

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

4.º do 35.º anno | LISBOA, 16 de Fevereiro de 1922 | Número 820

ANNEXO D'ESTE NUMERO

Minho e Douro. — Aviso ao Publico: Sobretaxas.

SUMMARIO

A linha de Guimarães em 1920, por J. Fernando de Sousa.....	37
Creditos Internacionaes do commercio, por Quirino de Jesus.....	39
Parte oficial.....	41
Linhos Portuguezas.....	41
Viajens e Transportes.....	42
O carvão hispanol e o caminho de ferro.....	42
Relações ferro-viarias Internacionaes, por Guerra Maio.....	43
Os caminhos de ferro allemaes.....	44
Novo doutor.....	44
A produçao do ferro fundido na Inglaterra e na America do Norte.....	44
Electrificação dos caminhos de ferro hungaros.....	44
A travessia do Sahara em automovel	45
Necrologia.....	45
Graphic da cotação do cheque s Londres.....	45
Guindaste electrico automovel	45
Parte Financeira:	
Carteira dos accionistas.....	46
Boletim commercial e financeiro	46
Cotações na Bolsa de Lisboa.....	47

A linha de Guimarães em 1920

Não ha aphorismo que os preguiçosos, ou os que trabalham mais do que podem (os extremos tocam-se), invoquem de tão boamente como o *mais vale tarde que nunca*. Com elle attenuam os primeiros a culpa de negligencia, e põem os segundos em relevo o tardio trabalho feito, preferivel á sua definitiva omissão.

Vem este exordio a propósito de só agora nos ocuparmos do relatorio da Companhia de Guimarães, referente á gerencia de 1920. E já que estamos em maré de invocar anexins, poderíamos observar ao leitor que *tardou, mas arrecadou*, pois lhe podemos subministrar um quadro synoptico do decenio de 1911 a 1920, condensando todos os elementos de apreciação da vida da Companhia.

Como em todas as linhas, a elevação das sobretaxas a 100 % em concomitancia com a applicação das novas tarifas em 28 de março veiu influir consideravelmente nas receitas.

Subiram as do trafego a 437.189\$76 escudos contra 244.954\$56 em 1919, ou mais 192.235\$20. As receitas fóra do trafego e diversas sommaram 13.552\$, o que elevou as receitas da exploração ao total de 450.742\$, mais 199.052\$ que em 1919.

A receita do trafego por kilometro de via foi de 7.807\$ contra 4.374\$00.

O percurso dos comboios foi sensivelmente o mesmo, 128.505 kilometros contra 128.238 em 1919, o que dá a receita por kilometro e trem respectivamente de 3\$40 e 1\$191.

As receitas do trafego liquidas de impostos descompõem-se nas seguintes parcellas:

Passageiros	250.826\$	+	105.482\$
Grande velocidade...	57.099\$	+	14.886\$
Pequena velocidade..	129.398\$	+	71.868\$

A proporção das receitas de pequena velocidade é de 29,6 % do total, o que mostra a importancia por elles assumida e a necessidade de as melhorar logo que as circumstancias o permittam.

A cifra de unidades do trafego mostra sensivelmente accrescimo em 1920:

Passageiros	487.066	+	14.718
Grande velocidade...	5.963	-	497
Pequena velocidade..	55.411	+	11.550

A estatistica da pequena velocidade por especies mostra a quaes foi devido o aumento da tonelagem:

Carvão	12.151	+	6.816
Madeiras	10.888	-	7
Vinhos e vinagres	5.864	+	197
Algodão	4.392	+	1.748
Cereaes	2.592	+	173
Tecidos	1.924	+	365
Sal	1.668	+	779
Taras	1.446	-	59
Productos chimicos	1.341	+	795
Farinhas	1.186	-	183
Telha, cimento, etc	1.092	-	3
Cal	916	+	204
Metaes	863	+	377

E' no carvão e no algodão que se notam os principaes augmentos.

Analysemos agora as despesas, englobando n'ellas as de administração que figuram em separado na c/ de Ganhos e Perdas.

As despesas sommaram 388.714\$ ou mais 222.021\$ que em 1919. Foram pois de 6.941\$ por kilometro de via e 3\$02 por kilometro de trem, quando em 1919 tinham sido respectivamente de 2.976\$ e 1\$30.

O coefficiente d'exploração, que fôra 0,66 em 1919 subiu a 0,88 em 1920.

A receita liquida desceu de 78.262\$ a 48.476\$.

As despesas por serviços foram as seguintes:

Caixa de Aposentações	3.050\$	+	1.265\$
Administração	18.239\$	+	5.596\$
Direcção	36.486\$	+	15.661\$
Movimento	47.479\$	+	16.981\$
Via	53.059\$	+	33.110\$
Tracção	157.040\$	+	76.510\$
Troço commun	369\$	-	93\$
Subvenções	72.992\$	+	72.992\$

A Caixa de Soccorros teve 16.840\$ de receitas em que figuram 1.623\$ de juros e dividendos. As despesas elevaram-se a 5.620\$ sendo 1.903\$ de subsidios de doença, 2.926\$ de subsidios por inhabilidade e 781\$ de contribuições dos empregados. Assim as receitas augmentaram 10.824\$ e as despesas 586\$ apenas, sendo o saldo junto ao do anno anterior de 12.339\$.

O capital eleva-se a 26.129\$.

O balanço da Companhia accusa a seguinte situação:

Activo	
Imobilizado :	
Construcção	1:540.090\$48
Realisavel :	
Materiaes	103.408\$72
Mobilisavel :	
Caixa, dinheiro e valores em deposito, obrigações auctorisadas, devedores.	172.834\$32
	1.816.333\$52

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1017	1918	1919	1920
Kilometros explorados.....	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56
Percurso dos comboios,.....	185.028	183.520	185.268	149.843	122.590	127.980	117.174	137.322	128.238	128.505
Passageiros.....	414.589	399.707	414.318	378.883	365.731	376.850	350.733	381.865	473.350	487.066
Número de $\left\{ \begin{array}{l} \text{Toneladas de Grande Velocidade.} \\ " \text{ Pequena Velocidade.} \end{array} \right.$	4.493	4.799	4.826	4.755	4.211	4.589	5.867	7.014	6.460	5.963
<i>Receitas:</i>										
Passageiros.....	78.869\$00	78.714\$00	80.340\$00	74.454\$00	75.959\$00	84.767\$00	94.213\$00	113.454\$00	145.344\$00	250.826\$00
Bagagens e cães.....	14.289\$00	15.253\$00	15.437\$00	15.069\$00	14.701\$00	19.173\$00	26.813\$00	40.846\$00	42.213\$00	57.099\$00
Grande velocidade.....										
Total.....	93.158\$00	93.967\$00	95.777\$00	89.523\$00	90.660\$00	103.940\$00	121.024\$00	154.300\$00	187.557\$00	307.925\$00
53.665\$00	53.491\$00	54.550\$00	50.705\$00	53.532\$00	53.532\$00	65.279\$00	79.692\$00	74.355\$00	57.398\$00	129.266\$00
Pequena velocidade.....										
A deduzir, bonus e reembolsos.....	146.823\$00	147.457\$00	150.327\$00	140.228\$00	144.192\$00	169.220\$00	169.220\$00	200.716\$00	228.656\$00	437.190\$00
220\$00	241\$00	436\$00	446\$00	379\$00	-	-	-	-	-	-
Total.....	146.603\$00	147.216\$00	149.891\$00	139.782\$00	143.813\$00	169.220\$00	169.220\$00	200.716\$00	228.656\$00	437.190\$00
3.618\$00	3.675\$00	3.837\$00	3.482\$00	3.259\$00	5.821\$00	5.821\$00	5.510\$00	5.653\$00	6.735\$00	13.552\$00
150.221\$00	150.891\$00	153.728\$00	143.264\$00	143.264\$00	147.072\$00	175.041\$00	201.226\$00	234.309\$00	251.690\$00	450.742\$00
<i>Receita do tráfego:</i>										
Por kilometro de via.....	2.618\$00	2.629\$00	2.676\$00	2.496\$00	2.568\$00	3.022\$00	3.584\$00	4.083\$00	4.374\$00	7.807\$00
" " trem.....	\$79	\$79	\$81	\$93	\$117	1\$32	1\$71	1\$66	1\$91	3\$40
Total.....										
<i>Despesas de exploração:</i>										
Caixa de aposentações.....	786\$00	700\$00	760\$00	749\$00	840\$00	931\$00	1.199\$00	1.565\$00	1.785\$00	3.050\$00
Administração.....	5.861\$00	7.415\$00	7.070\$00	6.510\$00	8.281\$00	7.554\$00	8.913\$00	10.276\$00	12.643\$00	18.239\$00
Direcção.....	8.860\$00	9.202\$00	9.348\$00	10.138\$00	9.912\$00	10.579\$00	11.407\$00	16.158\$00	20.825\$00	36.486\$00
Movimento.....	12.639\$00	13.376\$00	14.728\$00	14.219\$00	14.944\$00	15.938\$00	16.407\$00	25.714\$00	30.498\$00	47.479\$00
Via.....	14.076\$00	12.806\$00	11.518\$00	11.046\$00	10.837\$00	11.175\$00	13.108\$00	19.949\$00	30.509\$00	53.059\$00
Tracção.....	18.908\$00	21.216\$00	23.472\$00	21.918\$00	25.377\$00	40.098\$00	48.689\$00	70.110\$00	80.530\$00	157.040\$00
Troço commun	369\$00	369\$00	510\$00	446\$00	423\$00	417\$00	369\$00	416\$00	462\$00	73.361\$00
Total.....	61.499\$00	65.084\$00	67.406\$00	65.369\$00	70.823\$00	85.354\$00	98.159\$00	137.347\$00	166.693\$00	388.714\$00
<i>Despesas:</i>										
Por kilometro de via.....	1.080\$00	1.162\$00	1.203\$00	1.167\$00	1.266\$00	1.542\$00	1.753\$00	2.452\$00	2.976\$00	6.941\$00
" " trem.....	\$33	\$35	\$36	\$43	\$58	0,45	0,48	0,50	0,59	1\$30
Coeficiente.....	0,41	0,43	0,44	0,44	0,48	0,47	0,47	0,47	0,59	0,66
Receita liquida.....	86.104\$00	82.132\$00	82.486\$00	74.412\$00	72.907\$00	82.866\$00	102.556\$00	91.309\$00	78.262\$00	48.476\$00
" " por kilometro de via.....	1.538\$00	1.467\$00	1.473\$00	1.329\$00	1.302\$00	1.480\$00	1.831\$00	1.631\$00	1.398\$00	866\$00
" " trem.....	\$46	\$44	\$45	\$50	\$59	\$65	\$87	\$66	\$61	\$38
<i>Encargos financeiros:</i>										
Coupons, juros e descontos.....	55.505\$00	56.191\$00	55.996\$00	56.825\$00	57.547\$00	57.146\$00	55.709\$00	56.311\$00	56.311\$00	53.573\$00
<i>Disponibilidades:</i>										
Receita liquida e receita fóra do tráfego.....	89.722\$00	85.807\$00	86.323\$00	77.894\$00	76.159\$00	88.687\$00	108.066\$00	96.962\$00	84.997\$00	62.028\$00
Saldo.....	34.217\$00	29.616\$00	30.327\$00	21.069\$00	18.612\$00	31.541\$00	41.253\$00	50.918\$00	50.918\$00	8.455\$00

