

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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

Proprietario-director — L. DE MENDONÇA E COSTA

Secretario da Redacção — RICARD J. AMARAL

Redactor principal — J. FERNANDO DE SOUZA, Engenheiro

Redactores — DR. QUIRINO DE JESUS — MANOEL ANDRADE GOMES

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

16.º do 35.º anno

LISBOA, 16 de Agosto de 1922

Número 832

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Minho e Douro — 1.º additamento á tarifa especial interna n.º 2 (G. e P. V.). — Aviso ao Publico: Sobretaxas. — Aviso ao Publico: 1.º additamento ás Tarifas internacionais P. H. F. n.ºs 1 e 2 (G. V.).

SUMMARIO

As companhias de caminhos de ferro ao abandono, por J. Fernando de Sousa.....	181
A desordem governativa, por Quirino de Jesus.....	183
Os nossos carvões minerais, por F. Martins.....	184
Um novo motor.....	185
Linhas Portuguezas.....	185
A companhia dos Andaluces.....	186
Os caminhos de ferro da Letónia.....	186
Caminhos de ferro brasileiros.....	186
Viagens e Transportes.....	186
Carta de Paris, por Guerra Maio.....	187
Os meios de evitar a asfixia nos tunnels.....	188
Centenario dos caminhos de ferro	188
O Rádio.....	188
Augmento da tarifas em Espanha.....	188
The Great Southern Ry. C.º.....	188
Linhas estrangeiras.....	189
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes — Relatório (Continuação).	189
Nos Bibliófilos.....	190
Parte Financeira:	
Boletim Commercial e Financeiro	191
Gotações.....	191
Vapores.....	192

As companhias de caminhos de ferro ao abandono

Desoladora situação a das empresas ferro-viarias entre nós! Acham-se a braços com uma crise temerosa. As despesas de exploração crescem incomparavelmente mais que as receitas pelo encarecimento dos materiais, principalmente do carvão e do forçoso aumento de vencimentos.

Debalde se aggravam as tarifas com sobretaxas; ficam sempre os preços de transporte muito abaixo dos que corresponderiam á depreciação da moeda.

Citaremos um exemplo frisante.

Nas linhas do Valle do Vouga as receitas subiram de 181.115\$ em 1915 a 1.218.295\$ em 1921, mas as despesas foram de 116.955\$ a 1.120.238\$. Assim a receita foi 6,7 vezes maior mas a despesa representa 9,6 vezes a anterior. O coefficiente d'exploração passou de 0,65 a 0,92.

Em 1915 a Companhia Nacional teve 168.092\$ de receita e 111.507\$ de despesa; em 1921 respectivamente 913.782\$ ou 5,4 vezes mais e 872.579\$ ou 7,8 vezes a receita. O coefficiente de exploração elevou-se de 0,66 a 0,95.

Uma e outra companhia tem o coefficiente legal de exploração 0,65 para o calculo do complemento do juro garantido, coefficiente que no Valle do Vouga desce a 0,55 para receitas superiores a 2.200\$ por ki-

lometro. O resultado é que esse complemento é inferior á quantia necessaria.

A Companhia Real que em 1915 tivera o coefficiente de 0,55 viu-o elevado em 1921 a 1,01.

Em tales condições cada vez se torna mais difícil a satisfação dos compromissos financeiros e a renovação do material que se impõe com urgencia afflictiva.

Debalde se tem appellado para os poderes publicos. Ha perto de dois annos se arrasta sem solução nem sollicitude dos governos o problema da aquisição de material allemão em conta de reparações.

Ha quasi um anno representou a Companhia do Valle do Vouga sobre a urgencia de lhe ser prorrogada a applicação do coefficiente de 0,88 que findará em Junho de 1923.

Debalde deu parecer favorável a Junta Consultiva. Sob pretexto de se tomarem providencias genericas applicaveis a todas as Companhias e cuja formula foi aliaz apresentada ha muito ao ministro, nada se fez. Mais ainda, indo ha pouco um director de uma das Companhias com delegados do pessoal pedir providencias para poder conceder a este nova subvenção de que indubitavelmente carecem, foi-lhe respondido pelo Ministro que o Governo só tinha que se preocupar com os Caminhos de ferro do Estado. Talvez por serem de todos os que maior *deficit* de exploração tem. Basta lembrar que no orçamento ha pouco aprovado se lhes concede um subsidio de 12.000 contos para ocorrer a esse *deficit* e que em 1919 foi cedida ao fundo especial a receita integral dos impostos de transito e selo em todos os caminhos de ferro do paiz o que representa hoje mais de 6.000 contos annuaes.

E entretanto, as Companhias, que exploram mais economicamente, são abandonadas á sua sorte, considerando os poderes publicos coisa de pouca monta o credito e a cooperação d'empresas ás quaes se deve a construção de boa parte da nossa rede de caminhos de ferro.

Que diferença no modo de encarar problema de tal magnitude entre esse procedimento e o adoptado na Inglaterra, nos Estados Unidos, em França, onde se procurou manter intacto o credito das companhias facultando-lhes os meios de honrarem os seus compromissos financeiros para com os obrigacionistas e até mesmo de continuarem pagando determinado dividendo ás acções.

Vejamos o que sucede em França. Até 31 de Dezembro foi adeantada pelo Estado a subvenção de 720 francos por agente, determinada pelo encarecimento da vida.

O Estado adeantou o neccessario para o pagamento de coupons a dividendos.

Actualmente o fundo comum supre as deficiencias de receitas para esse fim, emitindo as companhias em caso de neccessidade obrigações garantidas pelo Estado.

Assim em 1921 o deficit de exploração das 5 grandes companhias foi de 383 milhões em vez de 1.300 milhões em 1920.

O deficit total incluindo os encargos financeiros foi de 1.600 milhões ou menos 1.000 milhões que no exercício anterior.

Antes da guerra as companhias levantavam em média 400 milhões por anno pela emissão de obrigações. Pois em 1921 realizaram 3.052 milhões não só para cobrir o deficit como para os grandes trabalhos de reconstituição e melhoramento das linhas e do material. E é tal o seu credito que collocaram boa parte das suas obrigações nos Estados Unidos e na Inglaterra sendo as emissões cobertas em Londres, em poucos minutos depois de abertas, tendo obtido juro mais

baixo que no mercado frances. Isto mostra como o seu credito se mantem.

Os encargos actuaes do capital obrigações e acções são de 951 milhões por anno. As amortisações prosseguem tendo attingido 355 milhões em 1921 e sommando mais de 6 biliões desde a origem.

Assim poderam continuar a construcção de troços importantes e iniciar largamente a electrificação de varias linhas nas redes de Orleans, P. L. M. e Midi.

Os estragos causados pela guerra estão quasi reparados, aproveitando-se o ensejo para melhorar as estações dos grandes centros.

O numero de locomotivas que era de 10 959 antes da guerra elevou-se em 1921 a 14.464 e onde vagões passou de 300 940 a 367.397.

O coefficiente medio de exploração que era de 0,59 em 1913 e subira até 1920 a 1,29, foi em 1921 de 1,08 sómente. Em 1920 foi de 1,29, enquanto na rede do Estado se elevou a 1,59.

As receitas do trafego foram de 4.849 milhões ou mais 10% que em 1920 e mais 190% que em 1913.

Pela reducção do preço do combustivel e dos efectivos do pessoal (apezar dos encargos da lei das 8 horas) as despezas de exploração baixaram de 5.788 milhões em 1920 a 5.293 em 1921, embora n'este ultimo exercicio as companhias tomassem sobre si 115 milhões de subvenções pagas antes pelo Estado. Em 1922 são elles tambem quem ocorrem á subvenção de 720 francos por carestia da vida paga em 1921 pelo Estado.

Apezar d'isso espera-se que o deficit diminua até desapparecer. Entretanto o sólido credito das companhias permitte-lhes angariar os capitais precisos.

Eis os resultados de uma boa, intelligente e equitativa politica ferro-viaria tão diversa da que se adopta entre nós.

Citemos um exemplo.

A Companhia do Valle do Vouga applica-se para o calculo da garantia de juro o coefficiente legal de 0,55 quando ella explorou a 0,92.

O resultado é não cumprir o Estado o compromisso basilar do contracto e entrar-se no periodo do reembolso, quando de facto o deficit financeiro da Companhia foi de 86 contos.

Convém reproduzir o officio em que não ha muito ella ponderou ao Governo mais uma vez a gravidade:

Ex.^{mo} Sr. Engenheiro Director Fiscal da Exploração de Caminhos de Ferro.

A Companhia concessionaria da linha do Valle do Vouga vem mais uma vez instar junto de V. Ex.^a para que seja superlormente considerada a angustiosa situação em que a mesma se encontra e que dia a dia se agrava por falta de resolução necessaria.

Como V. Ex.^a sabe, a disparidade entre o coefficiente legal e o real da exploração dá em resultado a falta de cumprimento da clausula fundamental do contracto de concessão, pelo qual foi garantido o juro de 5% ao capital de 20.000\$00 por kilometro.

Foram attendidas as allegações da Companhia primeiro pela lei N.^o 789, de 25 de agosto de 1917, e depois pelo decreto com força de lei N.^o 5512, de 5 de maio de 1919 que estatuiu o coefficiente de 0,88 applicavel ás liquidações das garantias de juro desde 1 de julho de 1917 até 30 de junho de 1920. Era esse coefficiente sensivelmente igual á relação effectiva da occasião entre a despesa e a receita.

Longe de melhorarem, peoraram as circumstancias e por isso a Companhia pediu que se prorogasse o referido decreto. A Junta Consultiva de Caminhos de Ferro pronunciou-se favoravelmente sobre o pedido, mas nenhuma resolução foi tomada.

