em dias de festa deve ser banido.

O passageiro, fóra de sua casa perde facilmente a noção do dia da semana em que se está, e d'ahi os grandes contratempos que lhe acarretta o horario d'um comboio que se efectua em determinados dias.

Fazer comboios especiaes aos domingos e dias de festa para recreio ainda se comprehendem, as supprimir comboios regulares para dar lugar a outros é um grande aborrecimento e uma contrariedade permanente para o publico.

O Minho e Douro neste caso exagerou, pois nada menos de seis combios na linha do Minho e dois na do Douro tem um horario nos dias de semana e outro nos domingos, o que vae fazer uma grande confusão nos passageiros.

Era muito mais pratico fazer aos domingos comboios especiaes de que houvesse necessidade e deixar os outros circular diariamente; um comboio a mais aceita-se; um a menos não se tolera.

Pelo novo horario foi criado um novo comboio cuja partida do Porto é ás 16,50, directo até Braga onde chega ás 18,42, e que é o desdobramento do comboio do Minho. Ambos circulam apenas nos dias da semana, sendo ao domingo substituidos por outro com igual destino.

Não seria mais interessante para os Bracarenses supprimir o comboio das 16,50 e fazer diariamente o das 17,27, para todo o Minho, e em lugar d'aquelle fazer tambem diariamente o n.º 15, entre Porto e Braga?

D'esta maneira teriamos para a capital do Minho todos os dias um comboio ás 21 horas, o que certamente seria muito apreciado.

Tambem na linha do Valle do Corgo se poderia dar ao publico mais uma facilidade, metter na composição do comboio n.º 1355 e 1356 uma carruagem de 3.ª classe, não só para ser utilizada pelos passageiros d'esta cathegoria com destino á Barca d'Alva, mas tambem pelos do serviço interno da linha.

Para findar devemos dizer que o actual horario de tão bom que é, peca por excesso de zelo, pois só d'essa forma se comprehende que depois de seis comboios em cada sentido, na linha do Douro, se vá ainda metter carruagens de 3.ª classe em mais tres de mercadorias, formando assim um serviço de 11 comboios de passageiros a contarmos com os tramways! Chega quasi a ser uma indigestão...

G. M.

VIAGENS E TRANSPORTES

Taxa de transbordo na linha do Sado

A Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste publicou um Aviso segundo o qual os transportes de bagagens registadas e recovagens que tenham de passar sobre o Sado, são sujeitas ao pagamento de uma taxa suplementar de \$50 por cada volume a titulo de transbordo.

Esta taxa é isenta da sobretaxa de 300 % em vigor.

Sobretaxas

No ultimo numero da *Gazeta* a proposito da elevação da sobretaxa nos bilhetes de passageiros nas linhas da C. P. de 200 a 250 %, indicámos qual o regimen de sobretaxas que ficava vigorando para os passageiros em todas as linhas do Paiz. Não conheciamos ainda outras alterações, e só de ahi a dois outros dias é que tivemos conhecimento de que a Campanhia do Valle do Vouga e a Nacional tinham elevado a sua sobretaxa de 250 % a 300 %, a partir tambem do dia 1 deste mez.

Fica feita a rectificação, que certamente, não teriamos tido a necessidade de fazer se tivessemos recebido os seus avisos com a antecedencia conveniente.

Rapidos Lisboa-Madrid

Segundo nos informam, no proximo mez de Junho serão suprimidos os comboios rapidos — n.ºs 151 e 154 — entre Lisboa e Madrid.

Para supprir a falta d'esses comboios, os comboios n.ºs 102 e 103 que findam e começam em Entroncamento, serão prolongados até Lisboa-Rocio, incluindo-se na sua composição uma carruagem salão da Companhia, dos Wagon-lits.



Locomotivas para a Romania

Vão ser entregues á Romania pela casa Hentschel Hijo, de Cassel, 170 locomotivas que lhe foram encomendadas pelo governo d'aquelle paiz.

O valor da encomenda ascende a 445.800.000 marcos de que a casa constructora exige pagamento immediato sob pena de não fazer a entrega.

O transporte das locomotivas da Allemanha até a Romania deve custar uns 80 000 marcos por cada locomotiva.



Material allemão para a Yugoslavia

O Ministro das Reparações fez convocar em Munich os diversos fabricantes de material ferro-viario para repartir entre elles a requisição de locomotivas e wagons que a Yugoslavia reclama a titulo de reparação, e que são 470 locomotivas e 5.704 wagons.

Com a satisfação desta requisição liquida a Allemanha a questão que tem pendente com a Yugoslavia.



Rapidos Madrid-Barcelona

Foram restabelecidos a partir de 2 deste mez, os comboios expressos diurnos entre Madrid e Barcelona, partindo de Madrid ás terças, quintas e sabados ás 9,20 para chegar a Barcelona — Termina ás 22,28. De Barcelona parte ás segundas, quartas e sextas ás 8,33 para chegar a Madrid ás 23,15.

Estes comboios são compostos de carruagens de 1.ª e 3.ª classes e têm vagão restaurante em todo o trajecto.



I

Uma chegada desagradável. — Um barbeiro salvador. — Alojamento detestável. Bom conselho d'amigo. — Pension Pincio, boa. — Um Perfeito imperfeito. — Chuva e lama, o inverno na primavera. — Projectos varios.

Aqui está uma viagem cujo começo se pode bem classificar de impressionante a ponto de ter que morrer á nascença.

Foi o caso que tendo eu que vir a Roma, ao Congresso, e irradiar d'aqui para varias excursões para as descrever nestas notas, entre as quaes contava, e conto, uma volta na Secilia (com S e não C, como sahiu no numero passado) logo poucas horas depois de estar na grandiosa capital dos Cezares, estive quasi, quasi a retomar o comboio e ir-me embora!...

Foi o caso que chegando eu em ultimo lugar e tendo as commissões do congresso disposto já de todos os alojamentos disponiveis nos hotéis e pensões, me encontrei positivamente sem ter sequer onde descansar, onde pôr as malas e onde dormir.