Passivo

Não exigivel ou exigivel a longo prazo:

Acções e obrigações.....	1.499.160\$00
Fundos de amortisação e reserva.....	129.895\$38
<i>Exigivel.....</i>	<i>176.826\$60</i>
	<i>1.805.881\$98</i>

O saldo de 10.451\$54 representa o lucro do exercício, insuficiente para assegurar o dividendo normal de 6 %, ao capital-acções de 300.000\$00.

Foi por isso proposto que do fundo de reserva, que tinha 50.215\$51, saísse o necessário para completar o dividendo.

O fundo de amortisação, correspondente às obrigações amortisadas elevou-se a 39.510\$ e o de renovação do material ficou em 40.166\$87.

No artigo de 1 de fevereiro de 1921 consagrado ao relatório de 1919 enumeramos as necessidades do material circulante que se fazem sentir na linha, e referimo-nos à rede complementar de via estreita a construir e electrificar no Minho, da qual as linhas de Guimarães e da Povoa devem ser a base.

Durante o anno findo fizeram-se esforços para levar o Governo a adquirir o material da Alemanha por conta das reparações e a pô-lo á disposição das empresas em condições a debater.

Infelizmente não houve por enquanto resolução de tão grave assumpto.

Oxalá a boa vontade do actual ministro do Comércio (sel-o-á por quantos dias ou semanas?) consiga leval-o a bom termo.

Como se vê, continua sendo a Companhia de Guimarães a que se encontra em situação mais desafogada. Apesar da elevação das despesas, que lhe é comum com todas as outras, poude ocorrer aos seus encargos de capital e ter um saldo para as acções.

No relatório allude-se ao plano de prolongar a linha de Fafe a Caver, manifestando-se o propósito de mandar fazer os respectivos estudos. O Estado poderia subsidiar essa construção fornecendo o material fixo e circulante, o que seria rasoável e destinando á sua amortisação o excesso de lucros sobre o dividendo de 6 %.

Seria bem cabido este auxílio para a construção de uma linha útil, já classificada, mas que por si só não pode remunerar o capital.

O mappa que publicamos mostra a evolução que tem tido as receitas e despesas da linha de Guimarães.

O numero de passageiros que se manteve sem grandes oscilações em volta dos 400.000 até 1913 desceu desde 1914 a uma média de 370.000 até que em 1918 começou o movimento ascensional elevando-se a 487.000 em 1920.

A tonelagem de grande velocidade que se manteve sensivelmente constante até 1916, entrou n'um período de crescimento em 1917 atingindo em 1918 o máximo de 7.006.

A tonelagem de pequena velocidade que se manteve sensivelmente constante até 1917 oscillando em torno de 69.000, diminuiu bastante desde 1918, chegando a 43.000 em 1919.

A receita kilometrica que oscillava em torno de 2.600\$00 até 1915 aumentou rapidamente por efeito das sobretaxas até atingir 7.807\$.

Infelizmente as despesas acompanharam esse crescimento, elevando-se da média de 1.200\$ até 1915 a 6.941\$ em 1920.

J. Fernando de Souza.

Creditos internacionaes do commercio

Todos se lembram de que em setembro de 1920 se reuniu em Bruxelas, sob os auspícios da Sociedade das Nações, uma Conferencia internacional, para investigar as causas da crise financeira e os meios apropriados á sua debelação.

Os representantes de quarenta países, muitos d'elles pessoas notaveis no mundo das finanças, do commercio e da industria, esforçaram-se por levar a bom fim a obra que lhes havia confiado o Conselho da Sociedade das Nações. Os trabalhos d'esta Conferencia podem resumir-se n'uma serie de recomendações que formam actualmente a base do que poderíamos chamar um acordo, a que se referem incessantemente os Governos e os particulares do mundo inteiro.

Constituiram-se quatro grandes Comissões, de finanças publicas, de moedas e cambios, de commercio internacional e de creditos internacionaes. Entraram n'esta ultima, sob a presidencia do sr. Celler, então director do movimento de fundos no ministério das finanças francez, os srs. Abenol, Maggiorino Ferraris, Affonso Costa, Gluckstad, Lepreux, Ter Meulen, Wallenberg e o marquez de Cortina.

Entre os numerosos projectos que lhe foram submetidos, a Comissão decidiu por unanimidade recommendar á aprovação da Conferencia o projecto apresentado pelo sr. Ter Meulen, director da grande casa bancaria Hope & C.º de Amsterdam. Tinha elle por objecto permitir que as nações empobrecidas e actualmente incapazes de obter creditos em condições razoaveis no mercado mundial inspirarem confiança para a consecução dos recursos necessarios para as suas importações essenciaes.

A Conferencia plenaria ractificou por unanimidade esta recommendação e o Conselho da Sociedade das Nações, em vista do informe da Comissão economica e financeira, decidiu en 14 de Dezembro ultimo confiar a um orgaunisador a seguinte missão :

- 1.º Preparar os estatutos de Comissão International de Creditos Internacionaes;
- 2.º Estabelecer os detalhes de cada uma das partes do projecto;
- 3.º Examinar as condições em que pode elle ser aplicado em harmonia com os serviços existentes nos diversos paizes;

- 4.º Proceder a investigações que indiquem em que proporção poderiam fazer uso do projecto os paizes interessados.

Nestas condições foi encarregado da execução do projecto de Ter Meulen o sr. Drumond Fraser, K. B. E. M. Com. director da Manchester & Liverpool District Banking Co.

Este projecto consiste essencialmente em dar-se auxilio ao desenvolvimento do commercio por meio de garantias especiaes destinadas a reforçar o credito do importador. Estas garantias deverão ser constituidas por obrigações do Estado, que as emittirá a favor dos seus subditos. O valor intrinseco d'essas obrigações deverá ser tal que inspire confiança perfeita. Ellas só poderão portanto ser emittidas ate a concorrência do valor ouro de reserva que hade garantilas, valor que deverá ser verificado por uma Comissão internacional de pessoas competentes escolhidas pela Sociedade das Nações e suas mandatarias. As obrigações deverão ser expressas na moeda do paiz fornecedor das mercadorias.

O fim principal do projecto é, pois, permitir ás nações empobrecidas pela guerra os creditos necessarios para importar os productos de primeira necessidade, que não possam ser adquiridas por outra forma.

Este sistema até agora não tem dado os resultados que se esperavam. Os paizes que solicitam um emprestimo não se decidem a dar como fiança os activos nacionaes, a troco da importação de productos que não sejam necessaveis para formar verdadeiramente uma nova fonte de riqueza no paiz importador. O receio de se verem obrigados no vencimento do debito a realizar, a garantia para fazer face ás obrigações contrahidas, tem sido mais forte do que as proprias necessidades.

Por outra parte, os paizes necessitados, até a Austria, teem encontrado sempre os meios de obter creditos que lhe permitam prolongar a sua existencia por mais algum tempo. Ou sob a forma de creditos de reconstrucção, ou sob a de adiantamentos, ou pelo recurso a systemas complicados do inter-cambio, ou ainda pela acquisição de valores estrangeiros com bilhetes fortemente depreciados, mas cujo numero chega sempre a formar um certo valor utilisavel, elles teem conseguido manter-se, com maiores ou menores dificuldades, sem diminuir os seus activos nacionaes.

Nos paizes capazes de fazer os emprestimos chegou-se a decretar, como na Inglaterra, que as obrigações Ter Meulen, constituiriam uma garantia aceitável para os fins da lei sobre creditos de exportação. O uso extremamente restricto que se ha feito d'estes creditos não foi um estimulo bastante para a emissão de obrigações Ter Meulen. Alem d'isso, os Bancos não se hão mostrado muito dispostos a ter em carteira obrigações cuja realização, ou mesmo cuja mobilização parecia bastante problematica, não só pelo facto de não existir mercado para obrigações d'esse genero, mas tambem pela grande quantidade de operações efectuadas sobre adiantamento de mercadorias.