Do augmento das sobretaxas, acompanhado pelo das despezas nenhum remedio adveio á critica situação da Companhia que não só não dispõe de recursos para adquirir o material fixo e circulante necessário, como ainda não logra obter os 175.000\$00 de juro que o seu contracto lhe garante, e pelo contrario se vê forçada a reembolsos dos adeantamentos para complemento do juro garantido.

Os numeros, por semestres, que constam do quadro anexo n.^o 1, mostram bem a situação.

O quadro n.^o 2 indica o que ella seria se se tivesse prorogado o decreto N.^o 5.512.

Durante esse periodo o Estado realizou receitas cada vez maiores de impostos, como se vê do quadro n.^o 3, impostos que tinham sido primitivamente cedidos á Companhia e cuja cedencia foi substituida por uma garantia de juro reembolsavel.

Succede assim que o augmento de sobretaxas, longe de beneficiar a Companhia, a deixa a braços com as mesmas difficultades e que é o Estado quem recebe quantias avultadas sob a forma de imposto. Entrou-se para mais em periodo de reembolsos por effeito do coefficiente legal que é hoje de 0,55 quando o rendimento liquido fica muito abaixo do garantido pelo contracto.

Accresce a circumstancia de se acharem aggravadas as despezas com pagamentos em oiro de direitos de alfandega, de despezas de portos e outras, o que se faz sentir principalmente no carvão.

O encarecimento da vida que n'estas ultimas semanas se tem aggraviado extraordinariamente levou o pessoal a exigir novas subvenções, que a Companhia não pode de modo algum conceder embora as julgue justificadas, á parte a cifra pedida que é excessiva. A recusa pura e simples pode levar o pessoal a um acto de revolta sebremodo deploravel.

Importa ainda ponderar que se entra agora no periodo critico em que a renovação de travessas tem de ser feita em largas proporções, pois o troço mais recente da linha conta já oito annos de exploração. As despezas de conservação crescerão pois notavelmente.

A necessidade de locomotivas e de certas maquinas-ferramentas e de outro material accentua-se em proporções desoladoras, porque vai para dois annos que o problema que podia ter solução facil aproveitando-se o ensejo do fornecimento de material pela Alemanha, permanece posto sem se tomar uma decisão.

Entretanto o Estado apenas se preocupa com as linhas que explora saldando pelo Thesouro o seu enorme déficit de exploração e dotando o seu fundo especial com a receita integral dos impostos de transito e selo em todas as linhas do paiz.

As Companhias, que exploram com muito maior economia são desamparadas e nem ao menos se attende para com a nossa ao preceito rudimentar de equidade e de fé dos contractos que não permite a uma das partes prevalecer-se de uma clausula estatuida em condições muito diversas das actuaes para deixar de cumprir o compromisso fundamental tomado.

E não se diga que o Estado não tem que se preocupar com a situação das companhias, equiparadas a um particular. As companhias concessionarias de caminhos de ferro, encarregadas de um importante serviço público, são associadas do Estado, sendo os respectivos contractos revistos quando as circumstancias o aconselhem.

O Estado é o primeiro interessado no seu bom funcionamento e na manutenção do seu credito.

Em todos os paizes se olha com desvelo pela equitativa solução d'esse problema. Basta recordar o que se fez ultimamente em França, na Inglaterra e nos Estados Unidos.

A Companhia do Valle do Vouga só pede o cumprimento equitativo do seu contracto, levando-se-lhe em conta as despezas efectivas para se apurar o complemento de garantia.

A sua receita liquida actual deve ir quanto muito a 120 contos. Basta para a absorver um augmento medio de subvenção de 30\$00 mensaes a cada agente, não ficando nada para as obrigações.

Deveria pois o coefficiente legal d'exploração ser elevado a 100 desde 1 do corrente

Por esta forma o Estado adiantaria 175.000\$00 annuaes, cumprindo o contracto e a Companhia esforçar-se-hia por assegurar as despezas d'exploração com as receitas da mesma. Importa observar que este complemento da garantia sae do fundo especial dos caminhos de ferro do Estado, para o qual revertem integralmente os impostos de transito e selo em todas as linhas do paiz na importancia de alguns milhares de contos.

Quanto aos dois annos economicos findos, 1920-1921 e 1921-1922, dever-se-hia applicar-lhes o coefficiente 0,88 pela prorrogação do decreto de 1919.

Finalmente o Estado facultaria á Companhia um emprestimo de 1.000 contos para a aquisição de material circulante e obras complementares, accrescendo a respectiva annuidade ao juro garantido e ficando o material adquirido propriedade do Estado.

Bastaria para isso uma lei com as seguintes prescrições:

1.^o Será applicada á liquidação do complemento do juro garantido á Companhia do Valle do Vouga nos annos economicos de 1920-1921 e 1921-1922 o coefficiente de 0,88, sendo assim prorrogado o decreto com força de lei n.^o 5512 de 5 de Maio de 1919.

2.^o A começar no anno economico actual e enquanto as circumstancias o exigirem é elevado a 100 o coefficiente legal de exploração para o calculo da garantia de juro. O saldo que porventura haja nas receitas liquidas será applicado a obras complementares e aquisição de material circulante.

3.^o E' auctorizado o Governo a adeantar á Companhia até á quantia de 1.000 contos para ser exclusivamente applicada á compra de material circulante e machinas-ferramentas e a obras

complementares, adicionando-se a respectiva annuidade ao complemento do juro garantido no caso de insuficiencia de disponibilidades da Companhia e ficando propriedade d' Estado o material circulante assim obtido.

A Companhia nada pede que represente para ella um lucro. Os seus obrigacionistas continuarão na lamentavel situação de lhes ser distribuida a quantia de 175.138\$01 cujo valor real pouco deferia do nominal quando as obrigações foram emitidas e hoje representa menos da decima parte em francos. O auxilio pedido apenas a habilita a consagrar ao serviço das obrigações a quantia—em moeda desvalorizada que o Estado lhe garantiu e a dar uma nova subvenção ao pessoal muito inferior á que elle pede.

A Companhia declina a responsabilidade do presente estado de coisas, a que só o Governo pode dar remedio.

Saude e Fraternidade.

Omittimos a reprodução dos mappas a que se refere o officio e que são supridos pelo quadro synoptico que publicamos a seguir :

	1915	1918	1919	1920	1921
Kilometros em exploração	176	176	176	176	176
Numero de passageiros	421.118	336.349	375.072	514.386	558.198
Toneladas G. V.....	1.851	3.485	4.813	4.988	4.740
" P. V.....	65.631	64.691	61.562	67.399	89.243
Passageiros	109.494\$	142.649\$	193.534\$	387.373\$	613.732\$
Receita { Bagagens e recovagens ..	9.065\$	36.291\$	57.603\$	31.379\$	101.137\$
Pequena velocidade.....	62.555	115.941\$	121.282\$	242.730\$	501.436\$
Total.....	121.115\$	294.881\$	372.419\$	711.481\$	1.216.295\$
Despesas de exploração	116.955\$	345.328\$	267.183\$	601.569\$	1.120.938\$
Receita liquida.....	64.160\$	49.553\$	105.236\$	110.912\$	95.357\$
Receitas fora do trafego.....	941\$	5.650\$	2.946\$	3.375\$	5.870\$
Complemento de garantia.....	94.968\$	135.196\$	130.448\$	87.100\$	19.688\$
Total das disponibilidades	160.069\$	190.399\$	238.630\$	201.387\$	120.315\$
Encargo do capital	175.139\$	175.139\$	175.139\$	175.139\$	175.139\$
Saldo	15.070\$	15.260\$	63.491\$	25.248\$	54.824\$
Despesas de estabelecimento.....					31.858\$
					86.682\$

Em resumo, os resultados financeiros foram os seguintes:

	Saldo	Deficit
1914	—	4.583\$
1915.....	—	15.070\$
1916	—	44.918\$
1917	—	29.840\$
1918	15.260\$	—
1919	63.491\$	—
1920	23.245\$	—
1921	—	86.682\$
	101.996\$	181.093
		79.097\$

Se se aplicar o coefficiente de 0,88 á rectificação da garantia a Companhia receberá :

1920	44.180\$
1921	107.392\$
	151.572\$
	79.097\$
Excedente....	72.475\$

a applicar á compra urgentissima de machinas-ferramentas.

Para que a Companhia possa aumentar as subvenções do pessoal é indispensavel elevar o coefficiente legal. Se o aumento fôr de 40\$00 mensaes em média para 300 agentes representará 12.000\$ mensaes ou cerca de 144.000\$. Se fôr de 50\$00 (metade do que elles pedem) a despesa será de 180.000\$.

Para isso é indispensavel elevar o coefficiente a 1,00, ou o que é o mesmo, adeantar 175.000\$, que saem do fundo especial dos Caminhos de Ferro do Estado, o qual recebe em compensação perto de 90 contos de impostos.

Que fazem, perante problema tão instante, os poderes publicos ?

J. Fernando de Souza

A desordem governativa

Quando virá o paiz a ter o conhecimento claro da situação e a proceder praticamente como a realidade exige? Quando terão os partidos a nitida comprehensão de que as suas gerencias nada mais fazem do que desenvolver todos os nossos males, com intensidade crescente?

D'esde longe vimos dizendo que, dentro das actuaes engrenagens da politica portugueza, cada governo que se estabelece de novo, n'esta louca sucessão de ministerios, é fatalmente peor do que o anterior, ainda que os homens sejam melhores e tenham vontade de fazer o bem. Sem querermos ser desgradaveis para com o do sr. Antonio Maria da Silva, temos de registar que n'elle se verifica essa tragica lei como nos precedentes. Se temos de salientar essa tragica verdade é para tirarmos sempre a justa conclusão que Portugal somente pôde sahir d'estes despenhadeiros pela accção de algum governo de caracter extraordinario, que não pôde vir de qualquer dos partidos, ou de combinações políticas entre elles.