Quatro horas de trem a andar bem; descida d'elle em quantos hotéis, pensões e casas d'hospedes, ainda as mais modestas, em numero total por certo não inferior a 50, não me conseguiram tirar da difficuldade. Confesso que cheguei a desesperar.

Aconselharam-me a recorrer ao consul; mas eu entendo que não é para alojar os retardatarios que as nossas autoridades existem; repugna-me ir pedir favores que parecem esmolas, quem d'isso não precisa.

Por fim a casualidade veio em meu auxilio. Precisando descansar e barbear-me entrei na primeira loja de barbeiro decente que se me deparou.

Inscrevamos-lhe aqui o nome como testemunho de gratidão—o snr. Fantauzzi Francesco, via Babuino 31 — e pedi para descarregarem alli as trez pequenas malinhas enquanto me rapavam os queixos. Dois rapazes, o filho da casa e outro, muito amaveis, m'o consentiram; mandei o trem embora pagando por essas quatro horas o que o taximetro marcava, 25 lyras (menos do que pagaria por uma simples corrida ahi) trez lyras ao cocheiro que ficou contente e, vamos á barbeadella.

Já se vê que enquanto uma nuvem de espuma de sabão me cobria os queixos, eu lamentavelmente contava a minha historia.

O filho do dono da casa prestou-se a ir vêr, nos arredores, se acaso encontrava *um canto* onde eu passasse a noite, e voltou com resposta afirmativa. Era mau, dizia, mas não havia outra coisa.

Já se vê que aceitei. No resto d'esse dia e no seguinte podia encontrar melhor; o que era urgente era ter onde dormir. Estava salvo pela amabilidade d'um desconhecido!

Logo á noite quando entrei no quarto, vi a esplanca que é a casa que pomposamente se chama *Pension La Bella*, rua Fontanela, 15.

Não se pode ser mais sujo, mais falto de tudo — até de agua e toalha — do que alli! Deixo-lhe aqui o nome para que acaso algum leitor incauto que podesse cahir n'aquelle antro, o evite.

E duas noites me sujeitei a este martyrio, tendo para lavar a cara, que molhar o meu lenço em agua da garrafa, enxugando-me a outro!

Compatriotas e amigos que encontrava no congresso todos se compadeciam desta situação e me indicavam hotéis, casas, onde eu ia e obtinha a resposta "tudo tomado, não tenho um quarto."

Por fim o meu amigo Snr. engenheiro Torres, indicou-me que da sua pensão sahia um hospede; lá fui e a muitos pedidos o Snr. Schwatz, um amavel allemão d'origem, ha muito italianizado, concedeu-me alojamento na sua casa onde estou maravilhosamente bem.

Bem merece tambem que aqui indiquemos a *Pension Pincio* para qualquer viajante que venha a Roma ter a cêrteza de que se aloja n'uma casa modesta, sem pretensões sem conforto moderno (aind'assim com elevador e telephone), mas séria, absolutamente limpa, dando uma alimentação farta, sádia e bem cosinhada, e tendo um pessoal hamabilissimo, a exemplo do dono da casa.

E para terminar esta referencia a hotéis que talvez não interesse os leitores, notemos que ha em Roma uma auctoridade que se chama "Il Perfecto della Provincia de Roma" que nos faz avisar em editaes, em todos os quartos, que temos que pagar diversas taxas supplementares para o Estado.

Ora para este senhor ser perfeitamente "perfecto" não deveria incumbir-lhe metter, um pouco ao menos, o nariz nos quartos que se alugam, como na Pension "La Bella", a 20 lyras diarias, e fazer queimar aquella cama de madeira em X, aquellas toalhas esburacadas e nodoentas, aquelles dois palmos de velho feltro servindo de tapete?

Depois da maçada dos hotéis, temos tido este anno a da hyvernal primavera, que empana todo o prazer da viagem. O chapéu de chuva tornou-se um companheiro inseparavel, porque, a cada momento, uma batéga d'agua nos cae em cima.

Na vinda d'ahi, atravez do norte de Hespanha, no bello comboio n.º 9 que nos traz de dia, ninguém viu a pittoresca passagem do Pancorio: mal se avistou a cathedral de Burgos.

Pela linha de Bayonna a Toulouse, quem distinguu o Pic du Midi, a linda cadeia dos Pyreneos? Só durante uma meia hora nos foi dado vêr algumas montanhas cobertas de neve; logo a chuva e as nuvens tudo occultavam.

Chuva torrencial a impedir-nos de aproveitar as tres horas de paragem em Toulouse, chuva por toda a Côte d'Azur sem vermos Monaco, Monte Carlo, Menton e tantos pontos deliciosos no P. L. M. Chuva em Genova e... chuva em Roma de que só me livre hoje, porque tenho que escrever estas *notas* e outras.

De Roma já fallei nestes artigos quando em 1904 a visitei; e pouco me proponho vêr, desta vez, preferindo ver coisas novas. E' assim que — se a chuva parar, ou melhor, o tempo se resolver a cumprir o seu dever de ser primavera italiana, ao menos em maio, algumas excursões interessantes espero fazer que os leitores da *Gazeta* apreciarão.

Metropolitano de Barcelona

Organisou se em Barcelona uma empresa denominada "Ferrocaril Metropolitano de Barcelona", que se dispõe a construir uma linha subterranea de tracção electrica como transversal da linha de Barcelona a Tarragona e França.

A construcção da linha para a qual o governo hespanhol outorgou a necessaria concessão á referida empresa, deverá estar concluida no praso de seis anos.



BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 10 de Maio de 1922.

A situação económica e financeira do paiz continua a piorar sempre, como é inevitável desde que se não cortem, antes se desenvolvem as despesas, e se não promove o augmento da produção, que no ramo agrícola é cada vez menor pela decadência das sementeiras. Assim a única e importante novidade é a do esforço empregado para se lançar sobre a nação uma carga de impostos que tende a esmagá-la como n'outro logar dizemos.