Numa ordem de ideais mais geral, a extrema flutuação dos cambios torna difficult a realização do projecto quando se trata de emprestimos commerciaes a curto prazo. E' verdade que o projecto envolve uma reforma das finanças publicas do Estado emissor. Mas esta reforma pode parecer demasiado funda e radical em comparação dos resultados infinitamente pequenos que produziria, tratando-se de uma simples importação de productos de consumo.

Os artigos 9 e 14 do projecto do sr. Ter Meulen estipulam que o Governo de um paiz que solicita um emprestimo pode utilizar directamente as obrigações por elle emitidas. Tomados estes artigos no sentido mais lato, chega-se a uma aplicação do projecto não já sómente para a importação de productos de consumo, senão tambem para o restabelecimento economico dos paizes empobrecidos pela guerra.

E' de notar que nos esforços feitos por alguns governos para assegurar a continuação dos negocios e por este meio pôr fim á suspensão do trabalho não se tomam em consideração sufficiente as causas profundas da actual crise economica. A maior parte das providências governativas teem por objecto augmentar a produção dos paizes exportadores, a fim de dar trabalho aos que o não teem. Apezar d'isso todos estão de acordo em considerar que as grandes existencias de mercadorias e que teem provocado lá por fóra a crise dos negocios e que só a venda d'esses *stocks* permitiria o restabelecimento do commercio, a mobilização dos creditos concedidos pelos bancos, e a utilisação das materias primás adquiridas a preços mais baixos, dando tudo isto em resultado o barateamento progressivo dos productos fabrificados.

O mundo, em geral, não soffre hoje, como no dia seguinte ao armistício, da falta de productos. A producção lá por fóra não é insufficiente. Só o é o con-

sumo. E' mui corrente dizer que o mundo inteiro forma, sob o aspecto commercial, um todo indivisivel. Em consequencia do desenvolvimento dos meios de communicação e da adopção dos costumes modernos em todos os paizes do mundo, a producção deixou de ser local ou nacional para converter-se em universal. As empresas existentes em 1914 no seu conjunto estavam calculadas para satisfazer as necessidades de todos os povos. Quando a guerra destruiu este equilibrio, tanto porque os combatentes deixaram de produzir, como porque foi preciso crear grandes industrias para material de guerra, a crise foi inevitavel.

Como consequencia da guerra, paizes inteiros como a Russia, deixaram de participar nos intercambios mundiaes e o desequilibrio accentuou-se mais ainda. Outros paizes, como os da Europa central e oriental, foram arruinados pela guerra, as suas vias de comunicações foram destruidas em grande parte, o seu material de transporte desappareceu, a sua riqueza diminuiu. Estamos em presençā de paizes ricos que podem produzir tudo aquillo que os paizes industriaes necessitam, como cereaes e petroleo, mas que por falta de meios de transporte, não podem distribuir os seus productos. D'ahi resulta que sabendo de antemão os camponezes que os seus productos não teem saída, deixam de semear, contribuindo assim não só para diminuir a riqueza da sua patria, mas tambem para que ella fique privada dos meios de adquirir os productos dos paizes industriaes, onde a crise portanto se torna enorme pela paralysação das vendas.

D'aqui deriva a necessidade reconhecida de crear a capacidade de acquisição nos paizes necessitados, que são muitos alem d'aquellos a que nos referimos, estando em tal caso Portugal. E' indispensavel dotá-los de meios efficazes que lhes permittam restaurar toda a sua machinaria economica. Isto não se pode fazer sem grandes creditos.

Se se applica o systema Ter Meulen, todas as objecções feitas a respeito dos creditos a curto prazo desapparecem.

Como se trata de emprestimos a largo prazo a dificuldade dos cambios só tem importancia relativa, tanto mais que da criação de novas riquezas procedentes de empresas levadas a bom fim, deve resultar logicamente a estabilidade e depois a melhoria da moeda nos paizes que sollicitam emprestimos.

A questão do valor liquido das obrigações na banca também desapparece. Não se trata de um vencimento a curto prazo, difficultado pelo consumo de productos adquiridos, mas de um serviço de obrigações de emprestimo garantido de modo que produzem um juro e um fundo de amortisação adequados, ambos em ouro.

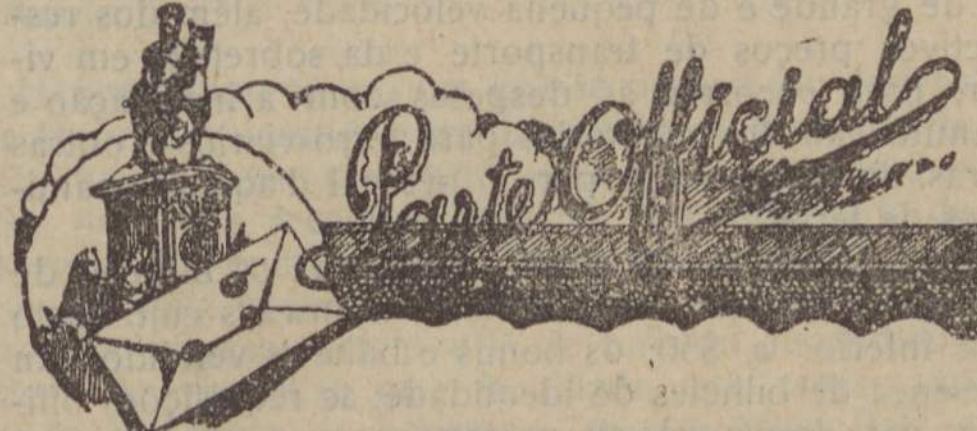
Ainda se replicava que os rendimentos que produzem esses valores são em moeda nacional depreciada. Mas antes de effectuar-se qualquer emissão, a Comissão de Creditos velará pelo equilibrio das finanças publicas do paiz emissor, de modo que elle seja realmente estabelecido e assegurado, sem recurso a novas emissões de papel moeda. Por ultimo, fica também garantido o reembolso do capital não só pelo mecanismo do fundo de amortisação, mas tambem pelo crescimento da capacidade de acquisição, em virtude do desenvolvimento do poder productivo.

Tal é o systema que tendo sido applicado já em pequenas proporções, está porventura destinado a ter largo emprego, sob a influencia directa da Sociedade das Nações. Infelizmente nas presentes circumstancias não vemos que elle possa ainda ser applicavel a Portugal, por causa da nossa pessima administração financeira e pela decadencia do trabalho nacional, in-

clusivamente do que está acima de todos — o da agricultura.

Mas é certo que se a nossa governação publica entrar no caminho de regeneração e as classes productivas se resolverem finalmente a emprehender a reconstrução económica de Portugal, poderemos utilizar o sistema para esta se fazer com maior amplitude e intensidade.

Quirino de Jesus.



Ministério do Comércio e Comunicações

Direcção Geral dos Caminhos de Ferro

Atendendo ao pedido da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas, que sejam declaradas sobrantes duas parcelas de terreno com as áreas de 1:118^{m²},62 e 3:100^{m²},25, situadas de um e outro lado da linha férrea, ao quilómetro 216,730, próximo do apeadeiro de Vila Fernando.

Paços do Governo da República, 30 de Janeiro de 1922 — O Ministro do Comércio e Comunicações, Nuno Simões.

Caminho de Ferro de Braga á Ponte de Prado

(Conclusão)

23.^a Finda a construção e autorizada a abertura da linha à exploração poderá a concessionária levantar a parte do depósito definitivo mencionado na condição 10.^a do programa do presente concurso que exceder a 75\$ por quilómetro de linha, ficando esta quantia em caução para o pagamento dos trabalhos de reparação a que se refere a condição 5.^a, e devendo a concessionária completar essa caução no prazo de um mês depois de devidamente intimada para esse fim, logo que, para os efeitos da referida condição 5.^a, se tenha recorrido ao depósito de garantia.

24.^a O caminho de ferro com o seu material fixo e circulante e sua dependência servirão, com o depósito a que se refere a condição anterior, de garantia para o Estado, da execução das condições da concessão.

25.^a A concessão caducará:

a) Quando sejam excedidos os prazos marcados nas condições 2.^a e 9.^a;

b) Se não começar a exploração dentro do prazo de um mês depois de autorizada pelo Governo, nos termos da condição 9.^a;

c) Se iniciada a exploração a concessionária a interromper por trinta dias consecutivos ou sessenta interpolados, durante doze meses;

d) Se não completar o depósito de garantia a que se refere a condição 23.^a;

e) Se deixar de cumprir qualquer das demais condições consignadas no contrato da concessão;

26.^a Finda a concessão o Governo tomará posse do caminho de ferro, com todo o seu material fixo e dependências, indicadas na primeira parte da condição 20.^a, sem obrigação de indemnizar a concessionária qualquer que seja o fundamento, razão ou pretexto alegado para justificar o pedido de indemnização, e entregar-lhe o depósito de garantia que existir.

§ único. Poderá o Governo, por essa ocasião, adquirir o material circulante, gado e quaisquer outros provimentos existentes, os quais serão pagos à concessionária segundo a avaliação dos louvados.

27.^a Caducando a concessão por qualquer dos motivos indicados na condição 25.^a, reverterá a favor do Estado o depósito de garantia, e o Governo tomará posse de todos os trabalhos executados, sem obrigação de indemnizar a concessionária, qualquer que seja o pretexto ou motivo que se alegue. Os alargamentos da estrada, e das obras de arte e todos os demais trabalhos efectuados, como desvios e variantes, ou quaisquer outros, ficarão pertencendo ao domínio do Estado para todos os efeitos.