O governo prometeu, como os anteriores, trabalhar para a melhoria dos cambios e barateamento da vida. Pois

tudo peorou mais veloz e gravemente do que nunca!

Em pouco mais de meio anno, a divisa de Londres baixou de mais de 4,5 para cerca de 3,5—praticamente. Houve, portanto, na libra, um aumento de valor de cerca de 15\$00!

O custo da vida era de cerca de 13 vezes o de antes da guerra, ao subir ao poder o sr. Antonio Maria da Silva. Mas agora deve orçar por 18 vezes o antigo!

O governo declarára que ia fazer diminuição na despesa publica. O parlamento simulou fazer uns cortes de uns vinte e tantos mil contos no orçamento proposto. Mas a verdade é que as despezas vão ter, em virtude dos projectos votados ou em discussão, elevações de mais de 100.000 contos! E não falamos sequer nos aumentos que resultarão do maior agio do ouro, que por si só tende a accrescentar nos encargos do Thesouro muitas dezenas de milhares de contos aos que tinham sido calculados!

Mais do que tudo, o governo insistiu em que resistiria ás tendencias para a inflação fiduciaria indefinida. Mas em desmentido das suas promessas vieram os seus actos. Exactamente, como o sr. Cunha Leal no fim de 1920, o governo tratou de obter, antes de mais nada, auctorização para maiores emissões de notas, que o deixassem viver pelo sistema dos ministerios anteriores. De um jacto conseguiu que a circulação podesse ir, potencialmente, a mais cerca de 250.000 contos, ou ao total de cerca de 1.000.000 de contos! N'este momento já mais de 120.000 contos de notas devem ter sido emmitidos. A conta do Banco deve ter

crescido mais de 130.000 contos. Os balancetes do Banco atraçaram-se ainda mais para esconder a verdadeira situação.

Proclamou o governo que ia actualizar as receitas públicas pelos impostos, princípio absolutamente condenável enquanto se mantivessem as despezas ruinosas. Insistiu em levar por deante para esse fim a sua proposta fiscal. Mas que estava lá dentro? O pensamento de se multiplicarem por todos os lados os encargos dos contribuintes, dos inquilinos e dos consumidores, ainda que não sejam beneficiários da guerra, ainda que sejam vítimas das calamidades dos tempos!

O governo deixa intactas as novas fortunas mais ou menos escandalosas, n'este paiz onde os lucros extraordinários da guerra não foram tributados. Apenas quer lançar impostos geraes sobre todos os cidadãos a torto e a direito, com aumento pratico das rendas de casas e de todos os artigos de consumo, e ainda por cima para prolongamento das despezas desordenadas e ruinosas. Foi o que fizeram os governos anteriores, com a circunstancia agravante de pretender este ir muito mais alem no mau caminho.

Bastou essa ameaça por cima da sociedade portugueza para tudo peorar logo, ainda com mais rapidez e intensidade. Aquella desastrosa e iniqua lei de finanças, emparelhada com a politica de conservação e aumento das despezas, ainda seria mais funesta do que outra nova auctorização para mais de 250.000 contos de circulação fiduciaria.

O governo tambem apregoou, como os antecedentes, que ia recorrer em larga escala a emprestimos externos para consolidar uma parte da dívida fluctuante; consagrarse a obras de fomento e melhorar os cambios. Mas passados mais de seis meses nada conseguiu, senão o credito de £ 3.000.000, para compra de mercadorias. Esse mesmo, longe de ter sido util e benefico, não teve nenhuma vantagem prática, nem mesmo para a valorização monetaria, tendo, pelo contrario, o agio do ouro crescido terrivelmente. Depois de ter andado a alimentar a illusão de que seriam contrahidos emprestimos de mais de uma centena de milhares de contos ouro, acabou por ter a idea modesta de mandar para Londres trez emissarios para a tentativa de um suprimento de um milhão de libras!

Absolutamente afastado do verdadeiro caminho financeiro e economico, não vira o governo que é impossivel realizar grandes emprestimos externos e internos, em condições aceitaveis, enquanto a desordem do orçamento, do Thesouro, do Banco emissor e de toda a economia nacional continuar. Assim as despezas ruinosas que proseguem e as poucas, duvidosas e ineficazes obras de restauração e de fomento que pretendem fazer, pelas pastas da agricultura e do fomento e communicações, serão custeadas com novas emissões fiduciarias. Quando muito, irão tambem para a voragem dos primeiros os recursos que obtiverem por meio de impostos.

No estado actual das cousas o total das despezas vai attingir perto de um milhão de contos em 1922-23 e o deficit, abstraindo dos novos impostos, passará de 600.000, como já mostrámos, incluidos os juros dos suprimentos britanicos. O prolongamento do governo dos partidos iria levar depressa muito mais alem estas verbas desastrosas.

Mas o que resultaria d'ahi por fim? Uma tremenda convulsão social, porque o povo não poderia suportar a enorme carestia da vida para onde se vae a galope. E logo apóz seria inevitavel a perda da nossa independencia administrativa, cahindo na suprema degradação moral e material este paiz,

Qual é o caminho de salvação nacional? O da reforma radical das finanças, condição essencial da renovação económica.

Para isso o que manda a razão prática? A formação de um governo excepcional fóra dos partidos e sem revolução.

Quirino de Jesus

Os nossos carvões mineraes

As experiencias do carvão da Sociedade mineira do Lena, Limitada, em locomotivas da Companhia Portugueza

A Sociedade Mineira do Lena, Limitada, constituída ha cerca de dois annos para estudos e pesquisas de minas na região de Porto de Móz, tem realizado os seus trabalhos em silencio, procurando sem reclamos de qualquer especie arrancar da terra um producto de que tanto carecemos, como é o carvão.

Honesta e intelligentemente orientada, não quiz a referida Sociedade fazer mais cédo a propaganda das suas minas sem saber positivamente o que elles continham, sob o ponto de vista de qualidade e quantidade, para não se comprometter perante o paiz, com respeito a grandes fornecimentos de combustivel, desde que fosse duvidosa a existencia dos competentes filões.

Entretanto, e tendo continuado sem descanso os trabalhos de pesquisas, obteve já 25 concessões mineiras e procede actualmente a estudos em uma area de cerca de 30 kilometros quadrados nos concelhos de Porto de Moz e Alcobaça, mostrando os trabalhos até agora effectuados a existencia de muitos milhões de toneladas de carvão, alguns dos quaes estão preparados para desmonte.

As minas, cujos trabalhos se acham mais adeantados e, portanto, aquellas em que, dentro de mais curto prazo, se iniciará a extracção do carvão são as de Bezerra, Figueira da Costa e Valle de Bargadas, todas na freguezia do Serro Ventoso, pertencendo á ultima o carvão que foi objecto das experiencias a que nos vamos referir.

A Companhia Portugueza fez recentemente, e por mais de uma vez, experiencias do referido carvão em locomotivas rebocando diversos comboios, um d'elles de mercadorias; e tendo essas experiencias dado sempre bom resultado, resolveu a Sociedade Mineira do Lena experimental-o no dia 2 do corrente, com a assistencia de representantes da imprensa, tendo por isso enviado o respectivo convite a todos os jornaes da capital.

O comboio designado, para esse efecto, foi o ordinario n.º 1321 que parte de Lisboa-Rocio para Cintra ás 15-30 e regressa d'aquelle villa ás 17-01. Rebocado pela maquina 081, compunha-se de 8 carroagens de passageiros e "fourgon", todas ellas com a lotação quasi completa.

Em um salão reservado, de 1.^a classe seguiram os directores da mesma Sociedade, Snr. Carlos Ahrends, Sarmiento Barata, Visconde de Assentis, Carlos Lopes e o engenheiro, Snr Conde d'Arruchella, e bem assim os representantes de diversos jornaes, em numero elevado, cutre êlles o autor d' estas linhas que representa va a *Gazeta*.

Na locomotiva seguiu, por parte da Empreza Mineira Lena, o capitão de engenharia, Snr. J. Carlos Alves e, por parte da Companhia Portugueza, o chefe de maquinistas, Snr. Manuel d' Assumpção e o empregado, Snr Seabra.

O comboio partiu de Lisboa-Rocio com o atraso de 1 minuto, o qual foi aumentando até Cacem, chegando a ser de 7 minutos, mas não, como claramente se verificou, por deficiencias de tracção, sendo devido sómente a terem sido excedidas as paragens regulamentares em Bemfica, Amadora e Cacem, por assim o exigir o serviço de passageiros e recovagens; e destes 7 minutos 2 foram ganhos no percurso desde Cacem a Cintra, apesar das subidas difíceis que os comboios ali tem. No regresso a chegada ás estações intermedias fez-se sempre á tabella e se o comboio chegou a Lisboa-Rocio, 2 ou 3 minutos depois da hora regulamentar, é isto devido á paragem prolongada que teve em Campolide, esperando que um outro comboio saísse do tunel.

Como se vê pois, estas experiências fizeram-se também com exito, o que deixou plenamente satisfeitos os que, como o auctor d'estas linhas, fizeram a viagem expressamente para a elles assistirem, e em todos os rostos se lia essa satisfação, aliás bem justificada, porque o aproveitamento dos nossos carvões mineraes representa a independencia da industria em Portugal, a valorização da moeda e do solo patrio e, sobretudo, o desafogo da nossa situação económica.