O paiz tem de acordar para a tremenda realidade. Tem de fixar bem os olhos n'um systema de administração que no fim de tudo se preocupa principalmente com a idéa de calcular-lhe o maior tributo possível.

Não é apenas pela proposta fiscal do sr. ministro das finanças que se revela essa tendencia para uma absorção grave de fortuna em coexistencia com as despesas ruinosas que se vieram accumulando e que se mantem indefinidamente ainda com agravamentos successivos. As propostas da mesma natureza veem-se multiplicando para todos os lados e algumas para efeitos tributarios muito amplos. Especialisemos o que o sr. ministro do Commercio apresentou em 2 do corrente, aliaz para o bom fim da reparação e reconstrução de estradas.

Pelo disposto n'ella o governo mandará construir as estradas estudada se por estudar, que fazem parte da classificação approvada e em harmonia com a lei de 22 de fevereiro de 1913, na totalidade de 4.017,183 kilometros, devendo isto ser feito num decennio, á razão de um décimo por anno em cada districto.

De outro lado, em cada um dos cinco primeiros annos economicos subsequentes á promulgação da lei proceder-se-ha á reparação de um quinto do numero de kilometros de estradas que d'ella necessitem, fazendo-se tambem tudo proporcionalmente em cada districto e em cada anno.

Para occorrer a estas despesas o governo contrairá emprestimos. Um d'elles no valor de 20.945 contos em cada anno, será exclusivamente destinado á grande reparação das estradas que d'isso carecem, n'uma extensão total de 5.818 kilometros. O outro no valor de 10.000 contos em cada anno, durante um decennio, será destinado á construcção dos 4.017,183 kilometros de estradas.

Ficarão consignados á satisfação dos encargos dos emprestimos os rendimentos do imposto annual de transito nas estradas, a que se refere o n.º 1 do artigo 2 da recente lei n.º 1238, e cujas taxas são alteradas na proposta, e bem assim um imposto especial para estradas que recairá como adicional em todas as contribuições directas do Estado. Este ultimo é constituído por uma importancia certa em cada anno, repartida proporcionalmente ás mesmas contribuições, tomando-se para o calculo da percentagem o ultimo valor apurado na cobrança d'ellas. A importancia a distribuir como imposto especial é fixada para cada um dos annos de 1922 a 1925 em 6.000 contos, de 1925 a 1928 em 9.000 de 1928 a 1931 em 12.000, de 1931 a 1934 em 15.000, de 1934 a 1937 em 17.000, sendo logo reduzida a 15.000, diminuindo 2.500 em cada um dos annos seguintes e deixando de ser paga a partir de 1942-43.

Tanto o imposto de transito como o especial pesarão fortemente sobre a produção e o consumo do paiz em muitos milhares de contos por anno durante um largo periodo em que, segundo parece, o governo conta com o prolongamento d'uma situação cambial desastrosa que exige tão elevadas verbas. Assim veremos que pelo systema da governação dos partidos, a tendencia será para se criarem grandes impostos destinados a qualquer parte da obra de reconstituição nacional ainda não começada, aggravando-se ao mesmo tempo enormemente as contribuições em *actualização de taxas*, para fazer face ás despesas ruinosas anteriores, que se dizem actualisadas, como se faz na proposta do Ministério das Finanças. Não se vê que isto é impossivel!

A governação partidaria e parlamentar vem-se afastando sempre das realidades exteriores e internas. Complica todos os problemas da nação, até o da sua existencia. A politica financeira obedece como as anteriores ao desejo de garantir por novos meios o prolongamento d'uma desordem reconhecida. Os politicos ahí envolvidos não veem com efficacia e que de fóra se vê muito bem. Não consideram que as tentativas d'essa natureza foram as unicas e são já muitas e quasi todas vãs, e deixam de pé e agravam as penurias e as descrenças que dão cabo dos Ministérios com outras causas apparentes das quedas e sedições. Não attentam em que, se ellas podessem vingar, a produção e o capital, em re-

ducção continua por tudo o que se tem feito e se deixou de fazer. tenderiam mais rapidamente para o nada, e as revoluções para aspectos e efeitos mais sérios. Não concluíram ainda que não é tal o caminho para o estrangeiro nos prestar uma assistencia grande e a largo prazo, que assegure a nossa recomposição cambial e uma vida sã e progressiva. Não sentiram ainda o risco de que assim nos venha a exigencia annual efectiva de um milhão de libras, ou mais de 50.000 contos, para os juros do credito do governo inglez, e d'aquelle mesmo, já quasi a 19 milhões de libras; pagamentos que não poderíamos fazer sem afundar-se de vez e escravizar-se a nossa economia e talvez a nossa administração. Ainda não calcularam que, estando em gerigo a paz da Europa, uma nova guerra, julgada já proxima por muitos, levaria aqui até o fim as confusões e as desventuras, se nos achasse na ruina material e moral a que estamos entregues. Menos ainda chegaram á verdade terminante de que, por todos esses motivos, é de urgencia extrema termos a ordem publica, social, financeira e economica, em pleno regimen de uma gerencia reparadora e providente e de uma actividade solidaria, forte e cheia de fructos. Precisamos assim de um governo excepcional pela idéa e pela acção, com o appoio na consciencia do paiz. A experiencia já mostrou que ella é impossivel pela influencia de um partido, ou pelo accordo tacito ou cooperação de alguns ou de todos. Mais o seria agora por uma revolução violenta, que viesse formar, estabelecer e nutrir novos elementos em substituição dos que veem usufruindo o poder. A anarchia, a despeza e a ruina cresceriam infalivelmente. Por quaesquer d'essas vias chegaríamos depressa a um Portugal com perdas muito graves na sua população e no seu territorio africano e sem consistencia para manter a soberania inteira perante as nações credoras e hegemonicas, e no fim a propria independencia na Iberia. Na presente situação de Portugal, da Europa e do mundo só podemos ter a cura e a convalescência por uma tregua transitoria. E' tambem condição que durante ella administrem homens preparados fóra dos compromissos e relações prejudiciaes aos planos e esforços devidos.