28.^a Se o Governo resolver manter o serviço da exploração do caminho de ferro, no caso previsto na alínea c da condição 25.^a, ou a linha se achar em exploração quando se der a caducidade,

deverá o caminho de ferro ser posto em praça logo que aquela for decretada, com todo o seu material fixo e circulante e mais dependências, por espaço não inferior a dois meses nem excedente a seis meses, por todo o resto do tempo que durar a concessão, com as mesmas cláusulas, condições, direitos e encargos. Do preço da adjudicação deduzir-se-há a despesa que o Estado tiver feito com a conservação e exploração da linha, e o remanescente, se o houver, será depositado na Caixa Geral de Depósitos à ordem de quem pertencer.

§ 1.^a Se não houver licitante, ou o preço oferecido em praça for inferior às despesas acima referidas, ou o Governo resolver repor a estrada no seu antigo estado, suprimindo a exploração da linha férrea, proceder-se-há à venda em hasta pública do material fixo e circulante, e mais provimentos pertencentes à concessionária, e o remanescente, depois de pagas todas as despesas feitas com a reparação e restabelecimento de estrada, será depositado na Caixa Geral de Depósitos, à ordem de quem pertencer. De igual forma se procederá quando a caducidade se der durante a construção da linha férrea, antes de aberta à exploração.

§ 2.^a Em todos os casos reverterá sempre a favor do Estado a importância do depósito de garantia para o fundo de viação.

29.^a Os direitos conferidos e as obrigações impostas à concessionária pelo contrato de concessão não poderão ser transferidos para outra qualquer entidade sem prévia aprovação do Governo.

30.^a Na construção e exploração da linha férrea serão, em regra, admitidos os operários portugueses.

31.^a No caso de força maior devidamente comprovada, e aceita pelo Governo, poderão ser prorrogados os prazos constantes destas condições, por meio de diploma publicado no *Diário do Governo*.

Pelo segundo outorgante foi dito que aceitava as condições acima exaradas no presente contrato de concessão para todos os efeitos e responsabilidades legais a cujo cumprimento se obriga, respondendo por tudo perante as justiças da comarca de Lisboa onde estipula domicílio com expressa renúncia de qualquer outra.

Declararam mais ambos os outorgantes que se obrigam cada um, na parte que lhe disser respeito, a cumprir fielmente as suas condições com as quais dão por feito e concluído o presente termo de contrato.

Abaixo vêm coladas e devidamente inutilizadas cinco estampilhas fiscais na importância de 4\$70 devida por este contrato que vai escrito em nove folhas deste livro, rubricadas pelos outorgantes, com exceção da última por conter as assinaturas.

Foram de tudo testemunhas presentes os funcionários deste Ministério, José Marques do Amaral e Joaquim Lourenço de Oliveira, terceiros oficiais.

E eu, José Maria Cordeiro de Sousa, secretário geral do Ministério e dos Serviços de Obras Públicas, em firmeza de tudo e para constar onde convier, fiz escrever e subscrevo o presente termo de contrato que vêm assinar comigo as pessoas nele mencionadas depois de a todas ser lido por mim em voz alta.

Tem coladas cinco estampilhas de imposto do selo na importância de 4\$70 inutilizadas em parte com as seguintes assinaturas: António Pires de Carvalho, Joaquim Jacobetty Rosa, José Marques do Amaral, Joaquim Lourenço de Oliveira, José Maria Cordeiro de Sousa. — Fui presente, José Francisco de Azevedo e Silva.



Requisição de material alemão. — O sr. Nuno Simões antes de deixar a pasta do Comércio requisitou da Alemanha, por conta das reparações de guerra, 10 locomotivas, 100 carruagens de passageiros e 150 vagões de mercadorias.

Este material, que será executado pela casa Krupp Hugo Stinnes, destina-se às linhas ferreas do Estado.

Mais nos consta que o mesmo ministro requisitou também o material para a conclusão das linhas de Valle do Corgo, Valle do Sabor e Portimão a Lagos, e bem assim a construção das linhas de Setil a Peniche e de Extremoz a Villa Velha do Rodam.

A propósito devemos dizer que na Itália estão sendo executados trabalhos nas linhas ferreas, como eletrificação e substituição de pontes, por casas alemãs e por conta das reparações de guerra.

VIAJENS E TRANSPORTES

A nova sobretaxa

A Companhia Nacional de Caminhos de Ferro que primitivamente tinha isentado da nova sobretaxa os bilhetes de passageiros, elevou, a partir de 9 d'este mes, de 200 a 250 % a sobretaxa sobre os bilhetes das trez classes.

Nas linhas das outras empresas, não houve, que nos conste, nenhuma nova alteração.

E', pois, o seguinte, o regimen de sobretaxas actualmente em vigor nas diferentes linhas do paiz:

Companhia Portugueza. — Passageiros: 200 %.

Mercadorias (G. V. e P. V.): 300 % com excepção das a seguir indicadas que continuam sujeitas á sobretaxa de 200 %:

Assucar; arroz; azeite de oliveira; bacalhau; batata; briquettes (*agglomerados de carvão mineral*); carqueija; carvão vegetal; castanha; centeio (*grão*); ervilha verde; farinha de: centeio, milho e trigo em barricas ou sacaria ordinaria; fava verde; fachina; feijão secco ou verde; fructas frescas; grão de bico; leite; lenha; massas alimenticias; milho; motamo (*rama de pinheiro*); peixe fresco, salgado, salpicado ou em salmoira; tóros para exportação pela barra de Lisboa; trigo.

Companhia da Beira Alta — Regimen igual ao da Companhia Portugueza.

Direcção do Sul e Sueste. — Passageiros: 1.^a classe, 250 %; 2.^a classe, 220 %; 3.^a classe, 200 %.

Mercadorias: 300 % com excepção das a seguir indicadas que estão sujeitas só á sobretaxa de 200 %:

Em G. V.—Azeite de oliveira; batatas; castanha; fructas e hortaliças frescas; legumes verdes; peixe fresco, salgado, salpicado ou em gelo; e taras vazias.

Em P. V.—Adubos agricolas e compostos; batatas; carqueija; carvão vegetal; cépa; estrumes; fachina; lamas; lenhas; lixos e motano (*rama de pinheiro*).

Direcção do Minho e Douro. — Passageiros: Como no Sul e Sueste.

Mercadorias: 300 % com as mesmas excepções do Sul e Sueste e mais as seguintes, que tambem só ficam sujeitas a 200 %:

Em G. V.—Feijão secco ou verde e leite.

Em P. V.—Centeio e milho.

Companhia Nacional (Linhas de Tua a Bragança e de Santa Comba a Vizeu). — Passageiros: 25 % em todas as classes.

Mercadorias: Regimen igual ao da Companhia Portugueza.

Companhia do Valle do Vouga. — 250 % em passageiros e mercadorias com as mesmas restricções da Companhia Portugueza.

Companhia de Guimarães. — Passageiros: 250 %.

Mercadorias: 300 % com as mesmas restricções da Companhia Portugueza.

Companhia do Porto à Povoa e Famalicão— Regimen igual ao Companhia Portugueza.

Sociedade Estoril (Linha de Cascaes). — 250 % em passageiros e mercadorias com as mesmas restricções do Companhia Portugueza.

Receita para os Sanatorios dos ferro-viarios

A Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado auctorisou a Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro a effectuar a cobrança de \$05 em cada bilhete de passageiro e em cada guia de remessa de grande e de pequena velocidade, além dos respectivos preços de transporte e da sobretaxa em vigor, para occorrer ás despesas com a installação e manutenção dos sanatorios para ferro-viarios e outras obras de beneficencia para o pessoal d'aquelles caminhos de ferro.

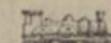
São exceptuados d'essa cobrança: os bilhetes de 2.^a e 3.^a classes dos comboios tramways cujo custo seja inferior a \$50; os bonus e bilhetes vendidos em presençā de bilhetes de identidade; as requisições officiaes para transporte de passageiros e mercadorias; as bagagens despachadas em presençā dos bilhetes dos passageiros; os cães despachados com bilhetes e os bilhetes de gare.

A Direcção do Minho e Douro publicou um Aviso annunciando esta cobrança a partir de 12 do corrente.

Esta medida, sympathica a todos os respeitos, não pode deixar de ser recebida com o aplauso do publico sempre prompto a contribuir para obras de beneficencia.

"Sud-Express"

Conforme fôra concordado na ultima conferencia realizada em Paris sobre trafego internacional, o comboio "Sud-Express" entre Lisboa e Paris que se effectuava só trez vezes por semana, passou desde hontem a effectuar-se diariamente, como antes da guerra.



O carvão hespanhol e o caminho de ferro

Em resultado dos estudos a que procedeu a commissão de representantes da industria carbonifera e dos caminhos de ferro, o governo hespanhol publicou em 13 de dezembro ultimo uma *Real Orden* determinando a obrigaçāo das Companhias dos Caminhos de Ferro do Norte, de Madrid a Zaragoza e a Alicante, Madrid a Caceres e Portugal, e dos Andaluzes consumirem de futuro nas suas machinas o carvão de producção nacional na proporção de 85 % do consumo total. As demais empresas de caminhos de ferro são obrigadas tambem ao consumo do mesmo carvão n'uma proporção relativa ao seu consumo total fixado em analogia com o coefficiente imposto ás grandes companhias.

Ainda outras disposições foram tomadas pelo governo hespanhol para accudir á crise da industria huileira.

Por decreto de 19 do mes findo foi fixada no maximo de 0,41 pesetas por tonelada a taxa de carga e descarga dos carvões nacionaes das tarifas das *Juntas de Obras e Puertos*, excepto n'aquellas em que a taxa fixada já seja inferior a 0,40 pesetas e nas que tinham a respectiva tarifa approvada por *Real decreto*, e bem assim nas que tenham emitido emprestimos tendo em conta a lei de transportes de março de 1900.