Posteriormente foram-nos amavelmente fornecidos, pelos dirigentes da Sociedade Mineira do Lena, Limitada, elementos muito interessantes e pelos quaes se pode fazer uma ideia approximada da importancia dos seus jazigos, tanto sob o ponto de vista da quantidade como da qualidade do carvão que encerram.

O carvão que serviu nas experiencias a que nos referimos foi lançado na fornalha, tal qual como é colhido na mina, e tendo sido ha tempo mandado analysar n'esse mesmo estado, no laboratorio official, obteve-se o seguinte resultado:

Materias volatéis	33,95 %
Carbonio fixo	50,70 %
Cinzas	15,35 %
Poder calorifico	6885 calorias

Mais tarde, foi o mesmo carvão mandado analisar, depois de lavado, dando o resultado seguinte:

Materias volatéis	46,60 %
Carbonio fixo	48,55 %
Cinzas	4,85 %
Poder calorifico	7450 calorias

Conclue-se, portanto, que se trata de um carvão muito rico em materias volatéis, de reduzida quantidade de cinzas, poder calorifico elevado e, finalmente, de muito boa qualidade. Ha ainda a notar que o enxofre que contém é representado apenas por 0,83 %, podendo por isso ser utilizado com vantagem nos caminhos de ferro, na navegação a vapor, em forjas, gazogenos, fornos, etc.

A distancia dos jazigos á linha ferrea do Oeste é de cerca de 18 kilometros, pelo que se torna absolutamente indispensavel a construcção de uma linha, de via larga para evitar os transbordos, ligando os referidos jazigos áquella, approximadamente no apeadeiro de Pataias.

A projectada linha já está sendo estudada e, logo que esteja construida, o que deverá realizar-se dentro de um anno, a Sociedade Mineira do Lena produzirá diariamente e fornecerá ás industrias 100 toneladas de carvão, quantidade esta que irá aumentando no decorrer do tempo até atingir, no fim de 3 annos, 1.000 toneladas por dia. Calculando em 300 o numero de dias de trabalho por anno, teremos annualmente 300.000 toneladas de carvão ou seja, approximadamente, um terço da nossa importação annual; e se as

empresas concessionarias de outros jazigos nacionais procederem da mesma forma poderemos alimentar a consoladora esperança de, dentro de poucos annos, não necessitarmos importar carvão, do que resultarão para o paiz beneficios incalculaveis.

F. Martins

Um novo motor

Realisou-se recentemente na cidade de Syracusa, perante a assistencia de grande numero de technicos, a experientia de um novo motor destinado a fazer correr um automovel cerca de trezentas milhas consumindo apenas um galão de combustivel. A experientia deu os resultados desejados.

O combustivel empregado foi um oleo especial parte vegetal, parte mineral e parte animal, resultante de uma importante descoberta chimica.



Beira Alta.—Esta Companhia a despeito das dificuldades financeiras com que vem lutando ha annos a esta parte, recomeçou no anno passado o renovamento da via, que ficará, do começo da guerra, ao kilometro 119,100, junto ao apeadeiro de Alcafache, e no anno passado attingiu o kilometro 125,100 proximo a Mangualde.

Os trabalhos de renovação devem atingir este anno o kilometro 139,250 (Abrunhosa) estando o material já posto em armazem ou encommendado.

O tipo do carril é o que já vem sendo empregado desde Pampilhosa, 12 metros e 40 kilos de peso por metro.

Espera esta Companhia dentro de poucos annos, levar o renovamento até á Guarda, ou sejam mais 67 kilometros, o que estaria já feito se não fosse a guerra, e o que permitirá aumentar a velocidade dos seus comboios.

— Começou nas oficinas da Figueira a construção de mais trez carruagens da Série T, uma de cada classe, e que serão eguaes ás outras trez da mesma serie que no anno passado entraram em serviço.

Este material que é muito elegante é forrado exteriormente de madeira, typo que a Companhia adoptou por ter maior resistencia ás temperaturas.

As primeiras classes dispõem de 34 lugares, as segundas de 42 e as terceiras de 52. São providas de lavabo e aquecimento.

Tambem ha pouco entraram em serviço duas novas carruagens uma mixta de 1.^a e 2.^a e outra de 3.^a eguaes ás da serie D que em tempos entraram em circulação.

— E' tambem mais um esforço da Companhia da Beira Alta que muito nos apraz registar.

Pena é que o governo se não resolva a concluir de vez a doca e porto da Figueira de forma a ser acessivel, pelo menos, a navios de 3.000 toneladas, e a mandar concluir as estradas que dão acesso ás estações algumas, dependendo apenas de poucos kilometros ou até de centenas de metros!

A Companhia dos Andaluzes

Segundo o relatorio publicado por esta Companhia, a receita total do anno de 1921 elevou-se a 53.986.265 pesetas o que representa um aumento de 4.646.679,59 sobre o anno de 1920.

As despezas totaes da exploração elevaram-se a 39.882.206 contra 39.716.459 no anno anterior.

A linha do Sul de Hespanha obteve resultados menos desfavoraveis do que em 1920, pois deu apenas de perda 3.007.667,6 pesetas, o que com o excedente da rede dos Andaluzes fica reduzida a 1.025.818,5 pesetas.

Do remanescente da receita que ascende a 964.269,35 foram distribuidas 10 pesetas a cada uma das accções, ficando os impostos de conta da Companhia.

O Conselho da Companhia foi auctorizado a obter por meio de uma emissão de obrigações hypotecarias, as quantias necessarias para attender as despezas.



Os caminhos de ferro da Letónia

Entre o governo letão e a *U. S. A. and Baltic Commerce, Ltd.*, foi celebrado um convenio para a exploração da linha ferrea de Libau-Mitau-Kreugburg-Silupe.

Por esse convenio aquella Sociedade explorará a



VIAGENS E TRANSPORTES

Sobretaxas

Como previramos, as empresas que ainda estavam cobrando a sobretaxa de 250 % no transporte de passageiros, já a elevaram a 300 %; são estas a Direcção do Sul e Sueste que fez o aumento a partir de 5 d'este mez, e a do Minho e Douro a partir de 11 tambem do corrente.

Falta apenas a Sociedade Estoril que não nos consta ter feito por enquanto o aumento, mas que é provavel não se faça esperar muito.

Comboios especiais de mercadorias nas linhas do Minho e Douro

O minimo de cobrança por acceleracao de transporte em comboios especiaes de mercadorias, foi elevarido desde 8 d'este mez nas linhas do Minho e Douro a 400\$00 por comboio.

Temporada de banhos de mar

A Companhia dos Caminhos de Ferro de Guimaraes em combinação com a do Porto á Povoa e a Famalicão e a Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, estabeleceram um serviço de bilhetes de ida e volta a preços reduzidos durante a epocha balnear, de todas as suas estações para a de Povoa de Varzim.

A venda começou no dia 22 de Junho e termina no dia 31 de Outubro proximo futuro, e são validos por sessenta dias, podendo o regresso effectuar-se desde o dia immediato ao da venda.

Os bilhetes para creanças de 3 a 7 annos custam metade dos bilhetes para os adultos.

E' concedido o transporte gratuito de 30 kilogra-

linha durante o prazo de cinquenta annos, findo o qual a linha reverterá para o Estado. Todo o material movel e fixo será entregue á Sociedade sob o compromisso de construir em Waynoda e Ringen uma nova linha.

O troço entre Libau e a fronteira russa deverá ser reconstruido e adaptado á bitola das linhas russas. As receitas da linha serão divididas entre a Sociedade exploradora e o governo letão, proporcionalmente, segundo a novo capital investido e o valor attribuido á linha no momento da cessão.

As tarifas serão fixadas de acordo entre a Sociedade e o governo.



Caminhos de ferro brazileiros

A «Leopoldina Railway»

Pelo ultimo relatorio d'esta Companhia, distribuido em Londres, verifica-se que no anno de 1921 a receita liquida em moeda brazileira foi de réis 11.161.000\$000, tendo havido um aumento de 2.669.000\$000 equivalente a 31 %.

Foi distribuido um dividendo de 5 1/2 % ás accões preferenciaes, não sendo dado dividendo algum ás accões ordinarias.

Houve um saldo de £ 71.259 que foi transportado para o exercicio seguinte.

Esta Companhia espera obter do governo auctorização para aumentar as tarifas.

mas de bagagem registada aos adultos e de 15 kilogramas ás creanças de 3 a 7 annos.

O prazo de validade dos bilhetes pode ser prorrogado por um ou dois periodos de 30 dias, mediante o pagamento de 10 % do custo total do bilhete.

Ampliação da Tarifa especial n.º 1 g. v. do Sul e Sueste ás estações de Portimão até Lagos

Em virtude da abertura á exploração do troço da linha do Sul de Portimão a Lagos, a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste ampliou a partir de 30 do mez findo os Capitulos 1.º e 4.º da sua Tarifa especial n.º 1 ás estações d'aquelle troço.

Pelo capitulo 1.º são estabelecidos bilhetes reduzidos de ida e volta das trez classes entre as estações de Ferragudo, Portimão, Mexilhoeira Grande e Lagos e as de Lisboa, Faro, Tunes, Olhão e Silves.

Pelo capitulo 4.º são creados bilhetes de 2.ª e 3.ª classes a preços reduzidos entre as estações de Faro até Lagos.

Com o presente numero distribuimos os respectivos Avisos ao Publico.

Apeadeiro de Gatão

Foi encerrado provisoriamente ao serviço, desde o dia 20 do mez passado, o apeadeiro de Gatão, situado na linha do Valle do Tamega.

Paragem de comboios em Rio Tinto e S. Romão

A partir de hontem o comboio n.º 7 da linha do Minho passou a ter um minuto de paragem nas estações de Rio Tinto e S. Romão.