Esta é a solução que sem paixões deve ser pregoada em toda a parte pelos portuguezes ilustrados e conscienciosos. Fazendo isto com rapidez e empenho, elles apressarão, patrioticamente, o emprego de muito recurso decisivo que nos resta na ambição do bem commum. Depois haverá tempo de sobra para tratarem da politica partidaria no paiz consolidado os que nisso queiram e porventura devam officiar.

Q. J.

Os caminhos de ferro da Noruega

Para uma superficie de 321.500 kilometros quadrados, a Noruega dispõe duma rede de caminhos de ferro ainda pouco desenvolvida: o comprimento explorado vae pouco alem de 3.200 kilometros, dos quaes 86% pertencem ao Estado. Mas da maneira que se apresenta actualmente, esta rede serve grandes extensões, porque possui uma completa combinação composta d'uma transversal oeste-este que une Bergen a Christiania e d'uma transversal norte-sul que liga esta ultima cidade a Trondhjem, e que se duplica na quasi totalidade do seu percurso por uma outra linha de via estreita.

A transversal Trondhjem-Christiania só foi aberta ultimamente ao trafego, em 19 de Setembro ultimo; trabalhava-se na ultima secção, Dombaas-Støren, desde 1908.

Vale a pena contar a historia desta linha, que é, sem duvida nenhuma, chamada a desempenhar um papel consideravel no desenvolvimento economico da Noruega.

A primeira secção foi executada sob a direcção do celebre Stephenson de 1851 a 1854; devia reunir Christiania a Eidsvold; era ao mesmo tempo a primeira via estabelecida em territorio norueguez. Foi sómente até 1880, data em que se decidiu prolonga-la até Hamar, na direcção do norte; construido no modelo normal (1, m. 435), alargou-se progressivamente até Otta, que alcançou nos primeiros annos do seculo vinte. Entretanto, o "Stating" decidiu a construcção da linha Bergen-Christiania, estabelecida igualmente sobre o tipo normal, e cuja execução levou 15 annos (1895-1910), e ligou Christiania a Trondhjem por uma linha de via estreita, assim escolhida por ser menos

dispendiosa, e satisfazendo muito bem as exigencias bastante modestas do trafego de então.

Mas esta linha mostrou-se depressa nitidamente insufficiente, ante as necessidades sempre maiores dum paiz que nascia da vida industrial e começava a tomar uma parte bastante activa no commercio internacional. Necessitava portanto a Noruega de uma nova linha, de preferencia de via normal, e occupando uma posição mais central.

Concordou-se que não se podia fazer melhor do que prolongar até Trondhjem a linha já existente entre Christiania e Otta, que apresentam a dupla vantagem de seguir a antiga estrada commercial de Gudshandsdalen, e de fornecer uma excellente base, quando se quera dotar a Noruega do norte-oeste da rede que lhe faltava.

O empreendimento foi decidido em Julho de 1908; a linha foi primeiramente construida até Dombås, depois prolongou-se pelo importante massivo montanhoso de Dovre Fjelde, não o deixando senão quando chegar a Støren; em Støren encontrava a antiga linha Christiania — Trondhjem, em que começava a ser necessario levar á ultima secção, Støren — Trondhjem, pelo modelo de 1m. 44. A travessia do Dovre Fjelde não se fez sem sérias difficuldades technicas, elevando-se a linha da cota 600 em Dambås, para a cota 865 em Fohstuen, para ganhar uma fraca distancia, o ponto culminante de Hjerkin (928^m) d'onde desce gradualmente até Støren, que não está a mais de 64m. acima do nivel do mar. Mesmo assim, foi preciso construir defezas, para proteger a linha contra as avalanches e os desmoronamentos. Esta precaução, indispensavel n'uma região tão septentrional, não custou menos de 2.700.000 corôas. O custo da construcção que em tempo normal já era muito elevado, cresceu naturalmente em proporção á alta geral dos salarios e dos materiaes, a que a Noruega não escapou mais do que qualquer outro paiz. Avaliados em 15 milhões de corôas em 1908, as despesas passaram a mais de 21 milhões em 1911; em 30 de Junho de 1921, o *Storting* votava um credito de 23.350.000 corôas, mas esta somma cobre apenas metade das despesas, que são calculadas agora, e d'uma maneira mais ou menos certa, no total de 52.460.000 corôas, ou seja tres vezes as avaliações de antes da guerra.

Esmerilado dos colectores dos dynamos

Quando nas barras de um collector se começam a formar superficies planas por efeito de desgaste, deve-se immediatamente beneficiar esse collector.

A operação que consiste em torneiar as barras referidas, não deixa de ter os seus inconvenientes, pois se a experiencia ensina as difficuldades com que se luta ao torneiar o cobre, maiores são ainda quando se trata de fazer a mesma operação com os colectores, porque o metal de que estes se compoem foram endurecidos consideravelmente pela fabricacção com as escovas, com o que tendem a romper-se as barras na parte central. Alem d'isso o torno arranca pequenas parcelas de metal que por sua vez destroem a mica correspondente.

Para evitar estes inconvenientes deve-se ter em vista ao regular o collector para eliminar as superficies planas originadas pelo desgaste de que falámos, faze-lo girar em torno dos seus proprios apoios na sua velocidade de regimen e mais condições normaes, e não no torno em redor dos seus centros.

Actualmente não ha necessidade de torneiar o collector ou tira-lo do seu dynamo, operação que repre-

senta sempre uma perda de tempo, porque se empregam machinas para esmerilar o collector dispostas de tal maneira que podem facilmente adaptar-se a qualquer especie de dynamo.

Este tipo de machinas tem applicação especial em dynamos de motores maritimos, assim como nos de tramawys e comboios electricos.

Muitos constructores de dynamos empregam a machina a que nos referimos, desde que o dynamo sae da officina para trabalhar, pois deste modo, o trabalho produz-se em melhores condições, o gasto do cobre é menor e, o mais importante ainda, a mica não se estraga.