Outro decreto foi publicado em 23 de dezembro, estabelecendo, a partir de 1 de janeiro e por um periodo de trez meses, prorrogavel por outros trez, mediante acordo do Conselho de Ministros, um premio de cinco pesetas por cada tonelada de carvão nacinal que saia em regimen de cabotagem pelos portos das Asturias com destino a outros portos hespanhoes.

Relações ferro-viarias internacionaes

IV

O rapido de Madrid

O tráfego de outr'ora para o estrangeiro pela via Madrid. — O famoso e Irrealisavel caminho de ferro Dax-Algeciras. — As facilidades para Lisboa e Madrid d'um rapido diario. — A sua ligação com Barcelona. — Os serviços postais da peninsula para a America do Sul atravez do rapido de Madrid.

Houve algum tempo em que se pensou em derivar por Madrid, o nosso tráfego internacional. E uma certa razão havia n'esse proposito, visto a importancia que teria, para nós, a capital hespanhola, como ponto de passagem dos comboios directos Paris-Lisboa. Madrid é, pelos seus monumentos, pelos seus muzeus, pela sua vida intensa, um ponto de turismo de primeira ordem, e aproveitar essa faculdade, era rasgar um grande horizonte de interesses para o nosso Paiz, e sobre tudo para a nossa capital.

Por alli mesmo passou o *Sud-Express*, quando do seu inicio; viu-se, porem, que a linha de Salamanca dava uma economia de 222 kilometros, e consequentemente a redução de algumas horas de percurso, e o tráfego passou a fazer-se por lá, ficando a linha Lisboa-Madrid limitada ás relações com o Leste e Nordeste de Hespanha.

Tambem se pensou já em utilizar a nova linha de Canfranc, e passar o tráfego franco-portuguez a fazer-se por Madrid. Essa ideia tem, porem, que ser posta de parte, visto a linha de Canfranc dar apenas uma economia de 26 kilometros, que poderão ser elevados a 50 uma vez feita a projectada linha de encurtamento de Oloron e Sauveterre. E d'essa maneira a via Madrid, no melhor dos casos, terá, em relação á de Salamanca, a mais, 170 kilometros.

Mas supponhamos que se vinha a fazer o famoso caminho de ferro Dax-Algeciras, em cuja construcção nunca acreditei, conforme expuz na imprensa (*Diario de Noticias* de 1 de abril de 1919). Imagine-se que essa phantasia se tornava em realidade e que vinhamos a ter a mesma distancia, entre Paris e Lisboa, quer fosse por Madrid, quer fosse por Salamanca. Como poderíamos nós competir com esta ultima via, se, por Madrid, tinharmos que obedecer com os horários a trez pontos importantes: Fronteira Franceza, Madrid e Fronteira Portugueza, onde, em caso algum se podia passar, da uma hora da noite ás 7 da manhã?!

Como fazer um comboio entre Paris e Lisboa, por Madrid, sem a passagem nas fronteiras ou na capital hespanhola á horas mortas, e cujo percurso fosse em 29 horas, como no primeiro capitulo demonstrei, se poder fazer por Salamanca?

Um pequeno problema aos amadores e profissionaes da especialidade.

Mas apesar do serviço internacional ter deixado a via Madrid pela de Salamanca, não deixou o caso de interessar as Companhias, pois na grande reforma dos horários que a Companhia Portugueza fez em 1906, em que todas as suas linhas foram consideravelmente melhoradas, não foi esquecida a de Madrid, para onde se creou um comboio expresso, com um percurso de cerca de 15 horas, que se não era um ideal, era pelo menos alguma coisa de interessante.

Este comboio fazia serviço de 1.^a classe, e camas da Companhia Internacional, mas a sua circulação era limitada a trez vezes por semana.

Passados alguns annos de serviço, passou o rapido de Madrid, a ir á estação de Atocha, e tambem a partir

de Lisboa mais cedo, para ligar alli com o rapido diurno Madrid-Barcelona. Assim, o comboio começa a ter maior concorrecia, e as Companhias para questa ainda fosse maior, resolveram as addicionar-lhe a 2.^a classe.

Circulação diaria, que aliaz se impunha, pela importancia que isso daria ás relações entre as duas capitales, ficou para mais tarde.

Presentemente com a chegada a Lisboa ás 15 42' tem os passageiros o dia perdido, pois quem vem de Madrid a tratar de negocios só no dia seguinte o pode fazer; assim como quem tenha que partir para a capital hespanhola, tem tambem o dia perdido, porque sendo a partida ás 15-5', não ha mais tempo que almoçar e ir para a estação.

Ora este comboio chega a Madrid ás 7-54' o que é bastante cedo, e parte d'alli ás 23 24', o que é bastante tarde.

Antes da guerra, partia de Lisboa ás 16-35' e chegava a Madrid-Delicias ás 7-40', e partia d'alli ás 23-39' para chegar a Lisboa ás 14-21'.

Mas para bem servir o publico é necessario que a partida de Lisboa seja pelas 18 horas, para que não seja um dia perdido, a quem parte; e que a chegada a Lisboa seja pelas 13, para que neste tempo a quem venha de Madrid, para tratar dos seus negocios ou para embarcar para a America do Sul.

Este comboio deve ser tambem o portador das malas do correio, de Lisboa para Madrid e alem, e de Hespanha para a America do Sul, o que virá dar ao porto de Lisboa a importancia a que tem direito.

E' claro que mesmo reportando a marcha do Rapido-Madrid no percurso portuguez ao que era antes da guerra e reduzindo-se ao minimo a demora nas fronteiras, com o viso de passaportes e bagagens em transito, tinha que se chegar a Madrid uma hora ou hora e meia mais tarde, e no sentido inverso partir de lá tambem uma hora mais cedo.

Tudo isso se poderá conseguir com a boa vontade das companhias, tanto mais que os rapidos Madrid-Barcelona, diurnos, que vão ser restabelecidos no proximo verão, terão a sua marcha mais acelerada, o que permitirá a partida de Madrid depois das 9-25' e a chegada antes das 23-15; que eram antes da guerra. E d'essa maneira poder-se-ha chegar a Madrid-Atocha das 9 para as 9 e meia horas, e partir cerca das 22-30'.

O mais importante, porem, é a circulação diaria do comboio, pois de outra forma difficilmente se conseguirá a intensificação das relações entre as duas capitales, a que temos o direito de aspirar.

E' fóra de duvida que n'este momento, um comboio rapido diario entre Lisboa e Madrid, representa um encargo, um tanto elevado, para as Companhias, mas se recordarmos que alguma economia de tracção se poderia fazer, como seja: limitar a composição a duas carruagens, uma de 1.^a classe e outra de Camas, e bem assim reduzir a circulação do salão restaurante a Lisboa-Torre das Vargens, esse encargo é bastante reduzido, tanto mais que é no percurso Torre das Vargens-Marvão que a tracção é mais difficulte e dispendiosa. Partindo o comboio de Lisboa ás 18 horas havia tempo até á Torre, para se fazer dois serviços de jantar e chegando a Lisboa ás 13, havia da mesma forma tempo para se servir dois almoços.

Outra coisa a fazer era substituir as actuaes carruagens de portas, pelos bellos vehiculos da serie Y da C. P. sejam as mixtas de 1.^a e 2.^a ou sejam as de 1^a.

E' claro que se perdia assim a facultade de um enlace que antes da guerra se fazia em Madrid-Príncipe Pio com os rapidos n.^os 9 e 10 do Norte de Hespanha; mas isso é coisa minima, comparado com a facilidade

que teríamos na intensificação das nossas relações com Madrid e Barcelona. Demais que, na actualidade, tendo a excellente ligação do rapido n.º 51 da C. P. com a Beira, que permite uma viagem rápida até Medina, não tem já justificação o enlace em Príncipe Pio.

Se é certo que devemos ter um serviço extra-rápido e extra-commodo entre Lisboa e Paris, não é menos certo que o devemos igualmente manter com Madrid; e todos os esforços que se façam, n'este sentido quer da parte das companhias quer dos dois governos são bem merecidos.

Guerra Maio



Os caminhos de ferro alemães

Os caminhos de ferro alemães continuam a ser explorados pelo Estado, apesar da propaganda que ultimamente certa imprensa tem feito a favor da exploração por empresas particulares.

Ainda há pouco o Conselho do Ministério dos Caminhos de Ferro rejeitou varias propostas que lhe foram apresentadas n'esse sentido.

Não é facil comprehender a razão porque a maioria do Conselho foi de opinião pela continuaçao da exploração pelo Estado que bastante ruinosa lhe tem sido. Talvez seja por isso mesmo, dada a politica ultimamente seguida pelo governo alemão para com os aliados, de victimas reduzidas á miseria.

No orçamento de 1921 fôra previsto um *deficit* de 6.600 milhões de marcos. Em virtude da subida do custo dos materiaes e do aumento dos ordenados ao pessoal, as despesas ascendem a 10.500 milhões de marcos.

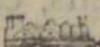
Para fazer face a essas despesas aumentaram-se as tarifas, produzindo-se um aumento de receitas de 2.700 milhões, o que prova quanto bem calculada foi a previsão.

Alem do aumento de 50% decretado em novembro, foi, a partir de 1 de dezembro ultimo, estabelecido novo aumento de 80% sobre as tarifas de mercadorias e de 30% nas de passageiros. E assim vão andando no regimen de sobretaxas que não se sabe bem quando parará.

O serviço nas diferentes linhas está correndo o peior possível, e o Estado sem a força bastante para o evitar, por meio de uma fiscalisação rigorosa que todos os dias lhe é sollicitada pelos industriaes, pelo commercio e pelo publico em geral.