Este comboio passou a fazer serviço de passageiros das trez classes, sem restrição de destinos.

Carta de Paris

II

Hamburgo. — Alojamento carinhoso n'uma casa particular. — O progresso de Hamburgo. — O «Binnenalster». — O bello palacio municipal. — A actividade do porto. — De Hamburgo a Berlim. — Almoços a 4 francos. — Um hotel pavoroso.

Desembarcado na estação principal de Hamburgo tratei de me alojar, segundo a logica aconselhava, o mais proximo da estação, porque a demora era curta e ir para o centro da cidade não era conveniente.

Bato ao primeiro hotel, cheio, o segundo idem, o terceiro, o quarto, o quinto, na mesma.

O porteiro do ultimo, perguntou-me se não se me dava ir para uma casa particular. Acceitei commovido. Mandou logo acompanhar-me por um moço da casa, e dois minutos depois batiamos a uma porta n'um terceiro andar, onde apareceu um allemão amavel e sorriente, que me offereceu hospedagem pela modica quantia de 100 marcos e mais 30 para o pequeno almoço, o que era uma ruina para elle, pois que por essa modica quantia dava-me uma refeição copiosa, constando de café com leite, pão, manteiga, fatias de salame, bocachas e dois ovos quentes.

Quando trez dias depois deixei o meu hospedeiro, confesso que o fiz com saudade, porque aquella familia, que não sabia uma palavra de francez, fez taes esforços para me ser agradavel, que tocou todo o meu reconhecimento.

Na casa havia uma creança, loira e bochechuda, que gostava de correr pela casa, montada n'uma bengala do pae; eu sentia no meu quarto a voz da mãe a abafar os seus impetos traquinas, mas não podia explicar-lhe que isso me divertia, e que eu era homem que acordava cedo.

Tomei a seguinte resolução; no dia seguinte levantei-me cedo, fui para a varanda e mal senti o bebé fui buscal-o para o meu quarto e passei uma longa meia hora a aturar-lhe as travessuras.

Vamos, porém, a Hamburgo que antes da guerra era a cidade mais progressiva da Allemanha e um dos mais movimentados portos do mundo, e vae hoje a caminho da sua antiga situação.

Poucas cidades, na Europa, se podem equiparar a Hamburgo, tal é o progresso que n'ella se desenvolve e taes as bellezas naturaes que encerra.

Um comerciante que vá a Hamburgo, tratar de negocios, pode levar a familia, porque não terá o mais ligeiro aborrecimento, pois encontrará alli uma grande serie de distracções, de que poucas cidades commerciales se podem orgulhar.

São os theatros, são os passeios, são os magnificos parques, e é, sobretudo, esse bello lago, o *Binnenalster*, bordado de cafés e restaurantes, e onde uma infinidade de pequenos barcos á vella forma um quadro surprehendente.

Como edificios notaveis tem Hamburgo esse sumptuoso palacio municipal, com salões ricamente decorados, e tapeçarias d'um incalculavel valor, comunicando com o grandioso edificio da Bolsa, que em nada desfia o conjunto.

O palacio Municipal, em estylo renascença allemã, é dominado por uma torre de 112 metros, encimada pela aguia imperial.

Em frente ergue-se a bella estatua de Guilherme I trabalho d'um alto valor.

Mas a grandeza de Hamburgo é o seu porto, e o consideravel movimento de entradas e saídas de navios.

Tomado um vapor para visitar as docas, tem-se a impressão que estas não teem fim. Depois o barulho é ensurdecedor.

D'um lado vapores carregando, com todos os guindastes e gruas em acção; do outro, estaleiros construindo varios navios; docas fluctuantes com grandes paquetes em reparação, e um formigueiro de pequenos vapores cruzando em todas as direcções.

Uma tarde não basta, é preciso voltar.

Depois o serviço do porto está organizado de maneira que com o dispendio d'uma pequena quantia se pode ir a qualquer vapor, bem longe que elle esteja.

Nos varios caes de embarque, ha carreiras estabelecidas para a doca tal, e para os taes navios. Paga-se uma bagatella, quasi o preço d'um carro electrico, e meia hora depois sobe-se a escada do portaló do vapor que desejamos.

Ao cahir da noite, uma infinidade de vapores conduzem verdadeiros formigueiros de trabalhadores de bordo.

Ninguem ao chegar a Hamburgo terá a impressão que, esta cidade faz parte d'esse paiz vencido, sobre quem pesam as consequencias da terrivel guerra. O movimento da cidade é enorme, por toda a parte se nota uma grande actividade.

Trez dias depois, bem a meu pesar, parti para Berlim no expresso da manhã.

Aqui tive novamente contacto com a nova companhia *Mitropa*, agora no seu bello e baratissimo salão-restaurant.

Logo á saída de Hamburgo, veiu um empregado, corredores fóra, com uma grande bandeja com chavenas de café e chocolate, *sandwichs*, pão com manteiga e doces, oferecendo aos passageiros tudo por preços quasi de graça. Uma chavena de café cinco marcos. *Sandwiches* a oito, doces a quatro e cinco marcos.

A's onze horas vieram chamar para o almoço, que era á lista, sendo esta muito variada.

Tudo porém muito em conta, comparado com o serviço nos salões restaurantes de outros paizes. Imagine-se que, por mais que se alargue o almoço, o preço d'este nunca vae alem de 100 a 120 marcos (3 ou 4 francos ao cambio d'essa occasião).

A linha ferrea atravessa uma região riquissima de triges e arvoredo.

Depressa chegamos porém a Berlim, onde uma grande desillusão me estava reservada. E' que eu julgava a capital da Allemanha, uma cidade modelo, e que como outras cidades, teria em frente á estação, uma infinidade de hoteis, onde se podesse escolher. Mas não; a estação de Berlim-Ehrter, no extremo da cidade, está situada n'um logar feissimo, sem vida, mais lembrando uma cidade normanda á beira do seu rio, pleno de barcaças que um arrabalde da bella capital da Allemanha.

O hotel, o unico proximo da estação, metteu-me medo.

Dir-se-hia um coio de bandidos, apesar dos seus 150 quartos e dos seus varios salões.

O meu quarto, sem chave na porta, parecia uma cela d'um asylo ou uma ratoeira para apanhar incautos.

Tive medo d'aquelle hotel, do gerente, dos hóspedes, até da criada que parecia um bandido vestido de mulher.

Reafivelei a maleta, paguei o dia, apesar de só lá ter estado uma hora, e fugi. Uma hora depois, n'um bello quarto no centro da cidade, respirei.

Pareciamos ter tido um pesadelo.

Os meios de evitar a asphixia nos tunneis

A recente catastrophe sucedida no tunnel de Mornay na linha do P. L. M. que victimou sete pessoas, e a que alguns dias depois se deu no tunnel de Rillieux, e ás quaes a imprensa se referiu largamente, vieram recordar a necessidade urgente de se adoptarem as medidas convenientes para se evitar a accumulação do oxydo de carbono nos grandes tunneis o que constitue um grave risco para a vida do pessoal das machinas.

A intoxicação pelo oxydo do carbono nos grandes tunneis onde por falta de ar necessário para a combustão do carvão nas machinas esse gaz deletério se forma em grande quantidade, é bem conhecida tanto dos physiologistas como dos engenheiros de caminhos de ferro.

Basta haver uma atmosphera de 0.07 litros de oxydo de carbono para se produzirem graves acidentes.

Quando a marcha dos comboios é bastante rápida, a maior deslocação do ar evita que aquelle gaz chegue a produzir grandes malefícios. Ainda assim, mesmo n'estes casos, são frequentes as ligeiras intoxicações nos machinistas e fogueiros que se dissipam logo que á saída dos tunneis respiram o ar livre.

Mas quando por qualquer circunstancia os comboios são forçados a uma marcha vagarosa, então o gaz produz-se em maior quantidade devido ao facto do carvão para se manter em combustão roubar ao ar todo o seu oxygenio.

Foi este o caso do tunnel de Mornay.

Já ha mais de 20 annos que o assumpto foi estudado em Inglaterra e na Italia por sabios physiologists que encontraram mais de um meio pratico para evitar tão grandes perigos, não se percebendo bem a razão porque não tenham já sido adoptados em todos os caminhos de ferro onde existam tunneis perigosos, como em França.

Esses meios consistem, ou em injectar uma corrente de oxygenio na fornalha das machinas durante o trajecto dos tunneis, ou em fornecer ao pessoal das machinas uma corrente de ar puro.

Tanto o oxygenio como o ar comprimido em tubos ou cylindros de aço se encontram no mercado, e a sua instalação nas machinas é bem facil.

Cada um d'esses cylindros que contem 4 a 5 kilogrammas de ar comprimido a 120 atmospheres pode fornecer uma corrente de ar abundante para meia hora, tempo mais que abundante para a travessia dos tunneis perigosos.

Qualquer dos dois processos é efficaz, mas ainda ha outro que produz bons resultados e que consiste na instalação de ventiladores á entrada dos tunneis, como existe na linha de Turim a Génova onde, antes d'esse importante melhoramento, se haviam produzido graves accidentes.

Mr. E. Gley, membro da Academia de Medicina de Paris, após a catastrophe de Mornay, ocupou-se largamente do assumpto na imprensa, increpando o governo e as companhias por não terem já posto em prática os meios conhecidos para acabar de vez com tão grandes perigos.

Em Portugal, felizmente, não ha tunneis em que, pelo seu grande comprimento, se possam produzir phenomenos d'esta natureza. D'esse perigo estamos nós livres.



Augmento de tarifas na Argentina

O governo argentino auctorizou o augmento de 10 % nas tarifas ferro-viarias, com excepção das do transporte de gado.