A experiencia demonstra que uma mó de esmeril cumpre melhor o seu objectivo, quando se põe em contacto suave com as barras do collector, do que quando este contacto exerce uma grande pressão. O melhor modo de proceder é indicado pelo som produzido pelo trabalho da mó; é conveniente que esse som seja agudo em vez de grave.

A junção dos portos do Ruhr ás cidades Hanseáticas

A junção do Rheno ao Danubio pelo Neckar está começada: a dos dois rios pelo Main está decidida e os trabalhos vão começar immediatamente. As longas luctas impenhadas entre os partidarios do traçado Norte, do traçado Sul, e do traçado intermediario a respeito do curso seguido pelo Mittelland Kanal tendo-se decidido no anno passado pelo rio, não poude passar á realisacção da ultima parte do grande veio d'agua, entre Hanovre e Magdebourg; emfim as negociações relativas á execucao do canal do Main ao Weser pelo Itz e a Werra ou a Fulda, tomam uma melhor feição para que se possa esperar da Allemanha a sua próxima realisacção; resta portanto completar a ultima parte do programma de canalisação actualmente projectada do outro lado do Rheno, a saber: a reunião dos portos do Rhur ás cidades hanseáticas por meio de um canal que se separará de Mittelland Kanal em Bramsche, cortará o Weser em Hoya, por cima de Hamburgo, em frente da embocadura d'este rio do canal do Elba em Trave, que ligue Lubeck ao systema hydrographico allemão.

Como esta combinacção serve antes de tudo os interesses de Hamburgo e de Lubeck, Brêmen não tem faltado em levantar protestos; e a intransigencia manifestada pelas duas partes tem contribuido para retardar a solucao do problema, apesar de ser do interesse de ambos.

A *Gazette du Rhin et de la Westphalie* de 5 de Janeiro annuncia que a municipalidade Hamburguesa, desejando pôr fim a esta situação, acaba de convocar em Hamburgo uma conferencia onde os representantes das cidades hanseáticas e dos centros industriaes westphalo-rhenanos foram convidados a ir expôr as suas opiniões sobre o traçado da futura via d'agua. Em seguida a esta conferencia, foi decidido que a questão seria estudada por uma commissão de peritos os quaes terão plenos poderes, por parte dos interessados, para a discutir.

Julga-se que esta decisao apressará muito a vinda d'uma solucao tão desejada, talvez assim, o exemplo de Hamburgo venha incitar as cidades de Brêmen e de Oldenburgo a sahir da reserva que ambas mantem no que diz respeito ao traçado do Canal do Ems ao Weser, que tem, como se sabe, sido objecto de muitas discussões estereis.

A importação de carnes congeladas

Segundo noticiaram os jornaes brasileiros está-se organisando na cidade de São Paulo uma empresa que se propõe a introduzir as carnes congeladas em Portugal.

A iniciativa d'essa empresa deve-se ao nosso consul n'aquella cidade o sr. J. A. de Magalhães, que encontrou da parte da Camara Portuguesa do Commercio todo o appio.

O sr. Magalhães e os directores da Camara do Commercio iniciaram os seus trabalhos por uma visita ás instalações da Companhia Frigorifica de Santos, cujo gerente o sr. Alfeu da Silva, lhes prestou todos os esclarecimentos de que careciam sobre a industria frigorifica e lhes mostrou todas as instalações das suas fabricas.

Oxalá que a projectada empresa consiga introduzir em Portugal, com boa aceitação pelo publico, as carnes congeladas, o que viria concorrer bastante para o barateamento da alimentação ás classes menos abastadas.

A carne congelada que em quasi todas as cidades muito populosas das outras nações dá uma boa contribuição para alimentação publica, havendo até algumas cidades onde se não come outra, no nosso paiz onde já por mais d'uma vez se tem tentado introduzir, não tem sido bem resolvida pelo povo que, habituado antigamente a ter por um preço barato a carne fresca, não pode conformar-se a fazer uso da congelada.

Não havendo, como já actualmente não ha, carnes frescas no nosso paiz em quantidade sufficiente para a alimentação publica, pelo que essas carnes attingiram os preços elevadissimos por que estamos pagando, julgamos da maior vantagem a importação das congeladas, desde o momento em que esteja bem garantido o seu perfeito estado de conservação.

O augmento da população nas cidades principaes, como Lisboa e Porto, está exigindo um maior fornecimento de carne, a não ser que se resolva o problema de gado da provincia de Angola, o que se nos afigura não será tão depressa, só com a intervenção das carnes congeladas poderá supprir-se a falta que já se está sentindo deste genero de primeira necessidade.

Uma grande locomotiva

A Companhia do Norte de Hespanha adquiriu á Sociedade Hespanhola de Construcção Babcock y Wilcox, uma locomotiva de grande tonelagem que é a maior machina que tem circulado nas linhas hespanholas.

Esta locomotiva pesa 140 toneladas e tem de comprimento, incluindo o tender 28,6 metros. Assenta em tres jogos de *bogies* com doze eixos.

O apparecimento d'essa locomotiva causou verdadeira sensação na população de Bilbao no dia em que foi posta em circulação.

A moeda brasileira na Allemanha

A Bolsa de Berlim resolveu admitir nas suas cotações a moeda brasileira de mil reis. D'aqui em diante todos os negocios do Brazil na Bolsa de Berlim serão feitos com toda a liberdade e amplitude n'aquella moeda. A cotação no dia da abertura foi de marcos 40,314 por mil reis para transferencia telegraphica.

Esta resolução deve contribuir bastante para o desenvolvimento das tranzacções entre os dois referidos paizes, que já vão retomando a importancia que tinham alcançado antes da guerra.

O Commercio do Brazil

Agora que a grande nação brasileira tanto se acha em foco, graças á heroica travessia aerea do Atlantico pelos illustres portuguezes Gago Coutinho e Saccadura Cabral, e tambem pela proximidade da exposição que se deve realizar n'aquella paiz ainda este anno, achamos interessante conhecer-se o grau do desenvolvimento que o commercio brasileiro tem nos ultimos annos attingido nas suas relações com as outras nações, o que se pode apreciar pelos dados estatísticos a seguir indicados, extrahidos da importante revista *Brazil Ferro-Carril*, e relativos apenas a um certo numero de mercadorias.