Ao que parece os syndicatos operarios que se encontram satisfeitos com o actual estado de coisas, procuram mante-lo a todo o transe, e o governo não se mostra muito disposto a modifica-lo, com o fim, talvez, de forçar a industria a conceder-lhe creditos de importancia.

De tudo isto uma conclusão tiramos, a qual é de que, se nós não estamos bem, lá por fóra não estão melhor.



Novo doutor

Acaba de defender these na Faculdade de Medicina do Rio de Janeiro o sr. Antonio da Guerra Maio, nosso correspondente n'aquella cidade e irmão do nosso redactor em Paris, sr. Guerra Maio.

A mesa que era composta dos mais illustres medicos do Rio de Janeiro, Drs. Alberto Leite, Mario de Magalhães, e Garfield de Almeida, aprovou com distinção a these do novo doutor.

Felicitamos estes nossos dois amigos e valiosos cooperadores.

A producção do ferro fundido na Inglaterra e na America do Norte

A producção de ferro fundido nos primeiros dez meses de 1921, foi na Inglaterra de 2.064.000 toneladas de 1.016 kilos, o que dá uma média mensal de 206.400.

A média mensal em 1920 foi de 667.300 toneladas.

A producção do aço em lingotes e moldes de primeira fusão foi no mesmo periodo de 2.802.100 toneladas, ou seja a média mensal de 280.210, contra a de 754.700 que attingiu em igual periodo no anno de 1920.

O numero de altos fornos acêssos, que era de 300 em 1920, baixou a 109 antes da grande greve, e a 15 no fim de Julho para se elevar a 107 em fins de Agosto, descer a 68 nos fins de Setembro e ficar em 82 no fim de Outubro.

Por estes numeros se pode avaliar as vicissitudes por que a industria do ferro e do aço tem passado ultimamente na Inglaterra, como de resto em todos os paizes onde essa industria é importante, como tambem se depreende pelos numeros relativos á mesma industria nos Estados Unidos da America que a seguir indicamos:

Média mensal em 1920....	3.030.000 toneladas
" " " 1921....	1.570.000 "

Em 1 de Novembro era de 96 contra 82 em 1 de Outubro; 70 em 1 de Setembro e 69 em 1 de Setembro e 69 em 1 de gosto que foi a mais baixa do anno.



Electrificação dos caminhos de ferro hungaros

A Direcção dos caminhos de ferro do Estado húngaro resolveu, em principio, a electrificação de 1.400 kilometros de linha a partir da cidade de Budapest em differentes sentidos.

Calcula-se em 800.000 toneladas annuas de carvão, ficando reduzido a milhão e meio de toneladas o combustivel que ainda será consumido pelos caminhos de ferro.

A electrificação evitaria a importação pela Hungria do carvão estrangeiro, o que é de importancia capital para a sua economia.



A travessia do Sahara em automovel

Segundo o que lemos em revistas francesas, está-se tratando da organisação de uma importante empresa para o estabelecimento de um serviço de automoveis entre Tuggurt, estação terminus do caminho de ferro do Sahara Argelino, e Burrem, na Nigéria.

A dificuldade principal a vencer para este serviço consiste na enorme perda de gazolina a que a elevada temperatura da região obriga, pela evaporação. Esta dificuldade, porém, parece estar vencida, dotando os automoveis com uma capacidade suficiente para levar a quantidade de gazolina suficiente para a viagem, contando-se já com a perda pela evaporação, quantidade que orça por uns 130 galões.

A distancia entre Tuggurt e Burrem é de 1.800 milhas.

Uma vez este serviço em execução, poder-se-ha ir de Paris ao lago Shad em pouco mais de um mes, viagem que hoje se faz em quatro meses e com dificuldades de varia ordem.

Graphico da cotação do cheque S/ Londres**NECROLOGIA****João José da Silva Moura**

Não era propriamente um agente ferro-viário mas era um verdadeiro entusiasta dos nossos caminhos de ferro, por um pendor singular que o fazia estimar, em geral, todas as linhas ferreas portuguesas e com especial preferência a *nossa Companhia* como elle chamava á Companhia Real.

Esta predilecção levava o a querer possuir, cremos que archivados e catalogados, todos os relatórios, todos os jornaes, todos os mais insignificantes impressos que dissessem respeito aos caminhos de ferro; a ter o unico bilhete de assignatura que a Companhia facilitava para toda a linha, com o qual viajava entre Lisboa e Porto, duas e trez vezes por semana; a interessar-se pela defeza dos direitos da Companhia e do seu bom serviço; a ser accionista desde ha longos annos, não faltando a uma assembleia geral.

Foi um desgosto para aquele pobre amigo quando, em 3 de novembro de 1893 se apercebeu de que existia ha cinco annos uma *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, e elle não era assignante! Veiu á nossa Redacção como que envergonhado "da sua falta" e tomou a collecção desde o primeiro numero, collecção que completou com a assignatura enquanto viveu e deixou toda encadernada, escolhendo os exemplares mais perfeitos sempre que recebia algum que o não era.

A par d'estas originalidades, um coração de ouro e um carácter de uma honradez excepcional. Apaixonado patriota por tudo quanto interessava o nosso paiz, no dia seguinte ao da fundação da "Propaganda de Portugal" logo de manhã procurou o nosso Director, para se inscrever como socio, com 50\$000 reis.

Bondoso em extremo, era incapaz de fazer o menor mal a pessoa alguma e estamos certos de que nunca houve alguém que lhe quizesse mal.

De quem estas linhas escreve conquistou naturalmente, mais que sympathia, uma amizade íntima que mais cruenta fez a dôr que a sua morte nos deixou.

Pobre amigo, verdadeiro, leal e digno como poucos ha!

O nosso pezame a sua viúva e mais familia.

**Alfredo Moraes Sarmento
e José Bento Leite Pereira**

Mais dois antigos companheiros das lides do caminho de ferro que deixaram de existir: Alfredo de Moraes Sarmento, o antigo Chefe do Serviço de Reclamações e Investigações da Companhia Portugueza, reformado já ha alguns annos, e José Bento Leite Pereira, antigo Inspector da Exploração da Companhia Portugueza, mais tarde do Minho e Douro, e também já reformado.

Moraes Sarmento e Leite Pereira foram duas figuras de destaque no meio ferro-viário.

Pela sua intellegencia e illustração, pelo seu zelo e dedicação ao serviço e pelos seus apreciaveis dotes de carácter imponeram-se sempre á estima e consideração de todos que tiveram occasião de com elles privar.

A's enlutadas famílias dos dois distintos falecidos d'aqui enviamos a expressão do nosso pezar, em especial ao Sr. Dr. Clemente Moraes Sarmento, filho do antigo Chefe de Serviço, e medico da Companhia Portugueza.

A nossa revisão deixou passar varios erros nas explicações com que acompanhámos este graphico, no numero passado.

No graphico a cotação minima em 29 de dezembro equivaleu a libra a 54\$86 e não 54\$50.

Na 2.ª col. da pag. 34 onde se lê (40\$31 esc.) deve ler-se (40\$85 esc.).

Mais abaixo a cotação minima em dezembro foi de 4 $\frac{3}{8}$ e não de 3 $\frac{3}{8}$ como saiu.

Na antepenultima linha deve ler-se Só em 23 dias etc.

Por fim, ultima linha, deve ler-se 51\$20 em vez de 50\$53.

Descrição**Guindaste electrico automovel**

A conhecida casa A. E. G., de Berlim, construiu recentemente um novo modelo de guindaste electrico automovel, destinado a ter grande utilisação como um poderoso auxiliar de cargas e descargas em armazens, fabricas, caminhos de ferro, etc.

Consta de um caminhão com quatro rodas providas de aros macisos de cauchouc. A plataforma assenta nos eixos das rodas com fortes molas de amortecimento para proteger dos choques uma bateria de accumuladores que vae na parte posterior do caminhão. A caixa que cobre esta bateria serve de assento ao conductor. O guindaste está montado na parte deanteira da plataforma. O conductor no seu assento maneja o caminhão e o guindaste. O mecanismo do caminhão é o vulgar, com a diferença apenas da arvore do volante ser vertical. A bateria de accumuladores fornece a corrente necessaria para o movimento do carro e para o trabalho do guindaste. O mesmo electromotor acciona as rodas traseiras por meio de engrenagens e correias assim como o tambor para o cabo do guindaste.

Descrição**CARTEIRA DOS ACCIONISTAS****Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta
Serviço de Títulos**

Lista das obrigações amortisadas no exercicio de 1921, por meio de compras efectuadas na bolsa de Paris, conforme o preceituado no art. 7.º da Convenção de 15 de outubro de 1905 e dos art. 13.º e 14.º dos Estatutos:

313 obrigações de 1.º grau, juro fixo, N.º 64 a 66, 951 a 953, 1823 a 1825, 1982, 2246 a 2249, 2533, 2940 a 2947, 2950 a 2955, 3208 a 3209, 3766 a 3769, 5761, 5880, 5945, 7281 a 7284, 8853 a 8854, 9345 a 9357, 9993 a 9994, 10054, 10126 a 10127, 10488 a 10490, 11056, 11820 a 11839, 12582, 13666, 13902, 13996, 15090, 15199 a 15207, 15825, 16004, 1604, 16796 a 16797, 17164 a 17173, 17698 a 17699, 17922, 17924, 18540, 18854 a 18859, 18862 a 18865, 18874, 18877 a 18878, 19255 a 19256, 19730 a 19732, 19887, 19971, 20000 a 20001, 20147 a 20149, 20441, 20882, 20910 a 20911, 21006 a 21009, 21139 a 21140, 21610, 21613, 22746 a 22762, 22796 a 22804, 22806 a 22808, 22869, 23256 a 23257, 23347 a 23351, 23450, 23603 a 23604, 23631, 23675 a 23678, 23721 a 23723, 23822, 23905 a 23906, 25100 a 25101, 25116 a 25126, 25128 a 25131, 25319, 26704 a 26705, 26721 a 26722, 27309 a 27310, 27680 a

27861, 27889 a 27890, 28246 a 28247, 28283, 28354 a 28355, 28710 a 28711, 30742 a 30745, 30749 a 30751, 30948 a 30956, 32193, 33772, 34955 a 34962, 35267, 36589 a 36590, 36460 a 36462, 37402 a 37403, 37625 a 37626, 37644 a 37649, 39081 a 39082, 39351 a 39360, 39385 a 39400.