Centenario dos caminhos de ferro

A Inglaterra prepara-se para commemorar festivamente o 3.º anniversario dos caminhos de ferro.

Nos fins do seculo dezoito uma companhia carbonifera de Inglaterra inaugurou uma estrada cujos trilhos eram feitos de madeira sobre as quaes corriam os vagonettes.

A invenção foi-se aperfeiçoando lentamente e em 1806 a madeira dos trilhos foi substituída pelo ferro.

George Stephenson depois de numerosas tentativas, inaugurou em 1822 a primeira linha ferrea industrial e o primeiro comboio de passageiros.

O comboio caminhava com tal velocidade que um empregado tinha a incumbencia de correr á frente da locomotiva, tocando uma sineta para afugentar da linha o gado...

A evolução do famoso invento foi-se fazendo gradualmente até á machine moderna que hoje admiramos, que facilmente atinge uma velocidade de 120 kilometros á hora e pesa cerca de 400 toneladas.

O Radio

A producção mundial do radio pode-se computar hoje em 25 a 30 grammas por anno. Os Estados Unidos contribuem com 20 a 25 grammas; a Tcheco-Slováquia com 3 a 4 grammas, correspondendo o restante a Portugal, França e Inglaterra.

Desde que se começou a extrahir o radio, nos Estados Unidos, no anno de 1913, até agora, tem-se obtido approximadamente 115 grammas, avaliando-se em cerca de 40 grammas a quantidade d'este precioso mineral procedente dos demais paizes.

Deve, por conseguinte haver actualmente no mundo inteiro umas 150 grammas, cujo valor se poderá calcular approximadamente em 120.000.000\$00 esculos.

Augmento de tarifas em Hespanha

O Conselho Superior dos Caminhos de Ferro de Hespanha propôz ao Governo o augmento de 13,5 % nas tarifas.

Caso seja aprovada a proposta, como se espera, desde a data em que o augmento entrar em vigor, cessa o subsidio que o Estado está dando ás Companhias.

Esta medida, segundo se diz, irá prejudicar a reforma do regulamento ferro-viario que estava para ser discutido em Cortes, as quaes naturalmente serão encerradas sem ventilarem o assumpto, visto que deixa de haver a razão da urgencia que era invocada para a sua aprovação.

The Great Southern Ry. C.º

A situação d'esta Companhia no anno findo apresenta-se menos desafogada do que no anno anterior.

A receita bruta da linha principal diminuiu réis 56.316\$000 e a do prolongamento do ramal de S. Borja decresceu de 11.062\$000 réis.

As contas deram um deficit de 10.913\$000. A Companhia attribue os continuos prejuizos ás tarifas muito reduzidas, estando em negociação com o governo para ser auctorizada a eleva-las, pelo menos, equalando-as ás das linhas do Estado do Rio Grande do Sul que lhes dariam receita sufficiente para se manter.

Serviço radio-telegraphico ent e Bordeus e Buenos Ayres

No dia 9 do mez findo foi inaugurado o serviço radio-telegraphico entre Bordeus e Buenos Ayres. A noticia produziu grande sensação em todo o mundo, pois que, até agora não se havia conseguido, a despeito dos esforços de Marconi e outros sabios especialistas da radio-telegraphia, uma transmissão regular a mais de 6.000 kilometros. A estação de Buenos Ayres recebe communicações até 12.000 kilometros, ou seja o dobro do que até ha pouco se havia conseguido.

Durante o periodo da guerra engenheiros franceses, dedicando-se com todo o afan ao aperfeiçoamento dos apparelhos receptores, conseguiram afina-los até ao prodigo na sua sensibilidade ás ondas, e um d'elles, o famoso Beleside, a primeira auctoridade entre os homens que se dedicam ao estudo das ondas hertzianas, logrou construir um apparelho superior a quantos existiam. Esse apparelho é o que funciona actualmente na pequena estação radio-telegraphica de Buenos Ayres, installada no bairro de Saavedra pela Agencia Havas e que, como acima dizemos, se inaugurou publicamente em 9 do mez passado.



Linha ferrea electrica de Barcelona-San Cugat-Sabadell—Abriu recentemente á exploração esta linha que faz parte do caminho de ferro de Las Planas de Vallvidrera a Sabadell e a Tarrasa, dos Caminhos de ferro da Catalunha.

Este ramal tem a extensão de 9.560 metros, e quanto assente n'um terreno muito accidentado, tem um traçado que permite aos comboios tomarem grandes velocidades, pois não ha nenhuma rampa que attinja 2 % nem curvas de raio inferior a 800 metros.

O Metropolitano de Barcellona—Foram recentemente inauguradas as obras do novo metropolitano de Barcellona, que partindo de Sans terminará em San Andrés. Terá dois ramaes; um que atravessa o bairro de San Martin e outro que partindo da praça de Hespanha deve terminar na Exposição de Industrias Electricas de Montjuich.

Caminho de ferro de Ribas a Molina—Inaugurou-se no dia 12 d'este mez este novo caminho de ferro hespanhol.

O Caminho de ferro electrico Coruña-Sada—Deve inaugurar-se brevemente a nova linha ferrea d'esde a Corunha até villa de Sada, pue mede 20 200 metros de extensão.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Relatorio do Conselho de Administração e parecer do Conselho Fiscal, do exercicio de 1921, apresentado á Assembleia geral de accionistas de 30 de junho de 1922.

(Continuação)

O aumento de dispendio n'este anno, proveio, em parte, da necessidade de adquirir maior quantidade de artigos, visto algumas das materias primas e matérias manufacturados, vindos do estrangeiro, devido á baixa das suas cotações nos mercados de origem, tendo sido adquiridos por nós a preços mais baixos do que em 1920, apezar do agravamento do cambio.

O quadro seguinte, que regista os cursos d'esses materiaes no fim de 1920 e 1921 e ainda a elevação que elles tiveram em relação ao que eram antes da guerra, dá a esse respeito indicações bem claras:

Materias de maior consumo	Precio	Precio	Precio	Augmento
	1914	1920	1921	sobre 1914
Oleo de lubrificação ... Fr. 0% K.	23	160	80.8	351 0%
Cobre em chapa..... " 0% "	215	550	538.75	250 0%
Aros para rodas..... " 0% "	23	125	98	426 0%
Travessas rectangulares. (cada) \$79	4\$33,5	5\$60,8	709 0%	
" correntes (cada) \$64	2\$93,5	3\$21,3	502 0%	
Rails Fr. 0% K.	16.50	84	64.75	392 0%
Eclisses... " 0% "	24	93	74.75	311 0%

No mercado interno adquiriram-se desde 1914, materias que custaram as seguintes importancias:

Em 1914	127.842\$22
Em 1915	188.125\$40
Em 1916	347.602\$48
Em 1917	647.627\$33
Em 1918	1.144.358\$57
Em 1919	492.256\$64
Em 1920	974.624\$21
Em 1921	1.268.992\$64

N'este ponto, ainda mais do que nos artigos obtidos no estrangeiro foi a elevação anormal dos preços, que ainda mais se accentuou em 1921 do que nos annos anteriores, que determinou uma tão grande elevação de encargos.

Pelo exposto vê-se que os encargos da Companhia teem crescido em proporções anormaes e ininterruptas e principalmente durante o actual exercicio este augmento foi muito elevado, sendo impossivel continuar com a sobretaxa de 200 %. Também durante o anno de 1921 as condições de vida no nosso paiz não melhoraram antes se aggravaram muito em relação ás do anno anterior.

O agravamento do custo da vida reflectiu-se, naturalmente, na situação do nosso pessoal e este facto não podia deixar de impressionar a nossa Administração, que, apesar das enormes dificuldades financeiras com que estava luctando, não duvidou fazer novos sacrificios a favor dos seus agentes, remodelando a muitos d'elles os seus vencimentos com sensivel melhoria e concedendo a todos, inclusivé os reformados e ás pensionistas, augmentos importantes nas subvenções e subsídios que já recebiam.

Como, porém, as receitas de que dispunha eram unicamente as das tarifas, accrescidas das sobretaxas de 200 %, e estas eram, na sua totalidade, já insuffici ntes para fazer face aos encargos indispensaveis para manter regularmente a exploração d'este importante ramo de serviço publico e consequentemente, em absoluto, incompatíveis com o augmento de novos encargos a que as concessões a fazer ao pessoal a iam obrigar, resolveu solicitar do Governo que a sobretaxa de 200 % passasse para 300 %. A justiça d'esta solicitação foi promptamente reconhecida pelo Governo, que — por Decreto n° 7959 de 3 de Janeiro de 1922 — auctorisou a elevação até 300 % da sobretaxa de 200 %. O Conselho de Administração resolveu usar d'essa auctorisação, elevando a 300 % sómente a sobretaxa nas mercadorias. Porém, tendo-se reconhecido a insufficiencia das receitas para assegurar a existencia da Companhia, foi muito recentemente ampliado o uso d'aquella auctorisação, elevando- e a sobretaxa de passageiros de 200 a 250 %.

Como já o dissémos nos Relatorios anteriores, mas nunca é demais repetir, a aplicação rigida da lei das 8 horas de trabalho, tão pouco justificavel para empresas como a nossa — em que o esforço a que o serviço obriga cada empregado é tão variável d'uns pára outros, — continua a representar um bem pesado encargo para a Companhia, pelo desdobramento de quadros e multiplicidade de horas supplementares que determina.

Para se facilitar o tráfego com a França conseguimos finalmente a annullação da exigencia das auctorisações para o trânsito em Hespanha das "Divisiones Ferrocarriles". D'este modo o tráfego das mercadorias de pequena velocidade entre Portugal e França, passou a ser feito pela ligação das tarifas internas das diferentes Companhias interessadas.