Carnes

De Janeiro a Novembro do anno findo a exportação de carnes congeladas foi inferior á de 1920, pelas causas geraes que retardaram as remessas de gado.

Durante esse periodo foram exportadas para o exterior 60 039 toneladas contra, nos mesmos mezes, 53.182 em 1920, 52 027 em 1919 e 58.043 em 1918. Antes da guerra não se exportava carne congelada.

O valor dessas remessas attingiu em 1921 63.223 contos contra 66.627 em 1920, 57 909 em 1919 e 58 043 em 1918.

O valor médio por tonelada passou de 1.000\$000 em 1918 a 1.113\$000 em 1919, 1.054\$000 em 1920 e reis 1.051\$000 em 1921.

Até 1918 eram só o Rio e Santos que exportavam carnes congeladas. De 1920 em diante o Rio Grande começou a figurar nas estatísticas, ultrapassando em 1920 o Rio de Janeiro. O maior cliente tem sido a Italia, ou os entrepostos italianos com destino para o Oriente, depois a Inglaterra.

Durante a guerra a França fez tambem grandes aquisições. No anno passado os freguezes, em ordem de importancia, foram a Italia, a Grã Bretanha, a França e a Hollanda. Sant'Anna do Livramento exportou muito por intermedio do Uruguay.

A exportação de carne para conservas tambem baixou muito durante os primeiros onze mezes do anno passado, elevando-se as remessas a 967 toneladas contra, no mesmo periodo, 1.632 em 1920; 24.530 em 1919; 16.098 em 1918 e 193 em 1917. O valor correspondente foi de 1.765 contos em 1921, 3.130 em 1920, 40.756 em 1919, 24.474 em 1918 e de 165 em 1913.

O valor médio por tonelada exportada passou de 857\$000 em 1913, de 1.582\$000 em 1918, de 1.661\$000 em 1919, de 1.923\$000 em 1920 a reis 1.824\$000 em 1921.

Antes da guerra exportava-se muito pouco do Rio e Rio Grande para Belgica e Allemanha.

Rio de Janeiro e Santos enviaram tambem grandes partidas e os Estados Unidos receberam boa porção.

No anno passado, Santos foi o maior porto exportador, e a Grã-Bretanha e a Allemanha os maiores clientes.

Depois da guerra melhorou a exportação do xarque e, se no anno passado as remessas foram inferiores ás do anno anterior, ainda assim ficaram acima das de 1913.

No periodo de que nos occupamos, a exportação do xarque foi de 4.332 toneladas, contra, no mesmo periodo, 7.395 em 1920, 4.615 em 1919, 4.431 em 1918, e 19 em 1913.

O valor correspondente foi de 6.282 contos em 1921, 9.606 em 1920, 6.529 em 1919, 6.654 em 1918 e 21 em 1913.

O valor médio por tonelada passou de 1:081\$000 em 1913, de 1:502\$000 em 1918 de 1:415\$000 em 1919, de 1:299\$000 em 1920, a 1:449\$000 em 1921.

Sebo

Durante o anno passado augmentou a exportação do sebo, elevando-se as remessas para o exterior a 4.713 toneladas contra, no mesmo periodo, 3.218 em 1920, 3.523 em 1919 e 558 em 1918, Antes da guerra não exportavamos esse artigo. O valor d'essa exportação attingiu em 1921 4.074 contos, contra 2.882 contos em 1920, 8.263 em 1919, 696 em 1918.

O valor médio por tonelada exportada passou de 1:248\$000 em 1918, de 969\$000 em 1919 a 896\$00 em 1920 e 864\$000 em 1921.

A exportação de sebo faz-se pelo Rio de Janeiro, Santos e principalmente pelos portos e postos do Rio Grande de Sul e destina-se ao Uruguay, á Argentina, Estados Unidos, Grã-Bretanha, etc.

Couros e pelles

Os couros exportados, de Janeiro a Novembro do anno findo, elevam-se a 39.490 toneladas contra, no mesmo periodo, 34.318 em 1920, 53.854 em 1919, 42.281 em 1918 e 33.416 em 1913. O valor foi muito menor tendo sido de 48.076 contos contra 60.343 em 1920, 94.236 em 1919, 68.807 em 1918 e 31.408 em 1913.

Os preços baixaram muito, e d'ahi a differença para menos no valor, tendo o valor médio por tonelada passado de 940\$000 em 1913, de reis 1:651\$000 em 1918, de 1:750\$000 em 1919, a 1:758\$000 em 1920 e reis 1:217\$000 em 1921.

Os maiores clientes são Estados Unidos, Grã Bretanha e França. A Allemanha já conquistou o seu antigo logar nas compras, tendo sido dos primeiros no anno passado. Da fronteira do Rio Grande do Sul exporta-se muito por intermédio do Uruguay.

Declinou a exportação de pelles, que foi de 2.659 toneladas contra, no mesmo periodo, 3.685 em 1920, 4.826 em 1919, 1.915 em 1918 e 2.927 em 1913. O valor correspondente foi de 19.606 contos em 1921, contra 43.464 contos em 1920, 47.671 em 1919, 10.544 contos em 1918 e 10.481 em 1913.

Os preços que subiram muito durante e depois da guerra, baixaram relativamente no anno passado. Assim o valor médio por tonelada, passou de 3:581\$000 em 1913, de 5:500\$000 em 1918, de 9:878\$000 em 1919, de 11:796\$000 em 1920 a 2:403\$000 em 1921.

Todos os principaes portos do Brazil exportam pelles em conjuncto, mas os que sobresaem em quantidade, são os da Bahia e Fortaleza. O maior cliente os Estados Unidos, que compraram em 1920, mais de 2.200 toneladas, numa exportação total de 3.900 toneladas. Então as acqnições da França foram de 380 e da Grã-Bretanha de 123.