820 obrigações de 2.^o grau, juro variavel, N.^o: 1563 a 1586, 2426 a 2428, 2516, 2776 a 2780, 2801 a 2900, 3106 a 3107, 3589 a 3608, 4419 a 4422, 4353 a 4357, 4423 a 4428, 5066 a 5067, 5146 a 5147, 5151 a 5152, 5348, 5571, 5669 a 5680, 6267 a 6270, 6509 a 6510, 6829 a 6830, 8316 a 8338, 8987 a 8988, 9066 a 9071, 9158 a 9162, 9262 a 9266, 10849 a 10863, 11319, 11543 a 11545, 12082, 12450, 12466 a 12473, 12479 a 12490, 12930 a 12931, 13076, 14345 a 14352, 14483 a 14485, 15646 a 15647, 15721 a 15724, 15842 a 15843, 16232 a 16243, 16949 a 16958, 17417 a 17426, 17467 a 17468, 17650 a 17659, 17884, 18685 a 18694, 19644, 20151 a 20155, 20375 a 20379, 2038; a 20438, 20368, 21495 a 21498, 21832 a 21833, 22218, 22968 a 22970, 23070, 24046, 26544, 26688 a 26694, 27338, 27368 a 27372, 27938 a 27940, 28599 a 28601, 31302, 32547, 32826 a 3283), 32846 a 32848, 34354 a 34355, 34469 a 34473, 34479 a 34493, 34519 a 34523, 35720, 37251 a 37254, 37707 a 3778, 38044 a 38045, 38385, 38945, 39492 a 39496, 4062, 41821, 42157 a 42161, 43092, 43099, 44317 a 44325, 44372 a 44373, 44376 a 44377, 44501 a 44503, 44525, 44540, 44934 a 44935, 46091 a 46092, 46217 a 46218, 46857 a 46862, 47057 a 47062, 47057 a 47061, 47217 a 47248, 50533 a 50535, 50560 a 50579, 50838 a 50842, 50905, 52282 a 52296, 53862, 55364 a 55367, 55472 a 55491, 56860, 58337, 58409, 58592 a 58596, 58927 a 58929, 59164 a 59167, 59590, 59638, 59641, 6011, 61741 a 61750, 62251 a 62259, 62526, 62551, 62574 a 62578, 62858 a 62859, 63629 a 63630, 63903 a 63906, 66269 a 66274, 66283 a 66288, 67043 a 67044, 67161 a 67165, 69357 a 69358, 70398, 71611 a 71613, 71634 a 71639, 71651 a 71656, 72005 a 72016, 72028 a 72030, 72347, 73661 a 7663, 74247, 74585 a 74586, 76145, 76194 a 76198, 76892, 77081 a 77085, 77161, 77163 a 77169, 78046, 78054, 7806; a 78064, 78071 a 78076, 78117, 78329 a 78330, 78636 a 78660, 79692, 80443 a 80445, 8055 a 80256, 82575 a 82576.

Banco de Portugal

Assembleia Geral Ordinaria

A Sessão periodica da Assembleia Geral Ordinaria ha de ter lugar no dia 27 do corrente, pelas 14 horas (2 horas da tarde), no edificio do Banco, para discutir e deliberar sobre o balanço, relatorio e mais documentos apresentados pelo Conselho de Administração, discutir e votar o parecer do Conselho Fiscal, e bem assim proceder á eleição da Meza da Assembleia Geral, de diretores e vogaes do Conselho Fiscal, e vogaes substitutos, tanto da Direcção como do Conselho Fiscal, conforme os art.^{os} 41.^º e 42.^º dos Estatutos.

Os livros geraes do Banco estão patentes aos srs. Accionistas até ao dia da reunião, e dar-se-hão as explicações necessarias.

O relatorio do conselho de administração e parecer do Conselho Fiscal da gerencia de 1921 distribuem-se no estabelecimento aos srs. Accionistas que os não tenham recebido.

Secretaria da Assembleia Geral do Banco de Portugal em 8 de Fevereiro de 1922.—O Secretario, (a) Fernando Ennes Ulrich.

Banco Nacional Ultramarino

Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada

Capital realisado: Esc. 24.000.000\$

Fundos de Reserva: Esc. 28.000.000\$

Assembleia Geral Ordinaria

Por ordem do Ex.^m Sr. Vice-Presidente da meza da Assembleia Geral do Banco Nacional Ultramarino, é convocada a mesma assembleia a reunir-se no edificio do Banco, no dia 6 do proximo mez de maio, ás 14 horas, para os fins designados no artigo 4.^º dos estatutos.

Lisboa, 1 de fevereiro de 1922.—O Secretario da Meza da Assembleia Geral, (a) Francisco Mendonça de Sommer

Dividendo

O dividendo da 2.^a prestação por conta do anno de 1921, na razão de 6%, por acção ou Esc 5\$10 livre de impostos está a pagamento na Repartição de Dividendos d'este Banco na Rua Augusta, n.^o 28 e nas suas filiaes e agencias em todos os dias úteis a começar em 17 do corrente, das 10 ás 12 e das 1330 ás 1430 horas (aos sabbados das 10 ás 12) excluindo as quintafeiras, em que se fará o pagamento de atrasos ás mesmas horas.

O coupon n.^o 20 das acções ao portador, é pagavel ao cambio do dia, em Paris, no Credit Mobilier Françaes, e em Londres e no Brazil nas filiaes d'este Banco.

Lisboa 7 de fevereiro de 1922.—O governador, (a) João Henrique Ulrich.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCIERO

Lisboa, 15 de Fevereiro de 1922.

Abriu hoje o Parlamento, e nunca uma assembleia legislativa portugueza teve tão momentosas questões de que se occupar.

Entre estas, falla-se na mirabolante ideia da reducção da moeda corrente ao seu valor verdadeiro. Se uma libra vale dez vezes mais, por um cambio médio dos ultimos tempos, aceita a situação tal qual é, declarar-se-hia oficialmente que o nosso escudo vale apenas 10 centavos em ouro e fariamos sobre esta base ou outra equivalente a conversão da moeda, liquidando por esta bitola todos os creditos e debitos internos do paiz. Então marchariamos, diz-se, para a vida barata e para todas as facilidades que desejamos.

Não será para maravilhar que um ou outro deputado, ou senador, formulem projectos de lei em tal sentido na proxima sessão legislativa. Era corrente que o ministerio Cunha Leal tinha em vista propôr ao parlamento a conversão da moeda. Muitos julgam inevitável este facto como resultado de toda a desordem económica e financeira do paiz. Alguns d'esses dizem que, sendo tal o destino, melhor é ir direito a elle sem demora, fazendo a declaração e a imposição da fallencia.

O Estado tem uma dívida interna que pode computar-se em cerca de 1.500.000 contos. Fazendo-se a conversão da moeda por aquelle cambio, elle passaria a dever apenas 150.000 contos. De uma cajadada fazia o confisco de 1.350.000 contos, ou como lhe queiram chamar. Cremos que bastaria este simples enunciado para se comprehender que uma tal conversão representaria uma clara monstruosidade.

Mas nem ainda assim o Estado ficaria em melhor situação, apesar de ter feito danños colossaes no paiz! Com efecto, hoje os encargos de toda aquella dívida interna, embora não sejam bem conhecidos, como o não é ella mesma por falta de contas, orçam por 25.000 contos. Se fosse feita a conversão, os 150.000 contos exigiriam pelo menos o serviço annual de 7.500 contos em ouro, que hoje equivaleriam a 75.000 contos. Quer isto dizer que o Estado passaria a gastar mais 50.000 contos da moeda actual ou mais 5.000 contos ouro! Onde iria busca-los?

Mas não é só isto. Todas as outras despesas publicas aumentariam tambem notavelmente. Se os empregados publicos voltassem a ganhar em ouro o que em 1914 ganhavam — e não se contentariam com isso! — o Estado gastaria com elles mais do dobro do que hoje gasta, como é facil calcular por meio de um raciocinio analogo ao que fizemos quanto á dívida.

Cobraria o Estado as suas receitas em ouro, como seria logico, para o sistema ter aplicação? N'este caso os 210.000 contos da receita actual, ou 21.000 contos em ouro, teriam de passar a 210.000 contos n'esta moeda equivalentes a 2.100.000 contos de notas actuaes. Ha quem julgue possivel semelhante absurdo?

Se considerarmos o trabalho nacional veríamos repetido o efecto que vimos nos serviços publicos. Elle custaria de facto muito mais caro do que hoje, ainda que o operario quizesse aceitar o salario de 1914 — e não quereria, tornando impraticavel todo o sistema! O raciocinio que nos leva a essa conclusão é ainda o mesmo, embora em muitos casos a proporção seja menor do que nos serviços do Estado, visto que o aumento dos salarios particulares foi geralmente maior do que, o dos vencimentos de funcionários publicos.

Os preços das mercadorias de todas as especies, mobiliarios ou imobiliarios, não voltariam a ser os de 1914, mas ficariam muito superiores, tres quatro ou cinco vezes, mesmo no primeiro periodo, quanto mais depois. A resistencia á sua grande queda seria geral.