Na conferencia do tráfego P. H. F. realizada no Bussaco em 25 de Maio de 1921, e na de Paris effectuada em 9 de Novembro, as varias Companhias que se fizeram representar interessaram-se pela normalização d'este tráfego, nomeadamente: restabelecimento do serviço directo de wagons entre Lisboa e Irun, como existia antes da guerra, unificação da hora entre os trez países interessados, restabelecimento de tarifas directas combinadas, afóra outros detalhes mais ou menos importantes. Dos assumptos alli tratados o único totalmente resolvido foi o da circula-

ção de wagons de eixos intermudaveis, que já se começou a efectuar. Os outros, temos esperanças de que em breve virão a ter completa realização.

Em relação aos passageiros e á grande velocidade fez-se o serviço directo, como anteriormente, com as tarifas especiaes combinadas que não foram suprimidas, ou sejam, as tarifas de bilhetes simples e de ida e volta por Villar Formoso e de bilhetes simples por via Madrid.

Nas relações entre Portugal e França, a medida mais importante tomada foi o restabelecimento do Sud-Express, que se inaugurou no fim de Outubro.

Embora este comboio não represente para a Companhia uma fonte directa de receita devido ao seu elevado custo de exploração, não pode deixar de reconhecer-se que é um excellente meio de propaganda para o paiz, de cujo desenvolvimento é a industria de caminhos de ferro uma das que mais aproveita.

No que respeita a tráfego de mercadorias, continuou mais ou menos a fazer-se como nos annos anteriores, em pequenas remessas ao abrigo da tarifa directa P. H. F. n.º 3-G. V. que não foi suprimida.

Percorso dos comboios

O percurso dos comboios realizado em 1921 excede em toda a rede 755.049 kilometros-trens o efectuado em 1920. Os comboios de passageiros tiveram um aumento de percurso de 527.122 kilometros-trens e os de mercadorias um aumento tambem de 227.927 kilometros-trens. Já em 1920 se notára um aumento sensivel de percurso, que os resultados da exploração de 1921 ainda mais vieram accentuar, tendo-se assim attingido um percurso quasi igual ao de 1918.

Continuámos n'este anno a melhorar na medida do possivel o serviço de comboios de passageiros, resultando por isso notar-se, como já havia sucedido em 1920, um aumento geral de percurso em relação ao anno anterior.

Em comboios de mercadorias nota-se um aumento bastante sensivel nos regulares, devido ao estabelecimento do comboio regular entre Entroncamento e Badajoz, e ainda ao aumento de comboios na linha Lisboa-Porto para melhor se separar o serviço de G. V. e directo do de detalhe, conseguindo-se assim mais celeridade no seguimento de wagons e por consequencia o seu melhor aproveitamento. Devido ao aumento dos comboios regulares fizera-se menos supplementares, cujo percurso diminuiu sensivelmente.

No quadro seguinte indica-se o percurso feito durante os ultimos oito annos:

Ano	Comboios de passageiros	Comboios de mercadorias	Comboios na Linha de Cascaes	Total
1914..... Km.	4.056.693	1.439.075	571.162	6.066.930
1915..... "	3.781.859	1.539.583	431.882	5.803.315
1916..... "	3.802.480	1.522.994	426.595	5.752.069
1917..... "	2.646.070	1.958.526	237.065	4.841.661
1918..... "	2.134.724	2.262.926	131.295	4.528.945
1919..... "	1.793.033	1.596.958	—	3.389.991
1920..... "	2.031.997	1.649.747	—	3.681.744
1921..... "	2.559.119	1.877.674	—	4.436.793

Resultados geraes da exploração

Rede concedida à Companhia

Designação	1920	1921	Diferenças em 1921	
			Aumentos	Diminuições
Kilometros explorados	1.047	1.047	—	—
Percorso de comboios...	3.487.600	4.273.992	725.292	—
Receitas de exploração	26.793.488\$85	42.821.773\$93	16.025.285\$08	—
Despesas de exploração	25.765.680\$88	41.8.6.253\$58	17.120.73\$2	—
Coeficiente medio de exploração.....	96,16 %	100,15 %	3,99 %	—
A acrescentar:				
Receitas fora do tráfego.	1.029.808\$47	64.479\$65	—	1.094.288\$12
Coeficiente medio de exemplo (contando coas receitas fora do tráfego)	243.122\$16	119.886\$97	—	354.009\$13
Tirantias de juro.....	95,20 %	100,41 %	5,12 %	—
Tal dos productos da rede con edida a Companhia.....	31.569\$06	400.615\$46	369.105\$50	—
Imposto em Portugal.....	1.241.420\$67	575.982\$08	—	1.817.402\$75
Diferença entre as receitas e as despesas ordinarias de exploração	304.714\$65	285.121\$21	—	18.593\$44
	93.766\$02	862.103\$29	—	1.798.809\$31

(Continua)

Aos bibliófilos

A' offerta de livros para vender, pertencentes a um nosso assignante e que annunciamos no numero passado — uma collecção completa da *Illustração Portugueza* e outra do *Brazil-Portugal* — responderam dois pretendentes para a primeira e um para esta, o que tudo comunicámos ao interessado.

Este, porém, anda em digressão pelas provincias, e só d'aqui a alguns dias regressará a Lisboa e nos dirá os preços.

Em breve, pois, responderemos aos nossos estimados leitores que se nos dirigiram sobre o assumpto.



BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 18 de Agosto de 1922

Velu finalmente no *Diário do Governo* de 31 de Julho a nova lei cerealifera. Foi promulgada com dois fins principaes, segundo as declarações feitas a tal respeito. Um d'elles era o desaparecimento do preço politico do pão, que determinava perdas de muitas dezenas de milhares de contos por anno. O outro era o fomento da cultura do trigo.

O primeiro fim não seria attingido, infelizmente, sem graves perturbações, na situação a que chegara o paiz. Não oferece duvida que, sob o aspecto financeiro, o preço politico do pão devia ser estudado. Mas tambem é positivo que se devia fazer isso em combinação com a reforma geral das finanças, como a temos preconizado, e sem a menor aparente de serem mais uma vez sacrificadas aos interesses da moagem as necessidades mais respeitaveis de alimentação publica. Ora tudo se passou de outra maneira.

O Estado prolongava ainda todo o sistema das suas despezas ruinosas, e longe de fazer finalmente a indispensavel justiça fiscal, preparava nma lei tributaria que tenderia a poupar os novos ricos e a esmagar ainda mais as victimas da guerra. Ao mesmo tempo os exploradores do principal artigo da alimentação publica, longe de usarem de toda a moderação e prudencia em conjunctura tão grave, apresentaram ao povo um pão que era muito mais ruim quando era muito mais caro. As indisposições populares tinham de ser inevitavelmente grandes deante de tudo isto, e as especulações dos politicos e dos agitadores fariam o resto. Mais uma vez tivemos acontecimentos lamentaveis no paiz.

Depois d'isso, mudou-se de rumo, ao que parece, tramando-se talvez de voltar a um só tipo de pão mais caro do que o antigo, mas tambem melhor. Veremos o que sahe d'estas novas diligencias. Não temos, porém, a ingenuidade de suppôr que se chegará finalmente á verdadeira solução. Ella não é possivel sem um novo espirito de reforma geral que tem de attingir toda a vida publica e privada. Só então se poderá pôr a moagem e a panificação no seu lugar.

O outro fim da lei cerealifera não será attingido. O Governo e o parlamento imaginaram que para a nossa agricultura da metade meridional do paiz cumprir o seu dever de alargar ao maximo as sementeiras o meio efficaz está na garantia de um preço exorbitante, como é o da tabela antiga, computado em ouro, e ainda com mais uma possivel porcentagem addicional. A lavoura continuará a semear cada vez menos, em geral, preferindo a exploração da pecuária manadia, enquanto por tal caminho podesse ficar dona da terra, com o *jus stendi et abutendi* levado até o absurdo e o inadmissivel. O sr. Navarro, como os seus antecessores, não conhece o problema, ou não o sabe resolver.

A suprema necessidade nacional é a de se produzir o trigo, não só em quantidade que nos chegue para o consumo completo, mas pelo menor preço possivel, e com o maior equilibrio das classes rurales. Para isso tem de ser mudado todo o sistema da cultura e da ferramenta e deve ser distribuido por novos colonos uma grande parte da terra latifundiaria, expropriada em boas condições, como tenazmente vem preconizando o sr. Ezequiel de Campos.

As soluções que isto exige são numerosas e não podem ser adoptadas senão dentro do plano geral de uma governação superior a todas as considerações partidarias.

Q. J.

Cambios (Vendedor)

Cotações na bolsa de Lisboa



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

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

Os vapores têm magníficas 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.

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

NÓ PORTO: TAIT & Co. — Rua dos Ingleses, 23. 1.^o

Vapores a sahir do porto de Lisboa

Anvers



Vapor belga **GALLICIER**.
Sahirá a 26 de Agosto.
Agentes, Henry Burnay & C.^a.
Rua dos Fanqueiros, 10.



Costa Ocidental
Vapor português **MOSSAMDES**.
Sahirá a 16 de Agosto.
Companhia Nacional de Navegação. Rua do Commercio.