Arroz

A exportação de arroz beneficiado em casca, e a do quirera, em 1921, attingiu 14.038.730 kilos no valor oficial de 5.563:680\$100; contra kilos 10.348.037 no valor de reis 5.453:234\$960, em 1920.

A exportação foi feita para os seguintes portos:

Arroz limpo—Bahia, 18.920 kilos, Cabedello, 32.700; Pernambuco, 96.300; Rio de Janeiro, 2.519.700; Santos, 18.740; Victoria, 3.000; Buenos Aires, 6.320.820; Montevideo, 333.000; R. O. do Uruguay, 205.680; Hamburgo, 1.698.000; Maceió, 600. Totaes. 11.290.160.

Arroz em casca — Imbituba, 1.250 kilos; Santos, 60; Buenos Aires, kilos 15.000; Montevideo, 1.600.009, Totaes: 1.616.310 kilos;

Quirera de arroz Bahia, 57.000 kilos; Rio de Janeiro, 268.020; Buenos Aires, 6.000; Lisboa, 240, Hamburgo, 801\$000. Totaes: 1.132.260 kilos.

A exportação de arroz em casca, em 1920, foi sem nenhuma importancia: 180 kilos, no valor pe 54\$000.

A quirera de arroz, não figurou no exportação de 1920.

Dos mercados do exterior, foram mais consumidos os de Buenos Aires, 6.224.920 kilos; Montevideo, 1.933.000 kilos e Hamburgo, kilos 1.698\$000.

Feijão

Em 1921, a exportação de feijão foi de 390 toneladas, contra 23.101 em 1920, 58.607 em 1919, 70.914 em 1918, e 7 em 1916. O valor correspondente attingiu a 183 contos; contra 8.357, em 1920, 20.845 em 1919, 31.299 em 1918 e dous em 1913.

No periodo de expansão, como agora, os grandes portos de exportação foram Rio, Santos e Porto Alegre. Os maiores clientes foram de 1916 a 1918, a França, os Estados Unidos e a Grã-Bretanha, a Allemanha e a Hollanda.

Mandioca

A farinha de mandioca exportada no anno findo elevou-se a 15.048 toneladas, contra 8.661 em 1920, 21.834 em 1919, 65.332 em 1918, e 4.876 em 1913,

O valor correspondente das remessas foi de 5.048 contos em 1921, 2.462 contos em 1920, 7.135 contos, em 1913.

Matte

No mesmo anno exportaram-se 71.899 toneladas de herva-matte, contra 90.686 em 1920; 90.200 em 1919; 72.781 em 1918 e 65.843 em 1913.

O valor correspondente attingiu a 43.436:000\$000 em 1921, contra reis 50.559:000\$ em 1920; 52.512:000\$ em 1919; 39.750:000\$ em 1918 e 35.576:000\$ em 1913.

Os grandes portos de exportação de herva-matte são Paranaguá, Antonina, Foz do Iguassú, São Francisco, Porto Alegre, Sant'Anna do Livramento e Uruguayana. Os consumidores são Argentina, Chile e Uruguay.

Do total de 90 mil toneladas em 1920 destinaram-se á Argentina 68.907 toneladas; ao Chile 8.221 e ao Uruguay 18.425.

Fructas

Elevou-se a 40.342 toneladas as exportações de fructas de mesa, em 1921 contra 40.927 em 1920, 22.384 em 1919, 24.566 em 1918 e 29.238 em 1913.

O valor correspondente attingiu 5.136:000\$000 em 1921 contra reis 2.459:000\$000 em 1920 2.783:000\$ em 1919, 2.828:000\$ em 1918 e reis 2.497:000\$000 em 1913.

A importação de fructas foi entretanto, de 7.352 toneladas, no valor de 14.732:414\$000 em 1920 e de 8.160 toneladas e 11.925:771\$000 em 1919.

Antes da guerra européa, em 1913, foi de 13.961 toneladas no valor de 8.954:049\$000.

Tabaco

Foi de 32.920 toneladas, a exportação em 1921, contra 31.469 em 1920; 43.280 em 1919; 29.755 em 1918 e 29.743 em 1913.

O valor correspondente foi de 55.110 contos em 1921, 42.006 em 1920, 72.141 em 1919, 42.922 em 1918 e 24.779 em 1913.

Madeiras

As madeiras figuraram na exportação em 1921, com 100.499 toneladas, contra 125.394 em 1920; 103.824 em 1910; 181.799 em 1918 e 20.310 em 1913.

(Continúa)

Cotações na bolsa de Lisboa

[illegible]



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 pasagens 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 sair do porto de Lisboa



Africa Ocidental Portugueza

Vapor portuguez **AFRICA**.
Sahirá a 18 de Maio.
Companhia Nacional de Navegação, Rua do Commercio.



Africa Oriental e Ocidental

Vapor allemão **USSUKUMA**.
Sahirá a 2 de Junho.
Agentes, Marcus & Harting, Rocio, 50.



Bordeus, Havre e Rouen

Vapor portuguez **SADO**.
Sahirá a 21 de Maio.
Agentes, Pinto de Vasconcellos Lt. Caes do Sodré, 52.



Bordeus e Rouen

Vapor hollandez **HEEWLIET**.
Sahirá a 20 de Maio.
Agentes, Henry Burnay & C.^a Rua dos Fanqueiros, 10.



Bristol e Newport

Vapor ingl z **HOMEFORD**.
Sahirá a 20 de Maio.
Agente, E. Pinto Basto & C.^a Lt. Caes do Sodré, 64, 1.^o.



Bahia, Rio de Janeiro e Santos

Vapor ingl z **DRYDEN**.
Sahirá a 25 de Maio.
Agentes, Garland, Laidley & C.^a R. Corpo Santo, 10-2.^o



Cette e Marselha (Directo)

Vapor italiano **MONVISE**.
Sahirá a 22 de Maio.
Agente, Henry Burnay & C.^a Rua dos Fanqueiros, 10.