Logo elles seriam de facto muito superiores aos actuaes, se os comparassemos com a presente moeda de papel.

Significa tudo isto que toda a despesa publica e privada cresceria enormemente se fosse feita a conversão a que nos referimos.

Como resultado de tudo viria logo a vida mais cara na realidade e a formação de novas situações que fatalmente nos iriam conduzindo para outra fallencia.

A conversão da moeda pode ser inevitável, como antes da guerra o foi na Russia, na Austria, no Japão, no Brazil e em muitas republicas da America hispaniola. Mas nunca se fez nem se fará sobre a base de um ágio cambial de mais de 1000 por cento! Só poderá ser feita quando o cambio esteja proximo do par e tenha estabilidade; de outro modo ha ruinas e injusticas colossaes.

Outros são os caminhos agora necessarios para tudo, até para se chegar aquella situação. Diminuam-se em elevado grau as despesas publicas, desenvolvam-se as receitas de todas as especies, exigindo sobretudo altas contribuições a quem teve e tem grandes lucros de guerra, e, faça-se com intensidade o fomento, especialmente o da produção agricola, se quizermos realmente sahir do abysmo onde estamos, e marchar para a luz, para a ordem e para a prosperidade.

Q. J.

Cambios (Vendedor)

Última cotação		PAR	FEVEREIRO												
			1	2	3	4	6	7	8	9	10	11	13	14	15
4 3/8	Londres, cheque.....	53 1/3	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/8	4 3/16	4 1/2	4 1/2	4 1/4	4 1/16	4 3/16	4 1/16	4	4
1.060	Paris "	180	1.041	1.037	1.041	1.132	2.035	1.039	1.038	1.104	1.169	1.169	1.157	1.185	1.188
1.950	Madrid "	180	1.826	1.893	1.895	2.064	2.067	1.896	1.909	2.024	2.125	2.125	2.118	2.152	2.157
67	Berlim "	210	69	62	61	70	70	69	62	66	75	70	70	70	72
4.740	Amsterdam "	370	4.609	4.508	4.597	5.015	4.795	4.860	4.583	4.845	5.049	-	5.057	5.154	5.148
12.930	New York "	925	12.486	13.580	12.413	13.522	13.263	12.302	12.288	12.581	13.483	13.541	13.651	13.852	13.781
575	Italia "	180	571	571	573	625	620	577	585	631	672	667	656	658	663
-	Bruxellas "	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
2.500	Suissa "	180	2.435	2.647	2.422	2.638	2.640	2.419	2.407	2.468	2.631	2.636	2.650	2.702	2.707
64.000	Libras, ouro.....	4.500	63.000	-	65.000	65.000	65.000	63.000	65.000	65.500	67.000	-	66.000	66.500	66.000
7 5/16	Rio s/Londres (compra)...	26.66	-	7 9/32	7 9/32	-	-	-	-	-	7 9/32	7 7/16	-	7 13/32	

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, práticas a creados e outras despesas. Para carga e passagens trata-se com os

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

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

Vapores a sahir do porto de Lisboa

Africa



Vapor português **MOÇAMBIQUE**. Sahirá a 21 de Fevereiro. Companhia Nacional de Navegação. Rua do Commercio.



Alger, Palermo, Nápoles (Ville Franche e Nice) e Marselha

Vapor francês **CANADA**. Sahirá a 16 de Março. Agentes, Orey, Antunes & C.^a Lt. Pr. Duque da Terceira, 4, 1.^o.



Anvers

Vapor belga **CALATONIER**. Sahirá em 18 de Fevereiro. Agentes Henry Burnay & C.^a R. dos Fanqueiros, 12.



Anvers e Bremen

Vapor alemão **PYLADES**. Sahirá a 17 de Fevereiro. Agentes, Marcus & Harting Rocio, 50.



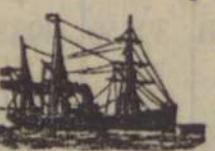
Bremen e Hamburgo

O vapor alemão **TROSTBURY**. Sahirá em 20 de Fevereiro. Agentes, Marcus & Harting Rocio, 50.



Bristol e Newport

Vapor inglez **NEWTONID**. Sahirá a 17 de Fevereiro. Agentes, Pinto Basto & C.^a Lt Caes do Sodré, 84, 1.^o.



Funchal, Belém (Pará), Marambaia, Fortaleza (Ceará), Natal e Pernambuco

Vapor brasileiro **MARANGUAPE**. Sahirá a 19 de Fevereiro. Agentes, Pinto & Sotto Mayor Rua do Ouro, 24.



Funchal, Canárias, África Ocidental e Congo Belga

Vapor alemão **WIGBERT**. Sahirá a 18 de Fevereiro. Agentes, Marcus & Harting Rocio, 50.



Glasgow

Vapor inglez **BARON RENFREW**. Sahirá a 23 de Fevereiro. Agentes, E. Pinto Rasto & C.^a Lt. Caes do Sodré, t4, 1.^o.



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

G vapor holandês **ZEELANDIA**. Sahirá a 28 de Fevereiro. Agentes, Orey, Antunes & C. Lt. P. Duque da Terceira, 4, 1.^o.



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

Vapor holandês **ORIANIA**. Sahirá a 30 de Março. Agentes, Orey, Antunes & C.^a Lt. P. Duque da Terceira, 4, 1.^o.

Madeira e Canárias



Vapor inglez **ARDEOLA**. Sahirá a 17 de Fevereiro. Agentes, Garland Laidley & C.^a T. do Corpo Santo, 10, 2.^o.



Londres

Vapor inglez **AURICULO**. Sahirá a 17 de Fevereiro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a Lt. Caes do Sodré, 64, 1.^o.



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

Vapor inglez **ALMANZORA**. Sahirá a 28 de Fevereiro. Agentes, James Rawes & C.^a Mala Real Ingleza. R. do Corpo Santo, 47.



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

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



Madeira, Santa Maria, São Miguel, Terceira, Graciosa, São Jorge, Pico e Fayal

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



Marselha, Port Said, Moçambique, Beira e Lourenço Marques

O vapor francês **ILE DE LA REUNION**. Sahirá a 5 de Março. Agentes, Henry Burnay & C.^a R. dos Fanqueiros, 10.



New-York

Vapor americano **WEST LAKE**. Sahirá a 17 de Fevereiro. Agentes, Pinto & Sotto Mayor Rua do Ouro, 24.



Pará e Manaus

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



Pará e Manaus

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



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

Vapor holandês **AMSTELLAND**. Sahirá a 18 de Fevereiro. Agentes, Orey, Antunes & C. P. Duque da Terceira, 4, 1.^o.



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

Vapor alemão **CAP POLONIO**. Sahirá em 22 de Fevereiro. Agentes, Marcus & Harting Rocio, 50.

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



O vapor francês **BRAGA**. Sahirá a 21 de Fevereiro. Agentes, Orey, Antunes & C. P. Duque da Terceira, 4, 1.^o.



Rio de Janeiro e Buenos Aires

Vapor inglez **DESEADO**. Sahirá a 18 de Março. Agentes, James Rawes & C.^a Mala Real Ingleza, R. do Corpo Santo, 47.



Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires

Vapor inglez **DARRO**. Sahirá a 4 de março. Agentes, James Rawes & C.^a Mala Real Ingleza. R. do Corpo Santo, 47.



Rouen

Vapor holandês **HEENVLIET**. Sahirá a 23 de Fevereiro. Agentes, Henry Burnay & C. R. dos Fanqueiros, 10.



Rouen

Vapor francês **CAP. LA NEVE**. Sahirá a 25 de Fevereiro. Agentes, Henry Burnay & C. R. dos Fanqueiros, 10.



Rouen

Vapor francês **VILLE D'ORAN**. Sahirá a 30 de Fevereiro. Agentes, Henry Burnay & C. R. dos Fanqueiros, 12.



Tenerife, Las Palmas, África Occidental e Oriental

O vapor alemão **USSUKUMA**. Sahirá em 27 de Fevereiro. Agentes, Marcus & Harting Rocio, 50.



Todos os portos da África Oriental Portuguesa com trasbordo em Lourenço Marques

Vapor francês **CLAN MAC GILLVRAY**. Sahirá a 8 de Março. Agentes, Rey, Antunes & C. P. Duque da Terceira, 4, 1.^o.



Southampton, Havre, Anvers e Hamburgo

Vapor brasileiro **AVARÉ**. Sahirá a 19 de Fevereiro. Agentes, Pinto & Sotto Mayor Rua do Ouro, 24.



Vigo e Liverpool

Vapor inglez **DESEADO**. Sahirá a 24 de Fevereiro. Agentes, James Rawes & C.^a Mala Real Ingleza. R. do Corpo Santo, 47.



Vigo, Cherbourg e Southampton

Vapor inglez **ANDES**. Sahirá a 27 de Fevereiro. Agentes, James Rawes & C.^a Mala Real Ingleza. R. do Corpo Santo, 47.



Vigo, Cherbourg, Southampton e Amsterdã

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

REPÚBLICA



PORTUGUÊZA

CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

AVISO AO PÚBLICO

SOBRETAXAS

A partir de 11 de Agosto do corrente ano e em harmonia com a autorização concedida pelo Decreto n.º 7.959, publicado no "Diario do Governo" de 3 de Janeiro de 1922, é elevada a 300 % a sobretaxa a aplicar em todas as cobranças relativas a passageiros.

Fica, pelo presente, modificado o "Aviso ao Públiso" C-n.º 45, de 9 de Janeiro de 1922 e anulado o C-n.º 48, de 29 de Abril ultimo.

Porto, 17 de Julho de 1922.

O Engenheiro Director,

Joaquim Maria Valente.

C-n.º 52

Serviço do Tráfego

Expediente T n.º 580