Las Palmas, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Aires
Vapor holandês **GELRIA**.
Sahirá a 28 de Agosto.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a.
Praça Duque da Terceira, 4, 1.^o



Las Palmas, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Aires
Vapor holandês **ZEELANDIA**.
Sahirá a 11 de Setembro.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a.
Praça Duque da Terceira, 4, 1.^o



Las Palmas, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Aires
Vapor holandês **ORANIA**.
Sahirá a 2 de Outubro.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a.
Praça Duque da Terceira, 4, 1.^o



Leixões e Liverpool
Vapor inglez **ALBAN**.
Sahirá a 16 de Agosto.
Agentes, Garland Laidley & C.^a.
Travessa do Corpo Santo, 10 2.^o



Leixões, Vigo, Cherbourg, Southampton e Amsterdãm
Vapor holandês **ZEELANDIA**.
Sahirá a 23 de Agosto.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a.
Praça Duque da Terceira, 4, 1.^o



Leixões, Vigo, Cherbourg, Southampton e Amsterdãm
Vapor holandês **ORANIA**.
Sahirá a 13 de Setembro.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a.
Praça Duque da Terceira, 4, 1.^o



Liverpool
Vapor brasileiro **BENAVENTE**.
Sahirá de 19 a 20 de Agosto.
Agentes, Pinto & Sotto Mayor.
R. do Ouro, 29.



Liverpool

Vapor inglez **JUSTIN**.
Sahirá a 20 de Agosto.
Agentes, Garland Laidley & C.^a.
Travessa Corpo Santo, 10-2.^o



Madeira e Açores

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



Madelra e Canárias

Vapor inglez **ALONDIA**.
Sahirá a 18 de Agosto.
Agentes, Garland, Laidley & C.^a.
T. Corpo Santo, 10-2.^o



Madelra e Canárias

Vapor inglez **ANDORINHA**.
Sahirá a 25 de Agosto.
Agentes, Garland, Laidley & C.^a.
T. Corpo Santo, 10-2.^o



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

Vapor inglez **ARLANZA**.
Sahirá a 29 de Agosto.
Agentes, James Rawes & G.^a. Mala
Real Inglesa, R. do Corpo Santo, 47.



Napoles, Beyrouth, Jaffa, Smyrna, Pyreu e Marseilha

Vapor francêz **CANADA**.
Sahirá a 22 de Agosto.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a.
Praça Duque da Terceira.



Natal, Lourenço Marques e Mauritiós e para todos os portos da África Oriental Portuguesa incluindo Beira, com transbordo em Lourenço Marques.

Vapor inglez **CLAN CUMMING**.
Sahirá a 24 de Agosto.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a.
Praça Duque da Terceira, 4, 1.^o



Ponta Delgada, Angra, Horta e New-York

Vapor francêz **BRAGA**.
Sahirá a 18 de Agosto.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a.
L. P. Duque da Terceira, 4, 1.^o



Ponta Delgada, Angra, Horta e New-York

Vapor francêz **BRITANNIA**.
Sahirá a 19 de Setembro.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a.
Praça Duque da Terceira, n.º 4



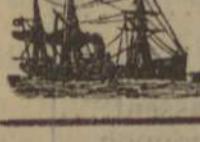
Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos

Vapor brasileiro **CURVELO**.
Sahirá a 17 de Agosto.
Agentes Pinto & Sotto Mayor.
R. do Ouro, 29.



Rouen

Vapor francêz **MAGUYLA**.
Sahirá a 17 de Agosto.
O agente Henry Burnay. Rua dos
Fanqueiros, 10.



Rouen

Vapor holandês **HEENVLIET**.
Sahirá a 18 de Agosto.
Agentes, Henry Burnay & C.^a.
Rua dos Fanqueiros, 10.



Rouen

Vapor francêz **HAVRAISE**.
Sahirá a 27 de Agosto.
O Agente, Henry Burnay. Rua dos
Fanqueiros, 10.



Rio de Janeiro, Santos e Buenos Aires

Vapor inglez **DESNA**.
Sahirá a 19 de Agosto.
Agentes, James Rawes & C.^a. Mala
Real Inglesa, R. do Corpo Santo, 47.



Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Aires

Vapor inglez **HOLBEIN**.
Sahirá a 27 de Agosto.
Agentes, Garland Laidley & C.^a.
T. do Corpo Santo, 10, 2.^o



Southampton, Havre, Anvers e Hamburgo

Vapor brasileiro **CAXIAS**.
Sahirá de 17 a 18 de Agosto.
Agentes, Pinto & Sotto Mayor.
Rua do Ouro, 29.



Southampton, Havre, Anvers e Hamburgo

Vapor brasileiro **ALEGRETE**.
Sahirá a 26 de Agosto.
Agentes, Pinto & Sotto Mayor.
Rua do Ouro, 29.



S. Thomé, Loanda, Lobito, Benguela, Mossamedes e Porto Alexandre

Vapor português **BEIRA**.
Sahirá a 1 de Setembro.
Companhia Nacional de Navegação.
Rua do Commercio.



Vigo, Cherbourg e Southampton

Vapor inglez **ALMANZORA**.
Sahirá a 30 de Agosto.
Agentes, James Rawes & C.^a.
Rua do Corpo Santo, 47.

REPÚBLICA



PORTUGUÊZA

CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

1.^º Aditamento á tarifa especial interna n.^º 2.^º
de grande e pequena velocidade

Cap. III--Comboios especiais de mercadorias

A partir de 8 de Agosto de 1922, é elevado a 400\$00 o minino estabelecido na condição 4.^a para a cobrança da taxa suplementar por aceleração dos transportes, em comboios especiais de mercadorias.

Fica pelo presente anulada e substituída a condição 4.^a do Capítulo III da Tarifa Especial Interna n.^º 2 de grande e pequena velocidade, datada de 7 de Janeiro de 1921.

Porto, 9 de Junho de 1922.

O Engenheiro Director,

Joaquim Maria Valente.

C-n.^º 54

Serviço do Tráfego

Expediente T/ 580



CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

DIRECCÃO DO MINHO E DOURO

AVISO AO PÚBLICO

SOBRETAXAS

A partir do dia 20 do corrente e de harmonia com a autorização concedida no decreto n.º 7:959 publicado no «Diário do Governo» 1.ª série, de 3 do corrente, é elevada a 300 ojo a sobretaxa actualmente em vigor, anunciada pelo Aviso ao Púlico C n.º 23, de 23 de Outubro de 1920.

Esta sobretaxa incide sobre todas as cobranças que hajam de efectuar-se ao abrigo das tarifas e Avisos ao Púlico em vigor, sempre que delas não conste determinação em contrário, com excepção dos seguintes transportes, que ficam sujeitos ás sobretaxas adeante indicadas:

PASSAGEIROS--1.ª cl., 250 ojo; 2.ª cl., 220 ojo; 3.ª cl. 200 ojo.

MERCADORIAS EM G. V.--Azeite de oliveira, batatas, castanhas, feijão seco ou verde, frutas e hortaliças frescas, legumes verdes, leite, peixe fresco, salgado, salpicado ou em gêlo e taras vasias, 200 ojo.

MERCADORIAS EM P. V.--Adubos agrícolas e compostos, batatas, carqueija, carvão vegetal, centeio, cépa, estrumes, faxina, lamas, lenhas, lixos, milho, motano (rama de pinheiro), 200 ojo.

Fica pelo presente anulado o Aviso ao Púlico C n.º 23, de 23 de Outubro de 1920.

Porto, 9 de Janeiro de 1922.

C. n.º 45

Serviço do Tráfego
Expediente T. n.º 580

Pelo Engenheiro-Director, interino,

Luiz Gama.

AVISO AO PÚBLICO

I.^º Aditamento às Tarifas Internacionais P.H.F. n.^{os} 1 e 2 de G.V.

Em harmonia com o disposto no Aviso ao Púlico C n.^º 42, datado de 17 de Novembro de 1921, que alterou as taxas de imposto de sêlo, em conformidade com a tabela anexa ao Decreto n.^º 7:772, de 3 do referido mês, as importâncias indicadas no 1.^º quadro da página 1 das referidas tarifas a título de **Impostos para o Governo Português**, são substituídas pelas seguintes:

Bilhetes simples						Bilhetes de ida e volta					
INTEIROS			MEIOS			INTEIROS			MEIOS		
1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
\$12	\$09	\$06	\$12	\$09	\$06	\$24	\$18	\$12	\$24	\$18	\$12

Pelos motivos acima indicados e, também, porque as companhias hespanholas resolveram elevar as importâncias a cobrar para despesas de trânsito de bagagens nas fronteiras; os preços constantes do 2.^º quadro da página 1 das referidas tarifas são modificados conforme o disposto no quadro seguinte:

PREÇOS PARA O TRANSPORTE DE BAGAGENS

Além dos preços indicados nas tarifas, cobrar-se há por cada expedição de bagagem.....	Sem peso excedente.	A partida de Portugal:
		Registo..... Escudos \$03 Sêlo..... » \$07 Despesas de trânsito em Fregeneda Pesetas 2,75
	Com peso excedente.	A partida de França:
		Registo..... Francos 0,50 Sêlo..... Escudos \$07 Despesas de trânsito em Irun Pesetas 2,75
		A partida de Portugal:
		Registo..... Escudos \$03 Sêlo e assistência..... » \$08 Despesas de trânsito em Fregeneda Pesetas 2,75
		A partida de França:
		Registo..... Francos 0,50 Sêlo e assistência..... Escudos \$08 Despesas de trânsito em Irun.... Pesetas 2,75

Sobre a importância de Esc. \$03 acima indicada para registo de bagagens (sem ou com excesso de peso), à partida de Portugal, incide ainda a sobretaxa em vigor nestas linhas. As restantes importâncias (em escudos, pesetas ou francos) não teem sobretaxa alguma.

No que não fôr contrário ao disposto no presente, vigoram as condições das tarifas internacionais P. H. F. n.^{os} 1 e 2 de G. V.

Porto, 21 de Julho de 1922.

C. n.^º 53

Serviço do Tráfego
(Expediente T n.^º 662)

O Engenheiro Director,

Joaquim Maria Valente