Leixões e Liverpool

Vapor ingl z **HILDEBRAND**.
Sahirá a 18 de Maio.
Agentes, Garland Laidley & C.^a T. do Corpo Santo, 10, 2.^o



Londres e Hamburgo

vapor allemão **HOCHLAND**.
Sahirá a 16 de Maio.
Agentes, Henry Burnay & C.^a B. dos Fanqueiros, 10.



Londres

Vapor ingl z **Campeador**.
Sahirá a 18 de Maio.
Agentes, Pinto Basto & C.^a Lt. Caes do Sodré, 64, 1.^o.



Madeira e Canarias

Vapor ingl z **ALONDRA**.
Sahirá em 17 de Maio.
Agentes, Garland Laidley & C.^a T. do Corpo Santo, 10, 2.^o



Madeira e Açores

Vapor portuguez **LIMA**.
Sahirá a 20 de Maio.
Empresa Insulana de Navegação, C. Sodré, 84, 2.^o.



Madeira, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos-Ayres.

Vapor ingl z **ANDES**.
Sahirá a 22 de Maio.
Agentes, James Rawes & C.^a Mala Real Inglesa, R. do Corpo Santo, 47.



Madeira e Canarias

Vapor ingl z **ANDORINHA**.
Sahirá a 22 de Maio.
Agentes, Garland, Laidley & C.^a T. Corpo Santo, 10-2.^o.



Para Anvers (Directo)

Vapor belga **COLOMBIER**.
Sahirá a 16 de Maio.
Agentes, Henry Burnay & C.^a Rua dos Fanqueiros, 10.



Para Las Palmas, Bissau e Bolama.

Vapor portuguez **MOSSAMEDES**. Sahirá a 17 de Maio.
Companhia Nacional de Navegação. Rua do Commercio.



Para Natal, Lourenço Marques e Beira e para todos os portos da Africa Oriental Portugueza com transbordo em Lourenço Marques.

Vapor ingl z **Glan Mac William**.
Sahirá a 5 de Junho.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a P. Duque da Terceira, n.º 4.



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos.

Vapor hollandez **DELFLAND**.
Sahirá a 16 de Maio.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a Pr. Duque da Terceira, 4, 1.



Para Leixões, Vigo, Cherbourg, Southampton e Amsterdam

Vapor hollandez **GELRIA**.
Sahirá a 24 de Maio.
Agentes, Orey, Antunes & C. Lt. P. Duque da Terceira, 4, 1.^o



Rotterdam e Hamburgo

Vapor allemão **LISBOA**.
Sahirá a 17 de Maio.
Agentes, Marcus & Harting. Rocio, 50.



Rouen

O vapor francez **PELLEGRINI**.
Sahirá a 16 de Maio.
Agentes, Henry Burnay & C.^a R. dos Fanqueiros, 10.



Rouen

Vapor francez **MAGUILA**.
Sahirá a 21 de Maio.
Agentes, Henry Burnay & C.^a R. dos Fanqueiros, 10.



Rouen

Vapor francez **PEION**.
Sahirá a 25 de Maio.
Agentes, Henry Burnay & C.^a Rua dos Fanqueiros, 10.



Rouen, Londres e Anvers

Vapor portuguez **TEJO**.
Sahirá em 20 de Maio.
Agentes, Pinto de Vasconcellos Lt. Caes do Sodré, 52.



Rouen, Londres e Anvers

Vapor hollandez **DOURO**.
Sahirá a 25 de Maio.
Agentes, Pinto de Vasconcellos, Lt. Caes do Sodré, 52.



Rouen

Vapor francez **CAP GRIS NES**.
Sahirá a 20 de Maio.
Agentes Henry Burnay & C.^a Rua dos Fanqueiros, 10.



Tremantle, Perth, Adelaide, Melbourne, Sydney e Brisbane.

Vapor ingl z **DONGARRA**.
Sahirá a 18 de Maio.
Agentes, James Rawes & C.^a Mala Real Inglesa, R. do Corpo Santo, 47.



Vigo, Cherbourg e Southampton.

Vapor ingl z **AVON**.
Sahirá a 24 de Maio.
Agentes, James Rawes & C.^a Mala Real Inglesa, R. do Corpo Santo, 47.



Rio de Janeiro, Santos e Buenos Aires.

Vapor ingl z **DESEADO**.
Sahirá a 27 de Maio.
Agentes, James Rawes & C.^a Mala Real Inglesa, R. do Corpo Santo, 47.



Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Ayres.

O vapor allemão **CAPS PULONIO**.
Sahirá a 27 de Junho.
Os agentes, Marcus & Harting. Rocio, 50.



Para Palermo Beyrouth, Jaffa, Smyrna, Pireu e Marselha.

Vapor francez **ASIA**.
Sahirá a 16 de Maio.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a P. Duque da Terceira, n.º 4.



Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires

Vapor allemão **ANTONIO DELFINO**.
Sahirá a 30 de Maio.
Agentes, Marcus & Harting. Rocio, 50.



Vigo e Liverpool

Vapor ingl z **DESNA**.
Sahirá a 18 de Maio.
Agentes, James Rawes & C.^a Mala Real Inglesa, R. do Corpo Santo, 47.

Para Las Palmas, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Ayres

Vapor hollandez **ORANIA**.
Sahirá a 29 de Maio.
Agentes, Orey Antunes & C.^a P. Duque da Terceira, n.º 4.

TINTURARIA DE A. P. J. Cambournac

ESTAMPARIA MECHANICA

14, L. da Annunciada, 16--175-A, Rua de S. Bento, 175-A

Officinas a vapor - RIBEIRA DO PAPEL

TINTAS PARA ESCREVER DE DIVERSAS QUALIDADES RIVALIZANDO COM AS DOS FABRICANTES INGLEZES, ALLEMAES, E OUTROS

Tinge seda, lã, linho e algodão em fio ou em tecidos bem como fato feito desmanchado. Encarrega-se da reexpedição pelo caminho de ferro ou qualquer outra via

Limpa pelo processo parisiense fato de homem, vestidos de seda ou de lã, etc, sem serem desmanchados. Os artigos de lã limpos por este processo não estão sujeitos a serem atacados pela traça